

# Zwangsarbeit in einem Kieswerk 1939 - 1945 (am Beispiel der Baufirma Habermann & Guckes)

von Uwe Fentsahm

Der Ort des Geschehens, über das hier berichtet werden soll, ist nicht eindeutig bestimmt. Es handelt sich um den Raum Bordesholm, insbesondere um die Gemeinden Wattenbek, Reesdorf und Brügge. Die genannte Baufirma war ein traditionsreiches Kieler Unternehmen, das seit 1929 im Ortsteil Brüggerholz Kiesgruben ausbeutete.<sup>1</sup> Das Rohmaterial wurde auf Loren mit einer Schmalspurbahn zur Weiterverarbeitung in ein weiter westlich gelegenes Kieswerk gebracht und gelangte schließlich nach Wattenbek, wo sich in der Nähe des Bordesholmer Bahnhofs eine Verladestation zum Befüllen von Waggons der Deutschen Reichsbahn befand. Die Reichsbahn sorgte dann für den Weitertransport der verschiedenen Kies- und Schottersorten zu denjenigen Orten in Schleswig-Holstein, in denen größere Bauprojekte abgewickelt wurden. Die Arbeit in den Kiesgruben und im Kieswerk wurde seit 1939/40 zunehmend von Zwangsarbeitern geleistet. Der Begriff Zwangsarbeiter wird hier ohne jede Einschränkung benutzt. Das gilt auch für diejenigen Tschechen, die aus dem „Protektorat Böhmen und Mähren“ zur Arbeit ins „Altreich“ dienstverpflichtet wurden. Von einer freien Wahl des Arbeitsplatzes kann auch bei ihnen nicht die Rede sein, insbesondere dann nicht, wenn die deutschen Besatzungsbehörden den Betreffenden im Falle der Verweigerung mit Schutzhaft gedroht<sup>2</sup> oder ihnen Sozialleistungen gestrichen haben.

## 1. Die Firma Habermann & Guckes

Im Jahre 1900 sind die Firmen von Arnold Habermann und Jean Guckes noch eigenständig als Bauunternehmen bzw. Tiefbauunternehmen im Adressbuch der Stadt Kiel verzeichnet. Das hat sich 1903 geändert, denn die beiden Herren werden jeweils als Mitinhaber der Firma Habermann & Guckes bezeichnet, die ihren Sitz offensichtlich in der Hasenstraße 22 hatte. Seit 1909 werden A. Habermann und J. Guckes als Direktoren der neu gegründeten Aktiengesellschaft erwähnt. Der Firmensitz ist jetzt Sophienblatt 62a in Kiel. Man hat sich auf den Tiefbau spezialisiert und seit 1919 gibt es auch Zweigniederlassungen in Berlin und Hamburg. In den Adressbüchern von 1923 und 1940 wird die Firma unter dem Namen Habermann & Guckes-Liebold A.G. geführt.<sup>3</sup>

Das Engagement der Firma im Bordesholmer Raum lässt sich bis an den Anfang der zwanziger Jahre zurückverfolgen. In Loop wurde ein Kieswerk betrieben und 1920 stellte man beim Kreis Bordesholm einen Antrag auf einen eigenen Gleisanschluss am Bahnhof in Einfeld. Zwei Jahre später wurde ein entsprechender Antrag für den Bahnhof in Bordesholm gestellt, obwohl die Firma frühestens 1929 mit dem Kiesabbau in Brüggerholz begonnen haben kann.<sup>4</sup> Von der Verladestation in

Wattenbek (nordöstlich des Bordesholmer Bahnhofs)<sup>5</sup> führte eine Schmalspurbahn parallel zur Reichsbahnstrecke Hamburg - Kiel nach Norden über das Gemeindegebiet von Reesdorf. Am nördlichen Ortsrand von Reesdorf wurde die Bahnlinie nach Osten geführt, kreuzte die Straße Reesdorf - Techelsdorf und kam schließlich in Brüggerholz im Kieswerk an. Das Kieswerk mit seinen aufwändigen Verarbeitungsanlagen befand sich an der Stelle, wo der Moorbach und die Straße von Reesdorf nach Böhnhusen aufeinandertreffen. Die Schmalspurbahn führte aber noch weiter nach Nordosten, überquerte die Straße von Brüggerholz nach Böhnhusen und erreichte dann das Kiesabbaugebiet am sogenannten Kaplansberg.<sup>6</sup>

[Kartenausschnitt Topographische Karten 1:25.000]

Die Firma Habermann & Guckes wurde innerhalb kurzer Zeit zum größten Arbeitgeber in dieser Gegend, obwohl die Geschäfte anfangs noch deutlich unter der wirtschaftlichen Krisensituation der Weimarer Republik litten. Aus dem Jahre 1931 ist bekannt, dass der Betrieb im Frühjahr wegen Auftragsmangel für mehrere Wochen stillgelegt werden musste.<sup>7</sup> Das änderte sich 1933 schlagartig, denn jetzt konnte man „infolge vermehrter Aufträge Neueinstellungen von Arbeitskräften vornehmen“. Die Belegschaft wuchs auf 105 Mann und die Arbeit war zumindest bis zum nächsten Frühjahr gesichert.<sup>8</sup> Das Kieswerk entwickelte sich zum Musterbetrieb der Deutschen Arbeitsfront (DAF) und diente jeweils am 1. Mai als Veranstaltungsort für die Feierlichkeiten zum „Tag der nationalen Arbeit“. 1934 waren 500 Teilnehmer zu verzeichnen, Parteivertreter der NSDAP hielten markige Reden und gemeinsam lauschte man den Worten des „Führers“, die vom Tempelhofer Feld in Berlin über einen Großlautsprecher auch nach Brüggerholz übertragen wurden.<sup>9</sup>

[Foto von der Maifeier 1934]

Das Unternehmen profitierte von den vielen staatlichen Bauaufträgen und ist im Laufe der Zeit immer eindeutiger zu einem kriegswichtigen Betrieb aufgestiegen. Der Holsteinische Courier stellte die Firma im Juli 1939 in einem längeren Artikel vor: „Zwei Kieswerke hauptsächlich liefern das Material für den ausgedehnten Wegebau in unserer Provinz: die Grube 'Nordmark' bei Tarp und das Werk Bordesholm der Aktiengesellschaft Habermann & Guckes. Einige hundert Meter nördlich der Station Bordesholm hat man lange Verladerampen aufgeschüttet: hier kippen die schweren hölzernen Loren ihren steinigen Inhalt auf die Güterwagen der Reichsbahn hinüber. Zwischen fünf- und sechshundert solcher Loren sind im Betrieb, ihrer zwanzig bis dreißig werden von einer 60-PS-Lokomotive in Bewegung gehalten. Neun solcher Loks sind auf dem weiten Gelände des Werkes in Tätigkeit. Dies Gelände liegt 5-6 Kilometer nordöstlich Bordesholms, auf der Feldmark und in den Waldbezirken der Dörfer Reesdorf und Brüggerholz.“<sup>10</sup>

Über die Arbeit im eigentlichen Kieswerk wird berichtet: „Hier sortieren mächtige Trommelsiebe das auf laufende Bänder geschüttete Material. Mehr als ein halbes Dutzend Brechanlagen knacken dann die harten Nüsse aus Granit oder Grauwacke zu

jeder gewünschten Größe entzwei. Im Büro des Betriebsleiters steht ein Mustertisch mit 24 Fächern: so viele Sorten werden dem Käufer angestellt, vom klobigen 'Pack' über den gewaschenen Grand bis zu Splitt und Grus. Natürlich gibt es Steinriesen in Mengen, die für die laufenden Bänder und die Paternosteraufzüge des Werkes gar zu klobig sind. Sie werden der Menschenkraft ausgeliefert: acht Steinhauer gehen ihnen mit über 30 Pfund schweren Hämmern zu Leibe. Wahrlich, eine anstrengende Arbeit, die freilich ihren Mann nährt. Hier spielt eine große Erfahrung die ausschlaggebende Rolle; es ist erstaunlich, mit welcher List und Tücke die Zahl der nötigen Schläge auf das geringste Maß heruntergedrückt wird. Das verkaufsfertige Material wird in langen Zügen nach dem Verladebahnhof hinaufgebracht, von wo aus es nach allen Gegenden der Provinz abrollt."

## 2. Die Belegschaft in den Jahren 1939/40

Der Artikel von 1939 endet mit den Worten: „Im Werk Bordesholm arbeiten rund 100 Mann, davon ist etwa ein Viertel Tschechen. Leicht ist die Arbeit gewiß nicht, obwohl die Maschinen die eigentliche Lastarbeit verrichten. Aber der feine Steinstaub, der dauernde Lärm, die Ungunst der Witterung und die Einförmigkeit mancher Verrichtungen müssen sehr in Ansatz gebracht werden. Für [die] 'Schönheit der Arbeit' sorgen hauptsächlich der grüne Wald und die köstliche frische Luft. Die Firma tut ein Übriges, indem sie Personenzüge einstellt, die einen Teil der Belegschaft an die Station bringt, indem sie anderen Gefolgschaftsmitgliedern Krafräder vermittelt, wohnliche Baracken errichtet und auch sonst die Belegschaft nach Kräften betreut. Die Männer des Werkes dürfen die Gewißheit haben, daß die Allgemeinheit Notwendigkeit und Segen ihres Wirkens wohl zu schätzen weiß."<sup>11</sup>

Aus dem Artikel wird deutlich, dass sich die Struktur der Belegschaft seit 1933 drastisch verändert hatte: Während damals noch 105 Deutsche beschäftigt wurden, waren es im Sommer 1939 offensichtlich nur noch ungefähr 75. Die übrigen 25 Arbeitsplätze hatte die Firma inzwischen mit Tschechen besetzt, die von deutschen Behörden überwiegend als „Dienstverpflichtete“ ins Deutsche Reich beordert worden waren. Der Anteil der Einheimischen an der Belegschaft wurde nach dem Überfall auf Polen weiter reduziert, da die Männer als Soldaten in der Wehrmacht Kriegsdienst leisten mussten. Als Ersatz forderte die Firma beim Arbeitsamt in Neumünster weitere ausländische Zwangsarbeiter an und erhielt im Verlauf des Jahres 1940 (einmalig) 34 zivile Arbeitskräfte aus dem besetzten Polen.

## 3. Die Erfassung der eintreffenden Zwangsarbeiter

Bei dem Bürgermeister von Wattenbek, Wilhelm Stabe, mussten sich u.a. alle „Gefolgschaftsmitglieder“ der Firma Habermann & Guckes melden, die für einen längeren Zeitraum auf dem Gelände der Verladestation in behelfsmäßigen Unterkünften wohnen wollten oder sollten. Er führte das Einwohnermelderegister der

Gemeinde und notierte für jeden neuen Arbeitnehmer außer dem Namen und dem Tag der Ankunft bzw. Anmeldung in der Regel auch den Geburtsort, das Geburtsdatum, den Ort des letzten Aufenthalts, die Staatsangehörigkeit und die Religionszugehörigkeit. Außerdem gab es noch eine Spalte mit „Bemerkungen“, in der gegebenenfalls der Wegzug des Gemeldeten vermerkt wurde.

Die oben erwähnten Tschechen sind nicht alle im Einwohnermelderegister von Wattenbek verzeichnet, da für sie im Mai und Juni 1939 auf dem Gelände der Verladestation noch nicht genügend Unterbringungsmöglichkeiten vorhanden waren. Sie haben zum größten Teil in Reesdorf, in Brügge oder direkt auf dem Kieswerksgelände in Brüggerholz gewohnt. Der Bürgermeister von Wattenbek verzeichnete am 12. und 16. Mai sowie am 1. Juni die Ankunft von insgesamt 8 Tschechen. Es handelte sich um

- den 17jährigen Schlosser Baduch Smejkal aus Niesle,
- den 17jährigen Schlosser Josef Kubec aus Štramberk (30 km südlich von Ostrava in Mähren). Er ist im Mai 1940 in die Heimat gefahren - ob dauerhaft oder nur auf Urlaub, das ist nicht bekannt.
- den 18jährigen Schlosser Josef Sykow aus Prag,
- den 18jährigen Schlosser Taulen Borowicka aus Michlen (Stadtteil von Prag),
- den 26jährigen Arbeiter Milan Elischa aus Plzeň (Pilsen),
- den 27jährigen Schlosser Karel Naus aus Kolinec (50 km südlich von Plzeň, in Böhmen),
- den 27jährigen Tischler Ladeslaw Matousek aus Plzeň und
- den 32jährigen Arbeiter Stanislav Viet aus Plzeň.

Die häufige Berufsbezeichnung Schlosser lässt erahnen, wie groß der Bedarf an Handwerkern mit technischen Kenntnissen und Fähigkeiten war. Es galt schließlich das ausgedehnte Schienennetz der Schmalspurbahn, die Dampfbagger, die umfangreichen Kiesverarbeitungsanlagen, die zahlreichen Loren und die Lokomotiven zu warten und gegebenenfalls zu reparieren. Die oben genannten Borowicka und Naus sind im September 1939 nach Brügge verzogen. Sie haben offensichtlich bei dem dortigen Kaufmann Max Reese eine private Übernachtungsmöglichkeit gefunden. Grundsätzlich bleibt anzumerken, dass die Tschechen aus dem „Protektorat Böhmen und Mähren“ zu einem Zeitpunkt ins Deutsche Reich kamen, da die Behörden an einem Erlass arbeiteten, der ihre Rechtsstellung als Ausländer einschränkte. Mit dem Erlass vom 26. Juni 1939 wurde ein Sonderrecht geschaffen, das „die Tschechen tendenziell außerhalb der deutschen Rechtsordnung stellte“.<sup>12</sup>

Für die aus Polen eintreffenden (zivilen) Zwangsarbeiter war am 8. März 1940 ein umfangreiches Erlasspaket herausgekommen, das die Rechtsstellung dieser Personen noch drastischer einschränkte, als es bei den Tschechen der Fall war.<sup>13</sup> Die „Erfassung“ der eintreffenden Polen war den Behörden sehr wichtig: „Es ist sicherzustellen, dass die Arbeitskräfte polnischen Volkstums fotografiert werden. Es

sind 3 Lichtbilder zu fertigen. 2 Lichtbilder sind für die *Karteikarten*, das 3. Lichtbild ... für die *Arbeitskarte* zu verwenden.”<sup>14</sup> Die *Arbeitskarte* wurde auch als *Arbeitsurlaubskarte* bezeichnet und sollte den Eintreffenden eigentlich „sofort nach dem Verlassen der Transportzüge” durch das zuständige Arbeitsamt ausgehändigt werden. Sie war ja aber noch nicht mit dem zugehörigen Passfoto versehen und deshalb war es verboten, sie in diesem Zustand an die Arbeitskraft zu übergeben.<sup>15</sup> So ganz durchdacht war das Verfahren offensichtlich noch nicht. Auf jeden Fall sollte das Fotografieren „umgehend” durch die Kreispolizeibehörde oder - wenn nicht anders möglich - durch einen ortsansässigen Fotografen am Einsatzort der neuen Arbeitskräfte erfolgen. Mit den Lichtbildern wurden daraufhin die beiden identischen *Karteikarten* für die Zwangsarbeiter erstellt. Die eine Karte verblieb bei der Kreisverwaltung und diente zur Vervollständigung der dortigen Ausländerbeschäftigungskartei,<sup>16</sup> die andere Karte musste nach Berlin ans Reichssicherheitshauptamt geschickt werden. In Bezug auf die *Arbeitskarte* war vom Arbeitsamt in Neumünster (und von der Ortspolizeibehörde) Folgendes zu beachten: „Auf der ersten Seite der *Arbeitskarte* ... ist ein Fingerabdruck (beide Zeigefinger) zu fertigen, das Lichtbild durch Ösen zu befestigen und die persönliche Unterschrift durch den Inhaber zu vollziehen.” Die Kosten für dieses aufwändige Verfahren wurden weitergegeben und konnten „von den Arbeitskräften eingezogen werden”.<sup>17</sup>

Als die Betroffenen dann endlich im Besitz ihrer *Arbeitsurlaubskarte* waren, mussten sie sich damit bei Wilhelm Stabe, dem Bürgermeister von Wattenbek, einfinden. Er war für ihre melderechtliche Erfassung zuständig, da Wattenbek eine Gemeinde ohne eigene Ortspolizeibehörde war. Stabe hatte nicht nur das entsprechende Meldeformular auszufüllen, er musste den Polen zusätzlich ein Merkblatt verlesen oder zum Lesen in polnischer Sprache vorlegen, in dem sie eindringlich (nur) auf ihre Pflichten hingewiesen wurden. Das Merkblatt durfte auf keinen Fall an die Betreffenden ausgehändigt werden.<sup>18</sup> Die Behörden spürten offensichtlich, dass sie auf dem Wege waren, menschenunwürdige Bestimmungen durchzusetzen.

[Arbeitskarte sowie Anmeldeformular von Smoczynski]

Protestiert hat allerdings niemand, auch nicht der Bürgermeister von Wattenbek. Er hat in der vorbeschriebenen Art und Weise im Jahre 1940 die Meldungen der folgenden 34 Polen als Arbeitskräfte für das Kieswerk in Brüggerholz aufgenommen:<sup>19</sup>

Ankunft	Name	Alter	Heimatort	Beruf
01.01.40	Stanislaw Opala	16	Łódź	Arbeiter
30.04.40	Marian Tomalak	35	Łódź	Arbeiter
20.05.40	Roman Rosiak	17	Łódź	Arbeiter
20.05.40	Stanislaw Jesionek	20	Łódź	Arbeiter

21.05.40	Jan Piotrowski	17	Łódź	Arbeiter
21.05.40	Ryszard Samulczyk	27	Łódź	Buchdrucker
21.05.40	Hermann Matuszewski	33	Łódź	Arbeiter
21.05.40	Wladyslaw Pakulski	42	Łódź	Schlosser
25.05.40	Edward Paluszczak	17	Poznań	Arbeiter
01.06.40	Edek Kepski	26	Łódź	Kiesarbeiter
01.06.40	Adam Aleksanderek	38	Łódź	Arbeiter
01.06.40	Czeslaw Filipiak	16	Poznań	Kiesarbeiter
01.06.40	Stanislaw Piasecki	17	Poznań	Arbeiter
01.06.40	Henryk Bethcke	20	Poznań	Arbeiter
02.06.40	Janusz Smoczynski	20	Poznań	Arbeiter
01.07.40	Leon Lange	13	Łódź	Arbeiter
01.07.40	Leopold Dzieeinchowicz	18	Łódź	Arbeiter
01.07.40	Stanislaw Walkowiak	19	Poznań	Arbeiter
14.09.40	Peter Galewicz	26	Leslau	Wasserstraßenarbeiter
14.09.40	Joseph Hoppe	26	Leslau	Wasserstraßenarbeiter
14.09.40	Anton Gajewski	27	Leslau	Wasserstraßenarbeiter
14.09.40	Kasimier Dyszelski	28	Leslau	Wasserstraßenarbeiter
14.09.40	Kasimir Nodzak	33	Leslau	Tiefbauarbeiter
14.09.40	Franz Bednarski	34	Leslau	Tiefbauarbeiter
14.09.40	Joseph Koltunski	36	Leslau	Wasserstraßenarbeiter
14.09.40	Jan Chojnowski	37	Leslau	Wasserstraßenarbeiter
14.09.40	Johann Groblewski	37	Leslau	Tiefbauarbeiter
14.09.40	Joseph Borowski	38	Leslau	Wasserstraßenarbeiter
14.09.40	Czeslaw Brzustowicz	42	Leslau	Tiefbauarbeiter
14.09.40	Joseph Cieniecki	44	Leslau	Wasserstraßenarbeiter
14.09.40	Leo Nowakowski	49	Leslau	Tiefbauarbeiter
14.09.40	Joseph Dzikowski	40	Leslau(?)	Tiefbauarbeiter
14.09.40	Manfred Adomczak	51	Leslau(?)	Tiefbauarbeiter
14.09.40	Tadeusz Aleksanderek	16	Łódź	Arbeiter

#### 4. Die Umstände des Abtransports

Aus der obigen Tabelle wird deutlich, dass alle im Jahre 1940 eingetroffenen Zwangsarbeiter der Firma Habermann & Guckes aus dem „Reichsgau Wartheland“ und damit aus den „Eingegliederten Ostgebieten“ stammten. Sie sind nicht erst ins „Generalgouvernement“ verschleppt worden, sondern direkt aus ihren Heimatorten

ins „Altreich“. Bei der ersten Gruppe der Eingetroffenen handelte es sich um Männer aus Łódź bzw. „Litzmannstadt“, wie die Deutschen den Ort nannten. Die zweite Gruppe kam ein paar Tage später aus Poznań (Posen) nach Bordsesholm. Und die dritte Gruppe wurde von 15 Männern aus Włocławek (Leslau) gebildet, die offensichtlich bereits einen Aufenthalt im Kreis Segeberg hinter sich hatte: Im Einwohnermelderegister von Wattenbek ist bei allen aus Leslau stammenden Personen als „Letzter Aufenthaltsort“ Traventhal angegeben. Die oben erwähnten Karteikarten der Rendsburger Kreisverwaltung geben dazu weiteren Aufschluss, denn dort ist vermerkt, dass die Männer für einen Arbeitseinsatz bei der „Wassergenossenschaft mittlere Trave“ in Traventhal im Kreis Segeberg „vorgesehen gewesen“ seien. Es lässt sich also vermuten, dass alle 34 polnischen Zwangsarbeiter von Habermann & Guckes zu denjenigen (126.000) Personen gehört haben, die seit dem September 1939 bis zum Juli 1940 aus den annektierten polnischen Gebieten direkt nach Deutschland deportiert worden sind.<sup>20</sup>

Im Jahre 1994 ist es dem Verfasser gelungen, über die DEUTSCH-POLNISCHE GESELLSCHAFT für AUSSÖHNUNG in Warschau Kontakt zu Ryszard Samulczyk, Stanislaw Jesionek und Janusz Smoczynski aufzunehmen.<sup>21</sup> Diese drei Herren sind dann im Oktober 1995 aufgrund einer Einladung der Gemeinde Wattenbek noch einmal an ihre alte „Wirkungsstätte“ zurückgekehrt. Von ihnen wissen wir Näheres darüber, wie sie 1940 nach Deutschland gekommen sind.

[8 Männer-Foto

obere Reihe von links: Filipiak, Paluszczak, Dzieeinchowicz, Rosiak,  
untere Reihe von links: Piasecki, Samulczyk, Smoczynski, Jesionek]

Der damals siebenundzwanzigjährige Samulczyk war verheiratet, hatte ein Kind und gehörte zu den älteren der 13 Männer aus Łódź, die für sich ein Durchschnittsalter von 24,5 Jahren aufwiesen. Im Januar 1995 schrieb er dem Verfasser: „Im Mai 1940 kehrte ich aus der Stadt zurück und wurde in der Straße des 6. August, Nr. 96, angehalten, wo sich die Kaserne des deutschen Militärs befand. Es handelte sich um Soldaten, die zu Pferd unterwegs waren. Ich wurde zum Stall geführt und wurde aufgefordert, die Pferde zu säubern, den Dreck wegzuschaffen und das Heu zu wechseln. Abends wurden die Personalien von den aufgehaltenen Personen aufgenommen und uns wurde klargemacht, dass wir uns an einem bestimmten Tag (das Datum habe ich vergessen) am Bahnhof Łódź-Kaliszka einfinden müssen, von wo wir mit dem Zug in die Provinz Rzesz, mit dem Ziel der Beschäftigung an einem zur Zeit noch nicht bekannten Arbeitsplatz, gebracht werden sollten. Nach dieser Ankündigung wurden wir nach Hause entlassen, jedoch mit der Warnung, dass im Falle eines Nichteintreffens am vorgegebenen Datum und Ort repressive Schritte gegen die gesamte Familie vorgenommen werden. Gemäß der Ankündigung fand ich mich an dem Tag auf dem vorgesehenen Bahnhof ein und erblickte zwischen der Menschenmasse zwei meiner Nachbarn. Es waren Wladislaw Pakulski und Hermann Matuszewski, die ebenfalls auf dem Heimweg angehalten worden waren. Nach gewisser Wartezeit wurden wir auf einen Güterwaggon aufgeladen, der für den

Menschentransport umgebaut und angepasst worden war. Für den Transport wurden auch Gendarmeriefunktionäre zugeteilt. Unsere Fahrt führte durch Berlin und Hamburg bis nach Itzehoe (wenn ich mich recht erinnere). In dieser Stadt wurden wir in einem deutschen Lager, in dem sich polnische Soldaten (Gefangene) befanden, einquartiert. In diesem Lager wurden wir medizinisch untersucht, danach wurden uns alle Haare abgeschnitten und wir durften baden. Danach wurden wir auf einen Zug aufgeladen und nach Neumünster gebracht. Unter Bewachung wurden wir zum Arbeitsamt geführt, wo uns die Arbeitsplätze zugeteilt wurden. Ich, d.h. Samulczyk, Pakulski und Matuszewski wurden nach Bordesholm zu den Kieswerken Habermann & Guckes gebracht, wo wir ... in der Baracke[nstube] Nr. 3 ... gewohnt haben.”<sup>22</sup>

Der damals zwanzigjährige Stanislaw Jesionek stammte ebenfalls aus Łódź. Er schrieb dem Verfasser im Juni 1994: „Ich bin aufgehalten worden auf der Straße und [wurde] mit einer Gruppe von jungen Leuten ins Kommissariat (Polizeirevier) geführt. Nach Ausweis vorzeigen haben die festgestellt, dass ich nirgendwo arbeite. Dann hat man mir den Termin genannt, um nach Deutschland zu kommen zur Zwangsarbeit.”<sup>23</sup> Jesionek wurde nach eigenen Angaben in einem Personenzug von Łódź nach Itzehoe in eine Militärkaserne gebracht, „wo nach Baden, Haare schneiden und Rasieren (überall) unsere Kleidung dampfgebügelt und thermisch sterilisiert” wurde. Anschließend „hat man uns nach Neumünster gefahren. Dort warteten schon die Käufer, Geschäftsleute aus dem Kieswerk Habermann & Guckes. Sie wollten einen Dreher, einen Schlosser und neun Arbeiter. Zusammen elf Männer aus Łódź. Anschließend sind wir zur Baracke nach Bordesholm gefahren”.<sup>24</sup>

Janusz Smoczynski gehörte mit fünf anderen jungen Männern zu einer Gruppe aus Poznań, die mit 18,2 Jahren ein sehr geringes Durchschnittsalter aufwies. Es handelte sich um Jugendliche, die bei Kontrollen ebenfalls dadurch aufgefallen waren, dass sie keinen festen Arbeitsplatz nachweisen konnten. Diesen bekamen sie jetzt vom Arbeitsamt - zwangsweise und fern der Heimat. Smoczynski schrieb im Juli 1994 an den Verfasser: „Ich bin [im Mai 1940] in Posen auf offener Straße verhaftet worden und man hat mich zum Kommissariat der Schutzpolizei (Schupo) gebracht, weil ich keine Arbeitsbescheinigung hatte. Ich hatte mich [bis dahin vergeblich] um eine Stelle bei DWM bemüht, wo mein Vater arbeitete.”<sup>25</sup> Die Deutschen Waffen- und Munitionsfabriken (DWM) hatten bereits 1939 die Lokomotiv- und Waggonfabrik H. Cegielski in Poznań in Besitz genommen. Es handelte sich um den größten der im annektierten Polen beschlagnahmten Betriebe.<sup>26</sup>

Das Verhör auf dem Polizeirevier dauerte zwei Stunden. Außer Smoczynski waren mehr als zehn weitere junge Männer von der Prozedur betroffen. Sie wurden schließlich alle auf einen Wagen geladen und zum Übernachten in eine Kaserne gefahren. Am nächsten Morgen erfolgte eine gründliche Durchsuchung nach Kopfläusen. Das war offensichtlich die für Zwangsarbeiter vorgesehene intensive ärztliche Untersuchung. Die Inhaftierten wurden anschließend unter strenger Bewachung von Schutzpolizisten zum Bahnhof eskortiert und dort in Bahnwaggons eingeschlossen. Smoczynski hatte es durch fremde Hilfe erreicht, dass seine Eltern



ihm noch einen Koffer mit Kleidung an den Zug bringen konnten. Der Transport von Poznań erfolgte über Berlin und Hamburg nach Neumünster. Unterwegs wurden immer mal wieder Waggons mit Zwangsarbeitern abgehängt, die ihren Zielort im „Altreich“ bereits erreicht hatten. Von dem ebenfalls aus Poznań stammenden Stanislaw Piasecki wird berichtet, dass er beim Sonntagsspaziergang am Ufer der Warthe von Gestapo-Beamten festgenommen worden sein soll. Er wurde auf das Gelände der DWM verbracht, durfte zwischenzeitlich nicht noch einmal nach Hause und nach drei Tagen sei für ihn der Abtransport nach Deutschland erfolgt.<sup>27</sup> Aufgrund der Eintragungen im Melderegister von Wattenbek ist anzunehmen, dass Smoczynski und Piasecki zeitgleich in Neumünster angekommen sind. Sie mussten hier auf einen Lastwagen umsteigen und sind dann nach Bordsesholm bzw. Wattenbek gebracht worden.<sup>28</sup> In der dortigen Wohnbaracke waren zu diesem Zeitpunkt bereits die Männer aus Lodz anwesend.

Von Samulczyk und Jesionek haben wir (unabhängig voneinander) den Hinweis erhalten, dass eine Kaserne in Itzehoe im Frühjahr 1940 als Durchgangslager für Zwangsarbeiter in Schleswig-Holstein diente. Das Durchgangslager des Arbeitsamtes in Neumünster hat seine Arbeit erst zwei Jahre später aufgenommen.<sup>29</sup> Die Kaserne in Itzehoe soll zusätzlich mit polnischen Kriegsgefangenen belegt gewesen sein. Somit kann es sich nur um die von 1934-1937 neu errichtete Gallwitz-Kaserne handeln. Sie befand sich auf dem heutigen Gelände „Am Klosterforst“, d.h. nördlich der Straße „Langer Peter“. Dort war zur damaligen Zeit ein Kriegsgefangenen-Arbeitskommando mit 100 Polen stationiert.<sup>30</sup> Ob die sechs Jugendlichen aus Poznań auch in Itzehoe Zwischenstation machen mussten, konnte nicht geklärt werden.

Über die Gruppe der 15 Männer aus Włocławek wissen wir leider nur sehr wenig, da es nicht gelungen ist, zu einem von ihnen Kontakt aufzunehmen. Aber die obige Tabelle verdeutlicht bereits, dass sie mit 36,5 Jahren im Durchschnitt wesentlich älter waren als die Männer aus Poznań und Łódź. Mindestens sieben von ihnen waren verheiratet und hatten Kinder: Josef Hoppe 1 Kind, Anton Gajewski 1 Kind, Kasimir Dyszelski 1 Kind, Jan Chojnowski 1 Kind, Joseph Borowski 2 Kinder, Joseph Cieniecki 2 Kinder und Joseph Koltunski 4 Kinder. Es handelte sich somit zum größten Teil um Familienväter, die höchstwahrscheinlich in ihrer Heimat nicht alle arbeitslos gewesen sind. Der Bürgermeister von Wattenbek hat alle 15 als Tiefbauarbeiter eingestuft. Die Kreisverwaltung Rendsburg nahm es etwas genauer und wählte als Berufsbezeichnung Wasserstraßenarbeiter. Da Włocławek unmittelbar an der Weichsel liegt, ist es durchaus möglich, dass alle 15 tatsächlich im Wasserstraßenbau tätig gewesen sind. Vielleicht hat es sich sogar um Facharbeiter gehandelt, die vom Arbeitsamt in Leslau bewusst ausgesucht worden sind, um als Spezialisten auf diesem Gebiet im „Altreich“ eingesetzt zu werden. Der Hinweis auf den Karteikarten, dass die Männer für die „Wassergenossenschaft mittlere Trave“ vorgesehen waren, lässt Derartiges vermuten.

Zur Rolle der deutschen Arbeitsämter bleibt anzumerken, dass diese „im Tross“ der Soldaten die Grenze überschritten<sup>31</sup> und sich somit direkt am Überfall auf Polen

beteiligt haben. „Als am 1. September 1939 die deutschen Truppen in das Gebiet des jetzigen Reichsgaues Danzig-Westpreußen vordrangen, stieß das Landesarbeitsamt Danzig sofort hinter der kämpfenden Truppe vor, um in allen wichtigen Städten Arbeitsämter einzurichten, die durcheinandergewürfelte und größtenteils arbeitslose polnische Bevölkerung zu sammeln und zu erfassen, die liegengebliebene Ernte zu bergen, die tausende und abertausende von verwaisten Bauernhöfen mit Arbeitskräften zu versehen, damit das Vieh sofort versorgt und auch die Herbstbestellung durchgeführt werden könne.“<sup>32</sup> Vor diesem Hintergrund wird verständlich, dass bereits am 3. September in Dirschau und auch im oberschlesischen Rybnik Arbeitsämter eröffnet werden konnten. In Łódź dauerte es noch bis zum 12. September, bis das Arbeitsamt auch hier seine Tätigkeit aufnahm.<sup>33</sup> Schon bald sollte es die wichtigste Aufgabe der Arbeitsämter werden, Transporte mit arbeitsfähigen Polen für den Einsatz im „Altreich“ zusammenzustellen.

## 5. Die Unterbringung in Wattenbek

Janusz Smoczynski berichtete: „Die Baracke, in der wir wohnten, muss kurz vor unserer Ankunft gebaut worden sein, da einige Baumängel beseitigt wurden, während wir zur Arbeit waren.“<sup>34</sup> Diese Aussage betrifft das im Lageplan eingezeichnete Gebäude Nr.1. Alle übrigen Gebäude auf dem Gelände der Kiesverladestation sind offensichtlich schon längere Zeit vorher errichtet worden. Das traf insbesondere auf das Büro des „Betriebsführers“, Ingenieur Hermann Grimm, zu.<sup>35</sup> Grimm wohnte eigentlich in Kiel, wurde dort im Verlauf des Krieges aber ausgebombt und hat dann das Gebäude Nr.2 mit seiner Familie auch als Wohnunterkunft genutzt. Nr.3 bezeichnet drei Schuppen, die direkt an den Gleisen der Reichsbahn standen, sie dienten u.a. als Lagerraum. Der kleine Lokschuppen (Nr.4) und der große Lokschuppen (Nr.5) standen in direkter Verbindung zueinander. Hier wurden allabendlich 6-7 Lokomotiven der Schmalspurbahn abgestellt. Das Gebäude Nr.5 diente ab 1943/44 auch als Schlosserwerkstatt. Das L-förmige Gebäude Nr.6 kennzeichnet einerseits einen (halboffenen) Unterstellplatz für Maschinen und zum anderen die Waschküche. Hier war aber auch ein Teil der Sanitäreinrichtungen untergebracht. Die Geleise Nr.7 markieren den Bereich, in dem die verschiedenen Kiessorten von den Loren der Schmalspurbahn aus einer gewissen Höhe auf die darunterstehenden Reichsbahnwaggons abgekippt worden sind. Das gesamte Lagergelände war ungefähr 170 m lang und 88 m breit. Es hatte demnach einen Flächeninhalt von circa 1,5 ha.

[Lageplan Verladestation mit Gleisen]

In dem Brief von Smoczynski heißt es weiter: „In der Baracke konnten wir uns nach der langen Reise im großen Waschraum waschen. Wir durften uns ein Bett und [einen] Schrank in einem der drei Räume aussuchen. Wir haben auch die ersehnte warme Mahlzeit erhalten. Man hat uns Bettwäsche und Handtücher gegeben.“<sup>36</sup> Diese wertneutrale Schilderung, die eher an den Aufenthalt in einer Jugendherberge

erinnert, ist mit der Persönlichkeit von Janusz Smoczynski zu erklären. Wir haben ihn als einen überaus freundlichen und harmoniebedürftigen Menschen kennengelernt, der diese Phase seiner Jugenderlebnisse bis zum Jahre 1994 weitgehend verdrängt hatte und dann aus einer relativ großen inneren Distanz wieder daran erinnert wurde. Es war offensichtlich seine Absicht, inzwischen verschüttete Gräben nicht wieder neu aufzureißen. Zu dem Besuch in Wattenbek und Bordesholm im Oktober 1995 musste er von seiner Frau überredet werden. Er selbst meinte, dass er für so eine Reise schon zu alt sei.

Ganz anders war das Verhalten von Ryszard Samulczyk und Stanislaw Jesionek. Bei ihnen hatten wir das Gefühl, dass sie bereits seit Jahrzehnten darauf warteten, ihre Erlebnisse aus den Jahren 1940 - 1945 erzählen zu können. Beide bekundeten bereits in ihrem ersten Brief großes Interesse daran, noch einmal an ihre alte „Wirkungsstätte“ zurückzukehren. Dementsprechend fällt auch die Schilderung von Jesionek über die Unterbringung in Wattenbek ganz anders aus als der Bericht von Smoczynski. In seinem ersten Brief, der die spontane Erinnerung an das damalige Geschehen wiedergibt, schreibt Jesionek: „, [Die] Sanitäranlagen waren schlecht. Es gab keine Dusche, nur Schüsseln. Der Winter war am schlimmsten. Die Wände der Baracke waren aus Pappe, in der Mitte Holzwolle, und die schrecklichen Wanzen, das verdammte Ungeziefer. Trotz immer doppelter Desinfektion. Man war jung, man hat alles ausgehalten.“<sup>37</sup> Der zweite Brief von Jesionek enthält die Antworten auf einen vom Verfasser übersandten Fragenkatalog. Hier heißt es: „Wir haben in der Baracke zu 40 gewohnt. Die Betten waren aus Holz und [es handelte sich um] Etagenbetten. Die Sanitäranlagen waren tragisch. Ein Holzhäuschen - ohne Heizung selbstverständlich - hat uns zum Waschen gedient. Dort waren auch einige Waschbecken mit kaltem Wasser. Für diese Menschenmasse war das nie ausreichend. Es gab Eisennickelschüsseln und einen Topf mit warmem Wasser. [Eine] Badewanne habe ich fünf Jahre nicht gesehen. Wir haben nur die Möglichkeit gehabt, bis Hälfte und ab Hälfte sich zu waschen. Im Winter war das eine Tragödie. Neben dem Holzschuppen war [das] Klo.“<sup>38</sup>

Die Anordnung der Räumlichkeiten innerhalb der Wohnbaracke konnte nicht mehr eindeutig geklärt werden. Das ganze Gebäude war ungefähr 20 m lang und 8-9 m breit. Es standen demnach rund 170 m<sup>2</sup> Grundfläche zur Verfügung. Diese verteilten sich auf drei Wohnräume, eine Küche und einen entsprechenden Speisesaal. Diese kombinierte Wohn- und Wirtschaftsbaracke stand unter der Leitung eines „korpulenten Ehepaars“, an dessen Namen sich Smoczynski aber nicht mehr erinnern konnte. Jesionek schrieb dagegen in seinem ersten Brief: „Den Speisesaal führte Familie Kienitz.“ Es handelte sich um Anna und Ernst Kienitz, die beide für die Firma Habermann & Guckes tätig waren. Sie leitete den Kantinenbetrieb und er war zum einen Hausmeister und zum anderen Lokführer im Bereich der Verladestation. In Ryszard Samulczyks Erinnerung spielten die Lebensmittelkarten in diesem Zusammenhang eine große Rolle: „Natürlich gab es für die Lebensmittel spezielle Lebensmittelkärtchen, von denen die Fleischanteile für die Küche, die das Mittagessen vorbereitete, abgeschnitten wurden.“ Hier wiederum scheint man

nicht sehr aufrichtig mit den eingesammelten Marken umgegangen zu sein, denn Samulczyk schreibt weiter: „Aufgrund der Unterernährung fiel mein Gewicht von 80 kg auf 52 kg.“<sup>39</sup>

Es bleibt festzuhalten, dass die Betreiber des Kieswerkes mit der kurzfristigen Errichtung der Wohnbaracke in Wattenbek eine wichtige Voraussetzung für die Zuweisung und den Einsatz von Arbeitskräften aus Polen erfüllt haben. Der Reichsführer SS und Chef der Deutschen Polizei im Reichsministerium des Innern, Heinrich Himmler, hatte bereits am 8. März 1940 dem Reichsarbeitsminister mitgeteilt: „Wesentlich für eine Trennung der Zivilarbeiter und -arbeiterinnen polnischen Volkstums von der deutschen Bevölkerung ist ihre Unterbringung in geschlossenen Unterkünften. ... Besonderer Wert dürfte auch auf die Einrichtung von getrennten Aufenthaltsräumen während der Arbeitspausen zu legen sein. Eine entsprechende Auflage könnte den Betrieben bei der Bedarfsanmeldung von Arbeitskräften gemacht werden.“<sup>40</sup> Dass es auf dem Kieswerksgelände in Brüggerholz auch noch getrennte Aufenthaltsräume zum Abhalten von Pausen gegeben hat, ist nicht anzunehmen.

Ein weiterer Punkt aus dem Forderungskatalog von Heinrich Himmler ist von der Firma Habermann & Guckes ebenfalls nicht beachtet worden: Es gab keine Bordellbaracke, obwohl Brüggerholz ein Ort war, in dem „vorwiegend oder ausschließlich nur männliche Arbeiter“ aus Polen eingesetzt wurden. In solchen Fällen kam es Himmler darauf an, „durch Einrichtung von Bordellen mit polnischen Mädchen den Gefahren vorzubeugen“. Alle Arbeitgeber sollten diesen Sachverhalt in Zukunft berücksichtigen und „bei der Errichtung von Unterkünften für männliche Arbeitskräfte gleichzeitig auch für die Errichtung einer Bordellbaracke“ sorgen.<sup>41</sup> In der Praxis ist diese Vorgabe aber nur sehr selten umgesetzt worden und dann auch nur an Standorten mit wesentlich mehr als 34 Polen.<sup>42</sup>

## 6. Die Arbeit im Kieswerk in Brüggerholz

Den 15 Männern aus Włocławek wird die Arbeit in den Kiesgruben von Brüggerholz vielleicht nicht so schwer gefallen sein, da es sich bei ihnen (überwiegend) um ausgebildete Wasserstraßenarbeiter handelte. Für den gelernten Buchdrucker Ryszard Samulczyk aus Łódź waren die harten körperlichen Arbeiten dagegen eine besondere Qual. Er schrieb bereits in seinem ersten Brief: „Die ersten Monate habe ich im Maschinenwerk verbracht, wo man Steine geschlagen und gemahlen hat, bis zu sogenannten Schabern.“ Diese mit großer Staubentwicklung verbundene Tätigkeit führte bei Samulczyk zu dauerhaften gesundheitlichen Schädigungen, insbesondere zu allergischen Reaktionen und zu einer chronischen Bronchitis. Aufgrund der eindringlichen Intervention eines Arztes wurde er an einen anderen Arbeitsplatz versetzt: „Ich habe dort gearbeitet, wo man den Kies gewaschen und gespült hat. Meine Arbeit war es, aus kleinen Waggons Kies und Steine umzukippen in die Räume, wo man das Material gespült hat. Aber auch diese Arbeit war für mich zu

belastend. Der nächste Posten war das Beladen größerer Steine mit Hilfe eines extra Aufzuges, eines Kranes, den ich betätigt habe. Später habe ich auf einem Bagger gearbeitet: Ich musste eine Schaufel betätigen, die Steine oder Kies aufgeladen und auf eine schmalspurige Eisenbahn abgeladen hat. Weil viele deutsche Bürger in die Armee mussten, habe ich zuletzt als Lokomotivführer gearbeitet und Steine und Kies zu den entsprechenden Arbeitsplätzen gebracht.”<sup>43</sup> Samulczyk hat demnach während seines Aufenthaltes in Brüggerholz viermal seinen Tätigkeitsbereich gewechselt bzw. aus gesundheitlichen Gründen wechseln müssen. Aus der Schilderung wird auch deutlich, dass der Betrieb des Kieswerkes unter den Bedingungen des Krieges sehr schnell zusammengebrochen wäre, wenn es nicht den Arbeitseinsatz der ausländischen Zwangsarbeiter gegeben hätte.

Das Intervenieren des Arztes, mit dem Ziel eine andere Beschäftigung innerhalb des Kieswerkes zu finden, ist offensichtlich nicht ohne Probleme verlaufen. Den Kieler Nachrichten berichtete Samulczyk 1994 in einem Interview: „Aufgrund einer ärztlichen Bescheinigung bekam ich dann einen anderen Arbeitsplatz bei der Bedienung einer Steinwinde zugewiesen, obwohl der Bauführer zunächst sehr wütend war und meine Bescheinigung in kleine Stücke zerriss. Er muss sehr nervös gewesen sein!”<sup>44</sup> In seiner Antwort auf den Fragenkatalog des Verfassers schilderte Samulczyk denselben Vorfall folgendermaßen: „Ich erhielt eine Bescheinigung, die ich dem Bauführer vorlegte. ... Als er die Bescheinigung durchgelesen hatte, verfiel er in eine solche unglaubliche Wut, dass er Schaum vor dem Mund hatte und ich am alten Arbeitsplatz blieb. Am nächsten Tag wollte ich wieder an gleicher Stelle aussteigen, aber der Bauführer machte mir klar: Richard, du fährst heute in den Wald.”<sup>45</sup> Das bedeutete den unmittelbaren Einsatz beim Kiesabbau in den weiter östlich gelegenen Kiesgruben.

[Samulczyk mit Eisenräder; Steinbrocken per Hand auf Waggon; als Lokomotivführer]

Stanislaw Jesionek schrieb in seinem ersten Brief: „Nach dem Einquartieren und den damit verbundenen Formalitäten hat man uns am nächsten Tag zur Arbeit gefahren. Der Transport erfolgte immer mit der [Schmalspur-] Bahn, mehrere offene Waggon mit Sitzbänken. Das Ganze zog eine Dampflok. Mitten in der Fahrt zum Kiesabbau sind wir angehalten worden, weil sich dort ein Büro, eine Werkstatt und das [eigentliche] Kieswerk befanden. Aus dem Büro kam Bauführer Torke und fragte, wer der Dreher sei? Aussteigen! Also bin ich ausgestiegen. Dann fragte er: Wer ist Schlosser? Aussteigen! Das waren zwei - Wladek Pakulski und Edek Kepski. Der Bauführer hat sie angeguckt und der Kepski sollte wieder einsteigen. Der Zug fuhr weiter Richtung Kiesgruben. Wir beiden wurden in die Werkstatt geführt und so hat meine fünfjährige Arbeit im Kieswerk angefangen. Ich muss aber zugeben, dass ich einen viel besseren Job gehabt habe als meine Kollegen mit den Spaten.”<sup>46</sup>

[Schmalspurbahn mit offenem Personenwaggon]

Woran Jesionek u.a. gemessen hat, dass er als Dreher einen „besseren Job“ erhalten hatte als die meisten anderen seiner Kollegen, das teilte er als Antwort auf den Fragebogen mit: „Ich habe als Dreher in der Schlosserei gearbeitet, acht Stunden täglich - in der Winterzeit. Im Sommer waren es zehn Stunden täglich. Wir haben alle drei Monate Gehalt bekommen. Ich kann mich nicht mehr daran erinnern, wie viel es war. Ich weiß nur noch, dass mein Gehalt viel weniger war, als das der deutschen Mitarbeiter. Aber ich habe mehr bekommen, als meine polnischen Kollegen, die draußen gearbeitet haben.“ Über die damals üblichen Arbeitszeiten berichtete Jesionek außerdem: „Ich habe die Eisenwaggons repariert und bei Bedarf habe ich auch an Sonntagen gearbeitet, meistens sechs Stunden.“<sup>47</sup>

[Jesionek in der Werkstatt]

Im Gegensatz zu Samulczyk und Jesionek hat sich Janusz Smoczynski in seinem ersten Brief nicht (spontan) über die Arbeitsbedingungen im Kieswerk geäußert. Er schrieb darüber erst in seiner Antwort auf den Fragenkatalog: „Am nächsten Morgen kam der Bauführer Herr Torke, der uns einiges - die Arbeit betreffend - erzählte. In den Nachmittagsstunden hat man uns mit der Schmalspurbahn zur Arbeitsstelle gefahren. Die Arbeit wurde zugeteilt: Ich sollte mit einem Kran nicht allzu große Steine auf einen Kipperwagen umladen. Dann hat man uns zurück zur Baracke gefahren. Wir haben täglich neun Stunden gearbeitet - inklusive Anfahrt und Frühstück. Gehalt haben wir bei dem Leiter der Baracke erhalten, nachdem er das Wohngeld und das Geld für die Mahlzeiten und Getränke abgezogen hatte. Ich weiß nicht mehr wie viel ich erhalten habe, aber das Geld reichte für den Ankauf von Brot, Margarine und anderem.“<sup>48</sup> Die oben angedeutete Zurückhaltung und Harmoniebedürftigkeit von Smoczynski kommt auch hier wieder zum Ausdruck.

[Smoczynski mit Spitzhacke und nacktem Oberkörper]

Die von uns im Sommer 1994 in Poznań interviewte Frau von Stanislaw Piasecki war zwar auch sehr zurückhaltend. Sie vertrat aber in überzeugender Weise die Ansicht, dass die lebenslangen gesundheitlichen Probleme ihres Mannes auf seine Tätigkeiten in den Kiesgruben von Habermann & Guckes zurückzuführen seien: Stanislaw Piasecki musste hier nach den Angaben seiner Frau zwei Jahre „im Steinbruch“ arbeiten und wechselte dann für die nächsten zwei Jahre „als Helfer auf eine Lokomotive“. Er war am Ende des Krieges ernsthaft erkrankt und konnte nicht sofort in die Heimat zurückkehren. Das Internationale Rote Kreuz sorgte im Juli 1945 für seinen Transport nach Schweden. Hier nahm sich eine Familie seiner an und pflegte ihn gesund. Von einer gänzlichen Heilung konnte aber auch in den nachfolgenden Jahren nicht wieder die Rede sein. Am 19. März 1991 ist Stanislaw Piasecki verstorben.<sup>49</sup>

[Bilder von den Anlagen im Kieswerk]

## 7. Das Ende der Zwangsarbeit in Deutschland

Das Einwohnermelderegister der Gemeinde Wattenbek gibt kaum Aufschlüsse darüber, wie und wann für die 34 Polen die Zeit ihres zwangsweisen Aufenthaltes in Deutschland endete. Für Stanislaw Opala (Łódź), Wladyslaw Pakulski (Łódź) und Edward Paluszczak (Poznań) ist immerhin noch vermerkt: „unbekannt verzogen“. Leopold Dzieeinchowiez (Łódź) ist am 8. April 1944 ins nahegelegene Dorf Negenharrie verlegt worden. Es ist anzunehmen, dass er hier in der Landwirtschaft arbeiten musste. Ansonsten sind wir wieder auf die Berichte von Samulczyk, Jesionek und Smoczynski angewiesen.

Janusz Smoczynski ist es bereits nach zwei Jahren gelungen, wieder in die Heimat zurückzukehren. Die Firma Habermann & Guckes bescheinigte ihm am 9. Juni 1942 in schriftlicher Form: „Anliegend überreichen wir Ihnen die gewünschte Entlassungsbescheinigung. Ihre Papiere, wie: Arbeitsbuch, Steuer- und Invalidenkarte, wurden am 5/6.42 ordnungsgemäß dem Arbeitsamt Neumünster überwiesen, von wo Sie sich dieselben im Bedarfsfalle bitte anfordern wollen. Heil Hitler!“ Es folgen die Unterschriften von Bauführer Torke und Betriebsführer Grimm.

[Bescheinigung für Smoczynski durch H & G]

Damit war Smoczynski aber noch lange kein freier Mann. Er wurde den Deutschen Waffen- und Munitionsfabriken (DWM) in Poznań als Arbeitskraft zugewiesen. Dort arbeitete auch sein Vater und der hatte sich intensiv um eine Rückkehr seines Sohnes bemüht: „Ich habe meinen zweiten, zwei Wochen langen Urlaub in Anspruch genommen. Dank des Briefkontaktes meines Vaters mit Herrn Torke, musste ich nicht wieder zurück zur Arbeit. Herr Torke hat entschieden mich zu entlassen und hat meine Papiere zurück an das Arbeitsamt in Posen abgeschickt.“<sup>50</sup> Es ist anzunehmen, dass der hier geschilderte Sachverhalt nicht ganz den Tatsachen entspricht: Bauführer Torke wird in dieser Angelegenheit nicht entscheidungsberechtigt gewesen sein. Für so einen Arbeitsplatzwechsel war die Zustimmung der beteiligten Arbeitsämter notwendig.

In diesem Fall wird man auch davon ausgehen können, dass der Rüstungsbetrieb DWM in Poznań dringend zusätzliche Arbeitskräfte benötigte. Ansonsten hätte Janusz Smoczynski Schleswig-Holstein nicht so schnell wieder verlassen können. Im Juni 1944 war es bei DWM in Poznań soweit, dass die polnischen Arbeiter 72-Stunden-Wochen leisten mussten. Der Rüstungs-Obmann des Betriebes teilte mit, dass er jeden Monat „etwa 20 Mann“ verlieren würde, die an Tuberkulose erkrankt seien. Weitere 40 seien ihm im letzten Monat durch die Staatspolizei „weggenommen“ worden und es sei „mit weiteren entsprechenden Abzügen zu rechnen“. Durch diese Situation werde nach seiner Ansicht „die Aufrechterhaltung des Betriebes auf die Dauer gefährdet“.<sup>51</sup> Diese Angelegenheit macht den Widersinn, die Planlosigkeit und die Menschenverachtung der deutschen Behörden in Bezug auf

den Einsatz von zivilen Zwangsarbeitskräften aus Polen deutlich: Aus den „Eingegliederten Ostgebieten“ sollten die Polen zunächst aus rassischen Gründen alle ins „Generalgouvernement“ abgeschoben werden.<sup>52</sup> Dann stellte man fest, dass die Arbeitsfähigen von ihnen doch direkt ins „Altreich“ deportiert werden könnten<sup>53</sup> und letztendlich wunderte man sich auf einmal, dass die in den Reichsgauen Wartheland und Danzig-Westpreußen als Kriegsgewinnler tätigen deutschen Wirtschaftsbetriebe nicht in ausreichendem Maße Arbeitskräfte finden konnten.<sup>54</sup>

Außer Smoczyński mussten alle anderen Polen in Wattenbek bleiben und haben um die Jahreswende 1943/44 die Schließung des Kieswerkes in Brüggerholz miterlebt. Die Kiesgruben waren zu diesem Zeitpunkt weitgehend ausgebeutet und sollten nun umfassend renaturiert werden. Der Holsteinische Courier hatte dazu bereits im Juli 1939 in seinem großen Bericht über den aufstrebenden Industriebetrieb Habermann & Guckes geschrieben: „Um es gleich hier zu sagen: man baut mit der anfallenden Erde das Hügelgelände nach Möglichkeit wieder auf. Es wird auch wieder mit jungen Waldbäumen bepflanzt, so daß die ursprüngliche Landschaftsform mit aller Sorgfalt wieder hergestellt wird. Bei der Auseinandersetzung mit den Landbesitzern - sie erhalten einen gewissen Prozentsatz des Bruttogewinns - wird eine bestimmte Summe für die Aufforstung abgezweigt.“<sup>55</sup> Die Firma hat sich an diese Vereinbarung gehalten und nicht nur die Kiesgruben wieder aufgefüllt, sondern auch die ausgedehnten Kiesverarbeitungsanlagen einschließlich des kilometerlangen Schienennetzes der Schmalspurbahn bis auf den letzten Rest beseitigt. Unter den damaligen Bedingungen des Krieges wäre es durchaus denkbar gewesen, dass die Firma Habermann & Guckes sich „ungeordnet“ aus dem Kiesabbaugebiet zurückgezogen hätte. Dem war aber nicht so! Heute erinnert nichts mehr daran, dass in Brüggerholz vor 70 Jahren Kies abgebaut worden ist.

Die verbliebenen Zwangsarbeiter aus Polen werden zum Teil bei den Abbrucharbeiten eingesetzt worden sein. Viele von ihnen erhielten aber jetzt ihren Arbeitsplatz in Kiel, denn Habermann & Guckes war dort beim Bau des U-Boot-Bunkers „Konrad“ engagiert. Die Firma „war für die kaufmännische Bearbeitung zuständig. Sie stellte einen Teil der Baumaschinen, den zweiten Bauleiter [sowie] deutsches und ausländisches Baupersonal“.<sup>56</sup> Stanislaw Jesionek gehörte zu denjenigen, die ab 1944 jeden Morgen zum Bordesholmer Bahnhof marschierten und dann mit dem Zug nach Kiel fuhren. Sie mussten beim Bunkerbau helfen oder wurden zu anderen Arbeiten auf dem Gelände der Deutschen Werke Werft (DWK) eingesetzt. Dort herrschten ganz andere Verhältnisse als in den Kiesgruben von Brüggerholz: Der Rüstungsbetrieb DWK beschäftigte zur damaligen Zeit in seinem Werk in Kiel-Gaarden rund 2.000 ausländische und 12.000 deutsche Arbeiter. Das Werk der DWK in Friedrichsort verfügte über weitere 4.000 Beschäftigte, davon waren ca. 1.000 Zwangsarbeiter aus dem Ausland. Bei der Kriegsmarinewerft (KMW) war die Anzahl der Zwangsarbeiter noch höher, sie betrug rund 4.000 Personen. Das waren etwa 20 % aller Beschäftigten der KMW.<sup>57</sup>



Abends kehrten die „Wattenbeker“ mit dem Zug nach Bordesholm zurück und übernachteten wie gewohnt auf dem Gelände von Habermann & Guckes an der Verladestation. Dieser Tagesablauf wurde (nach der Erinnerung von Jesionek) im Sommer 1944 abrupt unterbrochen und änderte sich einschneidend: Die nach Kiel fahrenden Polen durften nicht mehr in „ihrer“ Wohnbaracke übernachten. Sie wurden (ohne einen für sie ersichtlichen Grund) unter scharfe Bewachung gestellt und mussten die nächsten Monate im Zwangsarbeiterlager der DWK in Wattenbek verbringen. Das seit 1941 bestehende Lager befand sich - von der Verladestation aus gesehen - in südöstlicher Richtung in einer Entfernung von 1km Luftlinie. Es umfasste 11 Wohnbaracken und hatte eine Belegungskapazität von ungefähr 550 Personen.<sup>58</sup> Von Jesionek gibt es zwei Fotos, die beweisen, dass er tatsächlich auch noch das Lager der DWK in Wattenbek kennenlernen musste. Er konnte sich auch daran erinnern, dass hier zeitgleich mehr als 100 Franzosen untergebracht waren. Auf dem Weg zu ihren Arbeitsplätzen in Kiel wurden die Polen jetzt von Wachmännern begleitet. Es ist offensichtlich, dass diese einschneidenden Veränderungen im Umgang mit den Zwangsarbeitern aus Polen auf das Attentat auf Hitler am 20. Juli 1944 zurückzuführen sind.

[2 x Jesionek hinter Stacheldraht]

Für Stanislaw Jesionek bot sich im Dezember 1944 eine günstige Gelegenheit, um an den vorzeitigen Abschied aus Schleswig-Holstein zu denken. Sein Vater war schwer erkrankt und er hatte sich mehrmals vergeblich um eine Urlaubsgenehmigung bemüht: „Ich habe dann einen Brief aus Polen bekommen - von zu Hause - auf Deutsch - mit einem Attest, dass mein Vater sehr krank sei.“ Mit diesem Dokument ist Jesionek wiederum zum Amtsvorsteher nach Bordesholm gegangen und konnte ihn diesmal dazu bewegen, den gewünschten Urlaub zu genehmigen. Ingenieur Grimm war damit als Betriebsleiter gar nicht einverstanden, er musste die Entscheidung des Amtsvorstehers aber akzeptieren. Von Grimm wurde Jesionek streng ermahnt: „Du kriegst Urlaub bis zum 2. Januar 1945. Wenn du bis zum 3. Januar nicht wieder hier bist, wirst du [an die] Gestapo überführt.“ Diese Drohung hatte für Jesionek keine große Bedeutung mehr: „Aus dem Urlaub bin ich nicht mehr zurückgekommen, denn die russische Armee kam und ich bin in der 1. polnischen Armee gelandet.“<sup>59</sup>

Es gab vier Polen, die im März und April 1944 gänzlich aus Wattenbek abgezogen und beim U-Boot-Bunkerbau auf dem Gelände der Deutschen Werke Werft in Kiel eingesetzt wurden. Sie erhielten Schlafplätze in Wohnbaracken der DWK innerhalb Kiels. Es handelte sich außer Ryszard Samulczyk noch um Hermann Matuszewski (Łódź), Stanislaw Piasecki (Poznań) und Tadeusz Aleksanderek (Łódź). Von Aleksanderek ist bekannt, dass er im DWK-Lager in Kiel-Katzheide untergebracht war. Von Piasecki haben wir bereits weiter oben berichtet, dass er am Ende des Krieges ernsthaft erkrankt war. Er durchlief im Mai und Juni 1945 in Kiel mehrere polnische DP-Lager und wurde im Juli 1945 von einer Familie in Schweden aufgenommen und gepflegt.

[Bunker Konrad - Foto Stadtarchiv Kiel (wie Neitzel, S.96)]

Ryszard Samulczyk war derjenige, der am längsten in Deutschland geblieben ist. Er schrieb im Januar 1995: „Beim Baubeginn einer Schutzeinrichtung für U-Boote im Kriegshafen in Kiel wurde ich samt der Lok an diesen Arbeitsplatz verlegt. Zuerst kam ich per Bahn aus Bordsesholm dahin, später wurde ich in Kieler Baracken einquartiert. Dies war der Wohnort vieler Nationalitäten: Polen, Tschechen, Ukrainer und anderer Nationalitäten. Zusammen mit mir wohnten Stanislaw Piasecki, Hermann Matuszewski und einige andere, deren Namen ich nicht mehr kenne. Es war eine Zeit schwerer Erlebnisse. Ständige Bombenangriffe, am Tag und in der Nacht. Während eines solchen Angriffs kam ein Schmied aus Łeczyca ums Leben, als im Bunker ein Deckenteil einbrach. Sein Helfer starb ebenfalls. Er wurde im Arbeitslager in der Nähe von Kiel ermordet.<sup>60</sup> Eines Tages ging ich mit Hermann Matuszewski um 3.00 Uhr zur Arbeit. Es war an einem Montag. Die Lokomotiven mussten vorbereitet werden, Feuer musste unter dem Kessel gemacht werden und andere Tätigkeiten mussten erledigt werden, damit um 6.00 Uhr die Lokomotiven für den Transport der Betonmaschinenmaterialien bereit waren. Anfangs war Stanislaw Piasecki auch dabei, aber seine Lokomotive wurde aufgrund einer Beschädigung aus dem Verkehr gezogen, und die ganze Last des Materialtransportes fiel auf unsere Schultern, d.h. auf meine und auf Matuszewskis. Die Bauleitung war mit uns zufrieden und wir erhielten sogar nacheinander Urlaub. ... Hier muss ich erwähnen, dass wir der Organisation 'Todt' unterstanden, mit der man in Einklang sein musste (Beispiel des Todes des Helfers vom Schmied). ... Trotz ständiger Flugzeugangriffe wurde die Arbeit nicht unterbrochen. Bei einem Bombenangriff verbrannten alle Bunkerteile, die aus Holz waren. Danach wurde kein Holz, sondern nur noch Metall verwendet. Die Angriffe fanden sowohl am Tag als auch in der Nacht statt. Ich erinnere mich, dass nach einem Angriff ein Panzerschiff 'Admiral Scheer' [am 9. April 1945] gesunken ist, das deutsche Flüchtlinge aus dem Osten transportierte und kurz nach seiner Ankunft bombardiert wurde.<sup>61</sup> Kurz danach gab die Provinz Schleswig-Holstein Anfang Mai 1945 seine Kapitulation bekannt. Danach wurden wir mit Autos von britischen Truppen nach Wattenbek gebracht und wurden dort im ehemaligen französischen Lager einquartiert.<sup>62</sup> Dort verbrachten wir nur ein paar Tage. Eines Tages kam ein Offizier, ein Pole in Diensten der Briten, mit einigen Wagen zu uns mit dem Ziel, die Polen nach Kiel zu bringen, was auch gemacht wurde. Dort wurden wir in ehemaligen Kasernen deutscher Truppen einquartiert. In diesem Lager blieb ich bis zum Ende meines Aufenthaltes in Deutschland. Das Essen machten deutsche Köche. Nach einem dieser Mittagessen organisierten wir einen Hungerstreik, da das Essen ungenießbar war. Einfache Schwärze [Blutsuppe], die schon von weitem stank. Nach unserem Protest trafen im Kasernengebiet englische Führungskräfte ein, bewaffnet mit vier Maschinengewehren. Die Lagermitglieder wurden auf den Kasernenhof geführt. Alle Polen wurden in einem Viereck aufgestellt und in jeder Ecke befand sich ein Maschinengewehr. Daran konnten wir erkennen, dass man uns für die Anzettler des Streiks hielt. Ich persönlich organisierte eine Kommission, bestehend aus einigen Personen, um die Ursachen des Protestes

aufzuzeigen bzw. herauszufinden. Die Sache wurde geklärt und auf unsere Initiative hin bildete sich ein Lagervorstand, der mich zum Stellvertreter des Lagerführers wählte. Der Lagerführer war der Offizier Hauptmann Dziurzynski. Ich, als sein Vertreter, war für die Lagerkanzlei verantwortlich. Hauptmann Dziurzynski war die Verbindungsperson zu den englischen Führungskräften, da ich leider nicht die englische Sprache beherrschte. Ich bekam eine Uniform, die zwar aus dem 1. Weltkrieg stammte, aber das hatte keine große Bedeutung. Für die Arbeit bekam ich 500,- Mark für einen Monat und ein Paket der U.N.R.A... Außer diesem Paket bekam ich noch ein zweites als Bewohner des Lagers. Alle Lagerbewohner haben jeden Monat ein Paket bekommen. Außer den Paketen verteilte ich noch Schuhe und Kleidung für die, die es am nötigsten hatten. Außerdem hatte ich die Befugnis, die Erlaubnis für Ausreisen in westliche Länder und in die Tschechoslowakei zu erteilen. Ich erteilte über 550 Ausreisegenehmigungen. Am häufigsten fuhren die Leute in die Tschechoslowakei, von wo die Polen in ihr Heimatland zurückkehrten. Während meiner Amtszeit starben zwei Personen. Einer von ihnen wurde während einer Fahrt von einem entgegenkommenden Wagen erfasst, als er sich aus dem Wagen lehnte. Er starb an der Unfallstelle. Der andere starb bei einer Explosion. Meine Amtszeit dauerte solange, bis die Vorbereitungen für die Rückkehr nach Polen über den Seeweg angingen. Mein Chef, Hauptmann Dziurzynski, versuchte mich zu überzeugen, mit ihm in ein anderes Lager zu gehen. Aber die Sehnsucht nach der Familie und nach dem Heimatland siegte und ich entschied mich, zusammen mit den anderen auf dem Seeweg zurück nach Polen zu fahren. Ende November 1945 wurden wir in Militärfahrzeugen nach Lübeck gefahren und nach ein paar Tagen auf ein Schiff gebracht. An dem Konvoi nahmen drei Schiffe teil. Das erste war für Familien mit Kindern, das zweite für Frauen, das dritte für Männer bestimmt, auf dem auch ich mitfuhr. Während der Fahrt hatten wir Funkverbindung mit den anderen Schiffen. Auf dem Familien- und auf dem Frauenschiff gab es viele Fälle von Seekrankheit. Bei uns erkrankten nur wenige. Während der Fahrt erwischte uns ein schwerer Sturm und wir gingen zur Sicherheit vor Anker. Anfang Dezember kamen wir in Westerplatte an, wo wir die ersten russischen Soldaten erblickten. Sie versuchten auf unser Schiff zu kommen, was die Engländer jedoch sofort verhinderten, da sie die Verantwortung für uns übernommen hatten. Nach der Ankunft kümmerte sich eine Kommission um uns, stattete uns mit Papieren aus und gab uns 100 Złoty für den Heimweg. Auf dem Danziger Bahnhof wartete jeder von uns auf den Zug, der ihn in seinen Heimatort bringen sollte. Ich kehrte nach Łódź-Kaliska zurück und von da aus ging es zu mir nach Hause. Bei meiner Familie kam ich am 6. Dezember 1945 an. Das ist das Ende meines Aufenthaltes und meiner Erlebnisse im Arbeitslager.”<sup>63</sup>

Gegenüber den Kieler Nachrichten äußerte Samulczyk im April 1995: „Negative Gefühle für Deutschland habe ich nicht - nur für die Nazi-Partei, weil diese Organisation ganz und gar rücksichtslos war.”<sup>64</sup> Entsprechend dieser Einstellung wurde der Verfasser bereits bei seinem ersten Besuch nicht nur von Ryszard Samulczyk (gest. 10. März 1999), sondern auch von Janusz Smoczynski (gest. 21. Juli 2000) und Stanislaw Jesionek aufgeschlossen und äußerst herzlich empfangen. Er wird alle drei in sehr guter Erinnerung behalten.<sup>65</sup>

- 
- <sup>1</sup> Im Holsteinischen Courier (HC) vom 11.12.1928 ist zu lesen, dass der Firma Habermann & Guckes „für ein neu zu errichtendes Kieswerk die Gegend zwischen Brügge und Bissee am geeignetsten erscheint“.
- <sup>2</sup> Siehe dazu Ulrich Herbert: Geschichte der Ausländerpolitik in Deutschland, München 2001, S. 125f..
- <sup>3</sup> Adressbücher der Stadt Kiel im Stadtarchiv.
- <sup>4</sup> Kreisblatt für den Kreis Bordesholm für die Jahre 1920 (S. 250 und S. 381) und 1922 (S. 283). Aus dem Artikel im Holsteinischen Courier vom 11.12.1928 ist lediglich die Absicht erkennbar, in naher Zukunft in Brüggerholz tätig zu werden (vgl. Anm. 1).
- <sup>5</sup> Das Gelände mit den noch gut zu erkennenden Betonresten der ehemaligen Verladerampe befindet sich zwischen dem Getränkelager der Firma Riepen im Osten, der Umgehungsstraße (ehemalige L49) im Norden und der Bahnlinie im Westen. Also in unmittelbarer Nähe des heutigen Gewerbegebietes Nienröden. Das Lagergelände darf nicht bebaut werden: dies aber leider nicht aus historischen oder denkmalpflegerischen sondern aus Gründen des Naturschutzes.
- <sup>6</sup> Topographische Karten im Maßstab 1:25.000 Nr. 1826 Brügge (Ausgabe 1943) und Nr. 1726 Flintbek (Ausgabe 1944).
- <sup>7</sup> HC vom 28.03.1931.
- <sup>8</sup> HC vom 27.11.1933.
- <sup>9</sup> HC vom 04. und 05.05.1934.
- <sup>10</sup> HC vom 08.07.1939.
- <sup>11</sup> HC vom 08.07.1939. Die Bezeichnung „Schönheit der Arbeit“ ist eine Anspielung auf das eigenständige Amt gleichen Namens innerhalb der NS-Gemeinschaft „Kraft durch Freude“.
- <sup>12</sup> Ulrich Herbert: Fremdarbeiter. Politik und Praxis des „Ausländereinsatzes“ in der Kriegswirtschaft des Dritten Reiches, Berlin - Bonn, 2. Auflage 1986, S. 63.
- <sup>13</sup> Die von Göring und Himmler mit Datum vom 08.03.1940 herausgegebenen Erlasse und die dazugehörigen Erläuterungen sind in umfassender Weise dokumentiert in: Documenta Occupationis X, hrsg. von Alfred Konieczny und Herbert Szurgacz, Poznań 1976, S. 7 - 26.
- <sup>14</sup> Ebd., S. 13.
- <sup>15</sup> Ebd., S. 14.
- <sup>16</sup> Ein Teil der „Kartei der ausländischen Zivilarbeiter im 2. Weltkrieg“ des Kreises Rendsburg ist 1977 von Rolf Schwarz auf dem Boden des alten Kreishauses in Rendsburg gefunden worden. Die Karteikarten können heute in fotokopierter Form im Landesarchiv in Schleswig eingesehen werden (LAS Abt. 320 RD ungeordnet, Bd. 286, Nr. 10 - 24). Die Originale befinden sich beim Internationalen Suchdienst (International Tracing Service) ITS in Arolsen bei Kassel.
- <sup>17</sup> Documenta Occupationis X (wie Anm. 13), S. 13f..
- <sup>18</sup> Ebd., S. 13f. und 23f..
- <sup>19</sup> Die Angaben in der Tabelle ergeben sich zum einen aus dem Einwohnermelderegister der Gemeinde Wattenbek und zum anderen aus der in Anmerkung 16 erwähnten Kartei.
- <sup>20</sup> „Nacht über Europa“. Die faschistische Okkupationspolitik in Polen (1939 - 1945), Köln 1989, S. 360. Die Zahlenangabe 126.000 ist quellenmäßig nicht weiter belegt. Im selben Zeitraum sollen 319.000 Polen aus dem „Generalgouvernement“ ins „Altreich“ verbracht worden sein. Nach Herbert (wie Anm. 12), S. 91 sind es 279.333 Personen aus dem „Generalgouvernement“ gewesen.
- <sup>21</sup> Vgl. dazu Uwe Fentsahm: Auf den Spuren der polnischen Zwangsarbeiter in Wattenbek - oder: Die etwas andere Urlaubsreise, in: Mitteilungen des Geschichtsvereins für das ehemalige Amt Bordesholm, Heft 4 (1995), S. 9ff..
- <sup>22</sup> Brief an den Verfasser vom 05.01.1995. Siehe auch den Bericht über Ryszard Samulczyk in den Kieler Nachrichten (KN) vom 28.04.1995. Alle erwähnten Briefe sind freundlicherweise von Frau Ilona Grzunka aus Wattenbek schriftlich übersetzt oder auf Tonband gesprochen worden.
- <sup>23</sup> Brief von Stanislaw Jesionek an den Verfasser vom 13.06.1994.
- <sup>24</sup> Brief von Stanislaw Jesionek an den Verfasser vom 09.03.1994.
- <sup>25</sup> Brief an den Verfasser vom 30.07.1994.
- <sup>26</sup> Documenta Occupationis XIII, hrsg. von Czeslaw Luczak und Wybor Zrodzel, Poznan 1990, S. 219.
- <sup>27</sup> Angaben von Frau Piasecki gegenüber dem Verfasser am 04.08.1994 (siehe dazu Fentsahm, wie Anm. 21, S. 17ff.).
- <sup>28</sup> Brief von Janusz Smoczynski an den Verfasser vom 30.07.1994.
- <sup>29</sup> Konkrete Pläne für die Errichtung eines Durchgangslagers in Neumünster waren bereits im Januar 1942 vorhanden. Die Inbetriebnahme muss im Frühsommer desselben Jahres erfolgt sein. Das ergibt sich aus einem Schreiben des Arbeitsamtes Neumünster vom 24. Juli 1942, in: LAS Abt. 581.7 Nr. 517. Siehe auch: Stadtarchiv Neumünster Nr. 3078.
- <sup>30</sup> Gerhard Hoch/ Rolf Schwarz (Hrsg.): Verschleppt zur Sklavenarbeit, Kriegsgefangene und Zwangsarbeiter in Schleswig-Holstein, Alveslohe und Nützen 1985, S. 188.
- <sup>31</sup> Herbert (wie Anm. 12), S. 67.
- <sup>32</sup> Hier äußert sich der Präsident des Landesarbeitsamtes Danzig-Westpreußen: Der Eilmarsch der Arbeitseinsatzverwaltung in Polen, in: Reichsarbeitsblatt, Teil V, 1940, S. V 106.

- 
- <sup>33</sup> Angaben von Ministerialdirigent Dr. Rachner: Arbeitseinsatz und Arbeitseinsatzverwaltung in den besetzten Gebieten, in: Reichsarbeitsblatt, Teil II, 1939, S. II 371.
- <sup>34</sup> Brief vom 30.07.1994.
- <sup>35</sup> Als Betriebsführer war Grimm zugleich Vorsitzender des seit 1934 bestehenden Vertrauensrates und besaß gegenüber den „Gefolgschaftsmitgliedern“ in allen betrieblichen Angelegenheiten das alleinige Entscheidungsrecht.
- <sup>36</sup> Brief vom 30.07.1994.
- <sup>37</sup> Brief vom 09.03.1994.
- <sup>38</sup> Brief vom 13.06.1994.
- <sup>39</sup> Beide Zitate aus dem Brief vom 05.01.1995.
- <sup>40</sup> Documenta Occupationis X (wie Anm. 13), S. 24.
- <sup>41</sup> Ebd.
- <sup>42</sup> Welche Probleme dieses Thema in Kiel ausgelöst hat, ist von Jörg Tillmann-Mumm beschrieben worden: Der „Fremdarbeitereinsatz“ in der Kieler Rüstungsindustrie 1939 - 1945, masch. Magisterarbeit, CAU Kiel 1999, S. 75ff..
- <sup>43</sup> Beide Zitate aus dem Brief vom 01.03.1994.
- <sup>44</sup> KN vom 28.04.1995.
- <sup>45</sup> Brief vom 05.01.1995.
- <sup>46</sup> Brief vom 09.03.1994.
- <sup>47</sup> Beide Zitate aus dem Brief vom 13.06.1994.
- <sup>48</sup> Brief vom 30.07.1994.
- <sup>49</sup> Vgl. dazu Fentsahm (wie Anm. 21), S. 17ff.
- <sup>50</sup> Brief vom 30.07.1994.
- <sup>51</sup> Documenta Occupationis XIII (wie Anm. 26), S. 274.
- <sup>52</sup> Die Gauleiter in den „Eingegliederten Ostgebieten“ wetteiferten offensichtlich darum, wer als erster aus seinem Gau alle Polen vertrieben hätte. Das war nicht unbedingt im Sinne von Adolf Hitler. Er ging 1939 davon aus, dass das Ziel der „restlosen Entpolonisierung“ in 10 Jahren erreicht sein sollte. (Martin Broszat: Nationalsozialistische Polenpolitik 1939 - 1945, Stuttgart 1961, S. 85 und S. 130 unten, Anmerkung 3.)
- <sup>53</sup> „Auf diese Weise gelangten schon 1940, vor allem aber später, als die Massendeportation ins GG gestoppt war, Tausende der in den eingegliederten Ostgebieten ausgesiedelten Polen unmittelbar als Arbeitskräfte ins Reich, während die für den Arbeitseinsatz dort nicht in Frage kommenden Familien, bzw. Familienangehörigen ins GG abgeschoben bzw. in den eingegliederten Ostgebieten anderweitig untergebracht wurden.“ (Broszat, wie Anm. 32, S. 104)
- <sup>54</sup> Der Betriebsführer der zu Brown Boveri gehörenden Elektrotechnischen Werke in Zychlin schrieb im September 1941 an den Rüstungsinspektor des Wehrkreises XXI in Poznań, dass „weder jetzt noch künftig auf die polnischen Arbeitskräfte verzichtet werden kann“. Es müsse in Bezug auf den Abtransport von Arbeitskräften aus dem Wartheland „ein gangbarer Ausweg gefunden werden. Für uns ist das Primäre unserem Vaterland durch Sicherung und Hebung der Kriegsfertigungen den Sieg zu ermöglichen, alles andere muss hinter diesem Zweck zurückstehen“. (Documenta Occupationis XIII, wie Anm. 26, S. 248; siehe zu dieser Problematik auch S. 263 und S. 267)
- <sup>55</sup> HC vom 08.07.1939.
- <sup>56</sup> Sönke Neitzel: Die deutschen Ubootbunker und Bunkerwerften, Koblenz 1991, S. 93; Der U-Boot-Bunker 'Konrad' wurde vom April 1943 bis Ende Oktober 1944 auf dem Gelände der DWK gebaut. Jörg Tillmann-Mumm (wie Anm. 42), S. 78, Anm. 229.
- <sup>57</sup> Zahlenangaben von Jörg Tillmann-Mumm (wie Anm. 42) im Anhang S. XVI.
- <sup>58</sup> Über das DWK-Lager in Wattenbek gibt es vom Verfasser zwei Veröffentlichungen: „Schankkonzessionen“ als besondere Quellengruppe zur Erforschung der Zwangsarbeit (1939 - 1945), in: ISHZ 37 (2000), S. 100ff. und „HDW hat doch gar keine Zwangsarbeiter gehabt“. Hinweise auf Zwangsarbeiterlager der Deutschen Werke Werft - außerhalb Kiels, in: ISHZ 40 (2002), S. 42ff.
- <sup>59</sup> Alle Zitate aus dem Brief vom 13.06.1994.
- <sup>60</sup> Gemeint ist offensichtlich das Arbeitserziehungslager Kiel-Russee, dessen Geschichte 1991 in der Dissertation von Detlef Korte („Erziehung“ ins Massengrab) umfassend aufgearbeitet worden ist.
- <sup>61</sup> Siehe dazu die entsprechende Luftbildaufnahme in: Kriegsschauplatz Kiel. Luftbilder der Stadtzerstörung 1944/45, hrsg. von Jürgen Jensen, Neumünster 1989, S. 86.
- <sup>62</sup> Gemeint ist das Zwangsarbeiterlager der DWK in Wattenbek (siehe dazu Anmerkung 38).
- <sup>63</sup> Brief vom 05.01.1995.
- <sup>64</sup> KN vom 28.04.1995.
- <sup>65</sup> Die obigen Ausführungen beinhalten noch nicht die Themenbereiche Freizeit und Urlaub, den Kontakt zu den Deutschen, die Schwierigkeiten mit der Gestapo und das Bemühen um Aussöhnung nach 50 Jahren.