

Herkunftsland: **Polen**

Nr. 2

Arbeitskarte (Erneuerung)

Gültig nur für die untenbezeichnete Arbeitsstelle

Ort: **Nordmark** Nr. **92/2938**

Familienname: **Smoszynski** Rufname: **Janusz**

(bei Frauen auch Geburtsname): (eb., verh., verw., gesch.)

Geburtsdag: **13.9.19** Wird die deutsche Sprache beherrscht: ja / nein männlich: ja

Heimatort: **Posen** Kreis:

Staatsangehörigkeit: **Polen**

Beruf und Berufsgruppe: **Arbeiter 4 b**

Arbeitsbuch-Nr.: **32/37018**

Unternehmer (Arbeitgeber): **Habermann u. Guckes**

Arbeitsstelle (Ort): **Bordesholm** Kreis: **Rendsburg**

Abgeschlossen am: **2.8.** 194 **1** Gültig bis zum **1.8.** 194 **2**

~~Bitte gut lesen~~



Arbeitskarte für Janusz Smoczynski, ausgestellt vom Arbeitsamt Neumünster am 2.8.1941

Zwangsarbeit in einem Kieswerk

Das Beispiel der Baufirma Habermann & Guckes 1939–1945

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, ein traditionsreiches Kieler Unternehmen, beutete seit 1929 im Ortsteil Brüggerholz Kiesgruben aus.¹ Das Rohmaterial wurde mit den Loren 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 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 und 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 Betroffenen im Falle der Verweigerung mit „Schutzhaft“ gedroht² oder ihnen Sozialleistungen gestrichen hatten.

1. Die Firma Habermann & Guckes

Im Jahre 1900 waren die Firmen von Arnold Habermann und Jean Guckes noch eigenständig als Bauunternehmen bzw. Tiefbauunternehmen im Adressbuch der Stadt Kiel verzeichnet. Das änderte sich 1903, denn die beiden Herren wurden jeweils als Mitinhaber der Firma Habermann & Guckes bezeichnet, die ihren Sitz offensichtlich in der Hasenstraße 22 hatte. Seit 1909 wurden A. Habermann und J. Guckes als Direktoren der neu gegründeten Aktiengesellschaft erwähnt, der Firmensitz war jetzt Sophienblatt 62a in Kiel. Man hat sich auf den Tiefbau spezialisiert, und seit 1919 gab es auch Zweigniederlassungen in Berlin und Hamburg. In den Adress-



Foto: Archiv Fentsahn

Kiesabbau am kaplansberg in Brüggerholz

büchern von 1923 und 1940 wird die Firma unter dem Namen Habermann & Guckes-Liebold A.G. geführt.³

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 beantragte man beim Kreis Bordesholm einen eigenen Gleisanschluss am Bahnhof in Einfeld. Zwei Jahre später folgte ein entsprechender Antrag für den Bahnhof in Bordesholm, obwohl die Firma frühestens 1929 mit dem Kiesabbau in Brüggerholz begonnen haben kann.⁴

Auch der interne Transport des Kieses erfolgte auf Gleisen. Von der Verladestation in Wattenbek, nordöstlich des Bordesholmer Bahnhofs⁵, führte eine Schmalspurbahn parallel zur Reichsbahnstrecke Hamburg-Kiel nach Norden. Am nördlichen Ortsrand von Reesdorf wurde die Bahnlinie nach Osten geführt und kam in Brüggerholz im Kieswerk an. Hier befanden sich aufwändige Anlagen zur Kiesverarbeitung. Die Schmalspurbahn führte jedoch noch weiter nach Nordosten und erreichte schließlich das eigentliche Kiesabbaugebiet am so genannten Kaplansberg.

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.⁶ Das änderte sich 1933 schlagartig, denn jetzt konnte man „infolge vermehrter



Maifeier des Jahres 1934 im Kieswerk Brüggerholz

Aufträge Neueinstellungen von Arbeitskräften vornehmen“. Die Belegschaft wuchs auf 105 Mann, und die Arbeit war zumindest bis zum folgenden Frühjahr gesichert.⁷ 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.⁸

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.“ Über die Arbeit im eigentlichen Kieswerk heißt es: „Hier sortieren mächtige Trommelsiebe das auf laufende Bänder geschütete Material. Mehr als ein halbes Dutzend Brechanlagen knacken dann die harten Nüsse aus Granit oder Grauwacke zu jeder gewünschten Größe entzwei. [...] 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.“⁹

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 Krafträder 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.“¹⁰

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 Konfession. 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 Einwohnermelde-register von Wattenbek verzeichnet, da für sie im Mai und Juni 1939 auf dem Gelände der Verladestation noch nicht genügend Unterbringungs-möglichkeiten 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 acht Tschechen. Es handelte sich hierbei um

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

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 zahlrei-chen Loren und die Lokomotiven zu warten und gegebenenfalls zu reparie-ren. Die oben genannten Taulen Borowicka und Karel Naus sind im Sep-tember 1939 nach Brügge verzogen. Sie hatten 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 Rechts-stellung als Ausländer einschränkte. Mit dem Erlass vom 26. Juni 1939 wur-de ein Sonderrecht geschaffen, das „die Tschechen tendenziell außerhalb der deutschen Rechtsordnung stellte“.¹¹

Arbeitskarte
polnischer Arbeitskräfte
aus dem Generalgouvernement Polen

und

Bescheinigung
über eingezahlte Lohnersparnisse



Staum für Fingerabdruck



Janusz Smoczyński
Vor- und Zuname



Umschlagblatt V a 3760. 2^o 6. 40.

E/0182.

Arbeitskarte für Janusz Smoczyński, der allerdings nicht im Generalgouvernement beheimatet war. „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.“¹⁵ (Anordnung für das Arbeitsamt und die Ortspolizeibehörde)

Für die aus Polen eintreffenden (zivilen) Zwangsarbeiter war am 8. März 1940 ein umfangreiches Erlasspaket herausgekommen, dass die Rechtsstellung dieser Personen noch drastischer einschränkte, als es bei den Tschechen der Fall war.¹² 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.“¹³ Die Arbeitskarte wurde auch als Arbeiterlaubniskarte 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.¹⁴ 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.

Als die Betroffenen dann endlich im Besitz ihrer Arbeiterlaubniskarte 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 umfangreiches Merkblatt verlesen oder es ihnen zum Lesen in polnischer Sprache vorlegen. In zehn Punkten wurde eindringlich (nur) auf die „Pflichten der Zivilarbeiter und -arbeiterinnen polnischen Volkstums während ihres Aufenthalts im Reich“ hingewiesen. Das Merkblatt durfte auf keinen Fall veröffentlicht oder an die einzelnen Personen ausgehändigt werden,¹⁶ da sein diskriminierender Inhalt den menschenverachtenden Charakter des Arbeitseinsatzes von Ausländern in Deutschland offenbart hätte. Im Punkt 4 war die Kennzeichnungspflicht der Polen mit einem an die Kleidung fest anzunähernden „P“ vermerkt worden. Außerdem wurde den Neuankömmlingen verkündet, dass sie im Falle des geschlechtlichen Verkehrs „mit einer deutschen Frau oder einem deutschen Mann [...] mit dem Tode bestraft“ würden. Befremdlich muss auch Punkt 9 gewirkt haben, in dem es hieß: „Jeder polnische Arbeiter und jede polnische Arbeiterin hat sich stets vor Augen zu halten, dass sie freiwillig zur Arbeit nach Deutschland gekommen sind.“¹⁷

In der vorbeschriebenen Art und Weise hat der Wattenbeker Bürgermeister im Jahre 1940 die Meldungen von 34 Polen als Arbeitskräfte für das Kieswerk in Brüggerholz aufgenommen (vgl. folgende Seite).¹⁸

Polnische Zwangsarbeiter in Brüggerholz 1940

| Ankunft | Name | Alter | Heimatort | Beruf |
|-----------|------------------------|-------|------------|-----------------------|
| 1.1.1940 | Stanislaw Opala | 16 | Lódz | Arbeiter |
| 30.4.1940 | Marian Tomalak | 35 | Lódz | Arbeiter |
| 20.5.1940 | Roman Rosiak | 17 | Lódz | Arbeiter |
| 20.5.1940 | Stanislaw Jesionek | 20 | Lódz | Arbeiter |
| 21.5.1940 | Jan Piotrowski | 17 | Lódz | Arbeiter |
| 21.5.1940 | Ryszard Samulczyk | 27 | Lódz | Buchdrucker |
| 21.5.1940 | Hermann Matuszewski | 33 | Lódz | Arbeiter |
| 21.5.1940 | Wladyslaw Pakulski | 42 | Lódz | Schlosser |
| 25.5.1940 | Edward Paluszcak | 17 | Poznan | Arbeiter |
| 1.6.1940 | Edek Kepski | 26 | Lódz | Kiesarbeiter |
| 1.6.1940 | Adam Aleksanderek | 38 | Lódz | Arbeiter |
| 1.6.1940 | Czeslaw Filipiak | 16 | Poznan | Kiesarbeiter |
| 1.6.1940 | Stanislaw Piasecki | 17 | Poznan | Arbeiter |
| 1.6.1940 | Henryk Bethcke | 20 | Poznan | Arbeiter |
| 2.6.1940 | Janusz Smoczynski | 20 | Poznan | Arbeiter |
| 1.7.1940 | Leon Lange | 13 | Lódz | Arbeiter |
| 1.7.1940 | Leopold Dzieeinchowicz | 18 | Lódz | Arbeiter |
| 1.7.1940 | Stanislaw Walkowiak | 19 | Poznan | Arbeiter |
| 14.9.1940 | Peter Galewicz | 26 | Leslau | Wasserstraßenarbeiter |
| 14.9.1940 | Joseph Hoppe | 26 | Leslau | Wasserstraßenarbeiter |
| 14.9.1940 | Anton Gajewski | 27 | Leslau | Wasserstraßenarbeiter |
| 14.9.1940 | Kasimier Dyszelski | 28 | Leslau | Wasserstraßenarbeiter |
| 14.9.1940 | Kasimir Nodzak | 33 | Leslau | Tiefbauarbeiter |
| 14.9.1940 | Franz Bednarski | 34 | Leslau | Tiefbauarbeiter |
| 14.9.1940 | Joseph Koltunski | 36 | Leslau | Wasserstraßenarbeiter |
| 14.9.1940 | Jan Chojnowski | 37 | Leslau | Wasserstraßenarbeiter |
| 14.9.1940 | Johann Groblewski | 37 | Leslau | Tiefbauarbeiter |
| 14.9.1940 | Joseph Borowski | 38 | Leslau | Wasserstraßenarbeiter |
| 14.9.1940 | Czeslaw Brzustowicz | 42 | Leslau | Tiefbauarbeiter |
| 14.9.1940 | Joseph Cieniecki | 44 | Leslau | Wasserstraßenarbeiter |
| 14.9.1940 | Leo Nowakowski | 49 | Leslau | Tiefbauarbeiter |
| 14.9.1940 | Joseph Dzikowski | 40 | Leslau (?) | Tiefbauarbeiter |
| 14.9.1940 | Manfred Adomczak | 51 | Leslau (?) | Tiefbauarbeiter |

4. Die Umstände des Abtransports

Aus der Aufstellung 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, son-



Acht polnische Zwangsarbeiter aus Poznan, 1940 in Wattenbek. Obere Reihe von links: Ceslaw Filipiak, Edward Paluszcak, Leopold Dzieeinchowiez, Roman Rosiak, Untere Reihe von links: Stanislaw Piasecki, Ryszard Samulczyk, Janusz Smoczynski, Stanislaw Jesioneck

dern direkt aus ihren Heimatorten ins „Altreich“. Bei der ersten Gruppe der Eintreffenen handelte es sich um Männer aus Łódz bzw. „Litzmannstadt“, wie die Deutschen den Ort nannten. Die zweite Gruppe kam ein paar Tage später aus Poznan (Posen) nach Bordesholm. Und die dritte Gruppe wurde von 15 Männern aus Wloclawek (Leslau) gebildet, die möglicherweise bereits einen Aufenthalt im Kreis Segeberg hinter sich hatten: Im Einwohnermelderegister von Wattenbek ist bei allen aus Leslau stammenden Personen als „Letzter Aufenthaltsort“ Traventhal angegeben. Die oben erwähnten Karteikarten, von denen jeweils ein Exemplar von der Rendsburger Kreisverwaltung¹⁹ aufbewahrt wurde, 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 den 126.000 Personen gehört haben, die vom September 1939 bis zum Juli 1940 aus den annektierten polnischen Gebieten direkt nach Deutschland deportiert worden sind.²⁰

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.²¹ Diese drei Herren sind dann im Oktober 1995 auf Einladung der Gemeinde Wattenbek an ihre alte „Wirkungsstätte“ zurückgekehrt. Von ihnen wissen wir Näheres darüber, welche Wege sie 1940 nach Deutschland führten.

Der damals 27-jährige Samulczyk war verheiratet, hatte ein Kind und gehörte zu den älteren der 13 Männer aus Łódź, deren Durchschnittsalter 24,5 Jahre betrug. 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.“²²

Der damals 20-jährige 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.“²³ 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“.²⁴

Janusz Smoczynski gehörte mit fünf anderen jungen Männern zu einer Gruppe aus Poznan, 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.“²⁵ Die Deutschen Waffen- und Munitionsfabriken (DWM) hatten bereits 1939 die Lokomotiv- und Waggonfabrik H. Cegielski in Poznan in Besitz genommen. Es handelte sich um den größten der im annektierten Polen beschlagnahmten Betriebe.²⁶

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 Poznan 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 Poznan 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 drei Tage später sei sein Abtransport nach Deutschland erfolgt.²⁷ 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 Bordesholm bzw. nach Wattenbek gebracht worden.²⁸ 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 diene. Das Durchgangslager des Arbeitsamtes in Neumünster hat seine Arbeit erst zwei Jahre später aufgenommen.²⁹ Die Kaserne in Itzehoe soll zusätzlich mit polnischen Kriegsgefangenen belegt gewesen sein. Somit kann es sich nur um die zwischen 1934 und 1937 neu errichtete Gallwitz-Kaserne handeln. Sie befand sich nördlich der Straße „Langer Peter“ auf dem heutigen Gelände „Am Klosterforst“. Dort war zur damaligen Zeit ein Kriegsgefangenen-Arbeitskommando mit 100 Polen stationiert.³⁰ Ob die sechs Jugendlichen aus Poznan auch in Itzehoe Zwischenstation machen mussten, konnte nicht geklärt werden.

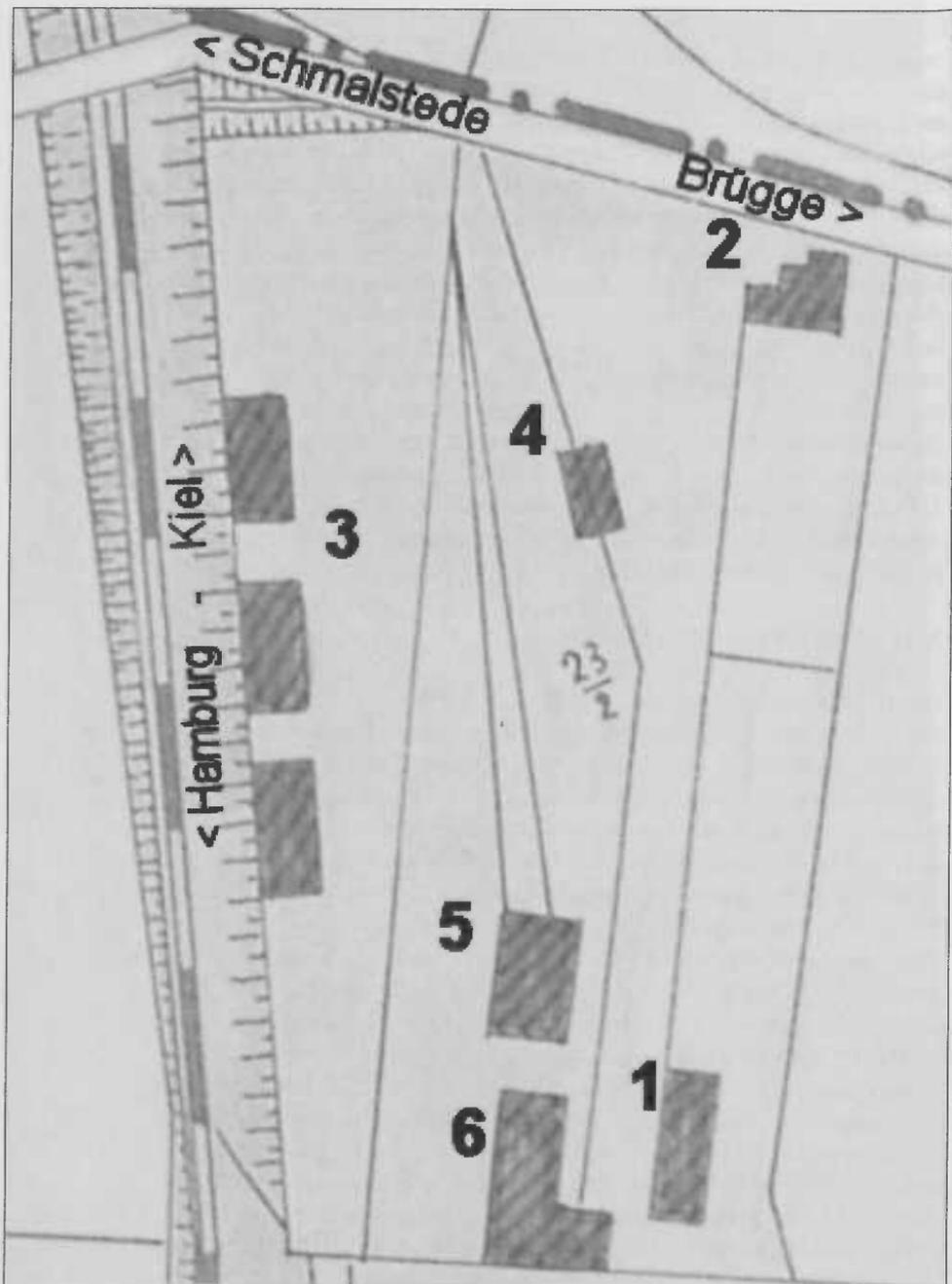
Über die Gruppe der 15 Männer aus Wloclawek wissen wir leider nur sehr wenig, da es nicht gelungen ist, zu einem von ihnen Kontakt aufzunehmen. Aber die obige Tabelle verdeutlicht bereits, dass sie mit 36,5 Jahren im Durchschnitt wesentlich älter waren als die Männer aus Poznan und Łódz. Mindestens sieben von ihnen waren verheiratet und hatten Kinder: Josef Hoppe, Anton Gajewski, Kasimir Dyszelski und Jan Chojnowski hatten jeweils ein Kind, Joseph Borowski und Joseph Cieniecki zwei Kinder, Joseph Koltunski hatte vier 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 Wloclawek 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 überschritten³¹ 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.“³² 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.³³ 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.“³⁴ Diese Aussage betrifft das im Lageplan eingezeichnete Gebäude Nr. 1 (vgl. S. 212). Alle übrigen Gebäude auf dem Gelände der Kiesverladestation waren offenbar schon längere Zeit vorher errichtet worden. Das traf insbesondere auf das Büro des „Betriebsführers“ Ingenieur Hermann Grimm zu.³⁵ 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 abends sechs bis sieben 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 Gleise markieren den Bereich, in dem die verschiedenen Kiessorten von den Loren der Schmalspurbahn auf die darunterstehenden Reichsbahnwaggons abgekippt worden sind. Das gesamte Lagergelände war ca. 170 Meter lang und 88 Meter breit. Es hatte eine Fläche von ca. 1,5 Hektar.



Die Kiesverladestation in unmittelbarer Nähe des Bordesholmer Bahnhofs, allerdings auf einem Grundstück, das zur Gemeinde Wattenbek gehört

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.“³⁶ Diese wertneutrale Schilderung – die eher an den Aufenthalt in einer Jugendherberge erinnert – ist aus der Persönlichkeit von Janusz Smoczynski heraus zu erklären. Wir haben ihn als einen überaus freundlichen und harmoniebedürftigen Menschen kennen gelernt, 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 Bordsesholm 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.“³⁷

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 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.“³⁸

Die Anordnung der Räumlichkeiten innerhalb der Wohnbaracke konnte nicht mehr eindeutig geklärt werden. Das ganze Gebäude war ungefähr 20 Meter lang und acht bis neun Meter breit. Es standen demnach rund 170 Quadratmeter 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 Ehepaares“, 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 Ernst und Anna Kienitz, die beide für die Firma Habermann & Guckes tätig waren. Er war zum einen Hausmeister und zum anderen Lokführer im Bereich der Verladestation, sie leitete den Kantinenbetrieb.

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.“³⁹

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.“⁴⁰ 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 Himmlers 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.⁴¹ In der Praxis ist diese Vorgabe aber nur sehr selten umgesetzt worden und dann auch nur an Standorten mit wesentlich mehr als 34 Polen.⁴²

6. Die Arbeit im Kieswerk in Brüggerholz

Den 15 Männern aus Wloclawek 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 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.“⁴³

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 ohne den Arbeitseinsatz der ausländischen Zwangsarbeiter sehr schnell zusammengebrochen wäre.

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!“⁴⁴ 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



Fotos: Archiv Fentbahn

Ryszard Samulczyk beim Arbeitseinsatz in den Kiesgruben am Kaplansberg

gleicher Stelle aussteigen, aber der Bauführer machte mir klar: Richard, du fährst heute in den Wald.“⁴⁵ Das bedeutete den unmittelbaren Einsatz beim Kiesabbau in den weiter östlich gelegenen Kiesgruben am Kaplansberg.

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 Waggons mit Sitzbänken. Das Ganze zog eine Dampflokomotive. 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 – Wlodek 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.“⁴⁶

Woran Jesionek u. a. gemessen hat, dass er als Dreher einen „besseren Job“ erhalten hatte als die meisten anderen seiner Kollegen, 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



Stanislaw Jesionek als Dreher in einer Werkstatt des Kieswerks Brüggerholz

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 geringer 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.“⁴⁷

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.“⁴⁸ Smoczynskis Zurückhaltung und Harmoniebedürftigkeit kommt auch hier wieder zum Ausdruck.



Foto: Archiv Feintsahn

Janusz Smoczynski im Steinbruch

Stanislaw Piaseckis Frau, die von uns im Sommer 1994 in Poznan interviewt wurde, war zwar auch sehr zurückhaltend, 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.⁴⁹

7. Das Ende der Zwangsarbeit in Deutschland

Das Einwohnermelderegister der Gemeinde Wattenbek gibt kaum Aufschlüsse darüber, wie und wann für die 34 Polen ihr zwangsweiser Aufenthalt in Deutschland endete. Für Stanislaw Opala (Łódz), Wladyslaw Pakulski (Łódz) und Edward Paluszczyk (Poznan) ist immerhin noch vermerkt: „unbekannt verzogen“. Leopold Dzieeinchowicz (Łódz) wurde am 8. April 1944 ins nahegelegene Dorf Negenharrie verlegt. Vermutlich musste er dort in der Landwirtschaft arbeiten. 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: „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.

Habermann & Guckes
Aktiengesellschaft

Bordesholm, den 9. Juni 1942

Zu Ihrem Schreiben vom 5/6.42

Betr. Bescheinigung!
(im Antwortschreiben anzugeben)

Herrn

Janusz Smoczynski, Posen

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!

HABERMANN & GUCKES
Aktiengesellschaft
Kies- und Schotterwerk Bordesholm

Entlassungspapiere für Janusz Smoczynski, Juni 1942

Damit war Smoczynski aber noch lange kein freier Mann. Er wurde den Deutschen Waffen- und Munitionsfabriken (DWM) in Poznan 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.“ Es ist anzunehmen, dass der hier geschilderte Sachverhalt nicht ganz den Tatsachen entspricht: Bau- führer Torke wird in dieser Angelegenheit nicht entscheidungsberechtigt gewesen sein; für einen solchen Arbeitsplatzwechsel war die Zustimmung der beteiligten Arbeitsämter notwendig.

In diesem Fall wird man auch davon ausgehen können, dass der Rüstungsbetrieb DWM in Poznan dringend zusätzliche Arbeitskräfte benötigte. Ansonsten hätte Janusz Smoczynski Schleswig-Holstein nicht so schnell wieder verlassen können. Im Juni 1944 war es bei DWM in Poznan 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“.⁵¹

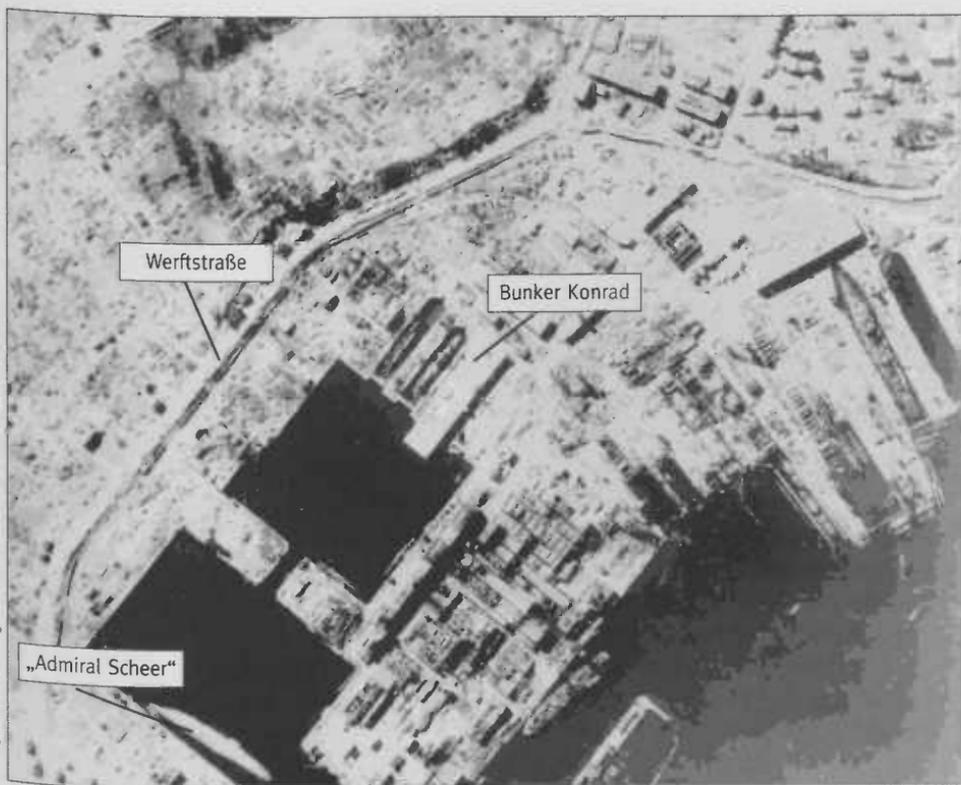
Diese Angelegenheit macht den Widersinn, die Planlosigkeit und die Menschenverachtung der deutschen Behörden in Bezug auf den Einsatz von zivilen Zwangsarbeitskräften aus Polen deutlich: Aus den „eingegliederten Ostgebieten“ sollten die Polen zunächst aus rassistischen Gründen alle ins „Generalgouvernement“ abgeschoben werden.⁵² Dann stellte man fest, dass die Arbeitsfähigen unter ihnen doch direkt ins „Altreich“ deportiert werden könnten,⁵³ 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.⁵⁴

Außer Smoczynski 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.“⁵⁵

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“.⁵⁶

Stanislaw Jesionek gehörte zu denjenigen, die ab 1944 jeden Morgen zum Bordesholmer Bahnhof marschierten und dann mit dem Zug nach Kiel



Luftaufnahme des Kieler Hafens mit dem Areal der Deutschen Werke Werft, 1945

führen. 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 Prozent aller Beschäftigten der KMW.⁵⁷

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 ersicht-



Stanislaw Jesionek im DWK-Lager Wattenbek

Foto: Archiv Festsahn

lichen 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 einem Kilometer Luftlinie. Es umfasste elf Wohnbaracken und hatte eine Belegungskapazität von ungefähr 550 Personen.⁵⁸ Von Jesionek gibt es zwei Fotos, die beweisen, dass er tatsächlich auch noch das Lager der DWK in Wattenbek kennen lernen 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.

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 Bordsesholm 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.“⁵⁹

Es gab vier Polen, die im März und April 1944 gänzlich aus Wattenbek abgezogen und beim U-Boot-Bunkerbau auf dem Gelände der Deutschen



Der Bunker Konrad und zwei weitere Docks am Ende des Krieges, 1945

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 (Lódz), Stanislaw Piasecki (Poznan) und Tadeusz Aleksanderek (Lódz). Von Aleksanderek ist bekannt, dass er im DWK-Lager in Kiel-Katzheide untergebracht war. Von Piasecki wurde bereits berichtet, dass er am Ende des Krieges ernsthaft erkrankt war. Er durchlief im Mai und Juni 1945 in Kiel mehrere polnische Displaced-Persons-Lager und wurde im Juli 1945 von einer Familie in Schweden aufgenommen und gepflegt.

Ryszard Samulczyk war derjenige, der am längsten in Deutschland geblieben ist. Er schrieb im Januar 1995: „Beim Baubeginn einer Schutz-einrichtung für U-Boote im Kriegshafen in Kiel wurde ich samt der Lok an diesen Arbeitsplatz verlegt. Zuerst kam ich per Bahn aus Bordesholm 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 Leczyca ums Leben, als im Bunker ein Deckenteil einbrach. Sein Helfer starb ebenfalls. Er wurde im Arbeitslager in der Nähe von Kiel ermordet.“⁶⁰

Samulczyk erinnerte sich auch daran, „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.⁶¹ Kurz danach gab die Provinz Schleswig-Holstein Anfang Mai 1945 ihre Kapitulation bekannt. Danach wurden wir mit Autos von britischen Truppen nach Wattenbek gebracht und wurden dort im ehemaligen französischen Lager einquartiert.⁶² 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. [...]

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. [...] 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. [...]

Nach der Ankunft [in Westerplatte] kümmerte sich eine Kommission um uns, stattete uns mit Papieren⁶³ aus und gab uns 100 Zloty 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.“⁶⁴

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.“⁶⁵ 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.⁶⁶

8. Anmerkungen

1. 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 Bisse am geeignetsten erscheint“.
2. Siehe dazu Ulrich Herbert, *Geschichte der Ausländerpolitik in Deutschland*. München 2001, S. 125f.
3. Adressbücher der Stadt Kiel im Stadtarchiv.
4. *Kreisblatt für den Kreis Bordesholm* für die Jahre 1920 (S. 250 und S. 381) und 1922 (S. 283). Aus dem Artikel im HC vom 11.12.1928 ist lediglich die Absicht erkennbar, in naher Zukunft in Brüggerholz tätig zu werden (vgl. Anm. 1).
5. Das Gelände mit den noch gut zu erkennenden Betonresten der ehemaligen Verlade-rampe befindet sich zwischen dem Getränke- und Lager der Firma Riepen im Osten, der Umgehungstraße (ehemalige L 49) 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.
6. HC vom 28.3.1931.
7. HC vom 27.11.1933.
8. HC vom 4. und 5.5.1934.
9. HC vom 8.7.1939.
10. HC vom 8.7.1939. Die Bezeichnung „Schönheit der Arbeit“ ist eine Anspielung auf das eigenständige Amt gleichen Namens innerhalb der NS-Gemeinschaft „Kraft durch Freude“.
11. Ulrich Herbert, *Fremdarbeiter. Politik und Praxis des „Ausländereinsatzes“ in der Kriegswirtschaft des Dritten Reiches*. Berlin/Bonn, 2. Auflage 1986, S. 63.
12. Die von Göring und Himmler mit Datum vom 8.3.1940 herausgegebenen Erlasse und die dazugehörigen Erläuterungen sind in umfassender Weise dokumentiert in: Alfred Konieczny/Herbert Szurgacz (Hg.), *Documenta Occupationis X*. Poznan 1976, S. 7-26.
13. Ebd., S. 13.
14. Ebd., S. 14.
15. Ebd., S. 13f.
16. Ebd., S. 13f. und 23f.
17. Ebd., S. 19.
18. Die Angaben in der Tabelle ergeben sich zum einen aus dem Einwohnermelderegister der Gemeinde Wattenbek und zum anderen aus der in Anmerkung 19 erwähnten Kartei.
19. 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 als Kopien im Landesarchiv in Schleswig eingesehen werden (LAS Abt. 320 RD ungeordnet, Bd. 286, Nr. 10-24). Die Originale befinden sich beim Internationalen Suchdienst ITS (International Tracing Service) in Arolsen bei Kassel.
20. Werner Röhr (Hg.), *„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 1986, S. 91 sind es 279.333 Personen aus dem „Generalgouvernement“ gewesen.
21. 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.
22. Brief an den Verfasser vom 5.1.1995. Siehe auch den Bericht über Ryszard Samulczyk

in den *Kieler Nachrichten* (KN) vom 28.4.1995. Alle erwähnten Briefe sind freundlicherweise von Frau Ilona Grzunka aus Wattenbek schriftlich übersetzt oder auf Tonband gesprochen worden.

23. Brief von Stanislaw Jesionek an den Verfasser vom 13.6.1994.

24. Brief von Stanislaw Jesionek an den Verfasser vom 9.3.1994.

25. Brief an den Verfasser vom 30.7.1994.

26. Czeslaw Luczak/Wybor Zrodol (Hg.), *Documenta Occupationis XIII*. Poznan 1990, S. 219.

27. Angaben von Frau Piasecki gegenüber dem Verfasser am 4.8.1994 (siehe dazu Fentsahm 1995, S. 17ff.).

28. Brief von Janusz Smoczynski an den Verfasser vom 30.7.1994.

29. 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.

30. Gerhard Hoch/Rolf Schwarz (Hg.), *Verschleppt zur Sklavenarbeit, Kriegsgefangene und Zwangsarbeiter in Schleswig-Holstein*. Alveslohe und Nützen 1985, S. 188.

31. Herbert 1986, S. 67.

32. Hier äußert sich der Präsident des Landesarbeitsamtes Danzig-Westpreußen: Der Eilmarsch der Arbeitseinsatzverwaltung in Polen. In: *Reichsarbeitsblatt*, Teil V, 1940, S. V 106.

33. Angaben von Ministerialdirigent Dr. Rachner: Arbeitseinsatz und Arbeitseinsatzverwaltung in den besetzten Gebieten. In: *Reichsarbeitsblatt*, Teil II, 1939, S. II 371.

34. Brief vom 30.7.1994.

35. Als Betriebsführer war Grimm zugleich Vorsitzender des seit 1934 bestehenden Vertrauensrates und besaß gegenüber den „Gefolgschaftsmitgliedern“ in allen betrieblichen Angelegenheiten das alleinige Entscheidungsrecht.

36. Brief vom 30.7.1994.

37. Brief vom 9.3.1994.

38. Brief vom 13.6.1994.

39. Beide Zitate aus dem Brief vom 5.1.1995.

40. *Documenta Occupationis X*, S. 24.

41. Ebd.

42. Welche Probleme dieses Thema in Kiel ausgelöst hat, beschreibt Jörg Tillmann-Mumm, *Der „Fremdarbeitereinsatz“ in der Kieler Rüstungsindustrie 1939–1945*. Masch. Magisterarbeit, CAU Kiel 1999, S. 75ff.

43. Beide Zitate aus dem Brief vom 1.3.1994.

44. KN vom 28.4.1995.

45. Brief vom 5.1.1995.

46. Brief vom 9.3.1994.

47. Beide Zitate aus dem Brief vom 13.6.1994.

48. Brief vom 30.7.1994.

49. Vgl. dazu Fentsahm 1995, S. 17ff.

50. Brief vom 30.7.1994.

51. *Documenta Occupationis XIII*, S. 274.

52. 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 zehn Jahren erreicht sein sollte. (Martin Broszat, *Nationalsozialistische Polenpolitik 1939–1945*. Stuttgart 1961, S. 85 und S. 130 unten, Anm. 3.)

53. „Auf diese Weise gelangten schon 1940, vor allem aber später, als die Massendeporta-

tion 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 1961, S. 104)

54. Der Betriebsführer der zu Brown Boveri gehörenden Elektrotechnischen Werke in Zychlin schrieb im September 1941 an den Rüstungsinspektor des Wehrkreises XXI in Poznan, 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, S. 248; siehe zu dieser Problematik dort auch S. 263 und S. 267)

55. HC vom 8.7.1939.

56. 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. Tillmann-Mumm 1999, S. 78, Anm. 229.

57. Zahlenangaben bei Tillmann-Mumm 1999, Anhang S. XVI.

58. 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. 100–103, und „HDW hat doch gar keine Zwangsarbeiter gehabt“. Hinweise auf Zwangsarbeiterlager der Deutschen Werke Werft – außerhalb Kiels. In: *ISHZ* 40 (2002), S. 42–61.

59. Alle Zitate aus dem Brief vom 13.6.1994.

60. Gemeint ist offensichtlich das Arbeitserziehungslager Kiel-Russee, dessen Geschichte umfassend dargestellt worden ist von Detlef Korte, „Erziehung“ ins Massengrab. Die Geschichte des „Arbeitserziehungslagers Nordmark“ Kiel-Russee 1944–1945. Kiel 1991. Vgl. auch Arbeitskreis Asche-Prozess/AKENS (Hg.), Dokumentation zum Gedenkort „Arbeitserziehungslager Nordmark“. Kiel 2003.

61. Siehe dazu die entsprechende Luftbildaufnahme in Jürgen Jensen (Hg.), Kriegsschauplatz Kiel. Luftbilder der Stadtzerstörung 1944/45. Neumünster 1989, S. 86.

62. Gemeint ist das Zwangsarbeiterlager der DWK in Wattenbek (siehe dazu Anm. 58).

63. Diese Papiere, sofern sie noch vorhanden sind, dienen heutzutage ehemaligen Zwangsarbeitern dazu, ihren Aufenthalt in Deutschland zu dokumentieren und dann auf eine kargliche finanzielle Entschädigung zu hoffen.

64. Brief vom 5.1.1995.

65. KN vom 28.4.1995.

66. 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. Diese sollen in einer kommenden Ausgabe der *ISHZ* abgehandelt werden.

Der Autor

Uwe Fentsahm, geboren 1956, seit 1985 Lehrer am Friedrich-Schiller-Gymnasium in Preetz. 1988 Umzug nach Wattenbek bei Bordesholm, seitdem Beschäftigung mit dem dortigen Lager der Deutschen Werke Werft und dem Lager der Kieler Baufirma Habermann & Guckes. Mehrere Publikationen zu regionalgeschichtlichen Fragen und zum Thema Zwangsarbeit. Mitarbeiter der Internetseiten www.zwangsarbeiter-schleswig-holstein.de