

Lernen aus der Geschichte e.V.

<http://www.lernen-aus-der-geschichte.de>

**Der folgende Text ist auf dem Webportal
<http://www.lernen-aus-der-geschichte.de> veröffentlicht.**

Das mehrsprachige Webportal publiziert fortlaufend Informationen zur historisch-politischen Bildung in Schulen, Gedenkstätten und anderen Einrichtungen zur Geschichte des 20. Jahrhunderts. Schwerpunkte bilden der Nationalsozialismus, der Zweite Weltkrieg sowie die Folgegeschichte in den Ländern Europas bis zu den politischen Umbrüchen 1989.

Dabei nimmt es Bildungsangebote in den Fokus, die einen Gegenwartsbezug der Geschichte herausstellen und bietet einen Erfahrungsaustausch über historisch-politische Bildung in Europa an.

Häftlingsbericht von 1945 zum Bau der Buchenwaldbahn

Verwirtschaftung von öffentlichen Mitteln durch die SS

Wie die Elite der Nazis, die SS, öffentliche Mittel in "vorbildlicher" Weise verwaltete, darüber könnten die Akten der Buchenwalder Bauleitungen ausreichenden Aufschluß geben, wenn sie nicht leider durch den Bombenangriff vom 24.8.44 restlos vernichtet wären.

Eine Glanzleistung in dieser Hinsicht stellt der Bahnbau Weimar-Buchenwald dar. Am 18.3.43 wurde durch den Reichsführer der SS der Befehl zum Bau der SS-Bahn gegeben, mit der Aufgabe, daß die Probefahrt am 21.6.43 stattfinden müsse. Bei der Länge der Strecke, ca. 13 km, der Bodenbeschaffenheit, meist Ton mit sehr starker Gesteinsbeimischung, und des zu überwindenden Bodenunterschieds, vom Reichsbahnhof Weimar bis Bahnhof Buchenwald in 460m Höhe auf dem Ettersberg, ist es auch dem Laien klar, daß eine auch nur kriegsmäßigen Ansprüchen genügende Bahn in solch kurzer Zeit nicht gebaut werden konnte. Der erst, zum Ankurbeln der Arbeiten eingesetzte Bauleiter Unterst.(-Sturmführer) Bertram wies auf die Unmöglichkeit hin, den geforderten Termin einzuhalten und bekam einen Kommissarischen Bauleiter, den berüchtigten Schläger und Leuteschinder SS.Obersturmf.(-führer) Alfred Sorge vor die Nase gesetzt, der die Arbeiten so zu forcieren hatte, daß die Probefahrt am 21.6.43 stattfinden konnte. Sorge, der mehrere

Jahre im K.L.Oranienburg/ Sachsenhausen als Bauleiter sein Unwesen getrieben hatte, brachte als bewährte Helfer und Schläger die SS-Hauptscharf.(-führer) Baumann und Bohn mit.

In 12stündigen Tag- und Nachtschichten unter einem entsetzlichen Prügelregiment gegen alle im Bahnbau eingesetzten Konzentrationäre, unter Einsatz einer Hundestaffel, die beim An- und Abmarsch, sowie während der Arbeit gegen die Häftlinge eingesetzt wurde, in pausenloser Arbeit ohne Sonn- und Feiertage wurde bis zum 20.6. abends der Bahnbau bis zu einem provisorischen Bahnhof Buchenwald soweit "fertiggestellt", daß unter Beachtung aller Vorsichtsmaßnahmen die Probefahrt vor sich gehen konnte. Sie fand im Beisein des SS-Brigadeführers Dr. Ing. Kammler und einer weiteren Anzahl Nazibonzen statt. Es gab Beförderungen und reichen Ordenssegen. Für SS-Angehörige und im Bahnbau beschäftigter Zivilisten ein Kameradschaftsabend mit Bier und Schnaps, sowie Geldprämien, deren Empfang teilweise und zwar erst nach Monaten durch Quittung bestätigt wurde. Die Häftlinge hatten auch einen "guten" Tag ohne Schinderei und Prügel. Nach Monaten konnten sie sich endlich mal wieder einem Reinigungsbad unterziehen. Es leuchtet ein, daß eine so gebaute Bahn unverwendbar war. Nun begann der "richtige" Bahnbau, der mit seinen Korrekturen noch ein weiteres Jahr in Anspruch nahm. Aus Gründen der "Sparsamkeit" wurden nicht die gesamten Geleise herausgerissen und die Strecken ordnung(s)gemäß von Grund aus neu gebaut, sondern nur teilweise. Infolgedessen gab es in der Zeit der nächsten Schneeschmelze allerhand Rutschungen, die wiederum umfangreiche Erneuerungsarbeiten notwendig machten. (...)

Die Arbeiten an die privaten Unternehmer, die selbstverständlich Nazis waren, wurden mündlich vergeben. Deren Ausschreibung und Angebote hierauf hat man ca. 3-4 Jahre und später nach Aufnahme der Arbeiten " der Ordnung halber" angefertigt. Zu diesem Zeitpunkt waren die Vertragsarbeiten größtenteils oder manchmal vollständig fertig. Die Ausschreibungen waren so gehalten, daß wesentliche Arbeiten in Stundenlohn vergeben werden mußten, die in ihrem Umfang die Vertragsarbeiten weit übertrafen. Bekanntlich wünscht sich aber jede Baufirma umfangreiche "Sonderwünsche" des Auftraggebers, die als außerhalb des Vertrags stehend für den Unternehmer profitabler sind. Es versteht sich von selbst, daß unter diesen Umständen eine Vergeudung von öffentlichen Mitteln erfolgte, die in keinem Verhältnis zu den tatsächlichen anzuerkennenden Aufwendungen standen. Außerdem verschlang die Unterhaltung des fachlich nicht richtig gebauten

Bahndammes unverhältnismäßig große Mittel und Arbeitsstunden.

(Material Otto Halle, in: Harald Rockstuhl (Hrsg.), Günter Fromm: Die Weimar-Rastenberger Eisenbahn – Die Buchenwaldbahn, Bad Langensalza 1993, S. 85)