Matthias Diefenbach, Michał Maćkowiak

Zwangsarbeit und Autobahn zwischen Frankfurt (Oder) und Poznań 1940–1945

Die nationalsozialistischen Arbeitslager entlang der Reichsautobahnbaustelle für Juden, sowjetische Kriegsgefangene, Polizeihäftlinge und andere Zwangsarbeiter

Praca przymusowa i autostrada między Frankfurtem nad Odrą a Poznaniem 1940–1945

Niemieckie nazistowskie obozy pracy dla Żydów, sowieckich jeńców wojennych, więźniów policyjnych i innych pracowników przymusowych wzdłuż budowanej Autostrady Rzeszy

Frankfurt (Oder) – Poznań 2017

Alle Rechte vorbehalten. Dieses Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der Grenzen des Urhebergesetzes ohne schriftliche Zustimmung des Herausgebers ist unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Nachdruck, auch auszugsweise, Reproduktion, Vervielfältigung, Übersetzung, Mikroverfilmung sowie Digitalisierung oder Einspeicherung und Verarbeitung auf Tonträgern und in elektronischen Systemen aller Art. / Wszelkie prawa zastrzeżone. Publikacja ta chroniona jest prawami autorskimi. Publikacja ani żadna jej część nie może być przedrukowywana ani w jakikolwiek inny sposób reprodukowana czy powielana mechanicznie, fotooptycznie, zapisywana elektronicznie, magnetycznie lub w innej formie bez pisemnej zgody Wydawcy.

Projektkoordination und Redaktion / Koordynacja projektu i redakcja: Matthias Diefenbach
Recherchen / Badania historyczne: Matthias Diefenbach, Michał Maćkowiak, Sławomir Milejski, Anna Ziółkowska, Rafał Rzeszuto, Mieczysław Janas
Ergänzende Archivrecherchen / Badania uzupełniające: Katarzyna Meller, Robert Piotrowski
Ergänzende Fotorabeiten / Zdjęcia uzupełniające: Adam Czerneńko, Sławomir Milejski, Rafał Rzeszuto, Janina Marie Diefenbach, Wojciech Walasiak, Raphael Jung
Übersetzung Deutsch-Polnisch, Polnisch-Deutsch / Tłumaczenia z języka polskiego i niemieckiego: Magdalena Abraham-Diefenbach, Maciej Rokita, Jan Musekamp
Lektorat der deutschsprachigen Version / Lektorat wersji niemieckojęzycznej: Annekathrin Tschäpe, Jan Musekamp
Lektorat der polnischsprachigen Version / Lektorat wersji polskojęzycznej: Lidia Zessin-Jurek, Małgorzata Murao

Satz und Layout / Opracowanie graficzne i skład: Piktogram Polska, Tomasz Stefański, Piotr Korski

Herausgebende Institution / Wydawca:
Institut für angewandte Geschichte – Gesellschaft und Wissenschaft im Dialog e.V. / Instytut Historii Stosowanej – Społeczeństwo i Nauka w Dialogu
Große Scharrnstraße 59, 15230 Frankfurt (Oder), www.instytut.net

ISBN: 978-83-64707-22-3

Ein Projekt des Instituts für angewandte Geschichte – Gesellschaft und Wissenschaft im Dialog e.V. und des Museums für die Opfer des Nationalsozialismus in Żabikowo, gefördert durch die Stiftung „Erinnerung, Verantwortung und Zukunft" und die Stiftung für deutsch-polnische Zusammenarbeit.
Projekt Instytutu Historii Stosowanej – Nauka i Społeczeństwo w Dialogu we Frankfurcie nad Odrą i Muzeum Martyrologicznego w Żabikowie, finansowany ze środków Fundacji „Pamięć, Odpowiedzialność i Przyszłość" oraz Fundacji Współpracy Polsko-Niemieckiej.

Institut für angewandte Geschichte

ŻABIKOWO 1941 1945 MUZEUM MARTYROLOGICZNE

EVZ STIFTUNG ERINNERUNG VERANTWORTUNG ZUKUNFT

FUNDACJA WSPÓŁPRACY POLSKO-NIEMIECKIEJ
STIFTUNG FÜR DEUTSCH-POLNISCHE ZUSAMMENARBEIT

INHALTSVERZEICHNIS / SPIS TREŚCI

Einleitung / Wprowadzenie 5

Danksagung / Podziękowania 7

Die Gründe für den Autobahnbau Frankfurt an der Oder – Poznań im Dritten Reich / Dlaczego w III Rzeszy budowano autostradę z Frankfurt nad Odrą do Poznania 9

Anna Ziółkowska, Geschichte des Reichsautobahnbaus und der Rekrutierung jüdischer Arbeiter in Großpolen / Historia budowy autostrady Rzeszy i rekrutacja żydowskich pracowników na terenie Wielkopolski 15

Multiperspektivität und Quellenlage / Wieloperspektywiczność a stan źródeł 21

Legende / Legenda 26

1-3 Güldendorf I, II, III 28

Brieskow-Finkenheerd 34

4 Schwetig (Oderblick) 38

5 Grundheide 48

6 Neuendorfer Gestell 52

Rzepin (Reppen) 55

7 Reppen 60

8 Kreuzsee 61

9 Beelitz 66

10 Pinnow 67

11 Sternberg 70

12 Wallwitz 73

13 Spiegelberg 76

14 Lagower See / Grunow 80

15 Selchow 84

16 Liebenau I 86

17 Liebenau II 88

INHALTSVERZEICHNIS / SPIS TREŚCI

Jezioro Paklicko Wielkie (Packlitzsee) 90
18 Jordan 91
19 Leimnitz 92
20 Brätz 96
21 Rogsen 101
22 Tirschtiegel 102
23 Deutschhöhe 104
24 Wiesengrund 106
25 Buchwerder Forst 110
26 Hardt 116
27 Fahlenfeld 119
28 Freudenau 120
29 Wolfenweiler-Otusch 121
30 Wiesenwinkel 124
31 Kahlfelde 125
32 Marienberg 126
33 Poggenburg 128
34 Lobau 131
35 Luisenhain I 133
36 Luisenhain II 133
37 Kreising 134

Die Erinnerung an Zwangsarbeit zwischen Frankfurt (Oder) und Poznań / Pamięć o pracy przymusowej między Frankfurtem nad Odrą a Poznaniem 139

Anmerkungen / Przypisy 156

Projektpartner / Partnerzy projektu 158

EINLEITUNG

▶ Die Autobahn Frankfurt (Oder) – Poznań, wie wir sie heute befahren können, wurde in drei Zeitabschnitten gebaut. In den 1950er Jahren entstand, als binationales deutsch-polnisches Projekt, die Oderbrücke für die Autobahn und der einspurige Abschnitt von Frankfurt-Markendorf bis Rzepin. 2003 und 2004 wurden die Abschnitte von Nowy Tomyśl bis östlich von Poznań in der Woiwodschaft Wielkopolskie (Großpolen) fertig gestellt. Der dazwischen liegende Teil in der Woiwodschaft Lubuskie wurde am 1. Dezember 2011 in Betrieb genommen.

Allerdings folgt diese Autobahn, mit nur geringen Abweichungen an einigen wenigen Stellen der Trasse eines nationalsozialistischen Reichsautobahnprojektes, das 1940 begonnen und 1942 unvollendet eingestellt wurde. In dieser Zeit wurden zwischen 12.000 und 20.000 Menschen, die in mindestens 37 umzäunten und scharf bewachten Autobahnbaulagern untergebracht waren, zur Arbeit an diesem Bau gezwungen. Dabei kamen sehr unterschiedliche Gruppen von Zwangsarbeitern zum Einsatz:

- Juden, größtenteils polnischer Staatsbürgerschaft, aber auch in kleinerer Zahl aus Deutschland, Österreich und den besetzten westeuropäischen Ländern. Nur ein kleiner Teil von ihnen erlebte das Kriegsende.
- Polnische und französische Kriegsgefangene.
- Sowjetische Kriegsgefangene, von den Nationalsozialisten wie die Juden als Untermenschen betrachtet, deren Lebens- und Arbeitsbedingungen jeglichem Völker- und Kriegsrecht widersprachen und die bis zum Jahr 2015, als nur noch ein verschwindend geringer Teil von ihnen am Leben war, von deutscher Regierungsseite keinerlei Anerkennung des an ihnen begangenen Unrechts erfuhren, geschweige denn eine Entschädigung erhielten.
- Willkürlich von der Polizei meist wegen Bagatellverstößen gegen das damals geltende Ausländerrecht verhaftete ausländische Zwangsarbeiter aus allen deutsch besetzten Ländern, dabei in ihrer Mehrheit aus Polen, die zu Zehntausenden im damaligen Regierungsbezirk Frankfurt in der Landwirtschaft, in Fabriken, in kommunalen Einrichtungen oder kleinen Privatbetrieben Zwangsarbeiten verrichteten.
- Als Vorarbeiter oder, in kleinerer Zahl, als Wachpersonal dienstverpflichtete Polen, sogenannte „Leistungspolen“. In dieser Gruppe gab es die wenigsten Todesopfer.

WPROWADZENIE

▶ Autostrada, którą dziś możemy jechać z Poznania do Frankfurtu nad Odrą, została zbudowana w trzech etapach. W latach 50. XX wieku w ramach polsko-niemieckiego projektu powstał most autostradowy na Odrze i jednopasmowy odcinek z Frankfurtu nad Odrą-Markendorf do Rzepina. W latach 2003 i 2004 zbudowano odcinek od Nowego Tomyśla do miejsca nieco na wschód od Poznania. Ostatnią część, znajdującą się na terenie województwa lubuskiego, oddano do użytku 1 grudnia 2011 roku.

Autostrada ta zbudowana została, poza niewielkimi zmianami, na trasie nazistowskiego projektu budowy Autostrady Rzeszy, który rozpoczęto w 1940, a przerwano – nie kończąc go – w 1942 roku. W tym czasie do pracy przy tym projekcie zmuszono od 12 do 20 tysięcy osób, które zakwaterowano w co najmniej 37 ogrodzonych i surowo strzeżonych obozach pracy przymusowej. Wykorzystywano przy tym bardzo różne grupy robotników przymusowych:

- Żydów, w większości obywateli polskich, ale także niewielką liczbę Żydów pochodzących z Niemiec, Austrii i innych zachodnioeuropejskich państw okupowanych przez Niemcy. Tylko niewielka część z tej grupy przeżyła do końca wojny.
- Polscy i francuscy jeńcy wojenni.
- Radzieckich jeńców wojennych, którzy przez nazistów byli traktowani podobnie jak Żydzi jako podludzie i których warunki życia i pracy stały w sprzeczności z wszelkim prawem międzynarodowym i wojennym. Ich krzywda do roku 2015, kiedy tylko bardzo niewielka część tej grupy jeszcze żyła, nie została przez państwo niemieckie w żaden sposób uznana, nie mówiąc o tym, że nie otrzymali żadnych odszkodowań.
- Aresztowanych przez policję, często z powodu błahych wykroczeń przeciwko ówczesnemu prawu dla obcokrajowców, robotników przymusowych pochodzących ze wszystkich okupowanych przez Niemcy krajów, w tym w większości z Polski, których dziesiątki tysięcy pracowało w rolnictwie, w fabrykach, w zakładach miejskich lub w małych prywatnych firmach na terenie ówczesnej frankfurckiej rejencji rządowej.
- Tzw. „Leistungspolen“, czyli zmuszanych do pracy jako brygadziści lub, rzadziej, jako strażnicy, Polaków. W tej grupie było najmniej ofiar śmiertelnych.

Wszyscy ci ludzie pracowali dla mniejszych i większych niemieckich firm

Alle diese Menschen arbeiteten für kleine und große deutsche Baufirmen, die zum Teil bis heute bestehen, für das staatliche Unternehmen „Reichsautobahn“ und für ein größenwahnsinniges politisches Infrastrukturprojekt. Viele der Reichsautobahnlager bestanden bis 1945 weiter, als hier längst keine Autobahnen mehr gebaut wurden, und übernahmen teilweise zentrale Funktionen für das regionale Funktionieren des Systems der NS-Zwangsarbeit als „Arbeitserziehungslager“ oder Ausländerkrankenlager.

In einem multiperspektivisch angelegten deutsch-polnischen Projekt erforschten wir im Laufe zweier Jahre die Geschichte dieser Lager, der Opfer, der Täter, die Geschichte der Erinnerung an sie und vernetzten lokale und persönliche Forschungs- und Erinnerungsinitiativen zwischen Frankfurt (Oder) und Poznań. Das Ergebnis, das nur ein Zwischenergebnis darstellen kann und soll, halten sie hier in Form eines Buches und eines Hörfeatures in den Händen. Die beiden Produkte sind nicht nur in ihrer Form unterschiedlich, sondern auch im Inhalt. Sie werfen mit ihren jeweiligen Mitteln verschiedene Schlaglichter und sollen sich ergänzen zu einer Reise durch Zeit und Raum. Diese Reise können Sie in einem übertragenen Sinn antreten oder ganz real, auf der Autobahn mit Hilfe des CD-Spielers, oder beim Besuch der teilweise erhaltenen Autobahnlager, die auch zu Fuß, per Fahrrad oder mit der Bahn erreichbar sind.

Die Geschichte der Arbeitslager an der Reichsautobahn Frankfurt – Poznań repräsentiert nur einen kleinen Teil der NS-Zwangsarbeit in den Regionen des östlichen, teilweise historischen Brandenburgs und des westlichen Großpolens. Aber sie verdichtet sich in ihr wie unter einem Brennglas. Es ist keine angenehme Geschichte. Wer sich darauf einlässt, erfährt detaillierte Beschreibungen von Diskriminierungen, von Folter und von Mord.

Aber es ist ebenso wichtig wie buchstäblich unumgänglich, sich daran zu erinnern. Denn Spuren und Hinterlassenschaften dieser unglückseligen Zeit finden sich auch heute noch überall in der brandenburgischen und polnischen Landschaft. Sie weisen uns darauf hin, dass es gilt, wachsam zu sein gegen jede Wiederholung des Unrechts.

Frankfurt (Oder), 2017

budowlanych, które częściowo istnieją do dzisiaj, dla państwowej firmy „Autostrada Rzeszy”, dla megalomańskiego politycznego projektu infrastrukturalnego. Wiele z obozów autostradowych istniało do 1945 roku, kiedy już od dłuższego czasu nie budowano autostrady. Przejęły one w tym czasie częściowo funkcje istotne dla działania systemu pracy przymusowej w regionie jako „wychowawcze obozy pracy” lub obozy dla chorych obcokrajowców.

W polsko-niemieckim projekcie, w którym starano się uwzględnić wielość perspektyw, badaliśmy przez dwa lata historię tych obozów, ofiar, sprawców i historię pamięci o nich. Nawiązaliśmy kontakty i stworzyliśmy sieć lokalnych i indywidualnych inicjatyw badawczych i upamiętniających między Frankfurtem nad Odrą a Poznaniem. Wynik, który jest tylko wstępem do dalszych badań i działań, prezentujemy Państwu w formie książki i audycji radiowej. Oba produkty różnią się formą i treścią. Posługując się odmiennymi środkami przekazu rzucają światło na różne aspekty i uzupełniają się zapraszając do podróży w czasie i przestrzeni. Podróż tę możecie Państwo odbyć w sensie przenośnym, ale również w dosłownym, jadąc autostradą i słuchając płyty CD lub odwiedzając częściowo zachowane obozy autostradowe, do których można dotrzeć również pieszo, rowerem lub pociągiem.

Historia obozów wzdłuż Autostrady Rzeszy z Frankfurtu nad Odrą do Poznania to jedynie wycinek historii pracy przymusowej w III Rzeszy we wschodniej, częściowo historycznej, Brandenburgii i w zachodniej Wielkopolsce. Ale pokazuje ją ona jak w soczewce. To nie jest przyjemna historia. Kto się odważy ją poznać, dowie się szczegółów o dyskryminacji, torturach i mordach.

Historię tę trzeba koniecznie pamiętać, ponieważ ślady i pozostałości tego nieszczęsnego okresu znajdziemy dziś wszędzie w krajobrazie Brandenburgii i Polski. Mówimy o tym, bo należy być czujnym wobec każdej możliwości powtórki niesprawiedliwości.

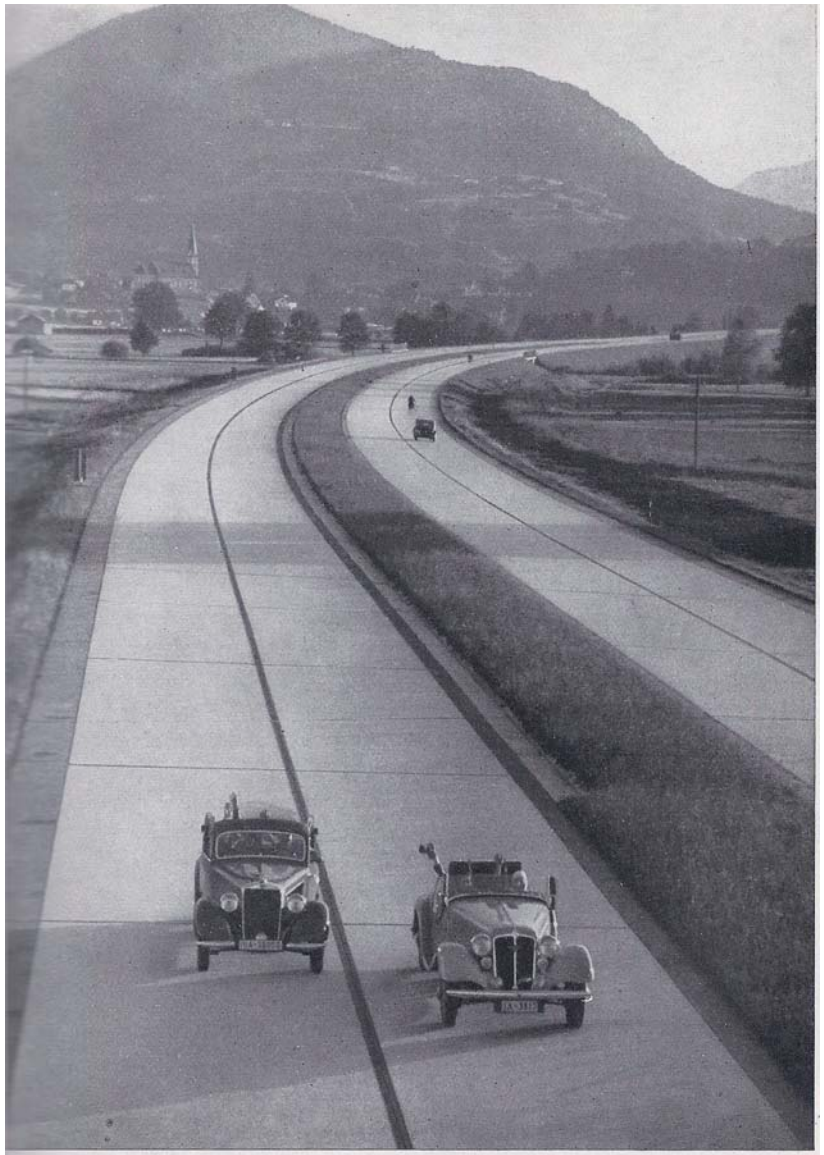
Frankfurt nad Odrą, 2017

DANKSAGUNG

▶ Ohne zahlreiche Unterstützung und Hilfe wäre diese Arbeit nicht zu verwirklichen gewesen. Hierfür möchten wir uns an dieser Stelle herzlich bedanken. Bei der Stiftung Erinnerung Verantwortung Zukunft und der Stiftung für deutsch-polnisch Zusammenarbeit für die großzügige Finanzierung. Bei den Mitarbeitern des Muzeum Martyrologiczne w Żabikowie und den Mitgliedern des Institut für angewandte Geschichte Frankfurt (Oder), insbesondere bei: Anna Ziółkowska, Jacek Nawrocik, Renata Wełniak, Magdalena Abraham-Diefenbach, Małgorzata Murao, Konrad Tschäpe, Wioletta und Jan Musekamp. Bei allen freundlichen und hilfsbereiten Mitarbeitern der besuchten Archive. Und insbesonders bei den Zeitzeugen, Informanten und Lokalforschern vor Ort (von West nach Ost): Hildegard Musick (Lebus), Arne Bischoff (Güldendorf), Joachim Schneider (Frankfurt (Oder)), Matthias Dörr (Frankfurt (Oder)), Gerd Hoffmann (Frankfurt (Oder)), Damian Utracki (Rzepin), Gustav Dietrich (Lager Kreuzsee), José Starck (Lager Beelitz), Joanna Pawlak-Kopeć (Torzym), Tomas Unglaube (Lager Spiegelberg), Sławomir Milejski (Łagów), Patrycja Michalska (Lubrza), Adam und Marcin Mickiewicz (Gliński), Rafał Rzeszuto (Rogoziniec), Zenon Matuszewski (Zbąszyń), Piotr Weber (Łomnica), Krystyna Zalewska (Łomnica), Hanna Brambor (Łomnica), Henryk Stasiński (Sękowo), Genowefa Hreczyńska (Nowy Tomyśl), Andrzej Chwaliński (Nowy Tomyśl), Mieczysław Janas (Wąsowo), Bolesław Lisek (Wąsowo), Jan Przybylski (Wąsowo), Szczepan Matuszkiewicz (Turkowo), Eugeniusz Błaszczyk (Turkowo), Bogdan Czerwiński (Komorniki) und vielen weiteren, die hier unmöglich alle aufzuzählen sind.

PODZIĘKOWANIA

▶ Bez wsparcia wielu osób niniejsza publikacja nie byłaby możliwa. W tym miejscu serdecznie dziękujemy za wszelką pomoc. Za finansowanie projektu dziękujemy Fundacji „Pamięć, Odpowiedzialność, Przyszłość” oraz Fundacji Współpracy Polsko-Niemieckiej. Dziękujemy pracownikom Muzeum Martyrologicznego w Żabikowie, pani Annie Ziółkowskiej, Jackowi Nawrocikowi i Renacie Wełniak oraz członkom Instytutu historii stosowanej: Magdalenie Abraham-Diefenbach, Małgorzacie Murao, Konradowi Tschäpe, Wioletcie i Janowi Musekamp. Dziękujemy wszystkim pomocnym pracownikom odwiedzonych archiwów. Szczególne podziękowania kierujemy do świadków historii oraz badaczy historii lokalnej. Od zachodu na wschód byli to: Hildegard Musick (Lebus), Arne Bischoff (Güldendorf), Joachim Schneider (Frankfurt nad Odrą), Matthias Dörr (Frankfurt nad Odrą), Gerd Hoffmann (Frankfurt nad Odrą), Damian Utracki (Rzepin), Gustav Dietrich (Lager Kreuzsee), José Starck (Lager Beelitz), Joanna Pawlak-Kopeć (Torzym), Tomas Unglaube (Lager Spiegelberg), Sławomir Milejski (Łagów), Patrycja Michalska (Lubrza), Adam i Marcin Mickiewicz (Gliński), Rafał Rzeszuto (Rogoziniec), Zenon Matuszewski (Zbąszyń), Piotr Weber (Łomnica), Krystyna Zalewska (Łomnica), Hanna Brambor (Łomnica), Henryk Stasiński (Sękowo), Genowefa Hreczyńska (Nowy Tomyśl), Andrzej Chwaliński (Nowy Tomyśl), Mieczysław Janas (Wąsowo), Bolesław Lisek (Wąsowo), Jan Przybylski (Wąsowo), Szczepan Matuszkiewicz (Turkowo), Eugeniusz Błaszczyk (Turkowo), Bogdan Czerwiński (Komorniki) oraz wielu innych, których tu nie sposób wymienić.



In weitem Bogen schwingen sich die hellen Bänder durch die Landschaft, von fröhlichen Reisenden belebt

"Szerokim łukiem rozciągają się w krajobrazie jasne wstęgi,
ożywiają je radośni podróżujący"
Quelle / Źródło: Hans Pflug, Die deutschen Reichsautobahnen,
Deutscher Verlag, Berlin 1940, S. 43.

DIE GRÜNDE FÜR DEN AUTOBAHNBAU FRANKFURT AN DER ODER – POZNAŃ IM DRITTEN REICH

▶ Zur Erklärung des Phänomens des umfangreichen Autobahnbaus im Dritten Reich werden immer wieder zwei Gründe kolportiert. Das ist zum einen eine angenommene militärische Bedeutung für die Angriffskriege und zum anderen eine angebliche Bedeutung als Instrument zur Beseitigung von Arbeitslosigkeit im Deutschen Reich.

Aber im Zweiten Weltkrieg haben die fertig gestellten Autobahnen militärisch praktisch keine Rolle gespielt. Und wenn die Autobahnen ein militärisches Projekt gewesen wären, müssten sich in den zu einem guten Teil erhaltenen Unterlagen der Autobahnbaubehörden zahlreiche Hinweise auf eine enge Abstimmung mit den entsprechenden Stellen zu den Trassenplanungen finden. Diese gibt es nicht. Die dokumentierten Abstimmungen der Bauleitungen Reichsautobahn mit den Heeresleitungen hatten vielmehr einen ähnlichen Charakter wie z.B. mit dem Bergbauamt und beweisen dadurch, dass die Reichsautobahnen ein ziviles und kein militärisches Projekt waren. So mahnte das Oberste Kommando des Heeres 1936 eine offensichtlich bereits früher gewünschte Westumfahrung von Frankfurt an der Oder an, offensichtlich damit sich nicht alle Militärtransporte in Nord-Süd-Richtung durch die enge Frankfurter Altstadt quälen müssen. Diese Westumfahrung (u.a. die heutige Nuhnenstraße) wurde im Zuge des 1937 fertiggestellten Autobahnanschlusses von Frankfurt dann zwar geplant, aber erst 1938, und zwar durch die Provinzialverwaltung verwirklicht, da das Unternehmen Reichsautobahn nicht bereit gewesen war, die Kosten hierfür zu übernehmen.

Statt auf ein Heer von Arbeitslosen zurückgreifen zu können, kämpfte das Unternehmen Reichsautobahn praktisch seit dem bis heute wirkungsmächtig inszenierten „ersten Spatenstich“ Adolf Hitlers gegen einen Arbeitskräftemangel, der sich wie ein roter Faden durch die Geschichte des Reichsautobahnbaus und die Akten der Autobahnbehörden zieht. Dieser nahm durch die forcierte

DLACZEGO W III RZESZY BUDOWANO AUTOSTRADĘ Z FRANKFURTU NAD ODRĄ DO POZNANIA

▶ Wyjaśniając fenomen powstania rozgałęzionej sieci autostrad w III Rzeszy wciąż podaje się dwa powody. Po pierwsze, wskazuje się często na militarne znaczenie autostrad i ich rolę w działaniach wojskowych. Po drugie, zakłada się rzekome znaczenie autostrad jako sposobu na likwidację bezrobocia w Rzeszy Niemieckiej.

Jednak w okresie drugiej wojny światowej ukończone wówczas autostrady nie odegrały praktycznie żadnej roli militarnej. Ponadto, jeśli autostrady byłyby projektem wojskowym, zachowane dokumenty musiałyby w dużej mierze wskazywać na ścisłą współpracę odpowiednich instancji – czego śladów nie znajdujemy. Wymiana korespondencji pomiędzy Generalną Dyrekcją Budowy Autostrad Rzeszy (Bauleitung Reichsautobahn) a dowódcami wojskowymi dowodzi wręcz czegoś przeciwnego. Wynika z niej raczej, że Autostrady Rzeszy były projektem cywilnym, a nie wojskowym. Na przykład w 1936 r. najwyższe Dowództwo Armii (Oberste Kommando des Heeres) skarżyło się na najwyraźniej wcześniej pożądaną zachodnią obwodnicę Frankfurtu nad Odrą. Służyła ona temu, by transporty militarne nie musiały się przeciskać przez wąską frankfurcką starówkę. Obwodnica zachodnia, m.in. dzisiejsza ulica Nuhnenstraße, została wprawdzie zaplanowana w związku z oddanym do użytku w 1937 r. wjazdem na autostradę, ale dopiero w 1938 r. i zrealizowana przez zarząd prowincji. Przedsiębiorstwo Autostrady Rzeszy nie było gotowe, aby przejąć koszty tej budowy.

Jeśli zaś chodzi o argument mówiący o budowie autostrad jako sposobie walki z bezrobociem, należałoby raczej stwierdzić, że od pierwszego zainscenizowanego wkopania łopaty przez Adolfa Hitlera, przedsiębiorstwo budowy autostrad owszem walczyło, ale z brakiem rąk do pracy. Z problem tym borykano się od początku do końca budowy Autostrady Rzeszy, co potwierdzają wzmianki w aktach urzędowych. Problem braku rąk do pracy narastał

Rüstung und Einberufungen zur Wehrmacht permanent weiter zu, und gilt als Hauptgrund für die weitgehende Einstellung des Autobahnbauprogramms Ende 1937.

Als Ende 1940 mit den sogenannten „Oststrecken“ nach und durch das westliche besetzte Polen ein arbeitsintensives Autobahnprojekt neu gestartet wurde, errichtete man für die zum Bau eingesetzten Zwangsarbeiter geschlossene Gefangenenarbeitslager, separat für ausländische Polizeihäftlinge, gettoisierte polnische Juden und Kriegsgefangene. Als Facharbeiter oder Wachmänner wurden vielfach zivile Polen verpflichtet. Zwangsarbeiter waren auch sie, wenn auch nicht unter so furchtbaren Bedingungen wie die vorgenannten. Aber selbst mit den Möglichkeiten der Ausnutzung ausländischer Zwangsarbeit blieb der Arbeitskräftemangel bestehen. Stillgelegt wurden diese Autobahnbaustellen, ohne dass ein einziger Meter in Betrieb kam, 1942, als, bedingt durch die Kriegsentwicklung, alle verfügbaren Arbeitskräfte für kriegswichtige Arbeiten gebraucht wurden.

Die Gründe für den Reichsautobahnbau, allgemein, sowie im Besonderen für die „Oststrecke“ von Frankfurt nach Poznań, finden sich in ganz anderen Bereichen. Ein deutlicher Hinweis ist die geradezu fanatische Faszination der nationalsozialistischen Elite für das Autofahren und die Autobahn, wie sie sich zum Beispiel in der zeitgenössischen Fachillustrierten „Die Straße“ spiegelt. Begeistert werden Rundfahrten auf einem Autobahnring durch das Deutsche Reich beschrieben. Das Autofahren wird mit dem Fliegen verglichen. Es galt als adäquates Fortbewegungsmittel für den über der Masse stehenden deutschen „Herrenmenschen“, der sich in freier Fahrt, selbstbestimmt, durch die als deutsch betrachtete Landschaft bewegt. Das Projekt war ideologisch und esoterisch hoch aufgeladen. Es versprach einen Sprung in die Moderne und bediente gleichzeitig konservative und moderne Wertvorstellungen. Man verband nicht weniger als die Versöhnung von Geist und Seele, von Technik und Natur mit ihm. Die Massen waren fasziniert, auch wenn ihre Motorisierung im Nationalsozialismus nur eine Hoffnung und ein gebrochenes Versprechen blieben. Daher war es vor allem ein Projekt für die Eliten. Nicht zuletzt Hitler war ein ausgesprochener Fan des Autos und der Autobahn.

Die Reichsautobahn ist eine Methode der Umsetzung der Idee des „Tausendjährigen Reichs“, nicht nur durch Beton und monumentale Architektur. Sie inszeniert, formt und gestaltet eine Landschaft im nationalsozialistischen Herrschaftsinteresse. Das ideologisch hinterlegte Bild einer deutschen Heimat wird erfahrbar, in einem doppelten Wortsinn. Der als solcher definierte Raum

w miarę postępu zbrojeń i powołań do Wehrmachtu i uznawany jest za główny powód zakończenia większości prac nad programem autostradowym wraz z końcem 1937 roku.

Kiedy pod koniec 1940 r. zapoczątkowano tzw. „trasy wschodnie” („Oststrecken”), czyli budowę autostrad do i przez zachodnie tereny okupowanej Polski, zakładano tam zamknięte obozy dla więźniów wykorzystywanych przy budowie. Byli to pracownicy przymusowi znajdujący się w areszcie policyjnym, polscy Żydzi z gett i jeńcy wojenni. Do pracy jako pracownicy wykwalifikowani albo strażnicy zmuszani byli w wielu przypadkach polscy cywile. Byli oni również pracownikami przymusowymi, nawet jeśli nie żyli w tak trudnych warunkach jak wymienieni powyżej. Jednak nawet przy wykorzystaniu siły roboczej zagranicznych pracowników przymusowych rąk do pracy wciąż brakowało. Wreszcie w roku 1942 zaprzestano prac przy autostradzie, co ciekawe nie oddawszy do użytku ani jednego metra. Niemiecka sytuacja na froncie wymagała zaangażowania wszystkich sił do prowadzenia wojny.

Właściwie powody budowy Autostrady Rzeszy, ogólne i dotyczące w szczególności budowy „trasy wschodniej” z Frankfurtu nad Odrą do Poznania wydają się leżeć gdzie indziej. Elity narodowosocjalistyczne były niemal fanatycznie zafascynowane jazdą samochodem i autostradą. Można to wnioskować z lektury ówczesnej gazety branżowej „Die Straße“ (Droga). Znajdujemy w niej pełne egzaltacji opisy jazdy autostradą przez III Rzeszę. Jazda samochodem porównywana jest do lotu i jawi się jako odpowiedni sposób przemieszczania się dla niemieckich „panów”, którzy w jeździe są wolni i samostanowiący, poruszający się w przestrzeni, zdefiniowanej jako niemiecka. Dlatego wydaje się, że projekt budowy autostrad zabarwiony był w wysokim stopniu ideologicznie, a nawet posiadał pewne elementy, które można by określić jako ezoteryczne. Obiecywał on z jednej strony skok w nowoczesność, z drugiej – zaspokajał konserwatywne i nowoczesne wartości. Spotykać się w nim miały dusza, technika i natura. Można przypuszczać, że masowy odbiorca był zafascynowany takim przekazem, nawet jeśli tzw. „motoryzacja mas” pozostała tak naprawdę tylko mrzonką w okresie narodowego socjalizmu. Nie ulega wątpliwości, że projekt ten dotyczył przede wszystkim elit. Istotną rolę w jego realizacji odgrywał wreszcie fakt, że Adolf Hitler był zagorzałym fanem samochodów i autostrad.

Autostrada Rzeszy miała być realizacją idei „Tysiącletniej Rzeszy”, nie tylko poprzez beton i monumentalną architekturę. Formułowała krajobraz w interesie nazistów tak że ideologiczne wy-

wird automobil erschlossen, erreichbar und beherrschbar. In seiner romantischen Überhöhung wird er visuell erlebbar, für den Autofahrer in Ganzheit und regionaler Vielfalt real. Die Konstruktion des Deutschtums eigentlich ganz diverser Landschaften und Geschichtsräume manifestiert sich durch die Autobahn und während der Fahrt auf ihr.

Erreicht wurde dies durch eine bewusste Inszenierung der Autobahnbauten, der Trassenführungen und der Autobahnränder. Aus der Außenperspektive entstanden die die Landschaft bestimmenden gigantischen Betonbauten und -bänder, teils in Natursteinverkleidung, die gar in einem eigens entwickelten Kunstgenre, der „Autobahnmalerei“ verherrlicht wurden. Selbst nach der Sprengung der monumentalen Talbrücken in den letzten Kriegswochen sollten sie nach Albert Speers „Ruinentheorie“ noch als Denkmale von einer untergegangenen Stärke und Herrlichkeit des Dritten Reichs zeugen.

Doch noch wichtiger war die Innenperspektive. Der Blick aus rasender Fahrt durch die Windschutzscheibe, sollte wirken wie ein schnell geschnittener Heimatwerbefilm, den man aber anscheinend selbst steuert. Die Autobahnfahrt wurde als ein ganzheitliches Erlebnis inszeniert, ökonomisch waren die Trassenführungen der Nationalsozialisten daher oft nicht. Entlang der Autobahn wurde der Raum, teils über 100 Meter tief, mit Methoden des Gartenlandschaftsbaus umgestaltet. Gerne wurden idealtypische „deutsche Wälder“ aus Buchen, Eichen und Wacholder und anderen „reinrassigen“ einheimischen Gehölzen angelegt, z.B. um die als unschön und sarmatisch geltenden Fichtenwälder Brandenburgs zu verdecken. Die Trassen wurden gezielt auf die visuelle Perspektive des Fahrers ausgerichtet. Sie führten im Idealfall kurvig schwingend, Flugbahnen ähnelnd, über bergiges Land, mit gezielt herausgearbeiteten Sichtachsen auf den als deutsch verstandenen Natur- und Kulturraum, sowie entsprechende Objekte der Kulturgeschichte. Immer war den durchfahrenen Bilderwelten die Aufforderung zur Identifikation mit dem Dritten Reich und dem „arischen Herrenmenschen“ hinterlegt.

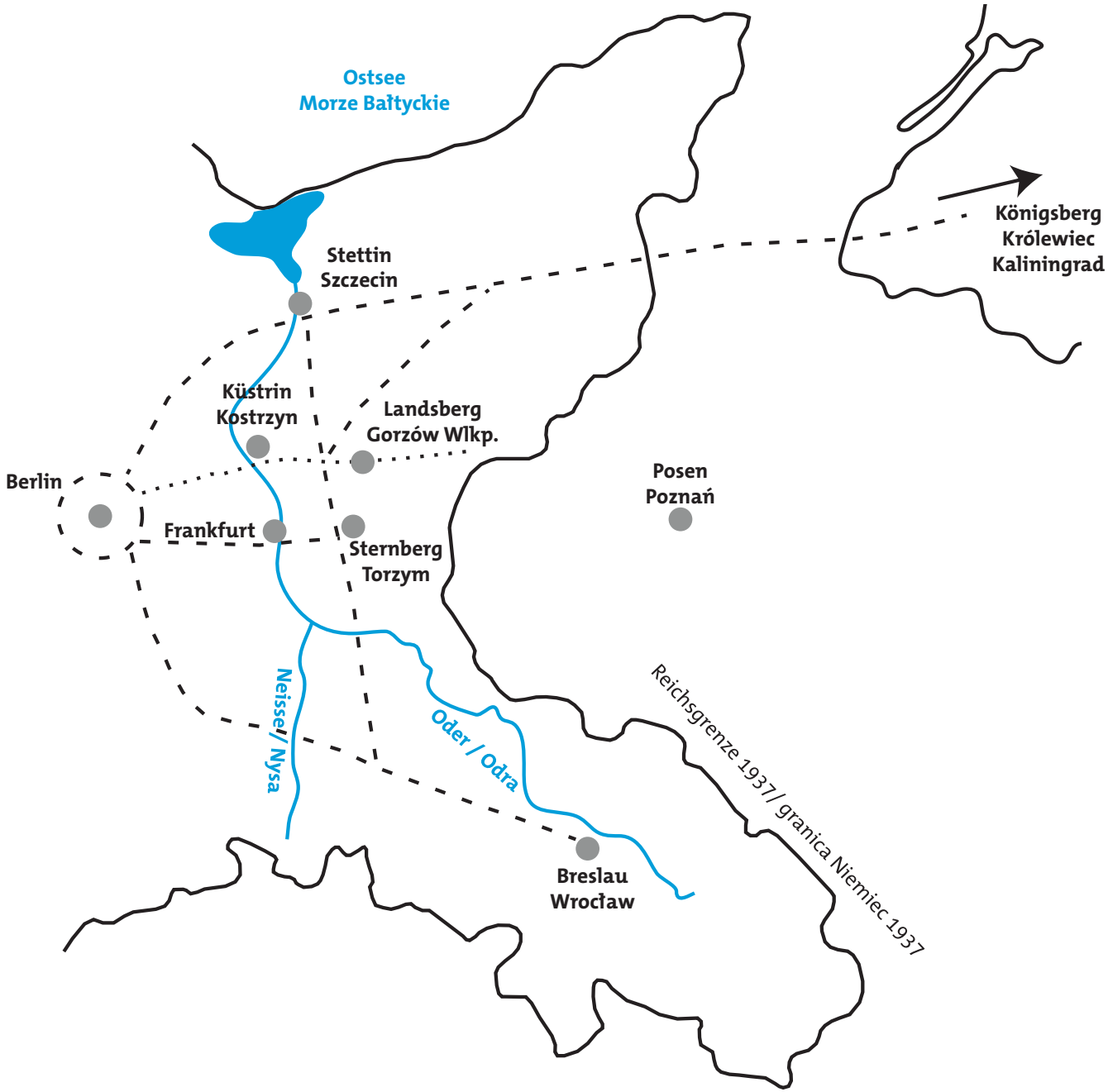
Weiterhin fungiert das Autobahnnetz in seiner Gesamtheit als eine zentrale Zone der schnell erreichbaren „angeschlossenen“ Orte. Durch das ausgesprochene Ziel, dass es das ganze Deutsche Reich umfasst, verdichtet sich daher dieser Raum. Er wird gleichzeitig infrastrukturell erschlossen und erhält propagandistisch eine einheitliche romantisch überhöhte Identität im nationalsozialistischen Herrschaftssinn. Peripher, mit unklarer Identität und herrschaftsfern erscheinen die Räume außerhalb dieses Netzes.

obrażenie niemieckiej Heimat stawało się niemal namacalne. Przestrzeń została zawładnięta motoryzacyjnie, osiągalna, opanowana. Idei Rzeszy można by jako kierowca doświadczyć wizualnie, a także realnie pokonując odległość i regionalną różnorodność. Różne krajobrazy i przestrzenie historyczne stałyby się przez to częścią jednej całości – autostrada zaś elementem kształtującym nową definicję niemieckości.
Można by było ją wzmocnić przez poprzez odpowiednie pokierowanie trasy, świadomą inscenizację budowli autostradowych, i ukształtowanie poboczy autostrady. Z zewnątrz krajobraz zdominowany byłby przez gigantyczne betonowe budowle, częściowo obłożone kamieniem naturalnym jako elementem niemalże nowego gatunku sztuki – „malarstwa autostradowego”. Nawet po wysadzeniu w ostatnich tygodniach wojny monumentalnych mostów miały one, według „teorii ruin” Alberta Speera, być pomnikami upadłej siły i wspaniałości III Rzeszy.

Ale jeszcze ważniejsza była perspektywa wewnętrzna. Spojrzenie z pędzącego samochodu miało działać jak szybko przesuwający się film reklamujący uroki Heimat. Przy poczuciu, że film ten się samemu stwarza i nim kieruje. Jazda autostradą została zaplanowana jako porywające przeżycie, dlatego też wyznaczonetrasy często nie były rozwiązaniami najkorzystniejszymi finansowo. Wzdłuż autostrady przekształcano krajobraz za pomocą metod do upraw ogrodowych i nawet do ponad 100 metrów w głąb ziemi. Sadzono chętnie „niemieckie lasy” bukowe, dębowe i jałowcowe oraz inne „czyste rasowo” odmiany, tak żeby zasłonić uważane za brzydkie i nie-niemieckie lasy sosnowe. Trasy zostały celowo zaplanowane z uwzględnieniem wizualnej perspektywy kierowcy. Prowadziły w idealnym przypadku zakręcając swobodnie, podobnie jak loty samolotu, nad pagórkowatym krajobrazem, ze specjalnie stworzonymi osiami patrzenia na rozumiany jako niemiecki krajobraz kulturowy, jak również odpowiednie obiekty historii i kultury. Obrazy miały zachęcać kierującego pojazdem do identyfikacji z III Rzeszą i „aryjską rasą panów”.

Poza tym sieć autostrad jako całość była centralną osią szybko osiągalnych za pomocą auta miejscowości, do których prowadziły zjazdy z autostrady. Ta oś zagęszczała się, zaś celem było objęcie siecią autostrad całej Rzeszy. Sieć ta została opanowana infrastrukturalnie i otrzymała propagandową, jednolitą i romantyczną tożsamość w duchu narodowego socjalizmu. Miejscowości poza tą siecią zdawały się peryferyjne, niejasne tożsamościowo i z dala od władz.

Biorąc pod uwagę symboliczne i faktyczne funkcje Autostrady Rzeszy ła-



▶ Die Autobahnlinie von Berlin über Kostrzyn (Küstrin) und Gorzów (Landsberg an der Warthe) war nur eine vage Idee. Bei allen anderen Linien östlich der Oder war die Planung schon sehr konkret und die Trassen 1937–1939 zu einem großen Teil den Forstämtern zur Abholzung angezeigt.

▶ Autostrada z Berlina przez Kostrzyn i Gorzów Wielkopolski pozostała tylko pomysłem. W przypadku wszystkich innych linii na wschód od Odry bardzo konkretnie planowano już trasy i w latach 1937–1939 wyznaczono Urzędom Leśnym (Forstämter) duże obszary lasu przezna-czone do wycięcia.

Ausgehend von diesen symbolischen und faktischen Funktionen der Reichsautobahn wird deutlich, warum bereits vor dem Überfall auf Polen nicht nur die Verlängerung der Autobahn von Berlin nach Frankfurt an der Oder über die Oder hinweg in die brandenburgische Neumark, sondern sogar ein Netz von Autobahnen, insbesondere auch eine Ostoderlinie, durch dieses dünn besiedelte grenznahe Gebiet geplant war.

Es ging um die Hereinholung der östlichsten peripheren Teile des damaligen Deutschlands in die zentrale Zone des Autobahnnetzes des Deutschen Reichs. Schon beim Autobahnanschluss Frankfurts an der Oder im August 1937 jubelte die Berliner Morgenpost: "Diesmal ist es der deutsche Osten, in den uns die Autobahn hineinführt". Die Gebiete östlich der Oder hatten zwischen dem Ende des Ersten Weltkriegs und dem Überfall auf Polen umfangreiche Grenzlandförderungen erhalten und erhielten eine propagandistisch herausgestellte Stellvertreterfunktion für den im Ersten Weltkrieg „verlorenen Osten". Deren „kerndeutsche" Identität galt es auch durch die Reichsautobahn zu festigen. Verwirklicht wurden die Pläne östlich der Oder aus ökonomischen Gründen, vor allem wegen Arbeitskräftemangel, aber nicht. Doch das westlichste Stück der Autobahn Frankfurt-Poznań war damit vorgeplant. Darauf sollte man 1940 wieder zurückgreifen.

In Bezug auf den nominell dem deutschen Reich einverleibten, tatsächlich aber okkupierten Raum Großpolens des Zweiten Weltkriegs, haben die beschriebenen Funktionen der „Straßen des Führers" eine noch brisantere Rolle: Sie dienen der Germanisierung eines „fremdvölkischen" Raums. Und die unumkehrbare Germanisierung Großpolens war das erklärte, zentrale und durchgängige Ziel der nationalsozialistischen Politik in Großpolen, dem sogenannten Warthegau. Sie erstreckte sich von der Ersetzung slawisch klingender Ortsnamen durch deutsch klingende Ortsnamen, die häufig reine Fantasienamen waren, über eine diesen Zielen dienende Infrastrukturpolitik und Raumplanung, bis zu einer brutalen Bevölkerungspolitik. Letztere umfasste u.a. die Gettoisierung der jüdischen Polen, massenhafte Deportationen der polnischen Mehrheitsbevölkerung nach Osten, Ansiedlungen eingesessener Deutscher und Auslandsdeutscher, u.a. aus Rumänien, dem Baltikum und Russland auf den polnischen Höfen, sowie die Abordnung von Verwaltungskräften aus dem Westen. Für die letztgenannten Eliten, die sich oft nicht gerne nach Polen abordnen ließen, kann die Reichsautobahn auch als ein konkretes Luxusangebot verstanden werden. In diesem Zusammenhang wurde die Reichsautobahn nach Poznań als „politische Strecke" begriffen[1], die sowohl als infrastrukturelles Instrument zur

twiej jest zrozumieć dlaczego jeszcze przed napaścią na Polskę zaplanowano nie tylko przedłużenie autostrady z Berlina do Frankfurtu nad Odrą i przez Odrę do brandenburskiej Nowej Marchii, ale nawet sieć autostrad, zwłaszcza linię na wschód od Odry, przez słabo zaludnione tereny pogranicza.

Chodziło o zintegrowanie wschodnich peryferii ówczesnych Niemiec z centralną przestrzenią sieci autostradowej Rzeszy Niemieckiej. Już przy budowie zjazdu z autostrady we Frankfurcie nad Odrą w sierpniu 1937 r. dziennik „Berliner Morgenpost" pisał entuzjastycznie: „Tym razem autostrada wiedzie nas do niemieckiego Wschodu". Tereny na wschód od Odry otrzymały w okresie pomiędzy odrodzeniem się Państwa Polskiego a atakiem na Polskę we wrześniu 1939 roku hojne wsparcie. W propagandzie otrzymały wyjątkową pozycję jako substytut „utraconego w pierwszej wojnie światowej Niemieckiego Wschodu". Należało zatem przy pomocy autostrady umocnić ich „niemiecką z gruntu" tożsamość. Z powodów ekonomicznych, przede wszystkim z powodu braku siły roboczej, nie udało się tego planu zrealizować. Jednakże zachodni fragment autostrady Frankfurt-Poznań był już zaplanowany. Wrócono do niego w 1940 roku.

W odniesieniu do nominalnie włączonych do Rzeszy Niemieckiej, w rzeczywistości okupowanych w czasie drugiej wojny światowej terenów Wielkopolski, opisana funkcja „Dróg Führera" była jeszcze bardziej wymowna. Autostrady służyły tutaj germanizacji „obcej narodowo" przestrzeni. Nieodwracalna germanizacja Wielkopolski była głównym deklarowanym i realizowanym konsekwentnie celem narodowosocjalistycznej polityki w Wielkopolsce, w tzw. Kraju Warty. Obejmowała ona m.in. zastąpienie słowiańsko brzmiących nazw miejscowości przez niemiecko brzmiące, służącą temu celowi politykę infrastrukturalną i planowanie przestrzeni, ale także przyjmowała postać brutalnej polityki w stosunku do mieszkańców tych terenów. Obywatele Polski wyznania mojżeszowego koncentrowani byli w gettach, pozostali polscy mieszkańcy, którzy stanowili na tych obszarach większość – masowo deportowani na wschód. Na ich miejsce sprowadzano Niemców z sąsiedztwa i z zagranicy, m.in. z Rumunii, krajów bałtyckich i Rosji. Poza tym sprowadzano pracowników administracji z zachodnich części III Rzeszy. Dla tych ostatnich, stanowiących swego rodzaju elitę i niechętnie przyjeżdżających do Polski, autostrada mogła stanowić jakiś element zachęty – realnego luksusu. Autostrada Rzeszy do Poznania była rozumiana jako „odcinek polityczny"[1], który powinien służyć zarówno jako instrument infrastrukturalny do opanowania Wielkopolski, jak również

Beherrschung Großpolens, als auch als landschaftsformendes symbolisches Mittel die Germanisierung vorantreiben sollte. Hans Frank beschreibt es aus seiner Perspektive des Generalgouverneurs des besetzten polnischen Ostens folgendermaßen:

„Über allem muß aber folgender Gedanke stehen: dieses Gebiet des Generalgouvernements wird unmittelbar nach dem durchgeführten Rückdeutschungsprozeß der Ostgebiete des Reiches (gemeint ist u.a. Großpolen, MD) der nächste Bestandteil Europas sein, der der absoluten Deutschdurchdringung unterstellt werden wird. Wir werden die großen Reichsautobahnen bauen, die quer durch unser Land gehen. An diesen Reichsautobahnen werden große Siedlungsdörfer mit Deutschen entstehen. An wohl gewählten strategischen Punkten werden große militärische Zentralen geschaffen werden, um die herum sich in einem weiten Gürtel allmählich das deutsche Leben entwickeln wird. Da wir dann auch die Möglichkeit haben, allenfalls hier nicht mehr benötigtes Fremdvolkstum nach dem Osten abzugeben, wird es nicht zu unüberwindlichen Schwierigkeiten führen, das deutsche Volkselement mehr und mehr verwurzeln zu lassen und das fremdvölkische Element immer mehr abzudrängen. (...) Weiter im Osten wird einmal der Gotengau entstehen, und das Generalgouvernement wird dann einmal der Vandalengau werden können.“[2]

jako kształtujący krajobraz symboliczny środek do germanizacji. Hans Frank opisuje to ze swojej perspektywy namiestnika zajętego polskiego Wschodu w następujący sposób: „Ponad wszystkim powinna być myśl: teren Generalnej Guberni będzie bezpośrednio po przeprowadzeniu regermanizacji terenów wschodnich Rzeszy (chodzi m.in. o Wielkopolskę, MD) następną częścią Europy, która będzie poddana całkowitemu zniemczeniu. Będziemy budować wielkie Autostrady Rzeszy, w poprzek naszego kraju. Przy tych autostradach będą powstawać duże wioski osadników niemieckich. Na wybranych strategicznych miejscach stworzymy wielkie centrale militarne. Wokół nich będzie się stopniowo rozwijać życie niemieckie. Ponieważ mamy również możliwość co najwyżej tutaj niepotrzebny obcy lud oddać dalej na wschód, nie będzie to zanadto trudne aby zakorzenić tu z czasem niemiecki element, a obcy coraz bardziej wyrugowywać. (...) Dalej na wschodzie powstanie Gotengau, a Generalna Gubernia zostanie przemianowana na Vandalengau.“[2]

Anmerkungen / Przypisy:

1 BArch R 4601/4018, unpag. Aktenvermerk des Generalinspektors Fritz Todt vom 24.12.1940, „Besprechung mit Führer“ / BArch R 4601/4018, uwaga urzędowa Inspektora Generalnego Fritza Todta z dnia 24.12.1940, „Konsultacja z Führerem“.

2 Protokoll der Regierungssitzung des Generalgouvernements vom 14.12.1941. Aus: Das Diensttagebuch des deutschen Generalgouverneurs in Polen 1939–1945. DVA, Stuttgart 1975, S. 452ff, hrsg. von Werner Präg und Wolfgang Jacobmeyer / Protokół posiedzenia rządu Generalnej Guberni z dnia 14.12.1941, w: Das Diensttagebuch des deutschen Generalgouverneurs in Polen 1939–1945. DVA, Stuttgart 1975, s. 452 i n., pod red. Werner Präg i Wolfgang Jacobmeyer. Online: http://www.ns-archiv.de/personen/frank/16-12-1941.php.

GESCHICHTE DES REICHSAUTOBAHNBAUS UND DER REKRUTIERUNG JÜDISCHER ARBEITER IN GROSSPOLEN

ANNA ZIÓŁKOWSKA

▶ Mit der Beendigung der Kriegshandlungen und der Installierung des sog. Reichsgaus Wartheland im Jahre 1939 als neue, nicht militärisch, sondern zivil verwaltete Gebietskörperschaft im deutsch besetzten Teil Polens, machten sich die Herrscher des Dritten Reichs an die Pläne zum Ausbau des Straßen- und Transportnetzes, und dem Anschluss Großpolens an das deutsche Autobahnsystem.

Die Zuständigkeit für die Erstellung von Plänen für den Autobahnbau lag beim Büro des Generalinspekteurs für das Deutsche Straßenverkehrswesen Dr. Fritz Todt, der 1940 gleichzeitig u.a. die Funktionen eines Geschäftsführers der Reichsautobahnen-Gesellschaft (RAB), eines Reichsministers für Bewaffnung und Munition, eines Generalbevollmächtigten für die Regelung der Bauwirtschaft und Generalinspektors für die Sonderaufgaben im Vierjahresplan, sowie des Chefs der Bauorganisation Todt ausübte. Die Umsetzung der Pläne unterlag der Generaldirektion Reichsautobahn, und im Falle der Autobahn Frankfurt Posen deren Untergliederungen Oberste Bauleitung Reichsautobahn Berlin und den vier Bauleitungen Frankfurt an der Oder, Schwiebus, Neutomischel und Posen. Die ersten Projektideen der wichtigsten Autobahn der Region, von Frankfurt an der Oder über Posen (Poznań) nach Litzmannstadt (Łódź/Lodsch), erschienen bereits am 12. Oktober 1939. Die Planungsarbeiten wurden am 27. Januar 1940 beendet. Längerfristig sah man eine Weiterführung der Autobahn nach Minsk, oder sogar Moskau vor. Durch Großpolen sollten darüber hinaus auch folgende weitere Autobahnen verlaufen: Danzig (Gdańsk) – Posen – Breslau (Wrocław), Königsberg (Kaliningrad) – Oberschlesien – Wien sowie Graudenz (Grudziądz) – Thorn (Toruń) – Litzmannstadt, deren Bau allerdings als zweitrangig betrachtet wurde. Eine besondere Rolle sollte in diesen Projekten die Stadt Posen spielen. Hier korrelierten die Autobahnplanungen mit dem in

HISTORIA BUDOWY AUTOSTRADY RZESZY I REKRUTACJA ŻYDOWSKICH PRACOWNIKÓW NA TERENIE WIELKOPOLSKI

ANNA ZIÓŁKOWSKA

▶ Z chwilą zakończenia działań wojennych i ustanowienia w 1939 r. na części okupowanego terytorium państwa polskiego jednostki administracyjnej zwanej Krajem Warty (Reichsgau Wartheland), władze Trzeciej Rzeszy przystąpiły do opracowywania planów rozbudowy układu drogowo-transportowego i włączenia Wielkopolski do niemieckiego systemu autostrad.

Plany budowy autostrad sporządzano w Generalnym Inspektoracie Budowy Niemieckiego Systemu Dróg. Kierował nim dr Fritza Todta, który w 1940 r. piastował urząd ministra do spraw uzbrojenia i amunicji Trzeciej Rzeszy, stał także na czele korporacji Reichsautobahnen (Autostrady Rzeszy, zwanej w skrócie RAB) oraz Organizacji Todt. Natomiast za realizację tych planów odpowiedzialna była Generalna Dyrekcja Budowy Autostrad Rzeszy, a w przypadku autostrady z Frankfurtu nad Odrą do Poznania - jej oddział w Berlinie oraz cztery zarządy budowlane we Frankfurcie, Świebodzinie, Nowym Tomyślu i Poznaniu.

Pierwsze pomysły projektów najważniejszej na tym obszarze autostrady Frankfurt nad Odrą – Poznań – Łódź pojawiły się już 12 października 1939 r., zaś 27 stycznia 1940 r. zostały one sfinalizowane. Docelowo przewidywano przedłużenie autostrady w kierunku Mińska, a nawet Moskwy. Przez Wielkopolskę miały ponadto przebiegać następujące autostrady: Gdańsk – Poznań – Wrocław; Królewiec – Górny Śląsk – Wiedeń oraz Grudziądz – Toruń – Łódź. Ich budowę uważano jednakże za mniej ważną. Daje się zauważyć, że szczególną rolę w tych projektach odegrać miał Poznań. Plany budowy autostrady w pobliżu tego miasta korelowały z podjętą w okresie okupacji szeroko zakrojoną rozbudową stolicy Wielkopolski, która odgrywała ważną rolę w nazistowskich planach germanizacyjnych. Na wschód od Poznania przewidywano skrzyżowanie autostrad: północ–południe i wschód-zachód. Pla-

den Okkupationsjahren tatsächlich vorgenommenen umfangreichen Ausbau der großpolnischen Hauptstadt des in den Germanisierungsplänen der Nazis eine herausgehobene Rolle spielenden sogenannten Warthegaus nach Süden, bis zur geplanten Autobahn und darüber hinaus. Und östlich von Posen war das zentrale Autobahnkreuz der nord-süd- und der ost-west-Strecke vorgesehen. Mit den Planungen zum Bau der Autobahn von Frankfurt an der Oder Richtung deutsch-polnischer Grenze der Zwischenkriegszeit, die heute die Grenze der polnischen Woiwodschaften Lubuskie und Wielkopolskie darstellt, wurde bereits vor Kriegsausbruch begonnen. Die Planungen der Strecke von Frankfurt-Markendorf bis Torzym (Sternberg) waren dabei schon sehr konkret. Da aufgrund der Arbeitervollbeschäftigung seit 1936 und Kriegsdiensten praktisch keine deutschen Arbeiter zur Verfügung standen, setzten die Autobahnplaner auf einen massenhaften Einsatz von ausländischen Kriegsgefangenen, der sich nur eingeschränkt verwirklichen ließ, und polnischer Juden aus dem größten Getto Litzmannstadt sowie anderen, sog. Provinzgettos im Warthegau. Arthur Greiser – der Gauleiter des Warthegaus – war mit dem bedingungslosen und massenhaften Einsatz polnischer Juden zur Zwangsarbeit an der Autobahn einverstanden. Bedenken gab es im Reichssicherheitshauptamt, bei der Gestapo, gegen die „Hereinholung“ von Juden zum Autobahnbau in das „Altreich“, also in den östlich und westlich der Oder gelegenen Regierungsbezirk Frankfurt in Brandenburg. Letztendlich und nach der Klärung von Details des Arbeitseinsatzes erteilte am 1. November 1940 Heinrich Müller, Leiter vom Amt IV des Reichssicherheitshauptamtes per „Schnellbrief“ seine Zustimmung.

Die zahlreichsten Transporte von Juden zu den Autobahnbaustellen stammten aus dem Getto Litzmannstadt. Zunächst galt bei der dortigen Beschaffung von Arbeitskräften, wie auch in den sonstigen Gettos des Warthegaus, der Grundsatz der freiwilligen Rekrutierung. Im Getto Litzmannstadt wurden die Aufgaben rund um die Beschaffung jüdischer Arbeiter vom dortigen Arbeitsamt wahrgenommen, welches unmittelbar am Leiter der jüdischen Verwaltung angesiedelt war. Dieser sog. Älteste der Juden im Getto Litzmannstadt unterstand seinerseits der deutschen Gettoverwaltung. Die deutschen Beamten haben ihn dazu verpflichtetet, die einkehrenden Arbeitswilligen zu registrieren, zusammenzustellen und ihren Abtransport vorzubereiten. Für die Arbeit außerhalb des Gettos meldete sich anfangs die in schweren, mit dem Hungertod drohenden Verhältnissen lebende ärmste Bevölkerung in der Hoffnung auf ein Überleben dank der Arbeit. Außerdem durften – laut Zusicherungen der deutschen Seite – die Arbeiter ihre Familien mitnehmen. Die Arbeiter wurden in Lagern entlang der Autobahnstrecke untergebracht. Die Lager wurden von der Gestapo bewacht. Die Arbeiter wurden in Kolonnen zu ihren Arbeitsstellen getrieben. Die Arbeitszeit betrug 10 Stunden, die Arbeit war schwer und gefährlich. Die Arbeiter wurden mit Hacken, Schaufeln und Karren eingesetzt. Es gab keine Maschinen. Die Arbeiter wurden mit Hunger und Krankheiten konfrontiert. Die Arbeiter wurden mit Gewalt und Willkür konfrontiert. Die Arbeiter wurden mit Tod konfrontiert.

Gauleiter Kraju Warty, Artur Greiser zgadzał się na nieograniczone i masowe wykorzystanie polskich Żydów jako pracowników przymusowych przy budowie autostrady. Wątpliwości pojawiły się natomiast w Głównym Urzędzie Bezpieczeństwa Rzeszy (tj. Gestapo), gdzie sprzeciwiano się sprowadzaniu Żydów do budowy autostrady na teren tzw. starej Rzeszy, czyli na leżące na wschód i zachód od Odry tereny rejencji frankfurckiej w Brandenburgii.

Ostatecznie po wyjaśnieniu szczegółów zatrudnienia, 1 listopada 1940 r. zgodę na zatrudnienie Żydów przy budowie autostrady wydał szef Departamentu IV Głównego Urzędu Bezpieczeństwa Rzeszy, Heinrich Müller.

Najliczniejsze transporty Żydów do budowy autostrady kierowano z łódzkiego getta. Na początku rekrutacja odbywała się na zasadzie dobrowolności. W łódzkim getcie zadanie dostarczania robotników żydowskich realizował bezpośrednio tamtejszy urząd pracy (Arbeitsamt), usytuowany przy szefie administracji żydowskiej, Przełożonym Starszeństwa Żydów (Der Älteste der Juden in Getto Litzmannstadt), który podlegał urzędnikom niemieckiej administracji getta. Zobowiązany był on przez władze niemieckie do rejestrowania zgłaszających się ochotników, kompletowania i przygotowania transportu. Początkowo na wywózkę do pracy poza gettem zgłaszali się przede wszystkim najbiedniejsi mieszkańcy getta, żyjący w bardzo trudnych warunkach i liczący na to, że praca ocali ich od śmierci głodowej. Według zapewnień władz niemieckich osoby zgłaszające się do pracy poza gettem, a pozbawione dotychczas możliwości zarobkowania, mogły przekazać część swojego wynagrodzenia rodzinie pozostającej nadal w getcie, co dla wielu z nich stanowiło dodatkowy ważny bodziec do podejmowania decyzji o wyjeździe. Z czasem do obozów zaczęto kierować także osoby, które weszły w konflikt z obowiązującym wewnętrznym prawem gettowym. Tych konfliktów było dużo, najczęściej powodowała je zwyczajna

schen Verwaltung – Personen, die sich für die Arbeit fernab vom Getto einschrieben und bis dato gezwungenermaßen erwerbslos blieben, einen Teil ihres Lohns ihrer im Getto verbliebenen Familie überweisen, was für viele einen entscheidenden Anreiz für die Arbeit in der Ferne darstellte. Mit der Zeit fing man an, auch solche Personen zu den Arbeitsmaßnahmen zu entsenden, die in Konflikt mit dem im Getto geltenden Recht geraten waren. Delikte häuften sich und hatten regelmäßig schlicht und ergreifend den Kampf um Güter, ums Überleben, um den Unterhalt für sich und die nächsten Familienmitglieder zum Grund. Die zu den Gettos durchdringenden Nachrichten von den tatsächlichen Arbeitsverhältnissen wirkten gleichwohl entmutigend auf potentielle Arbeitswillige. Um überhaupt eine gemäß den Plänen der deutschen Verwaltung genügend große Gruppe für den Abtransport zur Arbeit bereitstellen zu können, griff der jüdische Ordnungsdienst auf Straßenrazzien unter den Bewohnern des Gettos zurück. Die erste Bekanntmachung über die Einberufung von Männern zur auswärtigen Arbeit wurde an den Mauern des Litzmannstädter Gettos am 19. November 1940 veröffentlicht. Der erste Registrierungstermin wurde für den 24. November in der Ambulanz des Krankenhauses an der ul. Łagiewnicka angesetzt. Erscheinen musste man mit einem Personalausweis, einer Geburtsurkunde und einem Versicherungsbuch. Vor der Abfahrt wurden die Juden aus dem ersten sowie jedem weiteren Transport aus dem jüdischen Getto heraus in die Zentrale Haftanstalt an der ul. Czarnieckiego verbracht. In anderen Gettos wurden als Versammlungsort z. B. Synagogen bestimmt. Dort stellten sich die Männer der ärztlichen Kommission, die beispielsweise im Getto Litzmannstadt aus lokalen jüdischen Ärzten bestand und die Aufgabe hatte, den körperlichen Zustand der Gemusterten und ihre Tauglichkeit für Erdarbeiten zu bewerten. Die Juden wurden zunächst verpflichtet, sich unmittelbar nach dem Erhalt der Bescheinigung über die Anwerbung zur Arbeit und einer Anweisung über die Notwendigkeit der Mitnahme von warmer Kleidung und Schuhen für die Abreise zu stellen. Der erste Transport von 638 Juden aus dem Getto Litzmannstadt zu den Lagern der RAB fuhr am 10. Dezember 1940 vom Bahnhof Radegast ab und gelangte nach einer die ganze Nacht dauernden Fahrt zur Entladestation in Sternberg (Torzym) (vgl. Lager 10 und 11). Über die gesamte Strecke wurde der Konvoi vom 132. Polizeibataillon begleitet. Insgesamt wurden in die Lager der RAB nach vorsichtigen Schätzungen über 10.000 Personen deportiert.

Die schrittweise Vernichtung durch Arbeit stellte einen Grundbestandteil des Lebens im Lager dar. Die Gefangenen wurden bei der Vorbereitung zum

walka o byt, o przetrwanie, o utrzymanie siebie i najbliższych członków rodzin przy życiu. Z czasem dochodzące do gett wiadomości o rzeczywistych warunkach panujących w obozach zmniejszyły liczbę ochotników do wyjazdu. W celu zgromadzenia odpowiedniej liczby osób zaplanowanych przez administrację niemiecką do wywiezienia na roboty, Żydowska Służba Porządkowa, tj. policja żydowska (Ordnungsdienst), przeprowadzała obławy uliczne na mieszkańców gett. Pierwsze obwieszczenie o naborze mężczyzn do wyjazdu, umieszczono na murach getta łódzkiego 19 listopada 1940 r. Zaś pierwsza rejestracja wyznaczona została na 24 listopada w ambulatorium szpitala przy ul. Łagiewnickiej. Najpierw Żydzi otrzymywali werbunek do pracy oraz instrukcję o konieczności zabrania ze sobą ciepłej odzieży i butów, po czym zobowiązani byli stawić się natychmiast na wyjazd. Każdy stawić się miał z dowodem osobistym, świadectwem urodzenia i książeczką ubezpieczeniową. Przed wyjazdem osadzano przyszłych robotników w Centralnym Więzieniu w Łodzi przy ul. Czarnieckiego. W innych gettach na miejsca zbiórki wyznaczano np. synagogi. Wszyscy stawali też przed komisją lekarską, złożoną często, jak na przykład w getcie łódzkim, z miejscowych lekarzy żydowskich, oceniających kondycję fizyczną i przydatność do prac ziemnych. Pierwszy transport 638 Żydów z getta łódzkiego do obozów RAB odszedł 10 grudnia 1940 r. z dworca na Radogoszczu. Po całonocnej podróży transport konwojowany przez policjantów z batalionu nr 132 dotarł do stacji rozładunkowej w Torzymiu (por. obozy nr 10 i 11). Przyjmuje się, że łącznie do 24 obozów RAB deportowano co najmniej 10 000 osób.

Wyniszczająca praca stanowiła podstawowy element życia w obozie. Więźniów zatrudniano przy robotach przygotowujących zaplecze budowy autostrady (np. układaniu torów kolejki wąskotorowej do przeładunku materiałów budowlanych), pracach niwelacyjnych, kładzeniu fundamentów pod projektowane wiadukty, przy budowie przepustów czy usuwaniu czarnoziemu z pasa autostrady. Robotnicy pracowali po kilkanaście godzin dziennie – od świtu do zmierzchu, bez względu na warunki atmosferyczne, przy czym na miejsce pracy musieli dotrzeć, a potem do niego wrócić, ze znacznie oddalonego obozu.

Wszystkie roboty na budowie – proste, ale wymagające dużego wysiłku fizycznego – wykonywano w morderczym tempie, któremu towarzyszyło brutalne traktowanie więźniów i terror. Więźniowie często nie posiadali odpowiednich umiejętności do wykonywanych prac, co skutkowało ‘słabymi wynikami’ w stosunku do zaplanowanych robót. Głównym środkiem mającym zwiększyć wydajność pracy więźniów było bicie. Gnębiono ich także karami regulaminowymi: chłostą lub pozbawieniem pożywienia. Ostatecz-

Autobahnbau (z.B. dem Verlegen von Gleisen für die Schmalspurbahn zum Umschlag von Baumaterialien), Planierungsarbeiten, dem Aufbau von Fundamenten für geplante Talbrücken, dem Bau von Durchlässen und der Räumung und Aufschichtung von Mutterboden von der Autobahntrasse eingesetzt. Ungeachtet der Witterung dauerte die Arbeit deutlich länger als zehn Stunden täglich – von der Morgen- bis zur Abenddämmerung, wobei die Arbeiter zu den Baustellen von teilweise weit entfernten Lagern gelangten und dorthin wieder zurückkehren mussten. Die kräfteraubenden Bauarbeiten wurden in einem mörderischen Tempo durchgeführt und kennzeichneten sich durch eine brutale Behandlung der unqualifizierten, oft sehr jungen oder alten, körperliche Arbeit teilweise überhaupt nicht gewohnten gefangenen Arbeitskräfte, durch ihre Aufseher aus. Der Terror nahm weiter zu, wenn die Ergebnisse der Arbeit hinter den Bauplanungen zurückblieben. Als Hauptmittel zur Steigerung der Arbeitseffizienz der Gefangenen wurden Schläge eingesetzt. Man drangsalierte sie auch mit verschiedenen Ordnungsstrafen, wie Prügel und Lebensmittelentzug. Im Endeffekt waren sie gänzlich der Willkür der Lagerbelegschaft ausgesetzt. Die Leistungen der Gefangenen – der billigsten Arbeitskraft schlechthin – brachte deutschen Unternehmen enorme Gewinne. Wie festgestellt wurde, waren mindestens 34 private Firmen am Bau der Autobahn beteiligt, die oftmals untereinander um den Zuschlag für die Durchführung verschiedener Bauvorhaben konkurrierten. Sie waren alleine um die Sicherung der eigenen Interessen bemüht, und nahmen auf die Unterbringung, Versorgung und den Gesundheitszustand der Gefangenen nur dann Rücksicht, wenn die termingerechte Erfüllung ihrer Aufträge auf dem Spiel stand. Die Aufsicht über die jüdischen Gefangenen hatte die Lagerbelegschaft der Baufirmen. Die Leitung eines jeden Lagers mit im Schnitt zwischen 200 und 300 Inhaftierten oblag dem Lagerführer, dem ebenfalls die Mitglieder der Wach- und Schließgesellschaft unterstanden. Verbindungsmann zwischen dem Lagerführer und den Gefangenen war stets der „Judenälteste“.

Eine Reihe von Richtlinien des Reichsstatthalters im Reichsgau Wartheland zur Bestimmung von Unterbringungskosten, Kleidungs- und Schuhzuteilung, Ernährungsnormen, dem Transport ins Lager und der Arbeitsvergütung regelte Modalitäten der Beschäftigung der Gefangenen. Als Wohnräume dienten den Gefangenen Holzbaracken aus Fertigbauelementen (nach der Auflösung eines Lagers wurden sie regelmäßig auseinandergenommen und an einem anderen Ort wieder aufgebaut). Umfriedet wurden die Lager von einem Zaun mit Stacheldraht. Der zweite Teil des Lagers war für die Belegschaft

nie więźniowie byli całkowicie zależni od samowoli załogi obozowej. Ich praca – najtańsza siła robocza – przysparzała olbrzymich dochodów prywatnym przedsiębiorstwom niemieckim, które niejednokrotnie rywalizowały między sobą w otrzymywaniu zleceń na realizację różnego rodzaju zadań budowlanych. Jak ustalono, co najmniej 34 firmy zaangażowane przy budowie autostrady starały się głównie o zabezpieczenie własnych interesów, nie troszcząc się przy tym o stan zakwaterowania, wyżywienie czy stan zdrowotny więźniów. Firmy te wykazywały się aktywnością dopiero wówczas, gdy zagrożony został termin realizacji prac budowlanych. Dozór nad więźniami sprawowała załoga obozowa. Na czele każdego obozu, liczącego przeciętnie od 200 do 300 więźniów, stał komendant (Lagerführer), któremu podlegali również członkowie Towarzystwa Ochrony i Dozoru Mienia (Wach- und Schliessgesellschaft). Łącznikiem pomiędzy komendantem obozu a więźniami był Starszy Żydów (Judenälteste).

Sposób zatrudnienia więźniów ustalało szereg wytycznych wydanych przez urząd Namiestnika Rzeszy w Kraju Warty, które regulowały sprawy kosztów zakwaterowania, przydziału odzieży, obuwia, norm żywieniowych, transportu do obozu i wynagrodzenia za pracę. Za pomieszczenia mieszkalne służyły więźniom drewniane baraki, stawiane z gotowych elementów (po likwidacji obozu najczęściej je rozbierano i przenoszono w inne miejsce). Otoczone one były ogrodzeniem z drutów kolczastych. Drugą część obozu przeznaczano dla załogi obozowej. W tej części znajdowała się kuchnia (oddzielna dla więźniów i dla personelu wartowniczego) oraz jadalnia, pomieszczenia dla załogi i administracji obozu. Centralną część obozu zajmował plac apelowy. Warunki życia w baraku tak wspomina jeden z byłych więźniów: „W barakach znajdowały się zbite z drewna trzypiętrowe łóżka. Były w nich sienniki ze słomą. Przykrywaliśmy się kocami”. W barakach panował dokuczliwy chłód, wynikający z braku przydziału opału. Dotkliwą formą pośredniej eksterminacji więźniów było ich powolne głodzenie. W obozach obowiązywały następujące tygodniowe normy żywieniowe: 250 g mięsa końskiego (często też owczej padliny), 100 g tłuszczu i 2250 g chleba, dowolnie uszczuplane przez kierownictwo. W praktyce oznaczało to nieznośne uczucie ciągłego głodu. W poszukiwaniu jedzenia więźniowie oddalali się z miejsca pracy, jednakże każde takie oddalenie czy też ucieczka z obozu zakończona ujęciem zbiega kończyła się dla niego śmiercią przez powieszenie. Egzekucje przeprowadzano publicznie, a ich świadkami byli nie tylko wszyscy więźniowie obozu, ale często także Żydzi doprowadzani na miejsce egzekucji z innych pobliskich obozów. Najczęściej wykonywano je na specjalnie w tym celu zbudowanych szubienicach, jak trójramienna szubienica na Stadionie Miejskim w Po-

vorgesehen. Es befand sich dort eine Küche (getrennt für die Gefangenen und das Wachpersonal), ein Speisesaal, Quartiere für die Lagerbelegschaft und -verwaltung. Den zentralen Teil nahm ein Appellplatz ein. Über die Lebensbedingungen in den Baracken berichtete einer der ehemaligen Gefangenen: „In den Baracken standen aus Holzbrettern zusammengezimmerte Dreier-Etagenbetten mit Strohsäcken. Wir hüllten uns in Decken ein". In den Baracken herrschte klirrende Kälte, da die Zuteilung von Heizmaterial regelmäßig ausblieb. Eine besonders empfindliche Form der mittelbaren Vernichtung der Insassen bestand darin, sie langsam verhungern zu lassen. In den Lagern waren folgende wöchentliche Rationen vorgesehen: 250 g Pferdefleisch (oftmals auch Lammkadaver), 100 g Fett und 2250 g Brot, die von der Lagerleitung nach Belieben gekürzt werden konnten. In der Praxis bedeutete dies ein ständiges unerträgliches Hungergefühl. Auf der Suche nach Nahrung entfernten sich die Gefangenen von ihren Arbeitsplätzen, jedoch endete jeder erfolglose Versuch der Gefangenen, sich unerlaubt zu entfernen oder auch die Flucht zu ergreifen – man fahndete nach ihnen in solchen Fällen mit Steckbriefen – mit deren Tod durch Erhängung. Durchgeführt wurden die Hinrichtungen öffentlich vor den Augen aller Gefangenen im Lager, aber auch von Juden aus benachbarten Lagern, die eigens zur Hinrichtung vorbeigebracht wurden. Meistens vollstreckte man die Todesstrafe an speziell für diesen Anlass errichteten Galgen – auf dem städtischen Stadion in Posen etwa stellte man eine Variante mit drei Armen auf. Diese Maßnahmen sollten die Gefangenen von jeglichen Fluchtversuchen aus dem Lager abschrecken. Die Hungersnot und die mit ihr einhergehende generelle Schwächung der Gefangenen führten in Verbindung mit der erschöpfenden Arbeit, dem allgegenwärtigen, aus katastrophalen sanitären und hygienischen Bedingungen resultierenden Schmutz zu einem Anstieg von Erkrankungen unter Insassen, insbesondere an Ansteckungskrankheiten. In allen Lagern verzeichnete man Fälle von Lazarettfieber, Magen-Darm-Erkrankungen und Tuberkulose. Tödliche Arbeitsunfälle kamen regelmäßig vor, Arbeitsschutzbestimmungen gab es nicht.

Gefangene aus den RAB-Lagern in Großpolen, die wegen Krankheit, Gebrechen und körperlicher Auslaugung arbeitsunfähig wurden und denen man jede elementare medizinische Fürsorge versagte, wurden ins Vernichtungslager Kulmhof in Chełmno nad Nerem verbracht und an ihre Stelle fuhr man weitere Gefangenentransporte ein. Besonders bedrückend war für die jüdischen Inhaftierten der Mangel an entsprechender Kleidung und Schuhwerk. In den Lagern sah man keine einheitliche Bekleidung der Gefangenen vor. Die von znaniu. Miały one odstraszać więźniów od podejmowania prób ucieczek z obozu. Głód, powodujący ogólne osłabienie organizmu, w połączeniu z wyczerpującą pracą i katastrofalnymi warunkami sanitarnymi, przyczynił się do wzrostu zachorowań więźniów, przede wszystkim na choroby zakaźne. We wszystkich obozach odnotowano przypadki duru plamistego, chorób układu pokarmowego, gruźlicy. Więźniowie byli także ofiarami wypadków śmiertelnych podczas pracy, bowiem żadne urzędowe wytyczne nie regulowały kwestii bezpieczeństwa pracy.

Niezdolnych do pracy z powodu choroby, kalectwa lub fizycznego wyniszczenia, a przy tym pozbawionych elementarnej opieki lekarskiej więźniów wywożono do obozu zagłady Kulmhof, a na ich miejsce przywożono kolejne transporty więźniów. Oprócz głodu w szczególny sposób doskwierał więźniom brak właściwej odzieży i obuwia. Nie obowiązywał ujednolicony ubiór więźnia. Odzież prywatna nie odpowiadała potrzebom pracy ani zmiennym warunkom atmosferycznym i szybko ulegała zniszczeniu. Do obozów dostarczano m.in. odzież po zamordowanych Żydach w obozie Kulmhof, była ona jednak stara i w znacznym stopniu zużyta. Niedobór odzieży starały się uzupełniać rodziny, posyłając swoim bliskim brakujące części ubioru. Liczne rewizje przeprowadzane w miejscach zakwaterowania pozbawiały jednak więźniów części odzieży i bielizny, które były często rekwirowane. Z czasem zresztą również tej formy pomocy więźniowie zostali pozbawieni, gdyż wprowadzono blokadę pocztową, zakazującą m.in. ekspediowania paczek do obozów. W początkowym okresie Żydzi otrzymywali minimalne zryczałtowane wynagrodzenie za swą pracę, które nie przekraczało 30 fenigów za godzinę. Po potrąceniu kosztów za wyżywienie i zakwaterowanie mieli oni otrzymać tzw. kieszonkowe, którego jednak najczęściej w ogóle nie wypłacano. W roku 1942 zerwano i z tą fikcją. Przyjęto zasadę: „Żydowskie siły robocze nie otrzymują wynagrodzenia". Odtąd przedsiębiorstwa niemieckie zatrudniające Żydów zobowiązane były jedynie do wpłacenia na rzecz getta łódzkiego zryczałtowanej opłaty za każdego zatrudnionego więźnia.

Przedłużający się i niepomyślny dla Trzeciej Rzeszy przebieg działań wojennych na froncie wschodnim, a także znaczne koszty budowy autostrady spowodowały, że władze niemieckie odstąpiły w roku 1942 od dalszych robót. Najpierw prace wstrzymano, a następnie przystąpiono do całkowitej likwidacji przedsięwzięcia. Więźniowie wywiezieni zostali do innych obozów pracy. I tak np. 423 więźniów z obozów RAB Jezioro Łagowskie, Jezioro Długie i Pożrzadło skierowano do pracy na lotnisku w Krzesinach (por. obóz nr 37). Więźniowie z obozu w Żabikowie (por. obóz nr 33) deportowani zostali do Kostrzyńskiej Fabryki

ihnen mitgebrachte Kleidung entsprach weder den Arbeitsanforderungen noch vermochte sie die Inhaftierten vor der Witterung, der diese stets ausgesetzt waren, zu schützen; der Verschleiß der mitgebrachten Kleidung trat daher besonders schnell ein. Die Lager wurden u. a. mit den Anziehsachen der in Kulmhof ermordeten Juden beliefert, jedoch waren diese grundsätzlich alt und größtenteils sehr verbraucht. Die Bekleidungsengpässe unter den Gefangenen versuchten deren Familien zu überbrücken, indem sie ihren Nächsten mit Mühe angeschaffte Kleidungsstücke zusandten. Zahlreiche Durchsuchungen in den Gefangenenquartieren führten jedoch manchmal dazu, dass den Inhaftierten Teile ihrer Kleidung und Unterwäsche beschlagnahmt und wieder weggenommen wurden. Auch dieser Form der Unterstützung wurden die Insassen jedoch nach kurzer Zeit beraubt, als man eine Postsperre einführte, die u. a. ein Verbot der Zusendung von Paketen an die Lager mit sich brachte. Anfänglich erhielten Juden einen pauschalierten Mindestlohn für ihre Arbeit, der 30 Pfennig die Stunde nicht überschritt. Nach Aufrechnung der Unterhalts- und Versorgungskosten sollten Sie ein sog. Taschengeld erhalten, welches Ihnen oftmals nicht ausgezahlt wurde. Schließlich verabschiedete man sich 1942 auch von dieser fiktiven Lösung. Eingeführt wurde stattdessen der Grundsatz: „Jüdische Arbeitskräfte erhalten keinen Lohn". Deutsche Unternehmen, die jüdische Arbeiter einstellten, wurden lediglich zur Entrichtung eines Pauschalbetrags an das Getto Litzmannstadt für jeden beschäftigten Gefangenen verpflichtet.

Der sich hinziehende und für das dritte Reich ungünstige Kriegsverlauf an der Ostfront sowie die beachtlichen Kosten des Autobahnbaus führten zur als vorläufig betrachteten Einstellung des Autobahnprojekts durch die nationalsozialistische Staatsleitung. Zunächst stellte man die Arbeiten ein, um das Vorhaben mit der Zeit gänzlich aufzulösen. Die Juden wurden in andere Arbeitslager abtransportiert. So verlegte man z. B. 423 Gefangene aus den RAB-Lagern Grunow bei Wutschdorf („Lagower See"), Kreuzsee und Spiegelberg nach Kreising zur Arbeit am dortigen Flughafen (vgl. Lager 37) und die Insassen des Lagers Poggenburg in Żabikowo (vgl. Lager 33) zur Arbeit in der Küstriner (Kostrzyn) Kunstfaserfabrik sowie nach Brieskow-Finkenheerd in den Tagebau und zum Ausbau des Märkischen Elektrizitätswerkes (vgl. Lager Brieskow-Finkenheerd). Ins Küstriner Lager deportierte man ebenfalls die Insassen des RAB in Bolewice (vgl. Lager 25). Spätesten, am 13. Januar 1943 verlegte man eine 15-köpfige Gefangenengruppe aus dem Lager Deutschhöhe bei Przychodzko (vgl. Lager 23) ins Lager in Kolmar. Sie alle waren am Rande des totalen körperlichen Zusammenbruchs. In den neuen Lagern blieben sie jedoch nicht lange. Auf Befehl des Reichsführers SS und Chefs der Deutschen Polizei Heinrich Himmler vom 9. August 1943 wurden alle verbliebenen jüdischen Gefangenen der Zwangsarbeitslager in Großpolen und Brandenburg in das Konzentrationslager Auschwitz-Birkenau deportiert.

Die Baracken der Gefangenen aus den RAB-Lagern wurden größtenteils auseinandergenommen. Es überdauerten einige Fundamente und, die entlang der gesamten Autobahn zerstreuten Bauspuren, Landschaftseinschnitte in Form der Autobahntrasse, Aufschüttungen, Dämme, Gräben, zusammengetragener Mutterboden in Form von Wällen, Widerlager unvollendeter Brücken und andere Relikte aus Beton, deren Bau viele Menschen das Leben kostete, und die größtenteils erst im Laufe der letzten 25 Jahre durch den Bau der heutigen Autobahn 2 auf der schon damals vorgesehenen Trasse verschwanden. Die Gebeine zahlreicher Opfer liegen bis heute entlang dieser Autobahntrasse.

Włókien Sztucznych i kopalni węgla brunatnego Brieskow-Finkenheerd (por. obóz Brieskow-Finkenheerd). Więźniów obozu RAB w Bolewicach (por. obóz nr 25) przetransportowano do obozu w Kostrzynie nad Odrą. Najpóźniej, bo 13 stycznia 1943 r. skierowano 15-osobową grupę więźniów z obozu w Przychodzku (por. obóz nr 23) do obozu w Chodzieży. Wszyscy ci więźniowie znajdowali się w stanie skrajnego wyczerpania i w nowych obozach nie przebywali zbyt długo. Na mocy rozkazu Dowódcy SS i Policji, Heinricha Himmlera z 9 sierpnia 1943 r. wszyscy pozostali żydowscy więźniowie obozów pracy przymusowej w Wielkopolsce i Brandenburgii zostali deportowani do obozu koncentracyjnego KL Auschwitz-Birkenau.

Baraki więźniów obozów RAB zostały w większości rozebrane. Ocalały jedynie części fundamentów oraz rozrzucone wzdłuż autostrady ślady prac budowlanych, zmieniony krajobraz, fragmenty nasypów, wykopy, filary niedokończonych wiaduktów, żelbetonowe urządzenia, konstrukcje, których budowa pochłonęła ludzkie istnienia. Większość z tych śladów zniknęła dopiero w ciągu ostatnich 25 lat w wyniku budowy na wcześniej zaplanowanej trasie obecnej autostrady A2. Po dziś dzień szczątki wielu ludzkich ofiar pozostają na tym szlaku, w lasach lub betonowych elementach budowanej wówczas autostrady.

MULTIPERSPEKTIVITÄT UND QUELLENLAGE

▶ In den folgenden Kapiteln werden 37 einzelne Autobahnarbeitslager entlang der Baustelle zwischen Frankfurt (Oder) und Poznań von West nach Ost dargestellt.

Zu einigen konnten sehr viele, zu anderen wiederum nur sehr wenige Informationen gefunden werden. Die Informationssplitter aus den unterschiedlichsten Quellen spiegeln gleichzeitig eine Vielzahl von Sichtweisen auf das Geschehen wider. Es wird der Versuch gewagt, sie zur Beschreibung der einzelnen Lager größtenteils unkommentiert zu verwenden, wobei auch offensichtliche Widersprüche, die sich aus den spezifischen Perspektiven ergeben, nicht immer aufgelöst werden.

Im Einzelnen sind das:
- Deutsche Verwaltungsakten aus dem Nationalsozialismus. Einige dieser Bestände, z.B. des Magistrats Schwiebus und Stammakten sowjetischer Kriegsgefangener der deutschen Wehrmacht, befinden sich in polnischen oder russischen Archiven. Eine herausgehobene Rolle unter den Akten der Täter nehmen die Unterlagen des Generalinspekteurs für das deutsche Straßenverkehrswesen Fritz Todt und die Akten der Reichsautobahndirektion ein. Alleine letztere füllen in den Bundesarchiven in Berlin und Koblenz mehrere Regalmeter, in einem zum Teil schlechten, unvollständigen und ungeordneten Zustand, so wie sie nach einem Bombentreffer im Jahr 1944 eingesammelt worden sind. Sie sind bis heute wissenschaftlich nur ungenügend ausgewertet, gerade im Hinblick auf NS-Zwangsarbeit. Es gibt verschiedene, z.T. in dieser Publikation bereits genannte Indizien, dass das Unternehmen Reichsautobahn über den hier behandelten Rahmen hinaus, ganz entscheidend zur Entwicklung und Struktur der NS-Zwangsarbeit von 1934 bis 1945, zuerst für deutsche, später für nichtdeutsche Zwangsarbeiter, beitrug.

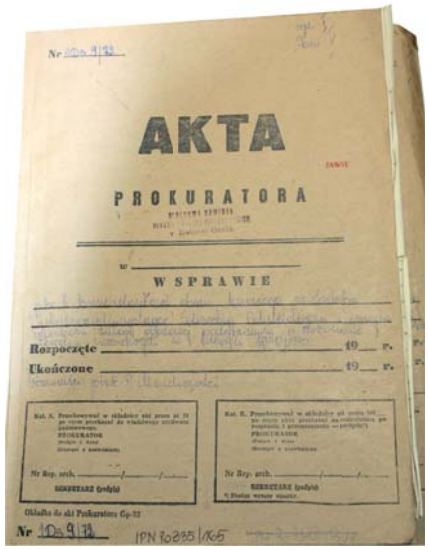
Dennoch sind die einzelnen Reichsautobahnlager in den erhaltenen zentralen Autobahnakten durchschnittlich nur ca. jeweils zwei Mal erwähnt. Die Unterlagen der regionalen Untergliederungen, inbesondere der Bauleitungen Frankfurt an der Oder, Schwiebus (Świebodzin), Neutomischel (Nowy Tomyśl) und Posen (Poznań), denen die lokale Organisation der Lager und der einzelnen Baulose an der Autobahngroßbaustelle unmittel-

WIELOPERSPEKTYWICZNOŚĆ A STAN ŹRÓDEŁ

▶ W następujących rozdziałach przedstawione zostanie 37 obozów pracy przy budowie odcinka autostrady Rzeszy na trasie między Frankfurtem nad Odrą i Poznaniem w kolejności od zachodu na wschód.

Na temat niektórych z nich udało się zebrać znaczną ilość informacji, na temat innych – tylko nieliczne. Odłamki informacji pochodzące z najróżniejszych źródeł odzwierciedlają jednocześnie mnogość spojrzeń na ogół analizowanych tu wydarzeń. Niniejszy tekst stanowi próbę wykorzystania tych źródeł w sposób pozwalający opisać poszczególne obozy najczęściej bez autorskiego komentarza, co wiąże się wszakże z występowaniem różnych, czasem oczywistych i nie zawsze dających się rozwikłać sprzeczności wynikających ze specyfiki tych perspektyw.

Poszczególne kategorie źródeł obejmują:
- Niemieckie akty administracyjne z czasów narodowego socjalizmu.
Niektóre z tych zbiorów, m.in. magistratu miejskiego w Świebodzinie (Schwiebus) czy podstawowe akta sowieckich jeńców wojennych Wehrmachtu znajdują się obecnie w polskich oraz rosyjskich archiwach. Wśród akt sprawców zbrodni szczególne znaczenie przypisuje się dokumentom Generalnego Inspektora ds. Dróg w Rzeszy Fritza Todta oraz dokumentom Dyrekcji Autostrad Rzeszy. Tylko ostatnie z wymienionych wypełniają w federalnych archiwach w Berlinie i Koblencji wiele metrów regałów, przy czym są one w większości w złym stanie, często niekompletne i nieuporządkowane po tym, jak pozbierano je po ataku bombowym 1944 roku. Do dziś nie zostały one dostatecznie zbadane przez naukowców, zwłaszcza pod kątem pracy przymusowej. Istnieją liczne, częściowo omówione już w niniejszej publikacji poszlaki, że przedsiębiorstwo Autostrady Rzeszy w decydującym stopniu przyczyniło się do utworzenia i rozwoju struktur pracy przymusowej na rzecz państwa nazistowskiego w latach 1934-1945. Pierwotnie obejmowała ona Niemców, a następnie cudzoziemców. Mimo to w zachowanych do dziś centralnych aktach dotyczących projektu budowy autostrady poszczególne obozy pracy wymienia się średnio jedynie po 2 razy na dokument. Akta regionalnych placówek, które odpowiadały bezpośrednio za miejscową organizację obozów i po-


AKTA
PROKURATORA
W SPRAWIE
Rozpoczęte ____ 19__ r.
Ukończone ____ 19__ r.
Nr 1Ds 9/72 IPN Bo295/1065

bar unterlag, scheinen verloren zu sein. Ebensowenig vorhanden sind die Akten der involvierten Gestapostellen, denen alle behandelten Lager unterstanden und die wohl 1945 gezielt zur Verschleierung der polizeilichen Verbrechen vernichtet wurden. Nur einzelne Anschreiben der Gestapo finden sich in diversen anderen Beständen deutscher Verwaltungsakten.

- Erinnerungen jüdischer Überlebender

200-300 jüdische Überlebende der Autobahnarbeitslager meldeten sich nach ihrer Befreiung aus verschiedenen Konzentrationslagern beim Internationalen Suchdienst des Roten Kreuzes (ITS) Bad Arolsen. Es ist davon auszugehen, dass dies nahezu alle jüdischen Überlebenden der ca. 10.000 jüdischen Zwangsarbeiter für die Reichsautobahn Frankfurt-Poznań waren, da Haftbescheinigungen, die z.B. für die Emigration praktisch unabdingbar waren, nur von dieser Stelle ausgefertigt werden konnten. Viele von ihnen füllten, meist bereits in den ersten Nachkriegsjahren und ausgesprochen kurz, einen standardisierten Fragebogen über die Autobahnlager, in denen sie eingesetzt waren, aus, über die der ITS damals keinerlei weitere Informationen hatte. Weiterhin liegen vereinzelt ausführlichere spätere Erinnerungen jüdischer Überlebender vor, in einem Fall bereits publiziert[1].

- Erinnerungen sowjetischer Überlebender liegen nicht vor. Das ist nachvollziehbar, da sowjetische Kriegsgefangene und Zwangsarbeiter des Deutschen Reichs von Seiten der sowjetischen Herrschaft einem Kollaborationsvorwurf ausgesetzt waren, was zum Teil bis heute einen biographischen Makel darstellt.

- polnische Erinnerungsberichte

Die polnischen Erinnerungsberichte stellen in sich wiederum sehr unterschiedliche Perspektiven dar. Es handelt sich um Angaben Überlebender der „Arbeitserziehungslager“ die gleichzeitig Autobahnarbeitslager waren, polnischer Zwangsarbeiter, die unmittelbar bei deutschen Baufirmen eingesetzt waren und in diesem Rahmen z.T. Vorarbeiter- und Bewachungsaufgaben für jüdischen wahrnahmen. Diese Berichte sind in ihrer Aussage sehr unterschiedlich. Sie reichen von Berichten, die die Lager als Orte der Zwangsarbeit beschreiben, bis hin zu Berichten, die die Lager als Orte der Vernichtung durch Arbeit darstellen. Diese Berichte sind in ihrer Aussage sehr unterschiedlich. Sie reichen von Berichten, die die Lager als Orte der Zwangsarbeit beschreiben, bis hin zu Berichten, die die Lager als Orte der Vernichtung durch Arbeit darstellen. In einzelnen Abschnitten der Lager, vor allem in den Anfangsmonaten, waren die Bedingungen tatsächlich sehr schlecht, was sich auf die Sterblichkeit auswirkte. Diese Abschnitte sind jedoch nicht repräsentativ für die Lager insgesamt. Die Sterblichkeit in den Lagern war nicht höher als in anderen Lagern der Zwangsarbeit. Die Lager waren keine Orte der Vernichtung durch Arbeit.

- Wspomnienia ocalałych Żydów

Spośród Żydów, którzy przeżyli pracę w obozach budowy autostrady, około 200-300 zgłosiło się po wyzwoleniu z różnych obozów koncentracyjnych do Międzynarodowej Służby Poszukiwań Czerwonego Krzyża w Bad Arolsen. Można przypuszczać, że są to niemal wszyscy ocaleli spośród 10.000 żydowskich robotników przymuszonych do budowy autostrady Rzeszy Frankfurt-Poznań, ponieważ w Bad Arolsen znajdowała się jedyna placówka, w której sporządzano zaświadczenia o internowaniu. Był to dokument praktycznie niezbędny w wielu sprawach, w tym w postępowaniach emigracyjnych. W pierwszych latach powojennych wielu z ocalałych wypełniło standardowy arkusz z pytaniami odnośnie obozów autostradowych, w których wykorzystywano ich do pracy. Arkusz ten wypełniany był najczęściej nadzwyczaj zwięźle, a ITS nie posiadała w tym czasie praktycznie żadnych dodatkowych informacji na temat tych obozów. Gdzieniegdzie odnaleźć można jednak obszerniejsze wspomnienia ocalałych żydowskich robotników przymusowych, które zostały spisane później, a w jednym przypadku nawet już opublikowane[1].

- Brak jest wspomnień obywateli radzieckich, którzy przeżyli pracę przymusową przy budowie tej autostrady. Jest to o tyle zrozumiałe, że pochodzącym z ZSRR robotnikom przymusowym w Trzeciej Rzeszy, podobnie jak pojmanym przez Wehrmacht żołnierzom Armii Czerwonej, władze radzieckie zarzucały kolaborację z wrogiem, co w wielu przypadkach do dzisiaj odciska piętno na biografiach tych osób.

- Polskie wspomnienia. Z kolei polskie wspomnienia tych wydarzeń ukazują bardzo zróżnicowaną perspektywę. Są to z jednej strony relacje ocalałych z tzw. „obozów wychowawczych” czyli obozów pracy przymusowej przy budowie autostrady Rzeszy, z drugiej relacje polskich robotników przymusowych zatrudnionych bezpośrednio przez niemieckie firmy budowlane, którzy pełnili często rolę brygadzistów i dozorców nad pracami robotników żydowskich. Wreszcie istnieją także relacje polskich

sche Zwangsarbeiter hatten, polnischer Zwangsarbeiter, die in der Nachbarschaft der Autobahnlager, z.B. bei deutschen Bauern in Brandenburg in den Grenzen von 1938 (Świecko / Schwetig bis Trzciel / Tirschtiegel) eingesetzt waren, sowie polnischer Anwohner der Autobahnlager im besetzten Großpolen.

Größtenteils entstanden diese Berichte auf Anforderung der volkspolnischen Staatsanwaltschaft, teilweise in verhörähnlichen Situationen, was eine weitere Spezifik darstellt. Zu einem kleineren Teil entstammen sie einer rein privaten Erinnerungsmotivation, vor allem nach 1989. Weiterhin fanden eigene Zeitzeugenbefragungen statt.[2]

- Akten staatsanwaltlicher polnischer Ermittlungen und polnische Publikationen der 1960er bis 1980er Jahre. Sie basieren zu einem großen Teil auf den oben genannten polnischen Berichten. Diese Ermittlungen sind zum Teil bis heute nicht abgeschlossen. Im Rahmen dieser Forschungen entstand eine Zusammenarbeit mit dem Institut des nationalen Gedenkens Poznań zur Lokalisierung der bisher unbekannten Orte der Massengräber des Autobahnarbeitslagers „Arbeitserziehungslager Oderblick“ / Schwetig in Świecko (Siehe Lager 4).

- Akten der in den 1960er Jahren eingestellten westdeutschen staatsanwaltlichen Ermittlungen aus der Bundesarchivaussenstelle in Ludwigsburg konnten für diese Publikation leider nur so weit berücksichtigt werden, wie sie bisher in Sekundärliteratur behandelt wurden.

- Erinnerungen deutscher Überlebender des „Arbeitserziehungslagers Oderblick“ / Schwetig, die u.a. in der Gedenk- und Dokumentationsstätte Opfer politischer Gewaltherrschaft in Frankfurt (Oder), Collegienstr. 10 archiviert sind.

- Erinnerungen deutscher Anwohner der Autobahnlager in Brandenburg in den Grenzen von 1938 (Frankfurt-Güldendorf bis Trzciel). Hier handelt es sich um vereinzelt vorliegende, meist bruchstückhafte Berichte und Auskünfte Güldendorfer Einwohner, sowie Heimatvertriebener aus den 1945 polnisch gewordenen Teilen Brandenburgs. Die Erinnerung nationalsozialistischer Verbrechen spielte lange Zeit in der ansonsten sehr umfangreichen Erinnerungsliteratur der heimatvertriebenen Deutschen nur eine ausgesprochen schwach ausgeprägte Rolle.

Es handelt sich also um die Perspektiven von Tätern, Opfern sowie mehr oder weniger unbeteiligten Menschen aus der Zeit vor und nach 1945, deutscher, polnischer, jüdischer, westeuropäischer oder postsowjetischer Provenienz.

robotników przymusowych pracujących w sąsiedztwie obozów autostradowych, np. u niemieckich gospodarzy ziemskich w Brandenburgii w granicach z 1938 r. (od Świecka po Trzciel), a także polskich mieszkańców terenów sąsiadujących z obozami autostradowymi w okupowanej Wielkopolsce.

Relacje te powstały w większości na żądanie prokuratury w Polsce Ludowej, często w warunkach zbliżonych do przesłuchań. Mniejsza część tego rodzaju wspomnień powstała już głównie po roku 1989 z indywidualnej potrzeby upamiętniania przeszłości. Przeprowadzono również prywatne wywiady ze świadkami historii.[2]

- Akta ze śledztw polskiej prokuratury oraz polskie publikacje z lat 1960–1980. Opierają się one w znacznej mierze na wyżej wymienionych polskich świadectwach. Śledztwa prokuratury po części nie zostały zakończone do dzisiejszego dnia. W ramach niniejszych badań nawiązana została współpraca z poznańską placówką Instytutu Pamięci Narodowej w celu zlokalizowania nieznanych dotąd miejsc masowego pochówku ofiar obozu autostradowego, a zarazem „Wychowawczego Obozu Pracy Oderblick” w Świecku (por. obóz nr 4).

- Akta umorzonego w latach 60. XX wieku śledztwa zachodnioniemieckiego znajdujące się w zamiejscowym ośrodku Archiwum Federalnego w Ludwigsburgu mogły zostać uwzględnione w niniejszej publikacji jedynie w takim zakresie, w jakim omawia je dotychczasowa literatura przedmiotu.

- Wspomnienia niemieckich ofiar „Wychowawczego Obozu Pracy Oderblick” w Świecku, które znajdują się w archiwum Miejsca Pamięci i Dokumentacji „Ofiary reżimu politycznego” (Gedenk- und Dokumentationsstätte „Opfer politischer Gewaltherrschaft” 1930–1945 / 1945–1989), przy ulicy Collegienstr. 10 we Frankfurcie nad Odrą.

- Wspomnienia Niemców mieszkających w sąsiedztwie obozów autostradowych na terenach należących do Brandenburgii do 1945 roku (od Frankfurtu-Güldendorf po Trzciel). W tym wypadku mamy zazwyczaj do czynienia z pojedynczymi, często fragmentarycznymi wspomnieniami mieszkańców Güldendorf oraz osób wypędzonych i wysiedlonych z części Brandenburgii, która w 1945 roku znalazła się w granicach Polski. Wspomnienia dotyczące nazistowskich zbrodni odgrywały w bardzo obszernej skądinąd niemieckiej literaturze dotyczącej wypędzeń zdecydowanie podrzędną rolę.

Mamy zatem do czynienia z perspektywą zarówno sprawców, jak i ofiar, a także osób w mniejszym lub większym stopniu niezaangażowanych w wydarzenia

An den meisten historischen Lagerorten gibt es keine Erinnerungszeichen. Wo sie vorkommen, werden sie dargestellt und diskutiert.

Die allgemeinere Spezifik der Erinnerung an die Autobahnarbeitslager in den drei voneinander zu unterscheidenden Räumen des heutigen Brandenburg (bis 1990 DDR), der Woiwodschaft Lubuskie (bis 1945 ein Teil Brandenburgs) und Großpolens (1939-1945 deutsch besetzt und dem Reich eingegliedert) wird im nachfolgenden Kapitel „Die Erinnerung an Zwangsarbeit zwischen Frankfurt (Oder) und Poznań“ dargestellt.

Die textlichen Informationen werden ergänzt durch historisches und aktuelles Foto- und Kartenmaterial. Das soll dem Leser auch die Möglichkeit geben, die einzelnen Lagerstandorte aufzufinden, zu besuchen und einzuordnen.
Die meisten Lagerstandorte konnten von uns genau lokalisiert werden, in sehr vielen Fällen befinden sich dort bis heute mehr oder weniger ausgeprägt Ruinen und andere topographische Spuren. Diese sind auf den der Autobahn folgenden fortlaufenden Karten mit einem roten Rechteck markiert. Sie sollten, auch wenn sie teilweise in sehr unwegsamen Terrain gelegen sind, mit dieser Hilfe auffindbar sein.

Einige Lagerstandorte konnten bisher noch nicht genau lokalisiert werden. Diese Lagerorte sind auf den Karten durch ein gestricheltes rotes Rechteck gekennzeichnet und entsprechen nicht immer dem tatsächlichen historischen Standort.

Wir hoffen, mit dieser Handreichung eine breite deutsche und polnische Öffentlichkeit zu erreichen, insbesondere Anwohner, Reisende, auch auf der Autobahn, und thematisch Interessierte. Für Rückmeldungen, Kritik und weitere Informationen wären wir sehr dankbar! Die hier vorliegenden Informationen stellen keine abgeschlossenen Forschungen dar. Wir möchten mit ihnen zu einer weiteren lokalen und wissenschaftlichen Beschäftigung anregen.

[1] Moniek Baumzecer: Ich versprach der Mutter heimzukehren. Mein Leben zwischen Radom und Paris, Ostbevern 2013.

[2] Vgl. insbes.: Muzeum Martyrologiczne w Żabikowie (Hg.): Obozy pracy przymusowej dla Żydów w Wielkopolsce. Teil 2, Relacje „Świadków Czasu”, DVD, Luboń 2016.

sprzed i po 1945 r. pochodzenia niemieckiego, polskiego, żydowskiego, zachodnioeuropejskiego oraz postsowieckiego. W większości miejsc, w których znajdowały się obozy nie można dziś odnaleźć żadnych symboli upamiętniających te wydarzenia. Natomiast miejsca, w których znajdują się jakieś znaki pamięci zostały przedstawione i omówione.

Więcej informacji na temat ogólnej charakterystyki pamięci o autostradowych obozach pracy przymusowej położonych na trzech znacząco różniących się od siebie obszarach: obecnej Brandenburgii (do 1990 roku NRD), województwa lubuskiego (do 1945 roku części Brandenburgii) oraz Wielkopolski (w latach 1939–1945 okupowanej przez Niemców i „wcielonej do Rzeszy”) zostanie przedstawionych w rozdziale „Pamięć o pracy przymusowej między Frankfurtem nad Odrą a Poznaniem”.

Informacje zawarte w tekstach zostały uzupełnione o zarówno historyczne, jak i aktualne zdjęcia i mapy. Materiały te mają umożliwić zlokalizowanie, odwiedzenie i przyporządkowanie poszczególnych miejsc, w których znajdowały się niegdyś obozy.

Większość z nich udało nam się precyzyjnie ustalić, ponieważ często do dziś znajdują się w nich mniej lub bardziej widoczne ruiny i inne ślady w topografii terenu. Na zamieszczonych mapach zostały one oznaczone czerwonym prostokątem. Powinno to umożliwić Państwu odnalezienie tych miejsc, mimo że część z nich jest położona dość niewdzięcznie.

Kilku terenów poobozowych nie udało się dotąd precyzyjnie zlokalizować. Te lokalizacje poobozowe zaznaczone są przy pomocy czerwonego przerywanego czworokątu i nie znajdują się w dokładnym miejscu byłego obozu.

Mamy nadzieję, że niniejsza publikacja będzie cieszyć się zainteresowaniem polskich i niemieckich odbiorców, zwłaszcza sąsiadów niegdysiejszych obozów, korzystających z autostrady podróżnych oraz osób zainteresowanych tematem. Będziemy bardzo zobowiązani za wszystkie zgłoszenia, krytyczne uwagi oraz dalsze informacje dotyczące omawianego zagadnienia. Przedstawione tutaj informacje nie wyczerpują tematu. Mamy nadzieję, że zachęcą one badaczy z regionu i spoza niego do dalszej pracy.

[1] Moniek Baumzecer: Ich versprach der Mutter heimzukehren. Mein Leben zwischen Radom und Paris, Ostbevern 2013.

[2] Por.: Muzeum Martyrologiczne w Żabikowie (red.): Obozy pracy przymusowej dla Żydów w Wielkopolsce. Tom 2, Relacje „Świadków Czasu”, DVD, Luboń 2016.

Am ehemaligen Lagerort / Na miejscu byłego obozu Lagower See/Grunow
Foto / Zdj.: Adam Czerneńko

"Vive la Frans (France). MAL (oder/albo MAI) 1942"
Bauminschrift vermutlich entflohener französischer Zwangsarbeiter unweit des Lagers Brätz. / Napis na drzewie niedaleko od Lager Brätz, wykonany prawdopodobnie przez francuskiego robotnika przymusowego, który uciekł.
Foto / Zdj.: Rafał Rzeszuto

LEGENDE / LEGENDA

Autobahn in den 1930ern fertig gestellt / Autostrada oddana do użytku w latach 30. XX wieku

Autobahn in den 1950ern fertig gestellt / Autostrada oddana do użytku w latach 50. XX wieku

Autobahn in den Jahren 2003–2004 fertig gestellt / Autostrada oddana do użytku w latach 2003–2004

Autobahn 2011 fertig gestellt / Autostrada oddana do użytku w 2011 r.

Unvollendeter Autobahnbau in den 1940er Jahren auf einer Trasse, die von der heutigen Autobahn abweicht
Niedokończona budowa autostrady w latach 40. XX wieku na trasie, która różni się od przebiegu dzisiejszej autostrady

Verbliebene Spuren des unvollendeten Autobahnbaus der 1940er / Pozostałe ślady niedokończonej budowy z lat 40. XX wieku

Polnische National- oder deutsche Bundesstrasse (mit Nummer) / Polskie drogi krajowe lub niemieckie drogi federalne (z numerami)

Andere Straße, befestigt / Inne drogi, utwardzone

Andere Straße oder Weg, unbefestigt / Inne ulice i drogi, nieutwardzone

Eisenbahnlinien / Linie kolejowe

Bahnhöfe / Dworce

Kleinere Flüsse / Małe rzeki

23

Autobahnarbeitslager / Autostradowy obóz pracy przymusowej

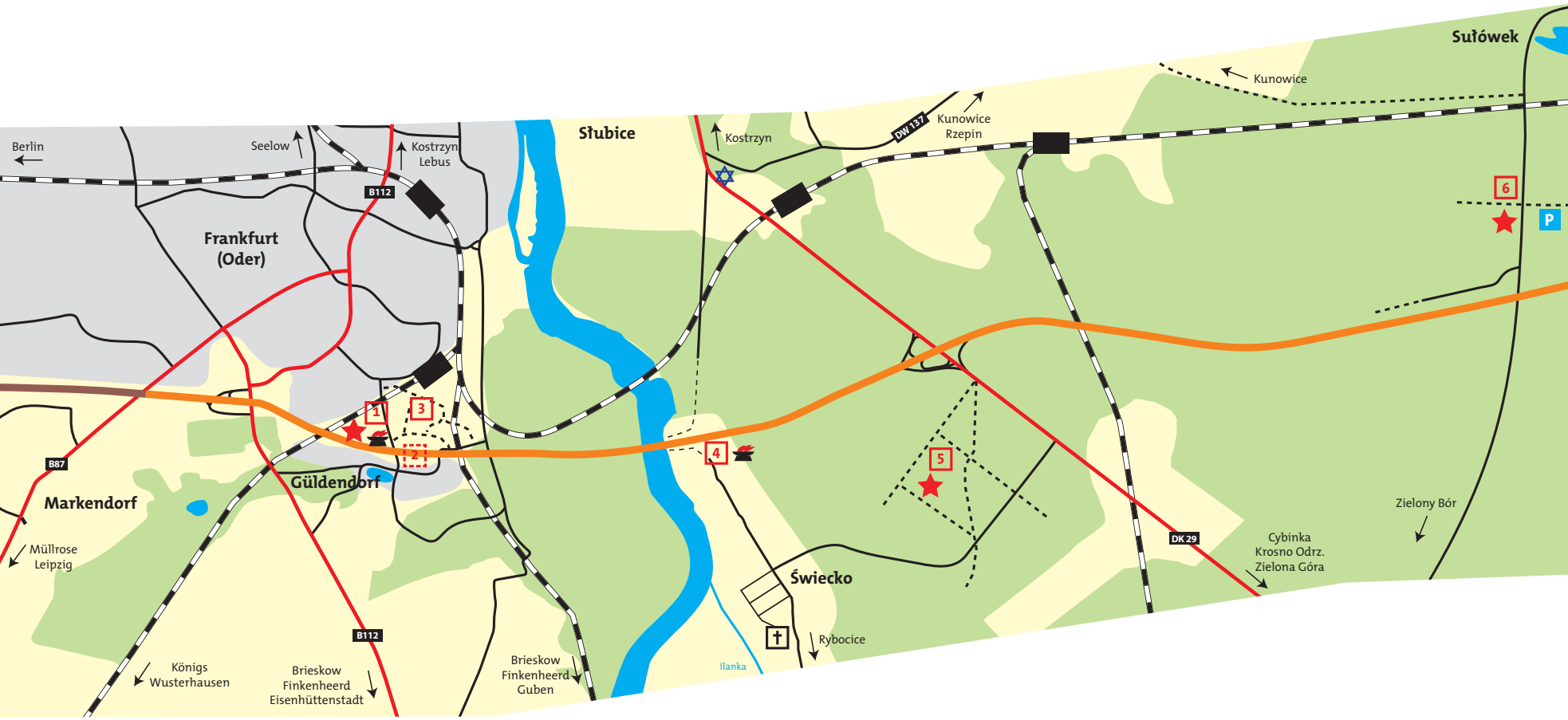
23

Autobahnarbeitslager, dessen genaue Lage unbekannt ist
Autostradowy obóz pracy przymusowej, którego dokładne położenie nie jest znane

Gesicherter oder vermuteter Begräbnisort jüdischer Opfer der Autobahnarbeitslager / Rzeczywiste lub przypuszczalne miejsce pochówku żydowskich ofiar autostradowych obozów pracy

Gesicherter oder vermuteter Begräbnisort sowjetischer Opfer der Autobahnarbeitslager / Rzeczywiste lub przypuszczalne miejsce pochówku radzieckich ofiar autostradowych obozów pracy

Erinnerungszeichen (Gedenkstein / Denkmal / Tafel / Anlage) an Autobahnarbeitslager
Miejsca pamięci (kamień upamiętniający / pomnik / tablica / inna forma upamiętnienia) w miejscach byłych obozów autostradowych


Berlin
Seelow
Kostrzyn
Lebus
B112
Frankfurt
(Oder)
Słubice
Kostrzyn
DW 137
Kunowice
Rzepin
Kunowice
Sułówek
6
P
1
3
2
4
5
B87
Markendorf
Güldendorf
Müllrose
Leipzig
Świecko
Rybocice
DK 29
Cybinka
Krosno Odrz.
Zielona Góra
Zielony Bór
B112
Königs
Wusterhausen
Brieskow
Finkenheerd
Eisenhüttenstadt
Brieskow
Finkenheerd
Guben
Ilanka

1-3 GÜLDENDORF I, II, III

Lage: Zwei dieser Lager befanden sich am nördlichen Ortsrand von Güldendorf, heute jenseits der Autobahn.
Eines davon, vermutlich Güldendorf I, bestand unmittelbar nördlich des Dorffriedhofs, an der Straße nach Frankfurt-Neuberesinchen. Der angrenzende Begräbnisplatz für die Lagertoten ist heute ein Teil des Dorffriedhofs, aber nicht der Teil, der als Mahn- und Erinnerungsort gestaltet ist.

Das zweite Autobahnarbeitslager, vermutlich Güldendorf III, befand sich auf der östlichen Seite dieser Straße, zwischen den unbefestigten Straßen Pferdegasse und Müllerberg, unmittelbar oberhalb eines Sportplatzes. Eines der Lager soll auch den Namen „Schöne Aussicht" getragen haben. Dieses Lager, das spätere Krankenlager, befand sich auf einer Hochebene und verfügte, wenigstens aus der Wachturmperspektive, über eine sehr gute Aussicht über die Autobahnbaustelle und die Oder. Aber der namensgebende Teil des Lagers unmittelbar am Hang wurde zu DDR-Zeiten mehrere Meter tief abgebaggert, zur Anlage des Sportplatzes, der heute nicht mehr in Betrieb ist.
Der Standort des Reichsautobahnlagers Güldendorf II ist unbekannt. Vermutlich befand es sich in der Nähe der beiden anderen Lager.

Stadt Frankfurt an der Oder, Ortsteil Güldendorf, Land Brandenburg

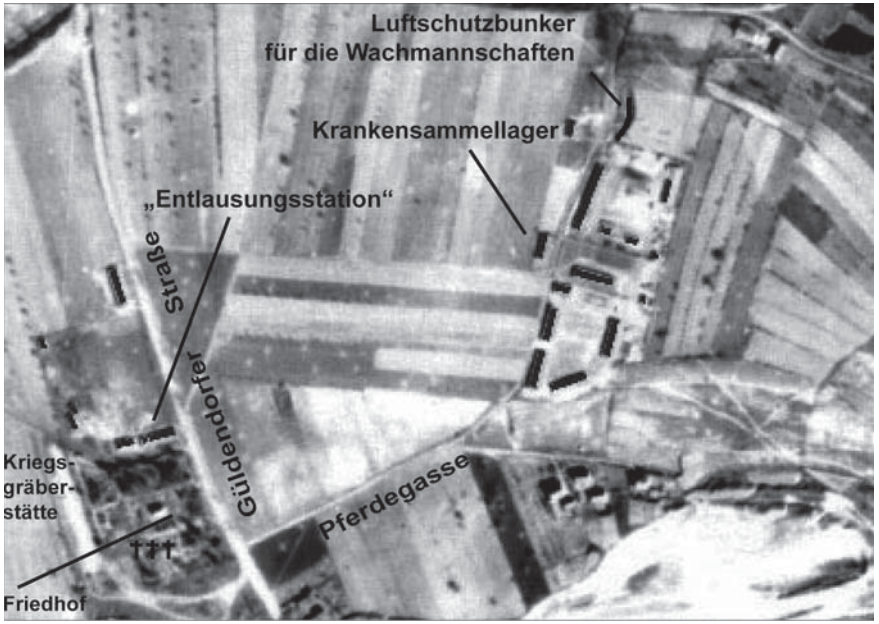
Güldendorf hieß bis zum 5.12.1937 Tzschetzschnow, dann wurde es mit einem historisch nie vorgekommenen Ortsnamen germanisiert, ähnlich vieler Orte im 1939 besetzten Großpolen.

Funktionszeitraum:
Güldendorf I und Güldendorf III von Ende 1940 bis Anfang 1945.
Güldendorf II von Ende 1940 bis Anfang 1942.
Teile der Lager sollen bereits vor 1939 für deutsche Autobahnarbeiter bestanden haben.

Insassen: Für die Phase der intensiven Autobahnbauarbeiten bis Anfang 1942 erinnern Einwohner Güldendorfs vage französische Kriegsgefangene. Sie sollen sich tagsüber frei bewegt haben dürfen. Es ist nicht gesichert, dass sich diese Erinnerungen tatsächlich auf die drei Autobahnlager beziehen. Aber eine Belegung mit Juden zu dieser Zeit ist sehr unwahrscheinlich. Nicht nur, dass kein Anwohner ein Judenlager erinnert, kein überlebender jüdischer Zwangsarbeiter Güldendorf erinnert, und Güldendorf weder in der Ghettochronik, noch in den erhaltenen Verwaltungsakten von Litzmannstadt auftaucht, sondern auch die damals bestehenden Vorbehalte gegen einen Einsatz von Juden außerhalb Polens sind zu bedenken (vgl. Kapitel Geschichte des Reichsautobahnbaus und der Rekrutierung jüdischer Arbeiter in Großpolen). Das westlichste Autobahn-

Güldendorf I	
Anzahl und Art der Baracken Liczba i rodzaj baraków	4 Mannschaftsbaracken / 4 baraki grupowe 1 Wirtschaftsbaracke (Küche, Kantine, Büro) / 1 barak gospodarczy (kuchnia, kantyna, biuro) 1 Waschbaracke / 1 barak sanitarny 1 Abort / 1 latryna 1 weiteres Gebäude / 1 inny budynek
Lagerführer / Komendant	Windgassen, Unterführer Weinstein / podkomendant Weinstein
Vorhandene Plätze / Ilość miejsc	288
Belegung / Ilość więźniów (05.4.1942)	-
Belegung / Ilość więźniów (15.4.1942)	-
Belegung / Ilość więźniów (25.4.1942)	117
Bemerkungen / Uwagi	Durchgangslager für sowjetische Russen / Obóz przejściowy dla Rosjan radzieckich

Bundesarchiv R 4602/394, Blatt/karty 45-52[1]



Deutsches Luftbild von April 1945 / Niemieckie zdjęcie lotnicze z kwietnia 1945 r.
Bildarchiv des Herder-Institut Marburg, bearb. von Arne Bischoff / Archiwum fotograficzne Instytutu Herdera w Marburgu, opr. przez Arne Bischoffa

1-3 GÜLDENDORF I, II, III

Güldendorf II	
Anzahl und Art der Baracken Liczba i rodzaj baraków	1 1/2 Mannschaftsbaracken / 1 1/2 baraki grupowe 1 Abort / 1 latryna
Lagerführer / Komendant	Windgassen
Vorhandene Plätze / Ilość miejsc	108
Belegung / Ilość więźniów (05.4.1942)	-
Belegung / Ilość więźniów (15.4.1942)	-
Belegung / Ilość więźniów (25.4.1942)	-
Bemerkungen / Uwagi	1 Mannschaftsbaracke, 1 Wirtschaftsbaracke und eine Waschbaracke abgebaut für Finkenheerd / 1 barak grupowy, 1 barak gospodarczy i jeden sanitarny rozmontowany dla Finkenheerd

Bundesarchiv R 4602/394, Blatt/karty 45-52[1]

Güldendorf III	
Anzahl und Art der Baracken Liczba i rodzaj baraków	4 Mannschaftsbaracken / 4 baraki grupowe 1 Wirtschaftsbaracke (Küche, Kantine, Büro) / 1 barak gospodarczy (kuchnia, kantyna, biuro) 1 Waschbaracke / 1 barak sanitarny 1 Abort / 1 latryna 2 weitere Gebäude / 2 inne budynki
Lagerführer / Komendant	Windgassen, Unterführer / podkomendant Krüger II
Vorhandene Plätze / Ilość miejsc	288
Belegung / Ilość więźniów (05.4.1942)	74
Belegung / Ilość więźniów (15.4.1942)	50
Belegung / Ilość więźniów (25.4.1942)	765 (sic!)
Bemerkungen / Uwagi	Durchgangslager / Obóz przejściowy

Bundesarchiv R 4602/394, Blatt/karty 45-52[1]

arbeitslager in dem 1940 und 1941 gesichert polnische Juden interniert waren und Autobahnbauarbeiten verrichteten, war das Lager Reppen (vgl. dort, Lager 7), das sich damals allerdings immer noch im Inneren Brandenburgs befand.

Ab Anfang 1942 waren in den Lagern Güldendorf I und Güldendorf III zivile, aus Polen und der Sowjetunion verschleppte Zwangsarbeiter, also keine kriegsgefangenen Soldaten, untergebracht, auch Schwangere und viele Kinder. Diese zwei Lager fungierten folgend als „Entlausungsstation“ und Krankensammellager.

Möglicherweise waren aber 1942 auch für einige Monate sowjetische Kriegsgefangene hier untergebracht, und die Umwidmung zum Krankensammellager erfolgte etwas später.

Sichtbare topographische Spuren: Keinerlei materielle Spuren der Lager vorhanden.
Auf dem Gelände des Lagers Güldendorf III ist ein Schutzbunker erhalten.

Erinnerungszeichen: Gedenkstein auf dem Dorffriedhof Güldendorf.

Krankensammellager waren zentrale Einrichtungen der Landesarbeitsämter für zivile ausländische Zwangsarbeiter. In sie wurden nicht mehr arbeitsfähige, in den Augen der deutschen Behörden also wertlose, zivile Zwangsarbeiter eingewiesen, zu denen auch Schwangere und Kleinkinder gehörten. Man bezeichnet sie auch als Sterbelager.

Damit hätten die nach Einstellung des Autobahnbaus weiterbestehenden, und wahrscheinlich weiterhin der Reichsautobahndirektion gehörenden Güldendorfer Lager eine zentrale Funktion für das Funktionieren der Zwangsarbeit Zivilgefangener im Regierungsbezirk Frankfurt erhalten, vergleichbar zwei weiteren zentralen Lagern an den Frankfurter Stadträndern: Das Lager Schwetig, das ebenfalls zum Unternehmen Reichsautobahn gehörte, diente als zentrales Straflager zur Disziplinierung der Zwangsarbeiterschaft der Region. Das Lager Booßen wiederum wurde als zentrales Verteillager für zivile Zwangsarbeiter aus der Sowjetunion angelegt, und funktionierte gewissermaßen wie ein Sklavenmarkt für die Arbeitgeber der Region[2].

Die Angaben zur Weiternutzung der Autobahnarbeitslager Güldendorf I und Güldendorf III als „Entlausungsstation“ und Krankensammellager für zivile Zwangsarbeiter aus Polen und der Sowjetunion stammen aus anonymen Informationen von Güldendorfer Anwohnern der Lager, die der Ortschronist Arne Bischoff in den 2000er und der in den 1990er Jahren verstorbene Frankfurter Lokalforscher Horst Joachim in den 1970er Jahren sammelten. Als Joachim in den frühen 1970er Jahren zu diesen Lagern forschte, konnte er auch offensichtlich noch Friedhofsakten einsehen, die heute nicht mehr vorhanden sind.
Demnach sind alleine vom 1.1.1943 bis 2.6.1944 281 Lagerinsassen verstorben, darunter ein fünf Monate altes Kind. Am 20. Oktober 1944 sollen 25 Kinder im Lager gezählt worden sein.

Weiterhin meldeten sich beim Internationalen Suchdienst des Roten Kreuzes Bad Arolsen in den letzten zwei Jahrzehnten mehrere Polen und Ukrainer,

Ort des Krankensammellagers (Güldendorf III), 2017 / Miejsce, w którym znajdował się zbiorczy obóz dla chorych (Güldendorf III), 2017
Foto / Zdj.: Matthias Diefenbach

die 1944 in Güldendorf geboren wurden. Vermutlich machten sie weitere Angaben und baten um eine Bestätigung ihres Lageraufenthalts, aber leider sind diese Akten noch gesperrt.

Im Brandenburgischen Landeshauptarchiv Potsdam befindet sich ein Aktenbestand[3], der mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit die Insassen des Krankensammellagers Güldendorf zum Inhalt hat. Am 5. Februar 1945 verlangte der Präsident des Gauarbeitsamtes der Mark Brandenburg vom Oberpräsidenten der Provinz Mark Brandenburg die Übernahme von Gefangenen. Am 28.3.1945 teilte der Leitende Sanitätsoffizier der Festung Frankfurt, Oberst Biehler, dem Landrat des Gaufürsorgeamtes in Potsdam mit, dass

„ein Krankentransport von Ostarbeitern (Russen, Ukrainer und einzelne Polen) mit Lastkahn von Müllrose abgegangen

1-3 GÜLDENDORF I, II, III

Luftschutzbunker am Ort des Krankensammellagers (Güldendorf III), Blickrichtung Oder, 2017 / Bunkier przeciwlotniczy w miejscu zbiorczego obozu dla chorych (Güldendorf III), widok w kierunku Odry, 2017. Foto / Zdj.: Matthias Diefenbach

ist, der auf Befehl des Festungskommandanten der Festung Frankfurt/Oder (...) in Marsch gesetzt wurde. Marschziel ist Potsdam.

Der Transport besteht aus 187 Personen (darunter 3 russ. Ärzte, 12 Heilgehilfen und Schwestern, 1 Schwangere, 10 Säuglingen mit ihren Müttern, 7 Kleinstkindern bis zu 3 Jahren, eine Anzahl Kinder bis zu 10 Jahren, 30 Tuberkulöse sowie Greise). Bis auf das Pflegepersonal sind alle nicht einsatzfähig. Sie haben seit 3 Jahren in deutschen Diensten gestanden und ihre Arbeit gut verrichtet. Sie sind während ihres Aufenthalts in Deutschland erkrankt und befanden sich zuletzt in ihrem Krankenlager unter Beschuss. Ich bitte, sie in weitere Befürsorgung zu nehmen".

Es scheint, als wäre dies ein Versuch des Militärs gewesen, diese Menschen zu retten. Polizei und SS hätten sich diese Mühe nicht gemacht. Erst in der Nacht vom 30. zum 31. Januar 1945 liquidierten Frankfurter Polizeieinheiten das Konzentrationslager Sonnenburg, 30 Kilometer nordöstlich von Frankfurt im heutigen Słonsk, und ermordeten 819 Gefangene. Auch im Lager Schwetig (siehe dort, Lager 4) wurden die Insassen der Krankenstube bestialisch ermordet. Mit den 187 Güldendorfer Zwangsarbeitern und Kindern in einem Lastkahn im März 1945 beschäftigte sich folgend der Landesmedizinalrat Dr. Baumann. Der Kahn wurde am 29.3.1945 in Potsdam festgemacht, während sein Schlepper weiterfuhr, aber der Oberbürgermeister von Potsdam lehnte es ab, die Kranken und Kinder aufzunehmen. Man verhängte eine Quarantäne und gab (oder warf) nur etwas kaltes Essen an Bord. Diverse zivile Behörden, u.a. das Landesarbeitsamt, erklärten sich für nicht zuständig. Fast einen Monat später, am 20.April 1945, teilte Dr. Baumann dem Reichsinnenministerium mit, dass 81 Tuberkulöse mit Arzt und Pflegepersonal „nach erheblichen Auseinandersetzungen mit militärischen Dienststellen" in die Brandenburgische Pflegeanstalt Rotes Luch bei Dahmsdorf-Müncheberg aufgenommen wurden. *„Die übrigen rd. 140 des an der Langen Brücke in Potsdam liegenden Kahns mit zugeteiltem Pflegepersonal (transportunfähige alte Leute, Mütter mit Säuglingen und Kindern) können von mir nicht untergebracht werden."*

Damit verliert sich ihre Spur. Über das weitere Schicksal dieser Menschen ist nichts bekannt.

▶ **Położenie:** Dwa obozy znajdowały się na północnym skraju wsi Güldendorf, dzisiaj po drugiej stronie autostrady. Jeden z nich, prawdopodobnie obóz Güldendorf I, był położony bezpośrednio na północ od wiejskiego cmentarza, przy drodze do Frankfurtu-Neuberesinchen. Sąsiadujący z obozem cmentarz dla zmarłych w obozie jest dziś częścią

cmentarza wiejskiego, ale nie jest to ta część, która jest urządzona jako miejsce pamięci.

Drugi obóz autostradowy, prawdopodobnie Güldendorf III, znajdował się po wschodniej stronie tej ulicy, pomiędzy nieutwardzonymi drogami Pferdegasse i Müllerberg, bezpośrednio powyżej boiska sportowego. Jeden z tych obozów nosił nazwę „Piękny widok" („*Schöne Aussicht*"). Ten obóz, późniejszy obóz dla chorych, znajdował się na górze i roztaczał się z niego, być może tylko z perspektywy wieży strażniczej, dobry widok na plac budowy autostrady i Odrę. Ale część obozu na skarpie, od której pochodzi jego nazwa, została w czasach NRD zniwelowana, aby urządzić boisko sportowe, które obecnie nie jest już w użytku.

Położenie obozu autostradowego Güldendorf II nie jest znane. Prawdopodobnie znajdował się on w pobliżu obu pozostałych.
Miasto Frankfurt nad Odrą, Güldendorf, Brandenburgia.

Güldendorf nazywał się do 5 grudnia 1937 r. Tzschetzschnow. Zgermanizowanie jego nazwy odbyło się poprzez wymyślenie zupełnie nowego słowa, podobnie jak miało to miejsce w przypadku wielu innych miejscowości w zajętej w 1939 r. Wielkopolsce.

Okres działania:
Güldendorf I i Güldendorf III od końca 1940 do początku 1945 r.
Güldendorf II od końca 1940 do początku 1942 r.

Obozy te istniały częściowo już przed 1939 rokiem, służąc niemieckim pracownikom zatrudnionym przy budowie autostrady.

Więźniowie:
Mieszkańcy Güldendorf przypominają sobie niewyraźnie francuskich jeńców wojennych przebywających we wsi w okresie intensywnych prac przy autostradzie do początku 1942 roku. Mogli się oni poruszać swobodnie w ciągu dnia. Nie wiadomo, czy te wspomnienia dotyczą rzeczywiście trzech obozów autostradowych. Jednakże jest bardzo mało prawdopodobne, aby przebywali w nich w tym czasie Żydzi. Żaden z mieszkańców nie przypomina sobie obecności Żydów, zaś żaden z ocalałych żydowskich robotników przymusowych nie wspomina nazwy Güldendorf. Wieś ta nie pojawia się ani w dokumentach administracyjnych, ani w kronice getta Litzmannstadt. Należy przy tym pamiętać o ówczesnej niechęci do wykorzystywania Żydów poza terenem Polski (por. rozdział „Historia budowy autostrady Rzeszy i rekrutacja żydowskich robotników na terenie Wielkopolski"). Najbardziej na zachód wysunięty obóz autostradowy, w którym w latach 1940 i 1941 z pewnością internowani byli polscy Żydzi to obóz w Rzepinie (por. obóz nr 7). Znajdował się on wówczas wciąż na terenie Brandenburgii.
Od początku 1942 r. w obozach Güldendorf I i Güldendorf III przebywali pracownicy przymusowi z Polski i ze Związku Radzieckiego, w tym kobiety w ciąży i dużo dzieci. Te dwa obozy uchodziły następnie za „miejsce odwszenia" i obóz dla chorych. Być może jeszcze kilka miesięcy przebywali tam sowieccy jeńcy wojenni, a zmiana funkcji nastąpiła nieco później.

Widoczne ślady w przestrzeni:
Brak materialnych śladów tych obozów. Na terenie obozu Güldendorf III zachował się schron.

Upamiętnienie:
Kamień upamiętniający masowe mogiły na cmentarzu wiejskim we wsi Güldendorf.

Obozy zbiorowe dla chorych były centralnymi jednostkami krajowych urzędów pracy dla cywilnych robotników przymusowych, którzy ze swoich stron rodzinnych byli przymusowo przenoszeni na teren Rzeszy Niemieckiej, a więc nie były one przeznaczone dla wykorzystywanych jako robotnicy przymusowi jeńców wojennych. Wysyłano do nich niezdolnych do pracy, a więc w oczach niemieckich urzędników – bezwartościowych, cywilnych robotników przymusowych, do których zaliczano również kobiety w ciąży oraz dzieci. Miejsca te nazywano obozami śmierci.

Wydaje się, że po zaprzestaniu prac przy budowie autostrady, obóz Güldendorf (III) odgrywał wiodącą rolę w systemie funkcjonowania pracy przymusowej cywilnych pracowników przymusowych z zagranicy na terenie frankfurckiej rejencji rządowej. Prawdopodobnie należał on wtedy jeszcze do Dyrekcji Autostrady Rzeczy. Rolę, jaką spełniał można by porównać do roli innych centralnych zamkniętych obozów dla pracowników cywilnych, które znajdowały się na różnych krańcach Frankfurtu, jak Obóz Schwetig i również należących do Dyrekcji Autostrady Rzeszy, jako obóz karny dla nich (por. obóz nr 4), i obóz Booßen. Z obozu Booßen rozsyłano cywilnych robotników przymusowych ze Związku Radzieckiego (*Verteillager)* do pracy na terenie rejencji frankfurckiej.[2] Można go tym samym określić czymś w rodzaju targu niewolników dla pracodawców z całego regionu.

Informacje dotyczące dalszego użytkowania obozów autostradowych Güldendorf I i Güldendorf III pochodzą z anonimowych wypowiedzi mieszkańców wsi Güldendorf. Informacje te zebrali: zmarły w latach 90. frankfurcki historyk, Horst Joachim, przeprowadzający rozmowy w latach 70. i lokalny kroni-

karz Arne Bischoff, pracujący na początku lat dwutysięcznych. Z ich badań wynika, że obozy te stanowiły „miejsce odwszenia" i pobytu dla chorych cywilnych robotników przymusowych z Polski i ze Związku Radzieckiego. Kiedy Joachim we wczesnych latach 70. badał historię tych obozów miał jeszcze wgląd do akt cmentarza, które obecnie już nie istnieją.

Według nich tylko w okresie od 1.1.1943 do 2.6.1944 zmarło 281 więźniów obozów, w tym jedno pięciomiesięczne dziecko. 20 października 1944 roku doliczono się 25 dzieci w obozie.

Ponadto do Międzynarodowej Służby Poszukiwań Czerwonego Krzyża w Bad Arolsen w ostatnich dwóch dziesięcioleciach zgłosiło się kilku Polaków i Ukraińców, którzy urodzili się w 1944 r. w Güldendorf. Być może podali oni przy tym informacje dotyczące obozów i prosili o potwierdzenie swojego pobytu w tym miejscach. Niestety akta te nie są jeszcze dostępne dla historyków.

W Archiwum Kraju Związkowego Brandenburgii w Poczdamie znajduje się zbiór akt[3], który z dużym prawdopodobieństwem dotyczy więźniów obozu dla chorych Güldendorf. 5 lutego 1945 r. Prezydent Centralnego Urzędu Pracy w Brandenburgii zażądał od Nadprezydenta Prowincji Brandenburgii przejęcia więźniów. 28 marca 1945 r. Główny Oficer Sanitarny twierdzy Frankfurt, pułkownik Biehler, informował Urząd Zaopatrzenia w Poczdamie, że:

„z Müllrose wyruszył transport chorych pracowników ze Wschodu (Rosjanie, Ukraińcy i pojedynczy Polacy), transport odbywa się przy użyciu barki. Na rozkaz komendanta twierdzy Frankfurt/Oder (...) został on zamieniony w marsz. Celem marszu jest Poczdam. Transport składa się ze 187 osób (w tym 3 rosyjskich lekarzy, 12 pomocników medycznych i sióstr, 1 kobiety w ciąży, 10 niemowląt i ich matek, 7 małych dzieci do lat 3, dzieci do lat 10, 30 chorych na gruźlicę oraz starców). Poza kadrą medyczną nikt nie jest zdolny do pracy. Od trzech lat służyli u Niemców i dobrze wykonywali swoją pracę. Zachorowali podczas swojego pobytu w Niemczech i na koniec znajdowali się w obozie dla chorych, który był ostrzeliwany. Proszę przejąć opiekę nad nimi."

Zdaje się, że była to próba podjęta przez wojskowych w celu ratowania tych ludzi. Policja i SS nie podjęłyby takiego trudu. Niedługo przedtem, w nocy z 30 na 31 stycznia 1945 r., policja frankfurcka zlikwidowała bowiem obóz koncentracyjny w Sonnenburgu (Słońsk), znajdujący się 30 kilometrów na północny wschód od Frankfurtu. Zamordowano wtedy 819 więźniów. Również w obozie Schwetig (por. obóz nr 4) chorzy więźniowie zostali zamordowani w bestialski sposób. Zaś owymi 187 pracownikami przymusowymi i dziećmi z Güldendorf zajmował się w marcu 1945 r. jeszcze Brandenburski Radca Medyczny dr Baumann. Barka została przytwierdzona do brzegu w Poczdamie 29 marca 1945 r., podczas gdy holownik popłynął dalej, ale Nadburmistrz Poczdamu nie zgodził się przyjąć chorych i dzieci. Zarządzono kwarantannę i podawano (albo zrzucano) jedynie trochę zimnego jedzenia na pokład. Różne cywilne urzędy, m.in. Brandenburski Urząd Pracy deklarowały, że nie są odpowiedzialne za tych ludzi. Prawie miesiąc później, 20 kwietnia 1945 r., dr Baumann poinformował Ministerstwo Spraw Wewnętrznych Rzeszy, że 81 chorych na gruźlicę z lekarzem i obsługą medyczną „po zaciekłych dyskusjach z jednostkami wojskowymi" zostało przyjętych to Brandenburskiego Ośrodka Opiekuńczego „Rotes Luch" koło Dahmsdorf-Müncheberg. *„Pozostałych około 140 osób znajdujących się na barce przymocowanej przy moście Lange Brücke w Poczdamie (niezdolni do transportu starzy ludzie, matki z niemowlętami i dziećmi oraz przydzielone im osoby do opieki) nie mogłem nigdzie umieścić".*

W ten sposób urywa się ich ślad. Nic nie wiadomo o dalszych losach tych ludzi.

BRIESKOW-FINKENHEERD

▶ **Lage:** Das Lager für den Bergbau befand sich in der heutigen Wochenendsiedlung Margarete in Brieskow Finkenheerd. Das Lager für den Ausbau des Braunkohlekraftwerks befand sich vermutlich, wie das 1992 stillgelegte und rückgebaute Elektrizitätswerk, am Brieskower See. Seine genaue Lage ist unbekannt. Landkreis Oder-Spree, Brandenburg. **Sichtbare topographische Spuren:** Mehr oder weniger erhaltene Baracken am ehemaligen Margaretenschacht. **Funktionszeitraum:** Januar 1942 bis Juli 1943. **Insassen:** Juden. **Erinnerungszeichen:** Keine.

▶ **Położenie:** Obóz związany z kopalnią znajdował się na terenie dzisiejszego osiedla letniskowego Margarete w Brieskow Finkenheerd. Obóz związany z elektrownią znajdował się przypuszczalnie, tak jak zlikwidowana w 1992 roku elektrownia, nad jeziorem Brieskower See. Jego dokładne położenie jest nieznane. Powiat Oder-Spree, Brandenburgia. **Widoczne ślady w przestrzeni:** Mniej lub bardziej zachowane baraki przy byłym szybie „Margarete". **Okres działania:** Od stycznia 1942 r. do lipca 1943 r. **Więźniowie:** Żydzi. **Upamiętnienie:** Brak

▶ Die zwei jüdischen Arbeitslager in Brieskow-Finkenheerd waren keine Lager zum Bau der Autobahn. Eines diente dem Braunkohlebergbau, das andere der Erweiterung des Märkischen Elektrizitätswerks, zur Steigerung der Stromproduktion für kriegswichtige Produktion. Doch Überlebende erinnern sie dennoch als „Autobahnlager" und es bestanden deutliche Zusammenhänge zwischen Ihnen und den Arbeitslagern zum Bau der Autobahn Frankfurt-Poznań.

Ab Anfang 1942 wurden Juden von der Autobahnbaustelle Frankfurt-Poznań auf kriegswichtige Baustellen und in kriegswichtige Betriebe verlegt. Die Vorbehalte gegen den Einsatz polnischer Juden im „Altreich" bestanden zu dieser Zeit nicht mehr. Ihre spätere Deportation nach Osten in die Konzentrations- und Vernichtungslager muss zu dieser Zeit bereits konkret geplant gewesen sein.

Nach Brieskow-Finkenheerd wurden Baracken nicht mehr benötigter Autobahnarbeitslager umgesetzt. (vgl. Lager 2, Güldendorf II). Die jüdische Belegschaft der Brieskow-Finkenheerder Lager wurde, zumindest zu großen Teilen, aus verschiedenen brandenburgischen und großpolnischen Reichsautobahnlagern dorthin verlegt (vgl. Lager 33, Poggenburg).

Angaben des Überlebenden Häftlings Dr. Fritz Holzbock vom 9. Mai 1950:

„Das Lager selbst setzte sich aus mehreren kleinen Lagern zusammen, in denen eine Belegungsstärke von 400 Mann je Lager vorhanden war. Ein jüdisches Lager gehörte zu den Braunkohlengruben Finkenheerd; das zweite jüdische Lager, das von dem ersten etwa 500 m entfernt war, zu den Märkischen Elektrizitätswerken Finkenheerd, außerdem bestanden mehrere Lager in unmittelbarer Nähe, in denen Ukrainer und Polen untergebracht waren.

Die Lager waren durch doppelten Stacheldraht gesichert und von Reflektoren beleuchtet. Die Bewachung erfolgte durch Werkschutzpolizei bei der Arbeit, sowie durch uniformierte schwerbewaffnete Hilfspolizei.

Die Arbeit der Häftlinge bestand bei den Märkischen Elektrizitätswerken in schwersten Erdarbeiten, zementieren und transportieren von Steinen und Geräten zum Neubau dieses Werkes. Bei den Braunkohlengruben mussten die Gleisanlagen gebaut werden, wobei den jüdischen Häftlingen die schwerste Arbeit, wie das Tragen der Bahnschwellen und Eisenbahngleise übertragen wurde.

Es wurde Zivilkleidung getragen mit dem gelben Davidstern.

(...) Von den vielen während meiner Zeit im Lager verstorbenen Mitgefangenen, die auf dem jüdischen Friedhof in Frankfurt a.O.(heute in Słubice, ulica Transportowa) beigesetzt sind, sind mir nachfolgende drei Namen in Erinnerung:

Leiserowicz, Henryk geb. in Lodz

Stein, Moniek geb. in Lodz

Lipschitz, Arian geb. in Lodz

(...)

Die Häftlinge aus den beiden Lagern wurden im Juli 1943 in das Vernichtungslager Auschwitz gebracht.

Der Lagerführer war Obersturmführer Vater, ein sadistischer brutaler Mensch, der direkt und indirekt am Tode vieler Häftlinge schuld ist. Das Essen war denkbar schlecht und unzureichend, sodass sehr viele Häftlinge an Hungerfolgen zugrunde gingen. Schwerste Strafen, wie Entziehen des Essens, Schläge mit Gummiknüppel auf den entblößten Körper, mehrtägiges Einsperren in einem kleinen Holzhäuschen in stehender Haltung, ohne Nahrung und zugenagelt, sowie ständige Schläge bei der Arbeit waren an der Tagesordnung."[4]

Nachts wurden die Toten weggebracht

Ein Augenzeuge des Lagers Brieskow-Finkenheerd erinnert sich. Joachim Göres. Märkische Oderzeitung vom 25.06.1993, Seite 15

„Ungefähr zwei Kilometer vom Helenesee entfernt befindet sich die Siedlung Margaretenschacht. Der Name der Gartenkolonie deutet an, daß hier früher Tagebau betrieben wurde. Daß dabei seit 1941 auch Juden eingesetzt wurden,

die unter unmenschlichen Bedingungen reihenweise ums Leben kamen, ist in Vergessenheit geraten.

‚Man hätte sich nach dem Krieg darüber unterhalten müssen. Doch das Thema war tabu, es wurde auch nie etwas darüber veröffentlicht', sagt Günther Riese. Der 68jährige lebt seit 1930 in Finkenheerd und arbeitete von Juli 1941 bis zum Oktober 1942 als Bergvermesser auf dem Gelände des Schachts Margarete.

Er beschreibt seine damaligen Eindrücke so: ‚Die Juden wurden zu ganz verschiedenen Arbeiten eingesetzt. Eine Gruppe mußte z.B. die schweren Baggergleise rücken. Die standen dabei im Schlamm und Wasser mit ihrer zerrissenen Kleidung und ihren dünnen Ärmchen und Beinchen. Viele haben die Arbeit nicht geschafft, so wenig Kraft hatten sie noch von der schlechten Behandlung.'
Die Märkischen Elektrizitätswerke waren damals als Betreiber des Kraftwerks und der Gruben der größte Arbeitgeber im Ort.
(...)

Der Frankfurter Horst Joachim berichtet in der Geschichte des jüdischen Friedhofs, daß das zum Kraftwerk Finkenheerd gehörige Lager von 1941 bis zum Frühjahr 1944 bestand. Hier seien ständig rund 200 Juden aus dem Ghetto Lodz untergebracht gewesen. ‚Unmenschliche Arbeitsbedingungen, schlechte und unzureichende Verpflegung, Mißhandlungen und grausame Verfolgungen forderten viele Todesopfer. Allein vom Herbst 1941 bis November 1942 kamen 117 jüdische Menschen um', schreibt Joachim.

Nach dem Krieg wurden laut Joachim fast die gesamten Lagerunterlagen bei einem Brand des Standesamtes Finkenheerd zerstört, nur ein Band blieb erhalten. In den Totenscheinen wird bei den Gefangenen des ‚jüdischen Arbeitslagers von Brieskow' als Todesursache aufgeführt: ‚Herzmuskelschwäche' bei einem 38jährigen, ‚plötzliche Herzschwäche' bei einem 35jährigen und ‚Herzschwäche' bei einem 22jährigen.

Etliche der Holzbaracken wurden nach 1945 abgerissen. Heute [1993, MD] finden sich auf dem etwa 300 Meter langen und 100 Meter breiten Gelände keine Hinweise auf die traurige Geschichte dieser Siedlung. Eine guterhaltene Baracke, die früher der Lagerleitung als Verwaltungssitz diente, wird privat genutzt, eine andere scheint leerzustehen.

Die langestreckten flachen Fachwerkbauten waren damals extra für das Lager gebaut worden. In den ehemaligen Küchenräumen, die als Ruine zusammen mit dem Schornstein überlebt haben, liegt heute viel Gerümpel herum. ‚Hier wurde nach dem Krieg für die Leute aus dem Tagebau gekocht', erzählt Riese.

Wenn die Geschichte vor Ort nicht anschaulich dargestellt wird, bleibt nur die Schilderung derjenigen, die sich erinnern können und auch wollen. ‚Ich habe einiges vergessen, aber einiges bleibt mir immer in Erinnerung', sagt Günther Riese, dem die Bilder von den ausgehungerten und geschlagenen Juden im Gedächtnis keine Ruhe lassen."

▶ Dwa żydowskie obozy pracy w Brieskow-Finkenheerd nie były obozami dla robotników autostradowych. Jeden z nich służył kopalni węgla brunatnego, a drugi zwiększeniu produkcji prądu potrzebnego ze względu na działania wojenne. Jednak obozy te funkcjonują w pamięci tych, którzy je przeżyli, jako „obozy autostradowe"; były one zresztą wyraźnie związane z budową autostrady Frankfurt-Poznań.

Od początku 1942 zaczęto przenosić Żydów pracujących przy budowie autostrady Frankfurt – Poznań na inne budowy i do zakładów pracy związanych z działaniami wojennymi. Władze nie miały już wówczas oporów z wykorzystaniem polskich Żydów do pracy w „Starej Rzeszy". W tym czasie musiały już istnieć konkretne plany deportacji do obozów koncentracyjnych i obozów zagłady na wschodzie.
Baraki niepotrzebnych już obozów autostradowych przeniesiono do Brieskow-Finkenheerd. (por. obóz 2, Güldendorf II). Żydowscy więźniowie obozu Brieskow-Finkenheerd zostali, przynajmniej w dużej części, przeniesieni tu z różnych brandenburskich i wielkopolskich obozów autostradowych (por. obóz 33, Poggenburg).

Dr Fritz Holzbock, były więzień, wspominał 9 maja 1950 roku:
„Obóz składał się z wielu małych obozów, w których przebywało po 400 więźniów. Jeden obóz żydowski należał do kopalni węgla brunatnego Finkenheerd; drugi obóz żydowski, oddalony od pierwszego o jakieś 500 metrów, należał do elektrowni Finkenheerd. Poza tym w bezpośrednim sąsiedztwie znajdowało się wiele obozów, w których przebywali Ukraińcy i Polacy.

Obóz otoczony był podwójnym drutem kolczastym i oświetlony reflektorami. W czasie pracy pilnowała ich policja zakładowa (Werkschutzpolizei) oraz umundurowani i uzbrojeni funkcjonariusze policji pomocniczej.

Więźniowie obozu elektrowni wykonywali najcięższe prace ziemne, zajmowali się cementowaniem oraz transportem kamieni i sprzętu do nowobudowanego zakładu. Do kopalni trzeba było doprowadzić tory kolejowe i żydowscy więźniowie dostawali najcięższą pracę, np. noszenie podkładów i szyn.
Noszono ubrania cywilne z naszytą gwiazdą Dawida.

(...) Spośród wielu więźniów, którzy zmarli w czasie mojego pobytu w obozie, i których pochowano na cmentarzu żydowskim we Frankfurcie nad Odrą (dzisiaj w Słubicach, ul. Transportowa), pamiętam nazwiska trzech:
Henryk Leiserowicz ur. w Łodzi
Moniek Stein ur. w Łodzi
Arian Lipschitz ur. w Łodzi
(...)
W lipcu 1943 roku więźniów z obydwu obozów przeniesiono do obozu zagłady w Auschwitz.

Komendantem obozu był Obersturmführer Vater, brutalny sadysta, bezpośrednio lub pośrednio winny śmierci wielu więźniów. Jedzenie było złe i niewystarczające, więc bardzo wielu więźniów umierało na skutek głodu. Na porządku dziennym były najcięższe kary, takie jak pozbawianie jedzenia, bicie gumowymi pałkami po nagim ciele, wielodniowe przetrzymywanie w pozycji stojącej w małej drewnianej komórce, bez pożywienia i przywiązani, oraz ciągłe bicie w czasie pracy."[4]

Zmarłych wynoszono nocą
Wspomnienia świadka z obozu Brieskow-Finkenheerd. Joachim Göres (Märkische Oderzeitung, 25.06.1993, s. 15)

„Osiedle Margaretenschacht znajduje się mniej więcej dwa kilometry od jeziora Helenesee. Jego nazwa wskazuje na to, że wcześniej znajdowała się tu kopalnia odkrywkowa. Zapomniano jednak, że od 1941 roku pracowali tu także Żydzi, którzy masowo umierali z powodu nieludzkich warunków.

»Trzeba było mówić o tym po wojnie. Ale był to temat tabu, nigdy nic o tym nie opublikowano«, mówi 68-letni Günther Riese, od 1930 roku zamieszkały w Finkenheerd. Riese pracował od lipca 1941 do października 1942 jako miernicy na terenie szybu Margarete.

Oto jak opisuje swoje ówczesne wrażenia: »Żydzi wykonywali najróżniejsze prace. Jedna grupa musiała np. przenosić szyny, po których poruszały się koparki w kopalni. Stali przy tym w błocie i w wodzie, w łachmanach, z tymi swoimi chudymi ramionami i nogami. Wielu z nich nie było już w stanie pracować – tak byli osłabieni od złego traktowania.«

Firma Märkische Elektrizitätswerke, która obsługiwała elektrownię i kopalnię, była wówczas największym pracodawcą w tej miejscowości. (...)

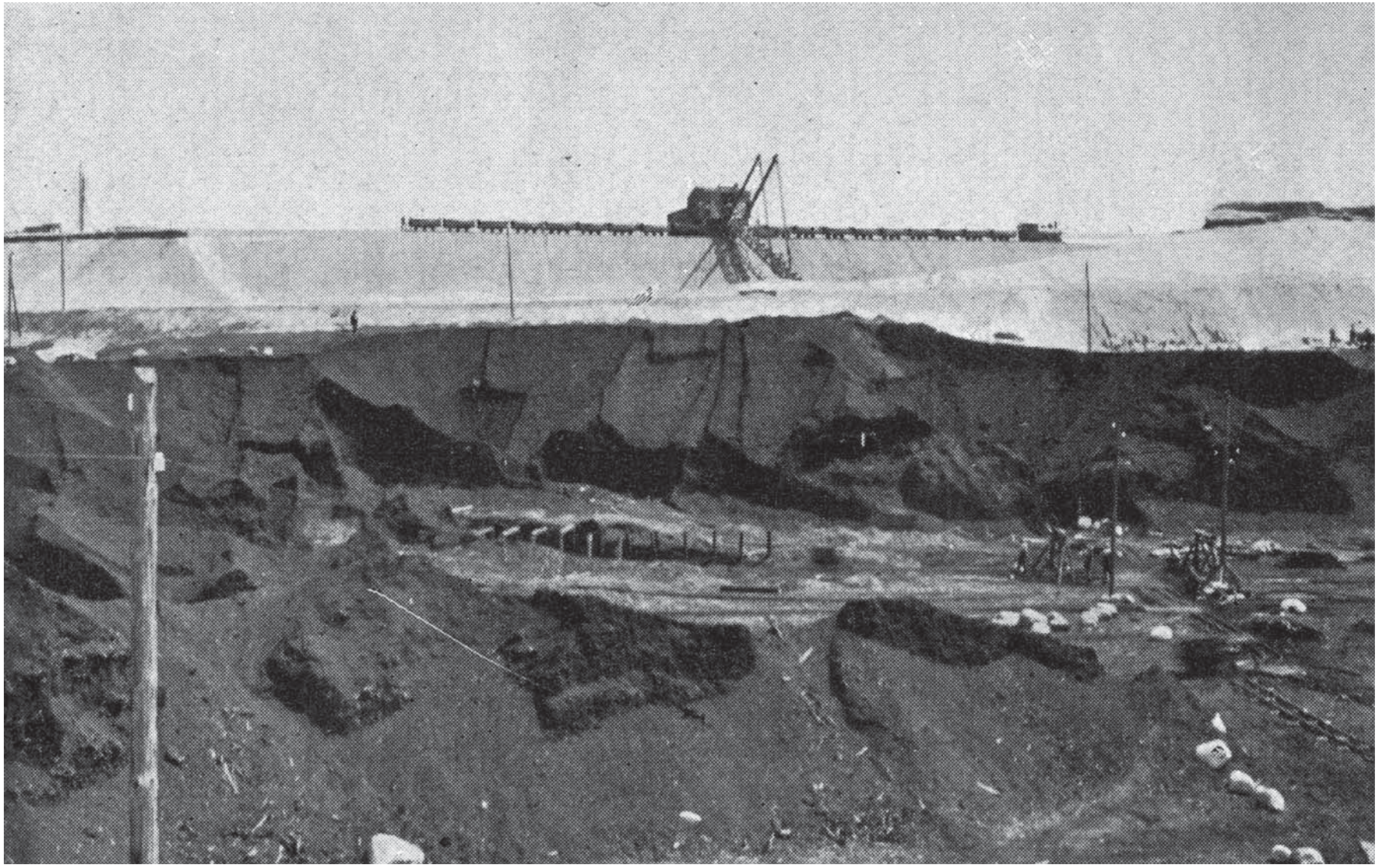
Horst Joachim z Frankfurtu nad Odrą, opisując historię cmentarza żydowskiego, wspomina, że obozy należące do elektrowni Finkenheerd istniały od 1941 roku do początku roku 1944. Miało w nich przebywać około 200 Żydów z łódzkiego getta. »Nieludzkie warunki pracy, złe i niewystarczające wyżywienie, złe traktowanie i okrutne prześladowanie prowadziły do wielu ofiar śmiertelnych. Tylko od jesieni 1941 do listopada 1942 zmarło 117 Żydów«, pisze Joachim.

Wszystkie dokumenty obozowe, poza jednym tomem, spłonęły według Joachima po wojnie w czasie pożaru we frankfurckim urzędzie stanu cywilnego. W aktach zgonu więźniów »żydowskiego obozu pracy w Brieskow« jako przyczynę śmierci podaje się »osłabienie mięśnia sercowego« u trzydziestoośmiolatka, »nagłe osłabienie serca« u trzydziestopięciolatka i »osłabienie serca« u dwudziestodwuletniego mężczyzny.

Część drewnianych baraków została rozebrana po 1945 roku. Dzisiaj (1993, MD) na tym terenie, długim na ok. 300 metrów i szerokim na 100 metrów, nic nie wskazuje na smutną przeszłość osiedla. Jeden dobrze zachowany barak, służący wcześniej administracji obozowej, jest wykorzystywany przez osobę prywatną; inny stoi chyba pusty.

Podłużne, niskie zabudowania z muru pruskiego zostały zbudowane specjalnie na potrzeby obozu. W dawnych pomieszczeniach kuchennych, które zachowały się razem z kominem jako ruina, poniewiera się wiele rupieci. »Po wojnie gotowano tu dla ludzi z kopalni«, opowiada Riese.

Gdy historia nie zostaje obrazowo zaprezentowana na miejscu, pozostają opowieści tych, którzy ją pamiętają i chcą pamiętać. »Wiele już zapomniałem, ale część pozostała w pamięci«, mówi Günther Riese, któremu obraz wygłodniałych i bitych Żydów do dziś nie daje spokoju."



Tagebau der Frankfurt-Finkenheerder Braunkohle A.G., 1914 / Kopalnia odkrywkowa firmy Frankfurt-Finkenheerder Braunkohle A.G., 1914
Quelle / Źródło: https://de.wikipedia.org/wiki/Kraftwerk_Finkenheerd

4 SCHWETIG (ODERBLICK)

▶ „Arbeitserziehungslager“ und Erweitertes Polizeigefängnis Frankfurt an der Oder

Lage: Zwischen dem Autobahngrenzübergang und dem Dorf Świecko (Schwetig), unmittelbar östlich der alten Straße von Słubice (Frankfurt/Oder-Dammvorstadt) nach Świecko (ulica Powstańców Wielkopolskich). Świecko (Schwetig), Gemeinde Słubice, Landkreis Słubicki,Woiwodschaft Lubuskie. **Funktionszeitraum:** Oktober 1940 bis 31.Januar 1945. **Insassen:** Von der Polizei „vorläufig Verhaftete“. Bis ca. 1943 waren das praktisch ausschließlich ausländische männliche zivile Zwangsarbeiter aus allen deutsch besetzten Ländern, die im Regierungsbezirk Frankfurt ihre Zwangsarbeitsstelle hatten und einer polizeilichen „Erziehungsmaßnahme“ unterworfen waren, unter anderem Belgier, Bulgaren, Franzosen, Holländer, Jugoslawen, Russen, Ukrainer und Italiener. Den größten Anteil stellten Polen. Ab ca. 1943 Häftlinge der Frankfurter Polizei aller Art, wobei nach wie vor die meisten Insassen polizeilich verhaftete ausländische Zwangsarbeiter waren. Der bekannteste Häftling dieser Zeit war der erst fünfzehnjährige Ralf Dahrendorf. **Sichtbare topographische Spuren:** Verschiedene Fundamente, auch Barackeneingangsstufen, hinter (östlich) und rechts (südlich) der Gedenkanlage im Gestrüpp. 1963 stieß der Frankfurter Lokalforscher Horst Joachim nach eigenen Angaben am Lagerort auf verkohlte Barackenruinen, zerschlagenes Geschirr und menschliche Knochen. Nach Wiktor Lemiesz war 1969 noch das Betonfundament für den mobilen vierarmigen Lagergalgen vorhanden, das heute nicht mehr auffindbar ist. Die meisten originalen Spuren wurden 1977 beim Bau der Gedenkanlage beseitigt. **Erinnerungszeichen:** Gedenkanlage von 1977, seit 2005 mehrfach ergänzt.

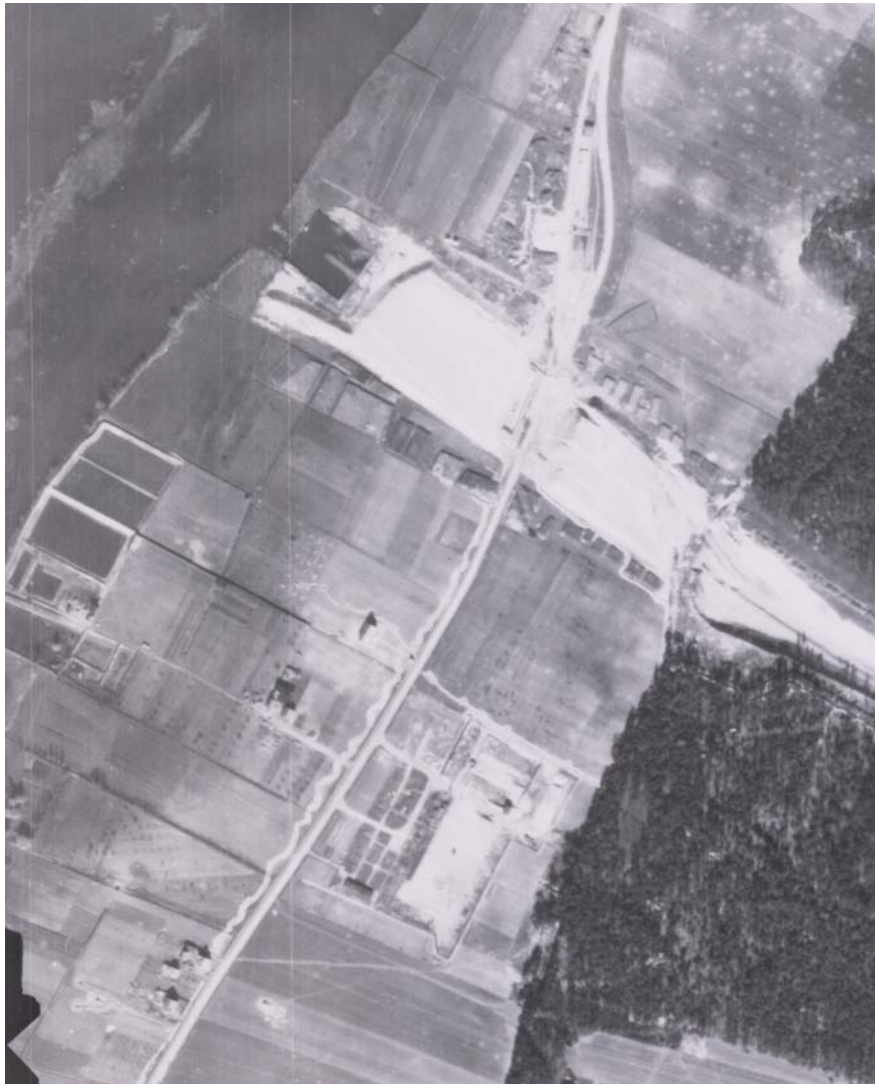
▶ „Wychowawczy obóz pracy” oraz Rozszerzone Więzienie Policyjne, Frankfurt nad Odrą

Położenie: Pomiędzy przejściem granicznym a wsią Świecko, po wschodniej stronie starej drogi ze Słubic (Frankfurt/Oder-Dammvorstadt) do Świecka (ul. Powstańców Wielkopolskich). Świecko (Schwetig), Gmina Słubice, powiat słubicki, województwo lubuskie. **Okres działania:** Od października 1940 r. do 31 stycznia 1945 r. **Więźniowie**: „Tymczasowo aresztowani” przez policję. Do około 1943 r. więźniami obozu byli praktycznie wyłącznie poddawani „procedurom wychowawczym” robotnicy przymusowi (mężczyźni, cywile) pochodzący z krajów okupowanych przez Niemcy, którzy pracowali na terenie frankfurckiej rejencji rządowej, m.in. Belgowie, Bułgarzy, Francuzi, Holendrzy, obywatele Jugosławii, Rosjanie, Ukraińcy i Włosi. Największą grupę stanowili Polacy. Od około 1943 r. więźniowie policyjni różnego rodzaju, choć wciąż większość więźniów stanowili robotnicy przymusowi z zagranicy. Najbardziej znanym więźniem tego okresu był wówczas piętnastoletni Ralf Dahrendorf. **Widoczne ślady w przestrzeni:** Różne fundamenty, także schody prowadzące niegdyś do baraku, znajdujące się w zaroślach na tyłach (na wschód) i na prawo (na południe) od miejsca upamiętnienia. W 1963 r. frankfurcki badacz historii lokalnej Horst Joachim natrafił, jak sam pisze, na terenie byłego obozu na spalone ruiny baraków, rozbite naczynia i ludzkie kości. Według Wiktora Lemiesza w 1969 r. na miejscu znajdował się jeszcze betonowy fundament mobilnej, czteroramiennej szubienicy obozowej, po którym dziś nie ma już śladu. Większość oryginalnych śladów usunięto w ramach budowy miejsca pamięci w 1977 r. **Upamiętnienie:** Pomnik z 1977 r., od 2005 r. wielokrotnie uzupełniany o kolejne elementy.

▶ Das Lager Schwetig wurde im Oktober 1940, zum Baubeginn der Reichsautobahn Frankfurt-Poznań, in Betrieb genommen. Eventuell bestanden am Ort bereits einige Baracken für deutsche Autobahnarbeiter aus der Vorkriegszeit. Es diente von Oktober 1940 an gleichzeitig als Autobahnarbeitslager des Unternehmens Reichsautobahn und „Arbeitserziehungslager“ der Gestapoleitstelle Frankfurt an der Oder. Der euphemistische Begriff „Arbeitserziehung“ hat zwei semantische Bedeutungen. Er meint sowohl die Methode der Disziplinierung, bzw. Bestrafung durch eine möglichst schwere körperliche Arbeit, wie sie die Autobahnbaustelle idealtypisch lieferte, als auch die „Erziehung“ zur Arbeit, sich also künftig widerspruchslos und streng diszipliniert dem nationalsozialistischen „Arbeitsrecht“, der Arbeitspflicht, und allen diskriminierenden Zusatzbestimmungen für ausländische Arbeiter zu fügen. „Arbeitserziehungslager“ waren das schärfste und wirkungsvollste Instrument der deutschen Institutionen zum Funktionieren des Systems der ausländischen Zwangsarbeit im Sinne einer Sklavenarbeit im Deutschen Reich.

Die Polizei stellte die Insassen, formal nur „vorläufig Verhaftete“, die durchschnittlich für acht Wochen eingewiesen wurden, und das Unternehmen Reichsautobahn stellte die Arbeit, orga-

4 SCHWETIG (ODERBLICK)

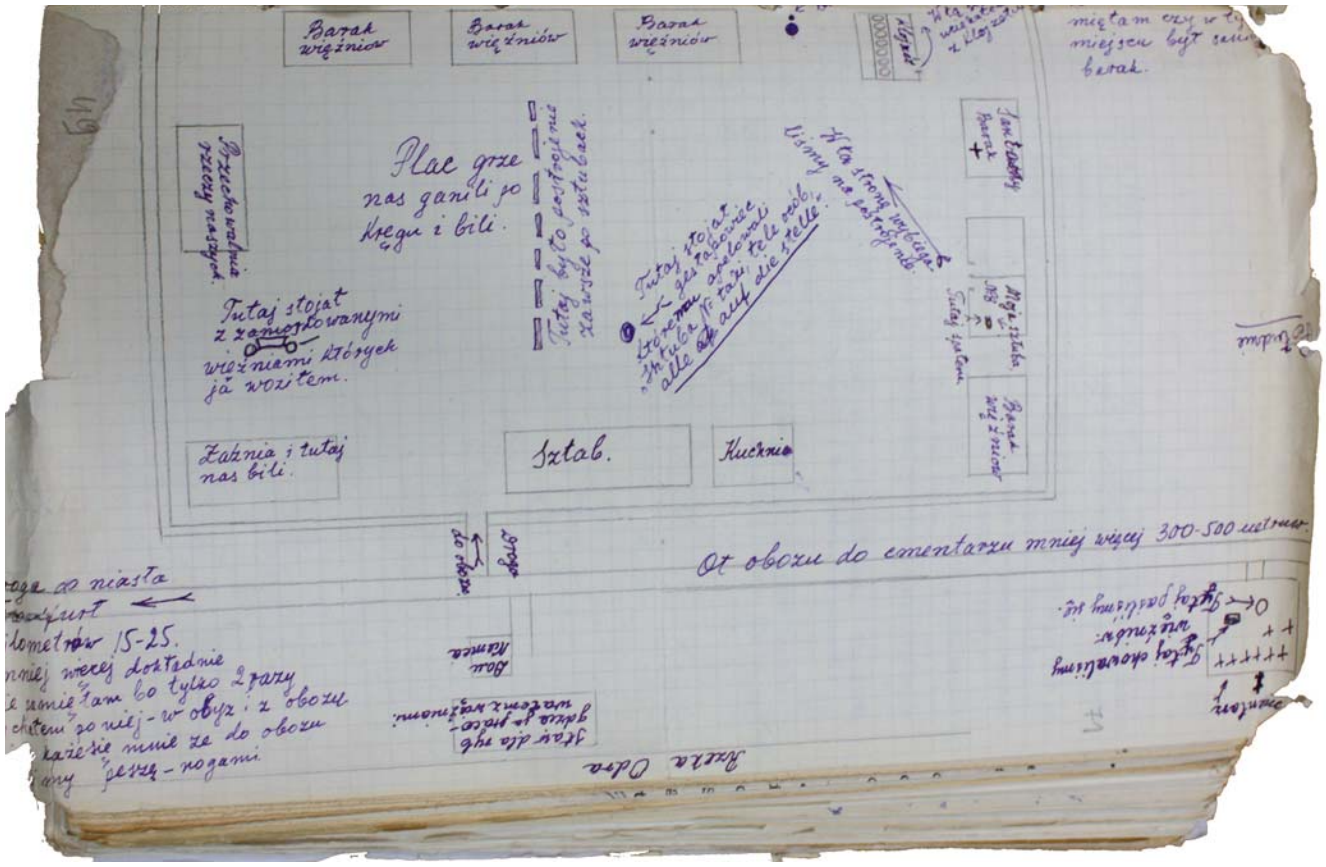


▶ Die Oder, die stillgelegte Autobahnbaustelle, das abgebrannte Lager Schwetig und Teile des Dorfs Świecko auf einem deutschen Luftbild von April 1945.
▶ Odra, plac budowy autostrady po zaprzestaniu prac budowlanych, wypalony obóz Schwetig i część wsi Świecko na niemieckim zdjęciu lotniczym z kwietnia 1945 r.
Bildarchiv des Herder-Institut Marburg / Archiwum fotograficzne Instytutu Herdera w Marburgu

nisierte und leitete sie, und übernahm die Kosten des Lagers. Nach Einstellung der Autobahnarbeiten 1942 bestand das Lager weiter. Die Häftlinge wurden folgend in Kolonnen tagsüber zu Frankfurter, vornehmlich städtischen, Betrieben zur Arbeit geführt. Nun erhielt die Reichsautobahndirektion für den Betrieb des Lagers und die Versorgung der Häftlinge pro Tag und Häftling 62 Reichspfennig, entweder direkt von den neuen Arbeitgebern, oder über den Umweg der Polizei. Das deutsche Küchenpersonal hatte vermutlich Arbeitsverträge mit dem Unternehmen Reichsautobahn.

Wie das System der Haftverhängung in Schwetig funktionierte, und wie sie bereits als Abschreckung funktioniert haben dürfte, zeigt ein erhaltener Vorgang der Ortspolizeibehörde in Lebus[5]. Am 22. Oktober 1942 setzte der Hauptwachtmeister Dahlke der Gendarmerie Lebus eine Anzeige auf. Mehrere namentlich genannte „polnische Landarbeiter“ hätten sich „am 17.10.42 gegen 20.45 nicht in ihren Unterkünften befunden und trieben sich umher. Zeuge: Landwachtmann Kniehase“. Sie erhielten einen vorgedruckten Bescheid, auf dem nur entsprechend den Regeln der

▶ Das Lager Schwetig trug auch den Namen „Oderblick“.
▶ Obóz Schwetig nosił również nazwę „Oderblick” (Spojrzenie na Odrę)
Foto / Zdj.: Adam Czerneńko



In den Beständen des Instituts des Nationalen Gedenkens befinden sich eine Vielzahl von Erinnerungsskizzen ehemaliger Häftlinge. Keine gleicht einer anderen / W zbiorach Instytutu Pamięci Narodowej znajduje się wiele szkiców pamięciowych wykonanych przez byłych więźniów. Żaden nie jest identyczny z pozostałymi. IPN Poznań, Signatur / sygn. 835/170, s. 71

Polenverordnungen zu kennzeichnen war, ob sie das P-Abzeichen nicht trugen, eine Veranstaltung der deutschen Bevölkerung besuchten, ein Lokal mit oder ein Lokal ohne ihr P-Abzeichen betraten, den Aufenthaltsort ohne polizeiliche Genehmigung verließen, ein öffentliches Verkehrsmittel benutzten, ein Fahrrad ohne polizeiliche Genehmigung benutzten oder zu einer bestimmten Uhrzeit nicht im Quartier waren. „Es wird daher gegen Sie eine Polizeistrafe von 10,- RM festgesetzt. Die Polizeistrafe ist von Ihrem Arbeitgeber vom Lohn einzubehalten und innerhalb von 10 Tagen (...) einzuzahlen. Im Wiederholungsfall haben Sie neben einer Einzelhaft mit einer höheren Geldstrafe zu rechnen. Gleichzeitig mache ich darauf aufmerksam, daß Ihre Unterbringung in das Arbeitserziehungslager Schwetig in Erwägung gezogen werden muss.
Gegen die Strafverfügung steht Ihnen ein Rechtsmittel nicht zu.“

Aus Świebodzin (Schwiebus) haben sich im Staatsarchiv Zielona Góra mehrere Abrechnungen von Schutzpolizisten erhalten, die Häftlinge mit der Eisenbahn nach Frankfurt, dann weiter mit der Straßenbahn zum Stadion (heute in Słubice) und dann noch drei Kilometer zu Fuß, ins Lager Schwetig brachten, und die Fahrkarten, sowie Reisekostenvergütung, in Rechnung stellten.[6]

Das Lager Schwetig in Zahlen

Das Lager wurde mit 360 Plätzen angelegt, ab 1942 mehrfach erweitert und war nach Zeitzeugenberichten permanent überbelegt. Zum Zeitpunkt der Auflösung des Lagers am 31.1.1945 waren ca. 800 Häftlinge hier interniert. Im Winter 1941/42 herrschte Typhus im Lager Schwetig. Es wurde unter Quarantäne gestellt. In dieser Zeit fanden keine Neueinweisungen statt und man wartete ab, bis keine Krankheitsfälle mehr auftraten. Fast alle Häftlinge starben.
Genau aus der Zeit nach dieser Epidemie stammen die einzigen erhaltenen offiziellen Zahlen über die Lagerbelegung (vgl. Tabelle auf der nächsten Seite).

Das Lager bestand 51 Monate, wobei einige Monate, während der Typhusepidemie, keine Einweisungen stattfanden. Die durchschnittliche Verweildauer betrug zwei Monate und vorsichtig geschätzt befanden sich durchschnittlich 500 Häftlinge im Lager. Mindestens 11.500 Häftlin-

Anzahl und Art der Baracken Liczba i rodzaj baraków	5 Mannschaftsbaracken / 5 baraków grupowych 1 Wirtschaftsbaracke (Küche, Kantine, Büro) / 1 barak gospodarczy (kuchnia, kantyna, biuro) 2 Waschbaracken / 2 baraki sanitarne 4 Aborte / 4 latryny 3 weitere Gebäude / 3 inne budynki
Lagerführer / Komendant	Degner, Unterführer / podkomendant Güthler
Vorhandene Plätze / Ilość miejsc	360
Belegung / Ilość więźniów (05.4.1942)	68
Belegung / Ilość więźniów (15.4.1942)	121
Belegung / Ilość więźniów (25.4.1942)	175

Bundesarchiv R 4602/394, Blatt/karty 45-52[1]

ge dürften also das Lager Schwetig durchlaufen haben.

Nach verschiedenen Angaben Überlebender gab es regelmäßig wöchentlich oder täglich mehrere Todesfälle. Bei durchschnittlich einem Fall pro Tag ergeben sich ca. 1500 Tote des Lagers, ohne die zusätzlichen Opfer der Typhusepidemie und der Lagerliquidierung 1945 (siehe unten). Übliche Todesursachen im Lager Schwetig waren Erschöpfungstod aufgrund von Unterernährung, Kälte, Schwerstarbeit und permanentem psychischen und physischen Terror, Arbeitsunfälle, Selbstmorde, Totschlag durch das Wachpersonal, Exekutionen, Folterverletzungen, Krankheiten sowie die Entnahme großer Mengen Blut für verletzte Wehrmachtssoldaten, vor allem zum Ende des Kriegs. Die Massengräber des Lagers sind bis heute nicht gefunden. In den ersten Monaten des Lagerbestehens fanden nach Angaben des verstorbenen Frankfurter Lokalhistorikers Horst Joachim, der in den frühen 1970er Jahren Friedhofsakten einsah, die heute nicht mehr vorhanden sind, Verbrennungen von Schwetiger Lagertoten im Frankfurter Krematorium statt. Überlebende Lagerinsassen erinnern Lagerfriedhöfe in unmittelbarer Nähe des Lagers, ohne den Ort genauer beschreiben zu können, und die frühere deutsche Einwohnerin von Świecko, Hildegard Musick, erinnert einen Leichenwagen aus dem Lager, der mindestens einmal wöchentlich in der Morgendämmerung Tote aus dem Lager Schwetig zu einem Massengrab auf den heute nicht mehr bestehenden Dorffriedhof von Świecko brachte. Das Institut für Nationales Gedenken Poznań hat kürzlich die Suche nach den Massengräbern des Lagers Schwetig wieder aufgenommen.

Ca. 10.000 Häftlinge dürften das Lager Schwetig überlebt haben. In den 1960er Jahren gab es landesweit in Polen Aufrufe in den Tageszeitungen, im Radio und im Fernsehen, bei den regionalen Kommissionen zur Aufklärung der nationalsozialistischen Verbrechen Aussagen zum Lager Schwetig zu machen. Als Wiktor Lemiesz 1969 seine Abhandlung über das Lager Schwetig schrieb, konnte er bereits auf über 100 Befragungen und Briefe von polnischen Überlebenden dieses Lagers zurückgreifen.[7] Heute befinden sich an verschiedenen Standorten des Instituts für Nationales Gedenken in Polen, teilweise unsortiert, annähernd 1000 Berichte vor allem polnischer Überlebender. Anhand dieser Aussagen lässt sich die Geschichte dieses Lagers und einzelner Vorkommnisse recht genau rekonstruieren.

„Man begrüßte mich in diesem Lager wie alle anderen. Der Kommandant zeigte auf die Wand, dort hingen Ochsenziemer verschiedener Größe und Gestalt, und hieß mich, mir selber den auszusuchen, mit dem ich geschlagen werden würde. Man beschied mir, ich erhielte 25 Peitschenschläge und solle selber laut mitzählen. Nach dem ersten Schlag floss das Blut. Nach dem Dritten oder Vierten verlor ich das Bewusstsein. Ein ums andere Mal übergoss man mich mit kaltem Wasser, um mich dann weiter zu schlagen."[8]

„Ein beliebtes Vergnügen der Wachmänner war das Rennen der Gefangenen über den kleinen Platz. An jeder Ecke standen Wachleute, die jeden der stürzte mit Kabeln, mit denen sie uns schlugen, zum Weiterlaufen antrieben. Das „Spiel" ging, bis die Mehrheit der Läufer bewusstlos lag. Mir zerschlug man während eines solchen Rennens die linke Niere."[9]

„Es gab auch eine Krankenstube, aber wer dort hinkam, kehrte nie wieder zurück. Ich erinnere mich an 12 bis 14 junge Leute, die in die Krankenstube gebracht wurden und die ich danach nie wieder gesehen habe."[10]

Ein deutscher Gefangener von 1944 berichtete später von einem Gespräch mit dem im Lager verantwortlichen Polizeisanitäter Otto. Dieser sprach vom „Abspritzen" kranker Gefangener, also der Injektion einer Giftlösung in der Krankenstube an den Kranken.

„Von der Arbeit durfte man nichts mitbringen, keine Kartoffeln, keine Äpfel oder Zigaretten - nichts. Bei einem Mitgefangenen fand man einmal ein kleines Päckchen Zigaretten. Ich weiß nicht, woher er es hatte, ob es ihm vielleicht geschenkt wurde. Er bekam 50 Schläge mit einem Gummischlagstock und konnte dann zwei bis drei Wochen nicht mehr laufen. Ich weiß nicht, was sie noch mit ihm machten und ob er überlebte. Überhaupt wurden wir wegen Missverständnissen oder Fluchtversuchen den ganzen Abend bis in die Nacht hinein schikaniert und geschlagen. Am Schlimmsten war ein kleiner deutscher Wachmann. Wenn er abends bei jemandem einen Zigarettenstummel fand, gab es 25 Schläge mit dem Gummischläger."[11]

AB

GŁOS ROBOTNICZY

ŁÓDŹ, ŚRODA
KWIETNIA 1975 ROKU
NR ... (951) ROK XXXI
CENA 50 GROSZY

Komunikat OKBZH w Zielonej Górze

Okręgowa Komisja Badania Zbrodni Hitlerowskich w Zielonej Górze prowadzi śledztwo przeciwko byłemu komendantowi hitlerowskiego karnego obozu w Świecku (Arbeitserziehungslager Schwetig) Schneiderowi i b. szefowi Gestapo we Frankfurcie nad Odrą SS Obersturmbannführerowi Heinzowi Richterowi odpowiedzialnym za dokonanie licznych zbrodni na więźniach tego obozu w latach 1940–1945.

Wzywa się wszystkich b. więźniów obozu w Schwetig, którzy dotychczas nie byli przesłuchiwa i przez komisję o pisemne zgłaszanie się na odres: OKBZH w Zielonej Górze, al. Niepodległości nr 28, lub OKBZH w Łodzi, plac Dąbrowskiego nr 5, tel. 811-20 wew. 162.

Nach bis zu 14-stündigen Arbeitstagen außerhalb des Lagers wurden so genannte gymnastische Übungen veranstaltet, wie stundenlange Kniebeugen. Eine weitere Folter war eine permanente Hetze im Lager, alles - auch der Gang zur Toilette - musste im Rennen erledigt werden. Die Essensversorgung war absolut mangelhaft und widersprach jeglichen menschlich-kulturellen Bedürfnissen.

Entsprechend den Berichten kann der Lageraufenthalt in drei Phasen unterteilt werden: Die Ankunft mit Ihrer bestialischen Prügelstrafe. Es folgte eine ca. achttägige so genannte Quarantäne, in der die Gefangenen noch nicht zur Arbeit geführt wurden und ausgesuchten schweren Schikanen und so genannten „Strafübungen“ unterlagen. Die dritte Phase dauerte meistens sechs bis acht Wochen, oft aber auch entscheidend länger. In dieser dritten Phase wurden die Gefangenen tagsüber und mit polizeilicher Bewachung außerhalb des Lagerzauns zur Arbeit eingesetzt, z.B. bei Erdarbeiten zum Autobahnbau.

Gleichfalls fanden regelmäßig Exekutionen statt. Das waren zum Teil Gefangene des Lagers, zum Teil andere Verhaftete, deren Exekution die Frankfurter Polizei oft am „Arbeitserziehungslager Oderblick“ vollstreckte. Hierzu wieder Zeitzeugenberichte:

„Dicht hinter dem Lager befand sich eine Kiefernschonung mit einem freien Platz am Waldeshang, dort wurden Hinrichtungen durch Erhängen vorgenommen. Im Erdboden waren zwei Betonklötze mit Löchern zum Aufstellen des Galgens vorhanden. Der Galgen selbst wurde im Lager aufbewahrt und zu jeder Hinrichtung durch Häftlinge hintransportiert und aufgestellt. Hinrichtungen fanden fast jede Woche statt, wobei fast immer der Leiter der Gestapo SS Sturmbannführer Richter persönlich anwesend war“[12]

Nach anderen Zeitzeugenberichten befand sich der Galgen inmitten des Lagers, auf dem Apellplatz. Vermutlich wurde er manchmal innerhalb, und manchmal außerhalb des Lagers aufgebaut.
„Anfang November 1944 kam ein Transport Gefangener aus Guben. Es handelte sich um Sowjetbürger, Verschleppte aus der Ukraine (...) Ende November 44 wurden von diesen 16 Ukrainern. 5 Männer und 3 Frauen (...) durch Erhängen hingerichtet, wobei man mit den Ehepaaren besonders scheußlich verfuhr, (...) beide Ehefrauen mussten sich das Sterben ihrer Ehemänner mit ansehen.“[13]

Nach anonymen Angaben aus der Familie eines Frankfurter Polizeiamtsarztes war jede Exekution in Schwetig ein Fest für die Frankfurter Polizei. Denn danach gab es einen Imbiss in der Lagerkantine, die bei Polizeiangehörigen für gute und reichhaltige Küche bekannt war. Diese Lebensmittel werden der Gefangenenversorgung gestohlen worden sein.

Wer die Lagerhaft im sogenannten „Arbeitserziehungslager Oderblick“ überlebte, wurde in einigen wenigen Fällen in ein Konzentrationslager der SS überführt, meistens aber entlassen und an seine alte Arbeitsstelle vor der Lagerhaft zurückgeführt, oder an einen neuen Arbeitsplatz.Die Entlassung aus dem Lager erfolgte grundsätzlich ohne vorherige Ankündigung, so dass niemand vorher die Länge seines ihm noch bevorstehenden Lageraufenthalts abschätzen konnte.

Üblicherweise war der oder die Entlassene nach der Haft körperlich und seelisch gebrochen und fügte sich in Zukunft in die schlimmsten Erniedri-

gungen, aus Angst wieder nach Schwetig zu kommen. Sein oder ihr Zustand diente gleichzeitig als Abschreckung für andere Zwangsarbeiter, sich bloß gegen nichts aufzulehnen, niemals einem Deutschen zu widersprechen oder gar eine Flucht zu versuchen. Das Lager in Schwetig war im ganzen Regierungsbezirk Frankfurt als Ort des Schreckens bekannt und gefürchtet, unter Ausländern, aber auch unter Deutschen.

„Im November 1942 wurde ich aus dem Lager entlassen und nach Frankfurt/Oder zum Arbeitsamt transportiert. Dort musste ich in einer Baracke, gleich neben dem Arbeitsamt schlafen, da es schon Abend war. Am nächsten Morgen holte mich eine Bauersfrau, die Tochter meines neuen Dienstherrn, ab. Ich wurde vorher noch gewogen und mein Gewicht betrug 40 kg; vor meiner Deportation aus der Ukraine hatte ich 80 kg gewogen.“[14]

Spätestens im Juni 1944 wurde das Arbeitserziehungslager Schwetig zum Erweiterten Polizeigefängnis Frankfurt an der Oder erklärt. Nach Elisabeth Thalhofer hat der Terminus „erweitert“ zwei Bedeutungen. Zum einen handele es sich um eine Ausweitung der Haftkapazitäten, zum anderen um eine weitere Erweiterung polizeilicher Befugnisse. Bisher durfte die Polizei nur wegen Bagatelldelikten aufgefallene Arbeiter, praktisch ausschließlich Ausländer, sogenannte „Fremdarbeiter“, willkürlich in ihre eigenen Lager sperren. Schwerere Fälle mussten an die Justiz oder die Konzentrationslager der SS abgegeben werden. Nach Gabriele Lotfi hätten die Staatspolizeistellen die AEL zu Erweiterten Polizeigefängnissen erklärt, um das Verbot des Reichsführers SS zu umgehen, das die Inhaftierung politischer oder „rassischer“ Häftlinge in den Arbeitserziehungslagern untersagte. Seit ungefähr dieser Zeit bestand auf dem Schwetiger Lagergelände auch eine Baracke für Frauen und Mädchen und es sind erstmals auch deutsche Häftlinge nachweisbar. Bezeichnend ist der Fall des jüdischen Cottbusser Rechtsanwalts Dr. Hermann (oder Hans) Hammerschmidt, der in einer sogenannten „privilegierten Mischehe“ mit einer „Arierin“ lebte. Man hatte ihm seine gesellschaftliche Stellung genommen, konnte ihm aber bisher persönlich nichts anhaben. Am 11. Dezember 1944 wurde er zum polizeilichen Verhör nach Frankfurt vorgeladen, in das Lager Schwetig verbracht und dort erschossen. Man warf man ihn sterbend in die Jauchegrube des Lagers, aus der andere Häftlinge später die Leiche wieder herausziehen mussten.

Im Herbst 1944 wurden Ralf Dahrendorf und mehrere seiner Freunde und Mitschüler wegen Verteilens staatsfeindlicher Flugblätter verhaftet und nach Schwetig gebracht. Zwei Tage vor der Liquidierung des Lagers wurde er wieder entlassen. Der Vater seines zum Tode verurteilten Freundes Eduard Grosse, der zusammen mit ihm entlassen wurde, bestach zu diesem Zweck Polizisten. Dahrendorfs mehrmonatige Zeit im Lager Schwetig beschäftigte ihn bis zu seinem Tod im Jahr 2009 und war vermutlich einer der Hintergründe für den freiheitlichen Impetus seines soziologischen Werks.[15]

Am 31. Januar 1945, unmittelbar vor dem Eintreffen der Roten Armee, wurde das Lager Schwetig aufgelöst. Es hatte zu diesem Zeitpunkt ca. 800 Insassen, ca 800 weitere Gefangene kamen am Vortag aus den Lagern Brätz (siehe dort, Lager 20) und eventuell auch aus Poznań hinzu. Die Kranken und Marschunfähigen sperrte man in der mit Benzin getränkten Krankenbaracke ein und verbrannte sie bei lebendigen Leib. Wer aus der brennenden Baracke zu fliehen versuchte, wurde erschossen. Die Schreie müssen so furchtbar gewesen sein, dass sich die deutschen Einwohner des anliegenden Dorfes in ihren Kellern verkrochen. Ca. 1600 Häftlinge gingen auf einen Todesmarsch Richtung Westen, über die ulica Powstańców Wielkopolskich (Schwetiger Weg), ulica 1 Maja (Crossener Straße) und die Frankfurter Stadtbrücke über die Oder. In Frankfurt wurden die deutschen Häftlinge abgezweigt und zu Schanzungsarbeiten abgeordnet. Die ausländischen Häftlinge wurden weiter durch den Winter getrieben, umrundeten Berlin und verbrachten eine Nacht im Konzentrationslager Sachsenhausen. In Potsdam wurde ein Teil der Häftlinge zur Arbeit in den Heinkel-Flugzeugwerken abgezweigt. Nach sieben Wochen, am 16. März, erreichten 29 Häftlinge aus Schwetig das Konzentrationslager Buchenwald in Thüringen. Einer versteckte sich dort und wurde später befreit, die anderen zogen am nächsten Tag mit unbekanntem Ziel weiter.

▶ Obóz Schwetig został uruchomiony w październiku 1940 r., w okresie rozpoczęcia prac przy budowie autostrady z Frankfurtu do Poznania. Być może już wcześniej stały w tym miejscu jakieś baraki dla niemieckich budowniczych autostrady, z okresu przed wybuchem drugiej wojny światowej. Od 1940 r. był to zarazem obóz przedsiębiorstwa Autostrada Rzeszy oraz „Wychowawczy obóz pracy” gestapo z Frankfurtu nad Odrą. Eufemistyczna nazwa „wychowawczy obóz pracy” ma dwa znaczenia. Z jednej strony chodzi o metodę dyscyplinowania lub karania poprzez możliwie ciężką fizyczną pracę, której przy budowie autostrady było pod dostatkiem. Z drugiej strony również o „wychowanie” do pracy, tak by w przyszłości bez sprzeciwu i w surowej dyscyplinie spełniać wymogi na-

Wahrscheinlicher Galgenplatz am Waldrand heute, 2017 / Prawdopodobne miejsce, w którym stała szubienica na skraju lasu, 2017. Foto / Zdj.: Matthias Diefenbach

rodowosocjalistycznego „prawa pracy" i podporządkować się obowiązkowi pracy oraz wszystkim dyskryminującym dodatkowym regułom, którymi objęci byli robotnicy przymusowi pochodzący z terenów okupowanych. „Wychowawcze obozy pracy" były najsurowszym i najbardziej skutecznym instrumentem niemieckich instytucji, zapewniającym działanie systemu niewolniczej pracy przymusowej wykonywanej w Trzeciej Rzeszy przez pracowników z zagranicy. Policja dostarczała więźniów, oficjalnie tylko jako „tymczasowo aresztowanych" na przeciętnie osiem tygodni. Przedsiębiorstwo Autostrada Rzeszy zapewniało pracę, organizowało i kierowało nią, było też finansowo odpowiedzialne za utrzymanie obozu. Po wstrzymaniu budowy autostrady w 1942 r. obóz wciąż działał. Więźniów prowadzono odtąd codziennie w kolumnach do zakładów pracy, głównie miejskich, we Frankfurcie. Dyrekcja Autostrady Rzeszy otrzymywała w tym czasie za utrzymanie każdego więźnia 62 fenigi dziennie, bezpośrednio od nowych pracodawców albo za pośrednictwem policji. Niemiecka obsługa kuchni miała umowy o pracę prawdopodobnie z przedsiębiorstwem Autostrada Rzeszy.

Sposób działania obozu Schwetig i jego znaczenie jako instytucji służącej zastraszaniu ilustrują wydarzenia, które opisuje raport policji w Lebus (Lubusz)[5]. 22 października 1942 r. główny posterunkowy żandarmerii w Lebus Dahlke sporządził notatkę. Czytamy w niej, że kilku wymienionych z nazwiska „polskich robotników rolnych" 17 października 1942 r. ok. godz. 20:45 „nie powróciło do swoich miejsc zakwaterowania i włóczyło się po okolicy. Świadek: strażnik Kniehase". Osoby te otrzymały od policji dokument, w którym wymienione były różne rodzaje wykroczeń: poruszanie się bez oznaczenia „P", udział w spotkaniu dla ludności niemieckiej, wejście do lokalu z lub bez oznaczenia „P", opuszczenie miejsca pobytu bez zezwolenia policji, korzystanie ze środków komunikacji publicznej, używanie roweru bez zezwolenia policji i przebywanie o określonej godzinie poza swoją kwaterą. W przypadku tych osób zaznaczono punkt „opuszczenie miejsca pobytu bez zezwolenia policji" i stwierdzono dalej: „W związku z tym zostaje wyznaczona grzywna w wysokości 10 marek. Grzywna zostanie potrącona z wynagrodzenia przez pracodawcę i wpłacona w ciągu dziesięciu dni (...). W przypadku powtórzenia wykroczenia może zostać zastosowany areszt w odosobnieniu oraz podwyższona grzywna. Równocześnie zwracam uwagę, że musi zostać rozważone przeniesienie Pana do Wychowawczego obozu pracy w Schwetig. Prawo odwołania się od tego zarządzenia nie przysługuje."
W Archiwum Państwowym w Zielonej Górze zachowały się liczne rozliczenia kosztów podróży policjantów ze Świebodzina (Schwiebus) przewożących więźniów do Świecka. Podróżowano koleją do Frankfurtu, a następnie tramwajem do stadionu (w dzisiejszych Słubicach); ostatnie trzy kilometry były pokonywane pieszo.[6]

Obóz Schwetig w liczbach

Początkowo obóz zbudowano na 360 miejsc. Od 1942 r. wielokrotnie go powiększano, a według relacji świadków był on stale przepełniony. W momencie rozwiązania obozu 31 stycznia 1945 r. przebywało tu ok. 800 więźniów. Zimą 1941/42 w obozie pojawił się tyfus i zarządzono kwarantannę. Do obozu nie kierowano w tym czasie nowych więźniów i czekano, aż przestaną pojawiać się nowe przypadki zachorowań. Prawie wszyscy więźniowie zmarli. Jedyne zachowane oficjalne dane o zaludnieniu obozu pochodzą z okresu po epidemii (por. tabelkę wyżej).

Obóz istniał 51 miesięcy, przy czym w czasie epidemii tyfusu (przez kilka miesięcy) nie kierowano do niego nowych więźniów. Średni czas pobytu wynosił dwa miesiące. Według szacunków w obozie przebywało jednocześnie ok. 500 więźniów. Mogło przez niego przejść więc co najmniej 11 500 więźniów.

Według osób, które przeżyły obóz, każdego tygodnia lub nawet codziennie dochodziło do licznych przypadków zgonu więźniów. Jeśli nawet szacować ostrożnie, że codziennie umierała jedna osoba, liczba ofiar obozu wynosiłaby ok. 1500 osób, nie licząc osób zmarłych w trakcie likwidacji obozu w 1945 r. (zob. niżej). Typowymi przyczynami śmierci w obozie w Świecku były wyczerpanie z powodu niedożywienia, zimna, ciężkiej pracy i stałego terroru psychicznego i fizycznego, wypadki przy pracy, samobójstwa, umyślne zabójstwo przez strażników, egzekucje, obrażenia w wyniku tortur, choroby i pobieranie krwi dla rannych żołnierzy Wehrmachtu (zwłaszcza pod koniec wojny). Do dzisiaj nie odnaleziono masowych grobów więźniów obozu. Istnieją przekazy wskazujące kilka miejsc z różnych okresów działania obozu. Horst Joachim, który we wczesnych latach siedemdziesiątych XX w. badał nieistniejące już dokumenty cmentarza, podaje, że w pierwszych miesiącach istnienia obozu zwłoki palono we frankfurckim krematorium. Osoby, które przeżyły obóz, pamiętają cmentarze obozowe, znajdujące się w bezpośrednim sąsiedztwie obozu, ale nie mogą wskazać dokładnej lokalizacji. Hildegard Musick, mieszkająca wcześniej w Świecku, wspomina wóz, który przynajmniej raz na tydzień wywoził wczesnym rankiem zwłoki więźniów z obozu na nieistniejący obecnie cmentarz wiejski w Świecku. Poznański IPN podjął ostatnio ponownie poszukiwania zbiorowych mogił.

Obóz Schwetig przeżyło ok. 10 000 więźniów. W latach sześćdziesiątych XX w. ukazały się w polskiej prasie, telewizji i radiu apele, by przekazywać informacje o obozie Schwetig do regionalnych Komisji Badania Zbrodni Hitlerowskich. Gdy Wiktor Lemiesz pisał w 1969 r. rozprawę o obozie, miał do dyspozycji ponad sto relacji i listów.[7] W różnych placówkach IPN znajduje się dzisiaj prawie tysiąc, częściowo nieuporządkowanych, relacji byłych – głównie polskich – więźniów obozu Schwetig. Na ich podstawie można dość dokładnie zrekonstruować historię obozu i pojedynczych wydarzeń.

„Przywitano mnie jak wszystkich innych. Komendant wskazał na ścianę, na której wisiały bykowce, o różnych kształtach i wielkości, i zażądał, bym sobie wybrał ten, którym mam być bity. Oświadczono mi, że otrzymam 25 batów i że powinienem sam liczyć uderzenia. Po pierwszym ciosie zacząłem krwawić. Po trzecim lub czwartym straciłem przytomność. Raz po raz polewano mnie zimną wodą, po czym bito mnie znowu."[8]

„Ulubioną »rozrywką« wachmanów był bieg więźniów wokół małego placyku. W każdym rogu stali wartownicy i poganiali nas kablem, którym bito gdzie popadło. »Zabawę« przerywano dopiero wtedy, gdy większość biegnących leżała bez przytomności. Mnie w czasie takiej gonitwy odbito lewą nerkę."[9]

„Była też izba chorych, ale kto tam szedł, już nie wracał. Przypominam sobie grupę dwunastu czy czternastu młodych ludzi, których tam zabrano. Nigdy ich więcej nie widziałem."[10]

Ralf Dahrendorf (1929-2009) war zu Kriegsende Gefangener im Lager Schwetig. / Ralf Dahrendorf (1929-2009) był pod koniec wojny więźniem obozu w Świecku.
Quelle / Źródło: https://de.wikipedia.org/wiki/Ralf_Dahrendorf

Były niemiecki więzień wspomina rozmowę z 1944 r. z policyjnym sanitariuszem Otto, mówiącym o „odstrzykiwaniu" chorych, czyli wstrzykiwaniu im trucizny w trakcie pobytu w obozowej izbie chorych.

„Z pracy nie wolno było nic przynosić, żadnych ziemniaków, jabłek czy papierosów – nic. U jednego więźnia znaleziono paczuszkę papierosów. Nie wiem, skąd je miał, może ktoś mu je dał. Dostał 50 uderzeń gumową pałką i nie mógł potem chodzić dwa czy trzy tygodnie. Nie wiem, co jeszcze z nim robili i czy przeżył. Z powodu nieporozumień czy prób ucieczki ciągle nas szykanowano i bito, wieczorem, do nocy. Najgorszy był jeden mały niemiecki strażnik. Gdy znalazł u kogoś wieczorem niedopałek papierosa, ten dostawał 25 uderzeń gumową pałką."[11]

Po całym, nawet kilkunastogodzinnym dniu pracy poza obozem, prowadzono tzw. ćwiczenia gimnastyczne, np. wielogodzinne wykonywanie przysiadów. Innym sposobem torturowania więźniów był ciągły pośpiech. Biegać trzeba było nawet do toalety. Wyżywienie było zdecydowanie niewystarczające i zupełnie nie odpowiadało ludzkim potrzebom.
Według relacji świadków, pobyt w obozie można podzielić na trzy etapy. Pierwszy etap to przybycie do obozu i bestialskie bicie. Drugi etap to tzw. kwarantanna, trwająca ok. osiem dni, w czasie której więzień jeszcze nie pracował, ale był

Überreste des Lagers / Pozostałości po obozie
Foto / Zdj.: Adam Czerneńko

poddawany ciężkim szykanom i tzw. „ćwiczeniom karnym". Trzeci etap trwał zwykle sześć do ośmiu tygodni, ale w wielu przypadkach zdecydowanie dłużej. W tym czasie więźniowie pracowali pod dozorem strażników poza obozem, np. przy pracach ziemnych związanych z budową autostrady.

Regularnie dochodziło do egzekucji, zarówno na więźniach tego obozu, jak i na innych więźniach, których przywoziła frankfurcka policja. Świadkowie wspominają:

„Tuż za obozem znajdowała się szkółka leśna z polaną. Tam wieszano więźniów. W ziemi były dwa betonowe kloce z dziurami, na których stawiano szubienicę. Trzymano ją w obozie i tylko na egzekucje więźniowie przenosili ją tam i rozstawiali. Egzekucje odbywały się prawie w każdym tygodniu, przy czym prawie zawsze obecny był kierownik gestapo SS Sturmbannführer Richter."[12]

Według relacji innych świadków, szubienica znajdowała się na placu apelowym. Prawdopodobnie przez jakiś czas stała ona rzeczywiście na terenie obozu, a w innym okresie – poza nim.

„Na początku listopada 1944 roku przywieziono więźniów z Guben. To byli obywatele Związdku Radzieckiego, uprowadzeni z Ukrainy. (...) Pod koniec 1944 r. z tych 16 Ukraińców powieszono pięciu mężczyzn i trzy kobiety (...). W przypadku małżeństw postąpiono wyjątkowo okrutnie: obydwie żony musiały patrzeć, jak umierają ich mężowie."[13]

Według anonimowej relacji członka rodziny lekarza policyjnego, każda egzekucja w Świecku była świętem dla frankfurckiej policji. Po egzekucji szykowano poczęstunek w obozowej stołówce, która znana była wśród policjantów z dobrego i obfitego jedzenia. Produkty spożywcze na pewno były kradzione z zaopatrzenia więźniów.

Więźniowie, którym udało się przeżyć pobyt w tzw. „wychowawczym obozie pracy" trafiali w niektórych przypadkach do obozów koncentracyjnych SS. Większość z nich wychodziła jednak na wolność i była kierowana albo do swojego dawnego, albo do nowego miejsca pracy. Uwolnienie z obozu następowało zwykle bez wcześniejszej informacji, nikt więc nie wiedział, ile jeszcze będzie w nim przebywał.

Osoba zwolniona z obozu była po odbyciu kary zazwyczaj fizycznie i psychicznie załamana i poddawała się potem najgorszym szykanom, ze strachu przed ponownym uwięzieniem. Jej stan służył zarazem zastraszaniu innych robotników przymusowych, aby się nie odważyli nigdy sprzeciwić Niemcom i aby nie

próbowali ucieczki. Obóz Schwetig był znany w całej frankfurckiej rejencji rządowej ze swojego okrucieństwa i bali się go nie tylko robotnicy przymusowi z zagranicy, ale również Niemcy.

„W listopadzie 1942 roku zostałem zwolniony z obozu i przewieziony do urzędu pracy we Frankfurcie nad Odrą. Ponieważ był już wieczór, musiałem przenocować w baraku tuż koło urzędu. Następnego ranka odebrała mnie jakaś chłopka, córka mojego nowego pracodawcy. Wcześniej zważono mnie, ważyłem 40 kg. Przed moją deportacją z Ukrainy ważyłem 80 kg."[14]

Najpóźniej w czerwcu 1944 r. obóz Schwetig przemianowano na Rozszerzone Więzienie Policyjne Frankfurt nad Odrą. Według Elisabeth Thalhofer określenie „rozszerzone" („erweitert") ma dwa znaczenia. Z jednej strony chodzi o zwiększenie liczby więźniów, z drugiej zaś o rozszerzenie uprawnień policji. Wcześniej policja mogła zatrzymywać i kierować do obozów praktycznie tylko obcokrajowców, tzw. „robotników zagranicznych", którzy popełnili drobne wykroczenia. Cięższe przypadki były kierowane do sądu albo do obozów koncentracyjnych SS. Według Gabriele Lotfi powodem przemianowania przez policję „wychowawczych obozów pracy" na „rozszerzone więzienia policyjne" była próba obejścia rozkazu Reichsführera SS, zabraniającego umieszczania więźniów politycznych i „rasowych" w wychowawczych obozach pracy. Od mniej więcej tego czasu w obozie istniał także barak dla kobiet i dziewcząt. Z tego okresu pochodzą też pierwsze pewne informacje o niemieckich więźniach. Znamienny jest przypadek adwokata dr. Hermanna (albo Hansa) Hammerschidta z Cottbus. Jako osoba pochodzenia żydowskiego, żył on w tzw. „uprzywilejowanym małżeństwie mieszanym" z „aryjską" kobietą. Odebrano mu jego pozycję społeczną, ale nie można mu było dotąd osobiście zaszkodzić. 11 grudnia 1944 r. wezwano go na przesłuchanie do Frankfurtu nad Odrą, zabrano do obozu Schwetig i zastrzelono. Umierającego wyrzucono na obozowe gnojowisko, z którego potem inni więźniowie musieli wyciągać jego zwłoki.

Jesienią 1944 r. zostali zatrzymani Ralf Dahrendorf i jego szkolni koledzy. Postawiono im zarzut rozprowadzania antypaństwowych ulotek i uwięziono w obozie Schwetig. Ralf Dahrendorf został zwolniony dwa dni przed likwidacją obozu. Ojciec jego przyjaciela Eduarda Grosse, który otrzymał wyrok śmierci i został wraz z nim zwolniony, przekupił policjantów. Kilkumiesięczny pobyt w Świecku zajmował Dahrendorfa aż do śmierci w 2009 roku i prawdopodobnie miał wpływ na jego pracę w dziedzinie socjologii liberalnej.[15]

31 stycznia 1945 r., bezpośrednio przed wkroczeniem Armii Czerwonej, obóz

Überreste des Lagers / Pozostałości po obozie
Foto / Zdj.: Adam Czerneńko

Schwetig został rozwiązany. Przebywało w nim wówczas ok. 800 więźniów. Dzień wcześniej z obozu Brätz (por. obóz nr 20) i być może także z Poznania dotarło tu 800 innych więźniów. Chorych i niezdolnych do marszu zamknięto w baraku dla chorych, które oblano benzyną i podpalono. Osoby próbujące uciekać z płonących baraków zastrzelono. Krzyki palących się osób były tak przeraźliwe, że niemieccy mieszkańcy pobliskiej wsi chowali się w piwnicach. Około 1600 więźniów poprowadzono marszem śmierci na zachód, najpierw ulicą Powstańców Wielkopolskich (Schwetiger Weg), ulicą 1 Maja (Crossener Weg) i dalej mostem przez Odrę we Frankfurcie. Tam niemieckich więźniów skierowano do budowy okopów, a pozostałych poprowadzono dalej. Po minięciu Berlina więźniowie spędzili jedną noc w obozie koncentracyjnym w Sachsenhausen. W Poczdamie część więźniów skierowano do pracy w zakładach lotniczych Heinkel. Po siedmiu tygodniach, 16 marca, 29 więźniów obozu Schwetig dotarło do obozu koncentracyjnego Buchenwald w Turyngii. Jeden z nich ukrył się tam i został później uwolniony, reszta została następnego dnia poprowadzona dalej w nieznanym kierunku.

5 GRUNDHEIDE

▶ Nahezu alle in dieser Tabelle erwähnten Autobahnzwangsarbeitslager auf historisch brandenburgischen Terrain sind auch bereits in der "Niederschrift der Streckenbereisung vom 21.10. - 24.10.40" der Obersten Bauleitung RAB Berlin (Bundesarchiv R4601/990, Bl. 23) als bezugsfertig oder als noch im Jahr 1940 fertig zu stellen erwähnt. Das Lager Grundheide nicht. Stattdessen wird ein Lager Kunersdorf mit einer vorgesehenen Belegungsstärke von 400 und einem Belegungstermin "sofort" aufgeführt. Eventuell wurde das Lager Grundheide anstatt des bei Kunowice (Kunersdorf) vorgesehenen Lagers errichtet. Auch eine komplette Verlegung des Lagers Kunersdorf 1941 oder 1942 auf Świeckoer Gebiet mit der Neubenennung Grundheide wäre eine Möglichkeit.

Die Regionale Kommission zur Aufklärung nationalsozialistischer Verbrechen Zielona Góra führte 1972 ein Gefangenenlager für mehrere Hundert polnische Kriegsgefangene bei Kunowice auf.[16] Nach diesen Angaben bestand es von 1939 bis 1941, die Gefangenen arbeiteten am Bau der Reichsautobahn und es befand sich abseits der Chaussee von Kunowice Richtung Rzepin im Wald. Diese Lagebeschreibung passt allerdings auch auf das Reichsautobahnarbeitslager Neuendorfer Gestell (siehe Lager 6).

Erst ab Januar 1942 ist das Lager Grundheide durch Sterbefallakten hier internierter sowjetischer Kriegsgefangener eindeutig belegt. Die sowjetischen Gefangenen führten 1942 die durchaus umfangreichen sogenannten Abschluss- und Restarbeiten nach der ministeriell verordneten Stillegung des Reichsautobahnbaus Frankfurt-Poznań durch. Gleichzeitig diente dieses Lager als sogenanntes "Aufpäppelungslager", in dem die völlig entkräfteten sowjetischen Kriegsgefangenen fit gemacht werden sollten für den Zwangsarbeitseinsatz im Deutschen Reich. Die Sterblichkeit war entsprechend hoch in diesem Lager. Es verfügte über einen eigenen Lagerfriedhof an einem unbekannten Ort in unmittelbarer Nähe des Lagers.

▶ Prawie wszystkie przedstawione w tej tabeli obozy autostradowe na terenie historycznej Brandenburgii wymienia już jako gotowe do użytku albo mające być gotowe w roku 1940 dokument „Zapiski z objazdu trasy w dniach 21-24.10.40" („Niederschrift der Streckenbereisung vom 21.10.-24.10.40") Generalna Dyrekcja Budowy Autostrad Rzeszy w Berlinie (Oberste Bauleitung RAB, Bundesarchiv R4601/990, k. 23).

Oboz Grundheide nie pojawia się na tej liście. Zamiast niego widnieje na niej obóz Kunersdorf z przewidzianą liczbą 400

Anzahl und Art der Baracken Liczba i rodzaj baraków	3 Mannschaftsbaracken / 3 baraki grupowe 1 Wirtschaftsbaracke (Küche, Kantine, Büro) / 1 barak gospodarczy (kuchnia, kantyna, biuro) 1 Waschbaracke / 1 barak sanitarny 1 Abort / 1 latryna 1 weiteres Gebäude / 1 inny budynek
Lagerführer / Komendant	Müller II
Vorhandene Plätze / Ilość miejsc	288
Belegung / Ilość więźniów (05.4.1942)	25
Belegung / Ilość więźniów (15.4.1942)	121
Belegung / Ilość więźniów (25.4.1942)	175
Bemerkungen / Uwagi	Durchgangslager / Obóz przejściowy

Bundesarchiv R 4602/394, Blatt/karty 45-52[1]

Hinterlassenschaften des Lagers / Pozostałości po obozie
Foto / Zdj.: Matthias Diefenbach

5 GRUNDHEIDE

▶ **Lage:** Südwestlich der Autobahnabfahrt Słubice im Wald, über nur sehr schlecht befahrbare Wege erreichbar. Świecko (Schwetig), Gemeinde Słubice, Landkreis Słubicki,Woiwodschaft Lubuskie. **Funktionszeitraum:** Möglicherweise bereits ab Oktober 1940, sicher ab Jahreswende 1941/42, wahrscheinlich bis Kriegsende. Militärische Weiternutzung nach 1945. **Insassen:** Sowjetische Kriegsgefangene spätestens ab Januar 1942, zuvor möglicherweise polnische Kriegsgefangene. Es gibt einen vagen Hinweis, dass 1945 nach Kriegsende hier Deutsche durch die sowjetische Besatzung interniert waren. Falls das zutrifft, werden am selben Ort auch ehemalige sowjetische Kriegsgefangene interniert gewesen sein, ähnlich dem sowjetischen NKWD-Speziallager Nr. 6 in Słubice. **Sichtbare topographische Spuren:** Gruben (Achtung, ungesichert!) und andere weitflächige künstliche topographische Geländeveränderungen, gemauerte Torpfosten oder ähnliches, Zaunpfosten aus Beton mit Stacheldraht, ein in Teilen erhaltenes überdachtes Gebäude. Es ist offensichtlich, dass Teile dieser Spuren aus der Zeit nach 1945, und Teile aus der Zeit vor 1945 stammen. **Erinnerungszeichen:** Keine

▶ **Położenie:** Na południowy zachód od zjazdu Słubice, w lesie, utrudniony dojazd. Świecko (Schwetig), Gmina Słubice, powiat słubicki, województwo lubuskie. **Okres działania:** Być może już od października 1940 r., z pewnością od przełomu lat 1941/42, prawdopodobnie do końca wojny. **Więźniowie:** Radzieccy jeńcy wojenni – najpóźniej od stycznia 1942 roku. Przedtem być może polscy jeńcy wojenni. Istnieje niejasna przesłanka, że po 1945 r., po zakończeniu wojny, radzieckie władze internowały tutaj Niemców. Jeżeli tak rzeczywiście było, to w jednym miejscu internowani byli wcześniejsi radzieccy jeńcy wojenni, podobnie jak działo się w przypadku radzieckiego obozu specjalnego NKWD nr 6 w Słubicach. **Widoczne ślady w przestrzeni:** Doły (uwaga, niezabezpieczone!) i inne sztuczne zmiany w topografii, murowane słupki bramy itp., betonowe słupki będące częścią ogrodzenia z resztkami drutu kolczastego, jeden zachowany częściowo zadaszony budynek. Jest oczywiste, że ślady te pochodzą częściowo z okresu po 1945 r., a częściowo sprzed tego czasu. **Upamiętnienie:** Brak.

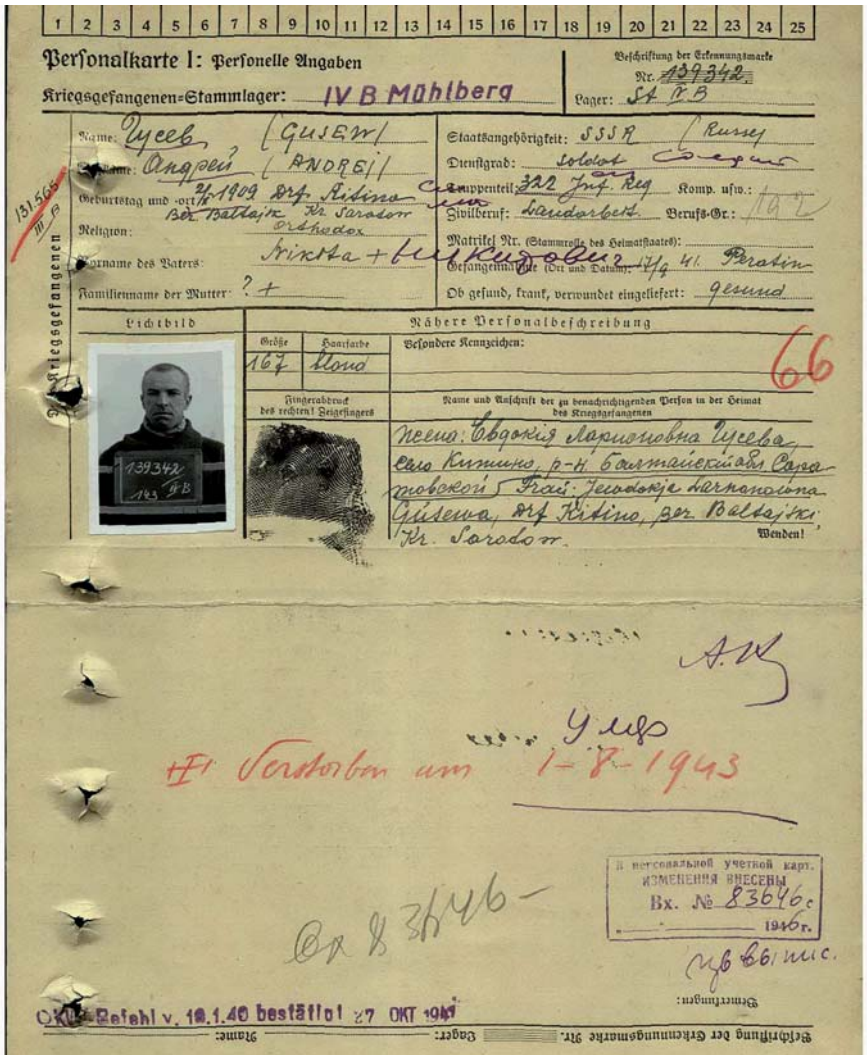
Hinterlassenschaften des Lagers / Pozostałości po obozie. Foto / Zdj.: Matthias Diefenbach

miejsc i terminem oddania do użytku: „natychmiast". Być może obóz Grundheide powstał zamiast tego przewidzianego koło Kunowic. Być może też przeniesiono obóz Kunersdorf w 1941 lub 1942 r. na teren Świecka zmieniając wówczas jego nazwę na obóz Grundheide.

Okręgowa Komisja Badania Zbrodni Hitlerowskich w Zielonej Górze wymienia w 1972 r. obóz jeniecki dla kilkuset polskich jeńców wojennych w Kunowicach[16]. Według tych danych istniał on od 1939 do 1941 r. i znajdował się w lesie przy drodze z Kunowic w kierunku Rzepina. Ten opis położenia odpowiadałby jednakże również położeniu innego obozu autostradowego – Neuendorfer Gestell (por. obóz nr 6).

Istnienie obozu Grundheide jest dostatecznie udokumentowane dopiero od stycznia 1942 r. poprzez akty zgonu internowanych tutaj jeńców radzieckich. Jeńcy radzieccy wykonywali w tym czasie szeroko zakrojone prace wykończeniowe po zarządzonym przez ministerstwo zakończeniu prac przy budowie autostrady z Frankfurtu do Poznania. Obóz ten służył jednocześnie jako tzw. obóz „rekonwalescencyjny" („Aufpäppelungslager"), którego celem miało być poprawienie kondycji wyczerpanych jeńców radzieckich, tak żeby mogli oni zostać wykorzystani do innej pracy przymusowej na terenie III Rzeszy. Śmiertelność w obozie była wysoka, dlatego dysponował on własnym cmentarzem obozowym. Miejsce masowego grobu w lesie jest nieznane.

Hinterlassenschaften des Lagers / Pozostałości po obozie
Foto / Zdj.: Matthias Diefenbach



Personalkarte I: Personelle Angaben

Kriegsgefangenen-Stammlager: IV B Mühlberg

Name: Gusew [GUSEW]

Vorname: Andrej [ANDREJ]

Geburtstag und -ort: 2/1909 Drf. Kitino Ber. Baltajsk Pr. Sarador

Religion: orthodox

Vorname des Vaters: Nikita + tot

Familienname der Mutter: ? +

Staatsangehörigkeit: SSSR [Russe]

Dienstgrad: Soldat

Truppenteil: 322 Inf. Reg. Komp. usw.:

Zivilberuf: Landarbeit Berufs-Gr.:

Matrikel Nr. (Stammrolle des Heimatstaates):

Gefangennahme (Ort und Datum): 7/41 Pleskau

Ob gesund, krank, verwundet eingeliefert: gesund

Lichtbild

Größe 167 Haarfarbe blond

Besondere Kennzeichen:

Fingerabdruck des rechten Zeigefingers

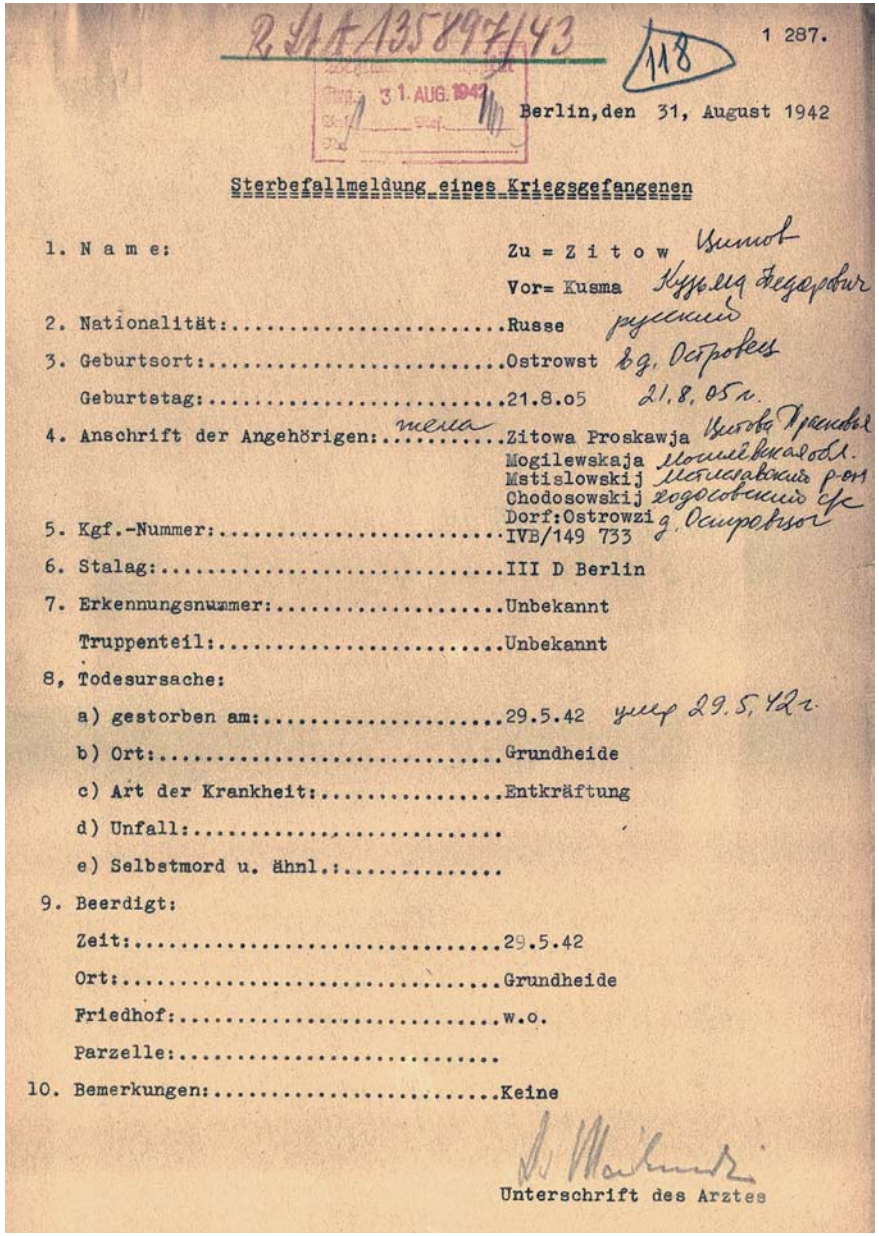
Name und Anschrift der zu benachrichtigenden Person in der Heimat des Kriegsgefangenen

Wenden!

Gestorben am 1-8-1943

Ok 8 3/46

Stammakte der Wehrmacht für den im Lager Grundheide verstorbenen sowjetischen Kriegsgefangenen Andrej Gusev / Akta osobowe wehrmachtu zmarłego w obozie Grundheide sowieckiego jeńca wojennego Andreja Guseva.
Quelle / Źródło: Zentralarchiv des Verteidigungsministeriums der Russischen Föderation (CAMO) / Centralne Archiwum Ministerstwa Obrony Federacji Rosyjskiej (CAMO), f. 58, op. 977521, d. 1315, https://www.obd-memorial.ru/html/info.htm?id=300604790&page=1



R Jl A 135897/43 118 1 287.

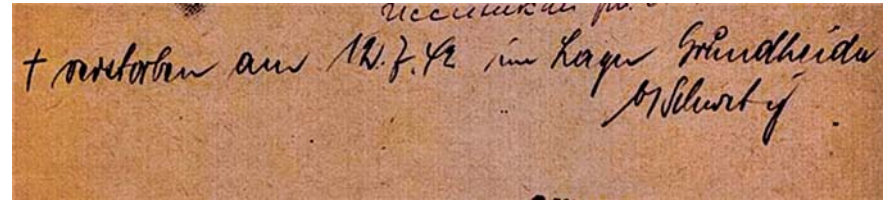
31. AUG. 1942

Berlin, den 31, August 1942

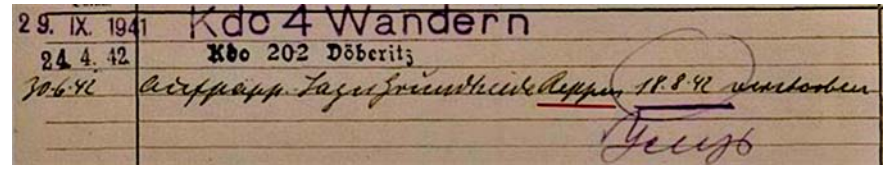
Sterbefallmeldung eines Kriegsgefangenen

1. Name: Zu = Zitow Usmot
Vor= Kusma Кузьма Федорович
2. Nationalität:.....Russe русский
3. Geburtsort:.....Ostrowst д. Островец
Geburtstag:.....21.8.05 21.8.05 г.
4. Anschrift der Angehörigen:.....Zitowa Proskawja Житова Прасковья
Mogilewskaja Могилевская обл.
Mstislowskij Мстиславский р-он
Chodosowskij Ходосовский с/с
Dorf:Ostrowzi д. Островзи
5. Kgf.-Nummer:.....IVB/149 733
6. Stalag:.....III D Berlin
7. Erkennungsnummer:.....Unbekannt
Truppenteil:.....Unbekannt
8, Todesursache:
a) gestorben am:.....29.5.42 умер 29.5.42 г.
b) Ort:.....Grundheide
c) Art der Krankheit:.....Entkräftung
d) Unfall:.....
e) Selbstmord u. ähnl.:.....
9. Beerdigt:
Zeit:.....29.5.42
Ort:.....Grundheide
Friedhof:.....w.o.
Parzelle:.....
10. Bemerkungen:.....Keine

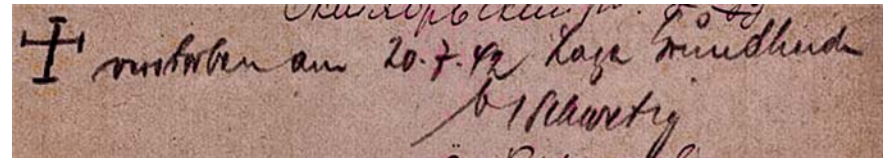
Unterschrift des Arztes



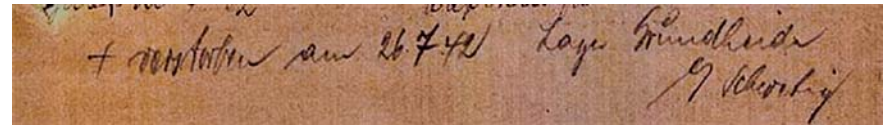
† verstorben am 12.7.42 im Lager Grundheide
b/Schwerin



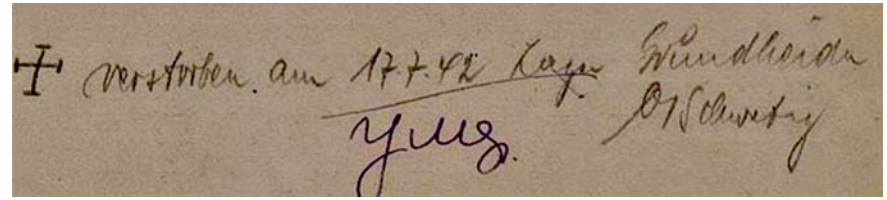
29. IX. 1941 Kdo 4 Wandern
24. 4. 42 Kdo 202 Döberitz
30.6.42 Arbeitsapp. Lager Grundheide Reppin 18.8.42 verstorben



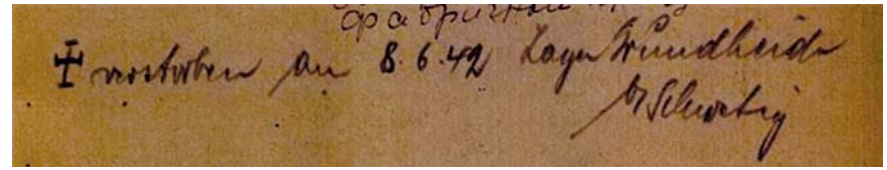
† verstorben am 20.7.42 Lager Grundheide
b/Schwerin



† verstorben am 26.7.42 Lager Grundheide
b/Schwerin



† verstorben am 17.7.42 Lager Grundheide
b/Schwerin
Yuly.



† verstorben am 8.6.42 Lager Grundheide
b/Schwerin

Quelle / Źródło: Zentralarchiv des Verteidigungsministeriums der Russischen Föderation (CAMO) / Centralne Archiwum Ministerstwa Obrony Federacji Rosyjskiej (CAMO), f. 58, op. A-64233, d. 80, http://obd-memorial.ru

6 NEUENDORFER GESTELL

▶ Die Kommission zur Aufklärung der nationalsozialistischen Verbrechen verzeichnet auf der Gemarkung Gajec (Neuendorf) ein Lager für sowjetische Kriegsgefangene.[17] In seinem Bereich wurden nach dem Krieg Massengräber entdeckt. In den 1950er Jahren wurde in Rzepin ein Ehrenfriedhof für in der Rzepiner Gegend gefallene Soldaten der Roten Armee errichtet. Es ist eher unwahrscheinlich, dass die verstorbenen Kriegsgefangenen dorthin umgebettet wurden, da von den der sie nicht selten in die Verbannung in sowjetische Gulags führte. Falls die Toten des Autobahnarbeitslagers Neuendorfer Gestell doch auf den sowjetischen Ehrenfriedhof in Rzepin umgebettet wurden, so sind ihre Gräber in keiner Weise gekennzeichnet. Der Ort des Massengrabs im Wald ist heute unbekannt.

Die heutigen Einwohner der ca. 1200 Meter entfernten nächstgelegensten Ansiedlung, des früheren Forsthaus Zohlow,

Anzahl und Art der Baracken Liczba i rodzaj baraków	3 Mannschaftsbaracken / 3 baraki grupowe 1 Wirtschaftsbaracke (Küche, Kantine, Büro) / 1 barak gospodarczy (kuchnia, kantyna, biuro) 1 Waschbaracke / 1 barak sanitarny 1 Abort / 1 latryna 1 weiteres Gebäude / 1 inny budynek
Lagerführer / Komendant	Müller, Unterführer / podkomendant Weber
Vorhandene Plätze / Ilość miejsc	216
Belegung / Ilość więźniów (05.4.1942)	244
Belegung / Ilość więźniów (15.4.1942)	-
Belegung / Ilość więźniów (25.4.1942)	-
Bemerkungen / Uwagi	Durchgangslager / Obóz przejściowy

Bundesarchiv R 4602/394, Blatt/karty 45-52[1]

Hinterlassenschaften des Lagers / Pozostałości po obozie. Foto / Zdj.: Matthias Diefenbach

Sowjetischer Ehrenfriedhof in Rzepin / Cmentarz żołnierzy sowieckich w Rzepinie. Quelle / Źródło: https://pl.wikipedia.org/wiki/Rzepin

Deutschen gefangene und zur Zwangsarbeit verpflichtete Soldaten der Roten Armee nach Stalins Doktrin als ehrlos galten. Die Überlebenden sahen sich nach ihrer Befreiung 1945 sogar einem generellen Kollaborationsverdacht ausgesetzt, sind sich sicher, dass kein weiteres Lager in diesem Teil der Puszcza Rzepińska (Reppener Heide) bestand, da es nur am beschriebenen Ort entsprechende Spuren gibt. Sie meinen auch zu wissen, dass es Kriegsgefangene waren, die die in der Lagebeschreibung oben genannte Straße gepflastert hätten, die auch eine Querverbindung zwischen den Landstraßen von Frankfurt nach Großpolen und nach Niederschlesien darstellt.

Auch aus dem Lager Neuendorfer Gestell sind eine Reihe von Sterbefallakten sowjetischer Kriegsgefangener erhalten. Zwischen den Lagern Grundheide und Neuendorfer Gestell

6 NEUENDORFER GESTELL

▶ **Lage:** Unmittelbar nordwestlich einer Kreuzung der gepflasterten Straße, die von Zielony Bór (Forsthaus Grüner Tisch und Forsthaus Am Spring) zur Landstraße von Frankfurt über Słubice nach Rzepin und Poznań führt, mit einem Waldweg, und zwar 750 Meter nördlich der Autobahn und 2500 Meter südlich von Sułówek (Neu Zohlow), schräg gegenüber eines Wanderparkplatzes der Oberförsterei Rzepin. Gemeinde Rzepin (an der Gemarkungsgrenze zur Gemeinde Słubice), Landkreis Słubicki, Woiwodschaft Lubuskie. **Funktionszeitraum:** Möglicherweise bereits ab Oktober 1940, sicher ab Jahreswende 1941/42, wahrscheinlich bis Kriegsende. **Insassen:** Sowjetische Kriegsgefangene spätestens ab Januar 1942, zuvor möglicherweise polnische Kriegsgefangene. **Sichtbare topographische Spuren:** Vereinzelte Beton- und Mauerreste, eventuell ungesicherte Fallgruben. **Erinnerungszeichen:** Keine

▶ **Położenie:** Na północny zachód od skrzyżowania brukowanej ulicy prowadzącej z Zielonego Boru (leśniczówka Grüner Tisch i leśniczówka Am Spring) do drogi krajowej z Frankfurtu przez Słubice do Rzepina i Poznania, z leśną drogą, 750 metrów na północ od autostrady i 2500 metrów na południe od miejscowości Sułówek, po skosie naprzeciwko leśnego parkingu Nadleśnictwa Rzepin. Gmina Rzepin (na granicy z gminą Słubice), powiat słubicki, województwo lubuskie. **Okres działania:** Być może już od października 1940 roku, z pewnością od przełomu lat 1941/42, prawdopodobnie do końca wojny. **Więźniowie:** Radzieccy jeńcy wojenni – najpóźniej od stycznia 1942 roku. Przedtem być może polscy jeńcy wojenni. **Widoczne ślady w przestrzeni:** Pojedyncze resztki betonu i murów, ewentualnie niezabezpieczone doły. **Upamiętnienie:** Brak.

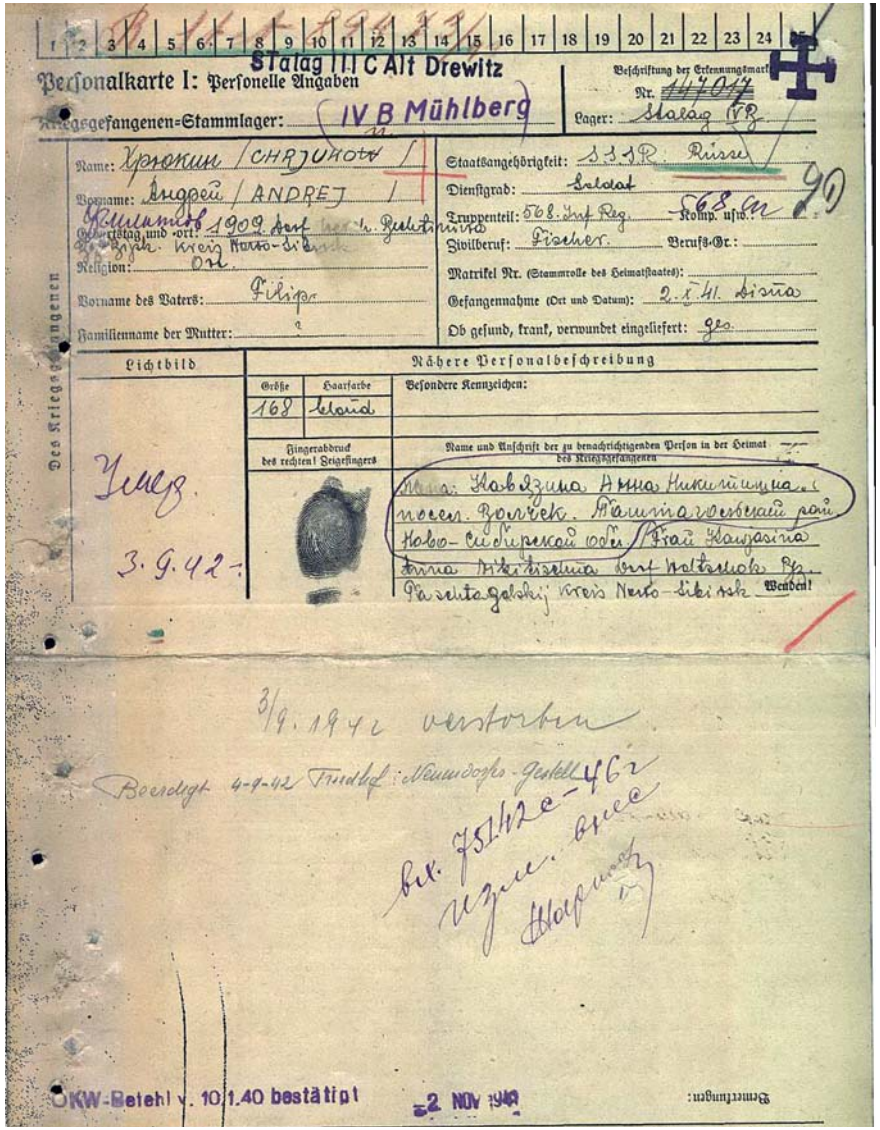
Das Straßenpflaster geht in den Asphalt der Brücke über die Autobahn über / Bruk przechodzi w asfalt pokrywający most nad autostradą. Foto / Zdj.: Matthias Diefenbach

scheint eine enge Verbindung bestanden zu haben. Vermutlich arbeiteten die sowjetischen Kriegsgefangenen beider Lager an dem selben Baulos der Reichsautobahn. Auch das Reichsautobahnarbeitslager Neuendorfer Gestell wurde als Aufpäppelungslager klassifiziert, in dem die sowjetischen Kriegsgefangenen wieder einigermaßen zu Kräften kommen sollten. Verstorbene aus dem Lager Neuendorfer Gestell wurden auch am Lager Grundheide begraben, und umgekehrt.

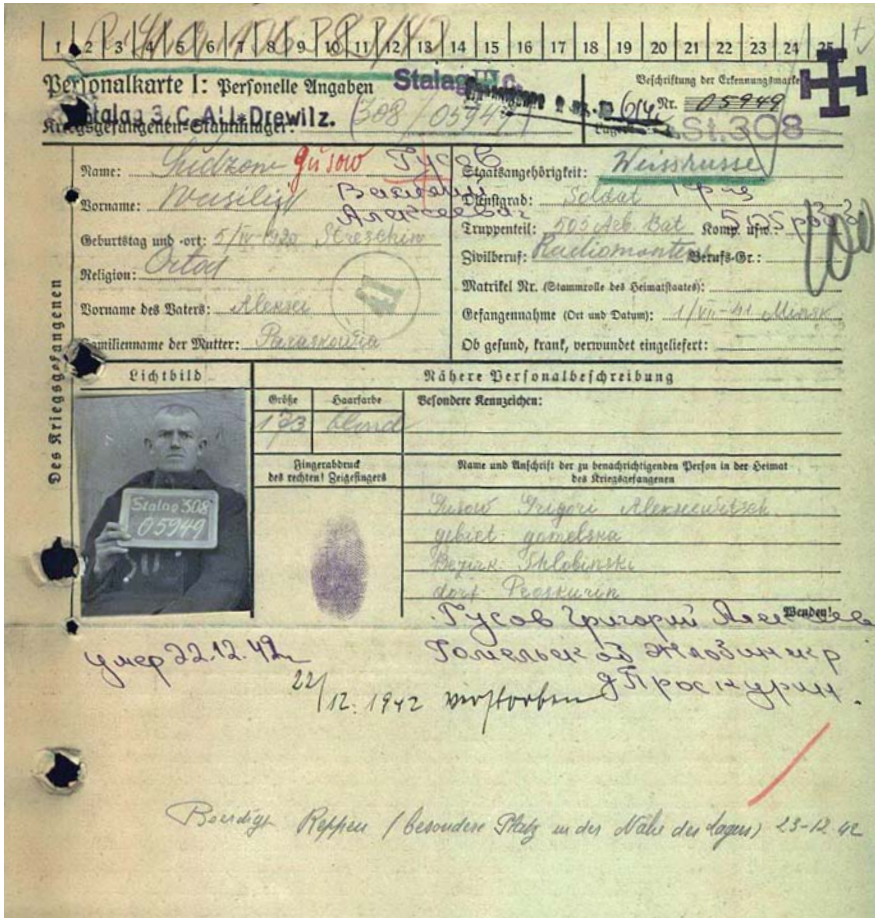
▶ Komisja Badania Zbrodni Hitlerowskich wymienia w miejscowości Gajec (Neuendorf) obóz dla radzieckich jeńców wojennych.[17] Na tym terenie odkryto po wojnie masowe groby. W latach 50. utworzono w Rzepinie cmentarz wojenny dla żołnierzy Armii Radzieckiej poległych w Rzepinie i okolicach. Jest raczej mało prawdopodobne, że radzieccy jeńcy wojenni, którzy nie przetrwali obozów, zostali przeniesieni na teren tego cmentarza. Według doktryny Stalina pojmani przez Niemców i zmuszeni do pracy przymusowej żołnierze Armii Czerwonej uchodzili za pozbawionych honoru. Zgodnie z odgórnymi dyrektywami tych, którzy przeżyli podejrzewano o kolaborację, co najczęściej kończyło się dla nich zesłaniem do Gułagu. Jeżeli zmarli z obozu autostradowego Neuendorfer Gestell mimo wszystko zostali przeniesieni na cmentarz w Rzepinie, ich mogiły nie są w żaden sposób oznaczone. Miejsce masowego grobu w lesie jest dziś nieznane.

Obecni mieszkańcy oddalonego o około 1200 metrów osiedla, będącego przed rokiem 1945 leśniczówką Zohlow, są pewni, że w tej części Puszczy Rzepińskiej nie było innego obozu. Jakiekolwiek ślady można bowiem odnaleźć tylko na opisanym wcześniej miejscu. Mieszkańcy wiedzą również, że to jeńcy wojenni wyłożyli brukiem wspomnianą drogę, która łączy drogi krajowe z Frankfurtu w kierunku Wielkopolski i w kierunku Dolnego Śląska.

Akty zgonów radzieckich jeńców wojennych zachowały się również dla obozu Neuendorfer Gestell. Wydaje się, że istniały ścisłe powiązania między obozami Grundheide i Neuendorfer Gestell. Prawdopodobnie radzieccy jeńcy wo-



Quelle / Źródło: CAMO, f. 58, op. 977520, d. 1542



Quelle / Źródło: CAMO, f. 58, op. 977520, d. 1494

Quelle / Źródło: CAMO, f. 58, op. A-64233, d. 80

jenni z obu obozów pracowali przy tym samym odcinku budowy autostrady. Również obóz Neuendorfer Gestell był tzw. obozem „rekonwalescencyjnym”, w którym jeńcy radzieccy mieli nabrać nieco sił. Zmarli z obozu Neuendorfer Gestell byli chowani również przy obozie Grundheide i odwrotnie.

▶ Rzepin war die Kreisstadt des Weststernberger Landes, das vom 13. Jahrhundert bis 1945 ununterbrochen zu Brandenburg gehörte. Die Stadt hatte 1939 ca. 6.400 Einwohner und war geprägt durch Industrie, Handwerk und die Eisenbahn.

Heute ist Słubice Kreisstadt des mit dem Landkreis Weststernberg nahezu deckungsgleichen Powiat Słubickie. Rzepin hat heute ca. 6.700 Einwohner, mit den eingemeindeten Dörfern sind es knapp 10.000. Auch nach der Einstellung von Nebenlinien ist die Stadt Rzepin nach wie vor geprägt durch einen bedeutenden Eisenbahnknoten und Grenzbahnhof.

Wie in allen Städten des Deutschen Reichs, wird ausländische Zwangsarbeit im Rzepin des Zweiten Weltkriegs omnipräsent gewesen sein; von den Industrie- und Handwerksbetrieben, über die Landwirtschaft, städtische Betriebe, bis zu privaten Haushaltshilfen. Es liegen allerdings keinerlei regionalgeschichtliche Studien zu Zwangsarbeit in Rzepin vor. Daher sollen folgend, neben den Reichsautobahnzwangsarbeitslagern für Juden, auch zwei weitere größere Lagerkomplexe in der Stadt, die baulich bis heute weitgehend erhalten sind, kurz dargestellt werden. Zur räumlichen Veranschaulichung kann die folgende Karte helfen.

Erhaltener Barackenkomplex südlich des Bahnhofs (ulica Zachodnia und ulica Celna)

Wahrscheinlich handelt es sich um das Lager für ein Arbeitskommando sowjetischer Kriegsgefangener in der Nähe des Bahnhofs, das die Hauptkommission zur Aufklärung der nationalsozialistischen Verbrechen in Polen 1979 aufführt. Demnach soll es von 1941 bis vermutlich 1945 bestanden haben. Die Sterblichkeit sei hoch gewesen. Nach Kriegsende hätte man eine Vielzahl an Gräbern gefunden.[18]

Weiterhin gaben jüdische Überlebende, die im Autobahnlager Kreuzsee untergebracht waren an, sie hätten als gelernte Schuster und Sattler Uniformteile für die Wehrmacht hergestellt. Ihre Werkstätten hätten sich in einer Baracke am Bahnhof befunden. Demnach wären sie jeden Morgen und jeden Abend in einer bewachten Kolonne mitten durch die Stadt gezogen.

Die gemauerten Baracken werden heute hauptsächlich gewerblich genutzt.

Erhaltener Barackenkomplex zwischen der ulica Sienkiewicza und der ulica 1 Maja

Hierbei kann es sich um das von der Regionalkommission zur Aufklärung der nationalsozialistischen Verbrechen Zielona Góra 1972 aufgeführte Lager für mehrere hundert polnische, französische und sowjetische Kriegsgefangene handeln. Es soll von 1941-1945 bestanden haben und sich an einem Eisenbahnknoten befunden haben. Die Gefangenen arbeiteten für die Reichsbahn.[19]

Die gemauerten Baracken werden heute gewerblich genutzt.

Jüdischer Friedhof Rzepin

Der historische Friedhof der deutschen jüdischen Gemeinde von Rzepin befindet sich unweit des Standorts des Autobahnlagers Kreuzsee. Es wäre nicht untypisch, wenn die vermutlich vielen hundert jüdischen Toten dieses Lagers zumindest zu einem großen Teil hier in Massengräbern beerdigt worden wären.

▶ Rzepin był stolicą Ziemi Torzymskiej zachodniej (Weststernberger Land), która od XIII wieku nieprzerwanie należała do Brandenburgii. W 1939 r. miasto miało około 6.400 mieszkańców, a jego charakter kształtował przemysł, rzemiosło i kolej.

Dzisiaj Słubice są stolicą powiatu słubickiego, który niemal całkowicie pokrywa się z dawnym okręgiem (Landkreis Weststernberg). Rzepin ma obecnie 6.700 mieszkańców (wraz z włączonymi do niego wsiami prawie 10.000). Nawet po likwidacji części połączeń miasto to jest wciąż ważnym węzłem kolejowym i dworcem granicznym.

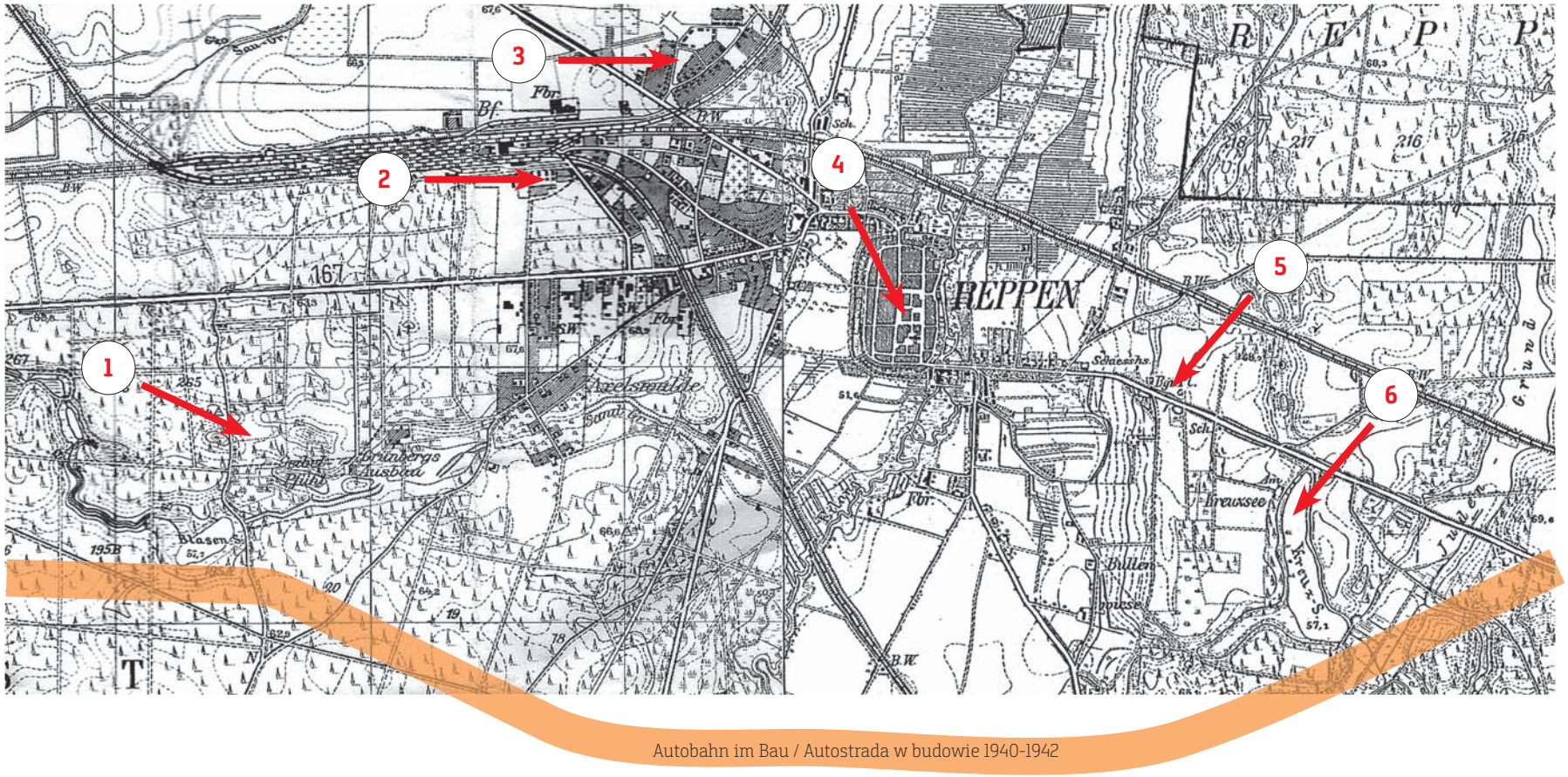
Jak we wszystkich miastach Rzeszy Niemieckiej, także w Rzepinie w okresie drugiej wojny światowej robotnicy przymusowi byli wszechobecni: w zakładach przemysłowych i rzemieślniczych, w rolnictwie, zakładach miejskich, a nawet w prywatnych gospodarstwach domowych. Ponieważ nie powstały dotąd żadne opracowania na temat pracy przymusowej w Rzepinie, obok obozów autostradowych dla Żydów, zostaną tu krótko przedstawione również dwa inne kompleksy obozowe, których budynki zachowały się do dzisiaj. Poniższa mapa przedstawia ich rozmieszczenie.

Zachowany kompleks baraków na południe od dworca (ul. Zachodnia i ul. Celna)

Prawdopodobnie był to obóz dla komando sowieckich jeńców wojennych w pobliżu dworca, który wymienia w 1979 r. Główna Komisja Badania Zbrodni Hitlerowskich w Polsce. Istniał on od 1941 do prawdopodobnie 1945 r. Śmiertelność była bardzo duża. Po wojnie znaleziono wiele grobów.[18] Żydzi, którzy w czasie wojny przebywali w obozie autostradowym Kreuzsee, podają, że jako wykształceni szewcy i siodlarze produkowali części mundurów dla Wehrmachtu. Ich warsztaty znajdowały się w baraku koło dworca. Prawdopodobnie przechodzili oni każdego ranka i każdego wieczoru w strzeżonej kolumnie przez miasto.

RZEPIN (REPPEN)

Grundlagen dieser Grafik sind die Messtischblätter 3654 Drenzig von 1942 (linker Teil) und 3655 Reppen von 1909 (rechter Teil) aus Beständen der Universität Poznań, die vor und nach 1945 bearbeitet wurden und bis Anfang 2017 auf http://mapy.amzp.pl/ online frei verfügbar waren.
Podstawą tej grafiki są mapy topograficzne 3654 Drenzig z 1942 r. (lewa strona) i 3655 Reppen z 1909 r. (prawa strona) z zasobu Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, które były opracowywane przed i po 1945 r. a do początku 2017 r. były dostępne na stronie: http://mapy.amzp.pl.



1. Reichsautobahnlager Reppen / Obóz autostradowy Reppen
2. Erhaltener Barackenkomplex südlich des Bahnhofs / Zachowany kompleks baraków na południe od dworca
3. Erhaltener Barackenkomplex zwischen der ul. Sienkiewicza und der ul. 1 Maja / Zachowany kompleks baraków między ul. Sienkiewicza a ul. 1 Maja
4. Matktplatz. Standort des Gedenksteins von 1985 / Rynek. Pomnik z 1985 r.
5. Historischer jüdischer Friedhof / Historyczny cmentarz żydowski
6. Reichsautobahnlager Kreuzsee. Genauer Standort unbekannt. / Obóz autostradowy Kreuzsee. Dokładne położenie nieznane.

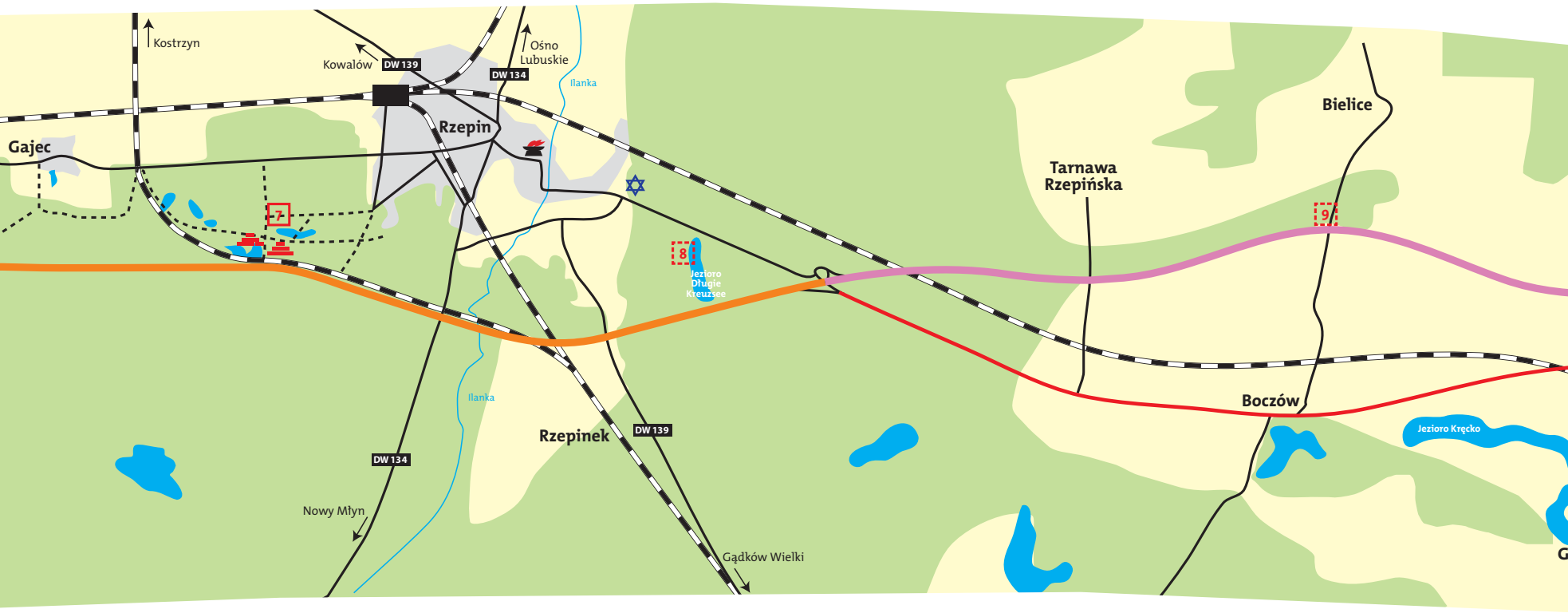
Vermutlich erhaltene Zwangsarbeiterbaracken, 2016. / Prawdopodobnie zachowane baraki robotników przymusowych, 2016. Foto / Zdj.: Matthias Diefenbach

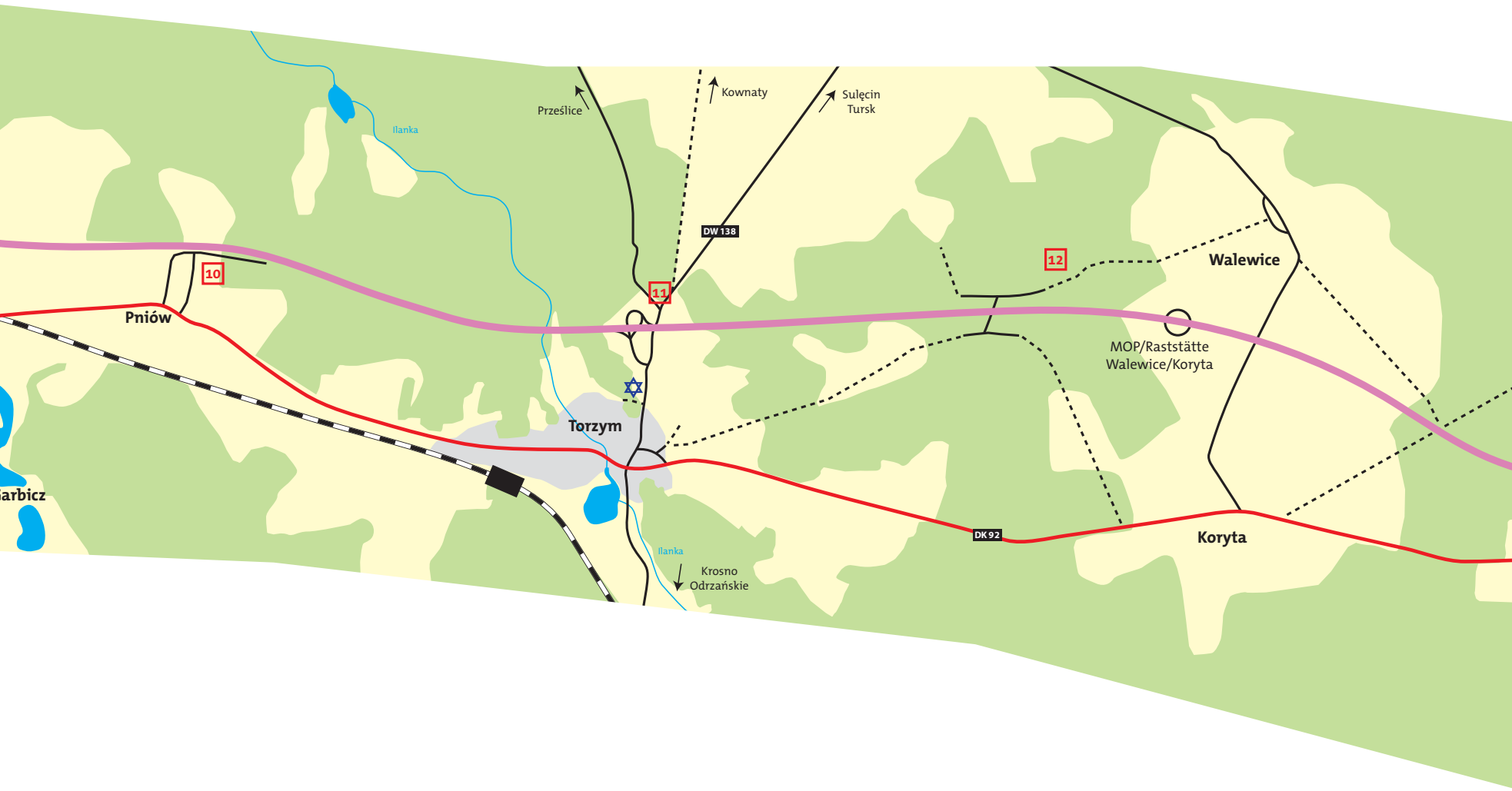
Murowane baraki wykorzystywane są obecnie głównie do celów gospodarczych.

Zachowany kompleks baraków między ul. Sienkiewicza a ul. 1 Maja
Jest to być może wymieniany przez Wojewódzką Komisję Badań Zbrodni Hitlerowskich w Zielonej Górze obóz dla kilkuset polskich, francuskich i sowieckich jeńców wojennych. Istniał on w latach 1941–1945 w okolicach węzła kolejowego. Jeńcy pracowali na kolei.[19]

Murowane baraki użytkowane są obecnie w celach gospodarczych.

Cmentarz żydowski w Rzepinie
Historyczny cmentarz niemieckiej gminy żydowskiej w Rzepinie znajduje się w pobliżu miejsca, w którym działał obóz autostradowy Kreuzsee. Można przypuszczać, że przynajmniej część z wielu setek osób zmarłych w tym obozie pochowano w grobach masowych na tym cmentarzu.


Kostrzyn
Kowalów
DW 139
DW 134
Ośno Lubuskie
Ilanka
Rzepin
Gajec
Bielice
Tarnawa Rzepińska
7
8
9
Jezioro Długie
Kreuzsee
Ilanka
Rzepinek
DW 139
DW 134
Boczów
Jezioro Kręcko
Nowy Młyn
Gądków Wielki


Ilanka
Prześlice
Kownaty
Sulęcin
Tursk
DW 138
10
11
12
Pniów
Walewice
MOP/Raststätte
Walewice/Koryta
Torzym
Garbicz
DK 92
Koryta
Ilanka
Krosno
Odrzańskie

7 REPPEN

▶ **Lage:** Südwestlich des Stadtrandes im Wald. Die vereinzelten Gehöfte in unmittelbarer Lagernähe bestehen heute nicht mehr. **Funktionszeitraum:** Ende 1940 bis vermutlich Sommer 1942. **Insassen:** Juden. **Sichtbare topographische Spuren:** Barackenfundamente, Gruben (Achtung, ungesichert!). **Erinnerungszeichen:** Am Lagerort keine. Gedenkstein auf dem Marktplatz in Rzepin.

▶ **Położenie:** Na południowo-zachodnich obrzeżach miasta w lesie. Pojedynczych gospodarstw, które istniały w bezpośrednim sąsiedztwie obozu, już dzisiaj nie ma. **Okres działania:** od końca 1940 do prawdopodobnie lata 1942. **Więźniowie:** Żydzi. **Widoczne ślady w przestrzeni:** fundamenty baraków, doły (uwaga, niezabezpieczone!). **Upamiętnienie:** na terenie obozu brak upamiętnienia. Pomnik na rynku w Rzepinie.

Anzahl und Art der Baracken Liczba i rodzaj baraków	3 Mannschaftsbaracken / 3 baraki grupowe 1 Wirtschaftsbaracke (Küche, Kantine, Büro) / 1 barak gospodarczy (kuchnia, kantyna, biuro) 1 Waschbaracke / 1 barak sanitarny 1 Abort / 1 latryna 2 weitere Gebäude / 2 inne budynki
Lagerführer / Komendant	Müller, Unterführer / podkomendant Elias
Vorhandene Plätze / Ilość miejsc	216
Belegung / Ilość więźniów (05.4.1942)	213
Belegung / Ilość więźniów (15.4.1942)	206
Belegung / Ilość więźniów (25.4.1942)	163
Bemerkungen / Uwagi	Eine Mannschaftsbaracke im Abbau / barak grupowy demontowany

Bundesarchiv R 4602/394, Blatt/karty 45-52[1]

Hinterlassenschaften des Lagers, 2016. / Pozostałości po obozie, 2016. Foto / Zdj.: Matthias Diefenbach

▶ **Lage:** Vermutlich südlich der ulica Poznańska (Sternberger Straße) und westlich des Jezioro Długie (Kreuzsee), unweit des Autobahnanschlusses Rzepin. oder östlich der ulica Kilińskiego (Reichenwalder Straße), am Stadtrand von Rzepin. Der genaue Lagerstandort konnte nicht bestimmt werden. **Funktionszeitraum:** Ende 1940 bis vermutlich Spätsommer 1943. **Insassen:** Juden. **Sichtbare topographische Spuren:** Unbekannt. **Erinnerungszeichen:** Am Lagerort keine. Gedenkstein auf dem Marktplatz in Rzepin

▶ **Położenie:** Prawdopodobnie na południe od ul. Poznańskiej i na zachód od Jeziora Długiego (Kreuzsee), niedaleko zjazdu „Rzepin", lub na wschód od ul. Kilińskiego, na obrzeżach miasta Rzepin. Dokładnego położenia obozu nie udało się ustalić. **Okres działania:** od końca 1940 do prawdopodobnie późnego lata 1943 r. **Więźniowie:** Żydzi. **Widoczne ślady w przestrzeni:** nieznane. **Upamiętnienie:** na miejscu obozu brak upamiętnienia. Pomnik na rynku w Rzepinie.

Anzahl und Art der Baracken **Liczba i rodzaj baraków**	5 Mannschaftsbaracken / 5 baraków grupowych 1 Wirtschaftsbaracke (Küche, Kantine, Büro) / 1 barak gospodarczy (kuchnia, kantyna, biuro) 1 Waschbaracke / 1 barak sanitarny 1 Abort / 1 latryna
Lagerführer / Komendant	Perl, Unterführer / podkomendant Gallas
Vorhandene Plätze / Ilość miejsc	360
Belegung / Ilość więźniów (05.4.1942)	227
Belegung / Ilość więźniów (15.4.1942)	308
Belegung / Ilość więźniów (25.4.1942)	386
Bemerkungen / Uwagi	Belegt mit Juden / Żydzi

Bundesarchiv R 4602/394, Blatt/karty 45-52[1]

Autobahnbrücke in der Nähe von Rzepin, 2007 / Most autostradowy koło Rzepina, 2007. Foto / Zdj.: Matthias Diefenbach

▶ Nach Angaben jüdischer Überlebender beim Internationalen Suchdienst des Roten Kreuzes Bad Arolsen arbeiteten sie beim Autobahnbau für die Baufirmen Carl Plötner aus Naumburg/Saale, Carl Rose, Carl Weiss und Otto Conrad. Im Bereich Rzepin wurden neben Trassierungsarbeiten mehrere Brückenbauwerke begonnen.

Vermutlich ab 1942 diente das Autobahnlager Kreuzsee als Krankensammel- und Sterbelager für alle jüdischen Arbeitslager im damaligen Brandenburg. Viele der jüdischen Überlebenden der Autobahnlager geben einen kürzeren Aufenthalt im Lager Kreuzsee an, ohne nähere Angaben dazu zu machen. Mehrere Überlebende nennen hohe Sterbezahlen in diesem Lager, die von ein bis zwei Toten täglich bis zu mehreren Hundert im Laufe einiger Monate reichen. Explizit als Krankenlager oder Spital wird es von einem jüdischen Überlebenden, sowie Reinhard Wolff, dem Leiter der Frankfurter Gestapo in einem Nachkriegsverhör bezeichnet. Reinhard Wolff berichtet sogar von Vergasungen im Lager Kreuzsee, die mit einem Gaswagen an kranken und arbeitsunfähigen Juden vorgenommen wurden. Er bringt das in einen Zusammenhang mit einer Fleckfieberepidemie.

1942 wurden auch die jüdischen Insassen des Autobahnlagers Pinnow (vgl. dort, Lager 10) nach Kreuzsee verlegt. Ein Überlebender erinnert sich: *„Als wir ankamen, waren im Lager Kreuzen (sic!) 400 Mann, die alle krank waren. Sie schlichen wie Tote im Lager umher, man hatte den Eindruck, dass sie schon längst gestorben seien, dass man vergessen habe, sie zu begraben. Das Essen war furchtbar. Wir erhielten 12 Gramm (sic! Vermutlich Dekagramm. MD) Brot und etwas Suppe,*

Überführung über die Bahnlinie nach Poznań, 2007. / Niedokończona estakada nad linią kolejową do Poznania, 2007.
Foto / Zdj.: Matthias Diefenbach

die aus Blättern und Sand bestand. Wir hungerten furchtbar. Die hygienischen Bedingungen waren nicht schlecht. Wir hatten Decken und Pritschen, es war ein Waschraum vorhanden, wir konnten uns und unsere Hände waschen. Deutsche Zivilisten hüteten uns bei der Arbeit. Sie schlugen uns furchtbar. Wir waren fast alle voll Wunden.“[20]

Nach Einstellung der Autobahnarbeiten und parallel zu seiner Funktion als Krankensammellager waren im Lager Kreuzsee auch verschiedene jüdische Arbeitskommandos untergebracht, die ihre Zwangsarbeitsplätze außerhalb des Lagers hatten. Dazu zählt das erwähnte Kommando gelernter Schuster und Sattler, sowie ein Arbeitskommando, das zu landwirtschaftlichen Arbeiten auf einem Staatsgut auf einer anderen Seite der Stadt Rzepin eingesetzt war. Der Überlebende nennt den Namen Altmannshof, der sich leider nicht lokalisieren ließ. Diese Arbeitskommandos wurden täglich mitten durch die Stadt geführt.

Am 4. Februar 1943 kehrten 232 kranke Arbeiter aus dem Autobahnlager Kreuzsee zurück ins Ghetto Litzmannstadt. Die Ghettochronik vermeldete: *„Die (...) 232 Personen, welche aus einem Sammellager, von wo sie nach verschiedenen Richtungen zur Arbeit geschickt wurden, ins Ghetto zurückkamen, befinden sich in einem sehr schlechten Zustand. Sie sind vollständig erschöpft und ausgearbeitet. Drei von ihnen starben noch in der Nacht der Ankunft. Sie erzählen, dass sie besonders unter den Schikanen ihrer eigenen jüdischen Aufseher zu leiden hatten, die sie nicht nur betrogen, um ihre Lebensmittelrationen verkürzten, sondern sie auch misshandelten und schlugen.*“ Am 7. Februar nennt der Ghettoinsasse Oskar Rosenfeld in seinem Tagebuch bereits 28 Tote aus dieser Gruppe.[21]

Die Erinnerung an Zwangsarbeit und die Autobahnlager in Rzepin

Als in den 1950er Jahren die Autobahn zwischen Güldendorf und Rzepin - und die Autobahnbrücke über die Oder - von der DDR und der Volksrepublik Polen einspurig fertig gestellt wurde, nutzte man ganz selbstverständlich die Vorarbeiten aus den 1940er Jahren, ohne die Herkunft der Planungen aus dem Nationalsozialismus und die Ausführung der Vorarbeiten durch Sklavenarbeit zu problematisieren. Die Kooperation der einstigen Kriegsgegner des Zweiten Weltkrieges, nun in propagierter sozialistischer Völkerfreundschaft, dazu auf Gebiet, das teilweise seine nationale Zugehörigkeit wechselte, war diplomatisch kompliziert genug, um es mit historischer Sensibilität zu belasten. Seit diesen Jahren verfügt Rzepin über einen Autobahnanschluss, der selbstverständlich positiv konnotiert ist.

Am 9. Mai 1985 wurde, nicht an den Lagerorten, sondern im Zentrum der Stadt Rzepin, ein Gedenkstein für die ermordeten Gefangenen der Arbeitslager der Kommandos Carl Plötner, Carl Rose, Carl Weiss und Otto Conrad eingeweiht. Das sind die Namen genau der Baufirmen, die Überlebende als die Unternehmer des Reichsautobahnbaus nennen, die über die jüdischen Zwangsarbeiter des Lagers Kreuzsee verfügten. Die Lagerorte sind nicht genannt, aber es ist tatsächlich möglich, dass es neben den zwei genannten weitere gab. Mindestens eine der Baufirmen soll ein lokaler Rzepiner Betrieb gewesen sein, der seine jüdischen Zwangsarbeiter eventuell auf seinem Firmengelände unterbrachte. Bezeichnend ist aber, was sonst auf diesem Gedenkstein nicht genannt ist. Das ist vor allem die jüdische Herkunft der Gefangenen und zum zweiten der Zusammenhang mit dem Autobahnbau. Die genauen und historischen Zusammenhänge bleiben den Einwohnern Rzepins und anderen Betrachtern damit unklar. Aber gerade durch diese Abstraktion fügte er sich um so besser in die Narration des nationalen polnischen Martyriums im Nationalsozialismus ein und eignete sich für patriotische Feierlichkeiten zum Tag der Befreiung vom Nationalsozialismus, der gleichzeitig für die Befreiung von deutscher Fremdherrschaft und der Polnischwerdung der neuen polnischen Westgebiete, hier konkret der Stadt Rzepin, steht.

Im heutigen Rzepin ist es vor allem der Koło Regionalistów (Kreis der Regionalisten), der sich mit Fragen der deutsch-polnisch geteilten Geschichte auseinandersetzt und, in Person von Herrn Damian Utracki, wertvolle Hinweise auf verschiedene Lagerstandorte geben konnte.

Seit einigen Jahren interessieren sich auch einige im Heimatkreis Weststernberg organisierte ehemalige deutsche Einwohner von Rzepin, die 1945 noch Kinder waren, für die Geschichte der Zwangsarbeit und der Juden in Rzepin und recherchieren dazu. Sie verfügen über eigene, allerdings sehr unscharfe Erinnerungen an Kolonnen gefangener Zwangsarbeiter, oder an einen Aufenthalt an einem Lagertor mit dem Vater. Die lange Zeit bestehenden Vorbehalte gegen eine Beschäftigung mit diesen Themen in den Heimatzeitungen sind größtenteils nicht mehr vorhanden. Zur Beschreibung des Lagers Kreuzsee verwenden sie den Begriff Konzentrationslager.

▶ Autobahnunterführung bei Rzepin 2007. Die zwei südlichen - befahrenen - Fahrspuren wurden in den 1950er Jahren auf den von den jüdischen Zwangsarbeitern vorbereiteten Brückenelementen fertiggestellt – und in den 1990er Jahren erneuert. Die ungenutzten nördlichen Brückenteile aus den 1940er Jahren blieben bis 2010 so stehen. Heute ist die Autobahn zweispurig ausgebaut und es besteht an dieser Stelle eine komplett neue Brücke.

▶ Niedokończona estakada koło Rzepina, 2007. Dwa południowe – przejezdne – pasy zostały zbudowane w latach 50. XX wieku na przygotowanych przez żydowskich robotników przymusowych elementach mostu. W latach 90. odnowiono je. Niewykorzystane północne części konstrukcji z lat 40. stały tak do 2010 roku. Obecnie autostrada jest dwupasmowa i w tym miejscu powstał zupełnie nowy most.

Foto / Zdj.: Matthias Diefenbach

▶ W archiwum Międzynarodowej Służby Poszukiwań Czerwonego Krzyża w Bad Arolsen zachowały się zeznania ocalałych Żydów, którzy pracowali przy budowie autostrady dla firm Carl Plötner z Naumburga nad rzeką Saale, Carl Rose, Carl Weiss i Otto Conrad. W okolicach Rzepina obok prac ziemnych rozpoczęto budowę kilku mostów autostradowych.

Prawdopodobnie od 1942 r. obóz autostradowy Kreuzsee służył jako Zbiorczy Obóz dla Chorych i Umierających dla wszystkich żydowskich obozów pracy w ówczesnej Brandenburgii. Wielu ocalałych Żydów z obozów autostradowych podawało, że przebywali krótko także w obozie Kreuzsee, nie opisując dokładniej tego pobytu. Wielu ocalałych mówi o dużej liczbie zmarłych w tym obozie, od jednego-dwóch dziennie do kilkuset w ciągu kilku miesięcy. Jeden z ocalałych oraz Reinhard Wolff, kierownik frankfurckiego gestapo, nazywali ten obóz obozem dla chorych albo szpitalem. Reinhard Wolff mówi nawet o za-

gazowywaniu na terenie obozu Kreuzsee chorych i niezdolnych do pracy Żydów, które miało odbywać się w samochodzie ze specjalną kabiną. Łączy to z epidemią tyfusu plamistego.

W 1942 r. żydowscy więźniowie obozu autostradowego Pinnow (por. obóz nr 10) zostali przeniesieni do obozu Kreuzsee. Jeden z ocalałych wspomina: *„Gdy przybyliśmy do obozu Kreuze (sic!) było już tam 400 więźniów, wszyscy chorzy. Snuli się po obozie jak umarli. Miało się wrażenie, że już dawno temu umarli, tylko że zapomniano ich pochować. Jedzenie było okropne. Otrzymywaliśmy 12 g (sic! Prawdopodobnie dekagram. MD) chleba i trochę zupy zawierającej liście i piasek. Strasznie głodowaliśmy. Warunki sanitarne nie były złe. Mieliśmy prycze i koce, była łaźnia, mogliśmy myć ręce i całe ciało. Niemieccy cywile pilnowali nas podczas pracy. Bili nas niemiłosiernie. Wszędzie mieliśmy rany."*[20]

Po wstrzymaniu prac przy autostradzie, w związku z funkcją zbiorczego obozu dla chorych, przebywały tu różne żydowskie komanda, które pracowały przymusowo poza terenem obozu. Do nich zalicza się wspomniane wyżej komando zawodowych szewców i siodlarzy, jak również komando wykorzystywane do prac rolniczych w majątku państwowym po drugiej stronie Rzepina. Jeden z ocalałych podaje nazwę Altmannshof, której niestety nie udało się zlokalizować. Komanda były codziennie prowadzone do pracy przez miasto.
4 lutego 1943 r. 232 chorych robotników wróciło z obozu autostradowego Kreuzsee do getta Litzmannstadt. W Kronice zapisano:
„Wyżej wymienione 232 osoby, które wróciły do getta z obozu zbiorczego, skąd skierowano je na roboty do różnych miejscowości, są w bardzo złym stanie. Są całkowicie osłabieni i wycieńczeni pracą. Trzech spośród nich zmarło jeszcze tej samej nocy, zaraz po przybyciu. Opowiadają, że szczególnie cierpieli z powodu szykan ze strony własnych żydowskich nadzorców, którzy nie dość, że ich oszukiwali zmniejszając racje żywnościowe, to w dodatku maltretowali i bili."

7 lutego mieszkaniec getta Oskar Rosenfeld notuje w swoim dzienniku 28 zgonów osób z tej grupy.[21]

Pamięć o pracy przymusowej i obozach autostradowych w Rzepinie

Kiedy w latach 50. PRL i NRD zbudowały jednopasmową autostradę pomiędzy Güldendorf a Rzepinem oraz most autostradowy na Odrze, wykorzystano oczywiście prace przygotowawcze z lat 40. Nie zastanawiano się przy tym, że plany pochodzą z okresu narodowego socjalizmu, ani że, wcześniejsze prace wykonano w niewolniczym systemie. Współpraca wrogów z okresu drugiej wojny światowej, zmuszonych do przyjaźni w bloku socjalistycznym, do tego na obszarze, który częściowo zmienił swoją przynależność państwową, była i tak dość skomplikowana i nie obciążano jej dodatkowo historyczną wrażliwością. Od tego czasu Rzepin ma wjazd na autostradę, co jest oczywiście pozytywnie oceniane.

9 maja 1985 r. w centrum Rzepina odsłonięto pomnik upamiętniający zamordowanych robotników przymusowych z obozów pracy firm Carl Plötner, Carl Rose, Carl Weiss i Otto Conrad. Ocaleli wskazują, że to właśnie te firmy pracowały przy budowie autostrady Rzeszy, wykorzystując żydowskich robotników przymusowych z obozu Kreuzsee. Miejsca obozów nie zostały podane i możliwe, że obok dwóch wymienionych istniały jeszcze inne. Przynajmniej jedna z tych firm pochodziła z Rzepina i mogła na swoim terenie urządzić zakwaterowanie dla robotników przymusowych. Znamienne jest to, co nie zostało napisane na pomniku. Przede wszystkim nie wspomniano o żydowskim pochodzeniu więźniów oraz o związku obozów z autostradą. Dokładny historyczny kontekst pozostaje przez to dla mieszkańców Rzepina niejasny. Ale właśnie dzięki takiemu poziomowi ogólności napis pasował do narracji o polskiej narodowej martyrologii i do patriotycznych uroczystości w rocznicę wyzwolenia od nazistów, które było zarazem momentem rozpoczęcia polonizacji nowych polskich Ziem Zachodnich.
W Rzepinie sprawami polsko-niemieckiej podzielonej historii zajmuje się obecnie przede wszystkim Koło Regionalistów. Jego członek Damian Utracki służył bardzo cennymi informacjami dotyczącymi różnych lokalizacji obozowych. Od kilku lat również niektórzy byli niemieccy mieszkańcy Rzepina, skupieni w organizacji ziomkowskiej Heimatkreis Weststernberg, którzy w 1945 r. byli dziećmi, interesują się historią pracy przymusowej i Żydów w Rzepinie i badają te tematy. To właśnie te osoby pamiętają, niestety bardzo mgliście, grupy robotników przymusowych prowadzonych przez miasto. Jedna osoba pamięta, że była ze swoim ojcem przy bramie obozu. W większości zniknęły już obecne przez długi czas zastrzeżenia co do zajmowania się tym tematem w gazetkach ziomkowskich. Opisując obóz Kreuzsee używają oni pojęcia „obóz koncentracyjny".

Gedenkstein auf dem Marktplatz in Rzepin 2016. / Pomnik na rynku w Rzepinie, 2016. Foto / Zdj.: Matthias Diefenbach

▶ **Lage:** Zwischen Bielice (Beelitz) und Boczów (Bottschow). Die genaue Lage ist unbekannt. Gemeinde Torzym (Sternberg), Kreis Sulęciński, Woiwodschaft Lubuski. **Sichtbare topographische Spuren:** unbekannt. **Funktionszeitraum:** Ende 1940 bis August 1942 oder 1943. **Insassen:** Juden. **Erinnerungszeichen:** Keine.

▶ **Położenie:** Między Bielicami a Boczowem. Dokładne położenie nie jest znane. Gmina Torzym, powiat sulęciński, województwo lubuskie. **Widoczne ślady w przestrzeni:** nieznane. **Okres działania:** od końca 1940 do sierpnia 1942 lub 1943 r. **Więźniowie:** Żydzi. Upamiętnienie: brak.

Anzahl und Art der Baracken **Liczba i rodzaj baraków**	4 Mannschaftsbaracken / 4 baraki grupowe 1 Wirtschaftsbaracke (Küche, Kantine, Büro) / 1 barak gospodarczy (kuchnia, kantyna, biuro) 1 Waschbaracke / 1 barak sanitarny 1 Abort / 1 latryna 1 weiteres Gebäude / 1 inny budynek
Bemerkungen / Uwagi	Belegt mit Juden. Eine Mannschaftsbaracke für Wannsee. Der Rest wird für Markstädt abgebaut. / Więźniowie żydowscy. Jeden barak grupowy dla Wannsee. Reszta zostanie zdemontowana dla Markstädt. Barak grupowy demontowany

Bundesarchiv R 4602/394, Blatt/karty 45-52[1]

Spuren des Autobahnbaus zwischen Bielice und Boczów 2007. / Ślady budowy autostrady między Bielicami a Boczowem, 2007. Foto / Zdj.: Matthias Diefenbach

▶ Ein Überlebender gibt an, vor den Juden wären bereits französische Kriegsgefangene in diesem Lager gewesen.[22] Die polnische Kommission zur Aufklärung der nationalsozialistischen Verbrechen führt ein Lager in Boczów für jüdische Autobahnzwangsarbeiter auf. Die ca. 150 Insassen wären „in speziell abgeteilten Wirtschaftsgebäuden“[23] „bei der Baufirma Gustaw Dübner“[24] untergebracht gewesen. Vermutlich handelt es sich um das selbe jüdische Arbeitskommando. Möglich ist, dass im Frühjahr die hölzernen Unterkunftsbaracken, wie von der Obersten Bauleitung Reichsautobahn beschrieben, abgebaut und am Wannsee und bei Breslau weiter verwendet wurden, und ein kleinerer Teil der Zwangsarbeiter vor Ort verblieb und anders untergebracht wurde.

Ein früherer Einwohner von Mierczany (Hildesheim, Gemeinde Torzym) erinnert sich ca. 1941 als vierzehnjähriger seinem Vater beim Transport von Lebensmitteln und eventuell anderen Materialien, vor allem Steckrüben, per Pferdewagen nach Boczów begleitet zu haben. Der Vater erzählte ihm, das wäre für die jüdischen Arbeiter an der Autobahn, aber er solle darüber nicht reden.[25]

▶ Jedna z ocalałych osób podaje, że w obozie przebywali wcześniej francuscy jeńcy wojenni.[22] Polska Komisja Badania Zbrodni Hitlerowskich wymienia obóz w Boczowie dla żydowskich robotników przymusowych pracujących przy autostradzie. Tych około 150 więźniów ulokowano „w specjalnie wydzielonych budynkach gospodarczych”[23] „przy firmie budowlanej »Gustaw Dübner«”[24]. Prawdopodobnie chodzi o to samo żydowskie komando. Możliwe, że wiosną drewniane baraki mieszkalne, które wymienia Generalna Dyrekcja Budowy Autostrad Rzeszy, zostały rozmontowane i wykorzystane ponownie nad jeziorem Wannsee pod Berlinem oraz koło Wrocławia. Mała grupa robotników przymusowych mogła pozostać i nocować w innym miejscu.

Istnieje relacja byłego mieszkańca wsi Mierczany (Hildesheim, w gminie Torzym), urodzonego w 1927 roku, który jako czternastolatek, około 1941 roku towarzyszył swojemu ojcu podczas transportu produktów żywnościowych i być może także innych towarów, przede wszystkich buraków, wozem konnym aż do Boczowa. Ojciec opowiadał mu, że to dla żydowskich robotników autostradowych, ale on nie powinien o tym mówić.[25]

▶ **Lage:** Nordöstlich von Pniów, Dorfrandlage, unmittelbar südlich der Autobahn. Der Lagerort ist über den asphaltierten Rettungsweg längs der Autobahn bequem zu erreichen. Gemeinde Torzym (Sternberg), Kreis Sulęciński, Woiwodschaft Lubuski. **Sichtbare topographische Spuren:** Mauer- und Betonreste. Achtung, ungesicherte Fallgruben! **Funktionszeitraum:** 10. Dezember 1940 bis Sommer 1942. **Insassen:** Juden. **Erinnerungszeichen:** Keine.

▶ **Położenie:** Na północno-wschodnich obrzeżach wsi Pniów, po południowej stronie autostrady. Do miejsca, w którym znajdował się obóz, można wygodnie dojechać asfaltową drogą ewakuacyjną prowadzącą wzdłuż autostrady. Gmina Torzym, powiat sulęciński, województwo lubuskie. **Widoczne ślady w przestrzeni:** resztki muru i betonowe elementy. Uwaga: niezabezpieczone doły! **Okres działania:** od 10 grudnia 1940 do lata 1942. **Więźniowe:** Żydzi. **Upamiętnienie:** brak.

Anzahl und Art der Baracken **Liczba i rodzaj baraków**	4 Mannschaftsbaracken / 4 baraki grupowe 1 Wirtschaftsbaracke (Küche, Kantine, Büro) / 1 barak gospodarczy (kuchnia, kantyna, biuro) 1 Waschbaracke / 1 barak sanitarny 1 Abort / 1 latryna
Lagerführer / Komendant	Neuhaus
Vorhandene Plätze / Ilość miejsc	218
Belegung / Ilość więźniów (05.4.1942)	169
Belegung / Ilość więźniów (15.4.1942)	93
Belegung / Ilość więźniów (25.4.1942)	81
Bemerkungen / Uwagi	Belegt mit Juden / więźniowie żydowscy

Bundesarchiv R 4602/394, Blatt/karty 45-52[1]

▶ Am 10. Dezember 1940 verließ der erste Zug mit jüdischen Autobahnarbeitern das Ghetto Litzmannstadt. Sein Ziel war der Bahnhof in Torzym. Je 200 Mann sollten in die Arbeitslager Pinnow und Sternberg gebracht werden. Tatsächlich waren es dann über ein Drittel weniger. Ein zweiter Eisenbahntransport von 200 Zwangsarbeitern nach Pinnow war für den 9. Januar 1941 vorgesehen. An diesem Tag fuhr auch ein entsprechender Zug im Ghetto ab. Das ganze Frühjahr hindurch folgten weitere Transporte in die brandenburgischen Autobahnlager aus dem Ghetto, vermutlich auch nach Pinnow. Am 11.April 1941 vermerkt die Ghettochronik: *„Bis jetzt hat das Amt über 7000 freiwillige Arbeitskandidaten registriert. (Jüdische, MD) Ärztekommissionen haben bis zu 40% der Arbeitswilligen abgewiesen, und die deutsche Oberkommission hat von der Zahl der bisher eingeteilten nochmals bis zu 7% abgelehnt.“*[26]

Am 16. April schreibt Dawid Sierakowiak im Ghetto in sein Tagebuch: *„Noch am Freitag kam ein Aufruf zur freiwilligen Registrierung heraus: Männer zwischen 18 und 45 und Frauen zwischen 20 und 30 können sich zur Arbeit in Deutschland melden. Seit Sonnabend bekommen alle, die sich schon früher eingetragen haben und noch nicht weg sind, Benachrichtigungen, sie sollen sich sofort zur Ausreise einfinden. Ein paar tausend Leute sind schon fort. Wie es scheint, sind sie Glückspilze, die die neuen, im Ghetto nicht vorhandenen Chancen nutzen, diesen Krieg zu überstehen. Alle Briefe, die von den zur Arbeit Verschickten eintreffen, sprechen von einem Sattsein, das man im Ghetto nicht mehr kennt: ‘Wir können essen, essen, und nochmals essen…’“*[27]

Die zensierten Briefe wurden auf Anweisung der deutschen Lagerkommandanten geschrieben.[28]

1942 wurde das Autobahnarbeitslager Pinnow aufgelöst. Der Überlebende Schmul Wiener berichtet: *„Wir wurden nach Kreuze bei Repen (sic! Vgl. Lager 8, Kreuzsee) gebracht. Von den 400 Mann sind nur noch 110 verblieben.(…) In Kreuze arbeiteten wir wieder 18 Monate.“*[29]

Die Autobahnüberführung am nördlichen Dorfrand, über zwei zusammengefasste Nebenstraßen, ist heute bedeutend niedriger, als die 2010 beseitigten Relikte aus den 1940er Jahren. Diese übertriebene Höhe der von den jüdischen Zwangsarbeitern errichteten Brückenelemente kann nur mit ästhetischen Motiven erklärt werden. Hier sollte eine deutschtümelnde Kulturlandschaftsinszenierung stattfinden. (vgl. Kapitel: Die Gründe für den Autobahnbau Frankfurt an der Oder-Poznań im Dritten Reich). Pinnow galt als besonders schönes brandenburgisches Dorf. Seine Wälder waren populär bei Jagdpächtern und -pächterinnen aus Berlin. Von Westen kommend sollte die geplante und heute bestehende Trasse erst einmal unmittelbar an der Mauer des Dorffriedhofs und zwei backsteinroten Bauernhöfen vorbei führen. Von der erhöhten Brücke hätte sich dann, ohne Schallschutzmauer, ein Blick über die gesamte Dorfflur eröffnet, auf den gepflegten Dorfteich, umringt von romantischen alten Bauernhöfen. Im Hintergrund wäre die bis heute sehr beeindruckende Kirche in Fachwerkkonstruktion zu sehen gewesen. Im Zentrum der Blickachse hätte sich der Gutshof

Pinnow, praktisch ein Schloss, befunden. Sein Besitzer stammte aus einer angesehenen Familie von Wehrmachtoffizieren. Er verteidigte 1945 als Kompanieführer einer zusammengewürfelten Einheit aus Volkssturm-, Wehrmachts- und SS-Angehörigen in einem Bunker bei Międzyrzecz (Meseritz) noch das Deutsche Reich, als die Front bereits vor vier Wochen an ihm vorbei gezogen war, und die Rote Armee es sich längst in seinem Gutshaus in Pniów gemütlich gemacht hatte.[30]

▶ 10 grudnia 1940 r. pierwszy pociąg z żydowskimi robotnikami przymusowymi opuścił getto Litzmannstadt. Celem podróży był dworzec w Torzymiu. Do obozów pracy Pinnow i Sternberg miało trafić po 200 mężczyzn. W rzeczywistości było ich o ponad jedną trzecią mniej. Drugi transport kolejowy z 200 robotnikami do Pniowa był zaplanowany na 9 lutego 1941 r. i zrealizowany zgodnie z planem. Transporty z getta do brandenburskich obozów autostradowych, prawdopodobnie też do Pniowa, trwały całą wiosnę. 11 kwietnia 1941 r. Kronika Getta notuje: „Do obecnej chwili urząd zarejestrował ponad 7 000 zgłoszeń na roboty. (Żydowskie, MD) komisje lekarskie spośród zgłaszających chęć do wyjazdu zdyskwalifikowały 40%, zaś superrewizja lekarska niemiecka z liczby już zakwalifikowanych ochotników odrzuciła 7%."[26] 16 kwietnia przebywający

▶ Unmittelbar links vom Weg befand sich das Zwangsarbeitslager für Juden zum Autobahnbau. Rechts, direkt hinter der Schallschutzwand, ist die Autobahn. Östlich, von Pniów aus gesehen hinter dem Lagerort, befindet sich auf einer Erhebung eine eingezäunte Waldschonung. Dort, mit Blick auf die Autobahnbaustelle, die Waldlandschaft, das Lager, das Dorf, letztere heute durch junge Bäume verdeckt, könnten sich noch Fundamente eines Wohnhauses für die deutschen Lagerangestellten und Wachleute finden. Ebenso gut könnte das Unternehmen Reichsautobahn Privatquartiere im Dorf angemietet haben.
▶ Bezpośrednio na lewo od tej drogi znajdował się obóz dla żydowskich robotników przymusowych pracujących przy budowie autostrady. Po prawej stronie, za ścianą akustyczną, znajduje się autostrada. Na wschód, z perspektywy Pniowa – za miejscem, w którym mieścił się obóz, znajduje się na wzniesieniu ogrodzony obszar młodego lasu, z pięknym widokiem na plac budowy, las, obóz i wieś, którą dziś zasłaniają drzewa. Tam można by znaleźć jeszcze fundamenty domu mieszkalnego dla niemieckiej załogi obozu i strażników. Przedsiębiorstwo Budowy Autostrady Rzeszy mogło też wynajmować dla nich prywatne kwatery we wsi, 2017. Foto / Zdj.: Janina Diefenbach, 2017.

w getcie Dawid Sierakowiak zanotował w swoim pamiętniku: „W piątek jeszcze wyszło ogłoszenie o dobrowolnej rejestracji mężczyzn od 18 do 45 lat na roboty do Niemiec oraz kobiet od 20 do 30 lat. Od soboty wszyscy, którzy kiedykolwiek przedtem rejestrowali się na roboty, a nie wyjechali jeszcze, zaczęli dostawać zawiadomienie o natychmiastowym stawieniu się na wyjazd. Wyjechało już kilka tysięcy osób. Zdaje się, że to szczęśliwcy, którzy zdobywają sobie nowe, nieistniejące w getcie szanse na przetrzymanie tej wojny. Wszystkie listy, które przychodzą od wysłanych na roboty, zapewniają o nieznanej już w getcie sytości: możemy jeść i jeszcze raz jeść".[27]
Ocenzurowane listy były pisane pod dyktando niemieckiego komendanta obozu.[28]

W 1942 r. zlikwidowano autostradowy obóz pracy Pinnow. Ocalały Schmul Wiener opowiadał: „Zostaliśmy przywiezieni do Kreuze w pobliżu Repen (sic! Por. obóz nr 8, Kreuzsee). Z 400 osób pozostało 110. (...) W Kreuze pracowaliśmy znowu 18 miesięcy."[29]

Wiadukt nad autostradą na północnym skraju wsi nad dwiema schodzącymi się tam drogami jest dziś dużo niższy niż usunięte w 2010 r. relikty z lat 40. XX wieku. Ta przesadna wysokość zbudowanych przez żydowskich robotników przymusowych elementów mostu może

Zwei von vier identischen Brückenpfeilern am nördlichen Dorfrand von Pniów 2007. / Dwa z czterech identycznych filarów mostu na północnych obrzeżach wsi Pniów, 2007. Foto / Zdj.: Matthias Diefenbach

być wytłumaczona tylko motywami estetycznymi. Miała tu powstać inscenizacja niemieckiego krajobrazu kulturowego (por. rozdział: Dlaczego w III Rzeszy budowano autostradę z Frankfurt nad Odrą do Poznania). Pinnow uchodził za szczególnie piękną brandenburską wieś. Otaczające ją lasy były popularne wśród myśliwych z Berlina. Jadąc z zachodu trasa miała przebiegać bezpośrednio wzdłuż muru wiejskiego cmentarza oraz dwóch gospodarstw z budynkami z czerwonej cegły. Z podwyższonego mostu widać byłoby – bez ściany akustycznej – całą wieś, zadbany staw wiejski, otoczony romantycznymi, starymi gospodarstwami. W tle widać byłoby istniejący do dziś imponujący kościół z muru pruskiego. W centrum osi widzenia byłby dwór – praktycznie pałac – Pinnow. Jego właściciel pochodził z poważanej rodziny oficerów Wehrmachtu i jeszcze w 1945 r. jako dowódca kompanii utworzonej z członków Volkssturmu, Wehrmachtu i SS bronił III Rzeszy w bunkrze koło Międzyrzecza. Armia Czerwona przeszła tę linię już cztery tygodnie wcześniej i zdążyła urządzić się wygodnie w jego pałacu w Pniowie.[30]

11 STERNBERG

▶ **Lage:** Unmittelbar nördlich der Autobahnabfahrt Torzym, direkt in der Gabelung der asphaltierten Straße nach Prześnice und der Kopfsteinpflasterstraße nach Kownaty. Stadt Torzym, Kreis Sulęciński, Woiwodschaft Lubuski. Sichtbare topographische. **Spuren:** Der Lagerort stellt sich deutlich als Waldlichtung dar. An den Birkeninseln finden sich Reste von Beton und Mauerwerk. **Funktionszeitraum:** 10. Dezember 1940 bis vermutlich Sommer 1942. **Insassen:** Juden. **Erinnerungszeichen:** Keine.

▶ **Położenie:** Bezpośrednio na północ od zjazdu z autostrady „Torzym", przy rozwidleniu asfaltowej drogi do Prześnic i brukowanej drogi do Kownat. Miasto Torzym, powiat sulęciński, województwo lubuskie. **Widoczne ślady w przestrzeni:** Miejsce obozu jest widoczne jako polana w lesie. Przy rosnących wyspowo brzozach znaleźć można resztki betonu i muru. **Okres działania:** od 10 grudnia 1940 do prawdopodobnie lata 1942 r. **Więźniowie:** Żydzi. **Upamiętnienie:** brak.

Anzahl und Art der Baracken **Liczba i rodzaj baraków**	5 Mannschaftsbaracken / 5 baraków grupowych 2 Wirtschaftsbaracke (Küche, Kantine, Büro) / 2 baraki gospodarcze (kuchnia, kantyna, biuro) 2 Waschbaracke / 2 baraki sanitarne 2 Aborte / 2 latryny 2 weitere Gebäude / 2 inne budynki
Lagerführer / Komendant	Barthelmann, Unterführer / podkomendant Kutscher
Vorhandene Plätze / Ilość miejsc	216
Belegung / Ilość więźniów (05.4.1942)	291
Belegung / Ilość więźniów (15.4.1942)	165
Belegung / Ilość więźniów (25.4.1942)	150
Bemerkungen / Uwagi	Belegt mit Juden. Eine Mannschaftsbaracke im Abbau / Więźniowie żydowscy, jeden barak demontowany

Bundesarchiv R 4602/394, Blatt/karty 45-52[1]

▶ In der Kleinstadt Torzym gab es einst auch eine kleine jüdische Gemeinde. Sie hinterließ einen Friedhof, der heute ohne ortskundige Führung praktisch unauffindbar ist. Vom Autobahnzwangsarbeitslager aus gesehen, befand er sich unmittelbar auf der anderen Seite der Großbaustelle. Es ist anzunehmen, dass die Opfer des Autobahnbaus größtenteils dort begraben liegen.

In Torzym lebt eine Zeitzeugin, die bereits in den frühen 1940er Jahren als polnische Zwangsarbeiterin hierher kam. Sie blieb, als nach dem Zweiten Weltkrieg die gesamte Stadtbevölkerung ausgetauscht wurde. Aber im Hinblick auf ihren schlechten Gesundheitszustand konnte sie nicht mehr interviewt werden. Doch eine engagierte Geschichtslehrerin aus Torzym befragte sie bereits vor über zehn Jahren mehrmals über das Torzym der 1940er Jahre. Diesen beiden Frauen ist es zu verdanken, dass die Standorte der Reichsautobahnarbeitslager für Juden Pinnow und Sternberg überhaupt noch lokalisiert werden konnten.

Die Belegung mit jüdischen Arbeitern aus dem Ghetto Litzmannstadt verlief weitgehend analog zum Lager Pinnow (vgl. Lager 10). Doch nur ein Überlebender füllte den Fragebogen des Internationalen Suchdienstes des Roten Kreuzes, mit ganz wenigen Worten aus, so dass sich daraus keine weiteren Details der Lagergeschichte entnehmen lassen.

Der Lagerort, 2015. / Miejsce, w którym znajdował się obóz, 2015.
Foto / Zdj.: Matthias Diefenbach

Spuren des Lagers, 2015. / Ślady po obozie, 2015. Foto / Zdj.: Matthias Diefenbach

Grabstein auf dem Jüdischen Friedhof Torzym 2006. / Nagrobek na cmentarzu żydowskim w Torzymiu, 2006. Foto / Zdj.: Matthias Diefenbach

▶ W małym mieście Torzymiu istniała kiedyś mała gmina żydowska. Pozostał po niej cmentarz, którego dzisiaj praktycznie nie da się samodzielnie znaleźć. Patrząc z miejsca, w którym znajdował się obóz autostradowy, cmentarz żydowski znajduje się dokładnie po drugiej stronie ówczesnego wielkiego placu budowy. Można przyjąć, że właśnie tam pochowano większość ofiar budowy autostrady.

W Torzymiu żyje starsza kobieta, która przybyła tutaj już we wczesnych latach 40. XX wieku jako polska robotnica przymusowa. Została tu, kiedy po drugiej wojnie światowej dokonano wymiany wszystkich mieszkańców miasta. Ze względu na zły stan jej zdrowia, nie można było z nią już niestety rozmawiać. W Torzymiu mieszka również nauczycielka historii, która od ponad dziesięciu lat rozmawia z tą panią. Dzięki tym dwóm kobietom udało się uzyskać informacje, które pozwoliły zlokalizować miejsca, w których znajdowały się obozy autostradowe Pinnow i Sternberg.

Sprowadzanie żydowskich robotników z getta Litzmannstadt przebiegało analogicznie jak w przypadku obozu Pinnow (por. obóz nr 10). Tylko jedna osoba, która przeżyła ten obóz wypełniła ankietę Międzynarodowej Służby Poszukiwań Czerwonego Krzyża, z której nie znajdują się żadne szczegóły dotyczące historii obozu.

Die Gemeinde Torzym auf einer Hinweistafel im Stadtzentrum 2006. Damals kämpfte man um die Autobahnauf- und Abfahrt auf Gemeindegebiet, die nach den neuen Planungen eigentlich nicht mehr vorgesehen war. / Gmina Torzym na tablicy w centrum miasta, 2006. W tym czasie walczono jeszcze o wjazd i zjazd z autostrady na terenie gminy, który wówczas nie był zaplanowany.
Foto / Zdj.: Matthias Diefenbach

▶ Die Arbeitskommandos der Kriegsgefangenen im Lager Wallwitz unterstanden dem Stalag III C Alt Drewitz in Kostrzyn-Drzewice. Durchschnittlich waren 700 Gefangene interniert. Beim Bau der Autobahn waren 1942 sowjetische Kriegsgefangene eingesetzt worden, zuvor eventuell französische. In der Unterkunftsliste der Obersten Bauleitung Reichsautobahn Berlin vom Mai 1942 ist dieses Lager nicht aufgeführt. Nach Einstellung der Autobahnbauarbeiten wurden die Kriegsgefangenen zu landwirtschaftlichen Arbeiten eingesetzt.[31]

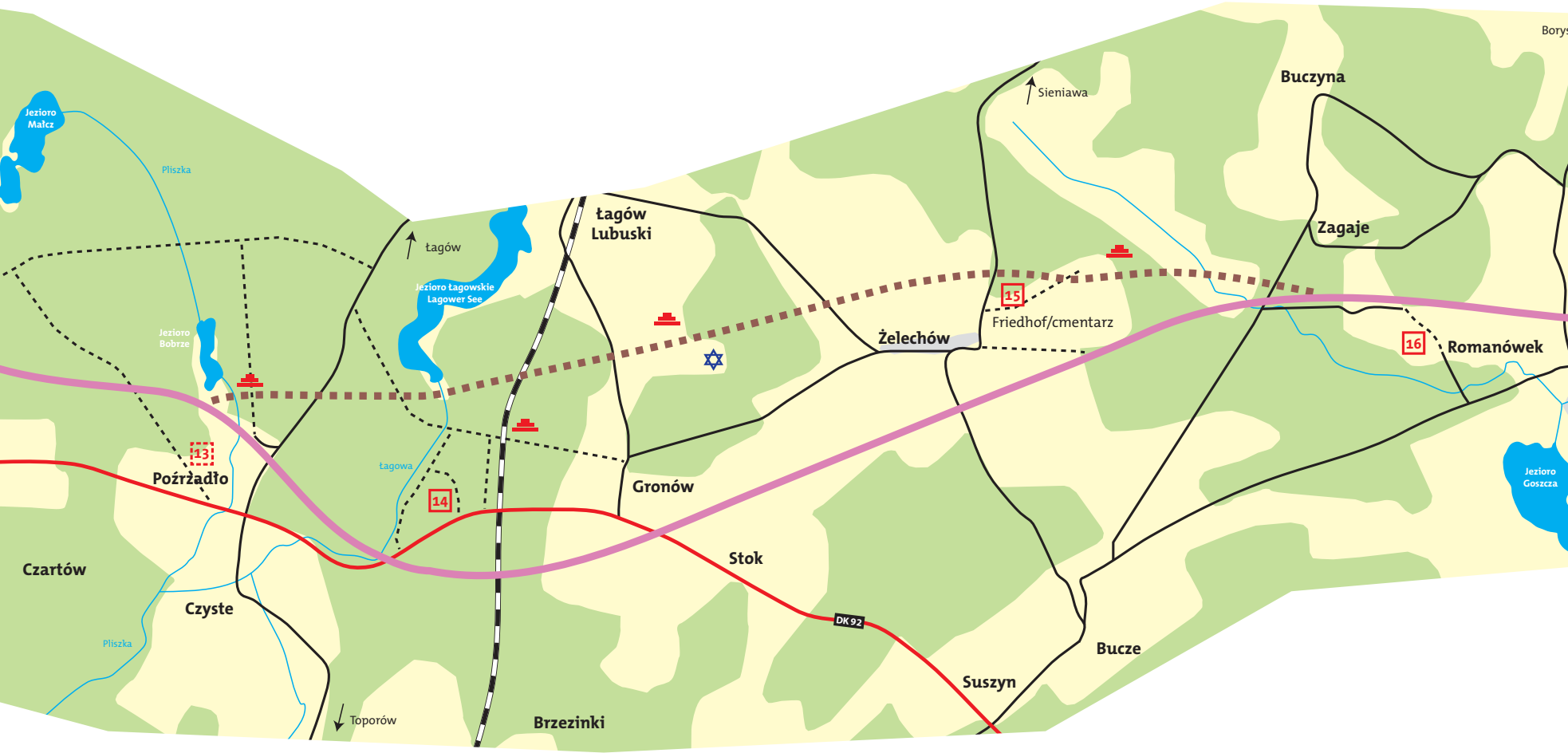
Südlich der Autobahn, in Toporów (Topper) und in Bucze (Wutschdorf) bestanden zwei weitere Kriegsgefangenenlager, deren Insassen möglicherweise auch zu Autobahnbauarbeiten herangezogen wurden. Die Angaben der polnischen Kommission zur Aufklärung der nationalsozialistischen Verbrechen das Lager bei Bucze betreffend sind sehr spärlich und zum Lager bei Toporów nicht widerspruchsfrei. Letzteres soll ein größeres Lager mit 1500-1700 Insassen gewesen sein. Es wird sowohl als Kriegsgefangenenlager als auch ziviles Zwangsarbeitslager aufgeführt. Insassen sollen Polen, Russen, Ukrainer, Franzosen und ab Herbst 1944 ca. 1000 nach dem Warschauer Aufstand ausgesiedelte Einwohner der Hauptstadt gewesen sein. Für die Toten dieses Lagers wären sowohl Massengräber im Wald angelegt, als auch eine Leichenverbrennungsanlage unweit des Nachbarorts Zagórze (Klein Heinersdorf) in Betrieb genommen worden.[32]

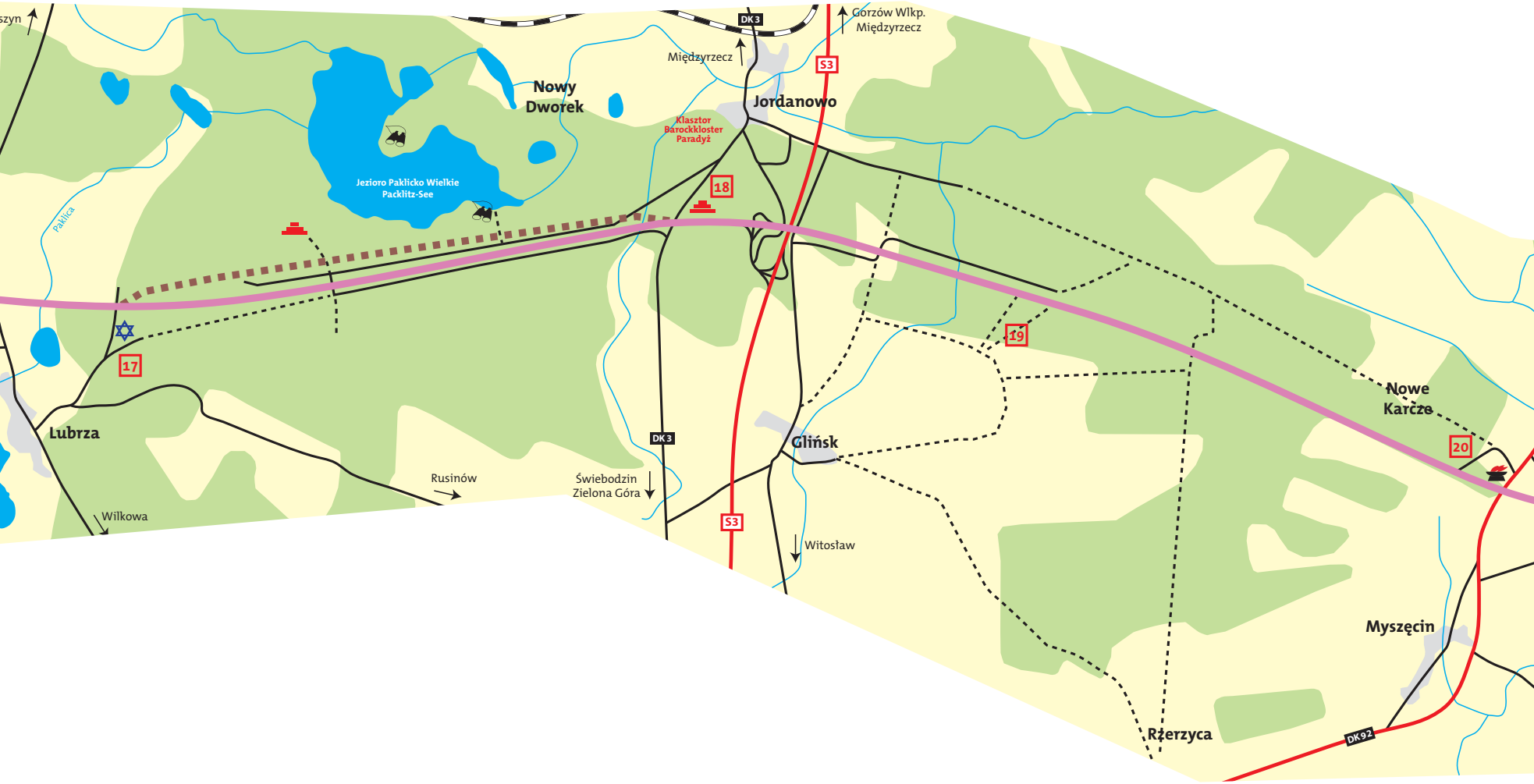
▶ Komanda robotników złożone z jeńców wojennych podporządkowane były Stalagowi IIIC Alt Drewitz w Kostrzyniu-Drzewicach. Przeciętnie w obozie było internowanych 700 jeńców. Przy budowie autostrady w 1942 roku wykorzystano sowieckich jeńców, przedtem być może francuskich. Na liście kwater Generalnej Dyrekcji Autostrad Rzeszy w Berlinie z maja 1942 roku niniejszy obóz nie widnieje. Po wstrzymaniu budowy autostrady jeńcy wojenni zostali wykorzystani do pracy w rolnictwie.[31]

Na południe od autostrady, w Toporowie (Topper) i w Buczach (Wutschdorf) znajdowały się dwa inne obozy jenieckie, których więźniowie byli być może wykorzystywani do prac przy budowie autostrady. Niestety informacje Komisji Badania Zbrodni Hitlerowskich w Polsce na temat obozu koło wsi Bucze są bardzo ubogie, a o obozie koło Toporowa zawierają nawet sprzeczności. Ten drugi był prawdopodobnie dużym obozem, dla 1500-1700 więźniów. Wymienia się go zarówno jako obóz dla jeńców wojennych, jak również jako cywilny obóz dla robotników przymusowych. Więźniami byli Polacy, Rosjanie, Ukraińcy i Francuzi. Jesienią 1944 r. trafiło tu około 1000 mieszkańców Warszawy wysiedlonych po powstaniu warszawskim. Zmarłych grzebano w grobach masowych w lesie. Poza tym zbudowano miejsce do palenia zwłok w pobliżu sąsiedniej miejscowości Zagórze (Klein Heinersdorf).[32]

▶ **Lage:** An der alten Straße von Torzym nach Walewice (Wallwitz), nördlich der Autobahn. Gemeinde Torzym (Sternberg), Kreis Sulęciński, Woiwodschaft Lubuskie. **Sichtbare topographische Spuren:** Mauer- und Betonreste. Achtung, eventuell ungesicherte Fallgruben! **Funktionszeitraum:** 1941 bis Januar 1945. **Insassen:** Italienische, jugoslawische, französische und sowjetische Kriegsgefangene, zu verschiedenen Zeiten. **Erinnerungszeichen:** Keine

▶ **Położenie:** przy starej drodze z Torzymia do Walewic (Wallwitz), na północ od autostrady. Gmina Torzym (Sternberg), powiat sulęciński, województwo lubuskie. **Widoczne ślady w przestrzeni:** resztki muru i betonu. Uwaga, możliwe niezabezpieczone doły! **Okres działania:** od 1941 do stycznia 1945 r. **Więźniowie:** w różnych okresach włoscy, jugosłowiańscy, francuscy i radzieccy jeńcy wojenni. **Upamiętnienie:** brak.


Jezioro Małcz
Pliszka
Jezioro Bobrze
Łagów
Jezioro Łagowskie
Lagower See
Łagów Lubuski
Sieniawa
Buczyna
Zagaje
Żelechów
15
Friedhof/cmentarz
16
Romanówek
Jezioro Goszcza
13
Pożrzadło
Łagowa
14
Gronów
Stok
DK 92
Czartów
Czyste
Pliszka
Toporów
Brzezinki
Suszyn
Bucze


Gorzów Wlkp.
Międzyrzecz
DK3
Międzyrzecz
S3
Nowy
Dworek
Jordanowo
Klasztor
Barockkloster
Paradyż
Jezioro Paklicko Wielkie
Packlitz-See
Paklica
18
19
17
Lubrza
Nowe
Karcze
20
Głinsk
DK3
Rusinów
Świebodzin
Zielona Góra
S3
Witosław
Wilkowa
Myszęcin
Rzerzyca
DK92

13 SPIEGELBERG

▶ **Lage:** Vermutlich bei Pożrzadło (Spiegelberg). Die genaue Lage konnte nicht festgestellt werden. Gemeinde Łagów, Kreis Świebodziński, Woiwodschaft Lubuskie. **Sichtbare topographische Spuren:** unbekannt. **Funktionszeitraum:** 14.12.1940 bis vermutlich Frühjahr 1943. **Insassen:** Juden. **Erinnerungszeichen:** Keine

▶ **Położenie:** Prawdopodobnie w pobliżu miejscowości Pożrzadło (Spiegelberg). Nie udało się ustalić dokładnego położenia obozu. Gmina Łagów, powiat świebodziński, województwo lubuskie. **Okres działania:** od 14.12.1940 prawdopodobnie do wiosny 1943 r. **Więźniowie:** Żydzi. **Widoczne ślady w przestrzeni:** nieznane. **Upamiętnienie:** brak.

Anzahl und Art der Baracken Liczba i rodzaj baraków	4 Mannschaftsbaracken / 4 baraki grupowe 1 Wirtschaftsbaracke (Küche, Kantine, Büro) / 1 barak gospodarczy (kuchnia, kantyna, biuro) 1 Waschbaracke / 1 barak sanitarny 1 Abort / 1 latryna 2 weitere Gebäude / 2 inne budynki
Lagerführer / Komendant	Barthelmann
Vorhandene Plätze / Ilość miejsc	288
Belegung / Ilość więźniów (05.4.1942)	179
Belegung / Ilość więźniów (15.4.1942)	311
Belegung / Ilość więźniów (25.4.1942)	297
Bemerkungen / Uwagi	Belegt mit Juden / Więźniowie żydowscy

Bundesarchiv R 4602/394, Blatt/karty 45-52[1]

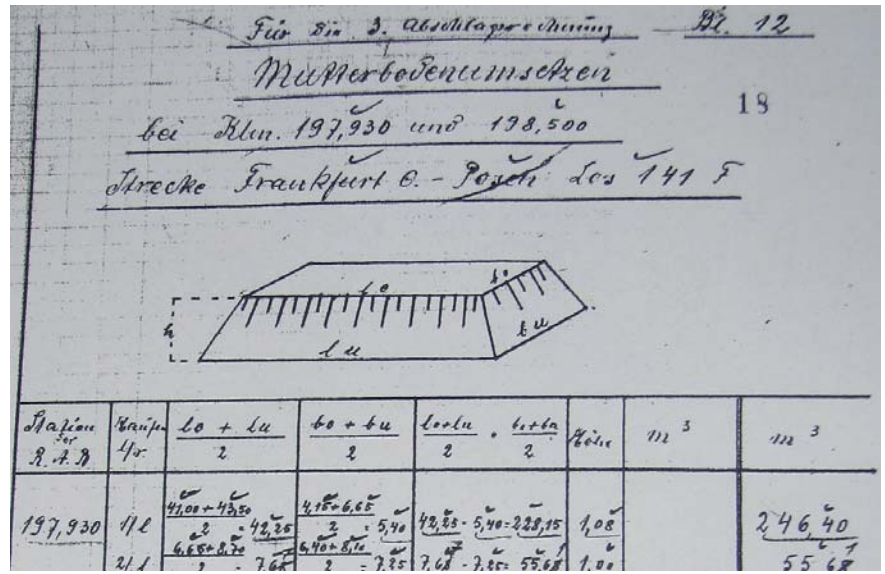
▶ Der Zug mit den ersten Autobahnarbeitern für das Lager Spiegelberg verließ das Ghetto Litzmannstadt am 13.12.1940 um 21.00 Uhr. Sein Ziel, der Bahnhof Toporów, wurde vermutlich am frühen Morgen erreicht. Den letzten Teil des Weges zum Lager gingen die Zwangsarbeiter zu Fuß.

Die Sterblichkeit in den Autobahnarbeitslagern war generell hoch. Dies lag insbesondere an der schweren Arbeit, unzureichender Ernährung, fehlender Arbeitskleidung und den allgemein schwierigen Lebensbedingungen, geprägt von Krankheitsepidemien und Misshandlungen der Gefangenen. Aus Spiegelberg berichtet 1950 der ehemalige Häftling Jakob Beckermann von einer Reihe von Selbstmorden. Verursacht hätten sie die Schikanen des Bauführers Nogosek, des Oberschachtmeisters Gustav Holz und des Schachtmeisters Fritz Miki, während der Arbeit. Das waren Angestellte und Miteigentümer der Baufirma Otto Conrad Hochtiefbau Berlin.[33]

Bereits 1940 wurde ein jüdischer Arzt aus dem Jüdischen Krankenhaus Berlin in das Lager Spiegelberg abgeordnet. Sein Name war Gerhard Glaser. Das berichtet seine Frau Margarete, die als Krankenschwester ebenfalls im Jüdischen Krankenhaus Berlin arbeitete. Gerhard Glaser konnte sich sowohl bei den Arbeitern, als auch beim Lagerkommandanten äußerst beliebt machen. Er wurde zu Umtrünken der Lagerbelegschaft eingeladen und erreichte es, dass der Lagerkommandant ihn alle 14 Tage für eine Nacht nach Berlin fahren ließ, um angeblich Medikamente, medizinische Instrumente und Verbandsmaterial zu holen. Größere Verletzungen jüdischer Zwangsarbeiter wurden im Jüdischen Krankenhaus Berlin behandelt. Margarete Glaser berichtet von einem

Unvollendete Autobahnbrücke bei Pożrzadło 2017. / Niedokończony most autostradowy, Pożrzadło 2017. Foto / Zdj.: Adam Czerneńko

Mutterbodenhaufen, 2017. / Nasyp z czarnoziemu, 2017. Foto / Zdj.: Adam Czerneńko



Für die 3. Abschlagsberechnung Bl. 12

Mutterbodenumsetzen

bei Klm. 197,930 und 198,500

Strecke Frankfurt O. - Posen Los 141 F

18

Station der R.A.B.	Haufen Nr.	lo + lu / 2	bo + bu / 2	lo·lu / 2 · bo·bu / 2	Höhe	m³	m³
197,930	1/l	41,00 + 43,50 / 2 : 42,25 ; 6,65 + 8,20 / 2 = 7,42	4,15 + 6,65 / 2 : 5,40 ; 6,40 + 8,40 / 2 = 7,35	42,25 · 5,40 = 228,15 ; 7,42 · 7,35 = 55,68	1,08 ; 1,00		246,40 ; 55,68

► Mutterbodenhaufen 1941. Der Bauunternehmer Willi Krenz aus Berlin-Lichterfelde stellte dem Unternehmen Reichsautobahn den von jüdischen Zwangsarbeitern des Lagers Otusch (vgl. Lager 29) abgetragenen und gesicherten Mutterboden und Grassoden entsprechend seiner Kubikmeterzahl in Rechnung.

► Nasyp z czarnoziemu w 1941 r. Przedsiębiorca budowlany Willi Krenz z Berlina-Lichterfelde wystawił firmie Autostrada Rzeszy rachunek za policzony w metrach sześciennych zabezpieczony nasyp z gleby i kawałków darni. Praca została wykonana przez robotników przymusowych z obozu Otusch (por. obóz nr 29).

Quelle / Źródło: Bundesarchiv 4601/2021 Bl./k. 18.

jungen Juden, dem man im Lager Spiegelberg die Niere eingetreten hatte und die im Krankenhaus entfernt wurde. Als es dem Patienten wieder etwas besser ging, erschienen Wachleute des Lagers Spiegelberg. Sie riefen: „Wir sollen hier 'nen Itzig abholen", warfen den gerade Genesenen brutal auf einen Lastwagen und fuhren mit ihm ab. Gerhard Glaser wurde zusammen mit seiner Frau im Juni 1943 nach Theresienstadt deportiert und starb vermutlich in Auschwitz.[34]

Jakob Beckermann wurde bereits 1942 in das Zwangsarbeitslager für Juden Eberswalde verlegt. Eine größere Gruppe Häftlinge wurde, wahrscheinlich im Zusammenhang mit der Auflösung des Lagers Spiegelberg, nach Poznań-Krzesiny (vgl. Lager 37, Kreising) verlegt.

Spuren des Autobahnbaus in den Łagówer Wäldern

Auf 15 Kilometern, zwischen Pożrzadło und Lubrza, wurde die Autobahn 2010 auf einer anderen Trasse fertig gestellt, als von den Nationalsozialisten geplant und begonnen. Ursprünglich sollte die Autobahn hier nördlich von Gronów (Grunow) und Żelechów (Selchow) verlaufen, mitten durch die Mischwälder bei Łagów und direkt an der Südspitze des Jezioro Łagowskie (Lagower See) vorbei, entsprechend den nationalsozialistischen Vorstellungen zur Landschaftsinszenierung entlang der Reichsautobahnen (vgl. Kapitel Die Gründe für den Autobahnbau Frankfurt an der Oder-Poznań im Dritten Reich). Diese Trassenführung wäre ökologisch verheerend gewesen, daher wurde sie 2010 um ca. zwei Kilometer nach Süden verschoben. Vermutlich war die neue Trasse auch unkomplizierter und kostengünstiger zu bauen.

Aus diesem Grund haben sich in den Łagówer Wäldern die Spuren des Autobahnbaus der Zwangsarbeiter in den 1940er Jahren, die andernorts durch den Nachkriegsautobahnbau überformt wurden, bis heute erhalten. Die Auto-

Unvollendete Autobahntrasse bei Gronów 2015. / Niedokończona autostrada w pobliżu wsi Gronów, 2015. Foto / Zdj.: Sławomir Milejski

Bei Pożrzadło 2016. / W pobliżu wsi Pożrzadło, 2016. Foto / Zdj.: Sławomir Milejski

bahntrasse mit ihren großflächigen Geländeeinschnitten und Aufschüttungen ist praktisch auf der ganzen Länge durch die Wälder zu verfolgen. Entlang der Strecke finden sich eine Vielzahl von Relikten aus Beton. Sie ist gesäumt von Mutterbodenwällen, die zur „harmonischen Einfügung" der Straße in die Landschaft nach ihrer Fertigstellung dienen sollten. Nach dem bei dieser Reichsautobahn arbeitenden „Landschaftsanwalt" Hans Solbrig sollte das Abheben des Mutterbodens „nach dem Fällen und vor dem Wurzelstockroden" erfolgen.[35] Nach Angaben des Zeitzeugen Edmund Napierała (vgl. Lager 14, Lagower See) sollen sich auf dem Bauabschnitt zwischen dem Hotel „Bukowy Dworek" und der Straße zwischen Łagów und Żelechów direkt unter den Fundamenten der begonnenen Autobahntrasse Massengräber jüdischer Zwangsarbeiter befinden.

▶ Pociąg z pierwszą grupą robotników wysłanych do obozu Spiegelberg do pracy przy budowie autostrady opuścił getto Litzmannstadt 13 grudnia 1940 r. o godz. 21:00. Do celu – dworca w Toporowie – dotarł prawdopodobnie następnego dnia wczesnym rankiem. Z dworca do obozu robotnicy przymusowi szli piechotą.

Umieralność w obozach autostradowych była wysoka. Powodowała ją ciężka praca, niedostateczne wyżywienie, brak odzieży roboczej oraz ogólne trudne warunki życia, naznaczone epidemiami i znęcaniem się nad więźniami. Jakob Beckermann, były więzień obozu w Spiegelberg, opisał w 1950 r. całą serię samobójstw. Według Beckermanna były one następstwem szykan kierownika budowy Nogoska oraz jego zastępców Gustava Holza i Fritza Miki podczas pracy. Byli to współwłaściciele i pracownicy firmy budowlanej „Otto Conrad Hochtiefbau" z Berlina.[33]

Już w 1940 r. do obozu Spiegelberg oddelegowany został Gerhard Glaser, lekarz ze Szpitala Żydowskiego w Berlinie. Wspomina o tym jego żona Margarete, która pracowała w tym samym szpitalu jako pielęgniarka. Gerhard Glaser był wyjątkowo lubiany zarówno przez robotników, jak i przez komendanta obozu. Był zapraszany na wspólne biesiady załogi obozu i udało mu się uzyskać zgodę komendanta na wyjazdy do Berlina co 14 dni na jedną noc. Oficjalnym powodem tych wyjazdów było zaopatrywanie obozu w lekarstwa, przyrządy medyczne i materiały opatrunkowe. Poważniejsze rany żydowskich robotników były leczone w Szpitalu Żydowskim w Berlinie. Margarete Glaser pisze o młodym Żydzie, któremu w obozie Spiegelberg

Bei Pożrzadło 2016. / W pobliżu wsi Pożrzadło, 2016. Foto / Zdj.: Sławomir Milejski

Vermutlich fertiggestelltes Entwässerungssystem der Autobahn bei Żelechów 2017. / Prawdopodobnie gotowy system odprowadzania wody wzdłuż autostrady koło Żelechowa, 2017. Foto / Zdj.: Sławomir Milejski

obito nerkę, która w szpitalu została usunięta. Kiedy pacjent poczuł się nieco lepiej, pojawili się strażnicy z obozu Spiegelberg i powiedzieli: „Mamy odebrać tego mośka". Rzucili ledwie wydobrzałego brutalnie na ciężarówkę i odjechali z nim. Gerhard Glaser razem ze swoją żoną zostali deportowani w czerwcu 1943 r. do Theresienstadt. Glaser zmarł prawdopodobnie w Auschwitz.[34]

Jakob Beckermann już w 1942 r. został przeniesiony do obozu dla robotników przymusowych w Eberswalde. Większa grupa więźniów, prawdopodobnie w związku z rozwiązaniem obozu Spiegelberg, przeniesiona została do obozu w Poznaniu-Krzesinach (por. obóz nr 37).

Ślady budowy autostrady w lasach łagowskich

Na odcinku 15 kilometrów pomiędzy Pożrzadłem a Lubrzą autostrada zbudowana w 2010 r. przebiega inną trasą niż ta zaplanowana i rozpoczęta przez Niemców. Pierwotnie autostrada miała przebiegać tutaj na północ od wsi Gronów (Grunow) i Żelechów (Selchow), przez lasy mieszane w okolicach Łagowa i bezpośrednio koło południowego krańca Jeziora Łagowskiego – zgodnie z wyobrażeniami nazistów o inscenizacji krajobrazu wzdłuż autostrad (por. rozdział „Dlaczego w III Rzeszy budowano autostradę z Frankfurtu nad Odrą do Poznania"). Zbudowanie autostrady na tej trasie miałoby katastrofalne skutki dla przyrody, więc w 2010 r. przesunięto ją o około dwa kilometry na południe. Ta zmiana trasy prawdopodobnie ułatwiła także budowę autostrady i obniżyła jej koszty.

Z tego powodu w łagowskich lasach przetrwały do dziś ślady autostrady budowanej przez robotników przymusowych w latach 40. XX wieku, które w innych miejscach zostały zatarte przez budowę powojennej autostrady. Pierwotny przebieg autostrady z obszernymi wycięciami terenu i nasypami można prześledzić w tych lasach praktycznie na całej długości. Wzdłuż tej trasy znajduje się wiele betonowych reliktów. Otoczona jest ona wałami z czarnoziemu, które miały służyć „harmonijnemu wpisaniu" drogi w krajobraz po zakończeniu budowy. Według pracującego przy budowie tej Autostrady Rzeszy „adwokata krajobrazu" Hansa Solbriga, czarnoziem należało wydobywać „po wycince i przed wykopaniem korzeni i kłączy".[35]

Według zeznań świadka Edmunda Napierały (por. obóz nr 14, Lagower See) pomiędzy hotelem „Bukowy Dworek" koło Gronowa a drogą z Łagowa do Żelechowa, bezpośrednio pod fundamentami rozpoczętej autostrady, znajdują się groby masowe żydowskich robotników przymusowych.

14 LAGOWER SEE / GRUNOW

▶ **Lage:** Nördlich der Nationalstraße DK 92, östlich der Autobahnunterführung östlich von Pożrzadło, etwa 450 Meter entfernt vom früheren Bahnhof Gronów. Gemeinde Łagów, Kreis Świebodziński, Woiwodschaft Lubuskie. **Sichtbare topographische Spuren:** Komplett erhaltene Fundamente von Baracken und anderen Bauten. Achtung, ungesicherte Fallgruben! **Funktionszeitraum:** 14. Dezember 1940 bis Anfang 1945. **Insassen:** Mindestens bis Frühjahr 1942 Juden, danach vermutlich sowjetische Kriegsgefangene. **Erinnerungszeichen:** Keine

▶ **Położenie:** Na północ od drogi krajowej nr 92, na wschód od przejazdu pod autostradą na wschód od wsi Pożrzadło, około 450 metrów od byłego dworca kolejowego Gronów. Gmina Łagów, powiat świebodziński, województwo lubuskie. **Widoczne ślady w przestrzeni:** kompletnie zachowane fundamenty baraków i innych budowli. Uwaga na niezabezpieczone doły! **Okres działania:** od 14.12.1940 do sierpnia 1945 r. **Więźniowie:** Przynajmniej do wiosny 1942 r. Żydzi, potem prawdopodobnie sowieccy jeńcy wojenni. **Upamiętnienie:** brak.

▶ Edmund Napierała war polnischer Zwangsarbeiter auf einem deutschen Bauernhof in Łagów. Zu seinen Aufgaben gehörte u.a. der Transport von Milch per Pferdewagen in das Autobahnzwangsarbeitslager Selchow (vgl. Lager 15). Er konnte die Arbeiten an der Autobahn beobachten und wenn es ihm möglich war, unterstützte er die jüdischen Zwangsarbeiter mit Essen. Als 1945 und in den folgenden Jahren die deutsche Bevölkerung flüchtete, vertrieben oder ausgesiedelt wurde, blieb er in der Gegend und lebte bis zu seinem Tod in Łagów. Seine über die Tochter transportierten Erzählungen vom Autobahnbau der jüdischen Zwangsarbeiter motivierten seinen Enkel Sławomir Milejski, im 21. Jahrhundert diese Geschichte genauer zu erforschen.[36] Nach mehrjähriger Suche fand er die versteckt im Wald gelegenen Hinterlassenschaften der Autobahnlager Lagower See und Selchow und kartographierte die Ruinen und Spuren.

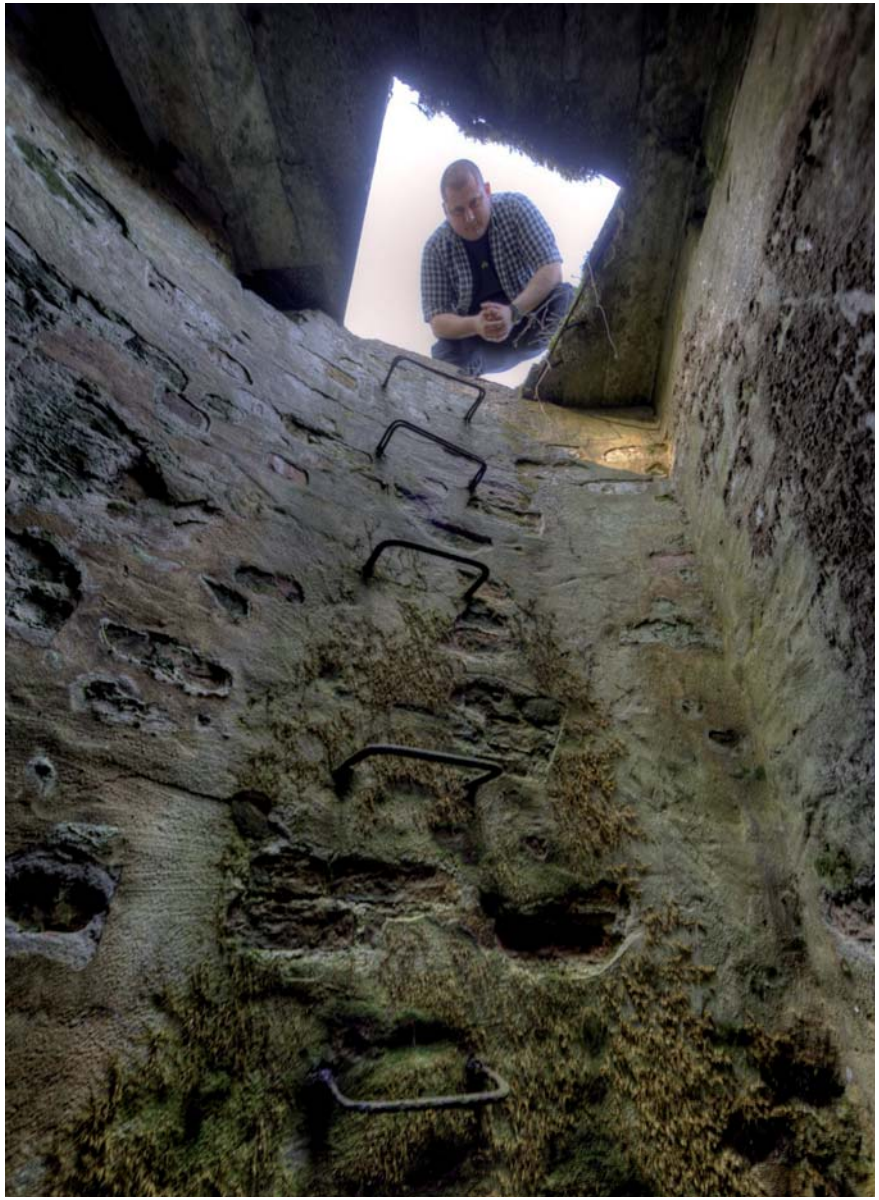
Das Lager war etwa 100 mal 200 Meter groß und von Stacheldraht umzäunt. Die fünf einstöckigen hölzernen Wohnbaracken, das Bad und die höher gelegene, teilweise unterkellerte Wirtschaftsbaracke mit Küche und Kantine gruppierten sich um den Apellplatz, auf dem auch ein Feuerlöschteich angelegt war. Die Wohnbaracken waren jeweils etwa acht mal 28 Meter groß und wurden aus vorgefertigten Elementen auf Betonfundamenten errichtet. Sie waren in drei Stuben mit jeweils etwa 24 Insassen unterteilt. Die Holzgebäude haben

Anzahl und Art der Baracken **Liczba i rodzaj baraków**	5 Mannschaftsbaracken / 5 baraków grupowych 1 Wirtschaftsbaracke (Küche, Kantine, Büro) / 1 barak gospodarczy (kuchnia, kantyna, biuro) 1 Waschbaracke / 1 barak sanitarny 1 Abort / 1 latryna 1 weiteres Gebäude / 1 inny budynek
Lagerführer / Komendant	Krüger, Unterführer / podkomendant Schneider, Unterführer / podkomendant Straub
Vorhandene Plätze / Ilość miejsc	360
Belegung / Ilość więźniów (05.4.1942)	162
Belegung / Ilość więźniów (15.4.1942)	328
Belegung / Ilość więźniów (25.4.1942)	202
Bemerkungen / Uwagi	Belegt mit Juden / Więźniowie żydowscy

Bundesarchiv R 4602/394, Blatt/karty 45-52[1]

Verborgenes vollständig erhaltenes Fundament einer Wohnbaracke. / Ukryty w pełni zachowany fundament baraku mieszkalnego. Foto / Zdj.: Sławomir Milejski

14 LAGOWER SEE / GRUNOW



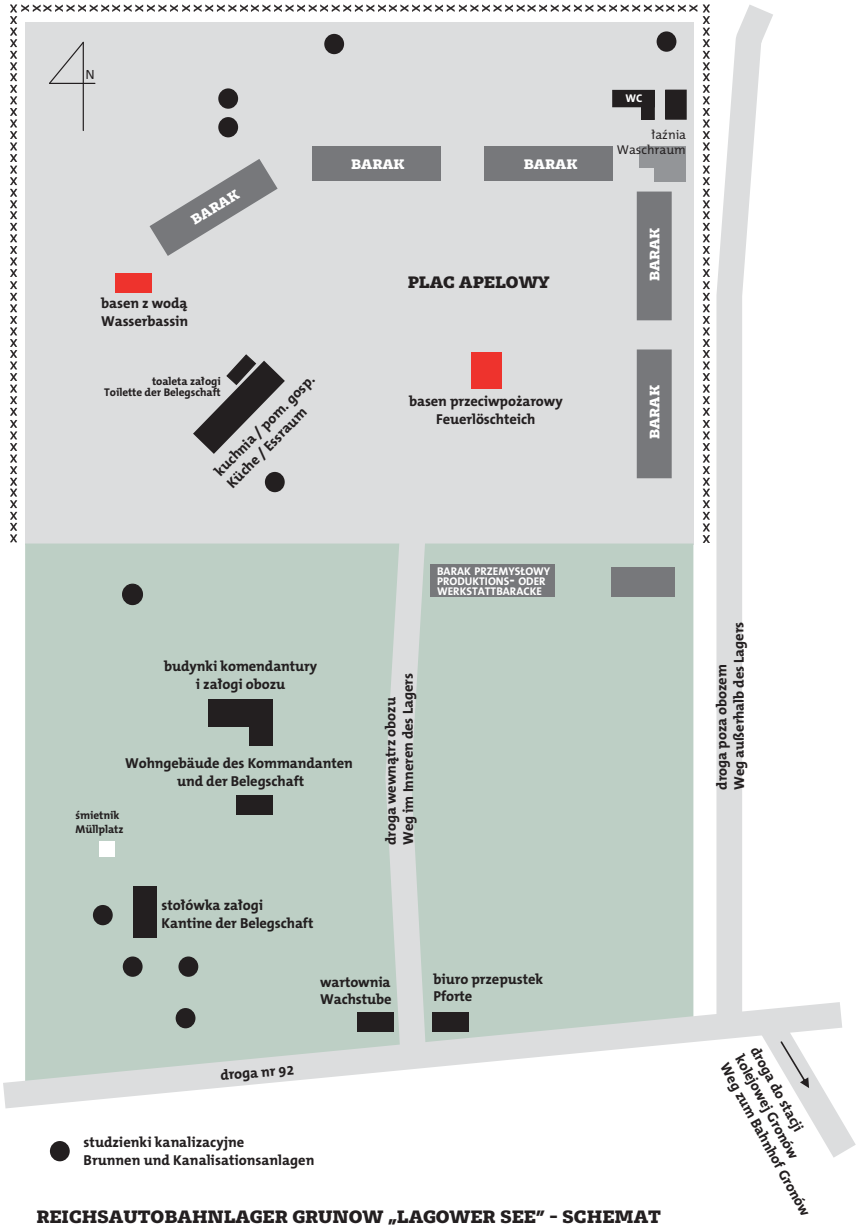
Sławomir Milejski an einem erhaltenen ungesicherten Brunnenschacht des Lagers 2017. / Sławomir Milejski przy zachowanej niezabezpieczonej pozostałości po studni na terenie obozu, 2017. Foto / Zdj.: Adam Czerneńko

Latrine / Latryna. Foto / Zdj.: Adam Czerneńko.

sich nicht erhalten und wurden nach dem Krieg wahrscheinlich von den Bewohnerinnen und Bewohnern der umliegenden Orte abgebaut. Auf der Anhöhe südwestlich der Häftlingsbaracken befanden sich gemauerte Wohngebäude, vermutlich für die deutsche Wachmannschaft, den Lagerkommandanten und andere Lagerangestellte. Von hier bestand ein guter Überblick über das Lager und eine schöne Aussicht auf die Wälder und das Tal des Łagowa-Fließ. Der südöstliche Teil mit Wachbunker, Eingangsgebäude und wahrscheinlich einer Produktionsstätte stellt vermutlich eine Erweiterung nach 1942 dar. Es gibt Hinweise darauf, dass hier zwischen 1942 und 1945 eine Schneiderei oder ein Uniformlager für die Wehrmacht existierten, in denen sowjetische Kriegsgefangene beschäftigt waren.

Der erste Gefangenentransport aus dem Litzmannstädter Ghetto traf hier am 14. Dezember 1940 ein und zählte 200 Personen. Die Arbeiter mussten am Bahnhof Topper (Toporów) aussteigen. Der Überlebende des Autobahnbaus Szlama Krupka erreichte das Lager mit diesem Transport. Im Jahr 1950 schrieb er dem Internationalen Suchdienst des Roten Kreuzes aus Landskrona in Schweden, wo mindestens drei Überlebende dieses Lagers wohnten, dass die Häftlinge selbst die Baracken aufgestellt hätten. Das Lager hätte zu Beginn seines Bestehens über keinen Brunnen verfügt. Das Wasser sei von einer mehrere Kilometer entfernten Stelle herbeigeschafft worden. Heute befinden sich auf dem Lagergelände noch etwa zehn Kanaleinlässe, die auf ein ausgebautes Kanalsystem hinweisen.

14 LAGOWER SEE / GRUNOW



REICHSAUTOBAHNLAGER GRUNOW „LAGOWER SEE" - SCHEMAT

Ausgearbeitet von Sławomir Milejski 2016 anhand der vorgefundenen Spuren
Opr. Sławomir Milejski 2016 na podstawie znalezionych pozostałości

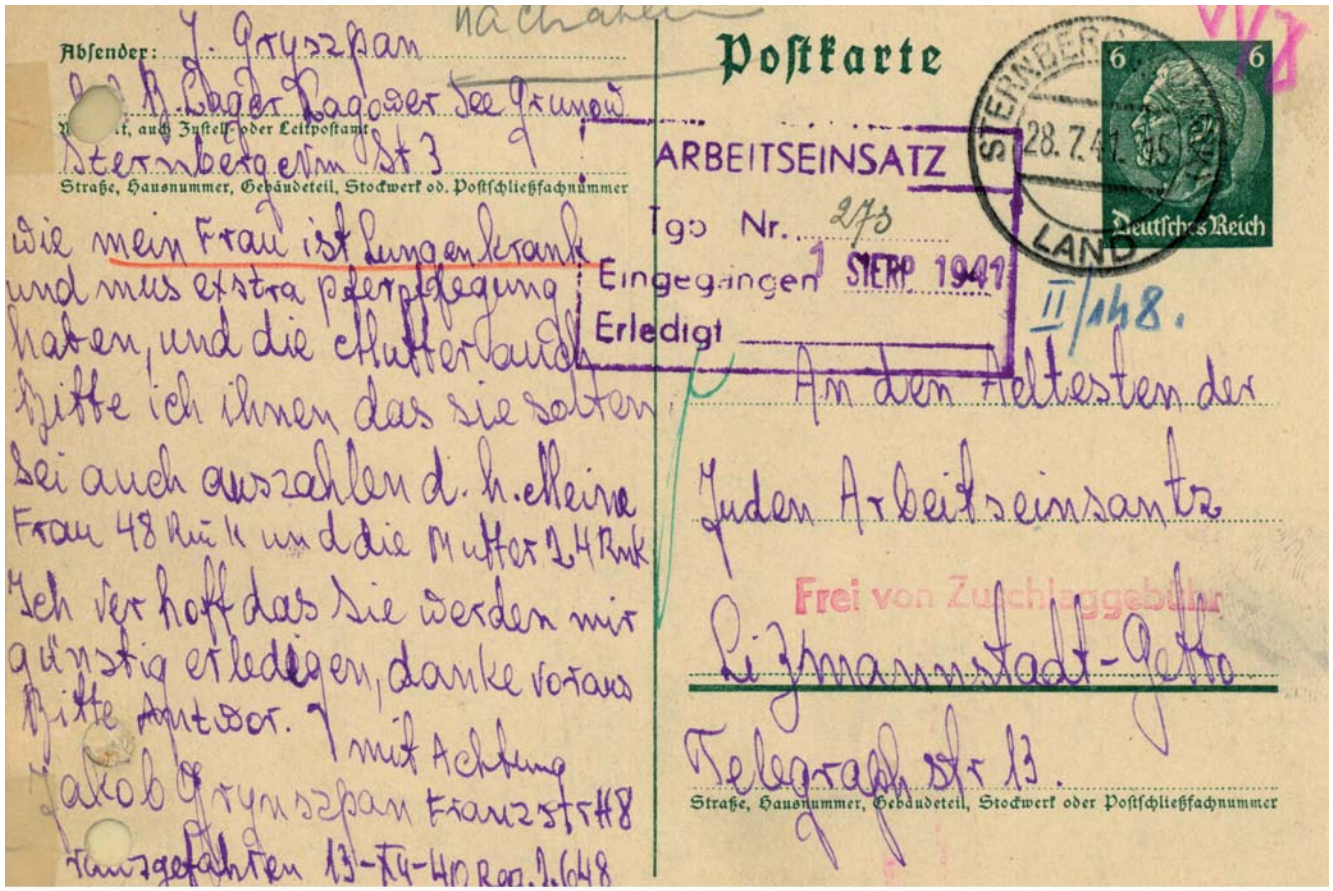
Szlama Krupka (Orthographische Fehler korrigiert): „Wir waren immer bewacht durch Wachmänner, sehr schlimme Leute, 4:30 Uhr stehen wir auf, fünf Uhr Appell und wir müssen auf die Baustelle, bewacht durch fünf Wachmänner. Wir arbeiten auf der Baustelle von sechs Uhr früh bis sechs Uhr abends, wir bauen eine Reichsautobahn (...) sehr schwere Arbeit und sehr wenig zu essen. Erster Lagerführer war Dykhof, Bauführer Zette, mein Kommandoschachtmeister Mulon, das allgemeine Leben in die KZ-Lager ist unmöglich, dass die Feder soll das keinem beschreiben."[37]

Auftragnehmer im Abschnitt Grunow war das private deutsche Unternehmen Hermann Klammt aus Berlin. 1942 wurden die jüdischen Häftlinge in das Zwangsarbeitslager für Juden Kreising bei Poznań (vgl. Lager 37) verbracht.[38]

▶ Edmund Napierała był polskim robotnikiem przymusowym w niemieckim gospodarstwie w Łagowie. Do jego zadań należał m.in. transport wozem konnym mleka do obozu autostradowego Selchow (por. obóz nr 15). Świadek ten mógł obserwować prace przy budowie autostrady i, kiedy było to możliwe, pomagał żydowskim robotnikom przymusowym dając im jedzenie. Kiedy w okolicy roku 1945 niemiecka ludność uciekała, bądź była wypędzana i przesiedlana, Edmund Napierała pozostał w tej okolicy i do końca życia mieszkał w Łagowie. Jego opowieści o autostradzie i żydowskich robotnikach przymusowych, przekazane przez jego córkę, zmotywowały w XXI w. jego wnuka Sławomira Milejskiego, do dokładniejszego zbadania tej historii.[36] Po wieloletnich poszukiwaniach Milejski znalazł schowane w lesie pozostałości obozów Lagower See i Selchow i sporządził plany kartograficzne tych ruin i śladów.

Powierzchnia otoczonego drutem kolczastym obozu wynosiła około 100 na 200 metrów. Pięć parterowych drewnianych baraków, łaźnia i nieco wyżej położony, częściowo podpiwniczony, barak gospodarczy z kuchnią i kantyną ustawione były wokół placu apelowego, na którym znajdował się również basen przeciwpożarowy. Baraki mieszkalne miały po 8 metrów szerokości i 28 metrów długości i były budowane z gotowych elementów stawianych na betonowych fundamentach. Baraki były podzielone na trzy pomieszczenia, w których mieszkało po około 24 więźniów. Te drewniane budynki nie zachowały się do naszych czasów. Prawdopodobnie po wojnie zostały rozebrane przez mieszkańców okolicznych miejscowości. Na wzniesieniu, na południowy zachód od baraków, w których zamieszkiwali więźniowie, znajdowały się murowane budynki mieszkalne, prawdopo-

14 LAGOWER SEE / GRUNOW



Der Zwangsarbeiter Jakob Grynszpan bittet die Arbeitseinsatzleitung um eine Teilauszahlung aus seinen angesammelten Lohngeldern an seine Frau und seine Mutter im Ghetto Litzmannstadt. Aus der Sammlung Eward Victor, USA. / Robotnik przymusowy Jakob Grynszpan prosi administrację żydowską o częściową wypłatę jego wynagrodzenia chorej żonie i matce w getcie Litzmannstadt. Ze zbiorów Edwarda Victora, USA.

dobnie użytkowane przez niemieckich strażników, komendanta obozu i inne osoby zatrudnione w obozie. Stąd bardzo dobrze widać było cały obóz, roztaczał się stąd również piękny widok na lasy i dolinę rzeczki Łagowa.

Południowo-wschodnia część obozu z wartownią, jednym budynkiem wejściowym i prawdopodobnie jednym przemysłowym powstała prawdopodobnie po 1942 roku. Być może w latach 1942–1945 istniała tutaj szwalnia mundurów Wehrmachtu, w której zatrudnieni byli sowieccy jeńcy wojenni.

Pierwszy transport więźniów z getta Litzmannstadt przybył tutaj 14 grudnia 1940 r. i liczył 200 osób. Z dworca w Toporowie robotnicy szli piechotą. Szlama Krupka, który przeżył ten obóz, dotarł do niego właśnie tym transportem. W 1950 r. pisał on do Międzynarodowej Służby Poszukiwawczej Czerwonego Krzyża z Landskrony w Szwecji, gdzie mieszkało przynajmniej trzech byłych więźniów tego obozu, że więźniowie sami budowali te baraki. Na początku obóz nie dysponował studnią, dostępna studnia oddalona była o wiele kilometrów. Obecnie na terenie byłego obozu znaleźć można jeszcze około dziesięciu studzienek kanalizacyjnych, które świadczą o rozbudowanym systemie kanałów.

Szlama Krupka: „Cały czas pilnowali nas strażnicy, bardzo źli ludzie, wstawaliśmy o czwartej trzydzieści, o piątej był apel i musieliśmy iść na plac budowy, pilnowani przez pięciu strażników. Pracowaliśmy na placu budowy od szóstej rano do szóstej wieczorem, budowaliśmy Autostradę Rzeszy (...) bardzo trudna praca i bardzo mało jedzenia. Pierwszym komendantem był Dykhof, kierownikiem budowy Zette, moim przełożonym był Mulon, ogólne życie w tym obozie koncentracyjnym było niemożliwe, to pióro nie potrafi tego nikomu opisać."[38]

Zleceniobiorcą na odcinku Grunow była prywatna niemiecka firma Hermann Klammt z Berlina. W 1942 r. żydowscy więźniowie zostali przewiezieni do obozu pracy przymusowej dla Żydów w Poznaniu-Krzesinach (por. obóz nr 37, Kreising).[3]

15 SELCHOW

▶ Mitte Dezember 1940 erreichte nach über 24-stündiger Fahrt ohne Essensversorgung der erste Transport von wahrscheinlich 200 Personen aus dem Ghetto Litzmannstadt den Bahnhof Bucze (Wutschdorf), unter ihnen der 21-jährige angehende Boxprofi Moniek Baumsecer. Er beschreibt, dass bei der Ankunft jeder drei bis vier kalte gekochte Kartoffeln erhielt, und wie sie bei Eiseskälte und hungrig auf freiem Feld, nur von etwas Stroh geschützt, die Nacht verbrachten. Am nächsten Tag erhielten sie einen Malzkaffee und ein Stück Brot und stellten aus vorgefertigten Bauelementen die Wohnbaracken auf. „Zum Mittag bekamen wir eine warme Suppe. Am Nachmittag kamen dann Elektriker, die Kabel verlegten, und am Ende des Tages waren die Baracken fertig. Innen reihten sich drei-etagige Betten aneinander, die Liegefläche mit Stroh ausgekleidet. Als wir uns zum Schlafen gelegt hatten, konnte ich an nichts anderes denken, als an mein Zuhause, an die guten alten Betten mit Laken. Das Stroh kratzte mich so sehr, dass ich mich wieder anzog. Ich dachte an meine Eltern und weinte."

Edmund Napierała 1942 in Żelechów auf dem Milchwagen, mit dem er auch das Reichsautobahnlager Selchow belieferte (vgl. Lager 14). Sammlung Sławomir Milejski. / Edmund Napierała na wozie z mlekiem, które dostarczał do obozu autostradowego Selchow, Żelechów 1942 (por. obóz nr 14). Ze zbiorów Sławomira Milejskiego.

▶ **Lage:** Ca. 200 Meter nordöstlich des Friedhofs von Żelechów, nördlich des unbefestigten Fahrwegs, der nördlich des Friedhofs von der Straße von Żelechów nach Sieniawa (Schönow)nach Osten abzweigt. Gemeinde Łagów, Kreis Świebodziński, Woiwodschaft Lubuskie. **Sichtbare topographische Spuren:** Nivellierte Flächen für Wohnbaracken ohne Spuren von Fundamenten. Drei Ruinen weiterer Bauten aus Beton oder Mauerwerk. Das Lagergelände hatte Ausmaße von etwa 100x180 Metern. Achtung, ungesicherte Fallgruben! **Funktionszeitraum:** Dezember 1940 bis Anfang 1942. **Insassen:** Juden. **Erinnerungszeichen:** Keine.

▶ **Położenie:** około 200 metrów na północny wschód od cmentarza w Żelechowie, na północ od drogi leśnej, która na północ od cmentarza odchodzi od drogi z Żelechowa do Sieniawy (Schönow) w kierunku wschodnim. Gmina Łagów, powiat świebodziński, województwo lubuskie. **Widoczne ślady w przestrzeni:** wyrównane podłoże pod baraki, bez śladów fundamentów. Ruiny trzech budynków betonowych i murowanych. Teren obozu miał wymiary około 100 na 180 metrów. Uwaga, niezabezpieczone doły! **Okres działania:** od grudnia 1940 do początku 1942 r. **Upamiętnienie:** brak.

Die Autobahnbauarbeiten leitete die Firma Köhler aus Köln. Baumsecer nennt die Arbeits- und Lebensbedingungen erträglich; er erreichte es aber auch, als einer der wenigen mit deutschen Sprachkenntnissen, eine leichtere Arbeit als Lokomotivführer zugeteilt zu bekommen. Die sicher ebenfalls von den Zwangsarbeitern gebaute Schmalspurbahn transportierte Erde und Sand entlang der Baustelle, von ihr weg, oder zu ihr hin.

Es gab einen jüdischen Arzt aus Deutschland.Umzäunt wurde das Lager erst, nachdem Baumsecer es einmal unerlaubt verlassen hatte, um im nahe gelegenen Dorf Brot zu kaufen. Dies spricht dafür, dass im Lager Selchow, im Vergleich zu anderen Autobahnarbeitslagern, ein milderes Regiment geherrscht hatte. Andererseits berichtet Baumsecer auch von einem schweren Arbeitsunfall, wie er, der noch nie eine Schaufel oder Axt in der Hand hatte, sich beim Baumfällen in den Fuß hackte. Er erzählt von Hunger, Kälte, den allgemein unmenschlichen Lebensbedingungen, und dass er im Lager Selchow aufgrund der Umstände und Geschehnisse seinen Glauben an Gott verlor. Er berichtet, wie ein älterer, ca. 35-jähriger Mitge-

Anzahl und Art der Baracken **Liczba i rodzaj baraków**	6 Mannschaftsbaracken / 6 baraków grupowych 2 Wirtschaftsbaracken (Küche, Kantine, Büro) / 2 baraki gospodarcze (kuchnia, kantyna, biuro) 2 Waschbaracken / 2 baraki sanitarne 2 Aborte / 2 latryny 1 weiteres Gebäude / 1 inny budynek
Bemerkungen / Uwagi	Belegt mit Juden. Abgebaut für Markstädt / Więźniowie żydowscy, zabudowania zdemontowane i wywiezione do Markstädt (koło Wrocławia)

Bundesarchiv R 4602/394, Blatt/karty 45-52[1]

fangener, von den Aufsehern zu Tode gequält und geprügelt wurde, nachdem man seinen Gebetsmantel und seinen Gebetsriemen bei einer Barackendurchsuchung fand.[39]

Das Lager wurde Anfang 1942 geschlossen. Die Häftlinge wurden in andere Zwangsarbeitslager verlegt, unter anderem nach Nowogród Bobrzański (Christianstadt am Bober) zur Arbeit in der Munitionsfabrik. Ihr weiterer Weg führte in das Konzentrationslager Auschwitz.

▶ W połowie grudnia 1940 r., po ponad 24-godzinnej jeździe bez prowiantu, do dworca Bucze (Wutschdorf) dotarło pierwszym transportem prawdopodobnie dwieście osób z getta Litzmannstadt. W tej grupie znajdował się rozpoczynający karierę bokserską 21-letni Moniek Baumsecer. Opisuje, że po przybyciu na miejsce każdy dostał trzy-cztery ugotowane ziemniaki. Pierwszą noc spędzono w mrozie i głodzie na dworzu, mając do okrycia tylko trochę słomy. Następnego dnia więźniowie dostali kawę zbożową i kawałek chleba. Ich zadaniem było ustawienie baraków mieszkalnych z gotowych elementów. „Na obiad dostaliśmy ciepłą zupę. Po południu przyszli elektrycy, którzy położyli kable, a pod koniec dnia baraki były gotowe. W środku stały obok siebie trzypiętrowe łóżka, powierzchnia do spania była pokryta słomą. Kiedy położyliśmy się spać, nie mogłem myśleć o niczym innym niż o moim domu, o tych dobrych starych łóżkach i pościeli. Słoma drapała tak bardzo, że się znowu ubrałem. Myślałem o moich rodzicach i płakałem."

Pracami przy budowie autostrady kierowała firma Köhler z Kolonii. Baumsecer opisuje warunki pracy i życia jako znośnie. Być może wynika to z tego, że udało mu się, jako jednemu z niewielu znających język niemiecki, dostać lżejszą pracę jako maszynista kolejki wąskotorowej. Kolejka ta, wybudowana z pewnością również przez robotników przymusowych, transportowała ziemię i piasek wzdłuż placu budowy oraz do i z innych miejsc.

Bauliche Hinterlassenschaft des Lagers 2016. / Pozostałości zabudowań obozowych, 2016. Foto / Zdj.: Sławomir Milejski

W obozie pracował żydowski lekarz z Niemiec. Obóz został otoczony płotem dopiero po tym, jak Baumsecer opuścił go bez zezwolenia, żeby w pobliskiej wsi kupić chleb. Wszystko to wskazuje na to, że w obozie Selchow panował łagodniejszy reżim niż w innych obozach autostradowych. Z drugiej strony Baumsecer wspomina też o poważnym wypadku przy pracy, kiedy on, który nie miał dotąd w ręku łopaty albo siekiery, podczas ścinania drzewa wbił sobie siekierę w stopę. Opowiada też o głodzie, zimnie, nieludzkich warunkach życia, oraz że w obozie Selchow, z powodu warunków i wydarzeń stracił swoją wiarę w Boga. Relacjonuje, jak starszy, około 35-letni współwięzień, został pobity i zamęczony przez strażników na śmierć po tym, jak podczas przeszukiwania baraku znaleziono jego chałat i tefilin używane przez żydów podczas modlitwy. Człowiek ten został pochowany na cmentarzu wiejskim w Żelechowie.[39]

Obóz zamknięto na początku 1942 roku. Więźniowie zostali przewiezieni do innych obozów pracy przymusowej, m.in. w Nowogrodzie Bobrzańskim (Christianstadt am Bober), gdzie pracowali w fabryce amunicji. Ostatecznie ich droga wiodła do obozu koncentracyjnego Auschwitz.

16 LIEBENAU I

▶ **Lage:** Romanówek (Hammer Vorwerk) ist eine Mühlsiedlung mit erhaltenem Gutshaus. Das Lager befand sich unmittelbar am nördlichen Dorfrand, in ca. 500 Meter Entfernung zur Autobahn. Gemeinde Lubrza (Liebenau), Kreis Świebodziński, Woiwodschaft Lubuskie. **Sichtbare topographische Spuren:** Sieben Barackenfundamente mit Unterkellerung und Schornsteinen sowie einige kleinere Objekte erhalten. Besterhaltenes aller behandelten Reichsautobahnlager. Achtung! Ungesicherte Fallgruben! **Funktionszeitraum:** von Anfang 1941 bis Sommer 1942. Eine Weiternutzung nach Einstellung der Autobahnarbeiten ist nicht belegt. **Insassen:** Juden. **Erinnerungszeichen:** Keine

▶ **Położenie:** Romanówek (Hammer Vorwerk) jest osadą powstałą wokół młyna, z zachowanym dworem. Obóz znajdował się na północnym skraju miejscowości i w odległości 500 metrów od autostrady. Gmina Lubrza, powiat świebodziński, województwo lubuskie. **Widoczne ślady w przestrzeni:** Zachowały się fundamenty siedmiu podpiwniczonych baraków i kominy, jak również inne mniejsze obiekty. To najlepiej zachowane pozostałości ze wszystkich omawianych obozów autostradowych. Uwaga! Niezabezpieczone doły! **Okres działania obozu:** Od początku 1941 do lata 1942 roku. Nic nie wiadomo o użytkowaniu obozu po zaprzestaniu prac przy autostradzie. **Więźniowie:** Żydzi. **Upamiętnienie:** brak.

▶ Bemerkenswert ist, dass im Gegensatz zu allen anderen behandelten Autobahnlagern, alle Baracken unterkellert oder zweistöckig, sowie mit massiven Schornsteinen versehen waren, die bis heute erhalten sind. Die Keller tragen deutliche Spuren ihrer Nutzung durch die Dorfbevölkerung nach 1945.

Die Brutalität der Wachleute gegenüber den jüdischen Arbeitern führte zu zahlreichen Opfern. Berichtet wird von wenigstens fünf Morden an Gefangenen, die vom 15. August 1941 bis 21. April 1942 von Wachleuten außerhalb des Lagergeländes begangen wurden.[40]

Die jüdischen Autobahnzwangsarbeiter wurden im Sommer 1942 nach Kostrzyn in das Arbeitslager der Zellulosefabrik verlegt, und von dort aus im Sommer 1943 nach Auschwitz deportiert.

▶ W przeciwieństwie do wszystkich innych omawianych obozów autostradowych, wszystkie baraki były podpiwniczone i dwupiętrowe, posiadały

Bauliche Hinterlassenschaften / Pozostałości budowli obozowych, 2016.
Foto / Zdj.: Matthias Diefenbach

również masywne kominy, które zachowały się do dnia dzisiejszego. W piwnicach widać ślady użytkowania ich przez miejscową ludność po 1945 roku.

Brutalność strażników podczas pracy wykonywanej przez robotników żydowskich powodowała dużo ofiar. Opisano morderstwa pięciu więźniów tego obozu dokonane przez strażników poza jego terenem w okresie 15 sierpnia 1941 – 21 kwietnia 1942 roku.[40]

Żydowscy robotnicy przymusowi zostali latem 1942 roku przeniesieni do obozu pracy w Kostrzyniu, gdzie pracowali w fabryce celulozy, a stamtąd latem 1943 roku deportowani do obozu koncentracyjnego Auschwitz.

Anzahl und Art der Baracken **Liczba i rodzaj baraków**	5 Mannschaftsbaracken / 5 baraków grupowych 1 Wirtschaftsbaracke (Küche, Kantine, Büro) / 1 barak gospodarczy (kuchnia, kantyna, biuro) 1 Waschbaracke / 1 barak sanitarny 1 Abort / 1 latryna 1 weiteres Gebäude / 1 inny budynek
Lagerführer / Komendant	Wiener
Vorhandene Plätze / Ilość miejsc	288
Belegung / Ilość więźniów (05.4.1942)	175
Belegung / Ilość więźniów (15.4.1942)	175
Belegung / Ilość więźniów (25.4.1942)	175
Bemerkungen / Uwagi	Belegt mit Juden / Więźniowie żydowscy

Bundesarchiv R 4602/394, Blatt/karty 45-52[1]

Bauliche Hinterlassenschaften / Pozostałości budowli obozowych, 2016.
Foto / Zdj.: Sławomir Milejski

Bauliche Hinterlassenschaften / Pozostałości budowli obozowych, 2016.
Foto / Zdj.: Sławomir Milejski

17 LIEBENAU II

► **Lage:** Ein Kilometer nordöstlich der Kleinstadt Lubrza (Liebenau) im Wald. Rechts der Pflasterstraße Richtung Jordanowo (Jordan), ca. 50 Meter östlich einer markanten Wegkreuzung (siehe Bild). 200 Meter Entfernung zur Autobahn. Gemeinde Lubrza, Kreis Świebodziński, Woiwodschaft Lubuskie. **Sichtbare topographische Spuren**: Mehrere überwachsene Barackenfundamente, teils unterkellert, und weitere Ruinenobjekte erhalten. Achtung! Ungesicherte Fallgruben! **Funktionszeitraum:** von Anfang 1941 bis Sommer 1942. Eine Weiternutzung nach Einstellung der Autobahnarbeiten ist nicht belegt. **Insassen:** Juden. **Erinnerungszeichen:** Keine.

► **Położenie:** Obóz znajdował się w lesie, w odległości jednego kilometra na północny wschód od małego miasteczka Lubrza (Liebenau), na prawo od wybrukowanej leśnej drogi w kierunku Jordanowa i około 50 metrów na wschód od charakterystycznego skrzyżowania (widocznego na zdjęciu). Odległość od autostrady wynosiła 200 metrów. Gmina Lubrza, powiat świebodziński, województwo lubuskie. **Widoczne ślady w przestrzeni:** Zarośnięte fundamenty baraków, częściowo podpiwniczonych oraz inne zrujnowane części obiektów. Uwaga! Niezabezpieczone doły! **Okres działania obozu:** Od początku 1941 do lata 1942 roku. Nic nie wiadomo o użytkowaniu obozu po zaprzestaniu prac przy autostradzie. **Więźniowie:** Żydzi. **Upamiętnienie:** brak.

Das Lager befand sich rechts der Wege, der jüdische Lagerfriedhof zwischen den Wegen. / Obóz znajdował się po prawej strony drogi, cmentarz żydowski pomiędzy drogami. Foto / Zdj.: Matthias Diefenbach

► Nach Aussagen von älteren Einwohnern Lubrzas, frühen polnischen Angesiedelten nach 1945, befanden sich auf dem Arbeitslager gegenüber gelegenen Gelände, auf der anderen Wegseite, eine große Anzahl Gräber. Von diesem, wie man folgern kann, jüdischen Lagerfriedhof, sind keine sichtbaren Spuren erhalten.

Die überlebenden Lagerinsassen wurden im Sommer 1943 aus den jüdischen Arbeitslagern, in die sie aus Liebenau überstellt wurden, in das Konzentrationslager Auschwitz deportiert. Nach der Befreiung der Konzentrationslager meldeten sich noch 23 jüdische Überlebende der Reichsautobahnlager Liebenau I oder II beim Internationalen Suchdienst des Roten Kreuzes. Es ist davon auszugehen, dass das nahezu alle Überlebenden dieser zwei Lager waren. Sie durchliefen alle, bis auf eine Ausnahme, mehrere der behandelten Autobahnarbeitslager. In Liebenau I oder II waren sie zum Teil nur wenige Monate. Aus dem Ghetto Litzmannstadt in Łódź kam nur ca. die Hälfte von ihnen, die andere Hälfte kam aus anderen Städten undGhettos in Großpolen. Zwei Überlebende gaben an, bereits ab Mai und Juni 1940 in einem der zwei Liebenauer Autobahnlager gewesen zu sein, also mehrere Monate vor Beginn der Autobahnarbeiten. Der älteste Überlebende war im Jahr 1940, zu Beginn seines Arbeitseinsatzes an der Reichsautobahn, 47 Jahre alt, der jüngste erst 14. Aus Łęczyca kamen u.a. ein sechzehnjähriger Schüler und ein neunzehnjähriger Webergeselle des gleichen Nachnamens: Ring. Beide überlebten.

Die Lagerinsassen arbeiteten an den Autobahnbaustellen um Lubrza für die Unternehmen:

- Firma Kunz, Hoch und Tiefbau Berlin bzw. Alfred Kunz & Co., München 15, Bavariaring 26
- Firma Krecker
- Firma Karl Bartel, Hoch-, Tief-, und Eisenbetonbau, Berlin NW 87, Klopstockstraße 53 und Brückenallee 20

► Starsi mieszkańcy Lubrzy, którzy przybyli na miejsce jako osadnicy po 1945 roku, opowiadają, że naprzeciwko terenu, na którym znajdował się obóz, po drugiej stronie drogi, znajdowała się duża liczba grobów. Można wnioskować, że był to obozowy cmentarz

Bauliche Hinterlassenschaften / Pozostałości budowli obozowych, 2016.
Foto / Zdj.: Matthias Diefenbach

Anzahl und Art der Baracken **Abgebaut** **Liczba i rodzaj baraków** **Rozebrane**	4 Mannschaftsbaracken / 4 baraki grupowe 1 Wirtschaftsbaracke (Küche, Kantine, Büro) / 1 barak gospodarczy (kuchnia, kantyna, biuro) 1 Waschbaracke / 1 barak sanitarny 1 Abort / 1 latryna

Bundesarchiv R 4602/394, Blatt/karty 45-52[1]

I albo II. Można przypuszczać, że to jedyni, którzy ocaleli z tych dwóch obozów. Z wyjątkiem jednej osoby, wszyscy oni przeszli przez kilka omawianych w tej broszurze obozów. Niektórzy z nich spędzili w Liebenau I i II po kilka miesięcy. Tylko około połowa z nich została przywieziona z getta Litzmannstadt. Natomiast druga połowa pochodziła z innych miast i gett na terenie Wielkopolski. Dwóch ocalałych więźniów podało, że już od maja i czerwca 1940 roku przebywali oni w jednym z obozów w Lubrzy, a zatem wiele miesięcy przed rozpoczęciem prac przy budowie autostrady. Najstarszy z ocalałych miał na początku swojej pracy przy autostradzie w 1940 roku 47 lat, najmłodszy zaś tylko 14. Z miejscowości Łęczyca pochodzili 16-letni uczeń i 19-letni czeladnik tkacki, obaj nosili to samo nazwisko: Ring. Obaj przeżyli.

Więźniowie obozu pracowali przy budowie autostrady w okolicach Lubrzy dla następujących przedsiębiorstw:

- Firma Kunz, Hoch und Tiefbau Berlin lub też Alfred Kunz & Co, München 15, Bavariaring 26,
- Firma Krecker,
- Firma Karl Bartel, Hoch-, Tief-, und Eisenbetonbau, Berlin NW 87, Klopstockstraße 53 oraz Brückenallee 20.

żydowski, po którym nie zachowały się żadne widoczne ślady.

Więźniowie obozu, którzy przeżyli pobyt w nim i zostali przeniesieni do innych obozów, latem 1943 roku zostali deportowani do obozu koncentracyjnego Auschwitz.

Po wyzwoleniu obozu Auschwitz do Międzynarodowej Służby Poszukiwań Czerwonego Krzyża zgłosiło się 23 ocalałych Żydów, którzy przebywali wcześniej w obozach autostradowych Liebenau

Bauliche Hinterlassenschaften / Pozostałości budowli obozowych, 2016. Foto / Zdj.: Matthias Diefenbach

JEZIORO PAKLICKO WIELKIE (PACKLITZSEE)

▶ Die Nazis planten, die Autobahn praktisch unmittelbar am Ufer dieses sehr reizvollen Sees entlang zu führen, um dem vorbeirasenden Autofahrer einen kurzen Blick auf den See zu bieten. Auch ein Autobahnrastplatz war hier vorgesehen. Beim Bau 2012 wurde die Autobahntrasse zwischen Lubrza und Jordanowo landschaftsschonend etwas nach Süden verschoben. Nördlich der Autobahn sind hier vereinzelt Relikte der Bauaktivitäten 1940–1942 zu sehen, u.a. eine Rampenführung der Autobahntrasse, sowie der Mutterboden, den die Zwangsarbeiter auf der Bautrasse abgraben und in Form von Wällen daneben aufschütten mussten. Dieser Humus sollte nach Fertigstellung der Autobahn für eine „harmonische Einfügung der Reichsautobahn in die Landschaft“ wiederverwendet werden.

▶ Naziści planowali poprowadzić autostradę właściwie bezpośrednio przy brzegu bardzo uroczego jeziora Paklicko Wielkie. Tak, żeby przejeżdżający kierowcy mogli spojrzeć na jezioro. Planowano tu również parking przy autostradzie. Podczas budowy autostrady ukończonej w 2012 roku ten fragment autostrady pomiędzy Lubrzą a Jordanowem przesunięto nieco na południe, w efekcie czego ochroniono krajobraz. Na północ od autostrady widać pojedyncze pozostałości budowy z lat 1940–1942. Są to m.in. nasyp pod budowę samej autostrady jak również usypane przez robotników przymusowych wały z ziemi uprawnej, którą usunęli oni z trasy budowanej autostrady, aby wykorzystać ją później.

Jezioro Paklicko Wielkie (Packlitzsee), 2016. Foto / Zdj.: Matthias Diefenbach

Abgetragener Mutterboden nach 75 Jahren / Usypany czarnoziem sprzed 75 lat. Foto / Zdj.: Matthias Diefenbach 2016

▶ **Lage:** Am südlichen Ortsrand von Jordanowo, östlich der alten Landstraße 3, ca. 600 Meter Entfernung zur Autobahn, ca. 100 Meter südwestlich des Dorfsportplatzes. Gemeinde Świebodzin (Schwiebus), Kreis Świebodziński, Woiwodschaft Lubuskie. **Sichtbare topographische Spuren:** Reste von Barackenfundamenten Achtung! Ungesicherte Fallgruben! **Funktionszeitraum:** von Ende 1940 bis Sommer 1942. **Insassen:** Juden. **Erinnerungszeichen:** Keine

▶ **Położenie:** Na południowym skraju Jordanowa, na wschód od starej drogi krajowej nr 3, około 600 metrów od autostrady i około 100 metrów na południowy zachód od wiejskiego boiska. Gmina Świebodzin, powiat świebodziński, województwo lubuskie. **Widoczne ślady w przestrzeni:** Resztki fundamentów baraków. Uwaga! Niezabezpieczone doły! **Okres działania obozu:** Od końca 1940 do lata 1942 roku. **Więźniowie:** Żydzi. **Upamiętnienie:** brak.

▶ Nahe der Nordseite der Autobahn, zwischen der alten Landstraße 3 und der Autobahn finden sich noch Relikte des Autobahnbaus 1941–1942, u.a. aufgeschüttete Mutterbodenwälle.

W pobliżu północnej strony autostrady, pomiędzy starą drogą nr 3 a autostradą znajdują się jeszcze pozostałości budowy z lat 1941–1942, m.in. usypane wały ziemne.

Anzahl und Art der Baracken **Liczba i rodzaj baraków**	2 Mannschaftsbaracken / 2 baraki grupowe 1 Wirtschaftsbaracke (Küche, Kantine, Büro) / 1 barak gospodarczy (kuchnia, kantyna, biuro) 1 Waschbaracke / 1 barak sanitarny 1 Abort / 1 latryna 1 weiteres Gebäude / 1 inny budynek
Lagerführer / Komendant	Unterführer / podkomendant Grundmann
Bemerkungen / Uwagi	Unbelegt / Brak więźniów

Bundesarchiv R 4602/394, Blatt/karty 45-52[1]

Bauliche Hinterlassenschaften, 2016. / Pozostałości budowli obozowych, 2016. Foto / Zdj.: Matthias Diefenbach

19 LEIMNITZ

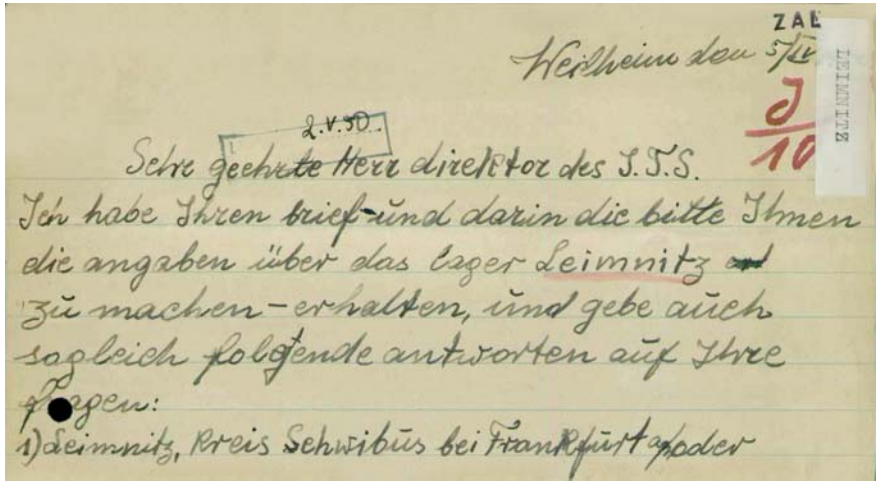
▶ **Lage:** 2,5 Kilometer nordöstlich von Glińsk (Leimnitz), über unbefestigte Wege. 100 Meter Entfernung zur Autobahn Gemeinde Świebodzin, Kreis Świebodziński, Woiwodschaft Lubuskie. **Sichtbare topographische Spuren:** Reste von Barackenfundamenten Achtung! Ungesicherte Fallgruben! **Funktionszeitraum:** von April 1940 bis Frühjahr 1942. **Insassen:** Juden. **Erinnerungszeichen:** Keine.

▶ **Położenie:** 2,5 km na północny wschód od miejscowości Glińsk (Leimnitz), w odległości 100 m od autostrady. Do tego miejsca można dotrzeć tylko nieutwardzonymi drogami. Gmina Świebodzin, powiat świebodziński, województwo lubuskie. **Widoczne ślady w przestrzeni:** resztki fundamentów baraków. Uwaga! Niezabezpieczone doły! **Okres działania obozu:** Od kwietnia 1940 do wiosny 1942 roku. **Więźniowie:** Żydzi. **Upamiętnienie:** brak.

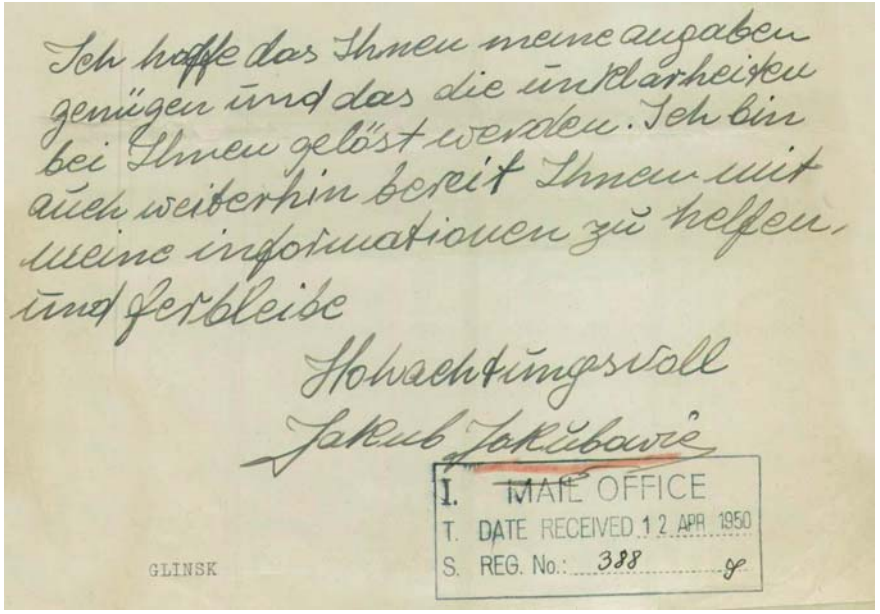
▶ Die NS-Behörden vernichteten gezielt sämtliche Unterlagen aller Autobahnarbeitslager, u.a. die Häftlingslisten. Aufgrund dieses Fehlens offizieller Dokumente konnte der Internationale Suchdienst des Roten Kreuzes (ITS) nach Endes des Krieges keinem einzigen Überlebenden seine Haft und Zwangsarbeit in einem Autobahnlager bestätigen. Zum Lager Leimnitz verfügt der ITS bis heute im Wesentlichen nur über die Informationen aus einem Brief eines

Anzahl und Art der Baracken **Abgebaut** **Liczba i rodzaj baraków** **Rozebrane**	3 Mannschaftsbaracken / 3 baraki grupowe 1 Wirtschaftsbaracke (Küche, Kantine, Büro) / 1 barak gospodarczy (kuchnia, kantyna, biuro) 1 Waschbaracke / 1 barak sanitarny 1 Abort / 1 latryna 1 weiteres Gebäude / 1 inny budynek

Bundesarchiv R 4602/394, Blatt/karty 45-52[1]


ZAL
LEIMNITZ
Heilheim den 5/IV
2.V.50.
J/10
Sehr geehrte Herr direktor des I.T.S.
Ich habe Ihren brief und darin die bitte Ihnen die angaben über das Lager Leimnitz zu machen - erhalten, und gebe auch sogleich folgende antworten auf Ihre fragen:
1) Leimnitz, Kreis Schwibüs bei Frankfurt a/oder

Szanowny Panie Dyrektorze, otrzymałem list od Pana i w nim prośbę o informacje na temat obozu Leimnitz. Odpowiadam niniejszym na Pana pytania: Leimnitz, powiat świebodziński koło Frankfurtu nad Odrą.


Ich hoffe das Ihnen meine angaben genügen und das die unklarheiten bei Ihnen gelöst werden. Ich bin auch weiterhin bereit Ihnen mit meine informationen zu helfen, und verbleibe
Hochachtungsvoll
Jakub Jakubowic
I. MAIL OFFICE
T. DATE RECEIVED 12 APR 1950
S. REG. No.: 388
GLINSK

Mam nadzieję, że moje informacje Panu wystarczą i że rozwieją Pana niejasności. Jestem gotowy udzielić Panu dalszych informacji. Z poważaniem Jakub Jakubowic.

Archiv des Internationalen Suchdienstes des Roten Kreuz, Bad Arolsen, Dokument 1.1.0.7 / 87768035. / Archiwum Międzynarodowej Służby Poszukiwań Czerwonego Krzyża (ITS), Bad Arolsen, Dokument 1.1.0.7 / 87768035

Überlebenden, der im Jahr 1950 anhand eines standardisierten Fragebogens einige kurze, aber offensichtlich genaue Angaben machte.

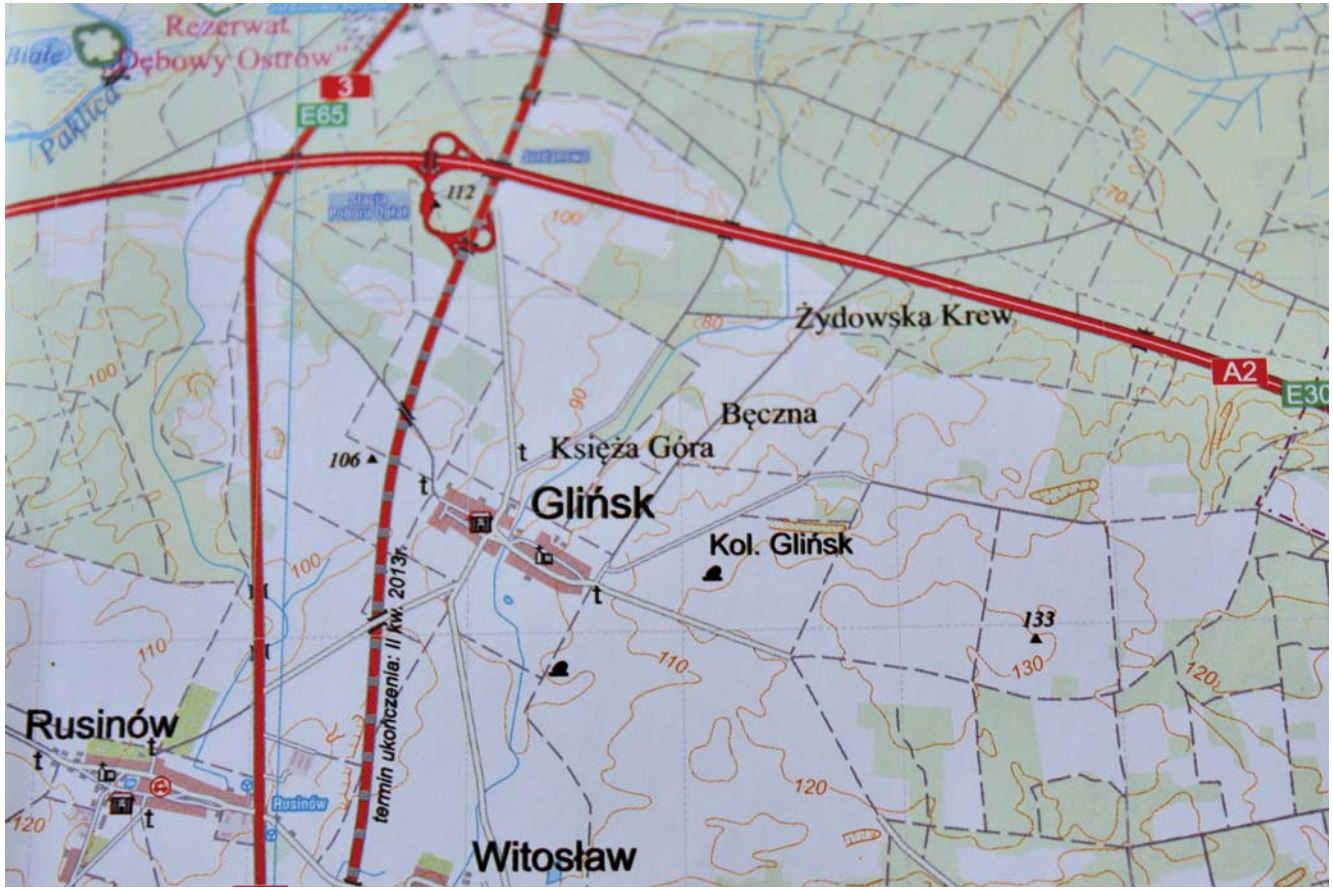
Er schreibt seinen Brief in einem an das Jiddische erinnernden Deutsch und berichtet, dass das Lager mit Stacheldraht umzäunt und von frontuntauglichen älteren Männern bewacht wurde. Die jüdischen Zwangsarbeiter trugen Zivilkleidung mit gelben Judensternen. Sie arbeiteten für die Baufirmen Bartel, Keller, Schulz, Moll und Stier an der Autobahn.

„Es sind nur einzelne am Leben geblieben, und an die namen for die, kann ich mich leider nicht erinnern. (...) Nach dem schliesen fom lager sind schon keine lebende insassen zum ewakuieren gewesen. Leben geblieben sind nur die einzelne die als jugendliche oder Kranke in anderen lagern überschickt worden sind. (natürlich wen sie die anderen lagern durchlebten.) (...) Es war ein Vernichtungs lager (...)“

In Glińsk (Leimnitz) verblieben am Ende des Krieges zwei „deutsche Omas“, die nicht flüchteten oder vertrieben wurden. Bis zu ihrem Tod lebten sie mit der nach 1945 neu angesiedelten polnischen Bevölkerung zusammen. Eine von ihnen soll familiäre Wurzeln in Warschau gehabt haben und eine, vielleicht die selbe, für die jüdischen Zwangsarbeiter

▶ Ein Einwohner von Glińsk erzählt, dass sich in dieser Waldinsel auf einem Acker die Ruinen des Wohnhauses der Wachmannschaft des Judenlagers befinden. Als er in den frühen 1960er Jahren von Toruń nach Glińsk kam, stand das Gebäude noch. Er beschreibt es als schönes und großes zweistöckiges Haus ohne landwirtschaftliche Nebengebäude. Links vom Weg war das Judenlager für den Autobahnbau. Damals waren Stacheldraht und Umzäunung noch vorhanden, die Baracken waren etwas verfallen, standen aber noch komplett mit Dächern da. Den Wald, der auf dem Lagergelände heute steht, hätte er selbst gepflanzt. Seit Jahrzehnten hätte sich nicht ein einziges Mal irgendjemand von außerhalb des Dorfes für diesen Ort interessiert. In Glińsk nennt man ihn „Żydowska Krew“ – „Jüdisches Blut“. Im Hintergrund rauscht die nagelneue, erst 2012 in Betrieb genommene Autobahn.
▶ Pewien mężczyzna opowiada, że w tym lasku porastającym pole znajdują się ruiny budynku mieszkalnego załogi wartowników obozu żydowskiego. Kiedy świadek ten przyjechał we wczesnych latach 60. do Glińska budynek ten jeszcze stał. Był to ładny i dwupiętrowy dom, bez zabudowań gospodarczych. Na lewo od drogi stały jeszcze pokryte dachem nieco zniszczone baraki. Wokół leżał drut kolczasty i resztki ogrodzenia. W czasie wojny znajdował się tu obóz dla Żydów pracujących przy budowie autostrady. Sam posadził ten las, który dziś porasta teren obozu. Od dziesięcioleci nikt spoza wsi nie interesował się tym miejscem. W Glińsku mówi się o tym miejscu „Żydowska Krew”. W tle szumi nowa, działająca od 2012 roku autostrada. Foto / Zdj.: Matthias Diefenbach

gekochte Kartoffeln so versteckt haben, dass sie sie auf irgendeine Art finden konnten. Über diese zwei Frauen, sowie die baulichen Hinterlassenschaften, entwickelte sich eine dörfliche Erinnerung an das jüdische Arbeitslager, die aber unter den jüngeren Einwohnern heute nur noch sehr undeutlich fortbesteht.



▶ Irgendwie ist der nur lokal verwendete Name „Żydowska Krew" – „Jüdisches Blut" für den Ort des Zwangsarbeitslagers dann aber doch in offizielles Kartenmaterial geraten.
▶ W jakiś sposób to określenie „Żydowska Krew", opisujące miejsce obozu i używane tylko lokalnie trafiło jednak na oficjalne mapy topograficzne.

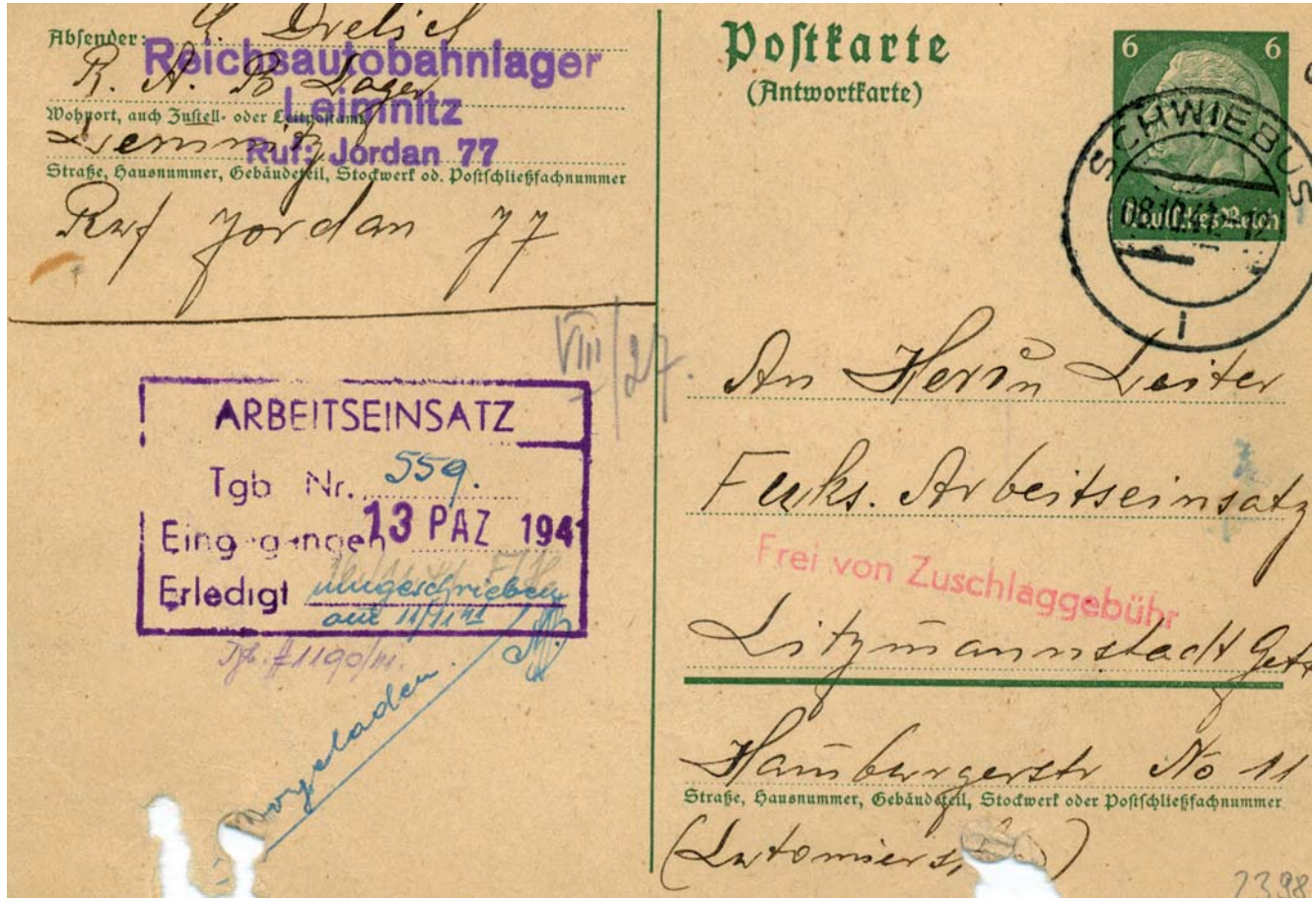
▶ Urzędy nazistowskie specjalnie niszczyły dokumenty dotyczące wszystkich obozów pracy przy budowie autostrady, w tym listy osób w nich przetrzymywanych. Z powodu braku oficjalnych dokumentów już po zakończeniu wojny Międzynarodowa Służba Poszukiwań Czerwonego Krzyża (ITS) nie mogła nikomu z ocalałych potwierdzić pobytu w obozie i pracy przymusowej. Do dziś ITS dysponuje szczątkowymi informacjami na temat obozu Leimnitz. Pochodzą one z listu jednego z ocalałych, który w 1950 roku na standardowym formularzu ITS zamieścił kilka krótkich, ale dość dokładnych informacji.

W liście napisanym w języku niemieckim przypominającym jidysz pisze on, że obóz był otoczony drutem kolczastym i strzeżony przez starszych niezdolnych do walki na froncie mężczyzn. Żydowscy robotnicy przymusowi nosili cywilne ubrania z żółtymi gwiazdami Dawida. Pracowali dla firm budowlanych Bartel, Keller, Schulz, Moll i Stier przy budowie autostrady.

„Tylko niektórzy przeżyli i nie mogę niestety przypomnieć sobie ich nazwisk. (...) Po zamknięciu obozu nie było już żadnych żyjących więźniów do ewakuacji. Przy życiu pozostali tylko niektórzy, którzy jako młodzież albo chorzy zostali wysłani do innego obozu (oczywiście o ile przeżyli te inne obozy). (...) To był obóz zagłady (...)."

Po wojnie pozostały w Glińsku (Leimnitz) dwie „niemieckie babcie", które nie uciekły ani nie zostały wypędzone. Do swych ostatnich dni mieszkały razem z osiedloną tutaj po 1945 roku polską ludnością. Według relacji, rodzina jednej z nich pochodziła z Warszawy. Jedna z nich miała w jakiś sposób

ukrywać gotowane ziemniaki dla żydowskich robotników przymusowych, tak że potrafili je znaleźć. Dzięki tym dwóm kobietom zachowała się we wsi również pamięć o żydowskim obozie pracy. Jest ona jednak bardzo fragmentaryczna, zwłaszcza wśród młodszych mieszkańców.



▶ Der jüdische Zwangsarbeiter Hiel(?) Drelich schreibt an Herrn Fuks, den Leiter der Arbeitseinsatzverwaltung in der jüdischen Selbstverwaltung des Ghettos Litzmannstadt in Łódź, und bittet, dass nun sein Vater Abram die Unterstützung von 12 Reichsmark wöchentlich (Lohn für die Zwangsarbeit an der Autobahn) von der Ghettokasse ausgezahlt bekommen soll, da seine Frau Diament, die als einzige dafür bevollmächtigt war, zwischenzeitlich verstorben sei. Aus der Sammlung Eward Victor, USA.

▶ Żydowski robotnik przymusowy Hiel(?) Drelich pisze do pana Fuksa, kierownika Centralnego Biura Resortów Pracy przy administracji żydowskiej getta Litzmannstadt w Łodzi. Prosi, aby jego ojciec Abram otrzymywał tygodniowo 12 marek (wynagrodzenie za pracę przymusową przy budowie autostrady) z kasy getta, ponieważ jego żona o nazwisku Diament, która jako jedyna była upoważniona do odbioru pieniędzy, w międzyczasie umarła. Ze zbiorów Edwarda Victora, USA.

▶ Lagergeschichte

Die ersten jüdischen Zwangsarbeiter stammten aus dem Ghetto Litzmannstadt. So berichtete der aus Łódź stammende Mosche-Moritz Rosenblum, dass er nach der Einweisung ins Ghetto im Mai 1940 am 16. Dezember 1940 in das mit Stacheldraht umzäumte Lager Brätz überführt wurde, wo er in einer Baracke untergebracht war und auf der Autobahnbaustelle arbeitete.

Nach Einstellung der Arbeiten an der Autobahn im Juni 1942 wurde das Lager in ein weiteres „Arbeitserziehungslager“ und erweitertes Polizeigefängnis der Frankfurter Gestapo (vgl. Lager 4, Schwetig) umgewandelt, in dem sowohl Männer als auch Frauen inhaftiert waren. So schrieb der Leiter der Gestapo Frankfurt (Oder), SS Obersturmbannführer Reinhard Wolf am 2. Juli 1942, dass auf seinen Antrag hin das Lager entsprechend umgewandelt wurde. Insassen waren von der Polizei „vorläufig Verhaftete“, zum überwiegenden Teil ausländische zivile Zwangsarbeiter aus allen deutsch besetzten Ländern, die entweder im Regierungsbezirk Frankfurt ihre Zwangsarbeitsstelle hatten und z.B. ihren Arbeitsort unerlaubt verlassen hatten oder der Sabotage bezichtigt wurden, oder die auf der Flucht über die nahegelegene Polizeigrenze, die deutsche Reichsgrenze von 1937, aufgegriffen wurden. Den größten Anteil der Zwangsarbeiter stellten Polen, daneben sowjetische Staatsangehörige, Franzosen, Belgier und andere. Augenzeugen berichteten auch von deutschen Gefangenen. Beschäftigt wurden sie unter anderem beim Umbau des Bahnhofs in Zbąszynek (Neu Bentschen) sowie in der *Rekord Gummifabrik* und dem *Telefunken-Werk* in Świebodzin (Schwiebus).

Etwa 100 Meter hinter diesem Gedenkstein befinden sich bis heute Überreste des Lagers. / Pozostałości obozu znajdują się około 100 metrów za tym kamieniem pamiątkowym, 2016. Foto / Zdj.: Matthias Diefenbach.

Zwischen Mitte 1942 und Mitte 1943 waren hier gleichzeitig 400-700 Menschen inhaftiert, danach 800-1200. Das Lager stellte in dieser Zeit ein Rechteck von 120 mal 150 Metern dar, war von

▶ **Lage:** Zwischen Brójce (Brätz) und Myszęcin (Muschten), etwa 200 Meter nördlich der Unterführung der Nationalstraße DK 92 mit der Autobahn. Folgt man dem Fahrweg, der von der DK 92 in nordwestlicher Richtung nach Nowe Karcze (Neue Welt) abzweigt (Trafohäuschen und Gedenkstein an der Einmündung), so befinden sich die Überreste des Lagers nach etwa 100 Metern links im Wald. Gemeinde Szczaniec (Stentsch), Kreis Świebodziński (Schwiebus), Woiwodschaft Lubuskie. **Sichtbare topographische Spuren:** Fundamente, Gruben (Achtung ungesichert!) und andere topographische Erdveränderungen auf dem Lagergelände. Fundamente großer Gebäude, die wahrscheinlich als Produktionsstätten oder Baracken geplant waren. **Funktionszeitraum:** 1940 - 1945. **Insassen:** Bis Mitte 1942 jüdische Polen; danach polnische und sowjetische Zwangsarbeiter, sowie Zwangsarbeiter aus anderen Teilen des besetzten Europas, darunter viele Frauen. **Erinnerungszeichen:** Gedenksteine in der Nähe des Lagergeländes sowie am Ort von Massengräbern im Lager Gestorbener auf dem Dorffriedhof Brójce.

▶ **Położenie:** Między Brójcami (Brätz) i Myszęcinem, około 200 metrów na północ od estakady autostrady nad drogą krajową nr 92. W miejscu, w którym od drogi krajowej odchodzi w kierunku zachodnio-północnym (do osady Nowe Karcze) ścieżka rowerowa, znajduje się stacja transformatorowa i kamień upamiętniający istnienie obozu. Jadąc ścieżką, po około 100 metrach dociera się do pozostałości obozu (w lesie, po lewej stronie). Gmina Szczaniec, powiat świebodziński (Schwiebus), województwo lubuskie. **Widoczne ślady w przestrzeni:** fundamenty, rowy (uwaga! niezabezpieczone!) i inne widoczne zmiany topograficzne na terenie byłego obozu; w pobliżu fundamenty dużych budynków, prawdopodobnie nieukończonej fabryki lub baraków. **Okres działania:** 1940–1945. **Więźniowie:** Do połowy 1942 roku polscy Żydzi; później robotnicy przymusowi z Polski i ZSRR oraz z innych części okupowanej Europy, wśród nich wiele kobiet. **Upamiętnienie:** Kamień w pobliżu terenu obozu oraz pomnik przy grobach zbiorowych osób zmarłych w obozie na cmentarzu wiejskim w Brójcach.

Anzahl und Art der Baracken **Liczba i rodzaj baraków**	5 Mannschaftsbaracken / 5 baraków grupowych 1 Wirtschaftsbaracke (Küche, Kantine, Büro) / 1 barak gospodarczy (kuchnia, kantyna, biuro) 1 Waschbaracke / 1 barak sanitarny 1 Abort / 1 latryna 1 weiteres Gebäude / 1 inny budynek
Lagerführer / Komendant	Hoeft
Vorhandene Plätze / Ilość miejsc	360
Belegung / Ilość więźniów (05.4.1942)	218
Belegung / Ilość więźniów (15.4.1942)	328
Belegung / Ilość więźniów (25.4.1942)	355
Bemerkungen / Uwagi	Belegt mit Juden / Żydzi

Bundesarchiv R 4602/394, Blatt/karty 45-52[1]

einem drei Meter hohen Stacheldrahtzaun umgeben und durch Wachtürme gesichert. Neben zwei Reihen Baracken existierten hier Verwaltungsgebäude, ein Bad, ein Arrestgebäude sowie Wirtschaftsgebäude. Insgesamt durchliefen etwa 10.000 Häftlinge das Lager, von denen wenigstens 2.646 aufgrund der schlimmen Lebens- und Arbeitsbedingungen ums Leben kamen. So berichtete Stanisław Wasilewski, dass in den 25 Quadratmeter großen Schlafräumen jeweils etwa 60 Menschen eingepfercht waren. Wenn die Kontrolle ergab, dass einer der Häftlinge nachts nicht auf seiner Pritsche lag, so erhielten alle Insassen des Raums zehn Stockhiebe. 1944 waren im Lager etwa 60 Frauen inhaftiert. Ungenügende Mahlzeiten, harte Arbeit und Strafübungen waren auch für sie an der Tagesordnung, wobei sich eine Wärterin aus Posen – genannt „Halina“ – besonders hervortat, da sie die Häftlinge mit einem Ochsenziemer misshandelte.

Kurz vor Einmarsch der Roten Armee wurden die Häftlinge um den 20. Januar 1945 nach Świecko in das Lager Schwetig evakuiert (vgl. dort, Lager 4).

Im Vorfeld des Autobahnbaus kam es 2005-2007 unter anderem auf dem Gelände des früheren Lagers zu umfangreichen archäologischen Grabungen. Dabei wurden neben den oben erwähnten Lagerbaracken etwa 50 Meter südlich des Waldstücks und 150 Meter nördlich der Autobahn die Betonfundamente eines rechteckigen Gebäudes mit den Ausmaßen 81 mal 15,5 Meter freigelegt, das in acht Räume unterteilt war und auf die Jahre 1940-42 datiert werden konnte. Es wurde wahrscheinlich nicht fertiggestellt und könnte als Fabrikgebäude geplant gewesen sein. Daneben wurden die Ziegelfundamente eines 14 mal 14 Meter großen Gebäudes freigelegt – wahrscheinlich die Fundamente einer Baracke.

Das Lager Brätz in der Erinnerung

Den im Lager Brätz Inhaftierten bzw. Umgekommenen wird heute an zwei Orten gedacht. Der Gedenkstein in Sichtweite des Lagergeländes wurde im Rahmen der Bauarbeiten an der Autobahn

2008/2009 erneuert. Das auf dem Friedhof gelegene, und in der Vergangenheit weitgehend überwucherte Denkmal wird seit jüngster Zeit in einer lokalen Initiative durch Schüler gepflegt und wurde durch eine Informationstafel ergänzt. Beide Monumente lassen sich wie auch im Falle von Świecko (vgl. Lager 4) und Rzepin (vgl. Lager 7-8) in die Schaffung nationaler Erinnerungsorte in den so genannten „Wiedergewonnenen Gebieten“ nach 1945 einordnen, mit denen das polnische Martyrium in den Lagern mit zur historischen Begründung der Rechte Polens auf dieses Gebiet diente. Der Historiker Marceli Tureczek wies in jüngster Zeit darauf hin, dass die Erinnerung an das Lager gegenwärtig durch das Aussterben der Erlebnisgeneration einen Wandel durchlebt. Er plädiert für eine neue Einbettung der Geschichte des Lagers in die lokale Erinnerungskultur, in der neben den im Lager von deutschen Tätern begangenen Verbrechen auch die Flucht und Vertreibung einheimischer deutscher Bevölkerung sowie die Probleme der Besiedlung mit polnischer Bevölkerung nach 1945 ihren Platz haben müssen – und dies vor dem Hintergrund der europäischen Einigung im Allgemeinen und der deutsch-polnischen Aussöhnung im Besonderen.

Blick vom früheren Lagergelände mit Mauerresten auf die Autobahn. / Widok na autostradę z terenu byłego obozu z resztkami muru, 2016. Foto / Zdj.: Matthias Diefenbach.

▶ Historia obozu

Pierwsi żydowscy robotnicy przymusowi pochodzili z getta łódzkiego. Pochodzący z Łodzi Mosche-Moritz Rosenblum relacjonował, że – po skierowaniu go do getta w maju 1940 roku – został 16 grudnia tego samego roku przewieziony do ogrodzonego drutem kolczastym obozu Brätz, w którym zamieszkał w jednym z baraków i został skierowany do pracy przy budowie autostrady.

Po wstrzymaniu prac przy budowie autostrady (lipiec 1942 roku) obóz został przekształcony w kolejny „wychowawczy obóz pracy” i rozszerzone więzienie policyjne frankfurckiego gestapo, w którym przetrzymywano zarówno mężczyzn, jak i kobiety. Obersturmbannführer Reinhard Wolf, komendant gestapo we Frankfurcie nad Odrą, pisał 2 lipca 1942 roku, że na jego wniosek zmieniono właśnie status tego obozu. Więźniami były osoby „tymczasowo uwięzione” przez policję, głównie cywilni robotnicy

przymusowi ze wszystkich okupowanych krajów, pracujący na terenie rejencji frankfurckiej (aresztowani np. za opuszczenie miejsca pracy bez zezwolenia albo posądzani o sabotaż) albo złapani w czasie próby ucieczki w okolicy dawnej granicy polsko-niemieckiej z okresu międzywojennego, gdzie policja wciąż przeprowadzała kontrole. Największą grupę więźniów stanowili Polacy, obywatele ZSRR, Francji, Belgii i innych krajów. Świadkowie wspominają też więźniów niemieckich. Pracowano m.in. przy przebudowie dworca w Zbąszynku, w fabryce gumy „Rekord" i w zakładach radiowych „Telefunken" w Świebodzinie.

Od połowy 1942 roku do połowy 1943 roku przebywało tu przeciętnie 400-700 osób, potem liczba ta wzrosła do 800-1200. W tym okresie teren obozu miał wymiary ok. 120 na 150 metrów, otoczony był wysokim na trzy metry ogrodzeniem z drutu kolczastego i wyposażony był w wieże strażnicze. Na terenie obozu znajdowały się dwa rzędy baraków dla więźniów, budynek administracyjny, łaźnia, areszt oraz budynek gospodarczy. W sumie przez obóz przeszło około 10 000 więźniów. Conajmniej 2646 osób zmarło z powodu złych warunków życia i pracy.

Stanisław Wasilewski relacjonował, że w pomieszczeniach o powierzchni 25 metrów kwadratowych spało po 60 osób. Jeśli w czasie kontroli okazało się, że ktoś przebywał poza swoją pryczą, wszyscy więźniowie z danego pomieszczeniach otrzymywali dziesięć uderzeń kijem. W 1944 roku w obozie przebywało 60 kobiet. Także w ich przypadku wyżywienie było niewystarczające, praca ciężka, a kary niezwykle surowe. Szczególnie dawała się we znaki jedna ze strażniczek, pochodząca z Poznania, nazywana „Haliną", używająca bykowca (rodzaj bicza) do znęcania się nad więźniarkami. Na krótko przed wejściem Armii Czerwonej, około 20 stycznia 1945 roku, więźniowie zostali ewakuowani do obozu Schwetig (Świecko, por. obóz 4).

W latach 2005-2007, przed rozpoczęciem budowy autostrady, przeprowadzono na terenie obozu rozległe badania archeologiczne. Obok wymienionych wcześniej baraków obozowych, odnaleziono wówczas także betonowe fundamenty prostokątnego budynku o wymiarach 81 na 15,5 metra, znajdujące się około 50 metrów na południe od lasu i 150 metrów na północ od autostrady. Budynek ten podzielony był na 8 pomieszczeń i prawdopodobnie pochodził z lat 1940–1942. Jego budowa pewnie nie została ukończona, a znajdować miał się w nim zakład produkcyjny. W jego pobliżu odnaleziono fundamenty budynku o wymiarach 14 na 14 metrów.

Pamięć o obozie Brätz

Istnieją dwa miejsca pamięci o osobach więzionych i zmarłych w obozie Brätz. Kamień pamiątkowy, znajdujący się niedaleko terenu obozu, został odnowiony w ramach prac związanych z budową autostrady w latach 2008–2009.
Częściowo zapomnianym i zarośniętym, znajdującym się na cmentarzu pomnikiem upamiętniającym ofiary opiekują się od niedawna uczniowie miejscowej szkoły. Pomnik uzupełnia tablica informacyjna. Obydwa pomniki, tak jak te związane z obozem w Świecku (por. obóz 4) i Rzepinie (por. obozy 7-8), należą do miejsc pamięci tworzonych po 1945 roku na tzw. Ziemiach Odzyskanych i mających służyć wykorzystaniu polskiego męczeństwa do potwierdzenia historycznych praw Polski do tych terenów.

Historyk Marceli Tureczek zwrócił ostatnio uwagę na to, że wraz z odchodzeniem pokolenia świadków, zmienia się pamięć o obozie. Postuluje on włączenie historii obozu w lokalną kulturę pamięci, w której obok zbrodni popełnionych w obozie przez niemieckich sprawców znajdzie się także miejsce na pamięć o ucieczce i wypędzeniu ludności niemieckiej oraz o osiedlaniu się na tych terenach ludności polskiej po 1945 roku. Ta przemiana kultury pamięci powinna następować ze względu na zjednoczenie europejskie i pojednanie polsko-niemieckie.

Quellen / Źródła:

Marceli Tureczek: Autostrada A 2 – Autostrada Wolności jako miejsce (nie)pamięci?, in/w: Militarne dziedzictwo Świebodzina i okolic. Studia i materiały, hg. von/red. Grzegorz Urbanek, Międzyrzecz, Świebodzin 2016, S./s. 125-137.
Wiktor Lemiesz: Miejsca Martyrologii na Ziemi Lubuskiej, Zielona Góra 1969, S./s.100-108.
Marcin Krzepkowski: Obiekty z okresu II wojny światowej związane z budową autostrady i funkcjonowaniem niemieckiego obozu pracy Bratz (sic!), in/w: Myszęcin, stanowisko 19, woj. lubuskie. Od młodszej epoki kamienia po XX wiek, hg. von/red. Ewa Pawlak und/i Paweł Pawlak, Zielona Góra 2013.
Elisabeth Thalhöfer: Entgrenzung der Gewalt. Gestapo-Lager in der Endphase des Dritten Reichs, Paderborn 2010, S./s. 209-226.
Bericht von Mosche-Moritz Rosenblum/Relacja Mosche-Moritz Rosenbluma, in/w: ITS Archiv/Archiwum ITS Bad Arolsen, Hängemappe/teczka: ZAL Brätz.

Międzychowo
Łęczno
Trzciel
Trzciel
Obra
22
Prądówka
Lutol
Suchy
Jezioro Lutol
23
21
Przychodzko
Łomnica
MOP/Raststätte
Rogoziniec
Strzyżewo
Lutol Mokry
Obra
Rogoziniec

Die Informationen zum Standort dieses Zwangsarbeitslagers stellte Rafał Rzeszuto, Lehrer an der Forstschule Rogoziniec, zur Verfügung. Er erhielt sie in den 1980er Jahren von einem zwischenzeitlich verstorbenen frühen polnischen Einwohner von Rogoziniec, der 1945 noch auf die deutschen Einwohner dieses Ortes vor ihrer Aussiedlung traf. Sie zeigten ihm den Ort des Lagers und berichteten, dass sie es mit Lebensmitteln belieferten. Weitere Informationen sind nicht bekannt.

Informacji o położeniu obozu dla robotników przymusowych udzielił pan Rafał Rzeszuto, pracujący jako nauczyciel w Zespole Szkół Leśnych w Rogozińcu. Otrzymał te informacje w latach 80. XX wieku od nieżyjącego już polskiego mieszkańca Rogozińca, który w 1945 roku spotkał jeszcze we wsi niemieckich mieszkańców przed ich wysiedleniem. Pokazali mu oni miejsce obozu i opowiedzieli, że dostarczali do niego żywność. Nic więcej o tym obozie nie wiadomo.

Der Regionalforscher Rafał Rzeszuto zeigt Überreste des Lagers, 2016. / Badacz historii lokalnej Rafał Rzeszuto pokazuje pozostałości po obozie, 2016.
Foto / Zdj.: Matthias Diefenbach

▶ **Lage:** Ca 2,5 Kilometer nordöstlich von Rogoziniec sehr unscheinbar im Wald gelegen, ca. 300 Meter Entfernung zur Autobahn. Gemeinde Zbąszynek, Kreis Świebodziński, Woiwodschaft Lubuskie. **Sichtbare topographische Spuren:** Flacher Graben, der die Lagergrenzen markiert. Reste des Brunnens und vermutlich der Latrinenanlage. **Funktionszeitraum:** Von Anfang 1941 bis Frühjahr 1942. **Insassen:** vermutlich Juden. **Erinnerungszeichen:** Keine

▶ **Położenie:** ok. 2,5 km na północny wschód od Rogozińca, w odległości ok. 300 metrów od autostrady, miejsce po obozie nie wyróżnia się niczym szczególnym. Gmina Zbąszynek, powiat świebodziński, województwo lubuskie. **Widoczne ślady w przestrzeni:** płytkie rowy, które zaznaczają granicę obozu; pozostałości studni i prawdopodobnie latryny. **Okres działania:** od początku 1941 do wiosny 1942 roku. **Więźniowie:** prawdopodobnie Żydzi. **Upamiętnienie:** brak.

Anzahl und Art der Baracken **Liczba i rodzaj baraków**	5 Mannschaftsbaracken / 5 baraków grupowych 1 Wirtschaftsbaracke (Küche, Kantine, Büro) / 1 barak gospodarczy (kuchnia, kantyna, biuro) 1 Waschbaracke / 1 barak sanitarny 1 Abort / 1 latryna
Vorhandene Plätze / Ilość miejsc	360
Belegung / Ilość więźniów (05.4.1942)	-
Belegung / Ilość więźniów (15.4.1942)	-
Belegung / Ilość więźniów (25.4.1942)	-
Bemerkungen / Uwagi	Wird abgebaut / w likwidacji

Bundesarchiv R 4602/394, Blatt/karty 45-52[1]

▶ Die polnische Kommission zur Aufklärung der nationalsozialistischen Verbrechen führt, ohne weitere Angaben, ein Zwangsarbeitslager zum Autobahnbau für Juden bei Trzciel (Tirschtiegel) auf.[41] Die Oberste Bauleitung Reichsautobahn Berlin verzeichnet in ihrer Unterkunftsliste vom Mai 1942 allerdings kein Lager bei Trzciel. Es ist aber anzunehmen, dass in diesem Bereich ein Autobahnarbeitslager bestand, da der Abstand zwischen den Lagern Rogsen und Deutschhöhe sonst ungewöhnlich groß wäre und an diesem Abschnitt der Autobahnarbeiten an der Obra umfangreiche Brückenbauarbeiten unternommen wurden. Das Lager wird also angemietet und im April 1942 bereits nicht mehr für den Autobahnbau genutzt worden sein. Dabei hat es sich mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit um ein Lager des Reichsarbeitsdienstes gehandelt, dass hier seit den 1930er Jahren bestand und zu Kriegsende von der Wehrmacht genutzt wurde. Dessen genaue Lage bei Trzciel ist bekannt, und es haben sich zahlreiche topographische Spuren erhalten. Ein Gebäude dieses Lagers, vermutlich das Wohnhaus des Kommandanten, wurde von der Roten Armee nach Kriegsende in das ca. vier Kilometer entfernte Lutol Mokry (Naßlettel) versetzt, und steht dort bis heute.

Das Reichsarbeitsdienstlager vor seiner Nutzung als Autobahnzwangsarbeitslager für Juden. Postkarte aus dem Privatarchiv von Dariusz Brożek. / Obóz Służby Pracy Rzeszy z okresu przed wykorzystaniem go jako obóz dla żydowskich robotników przymusowych pracujących przy budowie autostrady. Pocztówka pochodzi z prywatnych zbiorów Dariusza Brożka.

▶ **Lage:** Ca. 2,5 Kilometer südöstlich von Trzciel, östlich der unbefestigten Straße und des markierten Radwegs nach Rogoziniec, ca. 800 Meter nördlich der Autobahn, zum Dorf Jasieniec (Eschwalde) gehörend. Gemeinde Trzciel, Kreis Międzyrzecki, Woiwodschaft Lubuskie. **Sichtbare topographische Spuren:** Gut erhaltene Fundamente diverser Baracken und andere Spuren. Achtung: Ungesicherte Fallgruben! **Funktionszeitraum:** Vermutlich von Anfang 1941 bis Frühjahr 1942. **Insassen:** Juden. **Erinnerungszeichen:** Keine.

▶ **Położenie:** ok. 2,5 km na południowy wschód od miejscowości Trzciel, na wschód od nieutwardzonej drogi i oznaczonego szlaku rowerowego do Rogozińca, ok. 800 metrów na północ od autostrady, w obrębie miejscowości Jasieniec (Eschwalde). Gmina Trzciel, powiat międzyrzecki, województwo lubuskie. **Widoczne ślady w przestrzeni:** dobrze zachowane fundamenty różnych baraków i inne ślady. Uwaga: niezabezpieczone doły. **Okres działania:** prawdopodobnie od początku 1941 do wiosny 1942 roku. **Więźniowie:** Żydzi. **Upamiętnienie:** brak.

▶ Komisja Badania Zbrodni Hitlerowskich w Polsce podaje – bez żadnych szczegółów – że koło Trzciela istniał jeden obóz dla żydowskich robotników przymusowych pracujących przy budowie autostrady.[41] Natomiast Generalna Dyrekcja Autostrad Rzeszy w Berlinie nie podaje na liście noclegowej z maja 1942 roku żadnego obozu koło tej miejscowości. Należy jednak przyjąć, że w tej okolicy istniał jakiś obóz, gdyż odległość pomiędzy obozem Rogsen i Deutschhöhe byłaby zbyt duża, a ponadto na tym odcinku budowy autostrady podjęto szeroko zakrojone prace przy budowie mostów na rzece Obra. Obóz był zatem wynajmowany i w kwietniu 1942 roku nie służył już robotnikom pracującym przy budowie autostrady. Bardzo prawdopodobne jest, że chodzi o obóz Służby Pracy Rzeszy, który działał tutaj od lat 30. XX wieku i pod koniec wojny był użytkowany przez wehrmacht. Zachowały się liczne ślady tego obozu. Jeden z budynków, w którym prawdopodobnie znajdowało się mieszkanie komendanta, Armia Czerwona przeniosła po zakończeniu drugiej wojny światowej do położonego w odległości ok. 4 kilometrów Lutola Mokrego, gdzie stoi do dziś.

Überreste des Lagers, 2016. / Pozostałości po obozie, 2016.
Foto / Zdj.: Matthias Diefenbach

Der Regionalforscher Rafał Rzeszuto zeigt Hinterlassenschaften des Lagers, 2016. / Badacz lokalnej historii Rafał Rzeszuto pokazuje pozostałości po obozie, 2016.
Foto / Zdj.: Matthias Diefenbach

Überreste des Lagers, 2015. / Pozostałości po obozie, 2015.
Foto / Zdj.: Rafał Rzeszuto

Lutol Mokry, Hausnummer 7. Aus dem Lager hierher versetztes Gebäude, 2015. / Lutol Mokry 7. Budynek przeniesiony z terenu obozu. Foto / Zdj.: Rafał Rzeszuto

23 DEUTSCHHÖHE

▶ **Lage:** Nordnordwestlich der Ortschaft Przychodzko im Wald. Gemeinde Zbąszyń, Kreis Nowy Tomyśl, Woiwodschaft Wielkopolskie. **1941–1945:** Kreis Grätz, Reichsgau Wartheland. **Sichtbare topographische Spuren:** Trümmerreste, Gräben, Betonelemente. **Funktionszeitraum:** von Mai 1941 bis August 1943. **Insassen:** Juden. **Erinnerungszeichen:** Keine

▶ **Położenie:** Na północny zachód od miejscowości Przychodzko, w lesie. Gmina Zbąszyń, powiat nowotomyski, województwo wielkopolskie. **W latach 1941–1945:** Kreis Grätz, Reichsgau Wartheland. **Widoczne ślady w przestrzeni:** pozostałości gruzu, wykopy, betonowe elementy. **Okres działania obozu:** Od maja 1941 do sierpnia 1943 roku. **Więźniowie:** Żydzi. **Upamiętnienie:** brak.

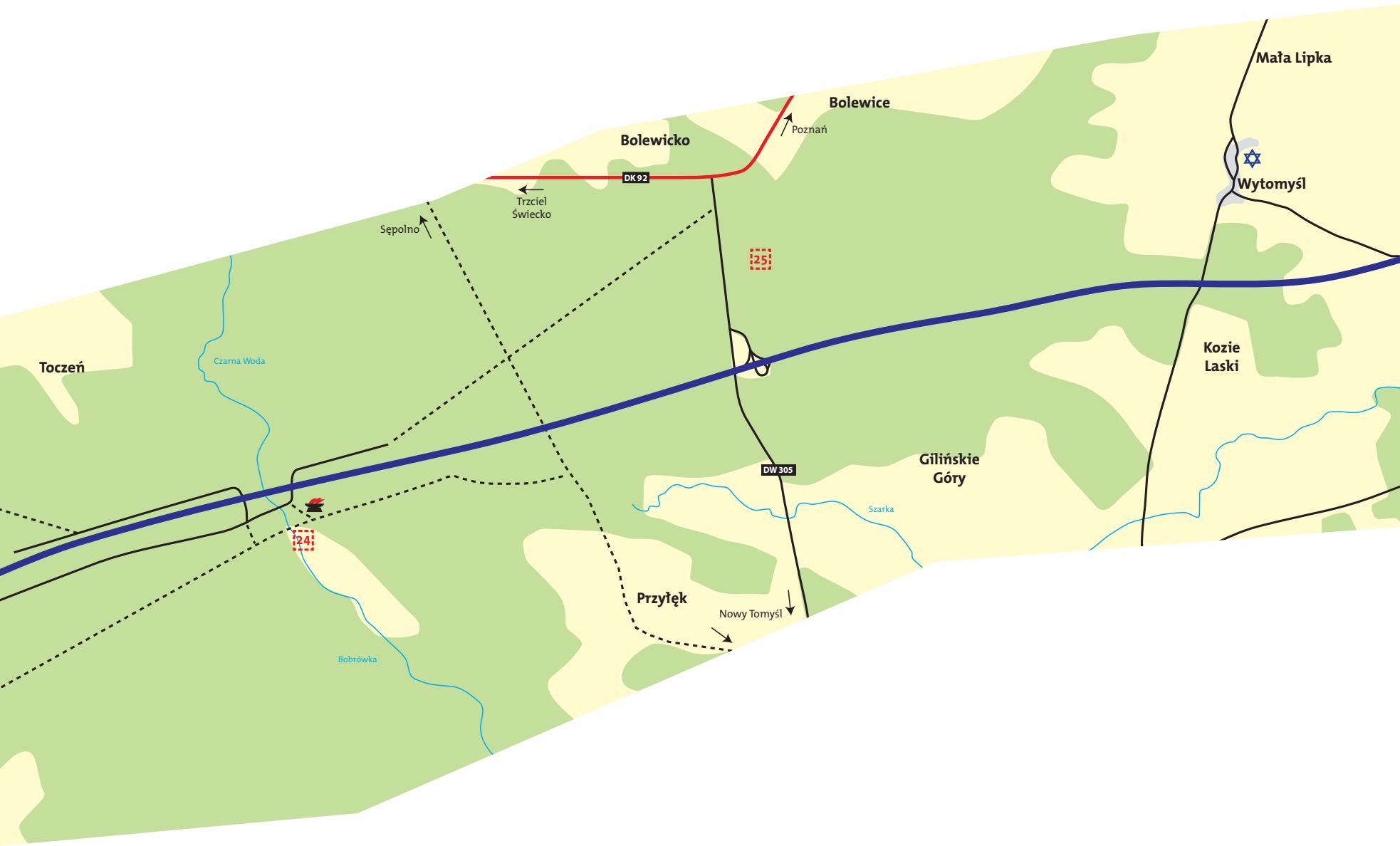
Anzahl und Art der Baracken Liczba i rodzaj baraków	4 Mannschaftsbaracken / 4 baraki grupowe 1 Wirtschaftsbaracke (Küche, Kantine, Büro) / 1 barak gospodarczy (kuchnia, kantyna, biuro) 1 Waschbaracke / 1 barak sanitarny 1 Abort / 1 latryna 1 weiteres Gebäude / 1 inny budynek
Lagerführer / Komendant	Wittig, Unterführer / podkomendant Schnelle
Vorhandene Plätze / Ilość miejsc	288
Belegung / Ilość więźniów (05.4.1942)	141
Belegung / Ilość więźniów (15.4.1942)	147
Belegung / Ilość więźniów (25.4.1942)	141
Bemerkungen / Uwagi	Belegt mit Juden / Żydzi

Bundesarchiv R 4602/394, Blatt/karty 45-52[1]

▶ Quellen der polnischen Kommission zur Aufklärung nationalsozialistischer Verbrechen aus den Nachkriegsjahrzehnten nennen einen Ingenieur Willi Methke als den verantwortlichen, unmittelbar der Obersten Bauleitung Reichsautobahn unterstellten Bauführer (vgl. Lager 25, Buchwerder Forst). Der polnische Zeuge beschreibt ihn als einen ordinären und gegenüber den jüdischen Arbeitern außerordentlich gewalttätigen Menschen. Über seine Behandlung der Juden sei es sogar zu einer Auseinandersetzung mit dem Lagerkommandanten gekommen. Als Wachleute sollen auch Polen eingesetzt worden sein.

▶ Źródła Głównej Komisji Badania Zbrodni Hitlerowskich w Polsce wymieniają ponadto inżyniera Williego Methke jako osobę odpowiedzialną za budowę autostrady, podlegającą bezpośrednio Generalnej Dyrekcji Budowy Autostrad Rzeszy (por. obóz nr 25, Buchwerder Forst). Polski świadek opisuje go jako człowieka ordynarnego i używającego przemocy wobec robotników żydowskich. Jego stosunek do nich był tak brutalny, że stał się nawet źródłem konfliktu z komendantem obozu. Strażnikami w obozie byli również Polacy.

Diese bauliche Hinterlassenschaft des Lagers dient heute als informeller Gedenkstein, 2015 / Ta pozostałość po obozie służy dziś za nieformalny pomnik, 2015.
Foto / Zdj.: Michał Maćkowiak


Mała Lipka
Bolewice
Poznań
Bolewicko
DK 92
Wytomyśl
Trzciel
Świecko
Sępolno
25
Toczeń
Czarna Woda
Kozie
Laski
DW 305
Gilińskie
Góry
Szarka
24
Przyłęk
Nowy Tomyśl
Bobrówka

24 WIESENGRUND

▶ Die Gefangenen mussten in einem schwierigen Wald- und Sumpfgebiet schwere körperliche Arbeit leisten. Die Zahl der dabei aufgrund von Erschöpfung, Hunger und Krankheiten umgekommenen Juden bzw. der durch ihre deutschen Aufseher Ermordeten ist unbekannt. Wir wissen hingegen von einer öffentlichen Hinrichtung durch den Strang eines jüdischen Häftling des Lagers Wiesengrund, die im acht Kilometer entfernten Lager Buchwerder Forst (siehe dort, Lager 25) vollzogen wurde. Krystyna Zalewska, ein zu dieser Zeit in Bobrówko lebendes polnisches Mädchen, erinnert sich auch daran, von Hinrichtungen im Lager selbst gehört zu haben. Sie erzählte auch, dass jeder Wachmann über einen scharfen Hund verfügte.

Während der Tagesarbeit beaufsichtigten deutsche Wachleute die Gefangenen, in der Nacht wurde diese Arbeit von polnischen Angestellten der *Posener Wach- und Schließgesellschaft* übernommen, die vom lokalen deutschen Arbeitsamt zum Lager abgeordnet wurden.

▶ Więźniowie wykonywali ręcznie ciężkie prace ziemne w trudnym terenie lesisto-bagnistym. Nieznana jest liczba Żydów zmarłych z wycieńczenia, głodu, chorób lub zamordowanych przez nadzorujących ich strażników niemieckich. Wiadomo natomiast o jednej publicznej egzekucji przez powieszenie przeprowadzonej na więźniu żydowskim z Bobrówki w odległym o około 8 km obozie w Bolewicach (por. obóz nr 25, Buchwerder Forst). Krystyna Zalewska, świadek historii – która jako młoda dziewczyna mieszkała w tym czasie w Bobrówku – przypomina sobie również, że słyszała o egzekucjach na terenie obozu. Pamięta również, że każdy strażnik miał przy sobie ostrego psa.

Podczas całodziennej pracy więźniowie byli pilnowani przez wachmanów, zaś w nocy przez Polaków zatrudnionych odpłatnie w firmie *Posener Wach- und Schliessgesellschaft* (Poznańskie Towarzystwo Dozoru i Ochrony Mienia), skierowanych do obozu przez miejscowy niemiecki urząd pracy.

Foto / Zdj.: Michał Maćkowiak

▶ **Lage:** Am vermutlich südöstlichen Ortsrand der nicht mehr bestehenden Mühlensiedlung Bobrówko, heute zum Dorf Przyłęk gehörend. Gelegen südlich der alten Landstraße Zbąszyń – Łomnica – Bolewice – Lwówek; nördlich davon verläuft die Autobahn. Der genaue Lagerort ist nicht bekannt. Von Miedzichowo führt der schwarze Fahrradweg „Przez Autostradę" am Denkmal für das Lager vorbei. Gemeinde Nowy Tomyśl. Kreis Nowy Tomyśl, Woiwodschaft Wielkopolskie; **1941–1945:** Kreis Grätz, Reichsgau Wartheland. **Sichtbare topographische Spuren:** unbekannt. **Funktionszeitraum:** Frühjahr 1941 bis Herbst 1942. **Insassen:** Juden. **Erinnerungszeichen:** Gedenkstein von 1979, nicht direkt am Lagerort.

▶ **Położenie:** Prawdopodobnie na południowo-wschodnim obrzeżu już nieistniejącej osady młyńskiej Bobrówko, obecnie należącej do wsi Przyłęk. Usytuowany po południowej stronie dawnego traktu Zbąszyń-Łomnica-Bolewice--Lwówek (po stronie północnej tego traktu przebiega autostrada). Oznakowany na czarno szlak rowerowy „Przez Autostradę" z Miedzichowa przechodzi obok pomnika poświęconego pamięci o obozie. Dokładne położenie obozu nie jest znane. Gmina Nowy Tomyśl, powiat nowotomyski, województwo wielkopolskie. **W latach 1941–1945:** Kreis Grätz, Reichsgau Wartheland. **Widoczne ślady w przestrzeni:** nieznane. **Okres działania obozu:** Od początku 1941 do jesieni 1942 roku. **Więźniowie:** Żydzi. **Upamiętnienie:** Kamień z 1979 roku, usytuowany poza terenem byłego obozu.

Anzahl und Art der Baracken Liczba i rodzaj baraków	4 Mannschaftsbaracken / 4 baraki grupowe 1 Wirtschaftsbaracke (Küche, Kantine, Büro) / 1 barak gospodarczy (kuchnia, kantyna, biuro) 1 Waschbaracke / 1 barak sanitarny 1 Abort / 1 latryna 1 weiteres Gebäude / 1 inny budynek
Lagerführer / Komendant	Lau
Vorhandene Plätze / Ilość miejsc	288
Belegung / Ilość więźniów (05.4.1942)	76
Belegung / Ilość więźniów (15.4.1942)	76
Belegung / Ilość więźniów (25.4.1942)	52
Bemerkungen / Uwagi	Belegt mit Juden / Żydzi

Bundesarchiv R 4602/394, Blatt/karty 45-52[1]

▶ Mühlensiedlung Bobrówko, 1941. Lagerkommandant und Wehrmachtsoffizier Lau (zweiter von links) mit seiner deutschen Geliebten, einer deutschen Angestellten des Reichsautobahnlagers (erste von links). Lau stammte aus Sachsen und war dort verheiratet. Er wohnte in Bobrówko bei einer polnischen Familie, die sich hier neben ihm befindet. Die polnische Zeitzeugin erinnert sich an ihn als einen korrekten Beamten und Frauenheld, der sich ihr gegenüber anständig verhalten hätte. 1942 wurde ihm auch das Lager Buchwerder Forst (siehe dort, Lager 25) unterstellt. Einer der dortigen Häftlinge berichtete über Lau: „Während die Juden schliefen, drang er in die Baracke ein und schlug die liegenden Juden ohne den geringsten Grund mit einer Riemenpeitsche." Private Sammlung Krystyna Zalewska.

▶ Osada młyńska Bobrówko, rok 1941. Komendant obozu i oficer Wehrmachtu, Lau (drugi od lewej) i jego niemiecka kochanka, pracownica obozu autostradowego (pierwsza z lewej). Obok stoją członkowie polskiej rodziny, u której mieszkał komendant. Lau pochodził z Saksonii i był żonaty. Krystyna Zalewska wspomina go jako uprzejmego urzędnika i ulubieńca kobiet, który zachowywał się bardzo poprawnie w stosunku do nich. W 1942 r. podporządkowany został mu również obóz Buchwerder Forst (por. obóz nr 25). Jeden z więźniów tego obozu zachował o komendancie następujące wspomnienie: „kiedy Żydzi spali wchodził do baraku i rzemiennym pejczem bił leżących Żydów bez najmniejszego powodu". Ze zbiorów Krystyny Zalewskiej.

▶ Die Gastwirtschaft von Bobrówko. In unmittelbarer Nähe dieses nicht mehr bestehenden Gebäudes und nicht am tatsächlichen Lagerort wurde 1979 der Gedenkstein für das Reichsautobahnlager Wiesengrund aufgestellt. Die Angaben auf dem Gedenkstein und der zugefügten Informationstafel neueren Datums sind nicht alle stimmig. Private Sammlung Krystyna Zalewska.

▶ Gospoda w Bobrówku. W 1979 r. ustawiono tam kamień upamiętniający autostradowy obóz pracy Wiesengrund. Co ciekawe, kamień został położony w bezpośrednim sąsiedztwie tego dziś już nieistniejącego budynku, nie zaś w miejscu, w którym obóz faktycznie działał. Niektóre informacje widniejące na kamieniu i na ustawionej później tablicy stojącej obok niego są nieprawdziwe. Ze zbiorów Krystyny Zalewskiej.

Foto / Zdj.: Michał Maćkowiak

▶ Die zwei jungen Frauen in der Türöffnung waren zivile deutsche Angestellte des Lagers, die auf einem weiteren Gehöft in Bobrówko wohnten. Rechts befindet sich wieder die Geliebte des Kommandanten. Es ist deutlich, dass in dem kleinen und überschaubaren Bobrówko enge gesellschaftliche und ökonomische Beziehungen zwischen den deutschen und den polnischen Einwohnern sowie dem Lagerpersonal bestanden. Die Tante der Zeitzeugin z.B. arbeitete als Schneiderin für das Lager. Eine unmittelbare Folge davon war, dass Solidarisierungen der Anwohner mit den ausgehungerten jüdischen Häftlingen, v.a. in Form versteckter Essensspenden, wie es von anderen Orten immer wieder berichtet wird, hier unterblieben. Auf diesen Eingangsstufen, die als einzige vom Haus bis heute erhalten sind, versammeln sich jährlich die Nachkommen der alteingesessenen Einwohner von Bobrówko. Private Sammlung Krystyna Zalewska.

▶ Dwie młode kobiety stojące w drzwiach (w drugim rzędzie) to niemieckie pracownice obozu, które mieszkały w jednym z gospodarstw w Bobrówku. Pierwsza z prawej stoi kochanka komendanta obozu. Wyraźnie widać, że w tej małej miejscowości istniały bliskie społeczne i ekonomiczne kontakty pomiędzy Polakami, Niemcami i załogą obozu. Np. ciotka świadka historii pracowała jako krawcowa dla załogi obozu. Bezpośrednim tego następstwem było to, że inaczej niż znamy to z innych miejscowości, gdzie wygłodniałym żydowskim więźniom próbowano dawać żywność, tutaj nie było takiej solidarności z żydowskimi więźniami. Na tych schodach, które jako jedyny element domu zachowały się do dziś, co roku spotykają się potomkowie dawnych mieszkańców opuszczonej dziś osady Bobrówko. Ze zbiorów Krystyny Zalewskiej.

▶ Das Feuchtgebiet des Flüsschens Bobrówka in den frühen Dreißiger Jahren, vor seiner Trockenlegung im Bereich des Autobahnbaus. In den Booten befinden sich u.a. damalige Einwohner von Bobrówko. Private Sammlung Krystyna Zalewska.

▶ Tereny bagienne w okolicach rzeczki Bobrówka we wczesnych latach 30. XX w., przed osuszeniem ich w związku z budową autostrady. W łódkach znajdują się m.in. ówcześni mieszkańcy osady Bobrówko. Ze zbiorów Krystyny Zalewskiej.

Das Bobrówkafließ nach den Meliorationsarbeiten unter der Autobahn. / Rzeczka Bobrówka po przeprowadzeniu prac melioracyjnych pod autostradą.
Foto / Zdj.: Michał Maćkowiak, 2015

25 BUCHWERDER FORST

▶ Das genaue Datum der Gründung des Lagers ist unbekannt, wahrscheinlich jedoch erfolgte sie im Frühling 1941. Die Polizei in Grodzisk berichtete im Oktober 1941, dass im Buchwerder Forst 350 Häftlinge eingesetzt waren, und zwar ausschließlich männliche Juden. Die ins Lager Deportierten stammten aus dem Litzmannstädter Ghetto sowie aus so genannten Provinzghettos des Warthelands. In der Gruppe der jüdischen Arbeiter befand sich Leon Borkowski aus Kłodawa (1940–1945 Tonningen), der am 6. Juni 1941 mit einer Gruppe von 150 Personen vom örtlichen Arbeitsamt zunächst in das Ghetto des nahen Koło (1941–1945 Warthbrücken) geschickt wurde. Eine unbekannte Zahl von Männern wurde anschließend in das bereits bestehende Lager „Buchwerder Forst“ gebracht. Der Zeitzeuge erinnert sich, dass sie die drei Kilometer von der Bahnstation zu Fuß zurücklegten und dabei von den deutschen Wachleuten geschlagen wurden. Zwei Wochen später wurde eine weitere Gruppe aus Koło in das Lager abgeordnet, darunter Borkowskis Vater.

Die Aufsicht über die Gefangenen führten der deutsche Lagerführer Martin Stülpnagel aus Berlin sowie sieben Polen, die Beschäftigte der Posener Wach- und Schließgesellschaft waren. Der Wachführer des Sicherheitspersonals war der Pole Stefan Mańczyński. Zum Wachpersonal gehörte auch der Deutsche Felix Göhlich, der nach Aussage örtlicher Zeugen die Gefangenen zur Arbeit und zurück begleitete. Verbindungsmann zwischen dem Lagerführer und den Gefangenen war der so genannte Judenälteste Goldstein, der nach Aussage von Zeugen aus Berlin stammte. Nach der Verhaftung Stülpnagels 1942 wurde der Lagerführer von Wiesengrund, Herr Lau, neuer Lagerführer.

Alle jüdischen Arbeiter des Lagers waren in Holzbaracken untergebracht, die von Stacheldraht umgeben waren und aus vorgefertigten Elementen bestanden. Über dem Eingangstor zum Lager befand sich die Aufschrift „Judenlager“. Die Gefangenen wurden in vier Baracken untergebracht; in der fünften Baracke befanden sich das Lagerpersonal und die Lagerküche. In den Gefangenenbaracken waren auf drei Etagen Holzpritschen angebracht, auf die Strohsäcke geworfen wurden. Jeder Häftling bekam je eine Decke zugeteilt. Im Winter wurden die Baracken nur dann geheizt, wenn die von den Arbeiten Heimkehrenden auf dem Weg Reisig gesammelt hatten.

Zu den Aufgaben der Gefangenen gehörte die Rodung des Waldes auf der geplanten Autobahntrasse. Sie arbeiteten von Sonnenaufgang bis -untergang. Polnische Zeitzeugen, die als Arbeiter beim Bau beschäftigt waren, erinnern sich daran, dass in Bolewice das deutsche Bauunternehmen Paul Gatz tätig war. Die in diesem Bereich durch nichtjüdische Arbeiter ausgeführten Tätigkeiten überwachte der deutsche Ingenieur Willi Methke, während ein Deutscher namens David ausschließlich die Arbeiten der jüdischen Arbeiter leitete.

Anzahl und Art der Baracken Liczba i rodzaj baraków	4 Mannschaftsbaracken / 4 baraki grupowe 1 Wirtschaftsbaracke (Küche, Kantine, Büro) / 1 barak gospodarczy (kuchnia, kantyna, biuro) 1 Waschbaracke / 1 barak sanitarny 1 Abort / 1 latryna 1 weiteres Gebäude / 1 inny budynek
Lagerführer / Komendant	Stülpnagel
Vorhandene Plätze / Ilość miejsc	288
Belegung / Ilość więźniów (05.4.1942)	165
Belegung / Ilość więźniów (15.4.1942)	165
Belegung / Ilość więźniów (25.4.1942)	167
Bemerkungen / Uwagi	Belegt mit Juden / Żydzi

Bundesarchiv R 4602/394, Blatt/karty 45-52[1]

Im Winter mussten die Gefangenen nicht zur Arbeit ausrücken. In dieser Zeit wurden Sportübungen angeordnet, die man aber aufgrund des Gesundheitszustand und der körperlichen Erschöpfung als Strafübungen ansehen kann.

Für die ärztliche Betreuung der Gefangenen war ein jüdischer Arzt verantwortlich, der ebenfalls Gefangener war. Darüber hinaus fertigte ein deutscher Arzt bei seinen Visitationen Krankenlisten an. Im Lager herrschten schlechte sanitäre Bedingungen, aufgrund von Läusebefall wurde das Lager in einem Fall für zwei Wochen unter Quarantäne gestellt. Entlaust wurde die Kleidung der Häftlinge; sie selbst mussten sich einer Desinfektionsdusche unterziehen. Da sich keine Lagerdokumentation erhalten hat, lässt sich nicht feststellen, wie viele Gefangenen erkrankten und wie viele im Lager umkamen.

Wie auch in anderen Lagern reichten die Nahrungsmittelrationen nie aus. Wie sich der Überlebende Leon Borkowski erinnerte, „erhielten wir zum Frühstück und zum Abendessen jeweils 200 Gramm Brot sowie schwarzen, ungesüßten Getreidekaffee. Zum Mittagessen erhielten wir meistens zwei Liter Suppe, eigentlich Wasser mit zerkochten weißen Karotten, der etwas Öl zugesetzt war. Zum Brot gab es manchmal Margarine und Rübensirup.“ Der Lagerkommandant Stülpnagel verringerte die zugeteilten Lebensmittelrationen. Er entwendete Lebensmittel aus der

25 BUCHWERDER FORST

▶ **Lage:** Das Lager befand sich zwischen der Autobahnabfahrt Nowy Tomyśl und dem Dorf Bolewicko im Wald, vermutlich östlich der Woiwodschaftsstraße 305. Der exakte Lagerstandort ließ sich nicht bestimmen. Gemeinde Miedzichowo, Kreis Nowy Tomyśl, Woiwodschaft Wielkopolskie; **1941–1945:** Kreis Grätz, Reichsgau Wartheland. **Sichtbare topographische Spuren:** die im Wald auszumachenden Aufschüttungen entstanden vermutlich in der Zeit des Autobahnbaus. **Funktionszeitraum:** Mai 1941 bis Juni 1942. **Insassen:** Juden. **Erinnerungszeichen:** Keine.

▶ **Położenie:** Obóz znajdował się pomiędzy zjazdem z autostrady Nowy Tomyśl a wsią Bolewicko w lesie, prawdopodobnie na wschód od drogi wojewódzkiej nr 305. Dokładne położenie obozu nie jest znane. Gmina Miedzichowo, powiat nowotomyski, województwo wielkopolskie. **W latach 1941–1945:** Kreis Grätz, Reichsgau Wartheland. **Widoczne ślady w przestrzeni:** widoczne w lesie nasypy powstałe prawdopodobnie podczas budowy autostrady. **Okres działania obozu:** od maja 1941 do czerwca 1942 roku. **Więźniowie:** Żydzi. **Upamiętnienie:** brak.

Lagerküche und nahm den Häftlingen während Lagerrevisionen die ihnen geschickten Pakete weg, um die eigenen Rationen aufzubessern. Stülpnagel wurde der Diebstahl von zehn Kilo Fleisch und zwei Zentnern Butter nachgewiesen, die er zu seiner Familie ins „Altreich“ geschickt hatte; der deutsche Oberstaatsanwalt leitete ein Verfahren ein und verurteilte ihn zu 15 Monaten Gefängnis, während der ebenfalls beteiligte deutsche Wachmann Felix Göhlich zu zwölf Monaten verurteilt wurde. Darüber hinaus wurde festgestellt, dass den Gefangenen Geld gestohlen wurde, das ihnen ihre Verwandten per Brief geschickt hatten.

Die Gefangenen des Lagers Buchwerder Forst litten auch unter einem Mangel an Kleidung und Schuhwerk; die in den Ghettos verbliebenen Verwandten konnten nur in wenigen Fällen durch ihre Zusendungen aushelfen.

Die Lagerinsassen wurden nicht nur vom Kommandanten geschlagen. Auch der Wachführer Stefan Mańczyński verteilte Schläge (meist mit einem Stock aus Eschenholz) und ordnete Strafübungen an. Dazu kam es, wenn er zum Beispiel den Diebstahl von Lebensmitteln durch Juden oder mangelnde Sauberkeit feststellte. Nach Zeitzeugenberichten war es insbesondere der Stülpnagel nachfolgende Kommandant Lau, der sich an den Häftlingen verging.

Für jedweden Versuch des Absetzens aus dem Lager oder von der Arbeitsstelle – meist auf der Suche nach Nahrungsmitteln – wurden Häftlinge mit dem Tode bestraft. Die Urteile wurden durch den Strang vollstreckt. Augenzeugen und schriftliche Quellen berichten von mehreren Hinrichtungen. Das erste Todesurteil erfolgte im Juli 1941. Zu dieser Zeit wurden fünf Häftlinge erhängt, und zwar zwei aus dem Lager Buchwerder Forst und drei aus dem Lager Kreising. Unter ihnen befand sich Leon Borkowskis Bruder Moniek. Allen war Entfernung aus dem Lager vorgeworfen worden. Bei einer Leibesvisitation wurden bei ihnen jeweils einige Kartoffeln gefunden. Die Vollstreckung des Urteils wird im Bericht von Leon Borkowski erwähnt: Auf dem Lagerplatz wurde zu diesem Zweck ein Podest und ein Galgen aus Holz errichtet. Die Verurteilten wurden mit Kraftfahrzeugen zum Lagergelände gefahren, ihre Oberkörper entblößt und ihre Hände gefesselt. Neben dem Galgen wurden fünf Kisten zur Aufnahme der Körper aufgestellt (keine Särge). Das Urteil verlas der Leiter der Posener Gestapo, SS-Sturmbannführer Hermann Wilhelm Bischoff. Die Juden wurden vor den Augen aller Häftlinge des Lagers Buchwerder Forst hingerichtet. Zeugen waren deutsche Polizisten und andere deutsche Funktionsträger, die zu diesem Zweck ins Lager gekommen waren. Nach Vollstreckung des Urteils hatten die Gefangenen um den Galgen herumzugehen und ihre Augen auf die Erhängten zu richten. Wer dieser Anweisung nicht Folge leistete, wurde geschlagen. Den nach dem Krieg aufgenommen Aussagen eines Angehörigen der Lagermannschaft ist zu entnehmen, dass an diesem Tag Levy Trawa (geb. 8. Oktober 1894 in Żychlin), entflohen aus dem Lager Kahlfelde, sowie Nuta Piaskowski (geb. am 10. März 1922 in Bełchatów) aus dem Lager Otusch ermordet wurden.

Ein polnischer Augenzeuge erwähnt eine weitere Hinrichtung. Nach dem Diebstahl einiger roher Kartoffeln wurde zu einem nicht näher bekannten Zeitpunkt ein etwa sechzehnjähriger jüdischer Häftling erhängt. Die Hinrichtung mussten vom Lagerkommandanten bestimmte Mithäftlinge vollstrecken. Zeugen berichten davon, dass hingerichtete ebenso wie verstorbene Gefangene auf dem Friedhof in Nowy Tomyśl beerdigt wurden.

Leon Borkowski überlebte das Lager Buchwerder Forst und wurde gemeinsam mit einer Häftlingsgruppe ins Zwangsarbeitslager der Zellwollfabrik in Küstrin abtransportiert. Das Schicksal der übrigen Häftlinge aus Buchwerder Forst ist unbekannt.

Man nimmt an, dass das Lager im Juni 1942 endgültig aufgelöst wurde. Zeitzeugen berichten, dass die Baracken nach der Auflösung des Lagers abgebaut und an einen unbekannten Ort abtransportiert wurden.

1946 eröffnete ein Strafgericht in Posen das Verfahren gegen Stefan Mańczyński, Wachführer des Lagers Buchwerder Forst. In einem Urteil des Kreisgerichts Posen wurde er im Februar 1947 zu 15 Monaten Gefängnis dafür verurteilt, dass er im Lager auf Anordnung deutscher Vorgesetzter „seinen Anweisungen unterworfene Juden mit dem Stock und der Hand schlug."

▶ Dokładna data założenia obozu nie jest znana, najprawdopodobniej powstał on wiosną 1941 roku. Posterunek żandarmerii w Grodzisku (Grätz) meldował w październiku tego roku oraz w marcu 1942 r., że w Buchwerder Forst osadzonych było 350 więźniów, wyłącznie mężczyzn żydowskiego pochodzenia. Deportowani do obozu pochodzili z getta łódzkiego i tzw. gett prowincjonalnych Kraju Warty. W grupie robotników żydowskich był Leon Borkowski z Kłodawy (Tonningen), którego 6 czerwca 1941 r. wraz z grupą około 150 mężczyzn miejscowy Urząd Pracy skierował początkowo do getta w pobliskim Kole (Warthbrücken). Następnie nieznaną liczbę mężczyzn załadowano do wagonów kolejowych i wywieziono do Buchwerder Forst, gdzie znajdowała się już grupa więźniów przywiezionych tam wcześniej. Świadek pamięta, jak liczącą 3 kilometry drogę ze stacji do obozu pokonywali pieszo, bici przez konwojujących ich Niemców. Po dwóch tygodniach do obozu Buchwerder Forst skierowano kolejną grupę mężczyzn z getta w Kole, wśród których był ojciec Borkowskiego.

Nadzór nad więźniami sprawował pochodzący z Berlina niemiecki komendant obozu Martin Stülpnagel oraz siedmiu Polaków, zatrudnionych w firmie Posener Wach- und Schliessgesellschaft. Przełożonym strażników był Polak, Stefan Mańczyński. W obozie strażnikiem był także Niemiec Felix Göhlich, który w relacjach niektórych miejscowych świadków miał konwojować więźniów do pracy i po jej zakończeniu odprowadzać do obozu. Funkcję łącznika pomiędzy komendantem obozu a więźniami sprawował tzw. starszy Żydów o nazwisku Goldstein, który według świadków miał pochodzić z Berlina. Po aresztowaniu Stülpnagla w 1942 r., komendantem obozu aż do jego likwidacji został komendant obozu Wiesengrund, Lau.

W Buchwerder Forst wszyscy pracownicy żydowscy zostali zakwaterowani w ogrodzonych drutem kolczastym drewnianych barakach zbudowanych z gotowych elementów. Nad bramą wejściową do obozu znajdował się napis: „Judenlager" („Obóz dla Żydów"). Więźniów rozlokowano w czterech barakach, piąty zajmowała załoga obozu i kuchnia obozowa. Jak pamięta Borkowski, w baraku dla więźniów znajdowały się zbite z drewna trzypiętrowe prycze, na które rzucono sienniki wypchane słomą. Do przykrycia przydzielono im po jednym kocu. Zimą baraki więźniów ogrzewane były jedynie wówczas, kiedy wracając z robót więźniowie sami przynosili zebrany po drodze chrust.

Do zadań zleconych więźniom należało karczowanie lasu pod budowę autostrady. Pracowano od świtu do zmroku. Polscy świadkowie, zatrudnieni jako robotnicy przy budowie autostrady zeznają, że jej budową w Bolewicach i okolicy zajmowało się przedsiębiorstwo niemieckie Bauunternehmen Paul Gatz. Wszystkimi robotami na tym odcinku, wykonywanymi przez Żydów i robotników polskich, zatrudnionych przy budowie autostrady, ale nie będących więźniami obozu kierował Niemiec inż. Willi Methke. Natomiast Niemiec o nazwisku Dawid był kierownikiem robót wykonywanych wyłącznie przez robotników żydowskich.

Zimą więźniów nie wyprowadzano do prac. W tym czasie wprowadzono ćwiczenia gimnastyczne, ale ze względu na stan zdrowia robotników można je uznać za ćwiczenia karne.

Opiekę lekarską nad więźniami Buchwerder Forst sprawował lekarz żydowski – więzień obozu. Wiadomo także, że obóz wizytował lekarz niemiecki, który sporządzał wykazy chorych więźniów. W obozie panowały złe warunki sanitarne. Z powodu zawszenia zamknięto obóz na dwa tygodnie, podczas których odwszawiono odzież więźniów, a ich samych poddano kąpieli dezynfekcyjnej. Ponieważ nie zachowała się żadna dokumentacja obozowa, nie można stwierdzić, ilu więźniów chorowało, ilu zmarło w obozie.

W obozie Buchwerder Forst, tak jak w większości obozów, racje żywnościowe nigdy nie były wystarczające. Jak wspomina ocalały Leon Borkowski, „otrzymywaliśmy na śniadanie i kolację po 200 gramów chleba oraz czarną niesłodzoną kawę zbożową. Na obiad otrzymywaliśmy na ogół 2 litry zupy, wody właściwie, z rozgotowaną białą marchwią, dodawano też trochę oleju. Do chleba nieraz dawano margarynę i marmoladę z brukwi". Racje żywnościowe przydzielane więźniom były umniejszane przez komendanta obozu Stülpnagela. Okradał on kuchnię obozową, okradał też Żydów podczas rewizji paczek, by w ten sposób uzupełnić własne niedobory żywieniowe. W sprawie stwierdzonego przywłaszczania przez Stülpnagla 10 kilogramów mięsa i 2 centnarów masła, które zostały wysłane do jego rodziny w „starej Rzeszy",

niemiecki nadprokurator rozpoczął nawet śledztwo. Za ten czyn Stülpnagel został skazany na 15 miesięcy więzienia, a jego kolega strażnik Felix Göhlich, także zamieszany w ten proceder, na 12 miesięcy. Ponadto w obozie stwierdzono okradanie więźniów z pieniędzy, przesyłanych bliskim przez rodziny w listach.

Więźniowie Buchwerder Forst odczuwali także niedostatek odzieży i obuwia, który zaledwie nielicznym starały się uzupełnić rodziny pozostałe nadal z getcie, same borykające się z ich brakiem.

W obozie dochodziło do przypadków bicia więźniów nie tylko przez komendanta obozu. Bicia (najczęściej jesionowym kijem) i stosowania karnych ćwiczeń dopuszczał się wachführer Stefan Mańczyński. Do takich zdarzeń dochodziło, kiedy stwierdził on m.in. kradzież żywności czy brak czystości w obozie. Jak zeznają świadkowie, nad mężczyznami z obozu znęcał się jednak szczególnie drugi komendant obozu, Lau.

Więźniów karano śmiercią za wszelkie próby oddalenia się od obozu czy miejsca pracy, najczęściej w poszukiwaniu jedzenia. Wyroki wykonywano przez powieszenie. Z relacji świadków i przekazów źródłowych wiemy, że w obozie przeprowadzono kilka egzekucji. Pierwszą karę śmierci wymierzono w lipcu 1941 roku. Wówczas to powieszono pięciu więźniów: dwóch więźniów Buchwerder Forst, trzech pozostałych przywieziono z obozu Kreising. Wśród nich był brat więzionego w Buchwerder Forst Leona Borkowskiego – Moniek. Wszystkim im zarzucano oddalenie się od obozu. Po ujęciu i przeprowadzonej rewizji znaleziono przy nich kilka ziemniaków. Opis wykonania wyroku znajdujemy w relacji ocalałego Leona Borkowskiego: w celu wykonania egzekucji na placu obozowym zbudowana została szubienica z drewna i podesty. Skazańców przywieziono na teren obozu samochodami, byli rozebrani do pasa i mieli powiązane ręce. Obok szubienicy ustawiono pięć skrzyń na ciała (ale nie trumien). Wyrok odczytał szef poznańskiego gestapo SS-Sturmbannführer Hermann Wilhelm Bischoff. Żydów powieszono na oczach wszystkich osadzonych w Buchwerder Forst. Świadkami wykonania wyroku byli żandarmi i inni funkcjonariusze niemieccy przybyli w tym celu do obozu. Po wykonaniu wyroku nakazano więźniom Buchwerder Forst chodzenie wokół szubienicy, ze wzrokiem zwróconym w stronę powieszonych. Tych, którzy nie wykonywali tego polecenia bito. 23 grudnia 1941 r. w Buchwerder Forst przeprowadzono kolejną publiczną egzekucję. Podane w powojennych zeznaniach przez członka załogi obozowej z Buchwerder Forst informacje, że egzekucję przeprowadzono na więźniach z innych obozów, mogą wskazywać, że powieszono wówczas Levy Trawę (ur. 8 października 1894 r. w Żychlinie), zbiega z obozu RAB Kahlfelde i Nutę Piaskowskiego (ur. 10 marca 1922 r. w Bełchatowie) z obozu RAB w Otuschu. Polski świadek pamięta o jeszcze jednej egzekucji. Za kradzież kilku surowych ziemniaków został powieszony, liczący około 16 lat więzień żydowski. Egzekucję musieli przeprowadzić Żydzi wyznaczeni przez komendanta obozu. Jak wynika z relacji polskich świadków, powieszonych i zmarłych więźniów chowano na cmentarzu w Nowym Tomyślu.

Ocalały z Buchwerder Forst, Leon Borkowski został wraz z grupą więźniów wywieziony do obozu pracy przymusowej przy Fabryce Włókien Sztucznych (Zellwollfabrik) w Kostrzynie nad Odrą. Z obozu tego został on w październiku 1943 r. przetransportowany do Auschwitz. Los pozostałych więźniów obozu Buchwerder Forst nie jest znany.

Przyjmuje się, że obóz został ostatecznie zlikwidowany w czerwcu 1942 roku. Jak zeznają polscy świadkowie, po likwidacji obozu baraki zostały rozebrane, a następnie wywiezione w nieznanym kierunku.

W roku 1946 Specjalny Sąd Karny w Poznaniu wszczął sprawę przeciwko Stefanowi Mańczyńskiemu, wachführerowi z obozu Buchwerder Forst. Na mocy prawomocnego wyroku Sądu Okręgowego w Poznaniu został on w lutym 1947 r. skazany na karę 15 miesięcy więzienia za to, że w obozie w Bolewicach, działając z nakazu władz niemieckich, jak czytamy w sentencji wyroku: „bił kijem i ręką podległych jego rozkazom Żydów".

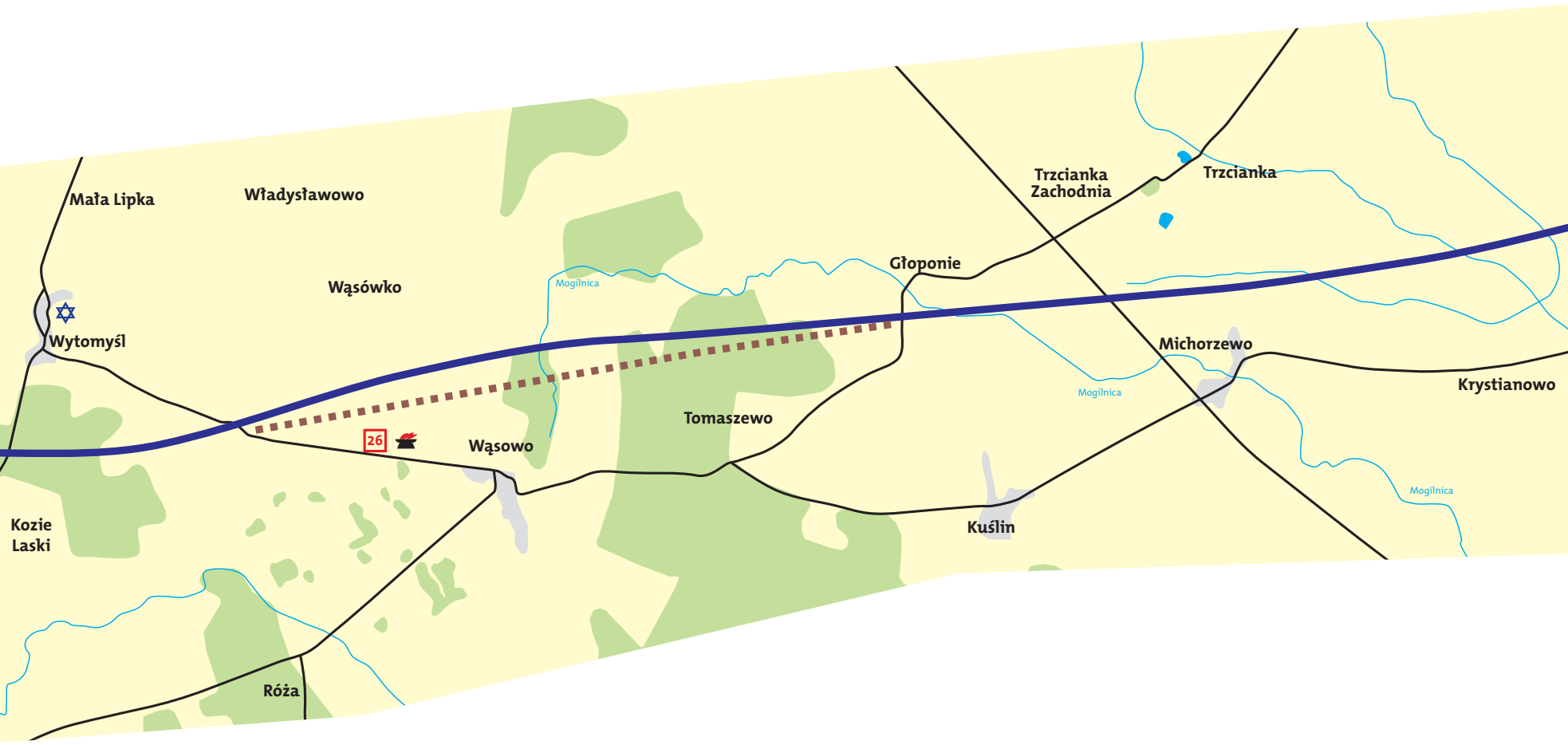
Materialien zum Lager Buchwerder Forst finden sich in den folgenden Archiven / Podstawowa dokumentacja archiwalna dotycząca obozu Buchwerder Forst znajduje się w poniższych archiwach:

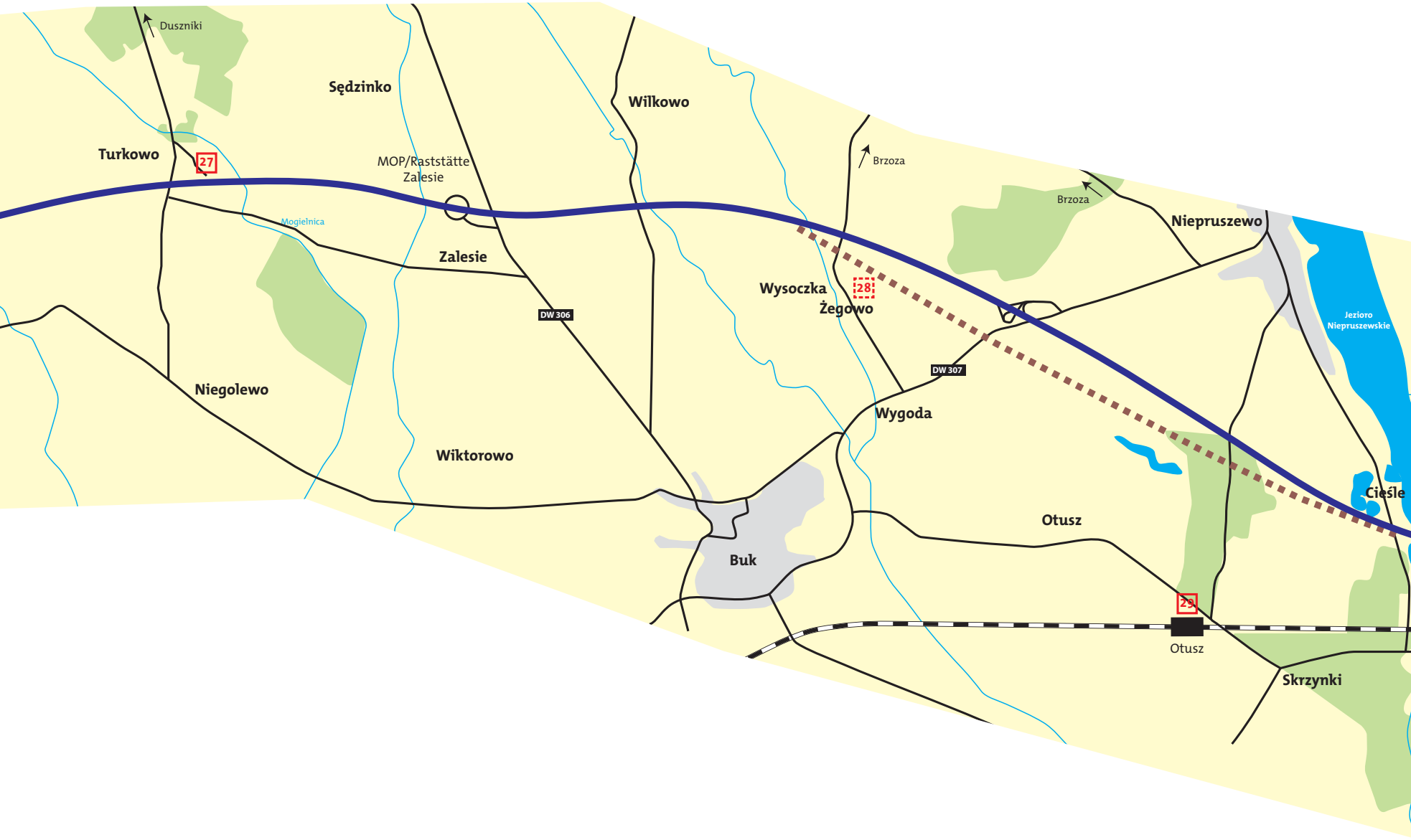
Staatsarchiv Poznań / Archiwum Państwowe w Poznaniu, Bestand / zespół: Landrat Grätz

Staatsarchiv Łódź / Archiwum Państwowe w Łodzi, Bestand / zespół: Akta Miasta Łodzi, Zarząd Miejski, Wydział do spraw Getta

Archiv des Instituts für Nationales Gedenken / Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej (IPN), Außenstellen in Poznań und Łódź / oddziały w Poznaniu i w Łodzi

Bundesarchiv in Berlin / Archiwum Federalne w Berlinie, Bestand / zespół: Reichsautobahn Direktion


Mała Lipka
Władysławowo
Wąsówko
Wytomyśl
Głoponie
Trzcianka Zachodnia
Trzcianka
Mogilnica
Michorzewo
Krystianowo
Tomaszewo
26
Wąsowo
Kozie Laski
Kuślin
Róża


Duszniki
Sędzinko
Wilkowo
Turkowo
27
MOP/Raststätte
Zalesie
Brzoza
Brzoza
Niepruszewo
Mogielnica
Zalesie
DW 306
Wysoczka
28
Żegowo
Jezioro
Niepruszewskie
DW 307
Niegolewo
Wygoda
Wiktorowo
Cieśle
Otusz
Buk
29
Otusz
Skrzynki

Lage: Bei Wąsowo, nördlich der Straße nach Wytomyśl, auf dem Acker der Familie Lisek. Gemeinde Kuślin, Kreis Nowy Tomyśl, Woiwodschaft Wielkopolskie. **1941–1945:** Kreis Grätz, Reichsgau Wartheland. **Sichtbare topographische Spuren:** Keine. **Funktionszeitraum**: April 1941 bis Juni 1942. **Insassen:** Juden. **Erinnerungszeichen:** Gedenkstele am genauen Lagerort.

Położenie: W pobliżu miejscowości Wąsowo, na północ od drogi do Wytomyśla, na polu uprawnym należącym do rodziny o nazwisku Lisek. Gmina Kuślin, powiat nowotomyski, województwo wielkopolskie. **W latach 1941–1945:** Kreis Grätz, Reichsgau Wartheland. **Widoczne ślady w przestrzeni:** brak. **Okres działania obozu:** Od kwietnia 1941 do czerwca 1942 roku. **Więźniowie:** Żydzi. **Upamiętnienie:** Pomnik w miejscu, w którym znajdował się obóz.

Anzahl und Art der Baracken Liczba i rodzaj baraków	4 Mannschaftsbaracken / 4 baraki grupowe 1 Wirtschaftsbaracke (Küche, Kantine, Büro) / 1 barak gospodarczy (kuchnia, kantyna, biuro) 1 Waschbaracke / 1 barak sanitarny 1 Abort / 1 latryna 1 weiteres Gebäude / 1 inny budynek
Lagerführer / Komendant	Baumann
Vorhandene Plätze / Ilość miejsc	288
Belegung / Ilość więźniów (05.4.1942)	61
Belegung / Ilość więźniów (15.4.1942)	62
Belegung / Ilość więźniów (25.4.1942)	48
Bemerkungen / Uwagi	Belegt mit Juden / Żydzi

Bundesarchiv R 4602/394, Blatt/karty 45-52[1]

Dank der Bemühungen des Regionalforschers Mieczysław Janas befindet sich an der Stelle des Lagers eine Gedenktafel, die an die Opfer des Zwangsarbeitslagers erinnert. Gemeinsam mit dem Zeitzeugen Bolesław Lisek recherchierte er die Geschichte des Lagers und fertigte auf eigene Kosten einen Gedenkstein an, der aus einer Granittafel besteht, die auf einem nicht verwendeten Betonelement der neuen Autobahn befestigt ist.

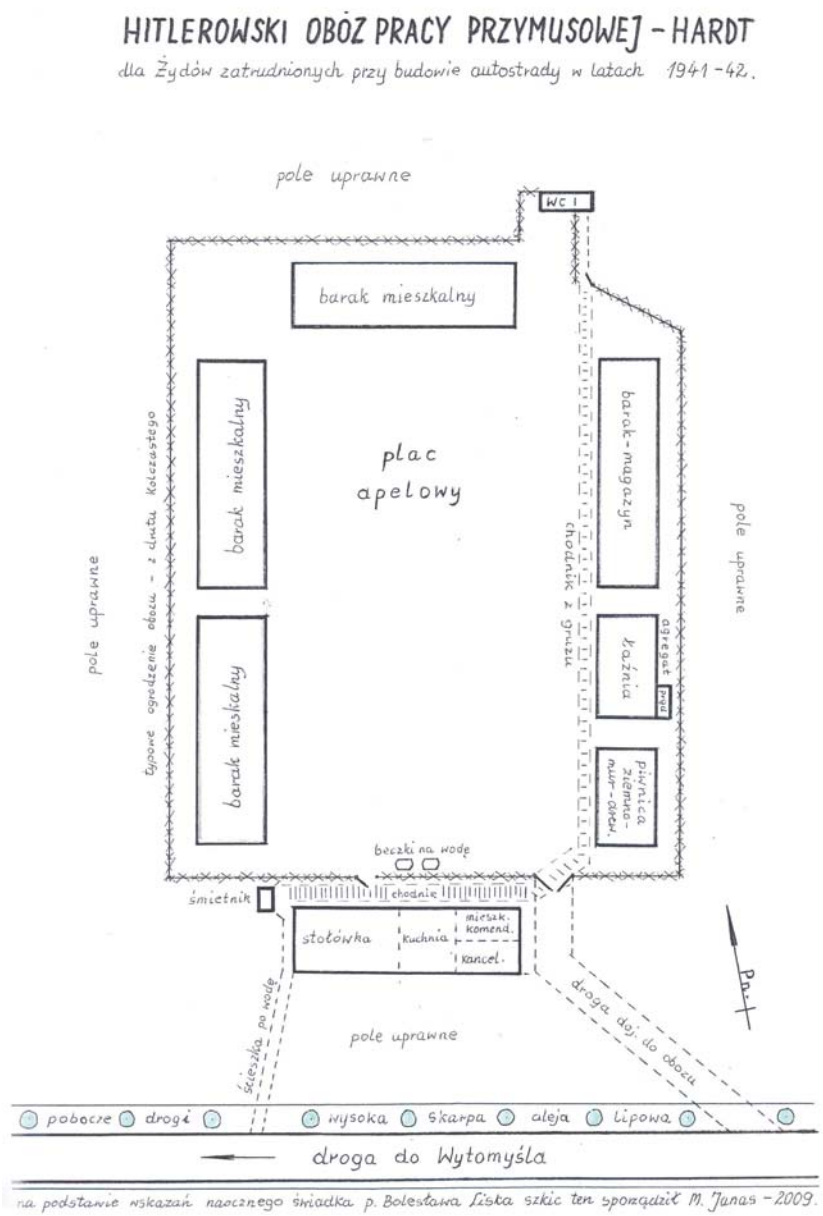
Erinnerungen an das Lager in Wąsowo von Bolesław Lisek (*1927)

Mitte Februar, im Jahre 1941, kam ein deutscher LKW aufs Feld meiner Eltern gefahren, von dem ca. ein Meter lange Holzbalken abgeladen wurden. Wir dachten alle darüber nach, wozu sie wohl dienen werden. Mitte März 1941 zeigte sich dann, dass man auf dem Feld meiner Eltern mit dem Bau von Baracken begann. Ab und zu kamen LKWs mit hölzernen Platten angefahren. Die Aufsicht auf der Baustelle erfüllte ein Deutscher aus Nowy Tomyśl.

An der Aufstellung der Baracken arbeiteten polnische Zimmermänner aus den umliegenden Dörfern. Sie kamen um 7 Uhr morgens mit Fahrrädern und arbeiteten bis abends. Oft aßen sie ihre Mahlzeiten bei uns. Mama machte ihnen heißen Getreidekaffee. Die Baracken hatten eine Länge von 20 und eine Breite von sechs Metern. Das Ganze wurde mit Stacheldraht eingezäunt. So entstand also das Arbeitslager.

Ende April 1941 kamen um die 700 Juden ins Lager. Nach drei Tagen wurde die Hälfte von ihnen irgendwohin weiter deportiert. Der Befehlshaber des Lagers hieß Otto Bauman. Die Juden arbeiteten am Bau der Autobahn, die damals mitten durch den Park von Wąsowo verlaufen sollte. Sie trugen den Mutterboden ab, schütteten ihn auf kleine Waggons, sogenannte Loren und holzten Bäume ab. Die Waggons mit der Erde wurden von drei kleinen Lokomotiven auf ein

Foto / Zdj.: Michał Maćkowiak



Feld bei Kuślin gebracht. Schon in der ersten Woche wurde einer der Gefangenen für einen Fluchtversuch zum Tode verurteilt. Das Urteil wurde mitten auf dem Platz des Lagers, vor den Augen aller Insassen, durch Erhängen vollstreckt.

Die Bewohner von Wąsowo haben den Juden oft geholfen und ihnen etwas zu essen gegeben. An einem Platz in Wąsowo, den wir die „Hölle" nennen, sind die Stufen der Wohnhäuser unmittelbar an der Straße gelegen. Auf ihnen haben die Bewohner ihre Töpfe mit gekochten Kartoffeln abgestellt, als ob sie dort nur zum Abkühlen stünden. Dadurch gelang es den vorübergehenden ausgehungerten jüdischen Gefangenen immer wieder, sich etwas von dort mitzunehmen. Frau Czub, deren Bauernhof zwischen Wąsowo und Wytomyśl liegt, hat denen, die in der Nähe ihres Hauses an der Autobahn gearbeitet haben, Brot gegeben. Leider hatte das für fünf der Insassen dramatische Folgen. Sie schlugen sich um einen Laib Brot. Dafür wurden sie zum Tode verurteilt und am Galgen im Lager gehängt.

Auf Befehl des Lagerkommandanten sollte mein Vater die Leichen mit dem Wagen auf den Friedhof von Wytomyśl schaffen. Leider war er krank und so musste ich den Befehl ausführen. Ich erinnere mich genau an diesen düsteren Tag. Das Massengrab hob ein Einwohner aus Wytomyśl aus. Das Begräbnis der Insassen fand ohne jegliche Zeremonie statt. Sie wurden in ein Leinentuch gewickelt begraben, und die Holzkisten musste ich im Lager wieder abgeben.
(...)

Ausschnitt aus den Kriegserinnerungen von Bolesław Lisek, aufgeschrieben von Roman Janas, eingeschickt zum von der Öffentlichen Bibliothek in Kuślin organisierten Literaturwettbewerb „Auf dem Weg in die Freiheit – Kriegsgeschichten", Quelle: *Skąd przychodzimy... dokąd zmierzamy. Przewodnik po Gminie Kuślin*, Herausgeberin: Gminna Biblioteka Publiczna in Kuślin, Kuślin 2011, S. 157-158.

▶ Dzięki staraniom regionalisty Mieczysława Janasa na miejscu, w którym znajdował się obóz pracy przymusowej, stoi tablica upamiętniająca jego ofiary. Wspólnie ze świadkiem historii Bolesławem Liskiem badał on historię obozu i na własny koszt ustawił granitową tablicę, przymocowaną do betonowego elementu, który porzucono przy budowie nowej autostrady.

Wspomnienia Bolesława Liska (*1927) o obozie w Wąsowie

W połowie lutego 1941 r. na pole rodziców wjechały ciężarówki niemieckie, z których wyładowano drewniane wałki długości około 1 metra. Zastanawialiśmy się wszyscy do czego będą one słu-

Foto / Zdj.: Michał Maćkowiak

żyć. W połowie marca 1941 okazało się, że na polu rodziców rozpoczęto budowę baraków. Co jakiś czas nadjeżdżały ciężarówki z drewnianymi płytami. Nadzór nad budową pełnił Niemiec z Nowego Tomyśla.

Przy stawianiu baraków pracowali polscy cieśle z okolicznych wiosek. Przyjeżdżali rowerami na siódmą rano i pracowali do wieczora. Często jedli u nas posiłki. Mama robiła im gorącą kawę zbożową. Baraki miały długość 20 i szerokość 6 metrów. Całość ogrodzono płotem z drutu kolczastego. Tak powstał obóz pracy.

Pod koniec kwietnia 1941 r. do obozu przyszło około 700 Żydów. Po 3 dniach połowę z nich gdzieś wywieziono. Dowódcą obozu był Otto Baumann. Żydzi pracowali przy budowie autostrady, która miała przebiegać wówczas przez środek parku w Wąsowie. Skopywali czarną ziemię, sypali ją na wagoniki zwane lorkami, karczowali drzewa. Wagoniki z ziemią wywoziły trzy małe lokomotywy na pole pod Kuślinem. Już w pierwszym tygodniu za próbę ucieczki z obozu na karę śmierci skazany został jeden z więźniów. Wyrok przez powieszenie wykonano na środku placu obozowego na oczach wszystkich więźniów.

Mieszkańcy Wąsowa często pomagali Żydom dając im jedzenie. W miejscu w Wąsowie, które nazywamy „piekło", schody do domów znajdują się tuż przy samej drodze. To na nie wąsowianie wystawiali garnki z ugotowanymi ziemniakami, niby po to, aby ostygły. W ten sposób przechodzącym, wygłodniałym żydowskim więźniom zawsze udawało się coś zabrać.

Pani Czub z gospodarstwa między Wąsowem a Wytomyślem często dawała chleb tym, którzy pracowali blisko jej domu, także przy budowie autostrady. Niestety dla pięciu więźniów zakończyło się to tragicznie. Pobili się o bochen chleba, za co po wyroku w grodziskim sądzie zostali powieszeni na obozowej szubienicy.

Z rozkazu dowódcy obozu, mój ojciec miał saniami przetransportować ich zwłoki na cmentarz do Wytomyśla. Niestety, leżał chory i to ja musiałem wykonać rozkaz. Pamiętam, dzień był ponury. Grób zbiorowy kopał mieszkaniec Wytomyśla. Pochówek więźniów odbył się bez ceremonii. Zostali pochowani owinięci w płótna, a drewniane skrzynie musiałem oddać do obozu.

Fragment wspomnień wojennych Bolesława Liska spisanych przez Romana Janasa, nadesłanych na zorganizowany przez Bibliotekę Publiczną w Kuślinie konkurs literacki „W drodze do wolności – historie wojenne", Źródło: *Skąd przychodzimy... dokąd zmierzamy. Przewodnik po Gminie Kuślin*, wyd. Gminna Biblioteka Publiczna w Kuślinie, Kuślin 2011, s. 157–158.

27 FAHLENFELD

▶ **Lage:** Bei Turkowo, auf dem Betriebsgelände der seit 1987 bestehenden Zementfabrik Terbud. Gemeinde Kuślin, Kreis Nowy Tomyśl, Woiwodschaft Wielkopolskie. **1941–1945:** Kreis Grätz, Reichsgau Wartheland. **Sichtbare topographische Spuren:** Keine. **Funktionszeitraum:** April/Juni 1941 bis März 1942. **Insassen**: Juden. **Erinnerungszeichen:** Keine.

▶ **Położenie:** W miejscowości Turkowo, na terenie działającej w tym miejscu od 1987 r. cementowni Terbud. Gmina Kuślin, powiat nowotomyski, województwo wielkopolskie. **W latach 1941–1945:** Kreis Grätz, Reichsgau Wartheland. **Widoczne ślady w przestrzeni:** brak. **Okres działania obozu:** Od kwietnia/czerwca 1941 do marca 1942 roku. **Więźniowie:** Żydzi. **Upamiętnienie:** brak.

Anzahl und Art der Baracken **Liczba i rodzaj baraków**	4 Mannschaftsbaracken / 4 baraki grupowe 1 Wirtschaftsbaracke (Küche, Kantine, Büro) / 1 barak gospodarczy (kuchnia, kantyna, biuro) 1 Waschbaracke / 1 barak sanitarny 1 Abort / 1 latryna 1 weiteres Gebäude / 1 inny budynek
Vorhandene Plätze / Ilość miejsc	288
Belegung / Ilość więźniów (05.4.1942)	-
Belegung / Ilość więźniów (15.4.1942)	-
Belegung / Ilość więźniów (25.4.1942)	-
Bemerkungen / Uwagi	Ausbelegt / nieużywany

Bundesarchiv R 4602/394, Blatt/karty 45-52[1]

Foto / Zdj.: Michał Maćkowiak

▶ Der Amtskommissar Buk schreibt in einem Lagebericht vom 19. März 1942:
„Das im Judenlager Falenfeld ausgebrochene Fleckfieber ist soweit behoben. Die vorläufige Desinfektion hat stattgefunden. Insgesamt sind an Fleckfieber 12 Personen (der deutsche Lagerführer, 1 poln. Wachtführer und 10 Juden) verstorben."

1983 wurden auf dem Gelände des früheren Lagers menschliche Knochen gefunden. Der zuständige Polizeibeamte notierte:
„Am 17. Mai 1983 wurde ich (...) über das Auffinden menschlicher Skelette auf dem Gelände der Landwirtschaftsgenossenschaft in Turkowo informiert. Als ich vor Ort eintraf stellte ich fest, dass auf dem Gelände Aushebungen vorgenommen werden, die der Anlage eines Stellfläche für landwirtschaftliche Geräte dienen sollten. Der Aushub war etwa 40 cm tief. Darin befanden sich Teile menschlicher Skelette (...)."

Die Einwohner Turkowos erinnerten sich folgend daran, dass sich hier zur Zeit des Krieges ein Lager für Juden befunden hatte. Nach dieser Entdeckung wurde ein Schild aufgestellt, das auf den Ort des Lagers verwies. Heute gibt es hier keine Hinweistafeln.

▶ Komisarz Buk pisze w raporcie z obozu z dnia 19 marca 1942 roku:
„Udało się zahamować epidemię tyfusu plamistego w obozie dla Żydów Fahlenfeld. Przeprowadzono prowizoryczną dezynfekcję. W sumie na tyfus zmarło 12 osób (niemiecki komendant obozu, polski kierownik strażników i 10 Żydów)".

W 1983 r. na terenie byłego obozu znaleziono kości ludzkie. Miejscowy milicjant zanotował: „Dnia 17 maja 1983 r. zostałem powiadomiony (...) o znalezieniu szkieletów ludzkich na terenie bazy SKR w Turkowie. Po przybyciu na miejscu ustaliłem, że na placu bazy w Turkowie robiony jest wykop pod nowe podłoże przeznaczone do ustawiania sprzętu rolniczego. Był to wykop o głębokości około 40 cm. W wykopie tym znajdowały się części szkieletów ludzkich. (...)".

Mieszkańcy Turkowa pamiętali, że w czasie wojny w tym miejscu znajdował się obóz dla Żydów. Po tym odkryciu ustawiono szyld wskazujący miejsce istnienia obozu. Obecnie nie ma żadnych szyldów.

28 FREUDENAU

▶ **Lage:** Lagerstandort unbekannt, vermutlich am Nordrand von Żegowo. Gemeinde Buk, Kreis Poznań, Woiwodschaft Wielkopolskie. **1941–1945:** Kreis Grätz, Reichsgau Wartheland. **Funktionszeitraum:** unbekannt. **Sichtbare topographische Spuren:** unbekannt. **Insassen:** unbekannt. **Erinnerungszeichen:** Keine.

▶ **Położenie:** Dokładne miejsce położenia obozu nie jest znane, prawdopodobnie na północnym skraju wsi Żegowo. Gmina Buk, powiat poznański, województwo wielkopolskie. **W latach 1941–1945:** Kreis Grätz, Reichsgau Wartheland. **Widoczne ślady w przestrzeni:** brak. **Okres działania obozu:** nieznany. **Więźniowie:** brak danych. **Upamiętnienie:** brak.

Anzahl und Art der Baracken **Liczba i rodzaj baraków**	4 Mannschaftsbaracken / 4 baraki grupowe 1 Wirtschaftsbaracke (Küche, Kantine, Büro) / 1 barak gospodarczy (kuchnia, kantyna, biuro) 1 Waschbaracke / 1 barak sanitarny 1 Abort / 1 latryna
Vorhandene Plätze / Ilość miejsc	288
Belegung / Ilość więźniów (05.4.1942)	-
Belegung / Ilość więźniów (15.4.1942)	-
Belegung / Ilość więźniów (25.4.1942)	-
Bemerkungen / Uwagi	Ist abgebaut für Markstädt / Zlikwidowany, baraki przeniesiono do Markstädt.

Bundesarchiv R 4602/394, Blatt/karty 45-52[1]

▶ Die Gendarmerie in Grodzisk (Grätz) meldete im Lagebericht vom Oktober 1941:
„In Freudenau (Żegowo) befindet sich ein Ausbildungslager für die O.T. (Organisation Todt) zum Schutz der Einrichtungen (Autobahn usw.) im Osten. Zur Ausbildung sind 200 Männer vorgesehen. Zur Zeit sind etwa 20 Männer vorhanden. Die Ausbildung erfolgt durch Schutzpolizei des Reiches."

▶ Żandarmeria w Grodzisku donosiła w raporcie z października 1941 r.:
„W Freudenau (Żegowo) znajduje się obóz szkoleniowy organizacji Todt służący ochronie budowli (autostrady itd.) na wschodzie. Do szkolenia przewidziano 200 mężczyzn. Obecnie znajduje się w nim około 20 mężczyzn. Szkolenie przeprowadza Policja Rzeszy (Schutzpolizei des Reiches)".

29 WOLFENWEILER-OTUSCH

▶ **Lage:** Nahe dem Bahnhof Otusz im Wald. Bahnhofsgebäude wurden ebenfalls genutzt. Gemeinde Buk, Kreis Poznań,Woiwodschaft Wielkopolskie. **1941–1945:** Kreis Grätz, Reichsgau Wartheland. **Sichtbare topographische Spuren:** Keine. **Funktionszeitraum:** Frühling 1941 bis August 1943. **Insassen:** Polen und Juden. **Erinnerungszeichen:** Keine.

▶ **Położenie:** W pobliżu dworca kolejowego Otusz w lesie. Budynek dworca był również użytkowany w ramach działania obozu. Gmina Buk, powiat poznański, województwo wielkopolskie. **W latach 1941–1945:** Kreis Grätz, Reichsgau Wartheland. **Widoczne ślady w przestrzeni:** brak. **Okres działania obozu:** Od wiosny 1941 do sierpnia 1943 roku. **Więźniowie:** Polacy i Żydzi. **Upamiętnienie:** brak.

Anzahl und Art der Baracken **Liczba i rodzaj baraków**	4 Mannschaftsbaracken / 4 baraki grupowe 1 Wirtschaftsbaracke (Küche, Kantine, Büro) / 1 barak gospodarczy (kuchnia, kantyna, biuro) 1 Waschbaracke / 1 barak sanitarny 1 Abort / 1 latryna 1 weiteres Gebäude / 1 inny budynek
Lagerführer / Komendant	Unteführer / podkomendant Zinnert
Vorhandene Plätze / Ilość miejsc	288
Belegung / Ilość więźniów (05.4.1942)	34
Belegung / Ilość więźniów (15.4.1942)	77
Belegung / Ilość więźniów (25.4.1942)	75
Bemerkungen / Uwagi	Belegt mit Polen und Juden / W obozie przebywali Polacy i Żydzi

Bundesarchiv R 4602/394, Blatt/karty 45-52[1]

▶ Otusch ist der historische Name des Ortes Otusz aus wilhelminischer Zeit. Während der NS-Zeit hieß der Ort offiziell Wolfenweiler, wobei sich dieser Name nicht einmal in amtlichen Dokumenten klar durchgesetzt hat.

Polnische Augenzeugen nennen drei zum Lager gehörende Orte dieses Reichsautobahnlagers:
- ein Barackenlager nahe dem Bahnhof im Wald
- die Nutzung von Bahnhofsgebäuden, vermutlich als Materiallager
- einen weiteren Barackenstandort zwischen Otusz und Niepruszewo für die deutsche Lagerbesatzung und Firmenarbeiter. Bei den Firmenarbeitern wird es sich um zwangsverpflichtete Polen gehandelt haben, die besseren Lebensbedingungen unterlagen als die jüdischen Arbeiter. Dieser Standort könnte aber auch bereits dem Lager Wiesenwinkel zugeordnet werden. (vgl. Lager 30)

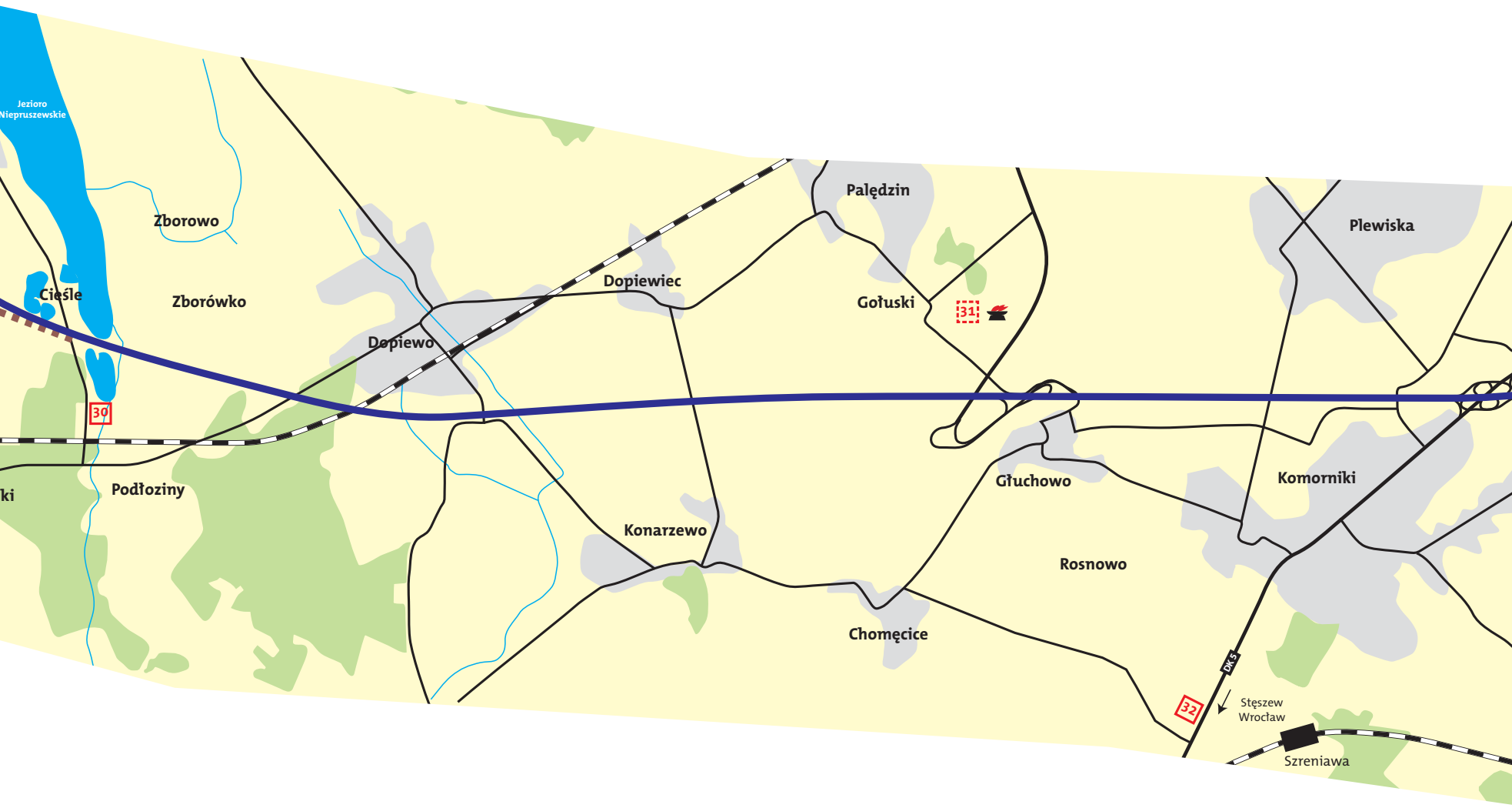
Den Bau des Lagers und die Arbeiten des Mutterbodenabtrags leitete die Firma Krenz. Im Lager befanden sich etwa 300 Juden, die bei Trassierungsarbeiten zwischen Dopiewo und Żegowo, konkret zwischen den Dörfern Cieśle und Otusz, eingesetzt waren. Die Bauarbeiten in diesem Abschnitt übernahm die Firma Fritz Schubert aus Hannover.

▶ Otusch to nazwa miejscowości Otusz z okresu zaboru pruskiego. Podczas okupacji niemieckiej miejscowość nazywała się oficjalnie Wolfenweiler, chociaż nie używano jej konsekwentnie nawet w pismach urzędowych.

Polscy świadkowie wskazują trzy różne miejsca należące do tego obozu:
- baraki w pobliżu dworca w lesie,
- sam budynek dworca kolejowego, który użytkowany był jako magazyn,
- baraki znajdujące się pomiędzy miejscowościami Otusz i Niepruszewo, użytkowane przez niemiecką załogę obozu oraz pracowników firmy. Firma ta zatrudniała polskich robotników przymusowych, którzy żyli w lepszych warunkach niż pracownicy żydowscy. To miejsce mogło jednakże należeć również do obozu Wiesenwinkel.

Budową obozu i pracami ziemnymi zajmowała się firma Krenz, która zatrudniała pracowników polskich z okolicy. W obozie przebywało około 300 Żydów, którzy pracowali przy budowie nasypu ziemnego pod planowaną autostradę na odcinku od Dopiewa do Żegowa pomiędzy wsią Cieśle i Otusz. Odcinek autostrady w okolicy Otusza budowała firma Fritza Schuberta z Hanoweru.

Bahnstation Otusz, Lagerort für Baumaterial und Gerätschaften während des Bestehens des Lagers. / Stacja kolejowa Otusz, miejsce składowania materiałów i narzędzi w okresie funkcjonowania obozu. Foto / Zdj.: Michał Maćkowiak


Jezioro Niepruszewskie
Zborowo
Zborówko
Cieśle
Dopiewo
Dopiewiec
Palędzin
Gołuski
31
Plewiska
30
Podłoziny
Konarzewo
Głuchowo
Komorniki
Rosnowo
Chomęcice
DK5
32
Stęszew
Wrocław
Szreniawa

30 WIESENWINKEL

► **Lage:** Östlich der Straße von Cieśle nach Podłoziny, zwischen Autobahn und Bahnlinie. Gemeinde Dopiewo, Kreis Poznań, Woiwodschaft Wielkopolskie. **1941–1945:** Kreis Grätz, Reichsgau Wartheland. **Sichtbare topographische Spuren:** Keine. **Funktionszeitraum:** Juni 1941 bis vermutlich Anfang 1942. **Insassen:** Polen und Juden. **Erinnerungszeichen:** Keine.

► **Położenie:** Na wschód od drogi z miejscowości Cieśle do Podłozisk, pomiędzy autostradą a linia kolejową. Dokładne położenie nie jest znane. Gmina Dopiewo, powiat poznański, województwo wielkopolskie. **W latach 1941–1945:** Kreis Grätz, Reichsgau Wartheland. **Widoczne ślady w przestrzeni:** brak. **Okres działania obozu:** Od czerwca 1941 do prawdopodobnie do początku 1942 roku **Więźniowie:** Polacy i Żydzi. **Upamiętnienie:** brak.

Foto / Zdj.: Michał Maćkowiak

► Nach Angaben eines polnischer Firmenarbeiters und Wachmanns soll das Lager auf dem Gutshof in Cieśle selber untergebracht gewesen sein. Demnach bestand es aus vier Holzbaracken, die von Stacheldraht umgeben waren. Zwei der Baracken waren für Juden bestimmt, eine kleinere als Wohnung für den Kommandanten und das Wachpersonal. Die vierte wiederum diente als Magazin. Das Lager verwaltete sich selbst und die Insassen verfügten über eine eigene Küche zur Zubereitung der Mahlzeiten. Sie führten Arbeiten im Bereich Geländeplanierung und beim Bau des Autobahndamms bei Otusz durch. Zur Arbeit wurden sie normalerweise mit einer Kleinbahn transportiert. Nach Auflösung des Lagers wurden die Gefangenen in das Lager Wąsowo (siehe dort, Lager 26) abtransportiert.

Die Reichsautobahndirektion Berlin führt in ihrer Liste vom April 1942 dieses Lager nicht auf. Entweder hat es sich also nicht in ihrem Eigentum befunden, sondern war angemietet und auch in der Phase der Einstellung der Autobahnarbeiten bereits wieder aufgegeben. Oder es handelt sich um einen weiteren Standort des Lagers Wolfenweiler-Otusch. Es ist möglich, dass manche der sieben dort genannten Barackengebäude zwischen 1941 und 1943 ein- oder mehrmals umgesetzt, oder auf verschiedene Standorte aufgeteilt wurden, entsprechend den Erfordernissen des Autobahnbaus.

► Według zeznań polskiego robotnika przymusowego i strażnika obóz znajdował się na terenie majątku w miejscowości Cieśle. Mieścił się w czterech drewnianych barakach otoczonych drutem kolczastym. Dwa z baraków zajmowali Żydzi, natomiast jeden mniejszy służył za mieszkanie dla komendanta obozu oraz strażników. Czwarty pełnił funkcję magazynu. W obozie funkcjonował samorząd, a osadzeni mieli do dyspozycji własną kuchnię w której przygotowywano posiłki. Wykonywali oni prace przy planowaniu terenu i budowie nasypu pod autostradę w okolicach Otusza. Do miejsca robót dowożeni byli zazwyczaj kolejką. Po likwidacji obozu więźniów wywieziono do obozu w Wąsowie (por. obóz nr 26).

Dyrekcja Autostrady Rzeszy w Berlinie nie wymienia tego obozu na swojej liście z kwietnia 1942 r., ponieważ nie był jej własnością i prawdopodobnie w okresie kończenia prac przy budowie autostrady już nie działał.

Być może chodzi o dodatkowe miejsce należące do obozu Wolfenweiler-Otusch. Możliwe, że niektóre spośród siedmiu tam wymienianych baraków pomiędzy 1941 a 1943 rokiem były raz lub kilka razy przemieszczane lub podzielone na kilka lokalizacji, odpowiednio do potrzeb budowy autostrady.

31 KAHLFELDE

▶ **Lage:** im Wald bei Gołuski. Der genaue Lagerstandort ist unbekannt. Gemeinde Dopiewo, Kreis: Poznań, Woiwodschaft Wielkopolskie. **1941–1945:** Kreis Posen, Reichsgau Wartheland. **Sichtbare topographische Spuren**: unbekannt. **Funktionszeitraum:** Mai 1941 bis Juni 1942. **Insassen:** Juden. **Erinnerungszeichen:** Informationstafel und Gedenkstein, vermutlich nicht am originalen Lagerort.

▶ **Położenie:** W lesie koło miejscowości Gołuski. Dokładne położenie obozu nie jest znane. Gmina Dopiewo, powiat poznański, województwo wielkopolskie. **W latach 1941–1945:** Kreis Posen, Reichsgau Wartheland. **Widoczne ślady w przestrzeni:** brak. **Okres działania obozu:** Od maja 1941 do czerwca 1942 roku. **Więźniowie:** Żydzi. **Upamiętnienie:** tablica informacyjna i obelisk, prawdopodobnie w innym miejscu niż to, w którym znajdował się obóz.

Anzahl und Art der Baracken Liczba i rodzaj baraków	4 Mannschaftsbaracken / 4 baraki grupowe 1 Wirtschaftsbaracke (Küche, Kantine, Büro) / 1 barak gospodarczy (kuchnia, kantyna, biuro) 1 Waschbaracke / 1 barak sanitarny 1 Abort / 1 latryna
Lagerführer / Komendant	Unterführer Wels / Podkomendant Wels
Vorhandene Plätze / Ilość miejsc	288
Belegung / Ilość więźniów (05.4.1942)	290
Belegung / Ilość więźniów (15.4.1942)	140
Belegung / Ilość więźniów (25.4.1942)	51
Bemerkungen / Uwagi	Juden / W obozie przebywali Żydzi

Bundesarchiv R 4602/394, Blatt/karty 45–52[1]

Foto / Zdj.: Michał Maćkowiak

Foto / Zdj.: Michał Maćkowiak

32 MARIENBERG

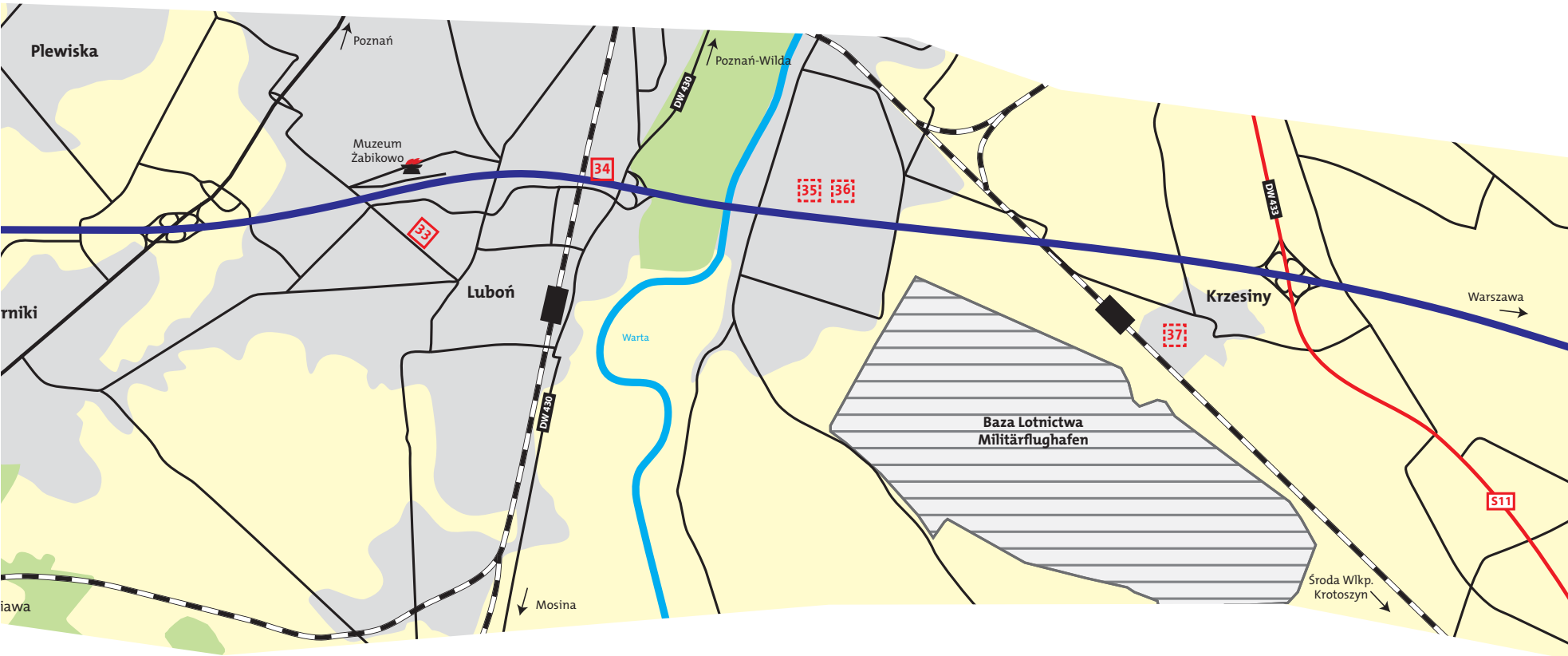
▶ **Lage:** Im historischen Schulgebäude, heute Kindergarten, in Szreniawa, ulica Poznańska 6. Gemeinde Komorniki, Kreis Poznań, Woiwodschaft Wielkopolskie. **1941–1945:** Kreis Posen, Reichsgau Wartheland. **Funktionszeitraum:** unbekannt. I**nsassen:** Juden. **Erinnerungszeichen:** Keine.

▶ **Położenie:** W historycznym budynku dawnej szkoły, obecnie użytkowanym jako przedszkole, w miejscowości Szreniawa, ul. Poznańska 6. Gmina Komorniki, powiat poznański, województwo wielkopolskie. **W latach:** 1941–1945: Kreis Posen, Reichsgau Wartheland. **Okres działania obozu:** nieznany. **Więźniowie:** Żydzi. **Upamiętnienie:** brak.

▶ Die Reichsautobahndirektion Berlin führt in Ihrer Liste vom April 1942 dieses Lager nicht auf, da es sich nicht in ihrem Eigentum befunden und wahrscheinlich in der Phase der Einstellung der Autobahnarbeiten bereits wieder aufgegeben war. Nach Angaben polnischer Augenzeugen war es kein Barackenlager, die jüdischen Autobahnzwangsarbeiter sollen im Schulgebäude in Szreniawa untergebracht gewesen sein.

▶ Dyrekcja Autostrady Rzeszy w Berlinie nie wymienia tego obozu na swojej liście z kwietnia 1942 r., ponieważ nie był jej własnością i prawdopodobnie w okresie kończenia prac przy budowie autostrady już nie działał. Według zeznań polskich świadków nie był to obóz z barakami. Żydowscy pracownicy przymusowi pracujący przy budowie autostrady mieszkali w budynku szkoły w Szreniawie.

Foto / Zdj.: Michał Maćkowiak


Plewiska
Poznań
Poznań-Wilda
DW 430
Muzeum
Żabikowo
34
33
35
36
DW 433
Luboń
Warta
Krzesiny
Warszawa
37
DW 430
Baza Lotnictwa
Militärflughafen
S11
Środa Wlkp.
Krotoszyn
Mosina

▶ Einige Monate nach der Auflösung des Autobahnarbeitslagers Poggenburg wurde auf der gegenüberliegenden Seite der Autobahnbaustelle das Polizeigefängnis der Sicherheitspolizei und Arbeitserziehungslager in Posen-Lenzingen der Gestapoleitstelle Poznań für fast ausschließlich nichtdeutsche Polizeihäftlinge eingerichtet. Hierzu wurden eventuell auch Baracken des aufgelösten Autobahnarbeitslagers Poggenburg genutzt. Dieses „Arbeitserziehungslager" ist baulich teilweise erhalten. Es dient als Museum für die Opfer des Nationalsozialismus Żabikowo und beherbergt u.a. eine Dauerausstellung zum Reichsautobahnbau zwischen Frankfurt und Poznań.

„Poggenburg war eine Hölle"[42]
Bericht von Elhanan Sombek

Archiv / Archiwum Muzeum Żabikowo

Elhan Sombek (oder Ząbek, geb. 1925) war zu Beginn der deutschen Besatzung zunächst in der Nähe seiner Heimatstadt Wieluń Zwangsarbeiter beim Straßenbau und gehörte im Sommer 1941 zu den ersten Insassen des Lagers in Poggenburg. Er lebte nach dem Krieg in Ramat Gan/Israel. Jahrzehnte später erinnerte er sich:

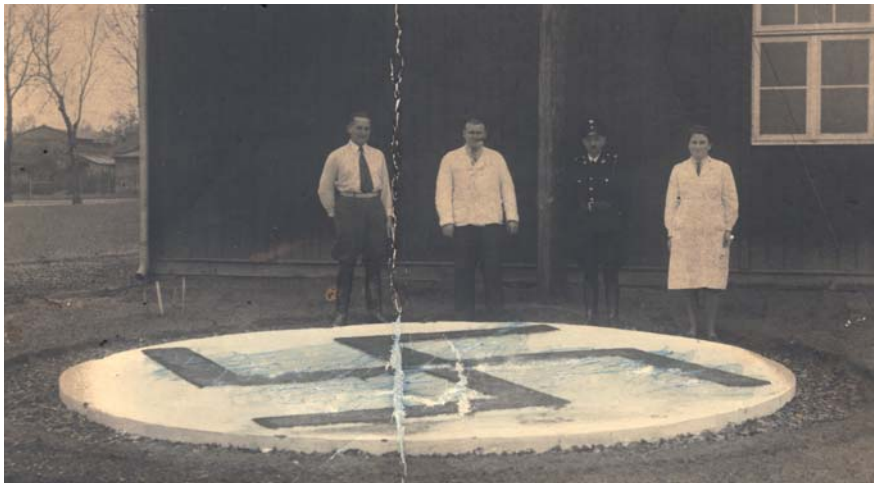
„Im Lager Poggenburg waren wir knapp 400 Personen in sechs Baracken. (...) Sie teilten uns in zwei Arbeitsgruppen ein. Eine Gruppe arbeitete für die Firma Ginter Rom [vermutlich Günther Rohm], (...) beide arbeiteten für die RAB. Die Aufseher waren Deutsche aus dem Sudetenland. Sie verhielten sich uns gegenüber mit besonderer Grausamkeit. Meine Arbeit bestand darin, Erde auszuheben und sie auf eiserne Loren zu verladen [dieser Mutterboden wurden neben der Baustelle angehäuft und sollte später weiterverwendet werden] und wehe dem, der (...) schwach war und mit der Erfüllung der Norm nicht hinterher kam, er wurde an Ort und Stelle bestraft. Und später im Lager bekam er die Hauptstrafe in Form von Schlägen. Wenn jemand ohnmächtig wurde, durfte man einen Arzt oder Hilfe noch nicht einmal erwähnen, selbst für den Fall einer Katastrophe auf der Arbeit.

(...) So verging bei schwerer Arbeit der Sommer und im Winter fanden sie für uns die schwersten Arbeiten. Wir trugen eiserne Rohre mit bloßen Händen, wobei der Frost die Hände am Eisen festkleben ließ, was offene und sehr schmerzhafte Wunden zur Folge hatte. Und die Aufseher schlugen uns auf den Rücken und riefen „Schlag den Juden, hilf den Deutschen".

Im Laufe der Zeit begannen die Leute vor Hunger und schwerer Arbeit aufzuquellen. Einige verloren ihren Verstand. Die Strafen wurden täglich schlimmer. Schläge, Hunde wurden losgelassen auf wehrlose Menschen, geschwächt von ständigem Hunger und Kälte. (...)

Anzahl und Art der Baracken Liczba i rodzaj baraków	4 Mannschaftsbaracken / 4 baraki grupowe 1 Wirtschaftsbaracke (Küche, Kantine, Büro) / 1 barak gospodarczy (kuchnia, kantyna, biuro) 1 Waschbaracke / 1 barak sanitarny 1 Abort / 1 latryna 1 weiteres Gebäude / 1 inny budynek
Lagerführer / Komendant	Jablowkoff [eventuell Tippfehler und meint Jablokoff, siehe Lager Lobau] / być może jest to błąd i chodzi o nazwisko Jablokoff, por. obóz Lobau]
Vorhandene Plätze / Ilość miejsc	288
Belegung / Ilość więźniów (05.4.1942)	151
Belegung / Ilość więźniów (15.4.1942)	151
Belegung / Ilość więźniów (25.4.1942)	168
Bemerkungen / Uwagi	Belegt mit Juden / W obozie przebywali Żydzi

Bundesarchiv R 4602/394, Blatt/karty 45-52[1]



Archiv / Archiwum Muzeum Żabikowo

Eines Tages im Sommer 1942 teilten sie uns mit, dass wir nach Hause zurückkehren würden. In welches Zuhause? Stattdessen schickten sie uns ins Innere Deutschlands. In die Umgebung von Frankfurt (Oder), denn sie benötigten das Lager für andere Zwecke."[43]

Elhan Sombek wurde in der Folge zunächst in den Lagern Liebenau (vgl. dort, Lager 16-17) und Finkenheerd (vgl. dort) bei Frankfurt (Oder) interniert und am 28. August 1943 ins Konzentrationslager Auschwitz-Birkenau deportiert.

▶ Kilka miesięcy po likwidacji obozu autostradowego Poggenburg po przeciwległej stronie trasy budowanej autostrady urządzono obóz karno-śledczy Poggenburg. Podlegał on poznańskiej kierowniczej placówce Tajnej Policji Państwowej Gestapo (*Geheime Staatspolizei, Staatspolizeileitstelle Posen*) i był przeznaczony prawie wyłącznie dla nie-niemieckich więźniów policji. Być może wykorzystano baraki obozu autostradowego. Budynki obozu karno-śledczego w Żabikowie, który podczas okupacji niemieckiej nosił urzędową nazwę Więzienie Policji Bezpieczeństwa i Wychowawczy Obóz Pracy Poznań-Żabikowo (*Polizeigefängnis der Sicherheitspolizei und Arbeitserziehungslager in Posen-Lenzingen*) częściowo się zachowały. Służą one jako Muzeum Martyrologiczne Żabikowo, gdzie znajduje się wystawa stała o historii Autostrady Rzeszy pomiędzy Frankfurtem nad Odrą a Poznaniem.

„Poggenburg było piekłem"[42]
Relacja Elhanana Sombka (*1925, Wieluń)

Elhanan Sombek (albo Ząbek) pochodził z rodziny ubogiego żydowskiego kupca z Wielunia położonego niedaleko granicy polsko-niemieckiej. Jego dom rodzinny został zniszczony podczas bombardowania miasta przez niemiecką Luftwaffe 1 września 1939 roku. W roku 1941 został on deportowany do obozu RAB w Żabikowie. „W obozie Żabikowo było blisko 400 osób w sześciu barakach. Jeden barak służył wszystkim do mycia i innych po-

▶ **Lage:** In Luboń-Żabikowo, auf der südlichen Autobahnseite, an der ulica Kościuszki. Das Gelände wurde im Zuge der Entwicklung der Stadt Luboń an der Stadtgrenze der Metropole Poznań nach 1945 überbaut, unter anderem mit einem Supermarkt. Stadt Luboń, Kreis Poznań, Woiwodschaft Wielkopolskie. **1941–1945:** Stadt Posen, Warthegau. **Sichtbare topographische Spuren:** Keine. **Bestand von 1941 bis Frühjahr 1942. Insassen:** Juden. **Erinnerungszeichen:** Ausstellung im Museum für die Opfer des Nationalsozialismus Żabikowo auf der nördlichen Autobahnseite. **Am Lagerort keine Erinnerungszeichen.**

▶ **Położenie:** W Luboniu-Żabikowo, na południe od autostrady, przy ul. Kościuszki. W toku rozwoju miasta Luboń, leżącego na granicy metropolii Poznania, teren byłego obozu został zabudowany, znajduje się na nim m.in. supermarket. Miasto Luboń, powiat poznański, województwo wielkopolskie. **1941–1945:** Stadt Posen, Warthegau. **Widoczne ślady w przestrzeni:** brak. **Okres działania obozu:** Od 1941 do wiosny 1942 roku. **Więźniowie:** Żydzi. **Upamiętnienie:** Wystawa w Muzeum Martyrologicznym w Żabikowie położonym na północ od autostrady. **Na miejscu nie ma żadnej formy upamiętnienia.**

Lager Poggenburg / Obóz Poggenburg. Archiv / Archiwum Muzeum Żabikowo

Der Lagerort, 2015 / Miejsce po obozie, 2015. Foto / Zdj.: Michał Maćkowiak

trzeb. Podzielili nas na dwie grupy pracy. Jedna grupa pracowała dla firmy Ginter Rom [prawdopodobnie: Günter Rohm], (...) obie pracowały dla RAB [Autostrady Rzeszy]. Nadzorcami pracy byli Niemcy, którzy pochodzili z Sudetów. Odnosili się do nas ze specjalną okrutnością. Moja praca polegała na kopaniu ziemi i ładowaniu jej na żelazne wagonetki [ta ziemia gromadzona była w postaci kopców wzdłuż trasy autostrady i miała później zostać użyta] i biada temu, kto odstawał albo był słaby i nie mógł nadążyć i wypełnić swojej normy, został na miejscu ukarany. A potem w obozie dostał główną porcję w postaci batów. Jeżeli ktoś zasłabł, lekarza albo pomocy nie wolno było wspomnieć nawet na wypadek katastrofy podczas pracy. (...) Tak przy ciężkiej pracy minęło lato, a w zimę wyszukiwali nam jak najcięższe roboty. Przenosiliśmy żelazne rury gołymi rękoma, podczas gdy mróz przylepiał ręce do żelaza, co powodowało otwarte bardzo bolesne rany. A strażnicy walili nas po plecach i wołali <wal Żyda i pomóż Niemcom>. Z biegiem czasu ludzie zaczęli puchnąć z głodu i z ciężkiej pracy. Byli tacy, którzy tracili zdrowe zmysły. Kary były z dnia na dzień cięższe. Baty, szczucie psów na ludzi bezbronnych, słabnących z ciągłego głodu i chłodu. (...) Pewnego dnia w lecie 1942 r. zawiadomili nas, że wracamy do domu. Do którego domu? Zamiast tego posłali nas w głąb Niemiec. W okolicę Frankfurtu nad Odrą, ponieważ potrzebowali ten obóz dla innego celu."[43]

Elhanan Sombek został przeniesiony do obozu Liebenau (Lubrza) (por. obozy nr 16 i 17) i Finkenheerd koło Frankfurtu nad Odrą, a 28 sierpnia 1943 r. deportowany do KL Auschwitz-Birkenau.

▶ **Lage:** Am Rand der Stadt Luboń, ulica Armii Poznań, unmittelbar nordwestlich der Autobahnausfahrt Poznań Luboń, in einem kleinen Gewerbegebiet. **Bestand von 1941 bis Frühjahr 1942. Insassen:** Juden. **Keine Erinnerungszeichen. Keine feststellbaren topographischen Spuren**

▶ **Położenie:** Na obrzeżach miasta Luboń, ul. Armii Poznań, bezpośrednio przy zjeździe z autostrady Poznań Luboń, po stronie północno-zachodniej, na terenie małego obszaru przemysłowego. **Odkres działania:** od 1941 do początku 1942. **Więźniowie:** Żydzi. **Upamiętnienie:** brak. **Widoczne ślady w przestrzeni:** nieznane.

Anzahl und Art der Baracken **Liczba i rodzaj baraków**	5 Mannschaftsbaracken / 5 baraków grupowych 1 Wirtschaftsbaracke (Küche, Kantine, Büro) / 1 barak gospodarczy (kuchnia, kantyna, biuro) 1 Waschbaracke / 1 barak sanitarny 1 Abort / 1 latryna
Lagerführer / Komendant	Jablokoff [eventuell Tippfehler, Jablowkoff, siehe Lager Poggenburg] / Jablokoff [być może błąd, Jablowkoff, por. obóz Poggenburg]
Vorhandene Plätze / Ilość miejsc	360
Belegung / Ilość więźniów (05.4.1942)	117
Belegung / Ilość więźniów (15.4.1942)	42
Belegung / Ilość więźniów (25.4.1942)	-
Bemerkungen / Uwagi	Zum Abbau für Markstädt vorgesehen. Juden / Przewidziany do wykorzystania w Markstädt. W obozie przebywali Żydzi

Bundesarchiv R 4602/394, Blatt/karty 45-52[1]

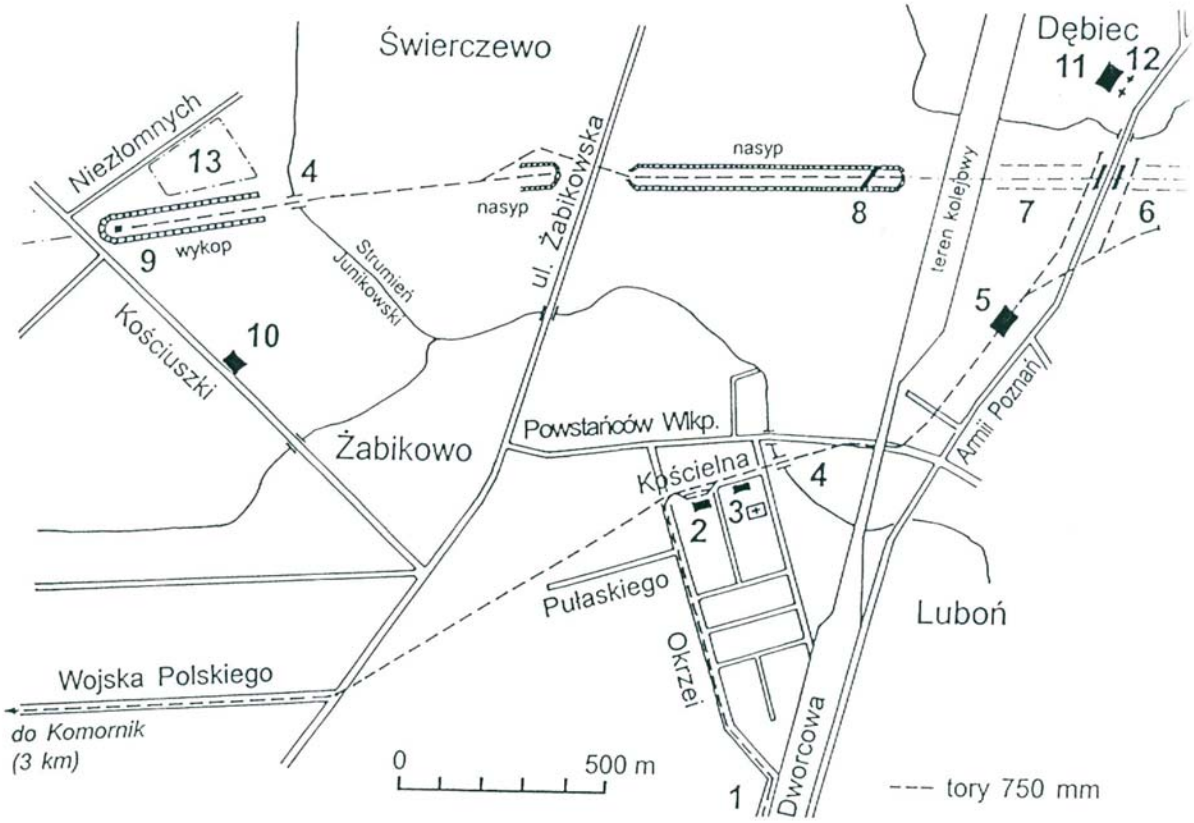
▶ Die Gefangenen dieses Lagers wurden unter anderem bei der Verlegung der Schienen für die Schmalspurbahn nach Komorniki eingesetzt, die dem Autobahnbau diente. Die übrigen Gefangenen arbeiteten beim Bau des Autobahndamms oder bei Aushebungsarbeiten.

Die 1935 fertiggestellte Kirche zum Heiligen Johannes Bosko, ulica Władysława Jagiełły 11, wurde von den Nationalsozialisten requiriert. Auf dem Kirchgelände wurde ein Materialplatz angelegt, wo unter anderem Splitt, Kies und Stahl gelagert wurden. Als Materiallager wurde auch der Saal des nahegelegenen Pfarrhauses bestimmt. Nach Bränden wurde die Kirche 1945 wieder aufgebaut und 1946 erneut geweiht.

▶ Więźniów z tych obozów zatrudniono m.in. przy układaniu torów kolejki wąskotorowej biegnącej do Komornik i służącej do obsługi budowy autostrady. Pozostali pracowali przy budowie nasypu pod przyszłą autostradę bądź w głębokim wykopie.

Niemcy zarekwirowali wybudowany w roku 1935 kościół pw. św. Jana Bosko przy ul. Jagiełły 11. Na terenie kościelnym stworzyli zaplecze budowlane autostrady, gdzie składowano m.in. tłuczeń, żwir, stal. Do celów magazynowych przeznaczono także salę pobliskiego domu parafialnego. Po pożarach w 1945 r. odbudowano kościół, który ponownie poświęcono w roku 1946.

Foto / Zdj.: Michał Maćkowiak



Organisation des Autobahnbaus bei Luboń und Żabikowo 1942 /
Organizacja budowy autostrady koło Lubonia i Żabikowa w 1942 r.

Aus/z: Malepszak: Żabikowo – dzieje wsi i fundacji Augusta Cieszkowskiego, Luboń 1999, s. 85.

1. Anschlussgleis an der ul. Dworcowej (Bahnhofsstraße) – Verladestelle / Bocznica przy ul. Dworcowej – punkt przeładunkowy
2. Standort der Dampflokomotiven und der Zugmaschinen, Lagerplatz für Basaltsplitt, Holz und Stahl / Baza parowozów i ciągników spalinowych, składnica grysu bazaltowego, drewna i stali
3. Zementlager (im großen Saal des Pfarrhauses) / Składnica cementu (w dużej sali domu parafialnego)
4. Brücken über den Junikowskifließ / Mostki przez Strumień Junikowski
5. Betonwerk / Betoniarnia
6. Fundamente mehrerer Brückenköpfe, jeweilige Länge 30 Meter, Breite 6 Meter, Höhe 3,5 Meter / Fundamenty przyczółków mostowych (dł. 30 m x szer. 6 m x głęb. 3,5 m każdy)
7. Bereich mit abgetragenem Mutterboden / Pole oczyszczone z ziemi roślinnej
8. Betontunnel mit einem Durchmesser von 2 x 2 Metern für Entwässerungsgraben / Tunel betonowy o przekroju 2x2 m dla rowu odwadniającego
9. Bagger / Koparka
10. RAB-Lager Poggenburg
11. RAB-Lager Lobau
12. Galgenplatz / Szubienice
13. Polizeigefängnis der Sicherheitspolizei und Arbeitserziehungslager in Posen-Lenzingen. Baubeginn September 1942 (bestand 1943–1945, heute Museum der Opfer des Nationalsozialismus in Żabikowo) / Więzienie Policji Bezpieczeństwa i Wychowawczy Obóz Pracy w Żabikowie – rozpoczęcie budowy – wrzesień 1942 (funkcjonowanie 1943–1945, obecnie Muzeum Martyrologiczne w Żabikowie).

LUISENHAIN I

▶ **Lage:** In Poznań-Starołęka. Der von den Deutschen eingemeindete Ortsbereich Starołęka (1941–1945 Luisenhain), der aber 1941 noch außerhalb des bebauten städtischen Raums Poznańs lag, wurde im Zuge der Entwicklung der Metropole Poznań überbaut und städtisch verformt. Der genaue Lagerort ließ sich nicht lokalisieren. **Keine topographischen Spuren bekannt. Keine Erinnerungszeichen. Bestand von 1941 bis 1942. Insassen:** Vermutlich Juden.

▶ **Położenie:** W Poznaniu-Starołęce. Włączony do Poznania obszar Starołęka (w latach 1941–1945 Luisenhain), który w 1941 r. znajdował się jeszcze poza zabudowanym terenem miejskim Poznania, został w toku rozwoju metropoli poznańskiej zabudowany i zmieniony. Dokładnego miejsca obozu nie można ustalić. **Nie zachowały się żadne ślady w przestrzeni. Okres działania obozu:** Od 1941 do 1942 roku. **Więźniowie:** prawdopodobnie Żydzi. **Upamiętnienie:** brak.

Anzahl und Art der Baracken Liczba i rodzaj baraków	4 Mannschaftsbaracken / 4 baraki grupowe 1 Wirtschaftsbaracke (Küche, Kantine, Büro) / 1 barak gospodarczy (kuchnia, kantyna, biuro) 1 Waschbaracke / 1 barak sanitarny 1 Abort / 1 latryna
Vorhandene Plätze / Ilość miejsc	288
Belegung / Ilość więźniów (05.4.1942)	-
Belegung / Ilość więźniów (15.4.1942)	-
Belegung / Ilość więźniów (25.4.1942)	-
Bemerkungen / Uwagi	Ist abgebaut für Markstädt / Do wykorzystania w Markstädt

Bundesarchiv R 4602/394, Blatt/karty 45-52[1]

LUISENHAIN II

▶ **Lage:** In Poznań-Starołęka. Das 1941 noch außerhalb des städtischen Raums liegende Gebiet wurde im Zuge der Entwicklung der Metropole Poznań bebaut und städtisch überformt. **Keine topographischen Spuren.** Keine Erinnerungszeichen. **Bestand von 1941 bis 1942. Insassen:** Vermutlich Juden.

▶ **Położenie:** Poznań-Starołęka. Teren ten znajdował się w 1941 r. poza miastem. **Nie zachowały się żadne ślady w przestrzeni. Okres działania obozu:** Od 1941 do 1942 roku. **Więźniowie:** prawdopodobnie Żydzi. **Upamiętnienie:** brak.

Anzahl und Art der Baracken Liczba i rodzaj baraków	3 Mannschaftsbaracken / 3 baraki grupowe 1 Waschbaracke / 1 barak sanitarny 1 Abort / 1 latryna
Vorhandene Plätze / Ilość miejsc	216
Belegung / Ilość więźniów (05.4.1942)	-
Belegung / Ilość więźniów (15.4.1942)	-
Belegung / Ilość więźniów (25.4.1942)	-
Bemerkungen / Uwagi	Ist abgebaut für Markstädt / Do wykorzystania w Markstädt

Bundesarchiv R 4602/394, Blatt/karty 45-52[1]

▶ **Lage:** Siehe unten. **Funktionszeitraum:** Vermutlich Anfang 1941 bis Mai 1942 **Insassen:** Juden. **Erinnerungszeichen:** Keine.

▶ **Położenie:** por. opis w tekście głównym. **Okres działania:** prawdopodobnie od początku 1941 do maja 1942 roku. **Więźniowie:** Żydzi. **Upamiętnienie:** brak.

Anzahl und Art der Baracken Liczba i rodzaj baraków	3 Mannschaftsbaracken / 3 baraki grupowe 1 Wirtschaftsbaracke (Küche, Kantine, Büro) / 1 barak gospodarczy (kuchnia, kantyna, biuro) 1 Waschbaracke / 1 barak sanitarny 1 Abort / 1 latryna 1 weiteres Gebäude / 1 inny budynek
Lagerführer / Komendant	May
Vorhandene Plätze / Ilość miejsc	216
Belegung / Ilość więźniów (05.4.1942)	263
Belegung / Ilość więźniów (15.4.1942)	206
Belegung / Ilość więźniów (25.4.1942)	18
Bemerkungen / Uwagi	Zum Abbau für Markstädt vorgesehen / Przeznaczony do rozbiórki i wywiezienia do Markstädt

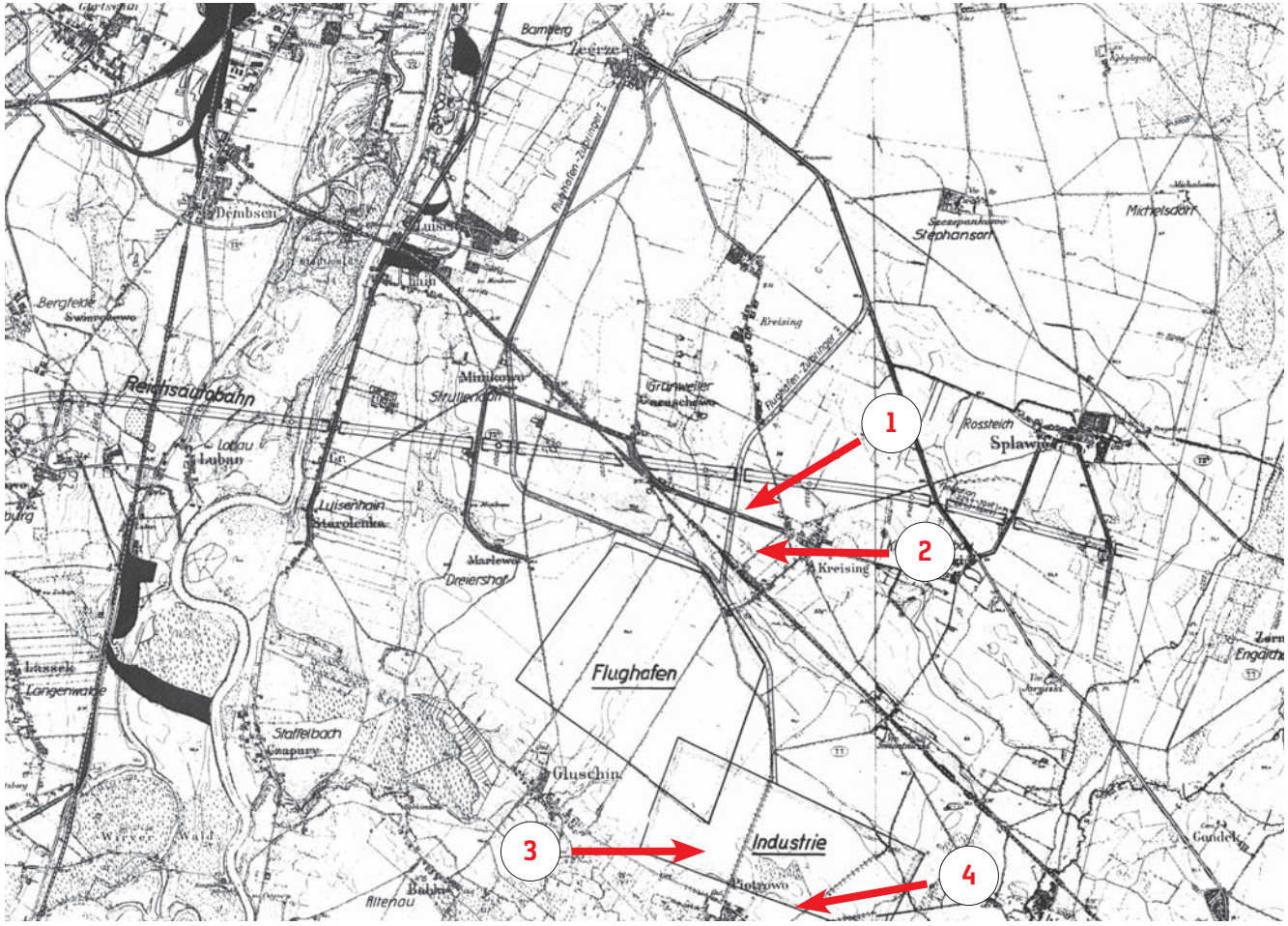
Bundesarchiv R 4602/394, Blatt/karty 45-52[1]

▶ Das Dorf Krzesiny (Kreising) wurde während der deutschen Besatzung nach Posen eingemeindet. Die Nazis nahmen hier einen Stadtausbau nach Südosten für gewerbliche Nutzung und kriegsrelevante Rüstungsindustrie vor. Für die Verwirklichung der Pläne wurden Tausende von Zwangsarbeitern eingesetzt. Sie arbeiteten hier am Bau der Autobahn, beim Bau von Fabriken und folgend in den Fabriken, insbesondere ab Dezember 1941 in den Focke-Wulff Flugzeugwerken, und am neu angelegten Flughafen.

Die nebenstehende Karte aus dem Bestand der Obersten Bauleitung Reichsautobahn Berlin zeigt diese Ausbauplanungen. Die Autobahn wurde hier im Jahr 2003, die Flughafenzubringerstraßen größtenteils überhaupt nie fertig gestellt. Der Flughafen dient heute als 31. Basis der taktischen Luftstreitkräfte der polnischen Armee und der NATO. Die Focke-Wulff Flugzeugwerke wurden am 9. April und am 29. Mai 1944 von alliierten Bombern größtenteils zerstört.
Die Topographie hat sich während der deutschen Okkupation und in der Nachkriegszeit stark verändert. So erstreckt sich Krzesiny heute bis zum Bahnhof und das heutige Piotrowo liegt ca. einen Kilometer nordwestlich der hier verzeichneten Ortschaft.

1) Nach einer weiteren Karte der Obersten Bauleitung Reichsautobahn Berlin war Ende 1940 hier das Zwangsarbeitslager für Juden zum Bau der Reichsautobahn geplant. Heute befindet sich hier ein Acker. Es gibt keinerlei Spuren oder Zeitzeugenerinnerungen, dass an diesem Ort ein Zwangsarbeitslager bestand. Es wäre nicht das einzige Lager, dass an einem anderen Ort errichtet worden war, als Ende 1940 geplant.

Poznań-Krzesiny, ulica Nowatorska 26, 2017. Foto / Zdj.: Wojciech Walasiak



Bundesarchiv 4601/4023 T2, unpaginiert in einer eigenen Bearbeitung mit geplanten, erinnerten und tatsächlichen Orten von Zwangsarbeitslagern. / Bundesarchiv 4601/4023 T2, brak numeracji stron, opracowanie własne, zaznaczone są pamiętane i rzeczywiste miejsca obozów dla robotników przymusowych.

2) Poznań-Krzesiny, ul. Nowatorska 26
In unmittelbarer Nähe des markierten Ortes Nr. 1 haben sich bis heute über 12 steinerne Zwangsarbeitsbaracken komplett erhalten und werden als Wohnraum für sozial Schwache genutzt. Es handelt sich um eine der problematischsten Wohnsiedlungen Poznańs, am äußersten Stadtrand, geprägt durch den Lärm der Autobahn und des Militärflughafens und bis heute nicht vollständig an die Kanalisation angeschlossen.[44] Die Bewohner sind der Überzeugung, dass es sich bei dieser Siedlung um ein ehemaliges jüdisches Arbeitslager handelt. Fast scheint es, als kokettierten sie mit dieser Vorstellung. Danijel Matijevic und Jan Kwiatkowski weisen allerdings nach, dass es sich tatsächlich um ein nicht geschlossenes Wohnlager für Polen handelte, die aus ihren Wohnungen im Stadtzentrum vertrieben und zur Arbeit bei den Focke-Wulff Flugzeugwerken verpflichtet worden waren[45].

3) Nach von der Kommission zur Aufklärung der nationalsozialistischen Verbrechen gesammelten Zeugenaussagen bestand ein großes geschlossenes Zwangsarbeitslager für Juden auf dem Feld zwischen Piotrowo und dem Flughafen.

4) Poznań-Sypniewo 23 A-F
In unmittelbarer Nähe zu diesem genannten Ort bestehen ebenfalls bis heute sechs erhaltene steinerne Zwangsarbeitsbaracken. Es könnte sich um ein weiteres Zwangsarbeitslager gehandelt haben, oder das unter 3) aufgeführte Lager für Juden. Ein Überlebender des jüdischen Arbeitslagers Kreising erwähnt tatsächlich die Unterbringung in steinernen Baracken[46].

Es scheint zwei nicht identische Zwangsarbeitslager für Juden unter dem Namen Kreising gegeben zu haben, eines für den Autobahnbau, und eines für den Flugplatz und die Flugzeugfabrik, sowie weitere Zwangsarbeitslager für Polen und sowjetische Kriegsgefangene. Letztere wurden sowohl von jüdischen Überlebenden als auch

Bahnhof / Dworzec Poznań-Krzesiny, 2017. Foto / Zdj.: Wojciech Walasiak

von polnischen Zeitzeugen als weitere Zwangsarbeiter auf dem Flughafen und in der Flugzeugfabrik genannt, und werden separat untergebracht gewesen sein. Die wenigsten Standorte sind bekannt. Auch unmittelbar auf dem heute nicht öffentlich zugänglichen Flughafengelände kann es weitere Zwangsarbeiterbaracken gegeben haben.

Das Reichsautobahnlager für Juden bestand aus hölzernen Baracken und wurde vermutlich im Mai 1942 mit Einstellung der Autobahnarbeiten abgebaut. Sein Standort ließ sich nicht bestimmen. Die Erinnerung an dieses Lager scheint überlagert durch die für sich bereits legendenhafte Erinnerung an das spätere und größere jüdische Arbeitslager Kreising für den Flugplatz und die Flugzeugfabrik. Dieses zweite Lager bestand anscheinend aus gemauerten Baracken. 1942 wurden jüdische Zwangsarbeiter aus mehreren in dieser Broschüre behandelten Reichsautobahnlagern hierher verlegt. Im August 1943 wurden alle Insassen nach Auschwitz deportiert. Überlebende erinnern Belegungszahlen zwischen 700 und 3.000 für Arbeiten auf dem Flughafen, für die Focke-Wulff Flugzeugwerke und für die Straßenbaufirma Strobl aus Berlin. Die letztgenannte Erinnerung könnte sich auch auf das Reichsautobahnarbeitslager Kreising beziehen.

▶ Wieś Krzesiny została w okresie okupacji niemieckiej włączona do miasta Poznań. Niemcy chcieli w tym rejonie rozbudować miasto w kierunku południowo-wschodnim i przeznaczyć te tereny na obszar przemysłowy, w tym służący celom wojskowym. Aby zrealizować te plany wykorzystano tysiące robotników przymusowych. Pracowali oni przy budowie autostrady oraz różnych fabryk, a następnie w tych fabrykach, a od grudnia 1941 r. głównie w Fabryce Samolotów Focke-Wulffa i na nowo powstałym lotnisku.

Ta mapa ze zbiorów Generalnej Dyrekcji Budowy Autostrad Rzeszy w Berlinie pokazuje plany rozbudowy miasta. Autostrada została na tym odcinku ukończona w roku 2003, drogi łączące miasto z lotniskiem w większości nie powstały. Lotnisko służy obecnie jako 31. Baza Lotnictwa Taktycznego Wojska Polskiego i NATO. Fabryka Samolotów Focke-Wulfa została 9 kwietnia i 29 maja 1944 roku w większości zniszczona przez amerykańskie bombowce.

Ukształtowanie przestrzeni zmieniło się w okresie powojennym znacznie w stosunku do tego z okresu okupacji. Np. Krzesiny rozciągają się obecnie do dworca, a dzisiejsze Piotrowo położone jest w odległości około jednego kilometra na północny zachód od miejsca, w którym jest tutaj zaznaczone.

1) Według innej mapy Naczelnego Kierownictwa Budowy Autostrady Rzeszy w Berlinie pod koniec 1940 roku w tym miejscu zaplanowany był obóz dla żydowskich robotników przymusowych pracujących przy budowie autostrady. Obecnie jest to pole. Nie ma żadnych śladów ani wspomnień, które wskazywałyby na istnienie w tym miejscu obozu. Nie byłby to jedyny przykład zbudowania

obozu autostradowego w innym miejscu niż planowane pod koniec 1940 roku.

2) Poznań-Krzesiny, ul. Nowatorska 26
W bezpośredniej bliskości miejsca zaznaczonego nr 1 do dziś zachowało się ponad 12 kamiennych baraków dla robotników przymusowych, które wykorzystywane są jako mieszkania socjalne. Jest to jedno z najbardziej problematycznych osiedli Poznania, na najdalszym krańcu miasta, w którym dominuje hałas autostrady oraz wojskowego lotniska i które do dziś nie jest w pełni podłączone do systemu kanalizacji.[44] Mieszkańcy są przekonani, że osiedle to było w przeszłości żydowskim obozem pracy. Zdaje się, że niemalże kokietują tym wyobrażeniem. Danijel Matijevic i Jan Kwiatkowski udowadniają jednakże, że w rzeczywistości chodzi o otwarty obóz mieszkalny dla Polaków, którzy zostali wyrzuceni ze swoich mieszkań w centrum miasta i zmuszeni do pracy w Fabryce Samolotów Focke-Wulfa[45].

3) Według wypowiedzi świadków zebranych przez Komisję Badania Zbrodni Hitlerowskich w Polsce na polu pomiędzy Piotrowem a lotniskiem znajdował się duży zamknięty obóz dla żydowskich robotników przymusowych.

4) Poznań-Sypniewo 23 A-F
Bardzo blisko tego miejsca do dziś zachowało się sześć kamiennych baraków dla robotników przymusowych.

Poznań-Sypniewo 23, 2017. Foto / Zdj.: Wojciech Walasiak

Być może chodzi o inny obóz, być może o ten opisany pod nr 3 obóz dla Żydów. Jeden z ocalałych Żydów z obozu pracy Kreising wspomina, że nocowano w kamiennych barakach[46].

Wydaje się, że pod nazwą „Kreising" istniały dwa różne obozy pracy przymusowej dla Żydów, jeden dla robotników pracujących przy budowie autostrady, a drugi na lotnisku i w fabryce samolotów. Poza tym istniały kolejne obozy dla polskich robotników przymusowych oraz dla radzieckich jeńców wojennych, które wspominają zarówno żydowscy jak i polscy świadkowie jako istniejące osobno. Ich lokalizacje w większości pozostają nieznane. Być może niektóre z nich mieściły się na obecnie niedostępnym terenie lotniska wojskowego.
Obóz dla żydowskich robotników przymusowych pracujących przy budowie autostrady składał się z drewnianych baraków i został prawdopodobnie w maju 1942 roku, po zaprzestaniu prac przy autostradzie, rozebrany. Jego lokalizacji nie da się ustalić. Pamięć o tym obozie zdaje się zamazywać pełna legend pamięć o późniejszym i większym obozie pracy Kreising dla żydowskich robotników pracujących na lotnisku i w fabryce samolotów. Ten drugi obóz składał się widocznie z kamiennych baraków. W 1942 r. żydowscy robotnicy przymusowi z różnych omówionych tutaj obozów autostradowych zostali przeniesieni do tego obozu. W sierpniu 1943 r. wszyscy więźniowie zostali deportowani do Auschwitz. Ocaleli wymieniają w sumie od 700 do 3 000 więźniów, mówią o pracy na lotnisku, w Fabryce Samolotów Focke-Wulffa oraz dla firmy budującej drogi Strobl z Berlina. To ostatnie wspomnienie może dotyczyć obozu autostradowego Kreising.

DIE ERINNERUNG AN ZWANGSARBEIT ZWISCHEN FRANKFURT (ODER) UND POZNAŃ

PAMIĘĆ O PRACY PRZYMUSOWEJ MIĘDZY FRANKFURTEM NAD ODRĄ A POZNANIEM

Güldendorf

Die Dorferinnerung

▶ Eine nachbarschaftliche Erinnerung an die nationalsozialistischen Gefangenenlager, 1940–1942 als Reichsautobahnarbeitslager betrieben, danach als Krankensammellager, ist in Güldendorf praktisch nicht vorhanden, obwohl bis heute zu großen Teilen die selben Familien im Ort wohnen. Die wenigen gesammelten Informationen aus der Bevölkerung scheinen durchgehend anonym zur Verfügung gestellt worden zu sein. Sie sind ungenau oder sogar unzutreffend und wirken oft beschönigend.

Erklärt werden kann das mit der erst in neuerer Zeit einsetzenden Aufarbeitung der Verbrechen der NS-Zwangsarbeit. In den Nachkriegsjahrzehnten gab es in der DDR, aber auch in der Bundesrepublik Deutschland, keine öffentlichen lokal wirksamen Diskurse, die diese Verbrechen der unmenschlichen sklavischen Arbeitsausbeutung von Nichtdeutschen mit ihren unzähligen Toten, seelisch und körperlich Verletzten und europaweiten Verheerungen thematisierten. Die allgemeine Verdrängung und Beschönigung ergibt sich auch aus der Verstrickung nahezu aller deutschen Bevölkerungsteile in diese Verbrechen, die dafür durchaus nicht überzeugte Nationalsozialisten sein mussten. Diese Verstrickung gestaltete sich dabei nicht immer schuldhaft, bisweilen sogar unfreiwillig, da das System der ausländischen Zwangsarbeit im „totalen Krieg“ so umfassend war, dass es in nahezu allen Lebens- und Gesellschaftsbereichen anzutreffen war.

In Güldendorf kommt weiterhin die ambivalente Rolle des genannten Lokalforschers Horst Joachim hinzu, der gleichzeitig informeller Mitarbeiter der DDR-Staatssicherheit war, was auch allgemein bekannt war. Seine Erkenntnisse zu Güldendorf wurden zu DDR-Zeiten nie publiziert. Bis heute werden die Lager in Güldendorf nur in zwei lokalen Publikationen, die vor allem die Forschungslücken offenbaren, kurz behandelt.[1] In Joachims unvollständigem Nachlass finden sich allerdings Namen und Anschriften zu dieser Zeit in der DDR, teilweise in Güldendorf, wohnender ehemaliger ziviler Angestellter der Lager, z.B. Küchenangestellter, in Güldendorf und Schwetig (vgl. Lager 4). Sie wurden nie angeklagt. Aber es ist naheliegend anzunehmen, dass die Stasi diese Informationen, zumindest perspektivisch, für Erpressungen nutzte. Auch das dürfte in Güldendorf dazu geführt haben, über die lokalen Vorkommnisse in der NS-Zeit zu schweigen.

Es bleibt allgemein anhand der Erinnerungen zu den behandelten Autobahnlagern festzustellen, dass die genauesten und schlüssigsten Zeitzeugenaussagen, das gilt für Deutsche und Polen, von den Menschen stammen, die die NS-Zwangsarbeit bereits während sie geschah als Unrecht erkannten, die Mitgefühl mit den Opfern besaßen und vielfach, oft unter hohem persönlichen Risiko, Hilfe leisteten, oder einfach nur Solidarität zeigten. Für die gezielt entmenschlichten, wie Arbeitsvieh gehaltenen Zwangsarbeiter, insbesondere der geschlossenen Lager, wie es auch alle Autobahnlager waren, war das, wie ihre Erinnerungen immer wieder beweisen, seelisch unglaublich wichtig und rettete ihnen nicht selten auch unmittelbar das Leben. Ein solcher Zeitzeuge war für Güldendorf nicht aufzufinden.

Pamięć we wsi

▶ Pamięć o narodowosocjalistycznym obozie w Güldendorf, w latach 1940–1942 autostradowym obozie pracy, potem obozie dla chorych, praktycznie nie istnieje wśród mieszkańców wsi, choć mieszkają tu do dziś w większości te same co przed laty rodziny. Nieliczne informacje, które udało się zebrać wśród

mieszkańców, sprawiają wrażenie anonimowych przekazów. Są niedokładne lub nawet błędne i zdają się tuszować rzeczywistość.

Można wyjaśnić to tym, że dopiero niedawno zaczęto przepracowywać temat zbrodni pracy przymusowej okresu narodowego socjalizmu. W pierwszych dziesięcioleciach po wojnie, zarówno w NRD, jak i w RFN, brakowało istotnej społecznie debaty o nieludzkim, niewolniczym wykorzystywaniu pracy nie-Niemców, o niezliczonych ofiarach śmiertelnych, o zranionych fizycznie i psychicznie oraz o związanym z tym spustoszeniu Europy. Ogólne wyparcie i upiększanie wynika z uwikłania w tę zbrodnię prawie wszystkich części niemieckiego społeczeństwa, które w dużej mierze nie były przekonane do narodowego socjalizmu. To uwikłanie nie zawsze było związane z winą, często nawet było wymuszone, ponieważ system zagranicznej pracy przymusowej był w „wojnie totalnej“ na tyle wszechobecny, że obejmował prawie wszystkie obszary życia i społeczeństwa.

W przypadku Güldendorf dochodzi do tego ambiwalentna rola Horsta Joachima, wspomnianego badacza lokalnego, a równocześnie – co było ogólnie wiadome – nieoficjalnego współpracownika służb bezpieczeństwa. Wyniki jego badań dotyczące Güldendorf nie zostały opublikowane w okresie NRD. Obozy w Güldendorfie zostały dotąd wymienione krótko jedynie w dwóch lokalnych publikacjach, które przede wszystkim ujawniały luki w badaniach.[1] Ale w niepełnej spuściźnie Joachima znajdują się nazwiska i adresy osób cywilnych, mieszkających wówczas na terenie NRD, częściowo w Güldendorfie, np. pracownika kuchni obozów Güldendorf i Schwetig (por. obóz 4). Nie zostali oni nigdy oskarżeni. Można z pewnością uznać, że Stasi wykorzystywała te informacje do szantażowania osób, których one dotyczyły (lub przechowywała je z zamiarem takiego wykorzystania). To także mogło prowadzić do tego, że w Güldendorfie milczało się o lokalnych wydarzeniach okresu nazizmu.

Na podstawie wspomnień, dotyczących opracowanych w tej broszurze obozów autostradowych, można stwierdzić, że zarówno w przypadku Polaków, jak i Niemców, najdokładniejsze i najpełniejsze wypowiedzi świadków historii pochodzą od osób, które już w trakcie istnienia obozów uważały wykorzystanie pracy przymusowej przez nazistów za niesprawiedliwe, które współczuły ofiarom i które wielokrotnie, często osobiście wiele ryzykując, pomagały im albo przynajmniej pokazywały swoją solidarność. Dla pozbawianych człowieczeństwa, traktowanych niczym bydło robotników przymusowych było to, zwłaszcza dla osób przetrzymywanych w zamkniętych obozach – tak jak

Foto / Zdj.: Matthias Diefenbach 2016

to było w przypadku obozów autostradowych – emocjonalnie niezwykle ważne i nierzadko nawet ratowało im życie. Takiego świadka historii w Güldendorfie nie udało się znaleźć.

Das Denkmal

▶ Auf dem Dorffriedhof Güldendorf, in unmittelbarer Nähe zu den beschriebenen Lagern, befindet sich eine, seit der politischen Wende 1990 nur noch rudimentär gepflegte, als Kriegsgräberstätte klassifizierte Ehrengrabanlage mit einem Denk- und Mahnmal, sowie einer steinernen Informationstafel mit der Aufschrift: „Hier ruhen über 1000 Bürger europäischer Völker – zu Tode geschunden in Zwangsarbeit durch die faschistische Barbarei in den Jahren 1939–1945“. Bedingt durch die räumliche Nähe wird sie als Erinnerungsort für die Güldendorfer Zwangsarbeitslager verstanden.

Doch die Toten der Güldendorfer Autobahnlager liegen nicht in diesem kenntlich gemachten Massengrab. Sie befinden sich an einem unbekannten Ort wohl in unmittelbarer Nähe davon. In der 1975 angelegten Anlage liegen, nach übereinstimmenden Angaben Güldendorfer Einwohner und einer Tafel auf dem Frankfurter Hauptfriedhof „1.124 europäische Kriegstote in Sammelgrabanlage, 1975 umgebettet vom ‚Westfriedhof‘“.

Regina Scheer konstatiert in ihrer Untersuchung „Der Umgang mit den Denkmälern. Eine Recherche in Brandenburg“[2], die das Güldendorfer Denkmal leider nicht behandelt, dass ein großer Teil der in der DDR errichteten Denkmäler für die Opfer des Faschismus einen konkreten historischen und örtlichen Bezug zu Verbrechens an Zwangsarbeitern hätte. Doch sei dieser durchgängig nicht genannt. In den unmittelbaren Nachkriegsjahren sei das nicht nötig gewesen, denn die Gedenk- und Mahnmäler knüpften unmittelbar an eine lebendige lokale Kollektiverinnerung an. Später seien die konkreten Denkmalshintergründe bewusst und gezielt nicht genannt worden. Nach der Auflösung der mehr oder weniger pluralistischen Vereinigung der Verfolgten des Naziregimes 1953 in der DDR, übernahm fortan das neu gegründete Komitee der Antifaschistischen Widerstandskämpfer (KdAW) die staatstragende Aufgabe der Erinnerung an den Nationalsozialismus. Die Denkmäler für die Opfer des Faschismus und die herausfokussierte Rolle der kommunistischen Widerstandskämpfer dienten nun unmittelbar der Herrschaftslegitimation der SED. Andere Gruppen von Verfolgten des Naziregimes wurden marginalisiert. Regina Scheer nennt dies einen „gereinigten Antifaschismus“.
Von daher ist die explizite Erwähnung von Zwangsarbeitern auf dem Güldendorfer Denkmal höchst ungewöhnlich. Sie erklärt sich möglicherweise durch die Betrachtungen der anderen Merkwürdigkeiten in Zusammenhang mit diesem Denkmal.

Es sind keine Akten zur Errichtung der Ehrengrabanlage in Güldendorf aufzufinden. Auch ungefähr seit dieser Zeit sind die Güldendorfer Sterberegister 1941–1945 verschollen. Ein Lokalforscher, der bereits vor ca. 20 Jahren versuchte, diese Fragen zu klären, stieß im Frankfurter Friedhofsamt auf vehementen Widerstand. Zudem ist es sehr erstaunlich, dass Horst Joachim, der in den 1960er und 70er Jahren im Einvernehmen mit den kommunalen Staats- und Parteigliederungen zu den Opfern der NS-Zwangsarbeit forschte, sich mit diesen vielen Toten anscheinend nicht befasste.

Der oben auf der Tafel erwähnte „Westfriedhof“ ist in Frankfurt nicht dokumentiert und völlig unbekannt. Allerdings gab es im Frankfurter Westen ausgedehnte Friedhofsanlagen Kriegs- und Nachkriegstoter verschiedenster Herkunft, die bis 1975 sukzessive aufgelöst wurden. Frankfurt war in den unmittelbaren Nachkriegsjahren durch seine Lage an der neuen deutschen Ostgrenze und an den wichtigsten Eisenbahn- und Straßenverbindungen von und nach Osten ein zentraler Ort für die Migrationsströme befreiter Zwangsarbeiter, deutscher Flüchtlinge und Vertriebener aus den polnisch gewordenen Teilen Deutschlands sowie sowjetischer Gefangenentransporte. Im Frankfurter Westen dienten die großen Kasernenanlagen, aber auch vorherige Zwangsarbeiterlager, als Lazarette und Gefangenensammellager der sowjetischen Militäradministration. Hier starteten unzählige Transporte kriegsgefangener und ziviler verhafteter Deutscher in die sowjetischen Lagersysteme, und hier endeten die Transporte bei ihrer Rückkehr aus dem Osten, vor der Freilassung. Hunger, Krankheiten, Verletzungen und die Transportstrapazen forderten zahlreiche Todesopfer. Die Friedhöfe wurden zum Teil durch die deutsche Verwaltung, zum Teil durch die sowjetische Militäradministration angelegt und trugen die Namen Nuhnenfriedhof oder Kiesberge oder blieben namenlos.

Es ist möglich, dass in die Güldendorfer Kriegsgräberstätte, wie auf der Tafel vermerkt, tatsächlich im Nationalsozialismus umgekommene Zwangsarbeiter von einem der erwähnten namenlosen Friedhöfe im Frankfurter Westen umgebettet worden sind. In dieser Gegend befand sich u.a. das erwähnte zentrale Verteillager für zivile Zwangsarbeiter des Arbeitsamts- und Regierungsbezirks Frankfurt an der Oder. Es ist zwar nichts über ein Massensterben von Frankfurter Zwangsarbeitern, abgesehen von den Lagern in Güldendorf (vgl. Lager 1-3) und Schwetig (vgl. Lager 4), deren Opfer hier

aber nicht in Frage kommen, bekannt, doch da die Geschichte der NS-Zwangsarbeit in Frankfurt bisher nur sehr ungenau erforscht ist, kann das letztlich auch nicht ausgeschlossen werden.

Weiterhin ist es möglich, dass die Grabanlagen nur inszeniert und tatsächlich leer sind, wie es erwiesenermaßen bei den sowjetischen Ehrenfriedhöfen in Kostrzyn und Seelow ganz oder teilweise der Fall war. Die Zahl von 1.124 Toten könnte dann der damals angenommenen Zahl der Opfer der NS-Zwangsarbeit in Frankfurt, oder aber des Lagers Schwetig, dessen Massengräber bisher nicht gefunden sind, entsprechen. Doch fällt es schwer, dafür ein Motiv zu finden, da ausländische Zwangsarbeiter, wie oben ausgeführt, in der DDR, insbesondere auf Denkmälern, eher zu den vergessenen, weniger euphemistisch, verschwiegenen Opfern gehörten und die peripher gelegene Güldendorfer Grabanlage auch keine herausgehobene Rolle in der Frankfurter Erinnerungspolitik spielte.

Eine weitere Möglichkeit ist, dass in Güldendorf über 1000 ehemalige sowjetische Zwangsarbeiter, sowohl Kriegsgefangene als auch zivile Zwangsarbeiter, und nicht nur aus Frankfurt, sondern aus ganz Deutschland, begraben sind, die aber nicht in nationalsozialistischen, sondern in sowjetischen Lazaretten und Gefangenenlagern in Frankfurt verstarben. Es ist anzunehmen, dass Frankfurt für die Sammeltransporte aus NS-Zwangsarbeit befreiter „Ostarbeiter“ und sowjetischer Kriegsgefangener aus ganz Deutschland, die massenhaft wegen angeblicher Kollaboration mit den Deutschen und Landesverrat zu zehn und mehr Jahren Zwangsarbeit im sowjetischen Lagersystem verurteilt wurden, dieselbe logistische Schlüsselrolle spielte, wie für Deutsche in sowjetischer Gefangenenschaft. Darauf deuten auch mehrere Hinweise von Zeitzeugen in Wolfgang Buwerts Studie zu deutschen Gefangenen und Heimkehrern in Frankfurt (Oder) hin.[3] Zur Verschleierung dieser Vorkommnisse wäre die untypische konkrete Benennung von Zwangsarbeitern auf einem DDR-Denkmal für die Opfer des Faschismus sinnhaft und auch alle anderen genannten Ungereimtheiten im Zusammenhang mit diesem Denkmal würden sich erklären. Es wäre darüber hinaus bezeichnend für das besonders tragische Schicksal der sowjetischen Zwangsarbeiter des Deutschen Reichs, deren Leidensgeschichte 1945 noch lange nicht beendet war, und die über Jahrzehnte tabuisiert oder verfälscht dargestellt wurde.

Foto / Zdj.: Matthias Diefenbach 2016

Pomnik

▶ Na cmentarzu wiejskim w Güldendorf, w sąsiedztwie opisywanych obozów, znajduje się pomnik – miejsce pamięci, który od okresu przełomu w roku 1990 było pielęgnowane jedynie w niewielkim stopniu. Zostało ono zaklasyfikowane jako miejsce pochówku ofiar wojennych. Na kamiennej tablicy informacyjnej znajduje się napis: „Tutaj spoczywa ponad 1.000 obywateli narodów Europy – zamęczonych na śmierć w pracy przymusowej przez faszystowskie barbarzyństwo w latach 1939–1945”. W związku z bliskością obozów interpretuje się je jako miejsce pamięci o ofiarach tych obozów.

Ale ofiary obozów autostradowych w Güldendorf nie zostały pochowane w oznakowanym grobie masowym. Spoczywają w jakimś nieznanym miejscu w pobliżu. W urządzonym w 1975 roku miejscu uoamiętnienia znajdują się – co zgodnie potwierdzają mieszkańcy i tablica na cmentarzu komunalnym we Frankfurcie nad Odrą – prochy „1.124 zmarłych z Europy, grób zbiorowy, 1975 przeniesiony z cmentarza Westfriedhof”.

Regina Scheer podsumowuję w swoim opracowaniu na temat obchodzenia się z pomnikami na terenie Brandenburgii[2], które niestety nie zajmuje się pomnikiem w Güldendorfie, że większość pomników ofiar faszyzmu powstałych w NRD związana była z konkretną lokalną historią określonej zbrodni na robotnikach przymusowych. Ta jednakże nie była zawsze wspominana. W pierwszych latach powojennych zapewne nie było to konieczne, ponieważ pomniki

nawiązywały bezpośrednio do żywej lokalnej pamięci zbiorowej. Później te konkretne historyczne okoliczności powstania pomników były świadomie i celowo pomijane. Po rozwiązaniu mniej lub bardziej pluralistycznego Stowarzyszenia Prześladowanych przez Reżim Nazistowski w 1953 roku w NRD, utworzony właśnie Komitet Antyfaszystowskich Bojowników przejął zadanie, leżące u podstaw państwowości NRD, pielęgnowania pamięci o okresie narodowego socjalizmu. Pomniki poświęcone ofiarom faszyzmu i podkreślanie roli opozycjonistów komunistycznych służyły bezpośrednio legitymizacji władzy partii SED. Inne grupy prześladowanych przez reżim nazistowski były marginalizowane. Regina Scheer nazywa to „oczyszczonym antyfaszyzmem".

Dlatego konkretne nazwanie robotników przymusowych na pomniku w Güldendorfie jest bardzo nietypowe. Być może przyjrzenie się innym osobliwościom związanym z tym pomnikiem pozwoli to wyjaśnić.

Nie sposób znaleźć dokumentację dotyczącą urządzenia pamiątkowej kwatery i pomnika w Güldendorfie. Również mniej więcej w tym czasie zaginęły różne akta zgonu urzędu cywilnego z lat 1941–1945 z Güldendorfu. Lokalny badacz historii, który około 20 lat temu próbował wyjaśnić te pytania, w urzędzie zarządzającym cmentarzem natknął się na silny opór. Ponadto bardzo zadziwia, że Horst Joachim, który w latach 60. i 70. XX wieku za zgodą organów partyjnych, państwowych i miejskich, badał historię ofiar pracy przymusowej w okresie narodowego socjalizmu, widocznie nie zajmował się tą wielką liczbą zmarłych.

Historyczny cmentarz „Westfriedhof" nie jest udokumentowany we Frankfurcie i zupełnie nieznany. Jednakże we frankfurckiej dzielnicy „Westen" znajdowały się duże cmentarze dla ofiar wojennych, które do 1975 roku sukcesywnie likwidowano. Frankfurt w pierwszych latach powojennych był centralnym miejscem w procesie migracji byłych robotników przymusowych, jeńców radzieckich, niemieckich uciekinierów i tzw. wypędzonych z terenów niemieckich, które przypadły powojennej Polsce. Decydowało o tym położenie miasta przy nowej niemieckiej granicy wschodniej i przy jednym z ważniejszych węzłów kolejowych i drogowych na osi zachód-wschód. W dzielnicy „Westen" ogromne koszary, ale także wcześniejsze obozy pracy przymusowej, służyły radzieckiej Administracji Wojskowej jako lazarety oraz jako obozy zbiorcze dla jeńców. Stąd wyruszały niezliczone transporty niemieckich jeńców wojennych oraz więźniów cywilnych do gułagów i tutaj kończyły się transporty powracających ze wschodu, przed ich uwolnieniem. Głód,

Foto / Zdj.: Matthias Diefenbach 2016

choroby, okaleczenia i trudy podróży powodowały wiele ofiar śmiertelnych. Cmentarze zostały założone częściowo przez niemiecką administrację cywilną, częściowo przez radziecką Administrację Wojskową. Niektóre z nich otrzymały nazwy, tak jak „Nuhnenfriedhof", lub „Kiesberge", inne obyły się bez nazw własnych.

Możliwe, że na miejscu pochówku w Güldendorfie, jak zaznaczono na tablicy, rzeczywiście leżą zmarli w czasie drugiej wojny światowej robotnicy przymusowi przeniesieni tu z jakiegoś cmentarza z zachodniej części Frankfurtu, który nie miał nazwy. W tej okolicy znajdował się m.in. wspomniany już centralny obóz zbiorczy zajmujący

się rozsyłaniem cywilnych robotników przymusowych w granicach działania urzędu pracy i rejencji rządowej we Frankfurcie. Nic nie wiadomo o masowym umieraniu frankfurckich robotników przymusowych, poza obozami w Güldendorfie i w Świecku (por. obóz nr 4), o których ofiary jednak tutaj nie chodzi. Jednakże historia pracy przymusowej w okresie drugiej wojny światowej we Frankfurcie jest bardzo słabo zbadana i mimo wszelkiej niedorzeczności nie da się takiego faktu wykluczyć.

Jest również możliwe, że kwatery są jedynie na pokaz a w rzeczywistości puste, jak to miało miejsce – częściowo lub w pełni – na cmentarzach żołnierzy radzieckich w Kostrzynie i w Seelow. Liczba 1.124 zmarłych mogła być znaną wówczas liczbą wszystkich ofiar pracy przymusowej we Frankfurcie, albo jedynie ofiar obozu w Świecku, którego grobów masowych dotąd nie odnaleziono (por. obóz nr 4). Trudno jednak znaleźć odpowiedni motyw, ponieważ zagraniczni robotnicy przymusowi, jak wykazano wyżej, należeli w NRD – szczególnie na pomnikach – raczej do zapomnianych, a mniej eufemistycznie, przemilczanych ofiar a miejsce upamiętnienia na peryferyjnie położonym cmentarzu w Güldendorfie nie odgrywało jakiejś ważnej roli we frankfurckiej polityce pamięci.

Być może w Güldendorfie pochowano ponad 1.000 byłych sowieckich robotników przymusowych, zarówno jeńców wojennych jak i cywili, wykorzystywanych nie tylko we Frankfurcie, ale w całych Niemczech, którzy nie zmarli w niemieckim ale w radzieckim lazarecie oraz w radzieckich obozach dla jeńców we Frankfurcie. Należy przyjąć, że Frankfurt dla zbiorowych transportów uwolnionych z pracy przymusowej „robotników ze Wschodu" i sowieckich jeńców wojennych z całych Niemiec, którzy masowo ze względu na rzekomą kolaborację z Niemcami i zdradę stanu dostawali wyroki dziesięciu i więcej lat w obozie pracy w sowieckim gułagu, odgrywał taką samą kluczową rolę jak dla Niemców w niewoli sowieckiej. Wskazują na to niektórzy świadkowie cytowani w studium Wolfganga Buwerta o niemieckich więźniach i żołnierzach powracających do Frankfurtu nad Odrą.[3] Aby zatuszować te wydarzenia takie nietypowe, konkretne nazwanie robotników przymusowych na pomniku w NRD poświęconym ofiarom faszyzmu miałoby sens. Również wszystkie inne dziwne elementy związane z tym pomnikiem dałoby się w ten sposób wytłumaczyć. Byłoby to również charakterystyczne dla szczególnie tragicznego losu sowieckich robotników przymusowych w Rzeszy Niemieckiej, których historia cierpienia w 1945 roku się nie zakończyła a miała jeszcze długo trwać i przez dziesięciolecia była tabuizowana i prezentowana w zafałszowany sposób.

Świecko

▶ Die ersten Ideen für eine Gedenkanlage in Świecko erschienen Anfang der 1970er Jahre in Warschau. Davon zeugen Akten im Archiwum Akt Nowych ebendort. Eingeweiht wurde sie im Mai 1977. Begleitend wurde eine Broschüre herausgegeben und eine Konferenz in Słubice ausgerichtet. Mit dem Ziel einer lokalen Anbindung wurde die Słubicer Pfadfinderschaft mit der Aufgabe der Betreuung der Anlage betraut, was sich sehr nachhaltig gestaltete. Damals und in den folgenden Jahren Beteiligte fühlen sich zum Teil bis heute für ihren Erhalt und die Nutzung verantwortlich. Das Lager Schwetig war regulärer Unterrichtsstoff in Schulen weit über Słubice hinaus. Generationen von Schülern schrieben Aufsätze über das Thema. In der Słubicer Stadtbibliothek sind bis heute elf Bände mit Häftlingslisten und Häftlingsberichten einsehbar.

▶ Pierwsze pomysły utworzenia w Świecku miejsca pamięci pojawiły się w latach 70. XX wieku w Warszawie. Świadczą o tym akta w Archiwum Akt Nowych. Miejsce zostało uroczyście otwarte w maju 1977 roku. Towarzyszyło temu wydanie broszury i zorganizowanie konferencji w Słubicach. Harcerzom ze Słubic powierzono zadanie dbania o to miejsce, co okazało się dobrym rozwiązaniem i wiązało to miejsce z lokalną społecznością. Wówczas i w kolejnych latach osoby te czują się częściowo nawet do dziś odpowiedzialne za zachowanie i użytkowanie tego miejsca. Obóz w Świecku był regularnie treścią nauczania szkolnego nie tylko w Słubicach. Pokolenia uczniów pisały wypracowania na ten temat. W słubickiej Bibliotece Miejskiej znajduje się do dziś jedenaście tomów z listami ofiar i raportami więźniów. Foto / Zdj.: Matthias Diefenbach, 2016.

▶ Das Denkmal symbolisiert eine Befreiung, wo faktisch keine statt fand. Als die Rote Armee eintraf, waren alle Lagerinsassen entweder ermordet, oder befanden sich auf einem Todesmarsch nach Westen. Bis 1989 fanden an diesem Denkmal in Świecko zu den Jahrestagen von Kriegsbeginn am 1. September oder des Kriegsendes am 8. oder 9. Mai patriotische Feierlichkeiten und Kranzniederlegungen statt. Die Befreiung vom Nationalsozialismus und der deutschen Okkupation Polens bedeutete in den historisch deutschen Landschaften notwendigerweise immer, und sogar vorrangig, die Polnischwerdung der neuen Westgebiete und den Beginn ihrer Neubesiedlung. Unzählige Marktplätze neumärkischer Kleinstädte tragen seitdem den Namen „Platz der Freiheit". Świecko wurde zu einem überregional bedeutenden polnischen nationalen Erinnerungsort, in einer Geschichtslandschaft, der es in der langen Nachkriegszeit an neuerer polnischer Geschichte und entsprechenden Erinnerungsorten mangelte, die aber für eine Identifikation der neuangesiedelten Bevölkerung mit der Region wichtig waren. Die Geschichte des Lagers Schwetig erklärt und begründet die heutige Zugehörigkeit der Region zu Polen tatsächlich besser, als der ebenfalls bemühte Verweis auf ihre Lage im polnischen Großreich Mieszko I im Mittelalter und die vorangegangene Besiedlung durch slawische Stämme.

▶ Ten pomnik symbolizuje wyzwolenie w miejscu, w którym nie było wyzwolenia. Kiedy na miejsce dotarły oddziały Armii Czerwonej, wszyscy więźniowie byli abo zamordowani, albo szli w Marszu Śmierci w kierunku na zachód. Do 1989 roku odbywały się przy tym pomniku patriotyczne uroczystości upamiętniające początek wojny 1 września lub jej koniec 8 lub 9 maja. Składano przy nim wieńce. Wyzwolenie od narodowego socjalizmu i niemieckiej okupacji Polski oznaczało na historycznie niemieckich terenach siłą rzeczy polonizację nowych Ziem Zachodnich i początek nowego osadnictwa. Niezliczone rynki nowomarchijskich masteczek otrzymały nazwy „Plac Wolności". Świecko stało się ponadregionalnie ważnym polskim narodowym miejscem pamięci. W historycznej przestrzeni, w której jeszcze długo po drugiej wojnie światowej brakowało nowych polskich narracji i odpowiednich miejsc pamięci, które jednakże były niezwykle ważne dla identyfikacji nowych mieszkańców z tym regionem. Historia obozu w Świecku wyjaśnia i legitymizuje obecną przynależność tego regionu do Polski w rzeczywistości lepiej niż odwoływanie się do jego położenia w państwie Mieszka I w średniowieczu i słowiańskie osadnictwo na tych terenach.

Foto / Zdj.: Adam Czerneńko, 2017

▶ Dieser Weg wirkt, als stamme er aus dem 19. Jahrhundert. Doch er wurde in den 1950er Jahren als Zugangsweg zur Grenzübergangsstelle, die heute das gemeinsame deutsch-polnische Polizei- und Zollzusammenarbeitszentrum beherbergt angelegt, und zwar über das historische Gelände des Lagers Schwetig hinweg.
1980 diskutierte man, Personen bei der Autobahneinreise nach Polen über diesen Weg zur Gedenkanlage zu führen. Die Grenzabfertigung war mit einem Aufenthalt verbunden und es gab am Autobahngrenzübergang sogar eine Raststätte. Auch in touristischen Reiseführern der Volksrepublik Polen wurde die Denkmalanlage aufgeführt.
Als nationaler polnischer Erinnerungsort in den Westgebieten, wenn auch mit einer lokal engeren Bedeutung, wurde auch das Lager Brätz (vgl. Lager 20) betrachtet. Die an den zwei Orten gelegenen polizeilichen Arbeitserziehungslager zeichneten sich durch konzentrationslagerähnliche Haftbedingungen und große Zahlen polnischer Häftlinge aus. Die zwei Kriegsgefangenenlager in Świecko für sowjetische und französische Soldaten, sowie alle weiteren Autobahnlager in der heutigen Woiwodschaft Lubuskie, darunter 14 Lager für polnische Juden mit vergleichbaren Bedingungen, spielten keine Rolle in der Erinnerungspolitik vor 1989.

▶ Ta droga wygląda jakby pochodziła z XIX wieku. Została jednakże zbudowana w latach 50. XX wieku, żeby umożliwić dojazd do przejścia granicznego, które dziś jest wspólną siedzibą polskiej i niemieckich służb policyjnych i celnych, i prowadzi przez historyczny teren obozu.
W 1980 roku dyskutowano, czy osoby jadące autostradą w kierunku Polski kierować tą drogą do miejsca pamięci o obozie w Świecku. Kontrola na przejściu granicznym związana była z czasem oczekiwania, na przejściu granicznym znajdowała się nawet restauracja. Także w przewodnikach turystycznych po Polskiej Republice Ludowej wymieniano ten pomnik.
Jako narodowe polskie miejsce pamięci na Ziemiach Zachodnich, nawet ze swoim lokalnym wąskim znaczeniem, brano pod uwagę także obóz w Brójcach (por. obóz nr 20). Znajdujące się w tych dwóch miejscowościach policyjne wychowawcze obozy pracy wyróżniały zbliżone do panujących w obozie koncentracyjnym warunki oraz duża liczba polskich więźniów. Dwa obozy jeńców wojennych w Świecku, dla radzieckich i francuskich żołnierzy, jak również wszystkie inne obozy autostradowe na terenie dzisiejszego województwa lubuskiego, w tym 14 obozów dla polskich Żydów, w których panowały podobne warunki, nie odgrywały żadnej roli w polityce historycznej do 1989 roku.
Foto / Zdj.: Adam Czerneńko, 2017

▶ In den folgenden Jahren wurde eine Tafel mit den Namen der namentlich bekannten Toten des Lagers Schwetig in der Gedenkanlage angebracht. Dass vermutlich über 1000 weitere Tote in bisher unentdeckten Massengräbern in der Nähe des Lagers begraben sind, ist nicht erwähnt. Die Anlage, wie sie sich heute präsentiert und ohne Lektüre der Häftlingsberichte, erklärt die Geschichte dieses Ortes nur sehr unzureichend. Zum Teil führt sie gar zu Fehlinterpretationen. Auch dass das Lager Schwetig die mindestens achtfache Größe der Gedenkanlage hatte, erschließt sich in keiner Weise. Dennoch liegt ihr unschätzbarer Wert darin, den Lagerort deutlich zu markieren, der Erinnerung einen Raum zu geben und den Angehörigen der Opfer einen würdigen Ort des Totengedenkens.

▶ W późniejszych latach na pomniku umieszczono tablicę z nazwiskami znanych ofiar śmiertelnych obozu w Świecku. Nie podano informacji, że prawdopodobnie ponad tysiąc innych ofiar obozu pochowano w masowym grobie w jego pobliżu, którego dokładne położenie do dziś nie jest znane. Miejsce pamięci w swoim dzisiejszym kształcie, bez znajomości raportów byłych więźniów, wyjaśnia historię tego miejsca jedynie fragmentarycznie. Częściowo prowadzi nawet do błędnych wniosków. Nie sposób wyobrazić sobie w tym miejscu obozu, który zajmował co najmniej ośmiokrotnie większą powierzchnię niż miejsce pamięci to sugeruje. Jednakże jest ono bardzo cenne, ponieważ wyraźnie zaznacza w przestrzeni i daje pamięci o nim konkretne miejsce a potomkom ofiar godne miejsce pamięci o zmarłych.

Foto / Zdj.: Adam Czerneńko, 2017

▶ In den 1990er Jahren, nach den politischen Umbrüchen, fanden keine offiziellen Gedenkveranstaltungen mehr statt. Mehrere Jahre verwilderte die Anlage, was sowohl von der polnischen, wie der deutschen Presse skandalisiert wurde. 2001 fand eine Konferenz zur Geschichte des Lagers Schwetig statt, an der sich u.a. so unterschiedliche Gruppen wie deutsche Antifaschisten, deutsche Heimatvertriebene, Świeckoer und Słubicer Bürger beteiligten. Man vereinbarte eine Pflege der Anlage, die Wiederaufnahme von Gedenkveranstaltungen und eine inhaltliche Ergänzung des Denkmals, das als nicht mehr zeitgemäß empfunden wurde. Im Laufe eines Jahres zerfiel der Gruppenzusammenhalt. Fortgesetzt wurde der Aktionsplan hauptsächlich noch von zwei Personen, der damaligen Ortsvorsteherin von Świecko, einer früheren Słubicer Pfadfinderin, und Henryk Rączkowski (1931-2013), der Seele der deutsch-polnischen Seniorenakademie Frankfurt/Słubice. 2005 errichteten sie eine neue Tafel am Eingang der Gedenkanlage, die christliche Motive aufgreift und vor dem Hintergrund der Geschichte des Lagers Schwetig zur deutsch-polnischen Versöhnung aufruft.

▶ W latach 90. XX wieku, po przemianach politycznych, nie odbywały się w tym miejscu żadne uroczystości upamiętniające. Przez wiele lat miejsce to było zaniedbane, co opisywały zarówno polska jak i niemiecka prasa. W 2001 roku odbyła się konferencja na temat historii obozu w Świecku, w której brały udział różne grupy, m.in. niemieccy antyfaszyści, niemieccy wypędzeni, mieszkańcy Świecka i Słubic. Umówiono się co do dbania o to miejsce pamięci, uroczystości upamiętniających i merytorycznego uzupełnienia treści pomnika, który odczuwano jako nieodpowiadający aktualnym potrzebom. Ta grupa rozpadła się w ciągu roku. Plan realizowały głównie dwie osoby, ówczesna sołtys wsi Świecko, była słubicka harcerka i Henryk Rączkowski (1931–2013), dusza polsko-niemieckiej Akademii Seniorów we Frankfurcie nad Odrą i Słubicach. W 2005 roku postawili oni nową tablicę przy wejściu na teren miejsca pamięci, która zawiera motywy chrześcijańskie i nawołuje do polsko-niemieckiego pojednania.

Foto / Zdj.: Adam Czerneńko, 2017

▶ 2014 wurde auf dem Lagergelände eine „Eiche der Freiheit" im Rahmen der von Bronisław Komorowski, dem damaligen polnischen Präsidenten, initiierten landesweiten Erinnerungsaktion an den 25. Jahrestag der Erringung der Freiheit gepflanzt, und durch einem Findling mit Informationstafel markiert.

▶ W 2014 roku na terenie obozu posadzono „Dąb wolności" w ramach ogólnopolskiej akcji zainicjowanej przez ówczesnego prezydenta Polski Bronisława Komorowskiego w związku z 25-leciem odzyskania przez Polskę wolności. Obok umieszczono głaz narzutowy z tablicą informacyjną.

Foto / Zdj.: Adam Czerneńko, 2017

▶ 2016 stellte die Berliner Vereinigung der Verfolgten des Naziregimes (VVN-BdA) mit zwei lokalen Partnern einen Findling mit Erinnerungstafel an eine gelungene deutsch-polnische Blockade eines neonazistischen Aufmarschs in Frankfurt (Oder) an der Gedenkstätte in Świecko auf.

Seit über 10 Jahren kümmert sich nun die Stadt Słubice um die Pflege der Anlage. Auch Gedenkveranstaltungen zu den Jahrestagen des deutschen Überfalls auf Polen am 1. September 1939 und zum Ende des Zweiten Weltkriegs am 8. Mai 1945 finden wieder statt.

▶ W 2016 roku berlińskie Stowarzyszenie Ofiar Reżimu Nazistowskiego wraz z dwoma lokalnymi partnerami umieściło na terenie miejsca pamięci w Świecku kamień na pamiątkę polsko-niemieckiej blokady neonazistowskiego przemarszu we Frankfurcie nad Odrą.

Od ponad 10 lat o to miejsce pamięci dba Miasto Słubice. W tym miejscu odbywają się również ponownie uroczystości upamiętniające napad Niemiec na Polskę 1 września 1939 roku oraz koniec drugiej wojny światowej 8 maja 1945 roku.

Foto / Zdj.: Adam Czerneńko, 2017

Hildegard und Werner Musick 2010 in Świecko (Schwetig). / Hildegard i Werner Musick w Świecku w 2010 roku.
Foto / Zdj.: Matthias Diefenbach

▶ Hildegard (geb. 1925 in Świecko) war 1942 ein lebenslustiges Mädchen, ein großes Kind vom Lande. Außerhalb des Dorfes, in einem dritten Lager in Świecko, südlich der Ilanka (Eilang), waren französische kriegsgefangene Zwangsarbeiter untergebracht. Sie durften unter Bewachung im Świeckoer Dorfladen einkaufen. Hildegard schenkte einem von ihnen auf dem Weg ein illustriertes Magazin, dessen Kauf dem Kriegsgefangenen verboten war. Der Wachmann tat, als hätte er nichts gesehen. Aber ein eifersüchtiges Landjahrmädchen denunzierte sie und zwei Freundinnen, die ebenfalls mit Franzosen sprachen, bei der Polizei. Sechs Stunden wurde sie von der Gestapo im Amtszimmer des Bürgermeisters in Świecko verhört. Dann musste sie ins Auto. Man fuhr vor das Lager Schwetig, öffnete das Tor und fuhr hinein. Sie sah die kahlgeschorenen Häftlinge über den Apellplatz rennen. Sie sah den Galgen. Ein Polizist sprach: „Hier kommen Volksschädlinge wie du hin“. Doch man brachte sie ins Polizeigefängnis nach Frankfurt, das sich in der heutigen Collegienstraße befand. Die Polizei verhörte sie und ihre Freundinnen mehrere Tage immer wieder, dann wurde sie vor Gericht gestellt. Man verurteilte sie zu fünf Monaten Gefängnis, zum Verlust aller bürgerlichen Ehrenrechte und zur Verbannung von ihrer Familie und aus Świecko. Die Haft saß sie im Frankfurter Gefängnis ab, wo sie in einer Gemeinschaftszelle mit einer jungen Ukrainerin eingesperrt war, die auch in der Haft Zwangsarbeiten, verschiedene Näharbeiten, ausführen musste. Nach ihrer Entlassung lebte und diente sie bis Kriegsende unter der Vormundschaft liebloser Nazis in Frankfurt und Cybinka (Ziebingen). In der DDR wurde sie nicht als Verfolgte des Naziregimes anerkannt. Die Berlin-Brandenburgische Stiftung „Hilfe für Opfer der NS-Willkürherrschaft“ wurde explizit für vergessene NS-Opfer gegründet. Sie sprach Hildegard 1996 eine Zusatzrente von monatlich 200 DM zu. Nach dem Tod ihres Mannes wurde diese Zusatzrente, die eine offizielle symbolische Anerkennung des ihr angetanen Unrechts darstellte, wieder gestrichen,[4] was sie sehr verbittert.

Werner (1926–2015) stammte aus Toporów (Topper, vgl. Lager 12) Er wuchs im Schrankenwärterhaus in Güldendorf auf. Morgens erlebte er die Kolonnen der Zwangsarbeiter aus den Güldendorfer Lagern auf dem Weg zur Arbeit nach Frankfurt, und am Abend zurück. (vgl. Lager 1-3). Durch Hildegard hatte er enge Bindungen zu Świecko (vgl. Lager 4). An seinen Ausbildungsstätten Heinkel-Flugzeugwerke Berlin und Fliegerhorst Frankfurt (heute in Słubice) arbeitete er neben Zwangsarbeitern, die jeweils auf dem Betriebsgeländen in Baracken untergebracht waren. Siebzehnjährig wurde er zur Wehrmacht einberufen, in Italien schwer verwundet und

überlebte den Zweiten Weltkrieg nur knapp. Kriegsversehrt baute er Flugzeuge für die DDR, er glaubte an das „bessere“, das antifaschistische Deutschland.

Wie gar nicht so wenige deutsche Jugendliche, die nahezu vollständig im Nationalsozialismus sozialisiert waren, empfanden Hildegard und Werner deutlich das schreiende Unrecht der ausländischen Zwangsarbeit in dessen Angesicht. Sie erinnerten und erinnern sich genau und in vielen Details. Ihnen ist es zu verdanken, dass der Kreis der früheren deutschen Einwohner von Świecko, die zu einem großen Teil bis heute bezeugen, nichts vom polizeilichen „Arbeitserziehungslager“ in der Nachbarschaft gewusst zu haben, jedes Jahr auf seinem Heimattreffen einen Kranz für die verstorbenen Zwangsarbeitshäftlinge an der Gedenkstätte in Świecko niederlegte.

▶ Hildegard (ur. 1925 w Świecku) była w 1942 roku wesołą dziewczyną. Za wsią, w której mieszkała, w trzecim obozie w Świecku, przetrzymywani byli francuscy robotnicy przymusowi. Mogli oni, pod nadzorem, robić zakupy w wiejskim sklepie w Świecku. Hildegard dała jednemu z nich magazyn ilustrowany. Strażnik zachowywał się tak, jakby niczego nie zauważył. Ale inna dziewczyna, odbywająca na wsi roczne szkolenie, z zazdrości doniosła na nią i na jej dwie przyjaciółki, które także rozmawiały z francuskimi robotnikami przymusowymi, policji. Przez sześć godzin przesłuchiwano ją w biurze soltysa w Świecku. Potem kazano wsiąść jej do samochodu, którym zawieziono ją przed obóz Świecko i przewieziono przez jego bramę. Tam zobaczyła ogolonych więźniów, biegnących przez plac apelowy. Zobaczyła też szubienicę. Jeden z policjantów powiedział jej: „Tu trafiają wrogowie narodu – tacy, jak ty“. Ale zabrano ją do frankfurckiego więzienia policyjnego, mieszczącego się przy Collegienstraße. Przez wiele dni wielokrotnie przesłuchiwano ją i jej przyjaciółki, a potem postawiono ją przed sądem. Skazano ją na dwa miesiące więzienia (karę tę odbyła we Frankfurcie), utratę wszelkich praw obywatelskich oraz wygnanie ze Świecka i oddzielenie od rodziny. Do końca wojny mieszkała i pracowała pod kuratelą bezdusznych nazistów we Frankfurcie i w Cybince. W czasach NRD nie została uznana za osobę prześladowaną przez reżim nazistowski. Berlińsko-brandenburska fundacja „Pomoc ofiarom nazistowskiej tyranii“ („Hilfe für Opfer der NS-Willkürherrschaft“) została powołana właśnie dla „zapomnianych ofiar narodowego socjalizmu“. W 1996 roku fundacja ta przyznała Hildegardzie dodatkową rentę w wysokości 200 marek miesięcznie. Po śmierci jej męża, rentę tę jej odebrano,[4] co ją bardzo rozgoryczyło.

Werner (1926–2015) pochodził z Toporowa (Topper, por. obóz nr 12). Wychował się w domu dróżnika w Güldendorf. Rano widział kolumny robotników przymusowych idących z obozów w Güldendorf do pracy, a wieczorem – tych samych robotników wracających do obozu (por. obozy nr 1-3). Ze względu na Hildegardę był blisko związany ze Świeckiem (por. obóz nr 4). Ucząc się zawodu w firmach Heinkel-Flugzeugwerke Berlin i Fliegerhorst Frankfurt (obecnie Słubice) pracował razem z robotnikami przymusowymi, mieszkającymi w barakach na terenie zakładu. Jako siedemnastolatek został powołany do wojska, został ciężko ranny we Włoszech i ledwo przeżył drugą wojnę światową. Poszkodowany w czasie wojny, budował samoloty dla NRD, wierząc w „lepsze“, antyfaszystowskie Niemcy.

Hildegard i Werner – podobnie jak wcale nie tak mało innych młodych Niemców, prawie całkowicie socjalizowanych w okresie narodowego socjalizmu – wyraźnie odczuwali rażącą niesprawiedliwość dotykającą spotykanych osobiście zagranicznych robotników przymusowych. Pamiętali i pamiętają to dokładnie i z wieloma szczegółami. To dzięki nim krąg dawnych niemieckich mieszkańców Świecka, którzy w większości do dziś zaręczają, że nic nie wiedzieli o „wychowawczym obozie pracy“, znajdującym się w sąsiedztwie, co roku, podczas spotkania w Świecku, składa wieniec pod pomnikiem upamiętniającym zmarłych więźniów tego obozu.

Großpolen

▶ In Großpolen fand keine vergleichbare politische Instrumentalisierung der Erinnerung hier behandelter Reichsautobahnarbeitslager wie in der DDR und in der Wojwodschaft Lubuskie statt. Entsprechend wurde auch keine große Gedenkanlage gebaut und die Erinnerungskultur gestaltete und gestaltet sich unauffälliger und vielfältiger.

An drei von 15 Lagerorten wurden zu volkspolnischen Zeiten offizielle Erinnerungszeichen aufgestellt, deren Inhalt zwar nicht immer stimmig ist, die aber sogar in zwei Fällen den jüdischen Hintergrund der Opfer, in Großpolen waren alle Autobahnlager Judenlager, und in einem Fall den Zusammenhang mit der Autobahn benennen.

Zu erwähnen sind darüber hinaus einige private Erinnerungsinitiativen. Dazu können wir auch das Museum für die Opfer des Nationalsozialismus Żabikowo mit seiner Dauerausstellung zur jüdischen Zwangsarbeit in den Reichsautobahnlagern zählen. Zwar ist es seit 1979 eine staatliche Institution, die dem Wojwodschaftsamt Poznań unterstellt ist, doch seine Entstehung und seine sich immer weiter entwickelnde Arbeit geht auf die Privatinitiative, die Forschungen und das persönliche Engagement von Dr. Anna Ziółkowska zurück. Ein besonders herauszuhebendes Beispiel für ein lokales Engagement in der Erinnerungsarbeit finden wir in Wąsowo, im Regionalforscher Mieczysław Janas, dem Zeitzeugen Bolesław Lisek und weiteren Mitstreitern mit ihrem in privater Initiative errichteten Denkmal für das Autobahnarbeitslager Hardt (Lager 26).

Bolesław Lisek und Mieczysław Janas, 2017 / Bolesław Lisek i Mieczysław Janas, 2017. Foto / zdj: Raphael Jung

Am Lager Deutschhöhe (Lager 23) bei Nowy Tomyśl-Przylek dient eine bauliche Hinterlassenschaft des Lagers als Gedenkort. Erinnert wird hier auch auf die jüdische Weise, mit abgelegten Fundsteinen.

Von Widerständen gegen Erinnerung berichtet Mieczysław Janas, der sich bereits seit seiner Schulzeit in den 1960ern mit dem Autobahnlager für Juden Hardt befasst. Nach den antisemitischen Ereignissen 1968 hätte man ihm geraten, sich besser mit dem eigenen polnischen Martyrium zu befassen, statt mit dem jüdisch polnischen. Matijevec und Kwiatkowski resümieren in Ihrer Untersu-

chung des Erinnerns in Krzesiny (vgl. Lager 37) gar, die Mehrheitsbevölkerung würde nichtjüdisches polnisches Leid emphatisch erinnern, während die lokalen Geschehnisse um jüdische Opfer ihnen nur eine anekdotische historische Randnotiz bedeuteten.[5]

Wielkopolska

▶ Na terenie Wielkopolski nie doszło do politycznej instrumentalizacji pamięci o omawianych tutaj autostradowych obozach pracy przymusowej porównywalnej do tej z NRD lub z terenu (obecnego) województwa lubuskiego. Dlatego nie zbudowano żadnych wielkich pomników, a kultura pamięci przybrała i przybiera przeróżne formy i mniej rzuca się w oczy.

W okresie PRL-u oficjalnie oznakowano trzy z piętnastu miejsc poobozowych. Treść napisów nie zawsze była spójna, ale w dwóch przypadkach wymieniono nawet żydowskie pochodzenie ofiar (na terenie Wielkopolski wszystkie obozy autostradowe były obozami dla Żydów), a w jednym przypadku wskazano na związek obozu z autostradą.

Należy natomiast wymienić inicjatywy prywatne. Muzeum Martyrologiczne w Żabikowie ze swoją wystawą stałą na temat żydowskich robotników przymusowych w obozach autostradowych jest co prawda od 1979 roku instytucją państwową, podporządkowaną Urzędowi Wojewódzkiemu w Poznaniu, ale jego powstanie i ciągły rozwój związane są z badaniami i osobistym zaangażowaniem dr Anny Ziółkowskiej.

Foto / Zdj.: Raphael Jung

Wyjątkowy przykład lokalnej inicjatywy upamiętniającej znajdziemy w Wąsowie, w osobach regionalnego badacza Mieczysława Janasa, świadka historii Bolesława Liska i innych pomocników, którzy wspólnie postawili pomnik upamiętniający obóz autostradowy Hardt (por. obóz nr 26). Przy obozie Deutschhöhe (por. obóz 23) koło Nowego Tomyśla-Przylek budowlane pozostałości obozu posłużyły jako miejsce pamięci. Pamięta się tutaj w odpowiadający żydowskiej tradycji sposób, kładąc kamyk.

Ale Mieczysław Janas, który już od czasów kiedy był uczniem w latach 60. XX wieku, zajmuje się obozem Hardt,

Muzeum Żabikowo. Foto / Zdj.: Raphael Jung

opowiada o oporze, z jakim się spotykał. Po antysemickiej kampanii w 1968 roku nauczyciele radzili mu, żeby lepiej zajmował się własnym polskim cierpieniem w okresie drugiej wojny światowej, a nie żydowskim. Matijevec i Kwiatkowski podsumowują swoje badania pamięci w Krzesinach stwierdzeniem, że większość społeczeństwa pamięta empatycznie o nieżydowskim polskim cierpieniu, podczas gdy lokalne wydarzenia związane z żydowskimi ofiarami są dla nich czymś w rodzaju historycznej ciekawostki.[5]

Ein Ausblick

▶ Die Erinnerung an NS-Zwangsarbeit unterliegt aktuell einer grundlegenden Veränderung. Die letzten Zeitzeugen gehen von uns. Es bleiben ihre Texte und sonstigen Zeugnisse, doch die Authenzität ihrer Präsenz und ihrer Erzählungen ist zunehmend selbst Erinnerung.

Um so wichtiger werden die originalen Orte der Verbrechen der Zwangsarbeit, vor allem die Lagerorte. Es gilt, sie als authentische Zeugen zum Sprechen zu bringen, um die Vorkommnisse zu veranschaulichen und nachhaltig zu vermitteln, und so die Erinnerung zu bewahren. Gedenksteine und Mahnzeichen sind hierfür nicht ausreichend. Sie vermitteln zu wenig Information und sind, oder werden, als Kind ihrer jeweiligen Zeit, oft selbst einer historischen Interpretation bedürftig.

Entlang der Autobahntrasse Frankfurt-Poznań bestanden mindestens 37 Zwangsarbeitslager für ganz unterschiedliche Gruppen von Häftlingen. Viele dieser bisher weitgehend unbekannten oder bereits völlig vergessenen Lager, an oft im Wald gelegenen Orten, sind in einem guten Erhaltungszustand, mit komplett erhaltenen Fundamenten und Kellern. Sie bieten sich für erkenntnisreiche archäologische Forschungen an, und für eine didaktische Aufbereitung. An Erinnerungsorten wie dem Reichsautobahnlager Lagower See sollte nicht einfach eine Tafel stehen, anstatt wie heute keiner. Jedes einzelne Fundament kann eine Beschreibung erhalten. Die Topographie und Geschichte bezeichnender Zwangsarbeitslager kann an diesem

und anderen Orten überdeutlich sichtbar und erfahrbar gemacht werden. Erarbeiten ließe sich das in einer Zusammenarbeit lokaler Aktivisten und externer Fachkräfte. Eine geeignete Form wären auch Audioguides zum Download für einzelne Lager entlang der Autobahn. Durch das Naturschutzgebiet der Łagówer Wälder könnte ein Lehrpfad entlang der Autobahnbau- und Zwangsarbeitsspuren verlaufen. In Świecko könnte ein kleines Freilichtmuseum entstehen, das sowohl die Geschichte des „Arbeitserziehungslager Oderblick“, als auch die der Erinnerung daran im Laufe der Epochen und anhand authentischer Spuren darstellt und vermittelt.

Przyszłość

▶ Pamięć o pracy przymusowej w III Rzeszy podlega obecnie głębokim przemianom. Opuszczają nas ostatni świadkowie historii. Pozostają teksty i inne świadectwa, ale autentyczność ich obecności i ich wspomnienia stają się również historią. Tym ważniejsze stają się historyczne miejca zbrodni pracy przymusowej, przede wszystkim miejsca poobozowe. Należy, jako autentycznym świadkom, dać możliwość opowiedzenia ich historii, aby unaocznić te wydarzenia, aby zachować pamięć. Kamienie pamięci i pomniki nie są wystarczające. Przekazują za mało informacji i są, lub będą, owocem danego okresu, wymagając często historycznej interpretacji.

Wzdłuż trasy autostrady z Frankfurtu nad Odrą do Poznania znajdowało się przynajmniej 37 obozów dla robotników przymusowych, którymi byli bardzo różni więźniowie. Wiele spośród tych dotąd słabo znanych lub już zupełnie zapomnianych obozów przy często położonych w lesie miejscowościach, jest w dobrym stanie, zachowały się fundamenty i piwnice.

Są miejscem nadającym się do przeprowadzenia badań archeologicznych, a jednocześnie przygotowania oferty dydaktycznej. W historycznych miejscach pamięci jak miejsce po autostradowym obozie pracy przy Jeziorze Łagowskim nie chodzi tylko o to, by postawić tablicę informacyjną, której tam obecnie nie ma. Każdy fundament może zostać opisany. Topografia i historia obozów pracy przymusowych może w tym lub w innych miejscach uczyniona zostać niezwykle namacalną. Można to zrobić we współpracy z lokalnymi aktywistami i zewnętrznymi ekspertami. Ciekawą formą byłyby przewodniki audio na temat poszczególnych obozów wzdłuż autostrady. Przez Łagowski Park Krajobrazowy mogłaby prowadzić ścieżka edukacyjna wzdłuż śladów budowy autostrady i pracy przymusowej. W Świecku można by urządzić małą instalację muzealną na świeżym powietrzu, która przy pomocy autentycznych śladów opowiadałaby zarówno historię „wychowawczego obozu pracy” jak również historię jego upamiętniania.

Foto / Zdj.: Raphael Jung

Anmerkungen / Przypisy

1 Arbeitskreis für evangelische Kinder- und Jugendarbeit im Kirchenkreis an Oder und Spree (Hg./red.): Zwangsarbeit in Frankfurt (Oder) 1940–1945, Frankfurt (Oder) 2009; Heimatverein Tzschetzschnow – Güldendorf e. V. (Hg./red.): Festschrift anlässlich der 775-Jahrfeier Güldendorf bis 1937 Tzschetzschnow, Frankfurt (Oder) 2005.

2 Regina Scheer: Der Umgang mit den Denkmälern. Eine Recherche in Brandenburg, Eggersdorf 2003.

3 Wolfgang Buwert (Hg./red.): Gefangene und Heimkehrer in Frankfurt (Oder). Studien, Potsdam 1998.

4 Auf Nachfrage des Verfassers bedauerte die Stiftung „Hilfe für Opfer der NS-Willkürherrschaft“ diesen Vorgang sehr. Aber sie seien an die Zuwendungen und Stiftungsbedingungen der Länder Berlin und Brandenburg gebunden, die nur eine Unterstützung bedürftiger NS-Verfolgter vorsehen. Nach der erforderlichen Neuberechnung ihres Einkommens nach dem Tod ihres Ehemannes überschritt Hildegard Musick die Bemessungsgrenze knapp. / Po zapytaniu przez autora tego opracowania Fundacja „Pomoc Ofiarom Reżimu Nazistowskiego” wyraziła głębokie ubolewanie z tego powodu. Jednakże działa ona na podstawie reguł opracowanych przez kraje związkowe Berlin i Brandenburgia, które przewidują pomoc jedynie dla ofiar znajdujących się w trudnej sytuacji materialnej. Po koniecznych nowych wyliczeniach po śmierci męża Hildegard nieznacznie przekroczyła granicę dochodów.

5 Danijel Matijevic, Jan Kwiatkowski: Krzesiny i Kreising – między pamiętaniem a pomijaniem. Polskie miasteczko wobec historii, pamięci i rywalizacji w cierpieniu, in/w: Zagłada Żydow. Studia i Materiały, Nr./nr 10, Teil/część 2, Warszawa 2014.

ANMERKUNGEN

1. Monatsnachweisung der vorhandenen Wohnlager und Unterkünfte im Bezirk der OBR (Oberste Bauleitung Reichsautobahn) Berlin vom 6.5.1942. Es ist die einzige auffindbare Liste dieser Art der OBR Berlin, die aber offensichtlich monatlich geführt wurden. Auffällig ist, dass es eine Spalte für „RAB-eigene Wohnlager" mit den genauen Angaben zur Belegung gibt, sowie zwei durchgängig leere Spalten für „Andere Wohnlager" und „Sonst. Unterkünfte". Es ist also anzunehmen, dass vor April 1942, während der intensiven Bauphase der Autobahn Frankfurt-Posen, die ORB Berlin weitere Barackenlager und sonstige Unterkünfte, z.B. auf Gutshöfen oder in Schulhäusern, wie sie in polnischen Quellen auch genannt werden, angemietet, und in der Phase der Einstellung der Bauarbeiten bereits wieder aufgegeben hatte.
2. Archiv des Internationalen Suchdienst des Roten Kreuz, ITS Bad Arolsen, Sygn. 1.1.0.6./82338762-82338777. Dieses Rundschreiben aus dem Reichssicherheitshauptamt behandelt die Einrichtung zentraler Verteillager für zivile sowjetische Zwangsarbeiter in den Landesarbeitsamtsbezirken und führt die einzelnen Standorte auf. Das Lager Booßen befand sich am Ort der heutigen Mülldeponie Seefichten in Frankfurt (Oder). Rechts der Einfahrt zur Mülldeponie erinnert ein Gedenkstein an seine Weiternutzung nach 1945 unter dem Namen Lager Gronenfelde für aus der Sowjetunion heimkehrende deutsche Kriegsgefangene vor ihrer Entlassung.
3. Brandenburgisches Landeshauptarchiv, Rep. 551X/1655.
4. ITS Archiv, Sygn. 1.1.0.7 / 87767928.
5. Kreisarchiv Seelow, Sign. 1.4-02 1859.
6. AP Zielona Góra, Bestand Magistrat Schwiebus, z.B. Signatur 1945/K152.
7. Wiktor Lemiesz: Miejsca Martyrologii na Ziemi Lubuskiej, Poznań 1969, S. 73-100.
8. Bericht von Wincenty Janowski, zit. nach Wiktor Lemiesz: O pracy niewolniczej na Ziemi Lubuskiej, Poznań 1962, S. 124 sowie Wiktor Lemiesz: Miejsca Martyrologii..., S. 81.
9. Ebd., S. 81f.
10. Bericht des ehemaligen Zwangsarbeiters Nikolai Liwkowski. Online unter: https://www.wsws.org/de/articles/2000/03/liwk-m01.html
11. Ebd.
12. Bericht des Häftlings Alfred Donath. Archiviert u.a. in der Gedenk- und Dokumentationsstätte Opfer politischer Gewaltherrschaft in Frankfurt (Oder), Collegienstr. 10.
13. Ebd.
14. Bericht des ehemaligen Zwangsarbeiters Nikolai Liwkowski, ebd.
15. Vgl.: Ralf Dahrendorf: Über Grenzen. Lebenserinnerungen, München 2002, sowie Eduard Grosse: Vom Traum zur Wirklichkeit der Freiheit: Vorgeschichte und Geschichte der Zeitschrift „Horizont" 1943-1948, Berlin 1996.
16. Eugeniusz Jakubaszek: Miejsca Pamięci w województwie zielonogórskim. Lubuskie Towarzystwo Kultury, Zielona Góra 1972, S. 124.
17. Główna Komisja Badania Zbrodni Hitlerowskich w Polsce (Hg.): Obozy hitlerowskie na ziemiach polskich 1939-1945, Warszawa 1979, S. 169.
18. Ebd., S. 441.
19. Eugeniusz Jakubaszek: Miejsca Pamięci..., S. 126.
20. Archiv des Jüdischen Historischen Instituts, Warszawa: 301/4936, Bl. 271f. Zitiert nach: Sascha Feuchert, Erwin Leibfried, Jörg Riecke (Hg.): Die Chronik des Ghettos Litzmannstadt, 1943, Göttingen 2007, Fn. 21, S. 677.
21. Sascha Feuchert u. a. (Hg.): Die Chronik..., S. 39 und Fn. 22, S. 677.
22. ITS Archiv, Sygn. 1.1.0.7/87767834.
23. Eugeniusz Jakubaszek: Miejsca Pamięci..., S. 117.
24. Główna Komisja Badania Zbrodni Hitlerowskich w Polsce (Hg.): Obozy hitlerowskie..., S. 111.
25. Persönliche Mitteilung des Neffen des Jungen an den Verfasser.
26. Sascha Feuchert u. a. (Hg.): Die Chronik..., 1941, S. 121. Vgl. auch: Wiktor Lemiesz: Miejsca Martyrologii na Ziemi Lubuskiej, Poznań 1969, S. 111ff.
27. Sascha Feuchert u. a. (Hg.): Die Chronik..., 1941, Fn. 28, April 1941, S. 384f.
28. Ebenda, Fn. 128, März 1941, S. 379.
29. Archiwum Żydowskiego Instytutu Historycznego, Warszawa: 301/4936, Bl. 271f. Zitiert nach: Sascha Feuchert u. a. (Hg.): Die Chronik..., 1943, Fn. 21, Februar 1943, S. 677.
30. Vgl: Bunkergruppe Starpel noch 30 Tage gehalten. In: Hanns-Ulrich Wein (Hg.): Wanderungen durch Südostbrandenburg an und jenseits der Oder-Neiße-Grenze. Jahrbuch 1997/98, Soltau 1997, S. 98-101.
31. Główna Komisja Badania Zbrodni Hitlerowskich w Polsce (Hg.): Obozy hitlerowskie..., S. 536 und Eugeniusz Jakubaszek: Miejsca Pamięci..., S. 175.
32. Główna Komisja Badania Zbrodni Hitlerowskich w Polsce (Hg.): Obozy hitlerowskie..., S. 120 und S. 520 und Eugeniusz Jakubaszek: Miejsca Pamięci..., S. 197f.
33. ITS Archiv, Sygn. 1.1.0.7/87768259.
34. Margarete Agid: Meine Lebenserinnerungen, 1998, o.O., unveröffentlicht.
35. Hans Solbrig am 23.12.1940 an den Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, Bundesarchiv R4601/990, Bl. 44-45.
36. Sławomir Milejski: Budowa Autostrady Frankfurt nad Odrą – Poznań na terenie powiatu świebodzińskiego w latach 1940-42. In: Grzegorz Urbanek (Hg.): Militarne Dziedzictwo Świebodzina i Okolic, Międzyrzecz i Świebodzin 2016.
37. ITS Archiv, Sygn. 1.1.0.7/87767944 und 1.1.0.7/87767945.
38. Angaben des Überlebenden Sczapse Suchecki, ITS Archiv, Sygn. 1.1.0.7/87767946.
39. Moniek Baumzecer: Ich versprach der Mutter heimzukehren. Mein Leben zwischen Radom und Paris, Ostbevern 2013, S. 23-27.
40. Andrzej Toczewski: Miejsca zbrodni hitlerowskich na terenie ziemi lubuskiej, Zielona Góra 2011, S. 9-10.
41. Główna Komisja Badania Zbrodni Hitlerowskich w Polsce (Hg.): Obozy hitlerowskie..., S. 528.
42. Zitat aus dem Bericht von Elhanan Sombek für das Institut Yad Vashem in Jerusalem, Sygn. 03/592.
43. Handschriftlicher Bericht von Elhanan Sombek aus den 1980er Jahren für das Museum für die Opfer des Nationalsozialismus. Quelle: Archiv des Museums für die Opfer des Nationalsozialismus in Żabikowo (Muzeum Martyrologicznego w Żabikowie).
44. Vgl. http://ozzip.pl/teksty/publicystyka/spoleczenstwo/item/1814-mieszkania-socjalne-w-poznaniu.
45. Danijel Matijevic, Jan Kwiatkowski: Krzesiny i Kreising – między pamiętaniem a pomijaniem. Polskie miasteczko wobec historii, pamięci i rywalizacji w cierpieniu, in: Zagłada Żydów. Studia i Materiały, Nr. 10, Teil 2, Warszawa 2014.
46. ITS Archiv, Sygn. 1.1.0.7/87768019.

1. Miesięczne raporty o istniejących obozach mieszkalnych i kwaterach w okręgu Generalnej Dyrekcji Budowy Autostrad Rzeszy Berlin, OBR Berlin (Monatsnachweisung der vorhandenen Wohnlager und Unterkünfte im Bezirk der OBR, Oberste Bauleitung Reichsautobahn, Berlin) z dnia 6.5.1942. Jest to jedyna znaleziona lista tego rodzaju, listy takie powstawały najprawdopodobniej co miesiąc. Znajduje się na niej rubryka „RAB-eigene Wohnlager" (obozy będące własnością RAB), w której są dane dotyczące ilości więźniów. Poza tym widnieją na niej puste rubryki „Andere Wohnlager" (inne obozy mieszkalne) i „Sonst. Unterkünfte" (pozostałe kwatery). Można zatem przyjąć, że przed kwietniem 1942 roku, podczas intensywnych prac budowlanych przy autostradzie z Frankfurtu nad Odrą do Poznania, ORB Berlin wynajmowało również inne baraki i kwatery, np. w dworach albo w budynkach szkolnych, o czym świadczą też polskie źródła. Natomiast w okresie kończenia prac budowlanych już nie korzystano z tych dodatkowych możliwości.
2. Archiwum Międzynarodowej Służby Poszukiwań Czerwonego Krzyża, ITS Bad Arolsen, sygn. 1.1.0.6./82338762-82338777. To pismo z Głównego Urzędu Bezpieczeństwa Rzeszy (Reichssicherheitshauptamt) omawia urządzenie centralnych obozów przeprowadzających rozsyłanie cywilnych sowieckich pracowników przymusowych w ramach poszczególnych okręgów urzędów pracy i wymienia poszczególne lokalizacje. Obóz Booßen znajdował się na terenie dzisiejszego wysypiska śmieci Seefichten we Frankfurcie nad Odrą. Kamień pamiątkowy znajduje się na prawo od wjazdu na teren wysypiska i przypomina o użytkowaniu tego obozu po 1945 roku jako obóz Gronenfelde dla wracających ze Związku Radzieckiego niemieckich żołnierzy przed ich zwolnieniem.
3. Brandenburgisches Landeshauptarchiv, Rep. 551X/1655.
4. Archiwum ITS, sygn. 1.1.0.7 / 87767928.
5. Kreisarchiv Seelow, sygn. 1.4-02 1859.
6. AP Zielona Góra, Akta miasta Świebodzin, np. sygn. 1945/K152.
7. Wiktor Lemiesz: Miejsca martyrologii na Ziemi Lubuskiej, Poznań 1969, s. 73-100.
8. Zeznania Wincentego Janowskiego, za: Wiktor Lemiesz, O pracy niewolniczej na Ziemi Lubuskiej, Poznań 1962, s. 124 oraz Wiktor Lemiesz, Miejsca martyrologii..., s. 81.
9. Tamże, s. 81 i n.
10. Sprawozdanie byłego pracownika przymusowego Nikolaia Liwkowskiego. Online: https://www.wsws.org/de/articles/2000/03/liwk-m01.html (10.01.2017).
11. Tamże.
12. Sprawozdanie więźnia Alfreda Donatha. M.in. w Archiwum Gedenk- und Dokumentationsstätte Opfer politischer Gewaltherrschaft we Frankfurcie nad Odrą, Collegienstr. 10.
13. Tamże.
14. Sprawozdanie byłego pracownika przymusowego Nikolaia Liwkowskiego.
15. Por.: Ralf Dahrendorf: Über Grenzen. Lebenserinnerungen, München 2002 oraz Eduard Grosse: Vom Traum zur Wirklichkeit der Freiheit: Vorgeschichte und Geschichte der Zeitschrift „Horizont" 1943-1948, Berlin 1996.
16. Eugeniusz Jakubaszek: Miejsca Pamięci w Województwie Zielonogórskim. Lubuskie Towarzystwo Kultury, Zielona Góra 1972, s. 124.
17. Główna Komisja Badania Zbrodni Hitlerowskich w Polsce (red.): Obozy hitlerowskie na ziemiach polskich 1939-1945. Warszawa 1979, s. 169.
18. Tamże, s. 441.
19. Eugeniusz Jakubaszek: Miejsca Pamięci..., s. 126.
20. Archiwum Żydowskiego Instytutu Historycznego, Warszawa: 301/4936, k. 271 n. Cyt. za: Sascha Peuchert, Erwin Leibfried, Jörg Riecke (red.): Die Chronik des Ghettos Litzmannstadt 1943, Göttingen 2007, przypis nr 21, s. 677
21. Sascha Peuchert i in. (red.): Die Chronik des Ghettos Litzmannstadt 1943, Göttingen 2007, s. 39 i przypis nr 22, s. 677.
22. Archiwum ITS, sygn. 1.1.0.7/87767834.
23. Eugeniusz Jakubaszek: Miejsca Pamięci..., s. 117.
24. Główna Komisja Badania Zbrodni Hitlerowskich w Polsce (red.): Obozy hitlerowskie..., s. 111.
25. Informacje uzyskane przez autora tekstu bezpośrednio od bratanka tego chłopca.
26. Julian Baranowski i in. (red.): Kronika getta łódzkiego Litzmannstadt Getto 1941-1944 t. 1, 1941, s. 167. Por. również: Wiktor Lemiesz: Miejsca Martyrologii na Ziemi Lubuskiej, Poznań 1969, s. 111 nn.
27. Julian Baranowski i in. (red.): Kronika getta..., t. 1, 1941, przypis nr 200 na ss. 166-167.
28. Tamże, przypis nr 128, marzec 1941, s. 379.
29. Archiwum Żydowskiego Instytutu Historycznego, Warszawa, sygn. 301/4936, s. 271. Cyt. za: Julian Baranowski i in. (red.): Kronika getta..., t. 3, 1943, przypis nr 32 na s. 38.
30. Por.: Bunkergruppe Starpel noch 30 Tage gehalten, w: Hanns-Ulrich Wein (red.): Wanderungen durch Südostbrandenburg an und jenseits der Oder-Neiße-Grenze. Rocznik 1997/98, Soltau 1997, s. 98-101.
31. Główna Komisja Badania Zbrodni Hitlerowskich w Polsce (red.): Obozy hitlerowskie ..., s. 536 oraz Eugeniusz Jakubaszek: Miejsca Pamięci..., s. 175.
32. Główna Komisja Badania Zbrodni Hitlerowskich w Polsce (red.): Obozy hitlerowskie..., s. 120 i 520 oraz Eugeniusz Jakubaszek: Miejsca Pamięci..., s. 197n.
33. Archiwum ITS, sygn. 1.1.0.7/87768259.
34. Margarete Agid: Meine Lebenserinnerungen, 1998, nieopublikowane wspomnienia.
35. Hans Solbrig 23.12.1940 do Generalnego Inspektora ds. niemieckich Dróg (Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen), Bundesarchiv R4601/990, k. 44-45.
36. Sławomir Milejski: Budowa Autostrady Frankfurt nad Odrą – Poznań na terenie powiatu świebodzińskiego w latach 1940-42, w: Grzegorz Urbanek (red.), Militarne Dziedzictwo Świebodzina i okolic, Międzyrzecz i Świebodzin 2016.
37. Archiwum ITS, sygn. 1.1.0.7/87767944 i 1.1.0.7/87767945.
38. Informacje pochodzą od ocalałego Sczapse Suchecki, Archiwum ITS, sygn. 1.1.0.7/87767946.
39. Moniek Baumzecer: Ich versprach der Mutter heimzukehren. Mein Leben zwischen Radom und Paris, Ostbevern 2013, s. 23-27.
40. Andrzej Toczewski: Miejsca zbrodni hitlerowskich na terenie ziemi lubuskiej, Zielona Góra 2011, s. 9-10.
41. Główna Komisja Badania Zbrodni Hitlerowskich w Polsce (red.): Obozy hitlerowskie..., s. 528.
42. Cytat z zeznań, których Elhanan Sombek udzielił Instytutowi Yad Vashem w Jerozolimie. Nr. Syg. 03/592.
43. Relacja spisana własnoręcznie w latach 80. XX wieku dla Muzeum Martyrologicznego w Żabikowie. Źródło: Archiwum Muzeum Martyrologicznego w Żabikowie.
44. Por. http://ozzip.pl/teksty/publicystyka/spoleczenstwo/item/1814-mieszkania-socjalne-w-poznaniu (10.01.2017).
45. Danijel Matijevic, Jan Kwiatkowski: Krzesiny i Kreising – między pamiętaniem a pomijaniem. Polskie miasteczko wobec historii, pamięci i rywalizacji w cierpieniu, w: Zagłada Żydów. Studia i Materiały, nr 10, część 2, Warszawa 2014.
46. Archiwum ITS, sygn. 1.1.0.7/87768019.

Institut für angewandte Geschichte
Gesellschaft und Wissenschaft im Dialog e.V.

Institut für angewandte Geschichte

Geschichte wird gemacht – im Hier und Jetzt. Wie Geschichte gestaltet, verhandelt und konstruiert wird, steht im Fokus der Arbeit am Institut für angewandte Geschichte. Der Verein vermittelt in mehrfacher Hinsicht: zwischen Wissenschaft und Zivilgesellschaft, zwischen unterschiedlichen Sprachen, Kulturen und Generationen, zwischen Theorie und Praxis. Dazu hat das Institut vielfältige Formate und Methoden der historisch-politischen Bildung in der deutsch-polnischen Grenzregion entwickelt: Von der Spurensuche am historischen Ort und in internationalen Gruppen über Projektseminare an der Europa-Universität Viadrina bis hin zum künstlerischen Umgang mit schwieriger Vergangenheit. Hervorgegangen aus einer studentischen Initiative realisiert der Verein seine Arbeit seit über fünfzehn Jahren über ehrenamtliches Engagement, projektbezogene Förderungen, Spenden, Mitgliedsbeiträgen sowie Fördermitgliedschaften.

Instytut historii stosowanej
Społeczeństwo i nauka w dialogu

Historia jest tworzona – tutaj i teraz. Sposoby powstawania, negocjowania i konstruowania historii znajdują się w centrum zainteresowania Instytutu historii stosowanej. Stowarzyszenie to pośredniczy przy tym na wielu płaszczyznach – pomiędzy nauką a społeczeństwem obywatelskim, pomiędzy różnymi językami, kulturami i pokoleniami, pomiędzy teorią a praktyką. W tym celu zostały wypracowane różnorakie formaty i metody kształcenia historyczno-politycznego na terenie pogranicza polsko-niemieckiego: od poszukiwania śladów w autentycznym miejscu wydarzeń historycznych i w grupach międzynarodowych, poprzez seminaria na Europejskim Uniwersytecie Viadrina, po artystyczny sposób obchodzenia się z trudną przeszłością.
Instytut historii stosowanej powstał jako inicjatywa studencja i przybrał postać stowarzyszenia, które od ponad 15 lat działa wolontariacko, dzięki dotacjom na poszczególne projekty, darowiznom i składkom członkowskim.

ausgezeichnet mit dem DIALOGPREIS 2011

Kontakt
Institut für angewandte Geschichte
– Gesellschaft und Wissenschaft im Dialog e.V.
c/o Europa-Universität Viadrina
Große Scharrnstraße 59
DE 15230 Frankfurt (Oder)
info@instytut.net
www.instytut.net

PROJEKTPARTNER / PARTNERZY PROJEKTU

Muzeum Martyrologiczne w Żabikowie.
Instytucja Kultury Samorządu Województwa Wielkopolskiego

Istniejące od 1979 roku Muzeum Martyrologiczne w Żabikowie usytuowane jest na terenie byłego niemieckiego więzienia policji bezpieczeństwa i obozu karno-wychowawczego. Sprawuje – na obszarze swego działania – statutową opiekę nad Miejscami Pamięci, którymi są tereny i obiekty byłych obozów i miejsc zagłady. Misją Muzeum jest zachowanie pamięci o ofiarach zbrodni niemieckich, dokonanych na terenie Wielkopolski, prowadzenie działalności wystawienniczej, naukowej, edukacyjnej oraz ochrona i konserwacja reliktów poobozowych. W sposób szczególny Muzeum dokumentuje historię obozu w Żabikowie oraz 144 obozów pracy przymusowej dla Żydów w Wielkopolsce. Muzeum współdziała z innymi muzeami, krajowymi i zagranicznymi ośrodkami naukowo-badawczymi oraz stowarzyszeniami mającymi podobne cele.

Museums für die Opfer des Nationalsozialismus in Żabikowo.
Kulturinstitut des Woiwodschaftsamtes Großpolen

Das Museum wurde 1979 auf dem Gelände des früheren deutschen Gefängnisses der Sicherheitspolizei sowie des Arbeitserziehungslagers eingerichtet. Es widmet sich, entsprechend seiner Satzung, den Erinnerungsorten früherer Lager und Vernichtungsstätten und sieht seine Aufgabe darin, die Erinnerung an die Opfer der deutschen Verbrechen auf dem Gebiet von Großpolen (Wielkopolska) nicht in Vergessenheit geraten zu lassen. Dazu sollen Ausstellungen, wissenschaftliche Projekte und Bildungsarbeit sowie der Schutz und die Konservierung von Lagerüberresten und Relikten beitragen. Einen Schwerpunkt in der Arbeit des Museums stellt die Geschichte des Sicherheitspolizeigefängnisses und Untersuchungshaftlagers in Żabikowo sowie die Geschichte der 144 Zwangsarbeiterlager für Juden in Großpolen dar. Das Museum kooperiert mit anderen Museen, mit Forschungseinrichtungen in Polen und im Ausland sowie mit Vereinen, die ähnliche Ziele verfolgen.

Kontakt:
Muzeum Martyrologiczne w Żabikowie
Dr. Anna Ziółkowska
ul. Niezłomnych 2
PL 62-030 Luboń
Tel.: 0048 61 8130 681, Fax: 0048 61 8103 411
muzeum@zabikowo.eu
www.zabikowo.eu

Per Audioguide durch die jüdische Stadtgeschichte

Die jüdische Geschichte in Mitteleuropa lässt sich visuell oft nur noch schwer erschließen. Die Landschaft jüdischen Glaubens und Lebens ist vielerorts zerstört, überbaut oder verblichen. Ohne Hinweise in Publikationen, Reiseführern, auf Gedenktafeln und geführten Ortsbegehungen bleiben uns die Orte von Synagogen und Friedhöfen, von Geschäften und Wohnungen ehemaliger jüdischer Bürger verborgen.
Am Institut für angewandte Geschichte haben Studierenden der Europa-Universität Viadrina gemeinsam mit lokalen Initiativen einen Audioguide durch die jüdische Stadtgeschichte von Frankfurt (Oder) erarbeitet. Zusammen mit einer deutsch-polnischen Broschüre über die in Frankfurt und Słubice verlegten Stolpersteine kann man sich nun selbst auf Spurensuche jüdischen Lebens in der Doppelstadt an der Oder begeben.

www.juedischesfrankfurtvirtuell.de

Żydowska historia miasta z przewodnikiem audio

Historię żydowską w Europie Środkowej często trudno przedstawić w sposób wizualny. Krajobraz wiary i życia żydowskiego w wielu miejscach został zniszczony, zabudowany lub wymarł. Bez wskazówek w książkach, w przewodnikach turystycznych, na pamiątkowych tablicach i podczas oprowadzania przez przewodnika, miejsca, w których znajdowały się synagogi i cmentarze, sklepy i mieszkania dawnych żydowskich mieszkańców pozostaną dla nas ukryte.
W stowarzyszeniu Instytut historii stosowanej studenci Europejskiego Uniwersytetu Viadrina opracowali wspólnie z inicjatywami lokalnymi przewodnik audio po żydowskiej historii miasta Franfkurtu nad Odrą. Razem z polsko-niemiecką broszurą na temat ułożonych we Frankfurcie i Słubicach kamieniach pamięci można udać się na poszukiwanie śladów życia żydowskiego w dwumieście nad Odrą.

www.juedischesfrankfurtvirtuell.de

JÜDISCHE GESCHICHTE VOR ORT
EIN VIRTUELLER STADTSPAZIERGANG
DURCH FRANKFURT (ODER) UND SŁUBICE

Ein Projekt des Instituts für angewandte Geschichte
– Gesellschaft und Wissenschaft im Dialog e.V.

Institut für angewandte Geschichte
Europa-Universität Viadrina Frankfurt (Oder)
Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend
VIELFALT TUT GUT.

Gefördert im Rahmen des Bundesprogramms „VIELFALT TUT GUT. Jugend für Vielfalt, Toleranz und Demokratie“