

Innere Bilder wird man nicht los

ERINNERUNG Helmuth Bauer widmet sein Buch den Zwangsarbeiterinnen des KZ-Außenlagers Genshagen

1100 Frauen arbeiteten einst zwangsweise für Daimler-Benz in Genshagen. Jetzt ist ein Buch über dieses dunkle Kapitel der Geschichte erschienen.

Von Judith Meisner

BERLIN | Es ist ein gespenstisches Bild: Zwei schick gekleidete Frauen stehen im Nebel und deuten mit Rosen auf graue, ehemalige KZ-Gebäude unter kahlen Bäumen – zwei Welten prallen aufeinander. Es ist das Titelfoto von Helmuth Bauers Werk „Innere Bilder wird man nicht los“, das er den 1100 Zwangsarbeiterinnen des KZ-Außenlagers Daimler-Benz Genshagen gewidmet hat. Das Buch wurde kürzlich während einer Benefizveranstaltung der Gedenkstätte Ravensbrück präsentiert – und zwar im voll besetzten Auditorium der Topographie des Terrors in Berlin-Kreuzberg.

Wolfgang Benz, Leiter des Zentrums für Antisemitismusforschung Berlin, nannte in seiner Moderation das Werk des Literaturwissenschaftlers Helmuth Bauer ein „Monument“. Und das ist es sogar in zweifacher Hinsicht. Zum einen aufgrund der zeitlichen Dimensionen: Der Autor forschte nicht weniger als 20 Jahre für seine Publikation. Vor allem aber ist das fast siebenhundert Seiten umfassende Buch ein Denkmal für 1100 Zwangsarbeiterinnen der Daimler-Benz-Motoren GmbH Genshagen.

Es war ein sogenannter Kriegsmusterbetrieb und sollte zum wichtigsten Werk der Luftwaffe werden. Schon 1935 war ein Kiefernwald bei Ludwigsfelde gesperrt und in Wanderführern mit Schraffur markiert, 25 Kilometer südlich des Berliner Anhalter

Bahnhofs und an der Bahnlinie Halle-Berlin gelegen. Es war der Standort der geplanten Motorenwerke.

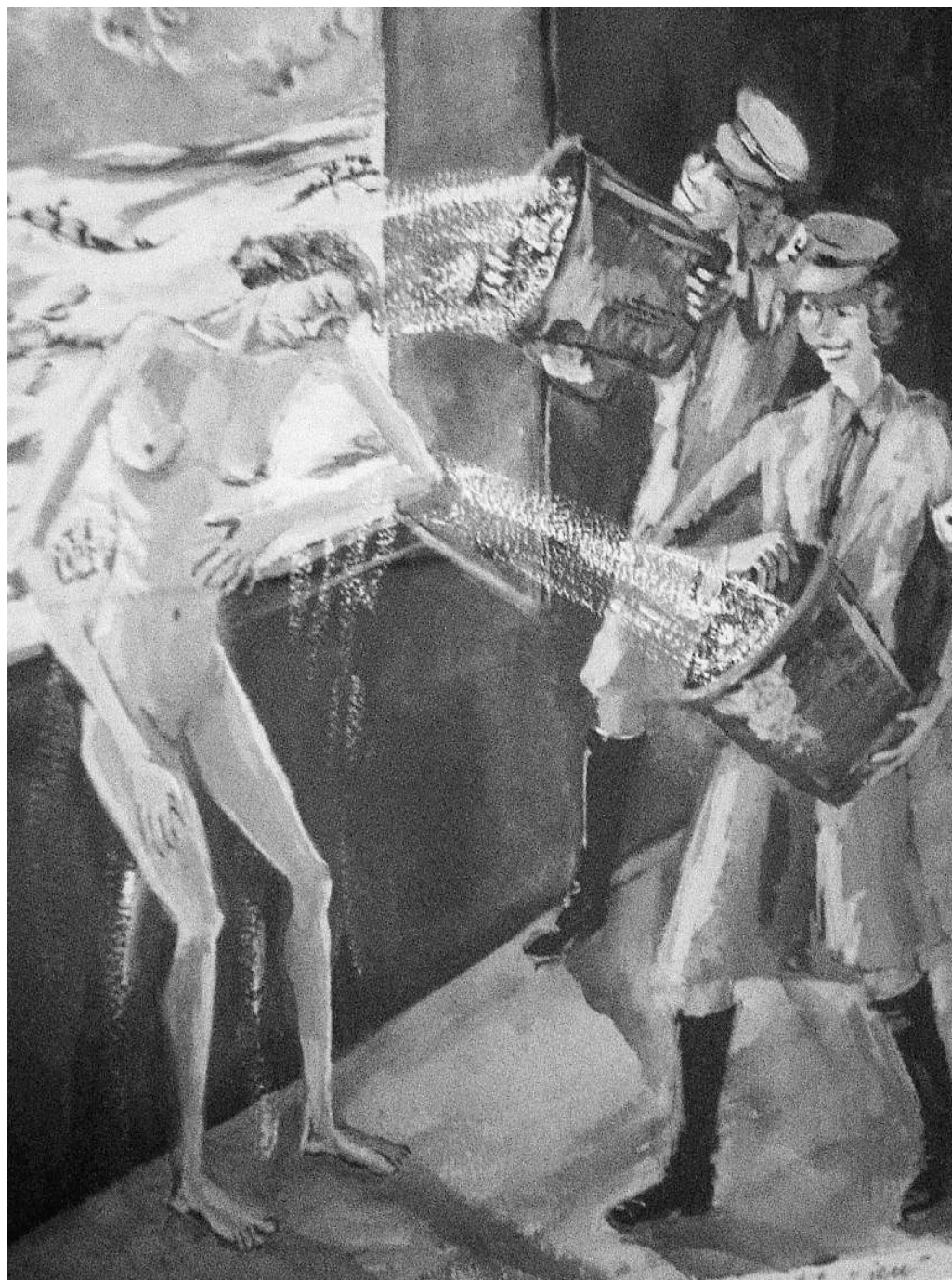
Von Anfang an gab es für den rasanten Werkaufbau zu wenig Arbeiter. Von 1942 an forderte Daimler immer wieder Tausende von russischen Zwangsarbeitern an. Nach einem Bombardement der Werkshallen 1944 wurde ein Teil der Produktion nach Süd-Deutschland verlegt, samt den Arbeitern. Diese sollten nun in Genshagen durch KZ-Häftlinge ersetzt werden. Das sogenannte „Menschenmaterial“ musste dafür allerdings erst in Osteuropa von der Wehrmacht, der Gestapo und der SS gefangen und überstellt werden.

Die 1100 Zwangsarbeiterinnen von Genshagen bekamen große Kreuze auf ihre Kleider genäht, der Stoff darunter war herausgeschnitten, so dass sie die Markierung nicht abtrennen konnten. Von Herbst 1944 an montierten sie Flugzeugmotoren für den Krieg in ihren Heimatländern in Osteuropa. Die Nazis zwangen die Frauen, dabei zu helfen, Tod und Verzweiflung über ihre eigenen Familien und Freunde zu bringen. Besonders würdigt Helmuth Bauer in seinem Werk die Künstlerin Edith Kiss, die nach ihrer Befreiung den Gemäldezyklus „Deportation“ malte. Mehrere Reproduktionen der eindringlichen Bilder waren während der Veranstaltung ausgestellt.

„Ich selbst halte das Buch erst seit gestern in den Händen“, sagte Helmuth Bauer – sichtlich bewegt – während der Veranstaltung. Die Auslieferung war vom Wintereinbruch verzögert worden. Auch eine der ehemaligen Zwangsarbeiterinnen war anwesend: Alicija Kubecka aus Warschau. Sie dankte in einer kurzen Rede dem Autor für

„Ich bin überzeugt, dass das Buch sehr notwendig ist“

Alicija Kubecka



„Un petit jeu“ (Ein kleines Spiel) nannte die Künstlerin Edith Kiss ihr Bild von den Misshandlungen im KZ.

seine Arbeit: „Ich bin überzeugt, dass das Buch sehr notwendig ist“, sagte sie abschließend.

Insa Eschebach, Leiterin der Gedenkstätte Ravensbrück, gab einen Überblick über die Veranstaltungen des vergangenen Jahres und wies auf die fortschreitenden Bauarbeiten des ehemaligen Kommandanturgebäudes hin. In ihm soll die komplette Hauptausstellung von 2012 an zu sehen sein. Schon seit März ist das Kapitel der Dauerausstellung „Das männliche SS-Personal“ in einem restaurierten sogenannten Führerhaus zu sehen.

Für die musikalische Untermalung der Benefizveranstaltung sorgte Sopranistin Maria Skiba. Sie sang Lieder, die im KZ Ravensbrück entstanden waren. Bettina Hartl begleitete sie auf dem Bandoneon. Tief bewegt summte Alicija Kubecka die alten Lieder ihrer traurigen Jugend mit. So

INTERVIEW

„Dafür bin ich dankbar“



Mit Alicija Kubecka (Foto), einer Überlebenden des Außenlagers Genshagen, sprach Judith Meisner.

MAZ: Wie kamen Sie damals nach Ravensbrück?

Alicija Kubecka: Nach meiner Verhaftung in Warschau kam ich zunächst nach Großrosen ins Männerlager, später dann nach Ravensbrück für einen Monat. Ich wurde

verlegt und musste in Genshagen Flugzeugmotoren reparieren. Schließlich begann dann der Todesmarsch 1945.

Wie fühlen Sie sich heute in Deutschland?

Kubecka: Ich komme oft hier her und spüre immer Freundlichkeit und Sympathie – dafür bin ich sehr dankbar!

Verraten Sie uns, wie alt Sie sind, Frau Kubecka?

Kubecka: Selbst vor Gericht würde ich über mein Alter lügen.

wie sie besuchten auch Emilia Lepianka und Stanislaw Kolodziejczyk Deutschland nach dem Zweiten Weltkrieg und kehrten an die Orte ihres Leidens zurück: Es sind die

beiden Frauen auf dem Titelbild, 1997 aufgenommen. Dass ihre erlittenen Qualen in diesem Buch eine öffentliche Würdigung erfahren würden, erlebten sie nicht mehr.

Züge blieben in Schneewehen stecken

ZEITUNG Berichte aus Trebbin und Umgebung

Von Peter Hennig

TREBBIN | Generalversammlung hielt der Allgemeine Landwirtschaftliche Verein Trebbin. Den Vorsitz hatte Karl Hagen über 138 Mitglieder, die ihre drei Mark Beitrag pro Jahr pünktlich gezahlt hatten. Der Verein bestand seit 9. Januar 1887. Als Jahreseinnahmen hatte der Verein 414 Mark verbucht, so der Schriftführer Wilhelm Jung.

Unübersichtlich: In Luckenwalde, Jüterbog und Trebbin lagen Pläne vor, die Chaussee, die diese drei Städte verband, über die gesamte Strecke zu verbreitern. Dabei sollten auch Bürgersteige bei schlechter Übersichtlichkeit zu einem angrenzenden Fußweg verlegt werden. Nun warteten die Kommunen – ganz wie heute – auf die Genehmigung der Regierung in Potsdam und auf die von dort kommenden finanziellen Beihilfen.

Ungeahnt: Turner aus Jüterbog stellten sich beim Stiftungsfest des MTV Trebbin in ungeahnter Stärke vor. Beim Schauturnen im Saal des Schützenhauses in Trebbin bewiesen die Athleten aus Jüterbog, dass ihr Verein aufgeholt hatte und auf gleichem Niveau stand wie die Turner der Gastgeber und die aus Luckenwalde.

Unerschrocken: Pferde waren damals noch zuverlässiger als die Bahn. In der letzten Adventswoche war die Stadt Trebbin von der Umwelt fast vollständig abgeschlossen. Nur einige Pferdeschlitzen aus Thyrow und Blankensee

sowie aus Christinendorf besuchten den letzten Wochenmarkt des Jahres. Der Personenzug nach Berlin war kurz vor dem Bahnhof Thyrow in einer riesigen Schneewehe stecken geblieben. Der Zug, der kurz vorher Trebbin passiert hatte, kam auch nicht bis Luckenwalde. Ihn ereilte kurz vor Woltersdorf das gleiche Schicksal. Die Fahrgäste wollten nicht im auskühlenden Zug bleiben. Sie stiegen aus und pilgerten über die Schwellen zurück nach Trebbin. Im Handumdrehen waren alle Quartiere für die Nacht ausverkauft. Eine Gruppe junger Männer aus Luckenwalde aber nahm den Quartiermangel gar nicht wahr, weil sie in einer Gast-

ANNO 1910
VOR 100 JAHREN

stätte die Winternacht zum Tage machen wollte. Als der Wirt die Polizeistunde durchsetzen wollte, verließ keiner der bezechten Luckenwalder das Lokal. Der Wirt forderte die Unterstützung der Gendarmen an. Diese kamen auch mit einer Streife von drei Mann. Einer der Luckenwalder, Sohn eines Volksschullehrers, behielt als einziger der trunkenen Meute einen klaren Kopf. Er wies auf die Notlage hin und erreichte, dass er mit seinen Kameraden die Nacht im geheizten Polizeirevier verbringen durfte. So schliefen dann alle in den – unverschlossenen – Arrestzellen. Keiner hatte Lust, die Nacht im Freien zu verbringen oder als Randalierer weggesperrt zu werden.



Verschneit

Mindestens 70 Jahre alt ist diese Aufnahme vom Jüterboger Rathaus. Die Treppe am Eckhaus auf der linken Seite

führte in die Gaststätte „Süße Ecke“. Sie brannte bei einer Siegesfeier der Roten Armee 1945 ab. FOTO: PRIVAT



Die ehemalige Zwangsarbeiterin Alicija Kubecka und Buchautor Helmuth Bauer. FOTOS: H.-P. THEURICH (3)

Die Sowjets rückten eine Lok raus

VERKEHR „Luckenwalder-Jüterboger Kleinbahn“ am 10. Dezember 1945 wieder unter Dampf

Von Hans-Jürgen Lehmann

LUCKENWALDER | Der Zweite Weltkrieg war vorbei. Die Wirtschaft war kaputt, die Not groß. Die Militäradministration war daran interessiert, alles wieder in Gang zu setzen. Transporte waren dabei äußerst wichtig. Die Kleinbahngleise waren noch nutzbar. Allerdings fehlten Lokomotiven.

Inzwischen hatten sich persönliche Kontakte zwischen deutschen und sowjetischen Funktionären entwickelt. Die wurden nun genutzt. Bekannt war auch, dass in Rehagen-Klausdorf noch Heeresfeldbahnausrüstungen vom deutschen Heer aus den Rückzugsgebieten lagerten. Die Sowjets gaben eine Heeresfeldbahnlokomotive für die

Kleinbahn gegen Bezahlung in Naturalien frei. Wagen waren noch einige da. Die Gleise wurden repariert und von stehen gebliebenen Fahrzeugen beräumt. Der Verkehr konnte wieder rollen.

Ab 10. Dezember 1945 dampfte es wieder auf den Gleisen der Kleinbahn, die hieß jetzt „Luckenwalder-Jüterboger Kleinbahn“ (LJK). Aber mit einer Lokomotive war nur ein Teilbetrieb möglich. So fuhr sie an einem Tag von Dahme nach Jüterbog und am nächsten Tag von Dahme nach Luckenwalde. In Dahme befanden sich die Lokschruppen und -anlagen. Allmählich kamen Wagen aus dem Heeresfeldbahnbestand Rehagen-Sperenberg dazu.

Das Transportaufkommen stieg sehr stark an. Die eine

Die Kleinbahn 1958 an der Jänickendorfer Chaussee. FOTO: PRIVAT

Lokomotive reichte nicht mehr, man mietete Baulokomotiven an. 1948 kamen noch zwei bauartgleiche Heeresfeldbahnlokomotiven aus Rehagen-Klausdorf. Die drei

Heeresfeldbahnloks bildeten ab jetzt das Rückgrat der Kleinbahn, die umbenannt wurde in „Luckenwalde-Jüterboger Eisenbahn“ (LJE), bis 1949 die Reichsbahn alles

übernahm. Bis dahin gehörte sie dem Land Brandenburg und war wichtig für die Versorgung der Bevölkerung mit landwirtschaftlichen Gütern.

Der Feldbahnhof, der aus der Militärbahnzeit stammte, wurde aufgegeben und die Strecke 1947 auf dem alten JLK-Planum wieder bis zum Schieferling in Luckenwalde an der Einmündung zum Treuenbrietzer Tor verlängert und mit Umfahrgleis und Ladegleis ausgebaut. So entstand der Bahnhof „Luckenwalde Süd“. Nun waren die Wege in die Stadt wieder kürzer. Die in der ersten Folge erwähnten Stützmauern am Finanzamt sind übrigens nicht mehr zu sehen.

Wer mit der Kleinbahn gegen 8.40 Uhr ankam brachte

nicht zum Ziel zu hasten. Punkt 15 Uhr fuhr sie erst zurück. Nur donnerstags gab es zweimal einen Pendelverkehr zwischen Dahme und Petkus. Nach Luckenwalde fuhr an dem Tag keine Kleinbahn.

Dieser Fahrplan änderte sich nicht mehr. Die Wirtschaft entwickelte sich, der „Flämingexpress“ hatte daran seinen Anteil. Gegen Ende der 1950er Jahre nahm der Verkehr auf den Straßen zu. Die Landwirte konnten ihre Güter jetzt mit eigenem Fuhrpark transportieren. Die Zuschüsse für den Bahnbetrieb stiegen in die Höhe.

Das Schienennetz hätte dringend überholt werden müssen. Doch die Deutsche Reichsbahn hatte an den hochdefizitären Schmalspurbahnen wenig Interesse.

Überall in Deutschland wurden Schmalspurbahnen stillgelegt.

Der „Flämingexpress“ fuhr im Personenverkehr sehr häufig nur noch Luft hin und her. 1962/1963 brachte ein strenger und schneereicher Winter den Eisenbahnbetrieb zum Erliegen. Da ein öffentlicher Nahverkehr mit Bussen bestand, wurde der Zugverkehr für Personen erst gar nicht mehr aufgenommen. Ein neuer Fahrplan war nicht mehr nötig. Zum 25. Mai 1963 wurde der Personenverkehr endgültig eingestellt. Der Güterverkehr rollte nur noch nach Bedarf. Durch das nun marode Gleisnetz gab es viele Langsamfahrstellen. Perspektiven für die Kleinbahn hatte niemand.

Fortsetzung folgt