



Heimatblätter

Den Lebenden zur Mahnung

Von den Opfern der 12. SS-Eisenbahnbaubrigade
und ihrem Ehrenmal auf dem Bad Kreuznacher Hauptfriedhof

von Rolf Schaller, Bad Kreuznach

Einleitung

Auf dem Bad Kreuznacher Hauptfriedhof sind fünf Denkmäler bzw. Ehrengräberfelder¹ zurückliegender Kriege zu finden: die Kriegsgräberstätte des Krieges 1870–1871, das Kriegsgräberfeld des Ersten Weltkriegs 1914–1918, der Ehrenfriedhof für die Bad Kreuznacher Bombenopfer des Zweiten Weltkriegs 1939–1945, das Französische Ehrengräberfeld für beide Weltkriege sowie das Ehrengräberfeld für die Opfer des Faschismus. Die gefallenen Soldaten des Zweiten Weltkriegs fanden ihre letzte Ruhe auf dem Ehrenfriedhof Lohrer Wald.

Das Ehrengräberfeld für die Opfer des Faschismus im Distrikt 85/88 stellt in mehrfacher Hinsicht eine Besonderheit dar. Im Gegensatz zu den anderen genannten Ehrenfeldern gibt es dort keine Gräber mit Grabsteinen, Kreuzen oder auch nur Namenstafeln. Das Areal vor dem Denkmal „Den Opfern des Krieges und des Faschismus“, wie es vollständig heißt, ist eine einfache Wiese und die meisten der 38 Opfer sind nicht einmal dort bestattet. Im Oktober 1948 wurden 14 der umgekommenen KZ-Häftlinge vom Jüdischen Friedhof Bretzenheim in den Distrikt 85 (rechts vor dem Ehrenmal) umgebettet. Das Feld 88 links ist nicht belegt. Die übrigen 24 Opfer fanden im gegenüberliegenden Distrikt 89 (dem Französischen Ehrengräberfeld) ihre letzte Ruhestätte.

Und noch eine Merkwürdigkeit

galt es zu klären: Das Denkmal findet weder in der Heimatliteratur (wie z.B. dem Nahelandkalender oder den Heimatblättern) noch der Denkmaltopographie der Bundesrepublik Deutschland (Band 5.1, Stadt Bad Kreuznach, 1987) auch nur eine Erwähnung.

Selbst in der Tagespresse (Öffentlicher Anzeiger und Allgemeine Zeitung) ist bis Anfang der 1970er Jahre kein einziger Artikel über die dortigen Gedenkveranstaltungen von Hugo Salzmann am Volkstrauertag zu finden. Berichtet wird seit 1953 lediglich von den viel besuchten Feierstunden auf dem Ehrenfriedhof Lohrerwald und (ab 1966) am Mahnmahl „Feld des Jammers“ in Bretzenheim. Zu verdanken ist das Ehrenmal dem Einsatz und der Hartnäckigkeit eines Mannes: Hugo Salzmann, Stadtrat, Gewerkschafter, Kommunist und selbst Opfer der Nazi-Diktatur.

Der Bau der „Strategischen Eisenbahnlinie“

Mit dem Bau der vorerst eingleisigen Rhein-Nahe-Eisenbahn von 1858 bis 1860 wurde auch die große Münsterer Eisenbahnbrücke, eine Eisengitterbrücke auf vier Steinpfeilern über die Nahe errichtet. Bereits um 1900, vierzehn Jahre vor Beginn des Ersten Weltkriegs, trieb das Kriegsministerium „für den Mobilmachungsfall gegen Frankreich“ den Bau der „Strategischen Bahnlinie“ von Frankfurt zum damals deutschen Metz über Mainz, Gau-Algesheim, Kreuznach, Münster am Stein und Odernheim voran.

Mit dem damit verbundenen viergleisigen Ausbau der Bahnstrecke zwischen dem Bahnhof Kreuznach und dem Bahnhof Bad Münster von 1902–1904 musste die Bad Münsterer Eisenbahnbrücke für die Aufnahme des dritten und vierten Gleises verbreitert werden.

Am 1. Juli 1898 lagen auch die Pläne für den Bau des neuen Bahnhofs an dem Gleisdreieck zwischen der Rhein-Nahe-Bahn und der strategischen Eisenbahnstrecke Gau-Algesheim – Kreuznach vor. Im Anschluss an den neuen Bahnhof wurde der achtgleisige, 1700 Meter lange Rangierbahnhof „für die Bedürfnisse des militärischen Aufmarsches“ errichtet. Die Gleise parallel zur Planiger Straße werden heute für die Bereitstellung von Personentriebwagen genutzt.

Kein Projekt sollte für die Stadt Bad Kreuznach und den heutigen Stadtteil Bad Münster am Stein-



Die viergleisige Eisenbahnbrücke in Bad Münster um 1910.

Foto: Sammlung Rolf Schaller



Ebernburg folgenreicher sein als der Bau der „Strategischen Eisenbahnlinie“. Die neue Bahnstrecke Frankfurt–Metz war unter anderem ursächlich für

- die zeitweilige Verlegung des Großen Hauptquartiers nach Kreuznach im Ersten Weltkrieg,
- die Stationierung des Armeekorps 1 zu Beginn des Zweiten Weltkriegs und vor allem
- die schweren Bombenangriffe der Alliierten auf die viergleisige Bahnstrecke nach Bad Münster und die dortige Eisenbahnbrücke zum Ende des Zweiten Weltkriegs. Die Fliegerangriffe hatten die weitgehende Zerstörung der beiden Städte im Bereich der Bahnstrecke zur Folge.

Der Kampf um die Brücke

1939, sechs Jahre nach der „Machtergreifung“, entfesselte Adolf Hitler den Zweiten Weltkrieg. Mit der Invasion der Alliierten in der Normandie im Juni 1944 verlagerte sich der Kriegsschauplatz nach Deutschland. Wegen des Mangels an Kraftfahrzeugen und insbesondere an Treibstoff musste der Nachschub für die deutschen Wehrmachtverbände an der näher rückenden Westfront überwiegend über die Schiene transportiert werden. In Bad Münster verließen drei Eisenbahnlinien den Bahnhof in westlicher Richtung:

1. die Rhein-Nahe-Bahn über Norheim, Kirn, Türkismühle, Neunkirchen nach Saarbrücken,
2. die „Strategische Eisenbahn“, die in Odernheim/Staudernheim auf die Glantalbahn traf und über Homburg nach Saarbrücken bzw. Landau führte und
3. die Alsenzbahn, die über Alsenz, Rockenhausen, Winnweiler und Hochspeyer ebenfalls Homburg erreichte.

Diese drei Bahnstrecken bildeten das Rückgrat der Militärtransporte der Deutschen Wehrmacht zum westlichen Kriegsschauplatz. Dadurch erhielt die viergleisige Eisenbahnbrücke in Bad Münster für die alliierte Kriegsführung höchste Bedeutung.

Bad Kreuznach und Bad Münster am Stein erlebten am 21. Juli 1944 einen ersten größeren Luftangriff durch einen Bomberverband der Alliierten. Die Schäden an den Gleisanlagen der Reichsbahn waren noch vergleichsweise gering. Am 8. Oktober 1944 wurde die Eisenbahnbrücke erstmals gezielt angegriffen. Die Reichsbahndirektion Mainz forderte für die Reparatur der Brücke „50 Kubikmeter Kant- und Rundhölzer“ an. Außerdem wurden die Stahlbauzüge „Mainz“ und „Linz“ aus Eller und die Bauzüge „Doermen“ und „Hanau“ aus Berlin nach Bad Münster am Stein beordert. Die Bauzüge waren auf dem oben beschriebenen „Rangierbahnhof“ an der Strategischen Eisenbahnstrecke Richtung Planig stationiert. Nach drei Wochen war die Bad Münsterer Eisenbahnbrücke wieder voll befahrbar. Den zweiten Angriff auf die gerade reparierte Brücke flog die US Air Force am 3. November 1944. Den Spezialisten der Reichsbahn gelang ein zweites Mal deren Instandsetzung.

Am zweiten Weihnachtsfeiertag, dem 26. Dezember 1944, folgte der dritte Bombenangriff auf die Eisenbahnbrücke und am 2. Januar 1945 gerieten Bad Kreuznach und Bad Münster erneut auf die Angriffslisten der 8. und 9. US Air Force. Für Bad Kreuznach meldete der Befehlshaber der Ordnungspolizei nach Berlin: „Stadtteil Altstadt

zum größten Teil vernichtet.“ Das Reichsbahnamt (Rba) Bad Kreuznach telegraphierte außerdem, sämtliche Gleisanlagen seien getroffen und das Empfangsgebäude zerstört. Kaum eine halbe Stunde später brach das Unheil auch über Bad Münster am Stein herein. Der Bahnhofsvorsteher von Bad Münster meldete lakonisch nach Mainz: „Die Brücke, die am 26. Dezember schon getroffen war, wurde nunmehr vollständig zusammengeschnitten. Instandsetzungsdauer unbestimmt. Keine Menschen zu Schaden gekommen.“²

Ab 1941 hatte die Reichsbahn auf ihren Bauzügen auch zwangsverpflichtete Arbeiter eingesetzt. Im Sterbebuch des Standesamts Bad Kreuznach finden sich zwei dieser Zwangsarbeiter, der Italiener Manfredo Sgarbi und der Ukrainer Michael Sczupak, „gestorben durch feindlichen Fliegerbeschuss am 15. Januar 1945 um 10:30 Uhr.“

Die Entwicklung des Russlandfeldzugs zu einem „Abnutzungskrieg“ mit dem Einsatz von über drei Millionen deutschen Soldaten hatte ab 1942 zu einem dramatischen Arbeitskräftemangel im Reich geführt. Die deutsche Kriegswirtschaft, Industrie und Landwirtschaft wären ohne das Heer von über acht Millionen Zwangsarbeitern zusammengebrochen.

In Bad Kreuznach wurden die Zwangsarbeiter des „Ostarbeiter-Lagers Heidenmauer bei der chemischen Fabrik Dr. Jacob“ in der Jacob'schen Chemiefabrik, bei den Seitz-Werken und anderen Betrieben eingesetzt. Die Zwangsarbeiter durften bei Fliegeralarm keine Schutzräume aufsuchen. Allein in der Zeitspanne von Januar 1945 bis zum Einrücken der Amerikaner in die Stadt Bad Kreuznach am 18. März 1945 sind im Sterbebuch des Kreuznacher Standesamts über zwanzig dieser Männer und Frauen mit dem Vermerk „gestorben bei feindlichen Fliegerangriffen“ eingetragen.

Die SS-Eisenbahnbaubrigaden

Ab Herbst 1942 setzten die Nationalsozialisten mobile KZ-Kommandos zu Bau- und Aufräumarbeiten sowie zur Bergung von Leichen in zerstörten deutschen Städten ein. Neben den fünf SS-Baubrigaden gab es ab 1944 auch acht SS-Eisenbahnbaubrigaden, die in Eisenbahnzügen untergebracht waren. Die Häftlinge wurden zur Schwerstarbeit bei der Instandsetzung von zerstörten Gleisanlagen und Eisenbahnbrücken eingesetzt. Auftraggeber für die SS-Eisenbahnbaubrigaden war die Reichsbahn. Die SS-Bau- und SS-Eisenbahnbaubrigaden unterstanden dem Amtsleiter der Arbeitsgruppe C im SS-Wirtschafts- und Verwaltungshauptamt (SS-WVHA), Hans Kammler, der die Aufstellung von mobilen Häftlingsarbeitskommandos auch angeregt hatte. Der Einsatz erfolgte in enger Abstimmung mit Rüstungsminister Albert Speer. Kammler delegierte die Leitung der Bau- und Eisenbahnbrigaden an Gerhard Weigel, der im Oktober 1944 zum Inspekteur sämtlicher SS-Baubrigaden ernannt wurde.

Ab Anfang Januar 1945 waren alle SS-Baubrigaden beziehungsweise SS-Eisenbahnbaubrigaden organisatorisch dem KZ Sachsenhausen angegliedert. Insgesamt wurden ca. 20000 Häftlinge zu diesen Arbeitseinsätzen gezwungen. Die Todesrate in den einzelnen SS-Baubrigaden war sehr unterschiedlich und betrug von einigen wenigen Menschen bis zu einem Drittel der Häftlingszahl.

Mit der Aufstellung der SS-Baubeziehungsweise SS-Eisenbahnbaubrigaden ab Herbst 1944 wurde das Konzentrationslager system nicht nur erheblich ausgeweitet, sondern KZ-Häftlinge erstmals auch massenhaft in aller Öffentlichkeit eingesetzt.

Die SS-Eisenbahnbaubrigaden hatten eine Stärke von jeweils ca. 500 Häftlingen. Daneben gehörten zu einer Brigade eine Gruppe von 50–60 meist älteren Eisenbahnarbeitern und die SS-Aufseher. Die Häftlinge fanden, ebenso wie Bahnarbeiter und das SS-Bewachungspersonal, Unterkunft in den aus bis zu 50 Waggons bestehenden Bauzügen. In den einzelnen Waggons befanden sich jeweils 24 bis 40 KZ-Häftlinge. Die Waggons für die Häftlinge waren im Gegensatz zu jenen des Wachpersonals bzw. der „Funktionshäftlinge“ nur spärlich beleuchtet und mäßig beheizt. Um die Bauzüge vor Luftangriffen zu schützen, wurden sie teilweise von Flakkommandos begleitet.³

Die sogenannten „Funktionshäftlinge“ hatten einen gewissen Sonderstatus. Zu ihnen gehörten in erster Linie die „Kapos“ (italienisch: „il capo“ für Anführer), die meist KZ-Insassen mit krimineller Vergangenheit waren. Sie waren für die Häftlinge verantwortlich und hatten die Anweisungen der SS-Schergen durchzusetzen. Zu den Funktionshäftlingen gehörten aber auch der Koch, das Küchenpersonal, Schneider, Schuhmacher usw.

Die KZ-Häftlinge mussten den damals gebräuchlichen gestreiften Sträflingsanzug tragen. Um den SS-Aufsehern die Aufsicht über die Häftlinge zu erleichtern, hatten die Nazis diverse Stoff-Kennzeichen ausgeklügelt. Anfangs waren die Kennzeichen in den einzelnen KZ noch unterschiedlich. Ab Ende der 1930er Jahre setzte sich aber nach und nach die Markierung mittels farbiger Stoffdreiecke (Winkel) durch. Auf dem Ärmel der Jacke war zuoberst die Häftlingsnummer aufgenäht. Darunter folgte das o.g. Stoffdreieck in verschiedenen Farben (siehe Abb. „Kennzeichentafel für Schutzhäftlinge“):

- Rot: „Politisch“ (politische Gegner, z.B. Sozialdemokraten, Kommunisten u.a.),
- Grün: „Berufsverbrecher“ (verurteilte Straftäter, auch Kleinkriminelle),
- Blau: „Emigrant“ (deutsche Staatsbürger, die nach der Machtübernahme der Nazis 1933 zunächst ihre Heimat verlassen hatten, dann aber zurückkehrten und deswegen unter Spionageverdacht standen),
- Lila: „Bibelforscher“ (Bezeichnung für „Zeugen Jehovas“, die sich aus religiösen Gründen weigerten, Mitglied in einer NS-Organisation zu werden oder Wehrdienst zu leisten),
- Rosa: „Homosexuell“,
- Schwarz: „Asozial“ (Obdachlose, Bettler),
- Braun: „Sinti und Roma“.

Ein P auf dem Stoffdreieck stand für „Pole“, ein T für „Tscheche“. Jüdische Häftlinge trugen unter dem farbigen Dreieck ein umgedrehtes gelbes Dreieck, sodass ein „Davidstern“ entstand. Ein Querbalken in der gleichen Farbe über dem Dreieck kennzeichnete „Rückfällige“. Ganz unten konnte noch ein roter Punkt für „Fluchtverdächtige“ folgen.⁴

Durch diese menschenverachtende Kennzeichnung wussten die SS-Aufseher allerdings auf einen Blick, mit wem sie es zu tun hatten.



Kennzeichen für Schutzhäftlinge in den Konz. Lagern

EXHIBIT "N"

Form und Farbe der Kennzeichen

	Politisch	Berufs- Verbrecher	Emigrant	Bibel- forscher	homo- sexuell	Asozial
Grund- farben						
Abzeichen für Rückfällige						
Häftlinge der Straf- kompanie						
Abzeichen für Juden						
Besondere Abzeichen	 Jüd. Rasse- schänder	 Rasse- schänderin	 Flucht- verdächtig	 Häftlings- nummer	 Beispiel	
	 Pole	 Tscheche	 ehemaliger Wehrmacht angehöriger	 Häftling Ia		

Kennzeichentafel für Schutzhäftlinge, ITS Bad Arolsen
Copy in conformity with the ITS archives



Die 12. SS-Eisenbahnbaubrigade an der Bad Münsterer Brücke

Die Nachschublinien für die letzte Offensive der Deutschen Wehrmacht im Westen sollten unter allen Umständen in Betrieb gehalten werden. Dies galt in unserer Gegend für den Bahnhof Lahnstein (in Niederlahnstein traf die Lahntalbahn, eine Teilstrecke der „Kanonenbahn“, auf die rechtsrheinische Strecke Frankfurt–Koblenz) und in besonderem Maße für die Bad Münsterer Eisenbahnbrücke. Die 12. SS-Eisenbahnbaubrigade verließ das KZ Sachsenhausen am 24. Dezember 1944 und war bis 18. Januar 1945 in Kamp(-Bornhofen) stationiert. Dort mussten die Häftlinge die Gleisanlagen des nahegelegenen, schwer getroffenen Eisenbahnknotenpunkts Lahnstein instandsetzen. Am 20. Januar 1945 traf die 12. SS-Eisenbahnbaubrigade in Bad Kreuznach ein. Abgestellt wurde der Zug auf einem Nebengleis des Güterbahnhofs im Brückes „an der Rotlay“.⁵

Kommandierender der 12. SS-Eisenbahnbaubrigade war SS-Hauptsturmführer Dr. Ing. Rudolf Götze. Götze hatte von 1941–1944 als Tiefbau-Ingenieur im Amt II des SS-Wirtschafts- und Verwaltungshauptamts (SS-WVHA) gearbeitet.

Fast sechs Wochen blieb der Bauzug mit den KZ-Häftlingen in Bad Kreuznach. An einen Wiederaufbau der Eisenbahnbrücke war nicht zu denken, aber wenigstens ein Gleis der Nahebrücke sollte wieder befahrbar gemacht werden. Ob einer oder mehrere der oben erwähnten Reichsbahn-Bau-

züge an der Reparatur beteiligt waren, lässt sich nicht mit Sicherheit sagen. Die Arbeiten mussten unter schwierigsten Bedingungen – es herrschten Temperaturen um minus 8 °C – ausgeführt werden. Den Gefangenen gelang es, zusammen mit Gleisbauarbeitern der Reichsbahn unter Verwendung von Trägern der zerstörten Fachwerkbrücke und herbeigeschafftem Bauholz über die fünf Felder der zerstörten Brücke erneut ein Eisenbahngleis zu verlegen. Doch auch diesem dritten provisorischen Wiederaufbauversuch mithilfe von KZ-Häftlingen war nur ein kurzer Erfolg beschieden. Die alliierte Luftaufklärung hatte die Bauarbeiten an der Brücke offenbar genau verfolgt. Am 21. Februar 1945 erschienen erneut amerikanische Jagdbomber und machten die vierwöchige Arbeit von 500 Häftlingen und ca. 50 Bahnarbeitern wieder zunichte. Trotz dieses schweren Rückschlags und der Zeitnot – die Amerikaner hatten zu diesem Zeitpunkt den Westwall längst durchbrochen – versuchte man weiterhin, wenigstens eine Gleisverbindung wieder herzustellen.

Akribisch hat SS-Hauptsturmführer Rudolf Götze vom 20. Januar bis zum 11. Februar 1945 insgesamt 27 Todesfälle beim Standesamt Bad Kreuznach beurkunden lassen. In den Einträgen heißt es: „Auf schriftliche Anzeige des Führers der 12. SS-[Eisenbahn]Baubrigade SS-Hauptsturmführer Dr. Götze, zur Zeit in Bad Kreuznach“. Danach brachen die täglichen Meldungen ab. Götze war zum Stab des Baukommandos der Reichsbahndirektion

Frankfurt versetzt worden. Am 25. Februar beurkundete Götzes Nachfolger, Hauptstabsführer Ernst August Wilhelm Räther, mit seiner einzigen und zugleich letzten Meldung noch den Tod des 28. Häftlings, des Franzosen Valentin Fite. Im Zeitraum vom 12. Februar bis Anfang März 1945 sind weitere zehn, namentlich nicht bekannte Häftlinge umgekommen. In die zeitliche Lücke bis Anfang März fällt der oben genannte Fliegerangriff der Amerikaner auf die Brücke vom 21. Februar, bei dem es leider auch zu Opfern unter den Häftlingen kam.

Insgesamt 38 Häftlinge fanden beim Brückenbau den Tod. Zwei Häftlinge (Leistner und Reinke) wurden angeblich „auf der Flucht erschossen“, zwei sind erfroren. Alle anderen Todesursachen, die der polnische Häftlingsarzt Trojanowski feststellen musste, deuten auf extreme Mangelernährung, unzureichende Unterbringung sowie mangelhafte Bekleidung hin. Die Häftlinge sind erfroren, verhungert oder an Folgeerkrankungen erbärmlich zu Grunde gegangen. Der Jüngste mit nicht einmal 22 Jahren war der Italiener Bergamaschi, die drei ältesten Häftlinge starben in ihrem 50. Lebensjahr. Ob die Todesursachen korrekt angegeben wurden, darf zumindest bei den Erschossenen bezweifelt werden. Die Opfer wurden auf dem jüdischen Friedhof von Bretzenheim an der B 41 verscharrt. Die ersten 21 Toten wurden noch in Einzelgräbern bestattet. Bei den übrigen 17 hat man sich die Mühe nicht mehr gemacht, sondern sie in Sammelgräbern abgelegt.

Lfd. Nr.	Sterbebuch Nr.	Name	Häftlings- Nr.	Nationalität	Geburt	Tod, Uhrzeit	Todesursache (tlw. gekürzt)
1	147	Marcel Bodart	101 899	Belgier	unbekannt	20.01.1945, 01:00	Lungenentzündung
2	233	Karl Leistner	50 036	Deutscher	24.01.1913	24.01.1945, 20:30	Auf der Flucht erschossen
3	234	Jean Maurine	121 636	Franzose	unbekannt	26.01.1945, 04:00	Erfrierung, Herzfehler
4	235	Erich L. C. von Hunolstein	121 624	Deutscher	18.12.1896	26.01.1945, 06:15	Herzmuskelschwäche
5	229	Boleslaw Jarmus	121 708	Pole	27.10.1903	26.01.1945, 11:00	Herzschlag
6	228	Louis Man	97 934	Franzose	unbekannt	26.01.1945, 16:30	Rippenfellentzündung
7	230	Josef Woronowitz	90 424	Pole	18.12.1901	27.01.1945, 08:30	Grippe
8	232	Sandor Natyja	118 557	Ungar	16.08.1900	27.01.1945, 09:20	Erfrierung, Herzschwäche
9	231	Pierre Dupree	101 400	Franzose	23.10.1921	27.01.1945, 10:45	Lungenentzündung
10	256	Alexander Humbert	97 023	Deutscher	21.08.1900	29.01.1945, 05:00	Asthma, Wassersucht
11	255	Pierre Tirel	118 957	Franzose	27.02.1905	29.01.1945, 24:00	Asthma, Herzschwäche
12	257	Günther Schulz	117 875	Deutscher	12.04.1902	30.01.1945, 02:00	Gehirnschlag
13	258	Dirk Cinjee	119 825	Holländer	03.02.1921	30.01.1945, 05:00	Lungenentzündung
14	254	Karl Linkohr	119 770	Deutscher	20.03.1904	30.01.1945, 22:00	Herzkrankheit, Wassersucht
15	268	Pieter van Schelven	99 984	Holländer	01.09.1895	31.01.1945, 12:00	Lungenentzündung
16	267	Petrus van Raaij	119 828	Holländer	25.09.1903	01.02.1945, 01:00	Lungenentzündung
17	269	Cornelius Kop	119 820	Holländer	22.07.1909	02.02.1945, 06:00	Rippenfellentzündung
18	279	Albert Jung	118 960	Franzose	13.10.1904	02.02.1945, 14:00	Herzschlag
19	280	Leon de Moor	105 178	Franzose	15.10.1904	03.02.1945, 05:00	Tuberkulose
20	297	Blasco Bergamaschi	74 639	Italiener	12.05.1923	07.02.1945, 03:00	Lungenentzündung
21	306	Otto Frohberg	121 584	Deutscher	27.10.1895	08.02.1945, 05:00	Rippenfellentzündung
22	324	Paul Reinke	34 148	Deutscher	05.02.1901	08.02.1945, 23:00	Auf der Flucht erschossen
23	323	Bernardus Tangke	119 802	Holländer	16.07.1915	09.02.1945, 08:00	Lungenentzündung
24	325	Henri Hoeben	121 676	Belgier	05.10.1895	09.02.1945, 09:00	Herzschlag
25	319	Gerrit Smak	119 833	Holländer	26.06.1918	10.02.1945, 09:30	Lungenentzündung
26	320	Wladislaw Zmorozynski	90 707	Pole	05.09.1908	10.02.1945, 12:30	Lungenentzündung
27	321	Peter Pladdet	119 818	Holländer	27.01.1912	11.02.1945, 05:00	Rippenfellentzündung
28	391	Valentin Fite	119 799	Franzose	14.02.1914	25.02.1945, 11:40	Lungenentzündung

Liste der namentlich bekanntesten 28 (von insgesamt 38) umgekommenen bzw. ermordeten Häftlinge der 12. SS-Eisenbahnbaubrigade beim Einsatz an der Bad Münsterer Eisenbahnbrücke vom 20. Januar bis Anfang März 1945. Sterbebuch Standesamt Bad Kreuznach.



Die völlig zerstörte Bad Münsterer Eisenbahnbrücke. In der Mitte sind noch die Überreste des von der 12. SS-Eisenbaubrigade errichteten Gleises zu erkennen.

Foto: Sammlung Rolf Schaller

Beim Abzug der SS-Eisenbahnbaubrigade Anfang März 1945 wurden 156 erkrankte und völlig erschöpfte Häftlinge ins KZ Buchenwald überstellt, ca. 100 andere Häftlinge kamen über Bad Arolsen nach Großen-Buseck. Über Alsfeld, Erfurt, Dresden, Pilsen und Linz erreichte der Zug am 4. Mai 1945 mit 214 Häftlingen das KZ Ebensee.

Am 13. März 1945 griff die Tactical Air Force (TAF) noch einmal die Stadt Bad Kreuznach und am Tag darauf Bad Münster an. In beiden Städten waren wieder die Bahnanlagen das Ziel und natürlich auch die Eisenbahnbrücke, „obwohl es nichts mehr zu zerstören gab.“ Nach dem sechsten und letzten Angriff auf die Brücke telegraphierte das Rba Bad Kreuznach nach Berlin: „Hauptgleise nach Gau-Algesheim und Bad Münster am Stein durch mehrere Bombentreffer zerstört. Fernsprechverbindungen unterbrochen. Brücke vor Bad Münster rest-

los zerstört. Widerlager auf der Kreuznacher Seite vollständig zusammengebrochen. Zwei Mittelpfeiler zur Hälfte zusammengestürzt. Sämtliche Gleise durch mehrere Bombentreichter umgepflügt.“ Am Ende des Krieges lag auch der Bahnhof Bad Münster am Stein in Schutt und Asche. Meterhoch standen die zerbombten Gleise in die Höhe. Zerschossene Eisenbahnwaggons bedeckten den Bahnkörper.⁶

Anmerkungen

¹ Das „Napoleon-Ehrenmal“ fällt nicht unter diese Kategorie, da mit ihm nicht etwa gefallene Soldaten, sondern die Mitglieder des damaligen Veteranen-Vereins der „unter Napoleon Gedienten“ geehrt werden sollten.

² Rolf Schaller: Brücken & Briggelcher, Kreuznacher Brückengeschichte(n).

³ Karola Fings: Krieg, Gesellschaft und KZ.

⁴ Christiane Weber: Kennzeichen für Schutzhäftlinge in den KZ.

⁵ Joachim Hennig: Rollendes KZ.

⁶ S. Anm. 2.

Teil 2 (Schluss) folgt in der Juli-Ausgabe 2023.

Die Bad Kreuznacher Heimatblätter erscheinen monatlich in Zusammenarbeit mit dem Verein für Heimatkunde für Stadt und Kreis Bad Kreuznach e.V. (v.i.S.d.P. Anja Weyer M.A. und Dr. Jörn Kobes M.A., Heimatwissenschaftliche Zentralbibliothek, Hospitalgasse 6, 55543 Bad Kreuznach, Tel. 0671/27571, E-Mail: hwzb@heimatkundeverein-kh.de).