

Gabriele Lotfi

Das Arbeitserziehungslager Flughafen Mülheim-Ruhr

Der Essen/Mülheimer Flugplatz ist in den letzten Jahren häufig in den lokalen Schlagzeilen gewesen. Es wurden heftige Diskussionen um seine Schließung wegen Fluglärm-belästigung der Anwohner geführt. Viele kennen ihn auch als Heimat-hafen der Segelflugschule und des Klein-Luftschiffes Blimp, das seine Werberunden über den Ruhrge-bietsstädten zieht. Den wenigsten ist dagegen bekannt, daß der Es-sen/Mülheimer Flughafen vor nun mehr als 50 Jahren durch schwerste Zwangsarbeit von ausländischen und deutschen Häftlingen der nationalsozialistischen Gestapo seine heute noch sichtbare Gestaltung erhalten hat.

Zu Beginn des Zweiten Welt-kriegs war der Flugverkehr in Es-sen/Mülheim eingestellt worden. Der kleine kreisrunde Zivilflugplatz aus dem Jahre 1925 sollte ausge-baut und mit modernen Start- und Landebahnen versehen werden, da-mit der Flughafen für militärische Zwecke genutzt werden konnte. Dazu suchte man dringend Ar-beitskräfte. Dies war jedoch infolge des damaligen großen Arbeiter-mangels, der seit Kriegsbeginn durch die Einberufungen zur Wehrmacht noch verschärft wor-den war, nicht leicht zu bewerkstel-ligen. In dieser Situation traten Vertreter der Essen/Mülheimer Flughafengesellschaft in Verhand-lungen mit der Gestapo.

Der Inspekteur der rheinisch-westfälischen Gestapo suchte da-mals Partner für die Einrichtung von Polizeihaftlagern, die zur ab-schreckenden Züchtigung von Ar-

beitern gedacht waren, die dem "Gebot der nationalen Arbeitsdis-ziplin" nur nachlässig folgten, in-dem sie in ihren Betrieben häufig unentschuldigt fehlten, krankfeier-ten oder ihren Arbeitsplatz ohne die erforderliche Erlaubnis des zu-ständigen Arbeitsamtes aufgaben. Für die Bekämpfung all dieser "Ar-beitsdelikte" hatten sich spätestens seit Kriegsbeginn die Beamten der Staatspolizeistellen zuständig er-klärt.

Im Zuge der forcierten Kriegs-wirtschaft waren die Rüstungsun-ternehmen auf jeden Beschäftigten angewiesen, um die mit dem Regi-me vereinbarten Produktionsstei-gerungen erfüllen zu können. Die individuelle Resistenz der deut-schen Arbeiter gegen die ständig steigenden Arbeitsbelastungen er-reichte jedoch zu Beginn des Krie-ges eine Höhe, die weder Unterneh-mensführungen noch Militär-vertreter und Arbeitsbehörden hin-nehmen wollten. So hatte die Dort-munder Gestapo bereits im August 1940 das erste polizeiliche "Arbeits- und Erziehungslager" bei Lüden-scheid errichtet. Im April 1941 folgte die Gestapo Münster mit der Gründung eines "Arbeitserzie-hungslagers" in Recklinghausen.

Zur gleichen Zeit hielten die na-tionalsozialistischen Sicherheitsor-gane aber die Einrichtung eines weiteren Lagers zur abschrecken-den Bestrafung der in wachsenden Zahlen aus dem zwangsweisen "Ar-beitseinsatz" in ihre besetzte Hei-mat flüchtenden Niederländer, Belgier und Franzosen für erforder-lich. Der Essen/Mülheimer Flug-

hafen bot sich wegen seines militä-risch begründeten Arbeitskräftebe-darfs als geeigneter Lagerstandort an, da die Polizei die meisten "Westarbeiter" an der holländi-schen Grenze aufgriff und von dort leicht zum Flughafen transportie-ren konnte.

Im Juni 1941 wurde das Es-sen/Mülheimer Arbeitserziehungs-lager für etwa 500 Gefangene in leerstehenden Holzbaracken am westlichen Rand des Flugplatzes in der Nähe der Brunshofstraße, nicht weit von der Flughafensiedlung, eröffnet. Es war von einem hohen Stacheldrahtzaun umgeben, an dem nach Aussagen ehemaliger Häftlinge ein Wachturm stand. Zur Brunshofstraße hin war das Lager durch eine Hecke vor dem unmittelbaren Einblick abgeschirmt. Außerdem befanden sich im Lager noch ein gemauertes Verwaltungs-gebäude und ein Betonbau mit Duschen.

Die Führung und Verwaltung des Arbeitserziehungslagers (AEL) übernahmen zwei Kriminalbeamte der Kölner Gestapo. Das Essener Polizeipräsidium stellte zur Bewa-chung 26 Schutzpolizisten ab. Un-ter diesen Wachtmeistern befanden sich nur drei Angehörige der akti-ven Polizei, die anderen waren Polizeireservisten. Sie waren erst im Laufe des Krieges zur Polizei eingezogen worden, stammten meist aus dem Mittelstand und wa-ren in ihren zivilen Berufen selb-ständige Handwerker und kleine Gewerbetreibende gewesen. Die Wachmannschaften waren mit den Dienstanzügen der Schutzpolizei

Abschrift

Der Reichstreuhand der Arbeit
für das Wirtschaftsgebiet
Westfalen-Niederrhein

Essen, den 26. Oktober 1943
Adolf-Hitler-Str. 35
Fernruf: 21154

Aktenzeichen: II 11066/43

An die
Staatspolizei(leit)stelle
K r e f e l d

Betrifft: Überführung in ein Arbeitserziehungslager.

Unter Bezugnahme auf den Erlaß des Reichssicherheitshauptamtes vom ... 6. 1940 und Erlaß des Insp.d.Sipo und des SD. vom 5. 7. 1940 beantrage ich gegen das am in Homberg geborene Gefolgschaftsmitglied ..., wohnhaft in Homberg, beschäftigt bei der Firma, die Überführung in ein Arbeitserziehungslager, da nach dem Verhalten des Beschuldigten angenommen werden muß, daß alle bisherigen Maßnahmen erfolglos geblieben sind und es sich um einen hartnäckigen Bummelanten handelt, bei dem mit aller Schärfe vorgegangen werden muß.

Als Beweismittel füge ich meine Handakten mit der Bitte um Rückgabe bei.

Über das Veranlaßte bitte ich mich zu unterrichten.

Im Auftrag:

gez. Unterschrift

bekleidet und trugen den Stahlhelm. Bewaffnet waren sie mit der eigenen Dienstpistole und dem Seitengewehr. Beim Postdienst trugen die Männer zusätzlich ein Gewehr im Anschlag.

Nur die rheinisch-westfälischen Staatspolizeistellen durften Häftlinge ins AEL Flughafen einweisen. Als Haftdauer waren sechs Wochen vorgesehen, es gab jedoch im weiteren Verlauf des Krieges zahlreiche Gefangene, die wesentlich länger im Lager inhaftiert blieben. Grundsätzlich sollte die Haft in den Arbeitserziehungslagern aber zeitlich begrenzt sein und sich in dieser Hinsicht von den Konzentrationslagern unterscheiden.

Die überwiegende Mehrheit der Gefangenen auf dem Flughafen waren junge Ausländer aus den Niederlanden, Frankreich und Belgien. Aber auch Deutsche, Polen, Jugoslawen und Ukrainer waren im Lager inhaftiert. Die meisten der Ausländer waren gegen ihren Willen für den "Arbeitseinsatz" nach Deutschland zwangsrekrutiert worden und hatten sich aus den unterschiedlichsten Gründen wieder auf den Weg nach Hause zu ihren Familien gemacht. Für die Nationalsozialisten waren sie "Arbeitsvertragsbrüchige", die von der Gestapo verfolgt wurden. Im Lager waren sie von den deutschen AEL-Gefangenen durch Stacheldraht getrennt untergebracht. Ein Kontakt zwischen Deutschen und Ausländern sollte verhindert werden.

Die Deutschen wurden gegenüber den ausländischen Häftlingen etwas besser behandelt, sie bekamen ein nahrhafteres Essen und wurden nach ihrer Haftzeit meist vom Lager aus entlassen, mit der Auflage, sich unverzüglich wieder zur Arbeitsaufnahme zu melden.

Die Ausländer wurden dagegen als Gefangene auf einer oft monatelangen Odyssee durch verschiedene Polizeigefängnisse zu ihren alten Arbeitsstellen zurückgeschafft. In der Anfangszeit erhielten deutsche AEL-Häftlinge am Tag ihrer Entlassung noch den niedrigen Tariflohn für ungelernete Arbeiter ohne jede Zuschläge ausgezahlt, wovon die Haftkosten abgezogen wurden.

Die Haftbedingungen im AEL Flughafen waren von Anfang an überaus schwer. Die "Arbeitserziehung" bestand vor allem in entmenslichter Zucht und völliger Erniedrigung der Gefangenen. Die "Erziehungsarbeiter" sollten "vollkommen kaserniert und in ihrer Freizügigkeit vollkommen eingengt" werden, während sie eine tägliche Arbeitszeit von 12 Stunden abzuleisten hatten. "Erziehungsziel" war, "renitente Elemente" entweder zur "Vernunft" zu bringen oder sie "endgültig in ein Konzentrationslager" zu überführen. Das bedeutete, daß es die Aufgabe der Arbeitserziehungslager war, die Eingelieferten psychisch und physisch zu brechen, um sie in diesem Zustand zur allgemeinen Abschreckung an ihre alten Arbeitsplätze in den Betrieben zurückzuführen.

Bei ihrer Ankunft im AEL wurden den Gefangenen ihre Kleidung, ihr Gepäck und alle persönlichen Sachen abgenommen. Sie mußten sich nackt auf dem Appellplatz in der Mitte der Baracken aufstellen und wurden von einem niedergelassenen Mülheimer Arzt, der als Lagerarzt verpflichtet worden war, in Augenschein genommen. Kapos schoren den Häftlingen die Köpfe und sämtliches Körperhaar. Danach erhielt jeder Gefangene eine

Gamelle (Essensnapf), eine Decke und meist graue Arbeitskleidung, ohne daß auf die unterschiedlichen Maße geachtet wurde. Im Winter wurden Holzschuhe ausgegeben, im Sommer mußten viele Häftlinge barfuß arbeiten.

Der Arbeitstag der AEL-Gefangenen begann am frühen Morgen. Nachdem sie unter Schlägen an den Wasserhähnen im Waschraum vorbeigetrieben worden waren und zwei Scheiben dünn mit Marmelade oder Leberwurst bestrichenen Brot und Ersatzkaffee bekommen hatten, mußte wieder Appell gestanden werden. Die Wachtmeister zählten die Gefangenen mehrmals und teilten sie in verschiedene Arbeitskommandos von jeweils 30 bis 40 Mann ein. Die meisten Arbeitskommandos waren außerhalb des Lagers auf dem Flughafengelände mit Tiefbauarbeiten und Erdbewegungen beschäftigt. Entwässerungsrohre mußten in den felsigen Boden verlegt, die erweiterte Fläche auf das Niveau des Flugplatzes eingeebnet oder angehoben werden, Böschungen aufgeschüttet, Erde und Gestein in Feldbahnloren verladen werden.

Bei der Arbeit wurden die Häftlinge von den Vorarbeitern deutscher Firmen beaufsichtigt, die die Flughafengesellschaft beauftragt hatte. Auch sie beschimpften die Häftlinge ständig und trieben sie durch Stockschläge zu schnellerer Arbeit an, während die Wachtmeister in einiger Entfernung auf ihren Posten standen. Mittags gab es für die Gefangenen eine dünne Gemüsesuppe mit Kartoffelschalen und wenigen Karotten und Zwiebeln, die sie entweder an der Arbeitsstelle oder im Lager einnahmen.

Nach nächtlichen Bombenangriffen auf Essen oder Mülheim schickte das Arbeitserziehungslager auf

Abschrift

Staatspolizeistelle Köln
Arbeitserziehungslager
FLUGHAFEN
Mülheim - Ruhr

Mülheim/Ruhr, den 22. 8. 1944

Erklärung.

Ich, der Arbeitserziehungshäftling ...

geb. in Homberg

wohnhaft Homberg StraßeNr.

erkläre hiermit folgendes:

1. Ich werde mich gegen den nationalsozialistischen Staat oder seine Einrichtung weder in Rede noch in Schrift wenden.
2. Ich habe mir im Arbeitserziehungslager in Essen-Mülheim-Ruhr weder eine Krankheit zugezogen noch einen Unfall erlitten.
3. Ersatzansprüche kann und werde ich nicht stellen.
4. Mir ist aufgegeben worden, mich nach Entlassung aus dem Lager sofort aus der Nähe des Lagers zu entfernen und mich innerhalb 48 Stunden bei der Staatspolizeistelle, bei dem Landrat, bei der Ortspolizeibehörde in Duisburg zum Zwecke der Arbeitsvermittlung zu melden.
5. Mir ist eröffnet worden, daß ich mit weiteren scharfen staatspolizeilichen Maßnahmen, eventuell mit der Unterbringung in ein KL. zu rechnen habe, falls ich noch einmal in dieser Hinsicht in Erscheinung treten sollte oder gegen die unter Punkt 4 aufgebene Auflage verstoßen sollte.
6. Die mir bei der Festnahme abgenommenen Gegenstände habe ich zurückerhalten.
7. Ein Zwang ist bei der Abgabe dieser Erklärung nicht auf mich ausgeübt worden.

Mülheim-Ruhr, den 22. 8. 1944

gez. Unterschrift

Führung: genügend

Strafen: keine

gez. Unterschrift
Lagerleiter

Anforderung der Stadtverwaltungen einige Arbeitskommandos zu Aufräumarbeiten in die Städte. Dort wurden die Häftlinge teilweise von beurlaubten, kriegsverletzten deutschen Soldaten bewacht, die sich menschlicher gegenüber den Gefangenen zeigten und es auch zuließen, daß ihnen die Zivilbevölkerung Brot zusteckte. Sonntags holten häufig Essener und Mülheimer Bauern AEL-Gefangene zu Feldarbeiten vom Lager ab. Auch bei diesen Arbeitseinsätzen erhielten die Häftlinge meist etwas mehr Essen. Insgesamt war ihre Verpflegung jedoch so unzureichend und minderwertig, daß die Männer während ihrer Haft hungerten und am Ende völlig abgemagert waren.

Wenn die Häftlinge abends todmüde und erschöpft ins Lager zurückkehrten, mußten sie wieder stundenlang Appell stehen und wurden erneut gezählt, bevor sie bestenfalls zwei Scheiben Brot als Abendessen erhielten. Anschließend blieben sie in den stickigen Baracken eingeschlossen, deren kleine Fenster von außen zugeschraubt und mit Stacheldraht versehen waren. Als Schlafstätten dienten ihnen Strohsäcke. Im Winter litten die Gefangenen sehr unter der Kälte, denn der kleine Ofen in den Baracken wurde nicht ausreichend geheizt. Auch die ausgegebene dünne Häftlingskleidung schützte nicht vor widriger Witterung.

Die hygienischen Verhältnisse im AEL waren fürchterlich. Die Männer hatten während ihrer gesamten Haft nie Gelegenheit, sich richtig zu waschen. Es gab nur kaltes Wasser im Lager. Morgens erreichten nur die Kräftigsten die wenigen

Wasserhähne, um sich das Gesicht zu befeuchten. Und wenn die Häftlinge Samstag abends durch den Duschaum getrieben wurden, reichte die Zeit nicht, um sich ordentlich zu reinigen. Es wurde nur wenig Sandseife ausgegeben und ein Rasierblättchen ohne Halter an mehrere Männer. Handtücher gab es ebensowenig wie Toilettenpapier. Für die Bedürfnisse der Gefangenen war ein Holzbalken außerhalb der Baracken vorgesehen. Nachts mußte in der Baracke in eine Kübeltonne uriniert werden.

Angesichts dieser Verhältnisse und der ständig wechselnden Häftlinge im Lager blieb es nicht lange aus, daß die Baracken vollkommen verlaust waren. Im Oktober 1943 brach das von Kleiderläusen übertragene Fleckfieber im Flughafenlager aus, an dem bis Ende November 36 Häftlinge starben. Es mußte bis Januar 1944 eine Quarantäne über das Lager verhängt werden. Trotz der Kritik des Mülheimer Amtsarztes an den verschmutzten Häftlingsquartieren änderte sich im AEL nichts. Nur die Entlausungsmaßnahmen wurden verschärft. Von Anfang 1942 bis zur Auflösung und Zerstörung des AEL im März 1945 starben insgesamt mindestens 130 Menschen infolge der unmenschlichen Haftbedingungen. Fast die Hälfte der Toten waren Niederländer. Auch bei dem verheerenden Luftangriff auf den Flughafen am Heiligen Abend 1944 blieb das AEL nicht verschont. Der Hochbunker der Flughafen­siedlung, den die Häftlinge nicht benutzen durften, erhielt einen Volltreffer. Das Lager wurde teilweise zerstört, vier Gefangene kamen durch die Bomben ums Leben.

Es läßt sich heute nicht mehr nachprüfen, wieviele Menschen auf dem Flughafen tatsächlich zu Tode geprügelt wurden. Prügel mit Knüppeln, Peitschen oder stacheligen Zweigen war jedenfalls neben dem "Lagersport" eine übliche Strafe für die völlig entkräfteten, hungernden Männer. Auch Essensentzug für das gesamte Lager gehörte dazu. Bestraft wurden schon die kleinsten Verstöße gegen die Lagerordnung. Jegliche Widerständigkeit oder eine als zu gering befundene Arbeitsleistung auf dem Flugplatz konnte dazu führen, daß das ganze Lager kein Abendessen bekam. Darüber hinaus war es den Häftlingen verboten, miteinander zu reden, wogegen natürlich häufig verstoßen wurde. Es war ebenfalls verboten zu rauchen. Einige Häftlinge, die starke Raucher waren, versuchten trotzdem immer wieder, die weggeworfenen Zigarettenkippen der Wachleute aufzuheben.

Die Verhältnisse in den AEL sorgten sogar in den damaligen Behörden des Dritten Reiches für Kritik, die der Chef des Reichssicherheitshauptamtes SS-Obergruppenführer Ernst Kaltenbrunner im Mai 1944 mit folgenden Worten zurückwies: "Die Arbeitsbedingungen und Lebensverhältnisse für die Insassen (der Arbeitserziehungslager, d. Verf.) sind im allgemeinen härter als in einem Konzentrationslager. Dies ist notwendig, um den gewünschten Zweck zu erreichen und möglich, da die Unterbringung der einzelnen Schutzhäftlinge im allgemeinen nur einige Wochen, höchstens wenige Monate, dauert."

Für etliche Gefangene war die Haft im AEL Flughafen ohnehin nur eine Durchgangsstation ihrer

Verschleppung in ein Konzentrationslager der SS. Im Januar 1943 überstellte das Lager auf Anforderung des SS-Wirtschafts- und Verwaltungshauptamtes allein 120 seiner Häftlinge ins KZ Buchenwald.

Es besteht kein Zweifel daran, daß die Düsseldorfer Gestapo das AEL auf dem Flughafen auch als Hinrichtungsstätte nutzte. Zumindest die "Sonderbehandlungen" von zwei Polen sind für August 1943 und Februar 1944 belegt. Als "Sonderbehandlung" bezeichnete die Gestapo ihre Exekutionen, die sie ohne Gerichtsurteil verhängte und vollstreckte.

Vorsichtig geschätzt müssen zwischen 6.000 und 8.000 Häftlinge das Essen/Mülheimer AEL durchlaufen haben. Viele ehemalige Gefangene leiden noch heute unter den psychischen Folgen ihrer Haft auf dem Flughafen. Sie werden in den Nächten immer wieder von Alpträumen und Angstzuständen gequält. Nach dem Krieg hatten sie kaum Gelegenheit, ihre Erlebnisse im nationalsozialistischen Deutschland durch Gespräche zu bewältigen. Auch im benachbarten Ausland interessierte man sich nicht für das Schicksal derjenigen, die während des Krieges in Deutschland gearbeitet hatten. Für sie gab es keine Entschädigungen, und sie hatten auch nicht die Genußtuung, ihre Peiniger vor Gericht stehen zu sehen.

Keiner der Angehörigen der Wachmannschaften, des Essen/Mülheimer Flughafenpersonals oder der beteiligten Firmen wurde je für begangene Mißhandlungen zur Rechenschaft gezogen.

Vertreter der Flughafengesellschaft konnten in einem spruchgerichtlichen Verfahren gegen den Lagerkommandanten sogar als Entlastungszeugen auftreten. Die AEL-Haft beschrieben sie dabei wörtlich als "Erholungsaufenthalt" für die Gefangenen.

Die Autorin ist Historikerin und promoviert zu diesem Thema an der Universität Bochum.

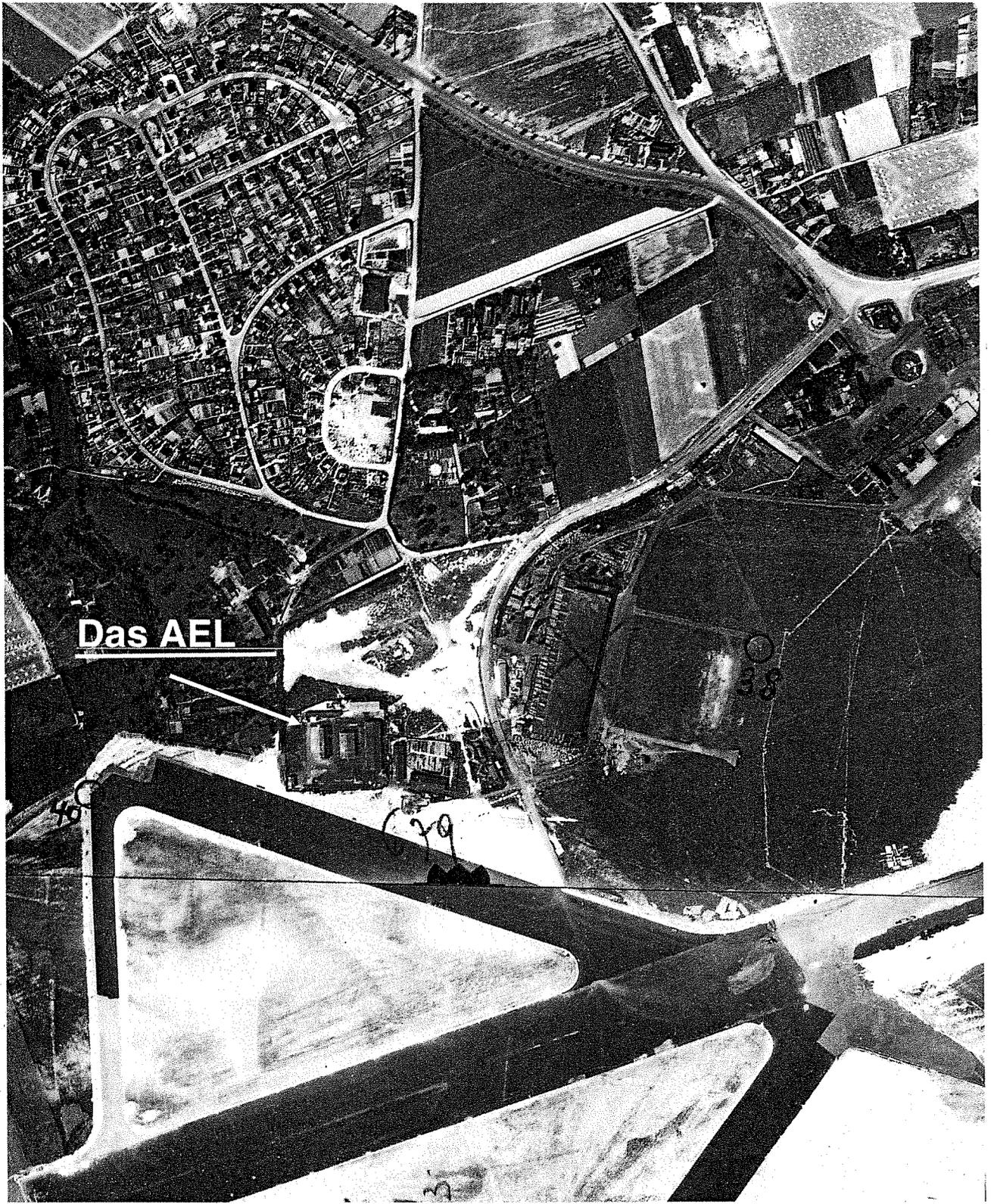
Erläuterung der Redaktion:

Es handelt sich um Abschriften (Personenangaben vom Herausgeber getilgt) von Unterlagen aus dem Hauptstaatsarchiv Düsseldorf. Die Veröffentlichungsgenehmigungen liegen vor.

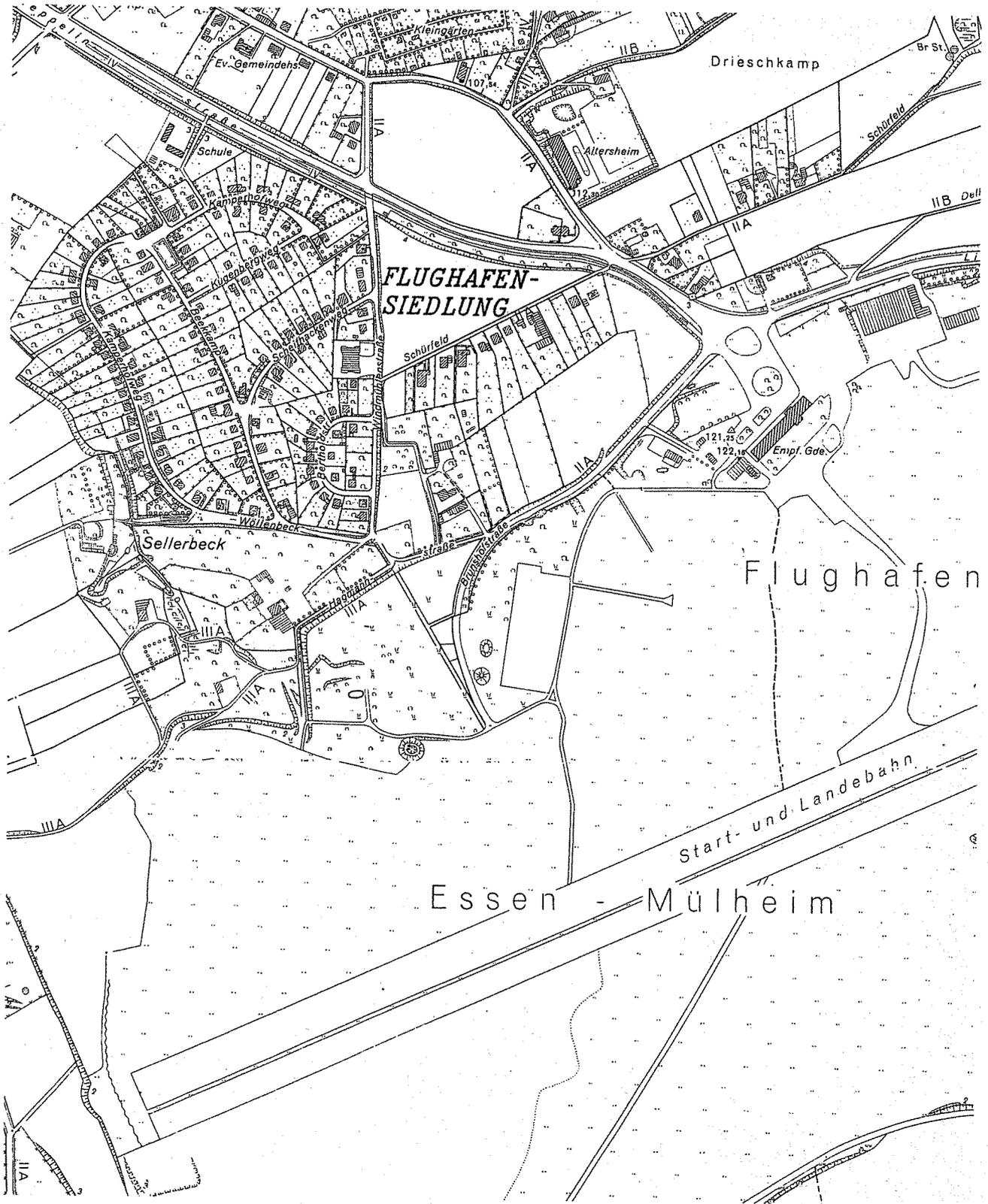
Ergänzend hier der Hinweis der Autorin, daß die Firmen damals Disziplinosigkeiten ausländischer Belegschaftsmitglieder direkt bei der Gestapo anzeigen konnten, während sie bei Deutschen den Umweg über das Arbeitsamt als Beauftragtem des Reichstreuhänders der Arbeit nehmen mußten.

Die nachstehende Luftaufnahme stammt aus dem Jahre 1943. Auf ihr ist das AEL gut sichtbar.

Die nächsten Doppelseiten ermöglichen einen Vergleich der Ortssituationen anhand von Lageplänen aus den Jahren 1957 (links) und 1994 (rechts).



Das AEL





hafen-
dung

Verkehrslandeplatz

Essen - Mülheim