

## „Das sind Mörder und Kriminelle, sie werden zum Arbeiten nach Flossenbürg geschickt.“

### Bauliche Zeugnisse der KZ-Häftlingstransporte mit der Deutschen Reichsbahn

Das neue Verkehrsmittel Eisenbahn fördert ab der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts den wirtschaftlichen Aufschwung Deutschlands, an dem auch das Gebiet östlich des Naabtals teilhaben soll. Während die Strecken von Schwandorf über Furth im Wald ins böhmische Domažlice (Taus) sowie von Wiesau und Waldsassen nach Eger bereits in den 1860er-Jahren realisiert werden, dauert es noch über 20 Jahre, bis auch eine Verbindung in den Oberpfälzer Wald hinein in Betrieb geht: Ab 1886 fahren Züge von Weiden über Neustadt an der Waldnaab und Floß nach Vohenstrauß, ab 1900 weiter nach Waidhaus und ab 1908 schließlich bis Eslarn. Schon seit der Inbetriebnahme der Strecke fordert ein Steinbruchbetreiber deren Weiterführung von Floß nach Flossenbürg, doch wiederholte, zähe Prüfungsverfahren blockieren den Bau viele Jahre. Erst im Juni 1908 wird er genehmigt, und 1913 kann endlich die 6,42 Kilometer lange Stichbahn von Floß über Plankenhammer, Altenhammer und Rückersmühle nach Flossenbürg eröffnet werden.

Ähnlich kurz wie die Strecke selbst ist auch ihre Nutzungsdauer: Nachdem zunächst nur Güterverkehr rollt, führen die Kursbücher ab 1939 gelegentliche Verbindungen mit Personenzügen. Im Mai 1959, nur 20 Jahre später, muss der Personenverkehr aber schon wieder eingestellt werden. Das Aus für den Güterverkehr kommt 1972.<sup>1</sup> Nach dem Rückbau der Gleise 1974 bleiben nur wenige markante sichtbare Spuren der alten Bahnlinie mit der Streckennummer 5055: in Floß eine einbogige Brücke über den Hardtbach und eine einbogige Brücke nahe der Eigenheimsiedlung, eine einbogige Brücke über den Bürgerbach bei Plankenhammer (Abb. 1) und die Laderampe bei der ehemaligen Porzellanfabrik Plankenhammer (Abb. 2). Als das Landesamt für Denkmalpflege 2018 den Eintrag dieser Relikte in die Bayerische Denkmalliste verkündet, stellt es aber klar, dass nicht allein die technikgeschichtliche Bedeutung, die den drei Streckenüberführungen als frühen Beispielen moderner Stampfbetonbrücken zukommt, zu deren Aufnahme geführt habe. Ebenso sei ausschlaggebend gewesen, dass die Brücken, zusammen mit der ehemaligen Laderampe bei Plankenhammer, die letzten baulichen historischen Zeugnisse des dunkelsten Teils der kurzen Geschichte der kleinen Nebenstre-

cke seien, der Verbindung des Bahnnetzes des Deutschen Reiches mit dem Konzentrationslager in Flossenbürg.<sup>2</sup>

*Dass die Mitte der 1930er Jahre bestehende Infrastruktur des Deutschen Reiches immer auch für Häftlings- und Zwangsarbeitertransporte genutzt worden ist, kann als allgemeines Phänomen der Deutschen Geschichte für sich genommen kein Anlass sein, eine Denkmalüberprüfung des ehemals bestehenden Straßen- und Eisenbahnnetzes zu veranlassen. Ein bedrückendes Kapitel der ehemaligen Stichstrecke Floß - Flossenbürg ist es allerdings, dass diese, obwohl damals nicht durch regulären Personenverkehr genutzt, von 1938 bis 1945 Transportweg von Häftlingen und Zwangsarbeitern des Konzentrationslagers in Flossenbürg war.<sup>3</sup>*

Zwischen Mai 1938 und April 1945 verschleppen die Nationalsozialisten fast 100.000 Menschen in den Lagerkomplex des Konzentrationslagers Flossenbürg. Die Gefangenen stammen aus allen Ländern Europas. Mehr als 50.000 Häftlinge werden ins Hauptlager nach Flossenbürg gebracht, die anderen, darunter auch 16.000 Frauen, kommen direkt in eines der knapp 80 Außenlager.

Die Deutsche Reichsbahn spielt beim Transport eine entscheidende Rolle: Große Sonderzüge, bestehend aus bis zu 50 Güterwaggons, karren tausende Gefangene quer durch die besetzten Länder Europas. Vergitterte Spezialwagen, unterteilt in Zellen, transportieren kleinere Häftlingsgruppen. Einzelne Gefangene mit ihren Bewachern verschicken Gestapo und SS sogar mit normalen Personenzügen.

Diese Transporte finden vor aller Augen statt und können insbesondere auf einer Nebenstrecke wie der von Weiden über Neustadt und Floß nach Flossenbürg niemandem verborgen bleiben. Wohl wegen des eingeschränkten Personenverkehrs nach Flossenbürg enden die Eisenbahnfahrten für die Gefangenen oft schon in Weiden, und der restliche Weg wird mit Lastwagen, Bussen oder auch zu Fuß fortgesetzt:

*Wir Kinder schauten immer zu, wenn die Menschen am Bahnhof aus den Waggons*

*durch die Straße getrieben wurden. Uns wurde gesagt: „Das sind Mörder und Kriminelle, sie werden zum Arbeiten nach Flossenbürg geschickt [...]“<sup>4</sup>*

Auch in Neustadt, dem Anfangspunkt der Lokalbahnstrecke, waren die Gefangenen ein gewohnter Anblick:

*Als Gymnasiast fuhr ich jeden Tag von Erben-dorf nach Weiden [...] In Neustadt an der Waldnaab standen täglich kleine Trupps scharf bewachter KZ-Insassen in ihren dünnen, blau gestreiften Anzügen frierend auf dem Bahnsteig, um in das nahe Flossenbürg gebracht zu werden. Wir nahmen das unge-rührt als normale Erscheinungen des Alltags, auch die Viehwaggons, aus deren mit Stacheldraht vergitterten Lüftungsluken stechende Augen zu uns herübersahen.<sup>5</sup>*

Bei sehr großen Transporten mit vielen hundert bis mehreren tausend Häftlingen<sup>6</sup> vermeidet die SS das Risiko des Aus- oder Umsteigens in Weiden oder Neustadt. Doch schwere Züge mit vielen Waggons benötigen für die enorme Steigung auf den letzten Streckenkilometern nach Flossenbürg eine zweite Lokomotive. Daher ist der Bahnhof in Floß für viele der KZ-Häftlingstransporte Endstation. Bewacht von prügelnden SS-Männern mit scharfen Hunden muss der Rest des Weges, vorbei an Plankenhammer und durch Flossenbürg, hinauf ins Konzentrationslager als Fußmarsch zurückgelegt werden:

*In Fünfergruppen marschieren die Männer in der schwülen Hitze am Morgen dieses vierten August die Straßen entlang, die aus einer kleinen Stadt mit Stuck geschmückten Reihenhäusern und einem alten jüdischen Friedhof hinausführt [...] Mehr als sechs Kilometer führt sie der Weg in Kurven über die Felder und Weiden auf einen steilen Berg durch das Dorf und dann ins Lager.*

*Die Straßen des Dorfes Flossenbürg stehen leer, wie immer, wenn die Transporte ankommen, weil die SS über die Bewohner ein Ausgangsverbot verhängt. Jakob blickt sich nicht um, er nimmt weder die Gesichter an den Fenstern noch die Aussicht wahr [...] hat zu viel Angst, um auch nur einen Blick darauf zu werfen.<sup>7</sup>*

Allerdings ist es nicht immer so, dass die Bevölkerung nur heimlich das unmenschliche Treiben beobachtet. Ein Überlebender, der bereits im April 1943 von Lublin nach Flossenbürg transportiert worden war, berichtet:

*Tote und sehr Schwache blieben in den Waggons, und der Rest [...] wurde in einer langen Kolonne aufgestellt und ging von SS-Männern bewacht in Richtung des Städtchens.<sup>8</sup> Wir gingen mit großer Erschöpfung mitten auf den Straßen. Neben uns gab es immer mehr*

*schöne Häuschen mit schönen Vorgärten und mit schon blühenden Obstbäumen, immer mehr Neugierige auf den Bürgersteigen. Ganze Familien mit Kindern wollten uns sehen. In ihren Augen waren wir wahrscheinlich Barbaren aus Osteuropa, die kein besseres Schicksal verdient hatten [...] Viele drohten uns mit ihren Fäusten, viele spuckten in unsere Richtung. Hier hörten wir auf Mensch zu sein.<sup>9</sup>*

Nicht nur die Ankunft der Häftlinge ist für jedermann, der entlang der Bahnstrecke lebt, sichtbar. Viele KZ-Gefangene werden von der SS zu Arbeiten im näheren und weiteren Umfeld des Lagers eingesetzt, so dass Marschkolonnen und Arbeitskommandos geschundener Gestalten zum alltäglichen Bild gehören. Entgegen der Vorstellung, der Weg in ein KZ sei stets eine Einbahnstraße gewesen, wie es die großen Deportationszüge der europäischen Juden in die Vernichtungslager vermuten lassen könnten, finden auch permanent Umverlegungen zwischen den Lagern statt. Ganz besonders, als die SS immer mehr Außenlager einrichtet, um die Kriegswirtschaft mit billigen Arbeitskräften zu versorgen. Die dafür notwendigen flexibleren Transportmöglichkeiten zeigen sich ab dem Sommerfahrplan 1943 unter anderem an der Neuaufnahme der Strecke Weiden - Flossenbürg im *Kursbuch für die Gefangenenwagen*:<sup>10</sup> Einmal wöchentlich steht nun fahrplanmäßig ein Zellenwagen zur Verfügung (Abb. 3).

Bis in die letzten Kriegstage halten die Nationalsozialisten das Häftlingstransportsystem per Bahn aufrecht. So bringt etwa noch am 15. April 1945 ein Zug über Marktredwitz und Floß um die 1000 Gefangene des wegen der herannahenden Front aufgelösten Konzentrationslagers Buchenwald nach Flossenbürg.<sup>11</sup> Wenig später beginnt die SS in Flossenbürg mit der „Evakuierung“ des Lagers und treibt einen Großteil der KZ-Insassen auf Todesmärschen Richtung Süden. Anfangs kann sie für den Abtransport auch noch ein paar Züge organisieren.<sup>12</sup> Ein letztes Mal verlieren bei Häftlingstransporten auf der kleinen Nebenstrecke und ihrem weiteren Verlauf in die mittlere Oberpfalz hinein zahlreiche Menschen ihr Leben: durch alliierte Luftangriffe, durch Bestrafungsaktionen der SS-Wachmannschaften für Fluchtversuche und angebliche Plünderungen, durch massenhafte Exekutionen schwacher oder verletzter Gefangener.

Am 23. April befreien Truppen der US-Armee das Konzentrationslager Flossenbürg und setzen damit auch den Transporten in den Tod ein Ende.



Abb. 1: Brücke über den Bürgerbach bei Plankenhammer (Foto: Armin Weth, aufgenommen am 16.07.2017).



Abb. 2: Verladerampe in Plankenhammer (Foto: Armin Weth, aufgenommen am 16.07.2017).

Umlauf 8 Mittwoch		
Weiden	--	5.48
Neustadt (Waldnaab)	--	5.58
Floß	6.24	10.20
Floßenbürg	11.20	12.00
Floß	12.39	17.47
Neustadt (Waldnaab)	--	18.09
Weiden	18.19	--

Zu verwenden ist ein C.L.  
Wagen.  
Begleiter stellt Pol.Ver-  
waltung Weiden.

Abb. 3: Vorläufige Übersicht zum Fahrplan des Gefangenenwagens auf der Strecke Weiden–Flossenbürg. Die rechte Spalte zeigt die Abfahrts-, die linke die Ankunftszeiten (Ausschnitt aus dem Schreiben des Polizeipräsidenten in München; vgl. Fußnote 11).

Quelle: Stadtarchiv Abensberg

## Anmerkungen:

- <sup>1</sup> Bezüglich aller Angaben zur Geschichte der Bahnstrecke vergleiche: Walther Zeitler: Eisenbahnen in Niederbayern und der Oberpfalz. Weiden 1985, S. 11, 62, 168–177.  
Bahnstrecke Floß–Flossenbürg: <http://bahnrelikte.net/strecken/5055.php> (aufgerufen am 05.08.2020).  
Nebenstrecke Neustadt (an der Waldnaab)–Eslarn mit Stichstrecke Floß–Flossenbürg: [https://heimatmuseum.erbendorf.de/index\\_htm\\_files/HP\\_eisenbahnecke\\_Neustadt\\_Flossenbuerg.pdf](https://heimatmuseum.erbendorf.de/index_htm_files/HP_eisenbahnecke_Neustadt_Flossenbuerg.pdf) (aufgerufen am 05.08.2020).
- <sup>2</sup> Vgl. Schreiben des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege an den Markt Floß vom 03.01.2018, betreffs: Bayerische Denkmalliste – Teil A: Baudenkmäler – Landkreis Neustadt a. d. Waldnaab; hier: Markt Floß, ehemalige Bahnstrecke Stichbahn Floß–Flossenbürg (Streckennummer 5055).
- <sup>3</sup> Ebd.
- <sup>4</sup> Franz Hammer: Nur der Unglückliche ist glücklich. Memoiren des Franz Hammer. Weiden 2014, S. 8.
- <sup>5</sup> Karl Grünwald: Erinnerungsbericht, handschriftlich (Archiv der KZ-Gedenkstätte Flossenbürg, AGFI S.20.10).
- <sup>6</sup> Die größten Transporte ins Konzentrationslager Flossenbürg umfassten 2000 bis 3000 Personen.
- <sup>7</sup> Jack Terry und Alicia Nitecki: Jakubs Welt. Die Erinnerungen des Jack Terry. München 2005, S. 54–55. Jakob Szabmacher, später Jack Terry, erreichte die Oberpfalz im August 1944 als Vierzehnjähriger zusammen mit 2700 anderen jüdischen Gefangenen. Sie kamen aus den wegen der herannahenden Front aufgelösten Außenlagern der Konzentrationslager Lublin-Majdanek und Plaszow bei Kraków. Wie viele Todesopfer dieser Transport bei hochsommerlicher Hitze forderte, ist nicht mehr ermittelbar, da die Dokumente dazu fehlen. Die Rede ist von ca. 3000 Personen, die im Außenlager Wieliczka, dem Abgangsort des Zuges, versammelt worden waren.
- <sup>8</sup> Aus dem Bericht wird nicht klar, ob sie schon in Floß oder erst in Flossenbürg aussteigen mussten.
- <sup>9</sup> Jerzy Giergielewicz: Endstation Neuengamme, Außenlager Drütte: Der Weg eines 17-jährigen aus Warschau durch vier Konzentrationslager. Bremen 2002, S. 53. Das Konzentrationslager Lublin sollte Ende März 1943 1000 voll arbeitsfähige Häftlinge nach Flossenbürg „liefern“. Die Gefangenen sind in äußerst schlechtem gesundheitlichen Zustand. Die SS beschleunigt das Sterben noch, indem sie zu Beginn der mehrtägigen Fahrt eine salzige Paste und kein Wasser ausgeben lässt. Über 30 der Männer sterben schon auf dem Transport an Verdauungsbeschwerden und Durst, hunderte weitere von ihnen werden in den folgenden Wochen in Flossenbürg systematisch zu Tode gequält. Jerzy Giergielewicz war einer der wenigen Überlebenden.
- <sup>10</sup> Kursbuch für die Gefangenenwagen. Gültig vom 17. Mai 1943 an. Im Auftrage des RFSSu ChdDtPol. im RMdl u. d. RmdJ. Herausgegeben von der Deutschen Reichsbahn, S. 171 (Bibliothek des Thüringer Oberlandesgerichts, Jena, Signatur K9823, Mai 1943).  
Schreiben des Polizeipräsidenten in München betreffs Kursbuch für die Gefangenenwagen, Sommerfahrplan 1943. München, den 29. April 1943 (AGFI Akzession 2015.0212 von Stadtarchiv Abensberg).
- <sup>11</sup> Internationaler Suchdienst – Route A - Annex 1). - Buchenwald - Schwarzenbach - Flossenbürg. (Memorial Archives, AGFI S.21.721 / USHMM, ITS Digital Archive/5.3.3/84618603\_1).
- <sup>12</sup> Todesmärsche und Identifikation unbekannter Toter, Evak. 1. (Memorial Archives, AGFI S.21.721 / USHMM, ITS Digital Archive /5.3.3).