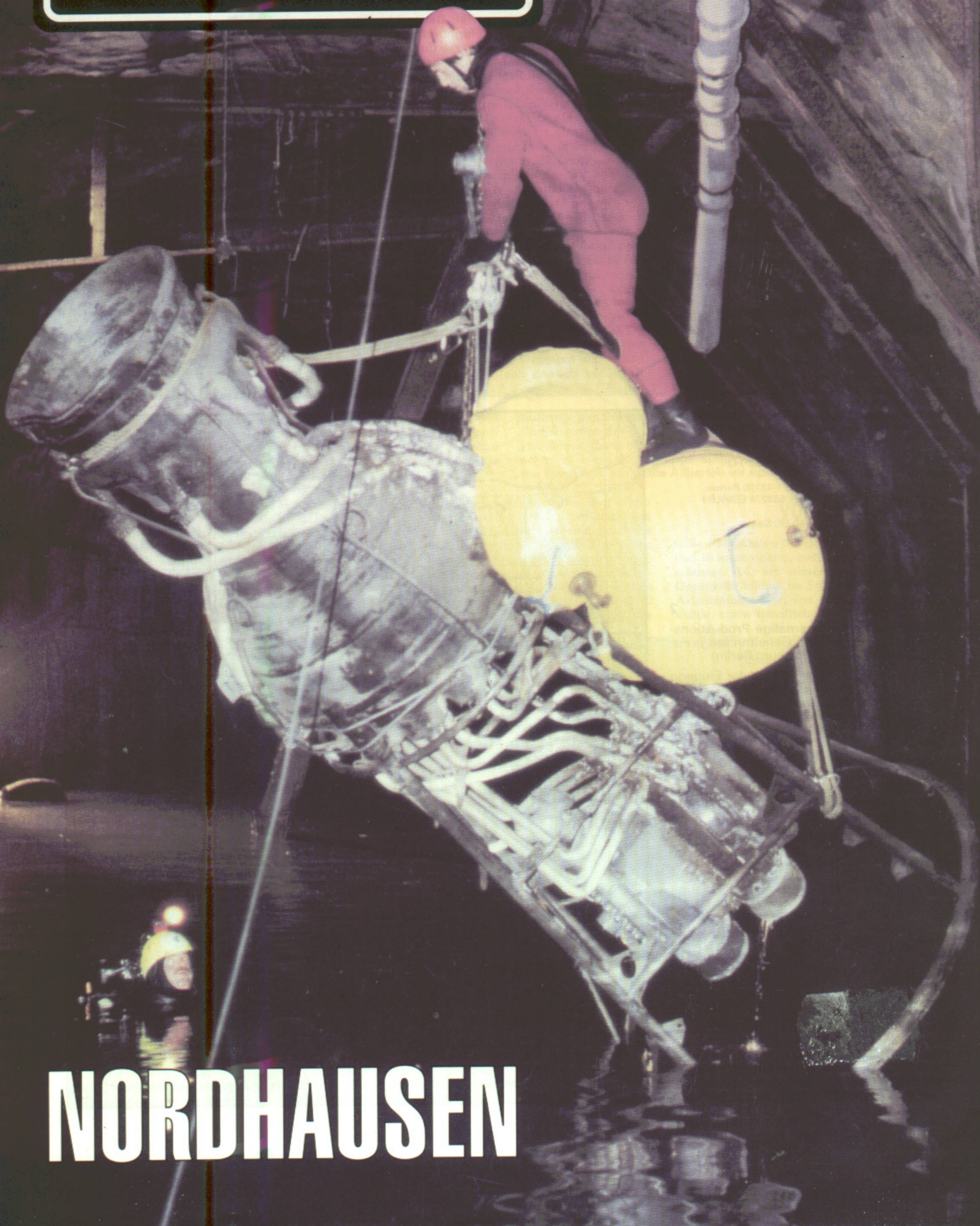


**DAMALS
UND HEUTE**



NORDHAUSEN

AFTER THE BATTLE

NUMMER 101

Editor-in-Chief: Winston G. Ramsey

Editor: Karel Margry

Published by

Battle of Britain International Ltd.,
Church House, Church Street,
London E15 3JA, England

Telephone: 0181-534 8833

Fax: 0181-555 7567

E-mail: afterthebattle@mcmail.com

Printed in Great Britain by

Trafford Print Colour Ltd.,
Shaw Wood Way, Doncaster DN2 5TB.

© Copyright 1998

After the Battle ist ein Vierteljahresheft. Hefte (in englischer Sprache) erscheinen im Februar, Mai, August und November.

United Kingdom Newsagent Distribution:

Seymour Press Ltd., Windsor House, 1270 London Road, Norbury, London SW16 4DH.
Telephone: 0181-679 1899

United States Distribution and Subscriptions:

RZM Imports, PO Box 995, Southbury, CT, 06488
Telephone: 1-203-264-0774

Canadian Distribution and Subscriptions:

Vanwell Publishing Ltd., 1 Northrup Crescent, St. Catharines, Ontario L2M 6P5.
Telephone: (905) 937 3100 Fax: (905) 937 1760

Australian Subscriptions and Back Issues:

Technical Book and Magazine Company, Pty. Ltd., 289-299 Swanston Street, Melbourne, Victoria 3000.
Telephone: 663 3951

New Zealand Distribution:

South Pacific Books (Imports) Ltd., 6 King Street, Grey Lynn, Auckland 2. Telephone: 762-142

Italian Distribution:

Tuttostoria, Casella Postale 395, 1-43100 Parma.
Telephone: 0521 290 387, Telex 532274 EDIALB I

Dutch Language Edition:

Quo Vadis, Postbus 3121, 3760 DC Soest.
Telephone: 035 6018641

INHALT

NORDHAUSEN

2

Umschlagseite: Die ehemalige Produktionsstätte der V2 gibt ihre Geheimnisse preis. (Deutsches Technik-Museum Berlin)

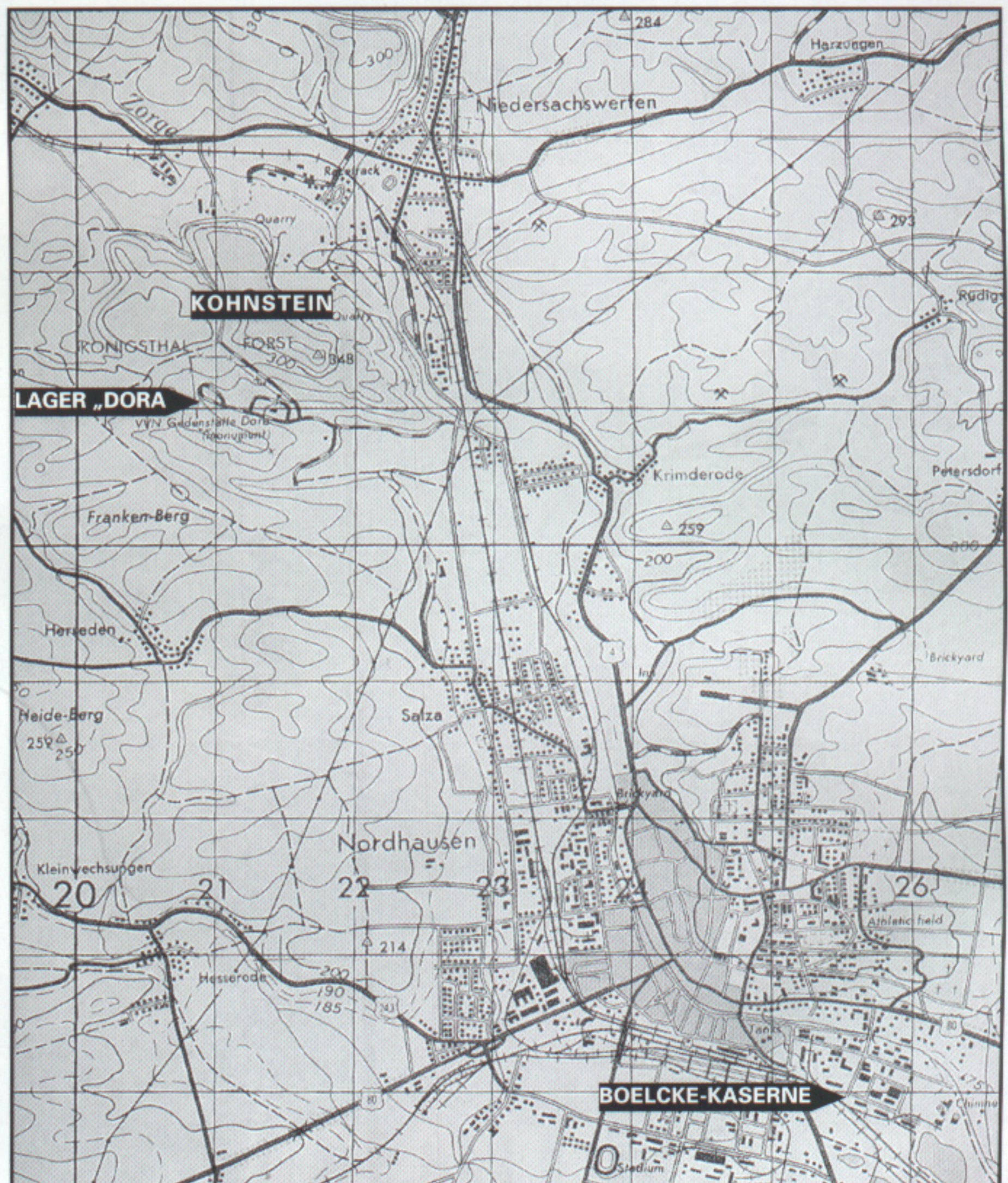
Mittelseiten: *Links:* Der versiegelte Eingang von Tunnel A. *Rechts oben:* Das Krematorium vom Lager „Dora“. *Rechts unten:* Die Lagerbaracke, die aus Resten von drei Originalbaracken rekonstruiert wurde. (Karel Margry)

Hinterseite: Überlebende des Konzentrationslagers Mittelbau-Dora aus der Ukraine auf dem ehemaligen Appellplatz am 55. Jahrestag der Befreiung des Lagers (April 2000). (Jürgen M. Pietsch)

Danksagung: Für die Unterstützung für diesen Beitrag bedankt sich Karel Margry bei folgenden Personen und Institutionen: Frau Dr. Cornelia Klose, Direktorin; Herrn Torsten Hess, Historiker; Frau Christine Janischewski, Archivarin, KZ-Gedenkstätte Mittelbau-Dora; Herrn Manfred Bornemann und Herrn Fred Dittmann für die Überlassung der von ihnen angefertigten vorzüglichen Pläne, Zeichnungen und Skizzen; und Percy Upton für die Überlassung von Fotografien. Unser besonderer Dank geht an Alvin Gilens für die Erlaubnis, die Bilder zu verwenden, die er im Kohnstein aufgenommen hat.

Bildquellen: BA - Bundesarchiv. GSMD - KZ-Gedenkstätte Mittelbau-Dora. IWM - Imperial War Museum London. RIOD - Rijksinstituut voor Oorlogsdocumentatie, Amsterdam. USNA - US National Archives.

In der Geschichte der nationalsozialistischen Konzentrationslager, insbesondere der Arbeitslager, gibt es vermutlich keinen Ort, der dasselbe Stigma des Elends trägt wie das Lager „Dora-Mittelbau“ in Nordhausen. Nordhausen liegt mitten in Deutschland im Südhaz. Als die Bombenoffensive der Alliierten Streitkräfte ab 1943 die oberirdische Industrieproduktion in Deutschland lahmzulegen drohte, wurde dieser Ort zum Mittelpunkt eines ganzen Komplexes von unterirdischen Fabriken. Die wichtigste von ihnen war das Mittelwerk im Kohnstein, in dem drei der bekanntesten Geheimwaffen Deutschlands produziert wurden: Die Flugbombe V1, die V2-Rakete und Strahltriebwerke für die Jäger Me 262 und Ar 234. Mit einer Gesamtlänge von 20 km unterirdischer Stollen war sie die weltgrößte unterirdische Fabrik. Etwa 20.000 Zwangsarbeiter mussten hier ihr Leben lassen, um die größten Kriegsexperimente Deutschlands zu verwirklichen. Sie mühten sich jedoch zu spät und vergeblich, denn das, was sie herstellten, hatte nur wenig Einfluss auf den Verlauf des Krieges. Die V1 und die V2 sind die einzigen Waffen, deren Herstellung mehr Menschenleben forderte als ihr Einsatz. Die Fabrik fiel im April 1945 unversehrt in die Hände der Amerikaner und wurde den Sowjets übergeben, die sie, nachdem sie sie Stück für Stück demontiert hatten, durch Sprengung der Eingänge verschlossen. Das Lager „Dora“ wurde nach dem Krieg zu einer Gedenkstätte der DDR, die unterirdischen Stollen im Kohnstein blieben jedoch für fast 50 Jahre unzugänglich. Jetzt, nach der deutschen Wiedervereinigung, wurde die Gedenkstätte zu neuem Leben erweckt, und die Besucher können das Stollensystem betreten.



NORDHAUSEN



Der Kohnstein liegt nordwestlich von Nordhausen, eigentlich näher bei Niedersachswerfen, das an seiner Ostflanke liegt. Ende des 19. Jahrhunderts entstand hier ein Gipswerk und jahrzehntelanger Tagebau hatte bereits das Aussehen des Berges drastisch verändert, als die geheime unterirdische Fabrik 1943 dort einzog. Dieses Bild zeigt die

Südseite des Berges Anfang 1945. Rechts liegt Niedersachswerfen, die Südeingänge des Stollensystems und das Lager Dora kann man am linken Bildrand am Waldrand erkennen. (Dieses Bild wurde von der britischen Wissenschaftsgruppe aufgenommen, die das Mittelwerk nach der Einnahme durch die Alliierten im April 1945 untersuchte.) (BA)

Als im August 1943 das deutsche Raketenentwicklungszentrum in Peenemünde an der Ostseeküste von britischen Bombern zerstört wurde (siehe *After the Battle* Nr. 74), wurde die Verlagerung der V2-Serienproduktion in unterirdische Fabrikanlagen akut; die Entscheidung, in den Untergrund zu gehen, war jedoch schon früher gefallen. Zehn Monate zuvor, am 3. Oktober 1942, hatte die V2 (auch bekannt als Aggregat 4

bzw. A4) ihren ersten erfolgreichen Start in der Heeresversuchsanstalt (HVA) Peenemünde absolviert. Am 22. Dezember genehmigte Hitler einen Plan von Albert Speer, Minister für Waffen und Munition, wonach eine Versuchsserie von 500 V2-Raketen in Peenemünde und in den Zeppelin-Werken in Friedrichshafen produziert werden sollte. Am 15. Januar 1943 ernannte Speer Gerd Degenkolb, einen tatkräftigen Betriebsleiter, der

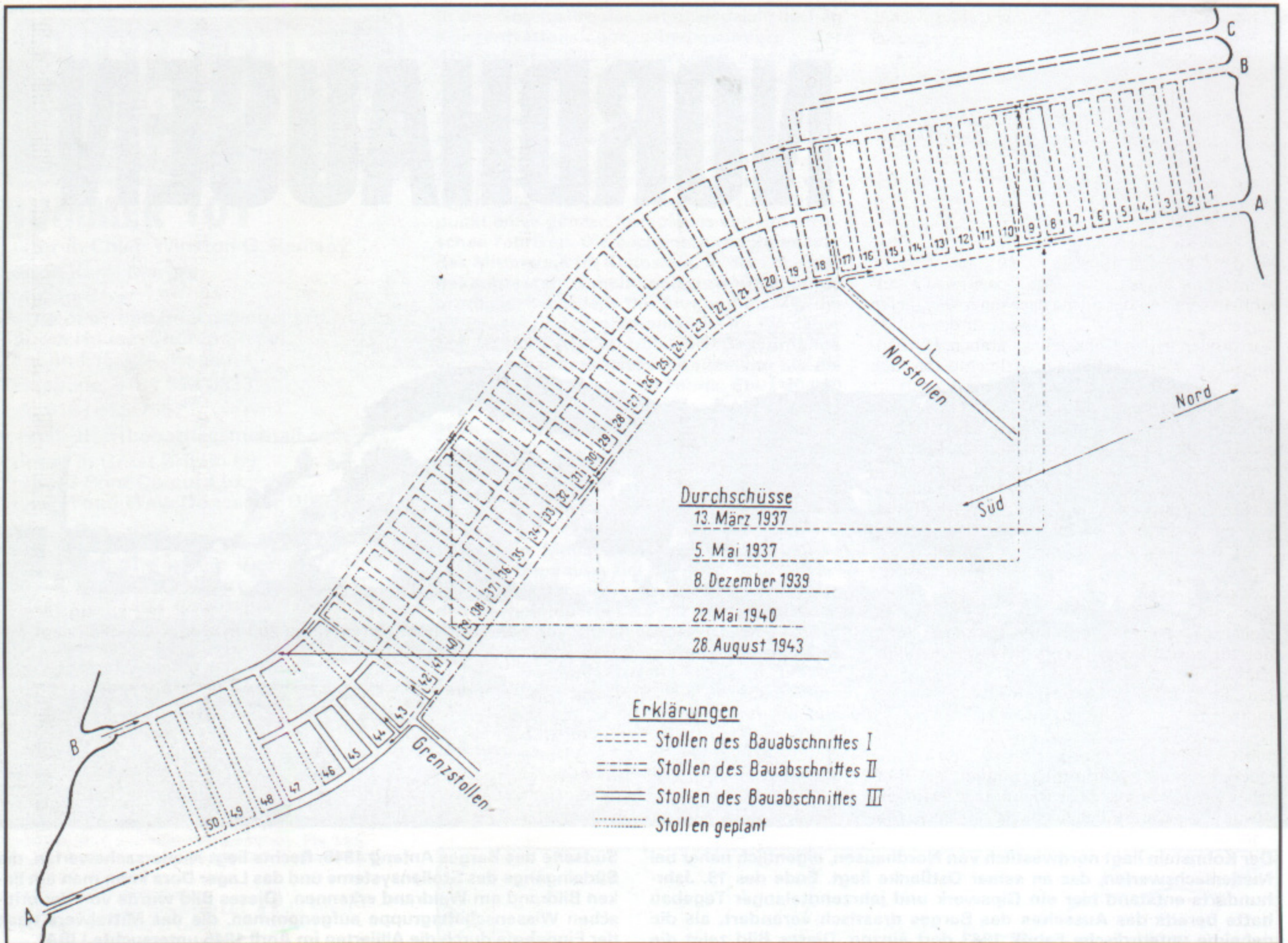
von Karel Margry

seine Fähigkeiten bei der Lokomotivenproduktion bewiesen hatte, zum Leiter des Sonderausschusses A4, um diesen Befehl umzusetzen. Degenkolb bildete im Sonderausschuss mehrere Arbeitsausschüsse, von denen jeder beauftragt wurde, einen spezifischen Teil der vorliegenden



Hier stand der Fotograf am Ortsrand von Krimderode, auf halber Strecke zwischen Nordhausen und dem Berg, nahe der Stelle, wo die Ortsstraße die Harzquerbahn kreuzt (die Harzquerbahn, eine Schmalspurbahn, führt quer über den Harz von Nordhausen bis zum

60 km nördlich gelegenen Wernigerode). Man beachte, dass der Berg seit 1945 drastische Veränderungen erfahren hat, die ganze östliche (rechte) Hälfte ist dem fortgesetzten Steinbruch zum Opfer gefallen.



Aufgabe zu lösen und die Kräfte der Peenemünder Techniker und der Zulieferer miteinander zu koordinieren hatte. Es gab sieben Logistik- und Versorgungsausschüsse, nämlich Rohmaterial, Sauerstoff, Arbeitseinsatz, Zulieferung, Transport, Bauten, Einrichtungen & Betriebsmittel sowie zwei Raketentechnikausschüsse, nämlich Zelle und Elektrische Geräte und einen Fertigungsplanungsausschuss. Der letztere war unter der Leitung von Detmar Stahlknecht in Peenemünde stationiert, der Rohmaterial im Ruhrgebiet; alle anderen hatten ihr Hauptquartier in Berlin.

Oberst Walter Dornberger, Leiter der Abteilung Raketenentwicklung im Heereswaffenamt seit 1933, war bald unzufrieden mit der neuen Situation. Er vertrat die Auffassung, dass die Raketenproduktion am besten beim Heer aufgehoben sei und dass sie nur Erfolg habe, wenn ihr oberste Dringlichkeit eingeräumt würde. Er hatte aber keine andere Wahl als mitzumachen.

Im April stockte Degenkolb das Produktionsziel von 600 V2-Raketen pro Monat an zwei Produktionsstätten (Stahlknecht-Programm) auf 900 pro Monat an drei Produktionsstätten auf: Peenemünde, Friedrichshafen und die Rax-Lokomotivenfabrik in Wiener-Neustadt (Degenkolb-Programm). Der Grund für die Streuung der Produktion war, sie weniger angreifbar durch Luftangriffe zu machen, jedoch Degenkolb selbst erkannte bereits, dass unterirdische Fabriken die beste Lösung wären. Fieberhaft begannen er und sein Sonderausschuss, das Heereswaffenamt und die HVA Peenemünde in Deutschland und in den besetzten Gebieten in Europa, nach einem geeigneten Platz zu suchen. Das Risiko der oberirdischen Produktion wurde am 22. Juni bestätigt, als die RAF die Werke in Friedrichshafen bombardierte und die dortige V2-Produktion lahm legte.

Zwei Tage zuvor, am 20. Juni, hatte Hitler mit Speer vereinbart, dass das V2-Programm nunmehr dringender sei als alle anderen Waffenprogramme, eine Spitzenpriorität, die bekräftigt

Was später unterirdische Produktionsstätte für V-Waffen wurde, war ursprünglich als geheime Lagerstätte für die strategischen Öl- und Schmierstoffreserven Deutschlands vorgesehen. Die Planungen für den leiterähnlichen Komplex wurden bereits 1934 von einer staatlich kontrollierten Gesellschaft mit dem Namen Wirtschaftliche Forschungsgesellschaft (WIFO) begonnen, die Bergarbeiten wurden in drei Phasen durchgeführt. In der ersten Phase (1936-37) wurden die ersten 18 Querstollen fertig gestellt, die zweite Phase (1937-40) führte bis Querstollen 42, die dritte (1941-43) hatte erst Querstollen 45 erreicht, als die WIFO 1943 das Öllager räumen musste, um Platz für die V2-Produktion zu machen. (Zeichnung: Manfred Bornemann)

wurde, nachdem Dornberger (zwischenzeitlich zum Generalmajor befördert) und sein Chefingenieur Wernher von Braun die neue Waffe Hitler in der Wolfsschanze am 7. Juli in einem persönlichen Interview vorgestellt hatten. Damit waren alle industriellen Ressourcen für die Raketenproduktion verfügbar.

Bislang waren Raketen Sache des Heeres und des Rüstungsministeriums. Am 10. Juli jedoch überredete SS-Reichsführer Heinrich Himmler, der schon lange nach einer Gelegenheit gesucht hatte, seine Finger in das Raketenprogramm zu bekommen, Hitler, ihn mit der Sicherheit gegen Spionage und Sabotage des V2-Projektes zu beauftragen. Es war dies der erste Schritt einer Entwicklung, an deren Ende die SS die vollständige Kontrolle über das gesamte Raketenprogramm erhalten konnte.

In der Zwischenzeit ging die Suche nach unterirdischen Räumlichkeiten weiter. Dann, etwa Mitte Juli, hörte Paul Figge, Leiter des Zulieferungsausschusses, in Kassel von einem gewaltigen unterirdischen Öllager im Kohnstein bei Niedersachswerfen nahe Nordhausen in der Mitte Deutschlands. Figge reiste unverzüglich nach Nordhausen, um die Örtlichkeiten zu besichtigen und stellte sofort fest, dass es genau das war, was die Raketenplaner gesucht hatten.

Nordwestlich von Nordhausen und westlich von Niedersachswerfen ragt der Kohnstein steil aus der Landschaft. Er besteht fast vollständig aus Kalkstein (Anhydrit) und Gips (Calciumsulfat), einem weichen Gestein, das sich für den bergmännischen Abbau eignet. An seiner nördlichen und

östlichen Seite ragen senkrecht weiße Felswände bis 120 m hoch. Auf dem Anhydrit lagert eine dünne Schicht aus hartem Dolomit, darüber liegt Lehm. Mehrere bewaldete Spitzen krönen den Berg: Kohnsteinkopf (332 m), Hoher Kopf (348 m), Gängerkopf (316 m) und Birkenkopf (300 m). Drei Täler – Höllental, Gängertal und Siebental – teilen seine steilen Flanken.

Der Kohnstein diente bereits seit den 70er Jahren des 19. Jahrhunderts als Steinbruch. Gips ist ein Ausgangsprodukt für die Ammoniaksynthese, Ammoniak selbst ist ein Ausgangsprodukt zur Herstellung von Stickstoffdünger sowie – was für die Kriegszeit viel wichtiger war – zur Herstellung von (Nitrat-)Sprengstoff. In den Jahren 1916/1917 errichtete die Badische Anilin- und Sodafabrik (BASF) ein Gipswerk in Niedersachswerfen zur Versorgung ihrer neuen Ammoniakanlage in Merseburg. Der Tagebau begann mit einer Abbauleistung von etwa 32.000 Tonnen im Jahr 1918, die im folgenden Jahr auf 82.000 Tonnen anstieg.

Nach dem Ersten Weltkrieg, mit dem Zusammenschluss der acht größten Farbenhersteller Deutschlands zu den mächtigen IG-Farben in 1925, wurde das Gipswerk Niedersachswerfen ein Teil dieses Konzerns. Die Produktion stieg beständig, erreichte im Jahr 1928 1.244 Mio. Tonnen und ging dann aber 1930 wegen der Wirtschaftskrise auf ein Drittel zurück. Die Leistung der 20er Jahre wurde nie wieder erreicht, da Ammoniakdünger nach und nach durch andere ersetzt wurden. Bis 1935 waren etwa 11 Mio. Tonnen Kalkstein und Gips sowie 2 Mio. Tonnen

Abraum abgebaut, dies entspricht einer Menge von 4,3 Mio. m³ Gestein. Der Abraum wurde im Gängertal abgelagert. Das Tal wurde vollkommen verfüllt, die Nordost-Ansicht des Kohnsteins völlig verändert.

1934, ein Jahr nach der Machtergreifung durch die Nationalsozialisten, gründeten die IG-Farben und die Deutsche Gesellschaft für öffentliche Arbeiten (eine Einrichtung des Wirtschaftsministeriums) gemeinsam die Wirtschaftliche Forschungsgesellschaft (WIFO) als eine Organisation zur Sicherstellung strategisch wichtiger Rohstoffe für den Kriegsfall. Eines ihrer Vorhaben war die Einrichtung eines unterirdischen zentralen Kraftstoff-Lagers. Bei der Suche nach einer geeigneten Lagerstätte schlugen die IG-Farben der WIFO vor, Stollen in den Kohnstein zu graben. Die geologischen Voraussetzungen erleichterten den Stollenvortrieb, es bestand eine gute Anbindung an das deutsche Verkehrsnetz, und das Projekt brachte für beide Partner finanzielle Vorteile: Man teilte sich die Kosten, die Merseburger Fabrik erhielt Kalkstein billig, und gleichzeitig entstand für die WIFO eine preisgünstige unterirdische Lagerstätte. Das neue Lager erhielt den Namen „WIFO-Außenstelle Niedersachswerfen“.

Zu dieser Zeit existierten am Steinbruch am Kohnstein lediglich ein Notstollen und östlich davon ein Grenzstollen. Erste WIFO-Pläne sahen zwei parallele Stollen mit einem einzigen Vorratsstollen als Verbindung vor. Im August 1936 schlug der für das Projekt verantwortliche Ingenieur, Karl Wilhelm Neu, einen erheblich umfangreicheren Plan vor: Die beiden parallelen Hauptstollen sollten so weit vorgetrieben werden, dass Platz für 18 Verbindungsstollen wäre. Die Hauptstollen würden dann als Transportlinien dienen, die Querstollen als Treibstofflagerräume. Die Bauarbeiten sollten aus zwei Richtungen erfolgen, sowohl von den Stolleneingängen als auch vom Ende des Notstollens.

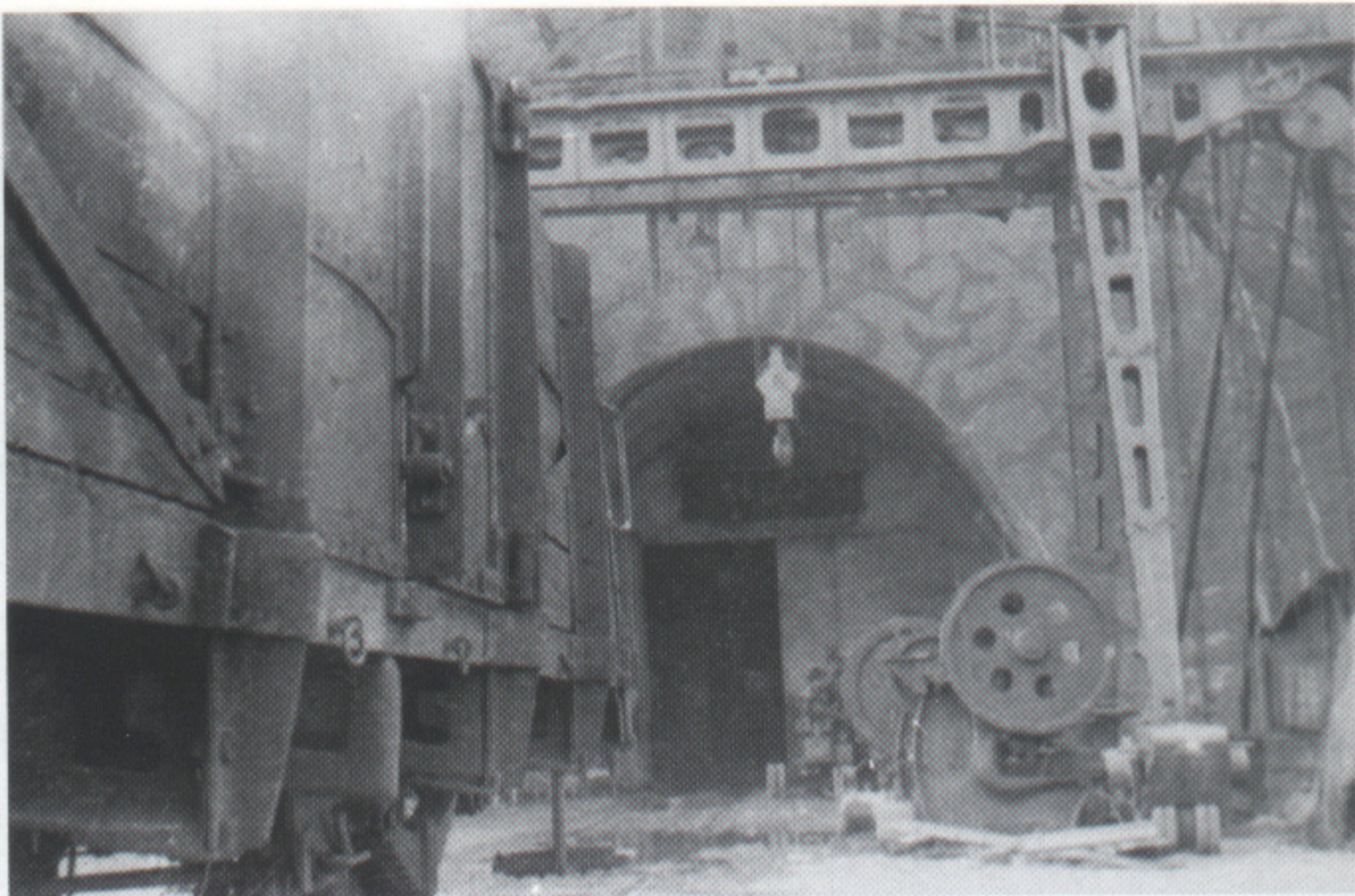
Die Arbeiten begannen im Juni 1936. Mit 400 Bergarbeitern kam die Arbeit glatt voran, der Durchbruch des östlichen Hauptstollens (Fahrstollen A) erfolgte am 13. März, der des westlichen Hauptstollens (Fahrstollen B) am 5. Mai 1937. Die Querstollen wurden mit dem Vorschreiten der Fahrstollen durchgetrieben. Das Profil der Querstollen war rechteckig, 9 m breit und 7 m hoch. Insgesamt wurden 260.000 m³ Gestein bewegt (davon 780.000 Tonnen Kalkstein).

Es zeigte sich, dass es erforderlich war, eine Lüftungseinrichtung zur Verhinderung von Kondenswasser zu installieren. Frischluft aus drei Belüftungsschächten wurde in einer zentrale Heizanlage mit sechs Öfen, die sich in Stollen 1 befand, getrocknet und dann in die Fahrstollen eingeblasen. Ein Abluftschacht befand sich am Ende der Fahrstollen. Nach der Fertigstellung wurden in den Querstollen 2 bis 18 bald Tausende von Ölfässern als Treibstoffreserve des Dritten Reiches eingelagert.

Eine zweigleisige Eisenbahnlinie verband jeden der beiden Fahrstollen mit der Hauptstrecke. Als Büro und Unterkunft für das Dienstpersonal baute die WIFO am Rand von Niedersachswerfen eine kleine Siedlung, bestehend aus zwei Bürobaracken und bis 1943 aus zwanzig Häusern. Ein weiteres WIFO-Projekt bei Niedersachswerfen war eine Zementfabrik. Sie wurde 1940 an der Ostseite des Kohnsteins zwischen dem Berghang und der Bahnstrecke aufgebaut.

Noch bevor das Fasslager (WIFO I) fertig gestellt war, existierten bereits Pläne, wonach der Stollenkomplex durch den ganzen südlichen Teil des Berges hindurch erweitert werden sollte. Die zwei parallelen Hauptstollen, beide etwa 1.800 m lang und in einer leichten S-Kurve verlaufend, waren danach mit insgesamt 50 Querstollen verbunden, jeder etwa 150 bis 200 m lang. Anstatt der Stapel von Ölfässern in den Querstollen 2 bis 18 enthielten die neuen Querstollen je zwei mächtige 80 m lange Ölcontainer mit einem Fassungsvermögen von je 1 Mio. Liter (1.000 m³). Um die Tanks aufzunehmen, sollten die Querstollen kreisrund sein mit einem Durchmesser von 11 m.

Die Erweiterung erfolgte in zwei Schritten, WIFO II und WIFO III. WIFO II brachte die



Oben: Da die Gedenkstätte Dora-Mittelbau sich am Südenende des Kohnsteins befindet, wird leicht vergessen, dass der Fahrstollenkomplex ursprünglich vom Nordende her angefangen wurde. Hier der Nordeingang von Fahrstollen A. **Unten:** Circa 200 m weiter westlich liegt der Eingang von Fahrstollen B. (GSMD)



Heute sind die beiden nördlichen Stolleneingänge unter einer Abraumhalde des Gipswerkes Niedersachswerfen verborgen



Fahrstollen B war der erste, der ganz durch den Berg hindurchführte. Der Durchschuss gelang am 28. August 1943, zu der Zeit, als das WIFO-Depot ausgelagert wurde und die Mittelwerk V2-Fabrik einzog. In die Stollenanlage wurde dann die V2-Produktionslinie (von Norden nach Süden verlaufend) aufgebaut. Das Bild zeigt den Eingang von Fahrstollen B am Ende des Krieges. An den Eisenbahnschienen im Vordergrund

kann man ihn vom Fahrstollen A unterscheiden (vergleiche auch den Plan S. 12-13). Der Eingang war gegen Luftaufklärung getarnt. Die kleine Baracke rechts diente in der ersten Zeit des Mittelwerkes als Lazarett für kranke Zwangsarbeiter, als die Unglücklichen unter Tage arbeiteten und lebten und bevor der Häftlingskrankenbau errichtet war. Man beachte die Wachtürme am Abhang darüber. (USNA)

Hauptstollen bis Querstollen 42. Wieder wurden die Arbeiten aus zwei Richtungen vorgetrieben – im Norden von Querstollen Nr. 17 gegenüber dem Notstollen, im Süden vom Grenzstollen aus, der zwischen den geplanten Querstollen 42 und 43 auf Fahrstollen A stößt. Der Durchschuss von Fahrstollen A gelang am 8. Dezember 1939, der von Fahrstollen B am 22. Mai 1940. Von Querstollen Nr. 17 bis 42 wurde ein dritter Fahrstollen zwischen A und B, parallel dazu als Versorgungsstollen für die Öltanks angelegt. Insgesamt wurden 700.000 m³ Gestein (2,1 Mio. Tonnen Kalkstein) bewegt.

Der letzte Erweiterungsschritt, WIFO III, erwies sich als der schwierigste. Die geologische Beschaffenheit am Südende des Kohnsteins erhöhte die Einsturzgefahr erheblich, und die WIFO musste ein Spezialunternehmen mit der Durchführung dieser Arbeiten beauftragen. Die Stollen konnten jetzt nur noch mit Gerüsten und Aussteifungen vorangetrieben und mussten mit festen Wänden armiert werden. Sie sollten ein gewölbtes Profil von 9 m Breite und 6,5 m Höhe erhalten. Wegen der genannten Gefahr wurde zunächst die Fertigstellung eines Fahrstollens, Fahrstollen B, beschlossen und man begann wieder von zwei Seiten. Es war ein mühseliges und gefährliches Unterfangen. Man begann im Juli 1941, und es brauchte zwei Jahre, bis endlich der Durchschuss am 28. August 1943 gelang. Von nun an führte Fahrstollen B ganz durch den Berg mit Eingängen an beiden Enden.

Zu dieser Zeit war Fahrstollen A bis Querstollen 45 vorangetrieben; ein südlicher Eingang war angefangen; der Versorgungsstollen parallel zu A und B reichte bis Querstollen 47; und die östliche Hälfte der Querstollen 43 bis 45 war fertig gestellt. Von den 42 Querstollen enthielten die Nummer 2 bis 16 ca. 15.000 t Öl und Schmiermittel in Fässern (entsprechend mehr als 15 Mio. Liter). Zwei riesige Tanks, jeder gefüllt mit 1 Mio. Liter Wasserstoffperoxid, waren in Querstollen 17

eingebaut. Der mittlere Teil weiter hinten im Stollensystem war vorgesehen für kriegswichtige Chemikalien, der südliche Teil für Kraftstoff. Bereits im halbfertigen Zustand war dies das größte Treibstofflager Deutschlands und reichte schätzungsweise aus, um den Bedarf der drei Waffengattungen für zwei Kriegsjahre sicherzustellen.

Dies war die Lage, als Paul Figge den WIFO-Komplex im Juli 1943 entdeckte (derjenige, der ihm als Erster hierüber erzählte, war vermutlich Radtke, Direktor des Nordhäuser Stahlwerks MABAG; Radtke war Mitglied des Rüstungsausschusses in Berlin und kannte die WIFO, weil seine Firma die Untergestelle für die Fasslager

eingebaut hatte). Bald danach brachte Figge Degenkolb und seinen Geschäftsführer Heinz Kunze dorthin, damit sie sich die Sache selbst ansehen; kurze Zeit später kam auch Dornberger zu einer Inspektion. Zuerst versuchten das Rüstungsministerium sowie das Heereswaffenamt unabhängig voneinander das Lager (Depot) für die Raketenproduktion zu übernehmen. Dabei ging Speers Ministerium sogar so weit, dass es versuchte, die gesamte WIFO aufzukaufen. Die WIFO wehrte sich heftig, indem sie auf die strategische Bedeutung des Treibstofflagers hinwies. Sie gewann Reichsmarschall Hermann Göring, der in seiner Funktion als Präsident des Reichs-



Nach der Sprengung durch die Sowjetarmee 1948 sieht der Südeingang von Fahrstollen B heute so aus.



Obwohl der Südeingang bereits 1941 angefangen wurde, konnte Fahrstollen A erst im Januar 1944 fertiggestellt werden. Die letzten 300 Meter wurden unter unbeschreiblichen Mühen und Anstrengungen, teilweise mit den bloßen Händen, von Häftlingen des Konzentrationslagers gegraben. Nach August 1944 wurde

dieses Fahrstollenende zum Ausgang der V1-Fertigung, die in den benachbarten Querstollen 43-47 eingerichtet worden war. Dies erklärt den Haufen der für die V1 typischen drahtarmierten Druckluftbehälter links im Bild und den Holzkarren im Vordergrund. (USNA)

forschungsrats gerne in ihrem Sinne intervenierte, da er neidisch darauf war, dass den Plänen Speers höhere Dringlichkeit zugeteilt wurde als denen der Luftwaffe.

Ende Juli jedoch entschied Hitler, dass die WIFO das Depot verlassen müsse und der Stollenkomplex der V2-Produktion zur Verfügung zu stellen sei. Ein Vertrag wurde bald abgeschlossen; danach hatte das Rüstungsministerium pro Monat 1 Mio. Reichsmark (später 500.000 Reichsmark) für den Komplex sowie einen täglichen Festpreis für die Übernahme von Einrichtung und Personal zu entrichten.

Zur Organisation des Umzuges nach Nordhausen und zur Aufnahme der Produktion schuf Degenkolb zwei weitere Ausschüsse: Verlagerung

(eine Untergruppe von Figue's Zulieferungsausschuss) und Serienproduktion, diese unter Leitung von Albin Sawatzki, einem Ingenieur bei den Henschel-Werken, der sich bereits bei der Serienproduktion des Tiger-Panzers bewährt hatte.

Im selben Monat Juli 1943 kündigte Karl Otto Saur, Leiter des Technischen Amtes in Speers Ministerium und Degenkolb's Vorgesetzter, plötzlich und zu aller Erstaunen an, dass anstatt Degenkolb's Plan, 900 V2's pro Monat zu produzieren, die Zielvorgabe auf 2.000 Stück pro Monat angehoben werde, mit Peenemünde, Friedrichshafen, Wiener-Neustadt und Nordhausen als Produktionsstätten (Saur-Programm). Zusätzlich forderte er eine monatliche Produktion von 20.000 bis 25.000 V1-Flugbomben (offiziell als Fi 103

bekannt). Alle Betroffenen beurteilten diesen Plan als viel zu ehrgeizig.

Dieses großartige Projekt wurde jedoch von den Ereignissen überrollt. Am 13. August griffen amerikanische Bomber die Rax-Werke in Wiener-Neustadt an und trafen sie schwer (eigentlich sollten die nahe gelegenen Messerschmitt-Flugzeugwerke bombardiert werden, es wurden jedoch die besser sichtbaren Rax-Gebäude getroffen). Fünf Tage später, in der Nacht vom 17. auf den 18. August, griff die RAF Peenemünde an. Obwohl weder die Entwicklungsabteilung noch die Produktionslinien der V2 (hier sollte im September die Serienproduktion beginnen) direkt getroffen wurden, machte der Luftangriff klar, dass der Feind das Geheimnis von Peenemünde entdeckt hatte. Jetzt, wo die drei oberirdischen Produktionsstätten bombardiert waren und vermutlich vom Feind verstärkt überwacht wurden, war die Verlagerung in unterirdische Produktionsstätten eine Angelegenheit von allerhöchster Dringlichkeit.

Am 19. August, einen Tag nach dem Luftangriff auf Peenemünde, berichtete Speer im Führerhauptquartier (FHQ) Wolfsschanze Hitler von den Zerstörungen durch den Angriff und diskutierte Pläne zur Verlagerung der Produktion nach Nordhausen. Die Besprechungen hierüber dauerten bis zum 22. August. Himmler und Saur waren ebenfalls zugegen, und als Speer anmerkte, dass der Mangel an Arbeitskräften das Haupthindernis für den Aufbau der unterirdischen Fabrik sei, sah Himmler endlich seine Chance, in das V2-Projekt einzusteigen. Er bot an, Häftlinge aus Konzentrationslagern als Arbeitskräfte bereitzustellen und sie sowohl für die Errichtung der unterirdischen Produktionsstätte in kürzestmöglicher Zeit als auch für die Serienproduktion selbst einzusetzen. Er garantierte vollständige Geheimhaltung, da die Häftlinge von jedem Kontakt mit der Außenwelt abgeschnitten wären. Hitler stimmte zu.

Die Aktivitäten zwischen dem Sonderausschuss A4 und dem SS-Wirtschafts- und Verwaltungshauptamt (WVHA, Verwaltungsstelle der



Wie sein Nachbar wurde Fahrstollen A 1948 von den Sowjets durch Zerstörung geschlossen.

Konzentrationslager) waren rasch koordiniert. Degenkolb beauftragte SS-Brigadeführer Hans Kammler, den jungen und erbarmungslosen Leiter der WVHA-Amtsgruppe C (Bauwesen) mit der Ausführung des Befehls. Bereits am 27. August, gerade eine Woche nach Hitlers Beschluss, wurde die erste Gruppe von 107 Lagerhäftlingen aus Buchenwald nach Nordhausen entsandt, gefolgt von weiteren 1.223 Häftlingen am 2. September.

Am 21. September, einen Monat nach der Besprechung im FHQ, gründeten Speers Ministerium (nunmehr in Reichsministerium für Rüstung und Kriegsproduktion umbenannt) und Kammler offiziell die Mittelwerk GmbH als Betreiberin der unterirdischen Fabrik. Zum geschäftsführenden Direktor wurde Dr. Kurt Kettler ernannt, der, wie Degenkolb, sich bei der Lokomotivenproduktion einen Namen gemacht hatte.

Der Vertrag, der zwischen der WIFO und Mittelwerk am 6. September abgeschlossen wurde, sah vor, dass die laufenden Arbeiten, d. h. die Fertigstellung der unterirdischen Anlagen, unter der Leitung des WIFO-Stabs bleiben sollten, da er bereits über das erforderliche technische Know-how verfügte und dass die bisherigen zivilen Industrie- und Bergbaubetriebe beteiligt blieben. Die einzige Veränderung bestand darin, dass die Anweisungen jetzt von der Mittelwerk GmbH kamen und dass die Mehrzahl der Arbeitskräfte nunmehr aus Häftlingen aus Konzentrationslagern bestand. Die nächstliegenden Arbeiten waren: Fertigstellung der Stollen im Rahmen von WIFO III; Entfernung des WIFO-Lager aus dem Kohnstein; Umwandlung des Stollenkomplexes zu einer Fabrik für die Serienfertigung; Herstellung von Straßen- und Eisenbahnverbindungen; Errichtung eines Barackenlagers für die Arbeitskräfte.

Es wurden genaue Pläne aufgestellt über Bedarf der Fabrikanlage bezüglich elektrischer Energie, Heizung, Lüftung, Wasser und Druckluft, genaue Aufteilung der 97.400 m² unterirdischer Fläche, Funktion der einzelnen Stollen, Anzahl der benötigten Arbeitskräfte (geplant waren 2.000 Deutsche und 16.000 Zwangsarbeiter).

Die vorgesehene V2-Montagelinie war 1.502 m lang und sollte in Fahrstollen B errichtet werden, während die einzelnen Baugruppen in Werkstätten in den Querstollen hergestellt werden sollten. Fahrstollen A sollte als Versorgungsstraße für Werkstätten und Fabrik dienen, wobei eine Straße und zwei Eisenbahngleise die ganze Stollenlänge durchlaufen sollten.

Der Umzug in die neuen Räumlichkeiten als auch die unterirdische Fabrik selbst, beide für sich gewaltige Unternehmungen in jeder Hinsicht, mussten vollkommen geheim gehalten werden. So entstand eine Vielzahl von Decknamen, Scheinadressen und nicht zugeordneten Feldpostnummern, um Ort und Zweck der neuen Fabrikanlage zu verheimlichen. Der Name „Mittelwerk“ bezeichnete die Lage der Fabrik in der Mitte Deutschlands (es existierten auch Pläne für ein Nordwerk und ein Ostwerk), gab aber keinen Hinweis auf ihre Tätigkeit. Die Post lief über ein Postfach in Halle/Saale in ca. 80 km Entfernung. „Mittelraum“ war der Deckname für das Gebiet um Nordhausen, in dem die Gesellschaft ihre Tätigkeiten entfaltete. „Mittelbau“ war der Begriff für die Baumaßnahmen im Mittelraum (im Lauf der Zeit wurde er auch mit Mittelraum, also einer Ortsangabe, gleichgesetzt). „Dora“ war der Name für das Hauptlager, in dem die Häftlinge für die Mittelraum-Projekte untergebracht waren. Für die Sicherheitsmaßnahmen verantwortlich und auch Kommandant für das Lager „Dora“ war SS-Sturmbannführer Otto Förschner (ab dem 5. Oktober auch zum geschäftsführenden Direktor für das Mittelwerk, gemeinsam mit Kettler, ernannt).

Am 21. August 1943 hatte Hitler bestimmt, dass die drei ursprünglichen V2-Produktionsstätten weiterarbeiten sollten, während die unterirdische Fabrik aufgebaut wurde; das Ziel war eine monatliche Produktion von 900 Raketen über Tage und 900 unter Tage. Dann, Anfang September, änderte er seine Meinung und beschloss, dass alle 1.800 Einheiten in Nordhausen produziert werden sollten. Das gesamte Personal und die



Die Klostergebäude in Ilfeld 5 km nördlich des Kohnsteins, in denen der A4-Sonderausschuss wie auch die Mittelwerk-Gesellschaft ihre Hauptverwaltungen eingerichtet hatten.

Maschinen aus den anderen Fabriken sollten sofort nach Nordhausen umgesiedelt werden, um die Fertigstellung des Werkes zu beschleunigen. Am 8. Oktober jedoch, anlässlich einer Besprechung zwischen dem Heereswaffenamt, der A4-Sonderausschuss und dem Mittelwerk, wurde das Produktionsziel auf die viel realistischere Zahl von 900 Einheiten pro Monat herabgesetzt. Dies war die Zahl, die am 19. Oktober im streng geheimen Raketenproduktionsbefehl vom Oberkommando des Heeres (OKH) genannt wurde. Der OKH-Befehl beauftragte das Mittelwerk mit der Herstellung von insgesamt 12.000 Raketen mit einer monatlichen Lieferquote von 900 Einheiten zu einem Preis von je 40.000 RM (Gesamtpreis 480 Mio. RM). Durch denselben Befehl übernahm das Mittelwerk gleichzeitig alle Rechte, Pflichten und ausstehende Bestellungen der Betriebe, die bis dahin in die Raketenproduktion eingebunden waren (im Herbst 1944 sollte das Mittelwerk auch formal die WIFO-Außenstelle übernehmen). Angesichts der höchsten Dringlichkeitsstufe des Projekts und der Zusicherung der Zahlung durch das Rüstungsministerium wurde die Produktion unverzüglich gestartet, obwohl die genauen finanziellen Einzelheiten erst noch ausgearbeitet werden mussten.

Nacheinander siedelten die verschiedenen beteiligten Organisationen nach Nordhausen um. Zu allererst war es Sawatzki's Serienproduktionsausschuss, der am 1. September in einer Baracke nahe am Stolleneingang ein Büro eröffnete (Sawatzki war zum Technischen Direktor des Mittelwerkes ernannt). Andere Ausschüsse fanden Platz in beschlagnahmten Gasthäusern und Cafés in Niedersachswerfen und Wernigerode. Die Kaufmännische Abteilung des Mittelwerkes übernahm die Büros der WIFO-Unterkünfte. Das ehemalige Kloster in Ilfeld, 4 km nach Norden, in dem seit 1940 die NAPOLA (Nationalpolitische Erziehungsanstalt) Ilfeld untergebracht war, wurde übernommen und zum Hauptquartier und Sitz des A4-Sonderausschusses. Der gewaltige Komplex diente auch als Quartier und Aufnahmезentrum für deutsche Zivilarbeiter (Anfang 1944 zog der Sonderausschuss dann nach Rübeland im Zentralharz um, während die Kaufmännische Abteilung ihre Büros in Ilfeld übernahm).

Wenig Beachtung erfuhr indes die Unterbringung der Zwangsarbeiter. Solange das Barackenlager noch nicht fertig war, hausteten sie in den unterirdischen Anlagen, tief im Berg – das bedeutete, dass die Häftlinge, die in den Stollen arbeiteten, manchmal wochenlang nicht ans Tageslicht kamen. Anfangs waren die Gefangenen in Querstollen 39, einem Raum mit 1.800 m², untergebracht. Das einzige, was man ihnen gab, waren ein paar Carbid-Lampen, Latrinenkübel, Stroh und

Decken zum Schlafen. Ab Oktober wurde eine Tischlergruppe rekrutiert, die mehrstöckige Schlafgestellen in den frischgeschossenen Querstollen 43 bis 46 einrichten sollte. Für die etwa 6.000 hinein gepferchten Häftlinge wurden diese vier Räume – 120 m lang, 12 m breit, 9 m hoch, dunkel, stickig und kalt, abgetrennt von den Fahrstollen durch Holzwände und Planen – zur Hölle auf Erden. Selbst mit schichtweiser Tag- und Nachtbelegung reichte der Platz bei weitem nicht für alle. Die drei- und vierstöckigen Holzbetten konnten kaum das Gewicht tragen, manche brachen zusammen, zahlreiche Häftlinge fanden dabei den Tod. Das einzige Licht kam von schwachen Lampen, die unter der Decke aufgehängt waren. Hinter Querstollen 18 gab es zu diesem Zeitpunkt weder Lüftung, Wasser oder Heizung und die Atmosphäre in den Stollen war ausgesprochen ungesund. Jede Sprengung, die von den Bergleuten direkt nebenan gesetzt wurde, füllte die gesamten Räume mit beißendem und erstickendem Staub. Die sanitären Verhältnisse waren katastrophal. Die Gefangenen mussten behelfsmäßige Latrinen, hergerichtet aus halbierten Ölfässern mit einem Brett obenauf, benutzen. Sie waren im Fahrstollen A in Nischen gegenüber den Querstollen aufgestellt und füllten den hinteren Teil der Stollen mit einem unerträglichen Gestank. Sie waren die Quellen für lebensgefährliche Infektionen. Jeden Abend musste eine Gruppe von Gefangenen die Fässer auf Waggons laden und sie draußen entleeren. Es gab kein Wasser zu trinken und zum Waschen, und die Gefangenen stillten ihren Durst mit Wasser von den Wänden oder aus Pfützen; manche benutzen ihren Urin, um sich den Staub vom Körper abzuwaschen. Als Nahrung erhielten sie Kaffee-Ersatz und Brot, gelegentlich mit einer Scheibe Wurst oder Margarine am Morgen und dünne Suppe am Nachmittag und Abend. Ruhr, Tuberkulose und andere Erkrankungen grassierten.

Die Arbeit selbst war schwer und gefährlich. Angetrieben von SS-Aufsehern und Kapos (Gefangene mit Autorität über die Mithäftlinge), ständig geschlagen und getreten, waren viele bald nur noch lebende Wracks. Manche wurden wahnsinnig. Die meisten Arbeiten wurden von Hand verrichtet. Auch die los gesprengten Felsbrocken wurden von Hand beseitigt. Grubenunfälle häuften sich.

In ihren 12-Stunden-Schichten hatten die Zwangsarbeiter unter der Aufsicht von Zivil-Ingenieuren verschiedene Arbeiten: Fahrstollen A und die Querstollen jenseits Nr. 42 vorantreiben; die runden Querstollen Nr. 25 bis 42 mit Schutt einebnen; betonieren; Lüftungsschächte bohren; Ölfässer entfernen und die großen Öltanks abbauen; Gleise verlegen; elektrische



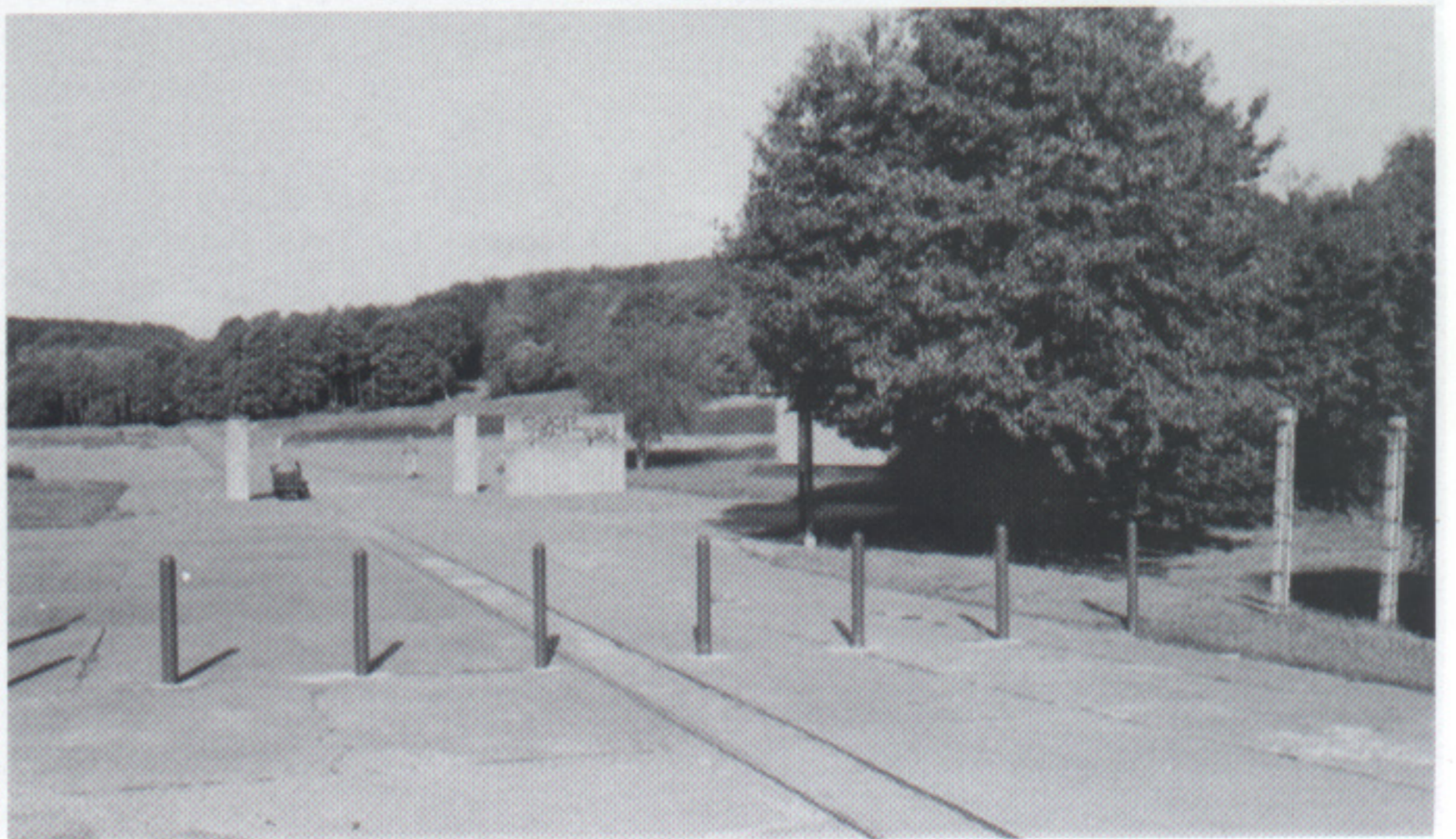
Ein anderer Teil, der von den KZ-Häftlingen gegraben wurde, war Querstollen 46, genauer gesagt, der östliche Teil (die westliche Hälfte wurde nicht angefangen). Dies war einer der vier Querstollen Nr. 43 bis 46, die von Oktober 1943 bis Juni 1944 als Behausung für die Gefangenen dienten. Hier kauerten Tausende im Halbdunkel in über-

füllten, vierstöckigen Kojen, die bis zur Decke reichten; Szenen unvorstellbaren Leidens und Sterbens spielten sich hier ab. Später wurde Querstollen Nr. 46 einer von fünf Querstollen, in denen die V1-Produktion stattfand. Heute ist er einer der Querstollen, die von den Besuchern der Gedenkstätte Mittelbau-Dora eingesehen werden können.

Verdrahtung, Pumpsysteme, Transformatorenstationen, Wasserpumpen und weitere Maschinen und Anlagen installieren; Tarnung der Stolleneingänge und Anlegen von falschen Eisenbahnschienen zur Tarnung an beiden Bergseiten; Aufstellen von Dienstbaracken auf dem Gelände und Unterkunftsbaracken in Ilfeld und Harzungen (insgesamt 40 Baracken) und tausend andere Arbeiten.

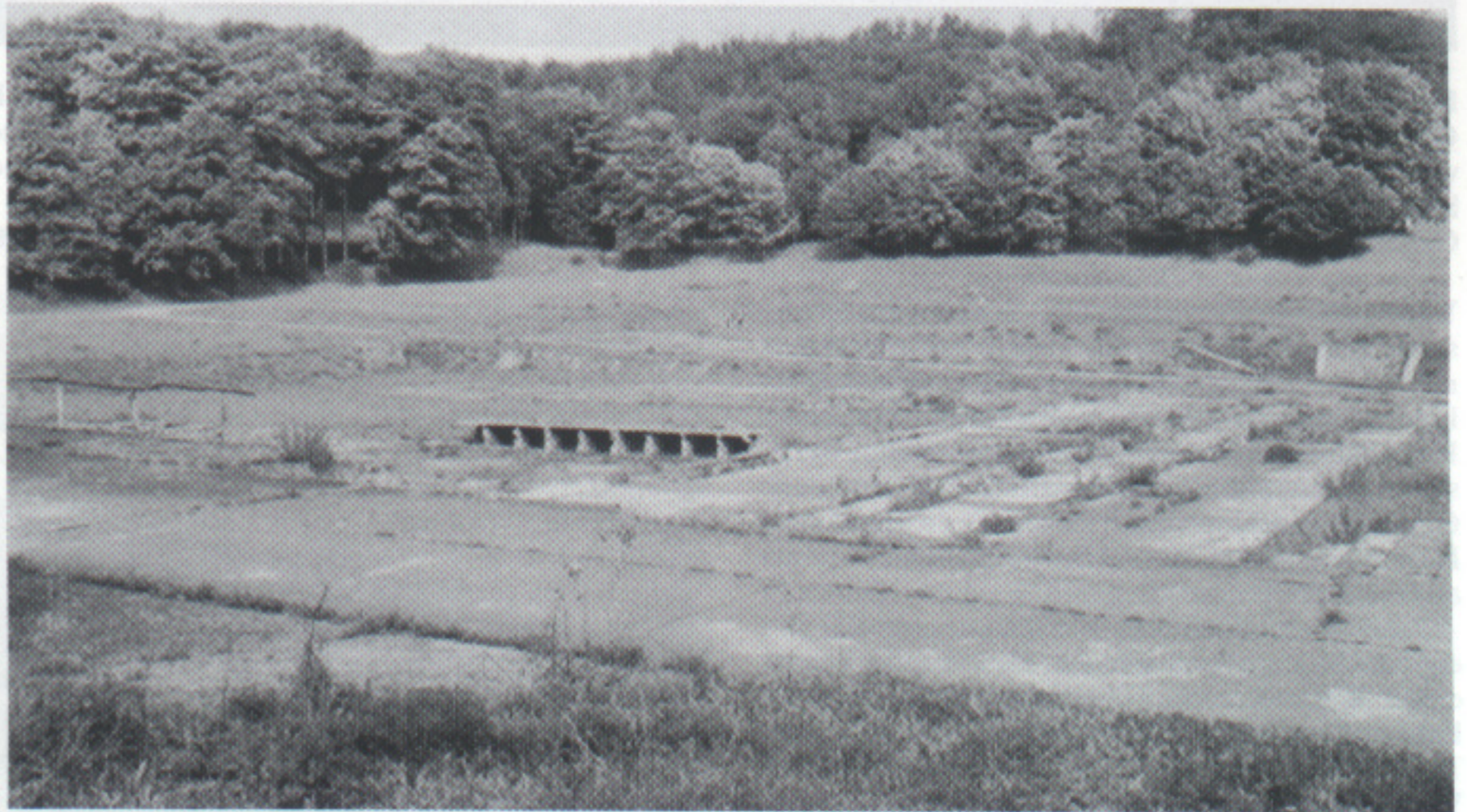
Zusätzlich errichteten die Zwangsarbeiter ihr eigenes Konzentrationslager. Es entstand knapp einen Kilometer vom südlichen Ausgang von Fahrstollen B entfernt an einem Abhang eines Tales und umfasste in seinem Endausbau 56 Wohnbaracken, 3 Verwaltungsbaracken, 12 Wirtschaftsbaracken, 2 Badehäuser, einen Krankenhausbereich mit 10 Baracken, ein Krematorium und einen Gefängnisblock („Bunker“). Im Rah-

Rechts: Gleichzeitig mit der Arbeit in den Stollen mussten die KZ-Häftlinge ihr eigenes Konzentrationslager am Südhang des Kohnsteins errichten. Es erhielt den Namen „Dora“ und war ursprünglich ein Außenlager von Buchenwald. Im Oktober 1944 wurde es jedoch selbstständiges Hauptlager. „Dora“ war das letzte der vom nationalsozialistischen Deutschland errichteten Konzentrationslager. Die früheren Lager aus den Dreißiger Jahren, wie Dachau, Buchenwald oder Sachsenhausen, besaßen große Eingangsbauwerke aus Stein, alle ähnlich und beeindruckend für Häftlinge und Öffentlichkeit. Im Jahr 1943 scherte sich die SS nicht mehr um ein solches Image und Lager wie Belsen und „Dora“ wurden ohne solche Gebäude gebaut. Darüber hinaus war „Dora“ ein gänzlich geheimes Lager, das von niemanden gesehen werden sollte, der mit dem Mittelwerk-Projekt nichts zu tun hatte, so dass für ein beeindruckendes Verwaltungsgebäude keine Notwendigkeit bestand. Der Eingang war lediglich von zwei Holzbaracken flankiert, die eine rechts auf dem Bild (Block 29) beherbergte die Gestapo-Abteilung, die andere auf der anderen Seite (Block 1) die SS-Lagerverwaltung. (GSMD) *Unten rechts:* Heute ist nur der Schienenstrang, der das Lager mit dem naheliegenden Güterbahnhof verband, übriggeblieben.





Oben: Das Lager aus der Sicht des südlichen Talrandes. Die beiden Baracken am Eingangstor auf dem vorletzten Bild sind ganz rechts am Bildrand zu sehen, daneben der Appellplatz. Das niedrige Gebäude rechts im Vordergrund ist das Lagergefängnis. Das Krematorium ist links auf dem entfernten Hügel im Wald zu sehen. Ganz rechts stehen jetzt die Büros der KZ-Gedenkstätte, mit den Überresten des Gefängnisses im Vordergrund. Links, in der Waldöffnung, die Treppe zum Krematorium. (GSMD) **Unten:** Dasselbe Panorama heute. **Rechts:** Nach dem Krieg wurde das Lager förmlich dem Erdboden gleichgemacht, die gemauerten Gebäude zerstört, die Holzbaracken weggeschleppt. Zu DDR-Zeiten wurde nur der zentrale Teil des Lagers - der offene Bereich zwischen Appellplatz und Kohlebunker - zur Gedenkstätte gemacht, der Rest blieb für Besucher unzugänglich. Von den Fundamenten, die man so noch sehen konnte, gehörte das größte der U-förmigen Lagerküche (Block 10).



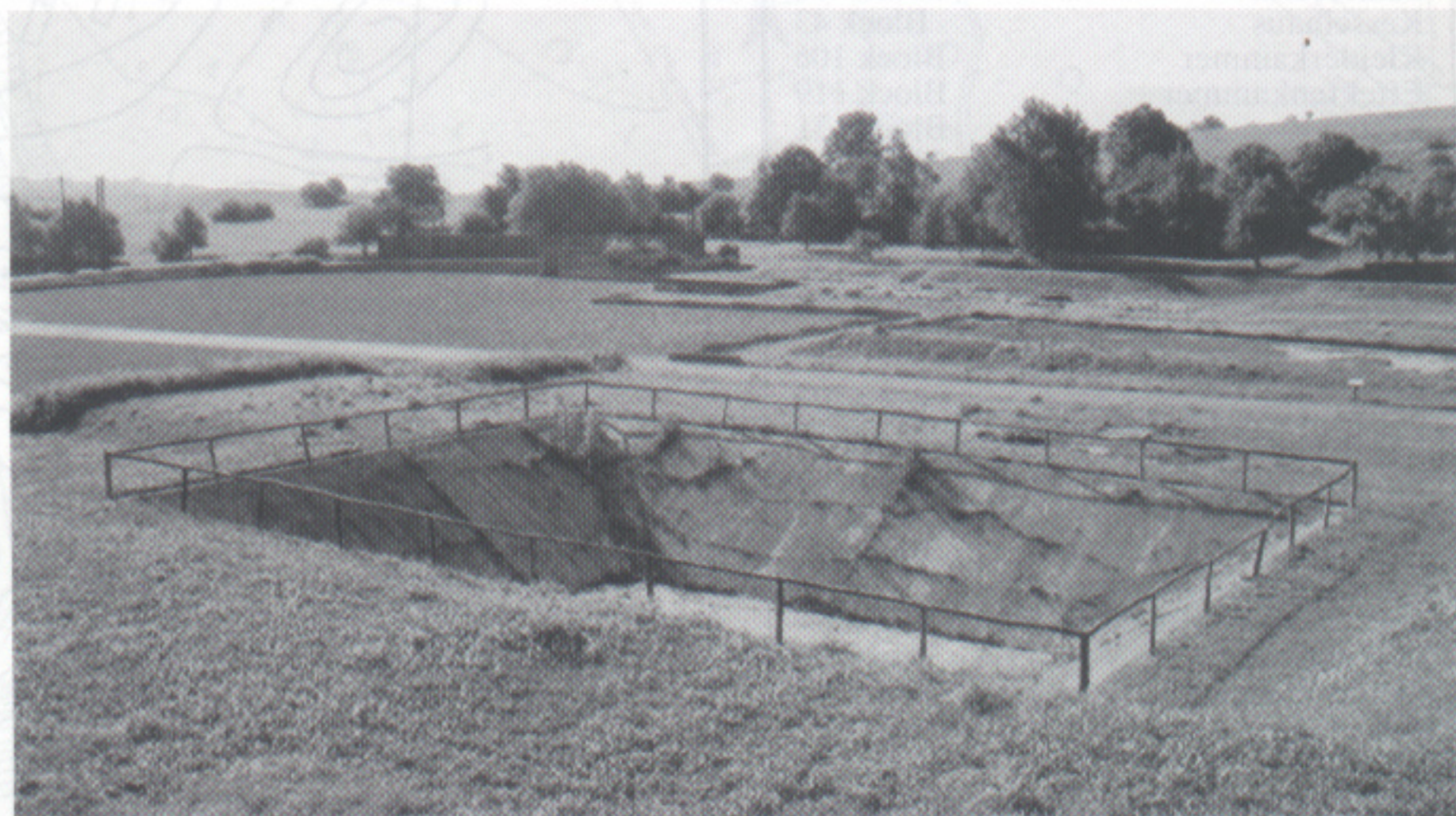


Unter den Bäumen verborgen verschwanden nach und nach die Fundamente aller anderen Gebäude im nachwachsenden Unterholz. Jetzt, nach dem Ende der DDR, konnten die Mitarbeiter der Gedenkstätte auch dies ändern. Seit 1991 werden mit Unterstützung von freiwilligen Helfern und Jugendlichen die Reste von Baracken und Gebäuden wieder freigelegt. Hier die Lagerwäscherei (Block 41).

men von Ausbaumaßnahmen entstanden im Sommer 1944 eine Zisterne, Kantine, ein Kino, Sportplatz und für einige Zeit sogar ein Gefangenenbordell; dieses wurde jedoch hauptsächlich von Kapos und Vorarbeitern besucht. Das ganze war umgeben mit einem elektrischen Zaun und 18 Wachtürmen. Der SS-Komplex aus 25 Gebäuden enthielt eine Kommandantur und einen Verwaltungsbereich, 6 Baracken für 900 Wachen, 5 Blocks für SS-Personal, 4 Wirtschaftsblöcke, ein Krankenhaus, Pferdestall, Garage, Kantine und ein Bordell.

Die Zahl der von Buchenwald überstellten Häftlinge stieg rasch an: Ende September 1943 waren es 3.000, einen Monat später 6.000, am Ende des Jahres 10.000 – meist Russen, Polen, Franzosen, kleinere Gruppen Deutsche, Belgier, italienische Militärinternierte, Holländer und fast drei Dutzend andere Nationalitäten. Am 31. Dezember lebten nur 5.500 von ihnen im oberirdi-

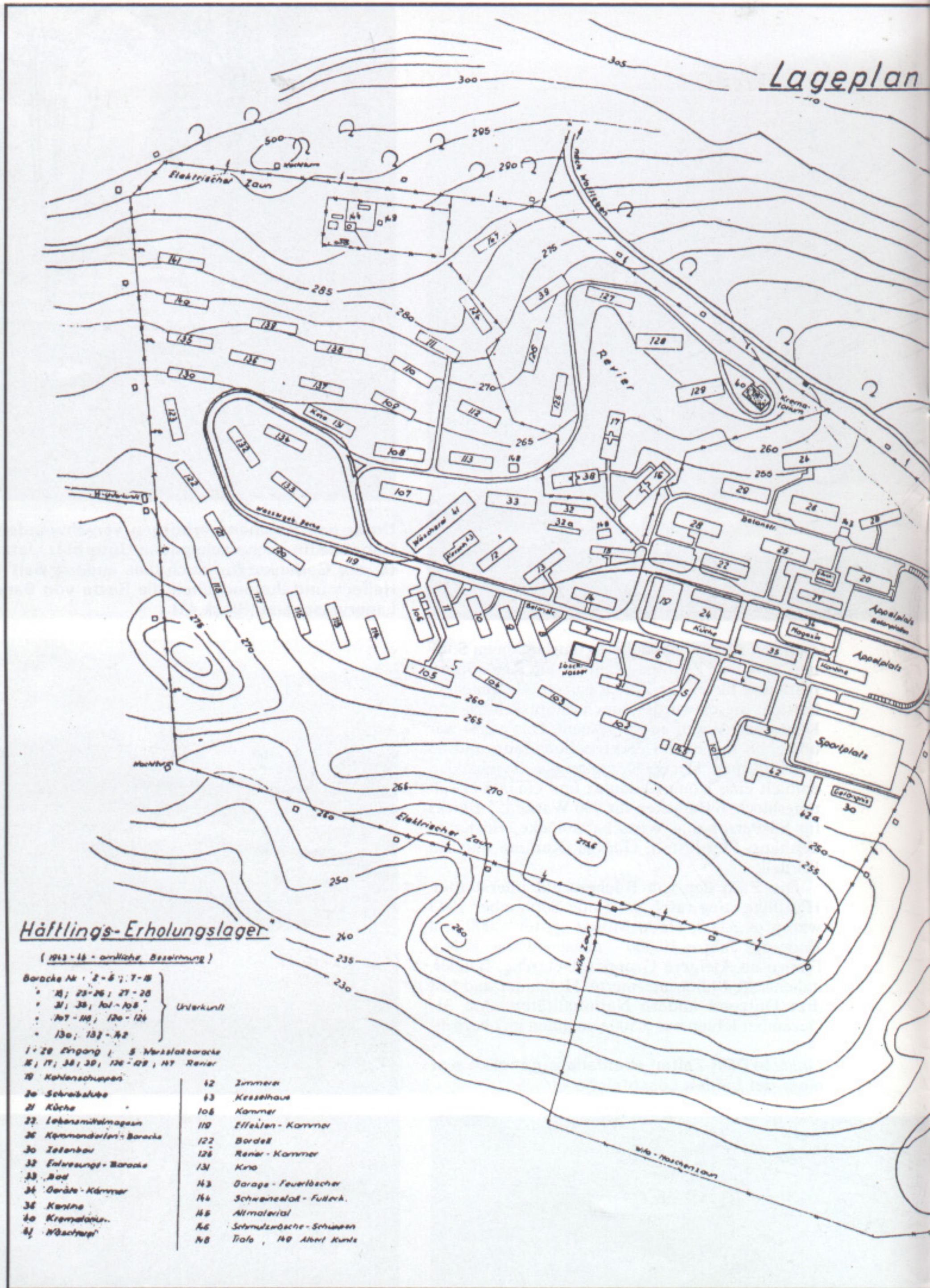
Links: In DDR-Zeiten ebenfalls zugänglich war einer der beiden Löschteiche.



Die Desinfektion (Block 32). Während der Entlausungsaktion mussten die Gefangenen ihre Kleider abgeben und nackt im Freien, bei jedem Wetter, warten, während die Kleider desinfiziert wurden. Damit nicht genug, sie erhielten ihre Wäsche noch nass, so dass die Gefahr einer Erkältung oder Lungenentzündung noch größer war. Das Entlausen war ohnehin wirkungslos, da Häftlinge von desinfizierten Baracken mit Bewohnern von nicht behandelten Baracken zusammenarbeiteten.

Lageplan des Lagers und der benachbarten SS-Unterkünfte im Endzustand 1945 (die beiden Querstellen A und B befinden sich rechts). (GSMD)

Häftlingslager	
Häftlingsunterkunftsbaracken	Blocks 2-4, 7-15, 18, 23-25, 27-28, 31, 35, 101-105, 107-118, 120-124, 130, 132-142
Häftlingskrankenbau	Blocks 16-17, 38-39, 125-129, 147
Lagerverwaltung	Block 1
Politische Abteilung (Gestapo)	Block 29
Arbeitsstatistik	Block 20
Werkstattbaracke	Block 5
Kohlenschuppen	Block 19
Küche	Block 21
Gerätekammer	Block 22
Bordell	Block 26
Lagergefängnis (Bunker)	Block 30
Desinfektion	Block 32
Bad	Block 33
Lebensmittelmagazin	Block 34
Häftlingskantine	Block 36
Krematorium	Block 40
Wäscherei	Block 41
Zimmerei	Block 42
Schlosserei	Block 42a
Kesselhaus	Block 43
Kleiderkammer	Block 106
Effektenkammer	Block 119
Kino	Block 131
Feuerwache	Block 143
Schweine Stall	Block 144
Altmateriallager	Block 145
Schmutzwäsche-Schuppen	Block 146
Trafo-Station	Block 148
SS-Lager	
Kommandantur	Block 65
Lagerführung	Block 75
Verwaltung	Block 54
Unterkunft SS-Offiziere	Block 59
Unterkunft SS-Unteroffiziere	Block 58
Unterkunft SS-Mannschaften	Block 51, 53, 56-57, 63-64
SS-Revier	Block 52
Kleiderkammer	Block 55
Magazin	Block 60a-60b
Kasino	Block 60c
Fahrbereitschaft	Block 61a
Garagen	Block 61b
Pferdestall	Block 61c
Gärtnerei	Block 61d
Gewächshaus	Block 61e
Trafo-Station	Block 62
Bad	Block 66
Futterküche	Block 69
Hundezwinger	Block 70-71
Bordell	Block 73



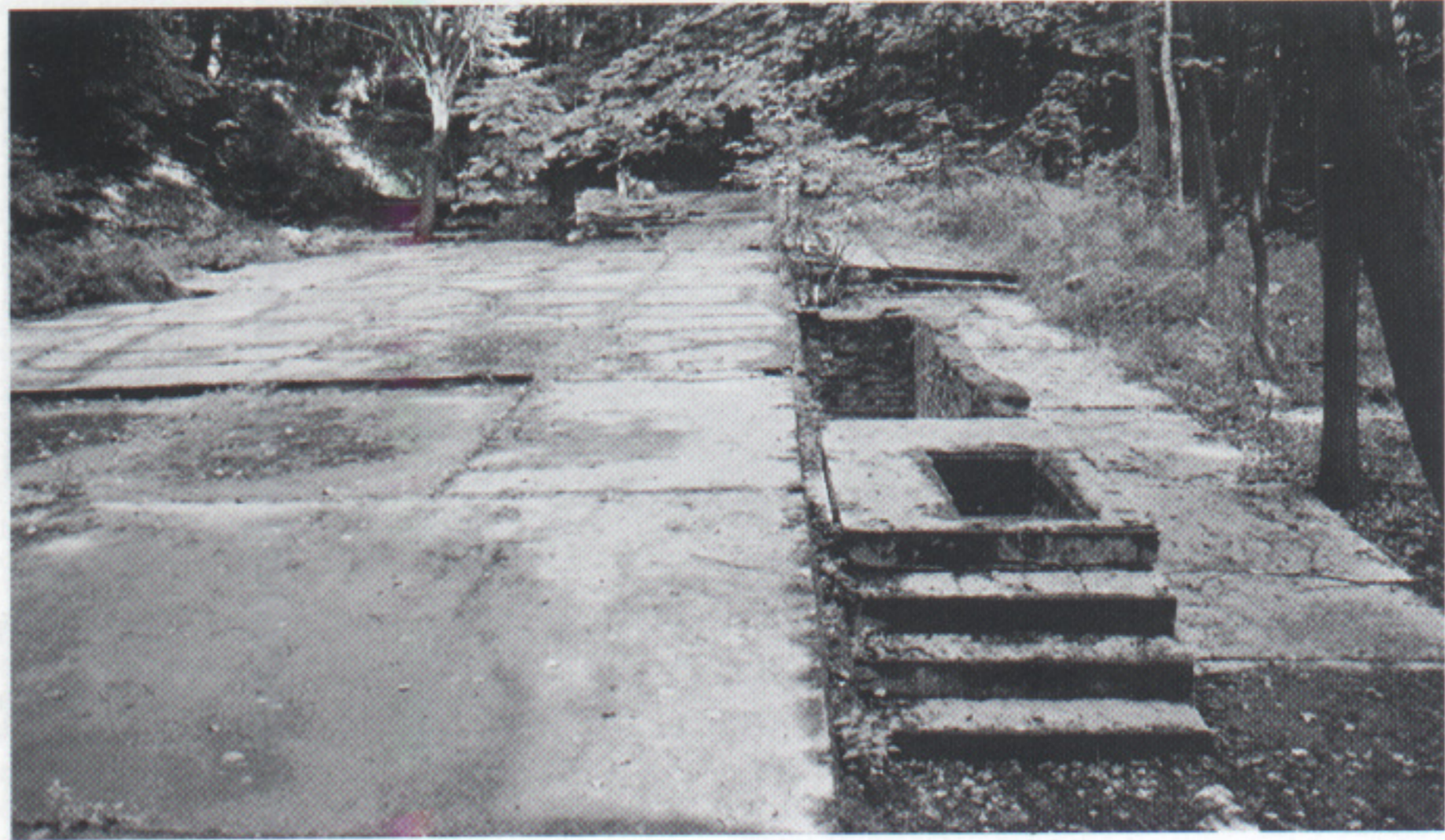
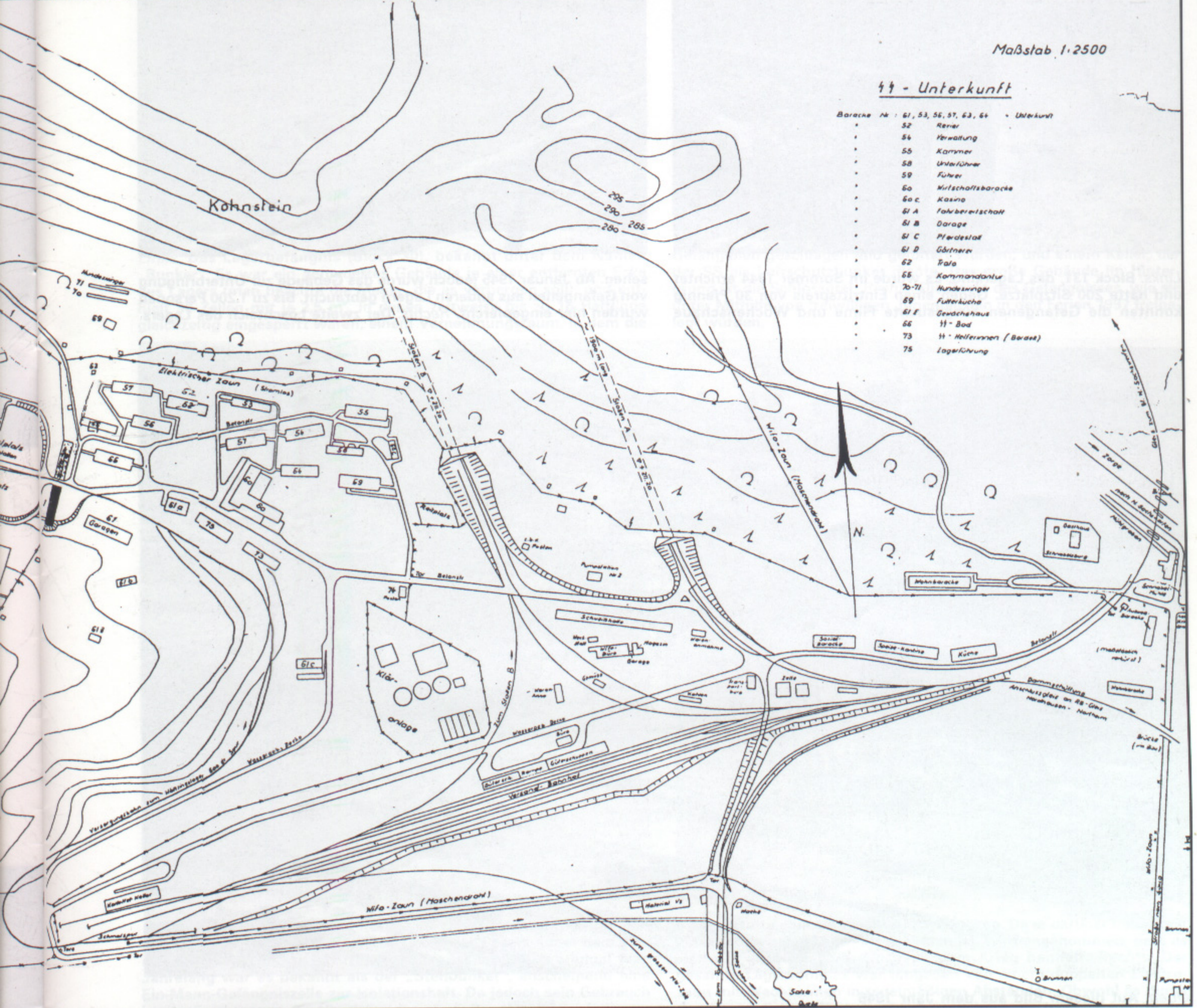
Links: Block 119, die Effektenkammer. Bei der Ankunft in „Dora“ mussten die Gefangenen ihren persönlichen Besitz abgeben, der hier gelagert wurde. Die meisten Häftlinge waren jedoch vorher schon in Buchenwald und hatten ihre Sachen dort schon abgegeben, so dass die Mehrzahl nur mit wenig persönlichen Habseligkeiten hier eintraf. Die Häftlinge, die der Effektenkammer zugewiesen waren, hatten deshalb verhältnismäßig wenig zu tun und waren recht gut dran. Rechts: Block 125, eine der zehn Krankenbaracken des Lagers (eine der wenigen Lagerbaracken mit einem Keller). Ursprünglich war das Krankenrevier von „Dora“ klein. Als jedoch die Zahl der Kranken und Verletzten anstieg, wurde es ausgeweitet und umfasste letztendlich eine gesonderte Abteilung von 10 Baracken, die vom restlichen Lager durch einen Stacheldrahtzaun abgetrennt waren. Da die SS aus Furcht vor Ansteckung den Krankbereich mied, konnte es ein Zentrum des Widerstands der Gefangenen werden.

Plan über das ehem. Konzentrationslager „Dora“

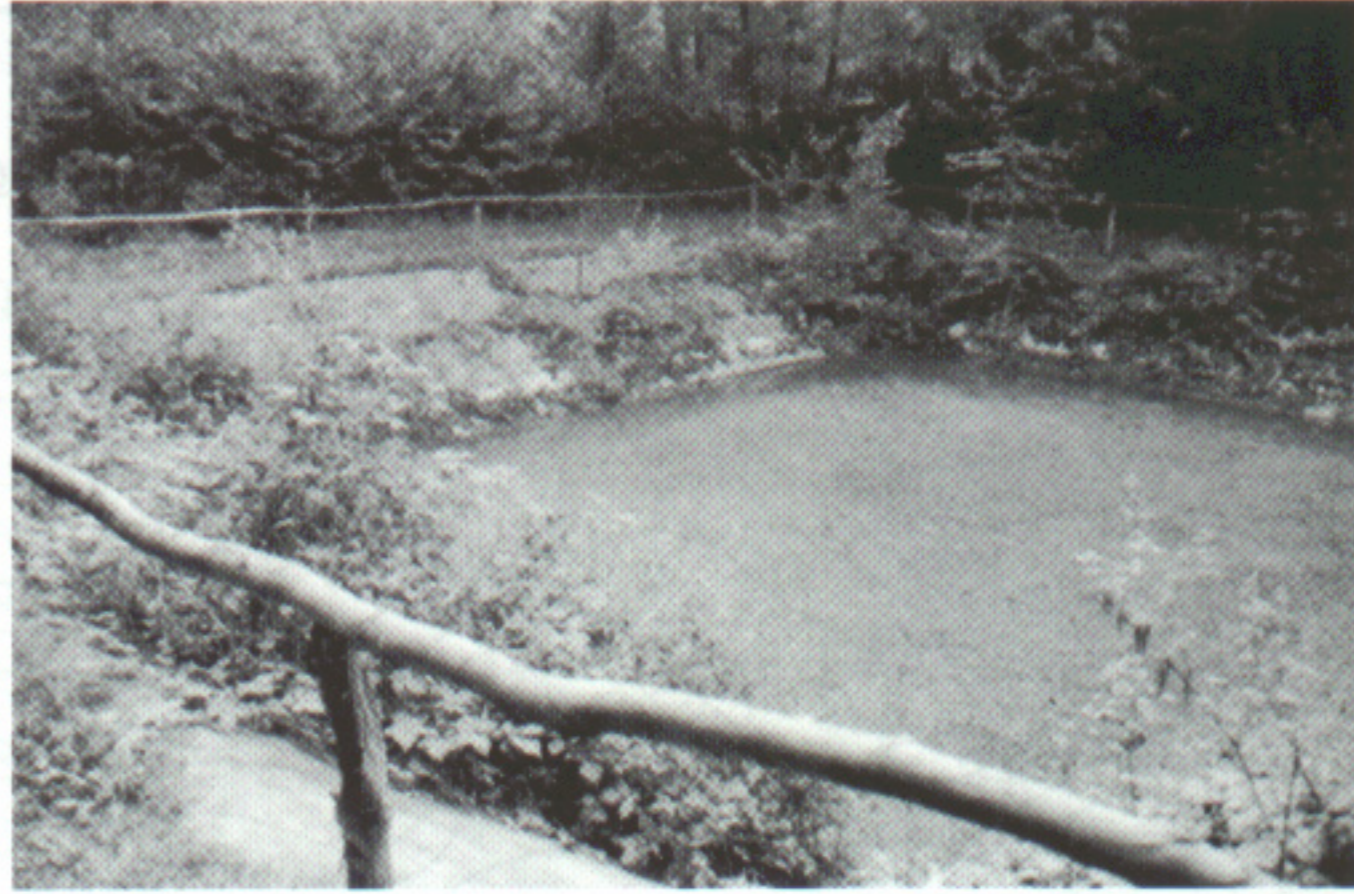
Maßstab 1:2500

44 - Unterkunft

- Baracke Nr: 61, 53, 56, 57, 63, 64 - Unterkunft
- 52 Keller
- 54 Verwaltung
- 55 Kammer
- 58 Umklekabinen
- 59 Führer
- 60 Wirtschaftsbarracke
- 60 a Kasino
- 61 A Fahrerbaracke
- 61 B Garage
- 61 C Pferdestall
- 61 D Gärtnerei
- 62 Foto
- 65 Kommandantur
- 70-71 Hundespielfeld
- 69 Futterkuche
- 61 F Gewächshaus
- 66 H-Bad
- 73 H-Helferinnen (Baracke)
- 75 Lagerführung



Jedes Fundament ist jetzt mit einer Plakette versehen, die die Blocknummer angibt.



Links: Block 131, das Lagerkino. Es wurde im Sommer 1944 errichtet und hatte 200 Sitzplätze. Gegen einen Eintrittspreis von 30 Pfennig konnten die Gefangenen ausgesuchte Filme und Wochenschaue

sehen. Ab Januar 1945 jedoch wurde das Gebäude zur Unterbringung von Gefangenen aus anderen Lagern gebraucht. Bis zu 1.200 Personen wurden hier eingepfercht. *Rechts:* Der zweite Löschteich des Lagers.



Oben: Auf diesem Bild aus dem Jahr 1946 (als das Lager deutsche Flüchtlinge beherbergte) kann man diesen Löschteich in der rechten unteren Ecke sehen. Die Baracken im Vordergrund sind Block 7 und 8, in der Mitte Nr. 13, darüber Nr. 32 (Desinfektion) und 33 (Bad). Jeder Gefangenenblock war abgeteilt in einen Schlafraum mit zwei-stöckigen Schlafkojen und ein Speiseraum mit Tischen und Bänken. Die Baracken waren mit Heiz- und Sanitäreinrichtungen mit fließendem Wasser gut ausgestattet. (GSMD) *Rechts:* Heute befindet sich wieder eine Baracke aus Kriegszeiten auf dem Gelände der Gedenkstätte „Dora“. Dieses besondere Exemplar wurde in der Tat aus den besterhaltenen Teilen von zwei Baracken zusammengebaut, die an verschiedenen Stellen in der Umgebung von Nordhausen gefunden wurden (sie waren nach dem Krieg dorthin gebracht und für verschiedene Zwecke verwendet worden). 1995 wurde sie auf einer Terrasse des Tales an der Stelle von Block 28 errichtet und beherbergt heute die neue Ausstellung der Gedenkstätte.

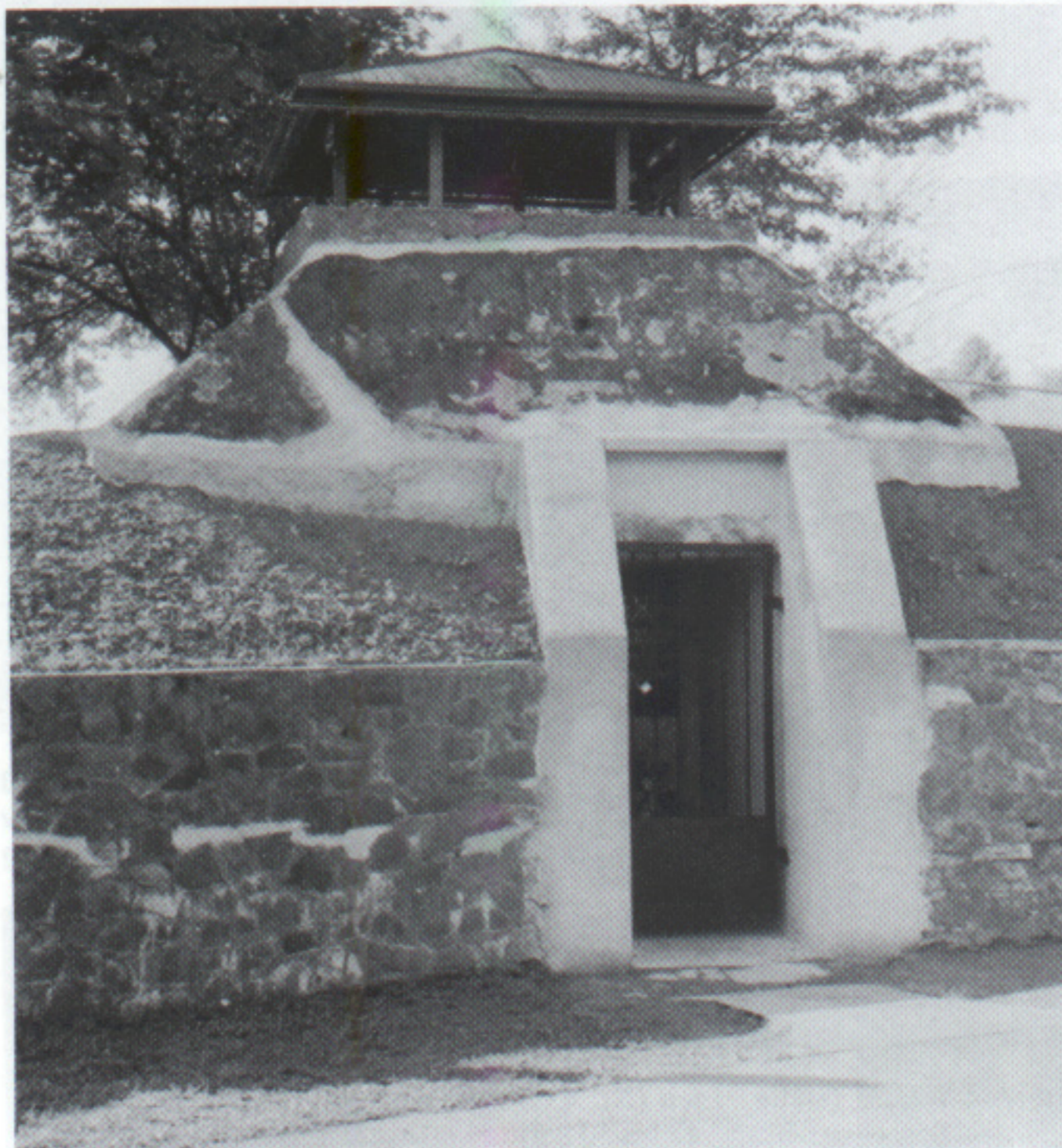




Links: Das Lagergefängnis (Block 30), bekannt unter dem Namen „Bunker“. Es war ein gemauertes Gebäude in einer entfernten Ecke des Lagers (man beachte die Mauer, die es verbergen soll); und enthielt 30 Zellen mit je 2,5 m², in denen zeitweise bis zu 16 Häftlinge gleichzeitig eingesperrt waren; einem Vernehmungsraum, in dem die



Gefangenen geschlagen und gefoltert wurden; und einem Keller, der der SS als Luftschutzbunker diente. Das große Gebäude im Hintergrund ist die Schlosserei. **Rechts:** Die Reste des Gefängnisses, wie sie unter Mithilfe von freiwilligen Jugendlichen in den Ferien 1997 freigelegt wurden.



Links: Während der Zeit als „Dora“ eine DDR-Gedenkstätte war, war dieses Gebäude an der südöstlichen Ecke des Lagers außer dem Krematorium das einzige intakte Gebäude, das angeblich original war. Jahrelang war es bekannt als der „Stehbunker“, anscheinend eine Ein-Mann-Gefängniszelle zur Isolationshaft. Da jedoch sein Gebrauch in den Erzählungen der Überlebenden nie auftaucht und auch wegen seiner schweren Bauweise, wird es von den heutigen Mitarbeitern der



Gedenkstätte eher als Wachturm angesehen. Da er darüber hinaus auf keinem originalen Lageplan zu finden ist, wird angenommen, dass es sich um eine Nachbildung nach dem Krieg handelt. **Rechts:** Der gesamte Lagerkomplex war umgeben von einem doppelten Elektrozaun mit Wachtürmen in regelmäßigen Abständen. Obwohl es durch den heute dichten Baumbestand nur schwer nachvollziehbar ist, ist dies ziemlich sicher der Teil, der das Tal am Westende abschließt.

schon offenen Barackenlager, alle anderen lebten noch in den todbringenden Stollen. Mit der Erweiterung des Lagers kamen auch sie nach und nach wieder ans Tageslicht und an die frische Luft im Lager, die letzten der Unglücklichen erst im Juni 1944.

Die schlechten Lebensbedingungen, der Hunger, die schwere Arbeit und Misshandlungen führten zu entsetzlichen Sterblichkeitsraten unter den Zwangsarbeitern. Von ca. 17.500 Häftlingen, die bis zum April 1944 ins Lager „Dora“ geschickt worden waren, kamen etwa 3.000 ums Leben. Ihre ausgemergelten Leichname wurden nach Buchenwald zurückgeschickt; dort wurden sie verbrannt (dies war ab 30. März 1944 nicht mehr

Es gibt jedoch ein weiteres ursprüngliches Gebäude, das wegen seiner unauffälligen Größe und Bauart von den meisten Besuchern übersehen wird. Es handelt sich hier um Block 145, das Altmateriallager an einem kleinen Weg an der südlichen Lagerstraße.





Oben: Das Lagerkrematorium. Ursprünglich wurden die Häftlinge nach ihrem Tod in „Dora“ nach Buchenwald zurückgeschickt und dort verbrannt. Als dann die Zahl der Toten wuchs, wurde beschlossen, hier ein Krematorium zu bauen. Am Abhang des Kohnsteins unter Bäumen und etwas abseits vom Lager gelegen wurde es am 30. März 1944 in Betrieb genommen. Eine Straßenschleife durch das Krankenrevier führte zu ihm hinauf. (siehe auch Plan auf Seite 12-13) **Rechts:** Das Krematorium, das als fast einziges Gebäude nach dem Krieg nicht zerstört wurde, wurde in DDR-Zeiten zum Zentrum der Gedenkstätte. Im Gebäude gab es eine Ausstellung, draußen wurden viele Kranzniederlegungszeremonien abgehalten. Wegen der Treppenstufen, die außen neu angelegt wurden, ahnten die meisten Besucher jedoch nicht, dass sie das Krematorium eigentlich von der Rückseite betraten. Die heutige Rückseite war ursprünglich die Frontseite des Gebäudes. **Rechts oben:** Ein weiteres Erbe aus der DDR-Zeit. Eine Skulptur, die fünf Zwangsarbeiter aus „Dora“ zeigt, von Jürgen von Woyski aus dem Jahr 1964.



erforderlich, als „Dora“ sein eigenes Krematorium in Betrieb nahm). Weitere 3.000 Gefangene, die für die Arbeit zu schwach oder krank waren, wurden in andere Lager verschickt: am 15. Januar und 8. Februar je 1.000 nach Maidanek, am 8.

April weitere 1.000 nach Bergen-Belsen (siehe *After the Battle* Nr. 89).

In der Zwischenzeit nahm die unterirdische Fabrik Gestalt an. Fahrstollen A erreichte bald seinen südlichen Ausgang. Vier weitere Querstol-

len (Nr. 43 bis 46) wurden durchgeschossen (Nr. 47 bis 50 wurden nicht mehr fertig gestellt). Alles in allem entfernten die Zwangsarbeiter 125.000 m³ Gestein und vergrößerten die vorhandenen 98.000 m² Bodenfläche um 12.600 m². Jeden Tag



Links: Die Leichenkammer im Krematorium, wie sie im April 1945 von den Amerikanern vorgefunden wurde. (GSMD) **Rechts:** Um mehr Platz für ihre Ausstellung zu schaffen, rissen die DDR-Behörden die Trennwand zwischen der Leichenkammer (auf der linken Seite) und dem Nachbarraum ab.

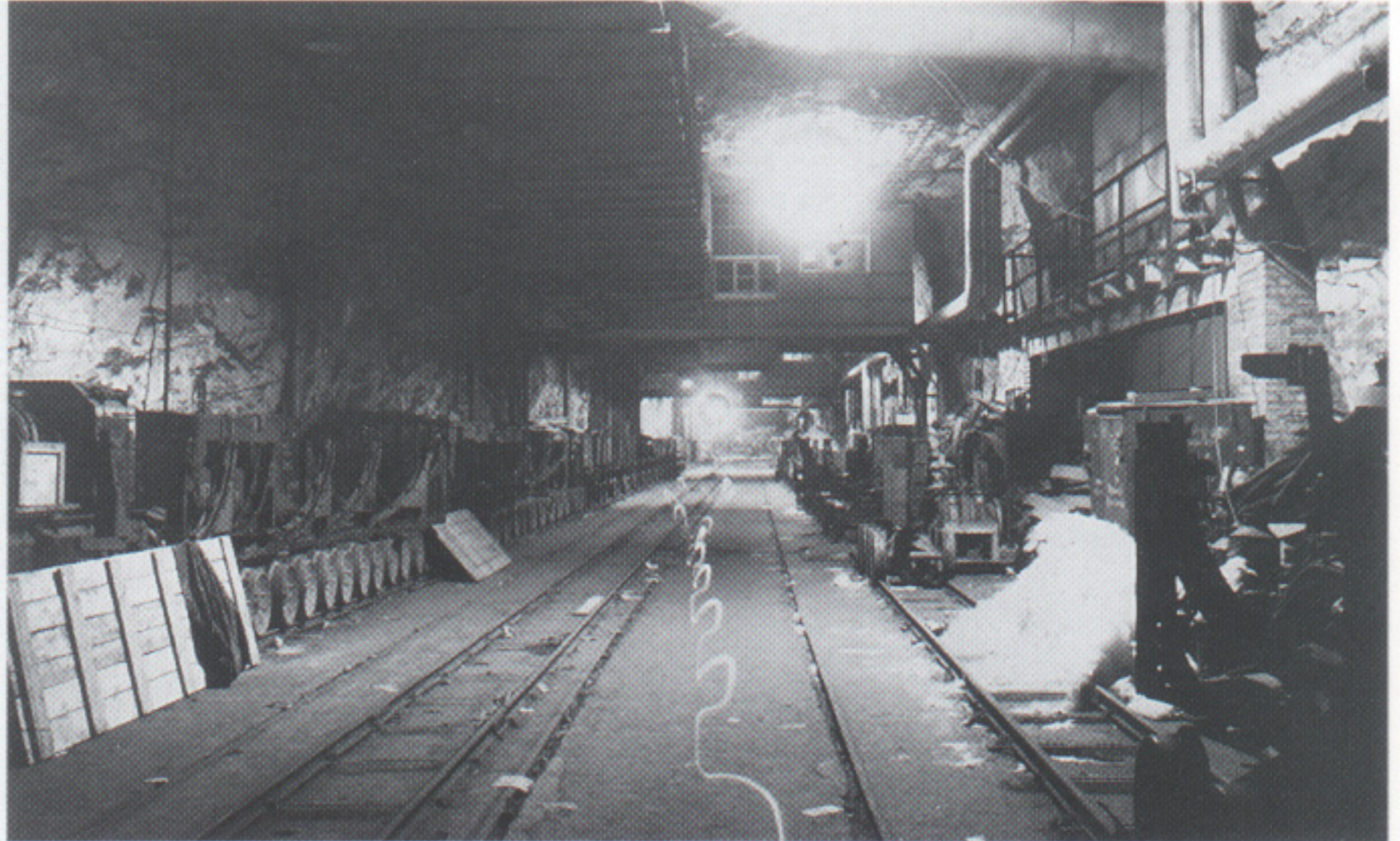


Das Krematorium verfügte über zwei Öfen in Standardausführung, wie sie auch in anderen Konzentrationslagern (z. B. Dachau und Bergen-Belsen - siehe *After the Battle* Nr. 27 und 89) zu finden waren. Die-

ses Bild wurde am 14. April 1945 nach der Befreiung des Lagers durch die Amerikaner aufgenommen. Ein befreiter polnischer Häftling zeigt Tech/5 John L. Lyndon vom VII. US-Corps einen der Öfen. (USNA)



Gleichzeitig mit dem Aufbau des Arbeitslagers wurden die Querstollen zu einer Produktionslinie für die V2-Raketen umgewandelt. Der leiterähnliche Grundriss des Komplexes war ideal für eine Serienfertigung. Güterzüge brachten Roh- und Ausgangsmaterial durch Fahrstollen A und versorgten die Werkstätten in den Querstollen, die ihrerseits Komponenten und Teile zur Montage in Fahrstollen B lieferten; beim Durchlauf in Richtung Südausgang wurde so die V2 schrittweise zusammengebaut. *Rechts:* Dieses Bild zeigt Fahrstollen B am Anfang der V2-Fertigungsstraße (am Ende des Krieges, als dieses Foto aufgenommen wurde, war dies bei Querstollen 21; der Bereich von Querstollen 1 bis 20 war der Produktion von Strahltriebwerken für die Jäger überlassen worden). Obwohl Fahrstollen B zwei normale Eisenbahnschienenstränge besaß, liefen die Spezialwagen der V2-Produktion auf Schmalspursträngen. Auf dem Bild liegt links die Schmalspur teilweise auf der Normalspur. (BA)



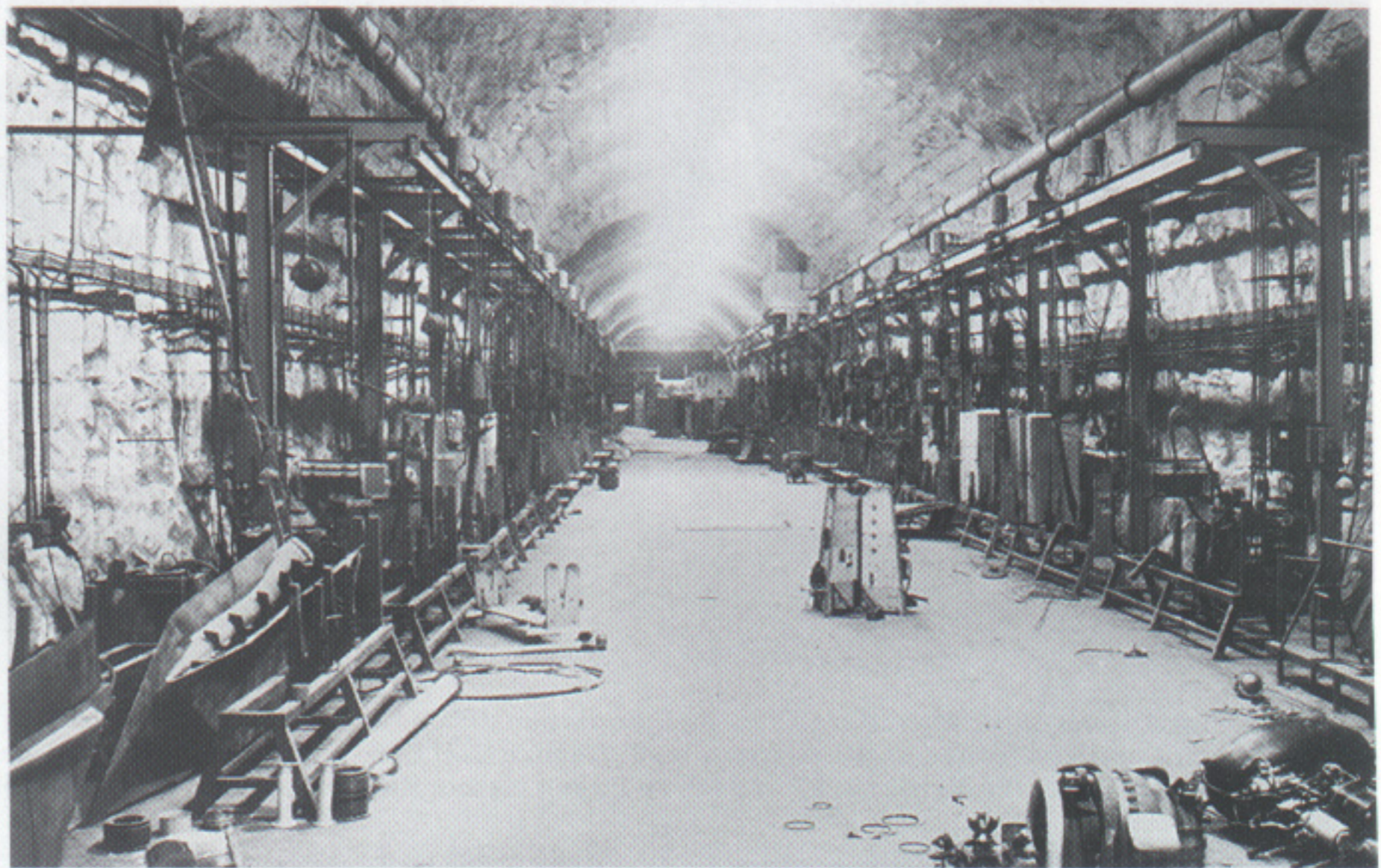
kamen Dutzende von Zügen und brachten tonnenweise Baumaterial, Werkzeuge und Ausrüstung. Ab dem 19. September brachten Sonderzüge Maschinen, Ausrüstung und Personal aus den drei V2-Produktionsstätten nach Nordhausen.

Um die Lieferungen durch Subkontraktoren sicherzustellen, bildete Degenkolb am 30. Oktober einen speziellen Führungsstab unter der Leitung von Hauptmann Dr. Kühle; in ihm waren Vertreter aller größeren Zulieferer durch Bevollmächtigte vertreten. Dieser Führungsstab gewann im Dezember noch an Bedeutung, als ihm die Verantwortung über den gesamten V2-Vertrag übertragen wurde.

Am 10. Dezember 1943 kam Speer, begleitet von Kammler und Degenkolb, zu einer persönlichen Inspektion des Komplexes nach Nordhausen. Er war von der Größe und der Geschwindigkeit des ganzen Projektes beeindruckt, scheint aber von dem Elend der Zwangsarbeiter nicht übermäßig beeindruckt gewesen zu sein. Er war nur besorgt darum, dass sie zu viel von ihrer Leistungsfähigkeit verlieren könnten.

Inzwischen war die Fabrik so weit, dass sie die Versuchsproduktion aufnehmen konnte. Ab Anfang Dezember, nachdem die Maschinen eingerichtet worden waren, wurden sämtliche Häftlinge, mit Ausnahme derer, die draußen das Lager errichteten, für die Montage der Raketen eingesetzt. Die ersten drei V2 rollten am 1. Januar 1944 in Fahrstollen B vom Montageband. Als sie aber in Peenemünde eintrafen, erwiesen sich diese drei mit den Nummern 17001 bis 17003 als derart fehlerhaft, dass mit ihnen keine Probeschüsse vorgenommen werden konnten. Als Nr. 17003 schließlich am 27. Januar gestartet wurde, versagte sie und explodierte. Weitere Probeschüsse auf dem neuen, von der SS kontrollierten Testgelände „Heidelager“ bei Blizna (siehe *After the Battle* Nr. 85, Seite 12-13) verliefen gleich enttäuschend, die meisten explodierten in der Luft oder beim Start, und nur 10 bis 20 Prozent erreichten das Zielgebiet.

Einer der tonnenförmigen Querstollen, wie sie heute aussehen, aufgenommen vom amerikanischen Fotografen Alvin Gilens. Gilens fotografierte 1994 den ganzen Stollenkomplex gründlich. Das Ergebnis waren eine Fotoausstellung und ein Bildband mit dem Titel *Discovery and Dispair (Aufbruch und Verzweiflung) - Dimensionen von Dora*, der 1995 erschien. Als wir im September 1997 den Stollenkomplex besuchten, konnten wir nicht so tief hineingehen, wie wir gerne gewollt hätten. Der Grund war, dass das Gipswerk Niedersachsens, dem der Kohnstein gehört, jede Haftung gegenüber fremden Besuchern, die ungesicherte Teile des Querstollens besuchen wollen, ablehnt. Wir sind deshalb dankbar, dass Herr Gilens uns seine Fotos zur Illustration der Teile, die wir nicht selbst sehen konnten, überlassen hat. (Gilens)



Ohne genaues Beobachten ist die Identifizierung einzelner Querstollen im Kohnstein nicht leicht. Oft sind es Hinweise wie der im Bild erkennbare V-Waffentyp oder Bauteile, Maschinentypen, Form des Stollens, Höhe der Decke, Bahngleise oder andere Kleinigkeiten, die verraten, in welchen Querstollen man gerade blickt. Dieses Bild enthält z. B. mehrere Hinweise. Links befindet sich eine Schweißvorrichtung für V2-Leitflächen; rechts liegen eine Turbopumpe sowie Wasserstoffperoxyd-Behälter komplett mit Druckluftflaschen - beide von der V2. Solche Aggregate wurden in den Querstollen 16 - 18 sowie 20 - 21 hergestellt. Die tonnenförmige Decke weist darauf hin, dass es ein Querstollen jenseits Nr. 18 sein muss - demnach handelt es sich hier entweder um Nr. 20 (Herstellung der Turbopumpen) oder Nr. 21 (Herstellung verschiedener V2-Teile). (BA)

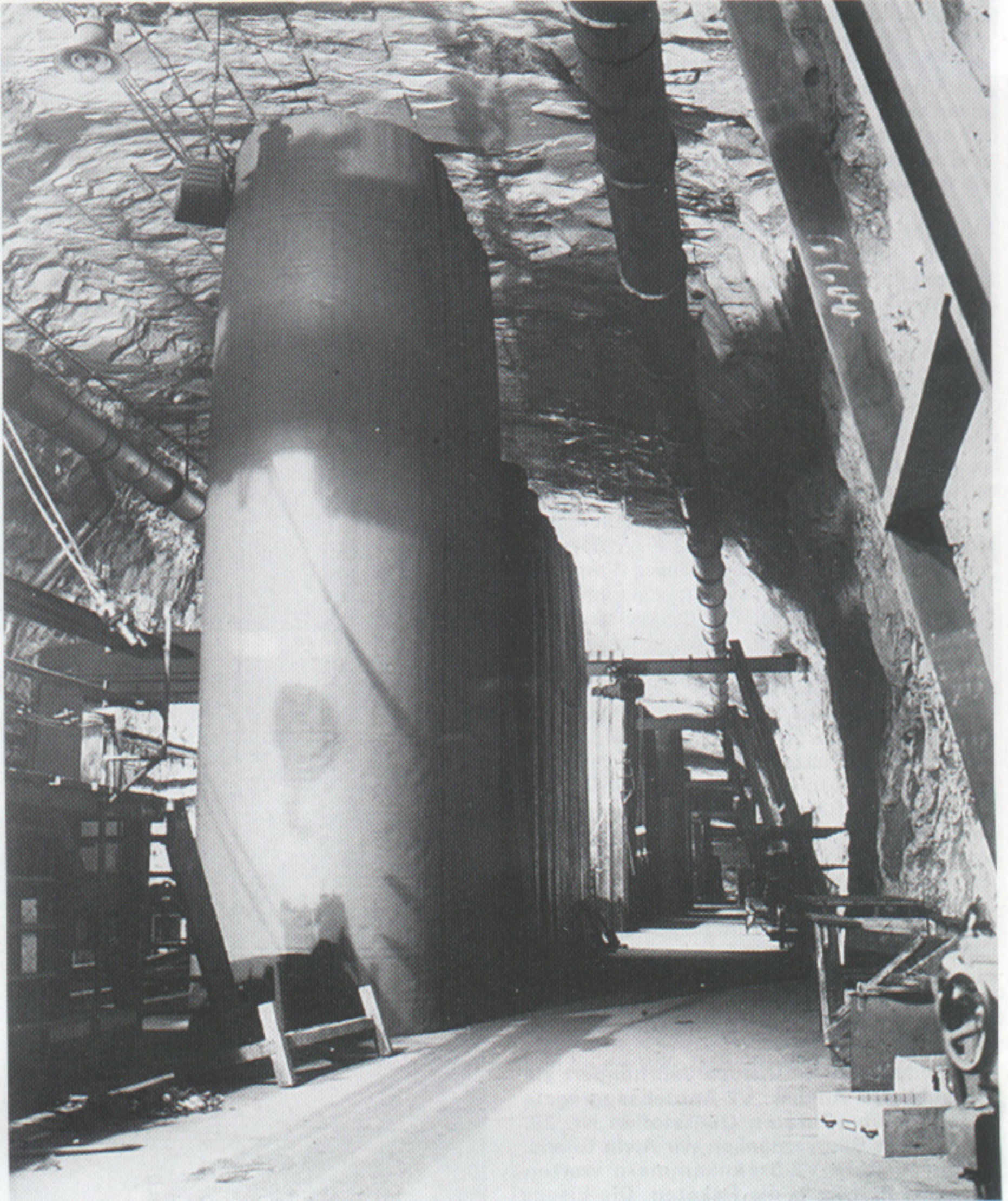


Rechts: Am Anfang der Produktionsstraße in Querstollen 23 oder 24 lagerten die riesigen 6,15 m langen Halbsegmente des Mittelteils der V2. Aufrecht stehend reichten sie fast bis zur Decke. Dies erklärt wahrscheinlich, warum dieses Bild nach einigen Veröffentlichungen „Beton-Stützpfeiler“ zeigen soll. (BA)

Die große Zahl der Fehler war einerseits auf die immense Komplexität des Flugkörpers selbst zurückzuführen (eine V2 bestand aus 20.000 verschiedenen Einzelteilen), andererseits auch auf die vielen Möglichkeiten der Sabotage durch die Zwangsarbeiter. Rasch wurden Maßnahmen zur Verbesserung der Produktionsqualität ergriffen. Zahllose Anweisungen und Verbesserungsvorschläge wurden von Peenemünde nach Nordhausen geschickt (von Braun selbst besuchte die Fabrik am 25. Januar). Vereinfachungen, die sich bei der Produktion herausstellten, wurden eingeführt. Technisch erfahrene Gefangene wurden verantwortlich gemacht und gezwungen, die Arbeit von Mithäftlingen zu überwachen. Maßnahmen gegen Sabotage wurden verstärkt. Jede Nachlässigkeit wurde jetzt als Sabotage angesehen und konnte zu Haft im „Bunker“ oder zum Tod durch den Strang führen. An einem Tag (vermutlich im März 1945) erhängten die Wachen 50 Häftlinge in Querstollen 41, indem je ein Dutzend an einen Träger gebunden wurden, der dann von einem Elektrokran hochgezogen wurde, während die anderen Gefangenen zusehen mussten. Zur Enttarnung von Widerstands- und Sabotagegruppen benutzten die Deutschen umfassend Informanten, sowohl eingeschleuste Spitzel als auch Gefangene, die ihre Mithäftlinge verrieten.

Im ersten Produktionsmonat Januar 1944 wurden nur 50 Flugkörper fertig gestellt, d. h. weniger als 2 pro Tag, danach aber stieg die Zahl beständig: 86 im Februar, 170 im März, 253 im April, 437 im Mai. Schrittweise wurde die Rakete verbessert. Beispielsweise wurde im Mai durch die Verwendung von Glaswolle als Isoliermaterial zwischen dem Treibstoffbehälter und der stählernen Außenhaut (die sich während des Fluges stark erhitzte) die Zahl der vorzeitigen Explosionen (Luftzerleger) halbiert. Eine Verstärkung der Nase des Flugkörpers mit einer inneren Haut verringerte nochmals die Fehlerquote.

Die V2's der Nordhäuser Produktion wurden ohne Sprengladung und ursprünglich auch ohne elektrische Ausstattung ausgeliefert. Gut getarnt wurden die Flugkörper per Eisenbahn zu den DEMAG-Fahrzeugwerken nach Berlin-Falkensee gebracht, wo die elektrische Verdrahtung durchgeführt wurde, dann zu einem der Munitionsdepots des Heeres, wo der Gefechtskopf montiert wurde. Ab Mai wurde auch die Elektroinstallation im Mittelwerk selbst eingebaut. Hierfür wurde eine besonders staubfreie Werkstatt in einem der unterirdischen Querstollen hergerichtet. Ein anderer besonderer Querstollen war Nr.



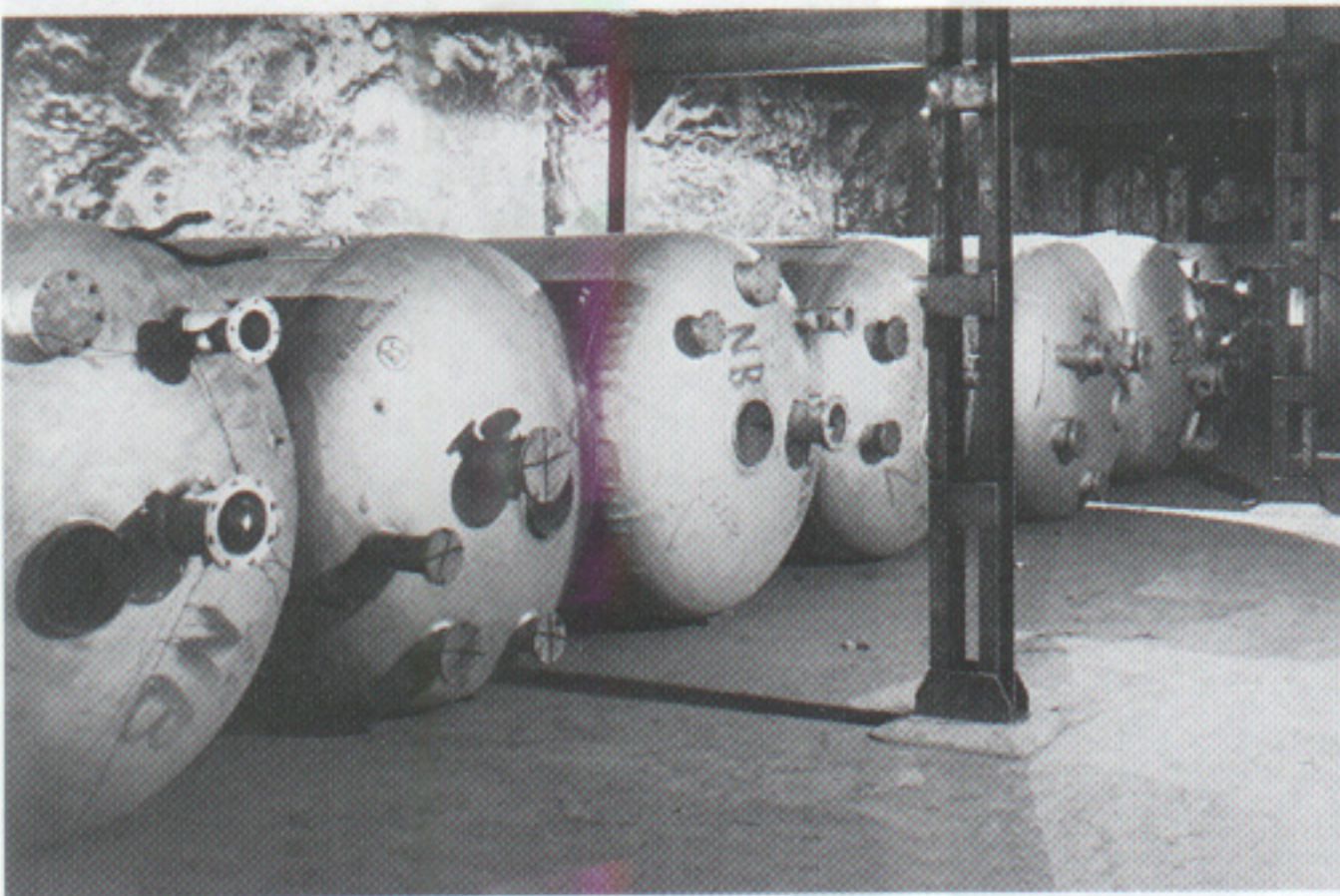
41: Sein Boden war um etwa 15 m abgesenkt, so dass die Raketen zu Endkontrolle und Abschlusstest senkrecht aufgestellt werden konnten. Ein besonders gefährlicher Bereich am Montageband war die Galvanik in Querstollen 39; die hierher eingeteilten Gefangenen wurden durch die entstehenden Gase und Dämpfe unweigerlich vergiftet, die durchschnittliche Lebenserwartung lag hier gerade bei einem Monat.

April – Mai 1944 bildeten das Ende der ersten Phase des „Dora-Mittelbau“-Komplexes, während der es viele Veränderungen im Lager,

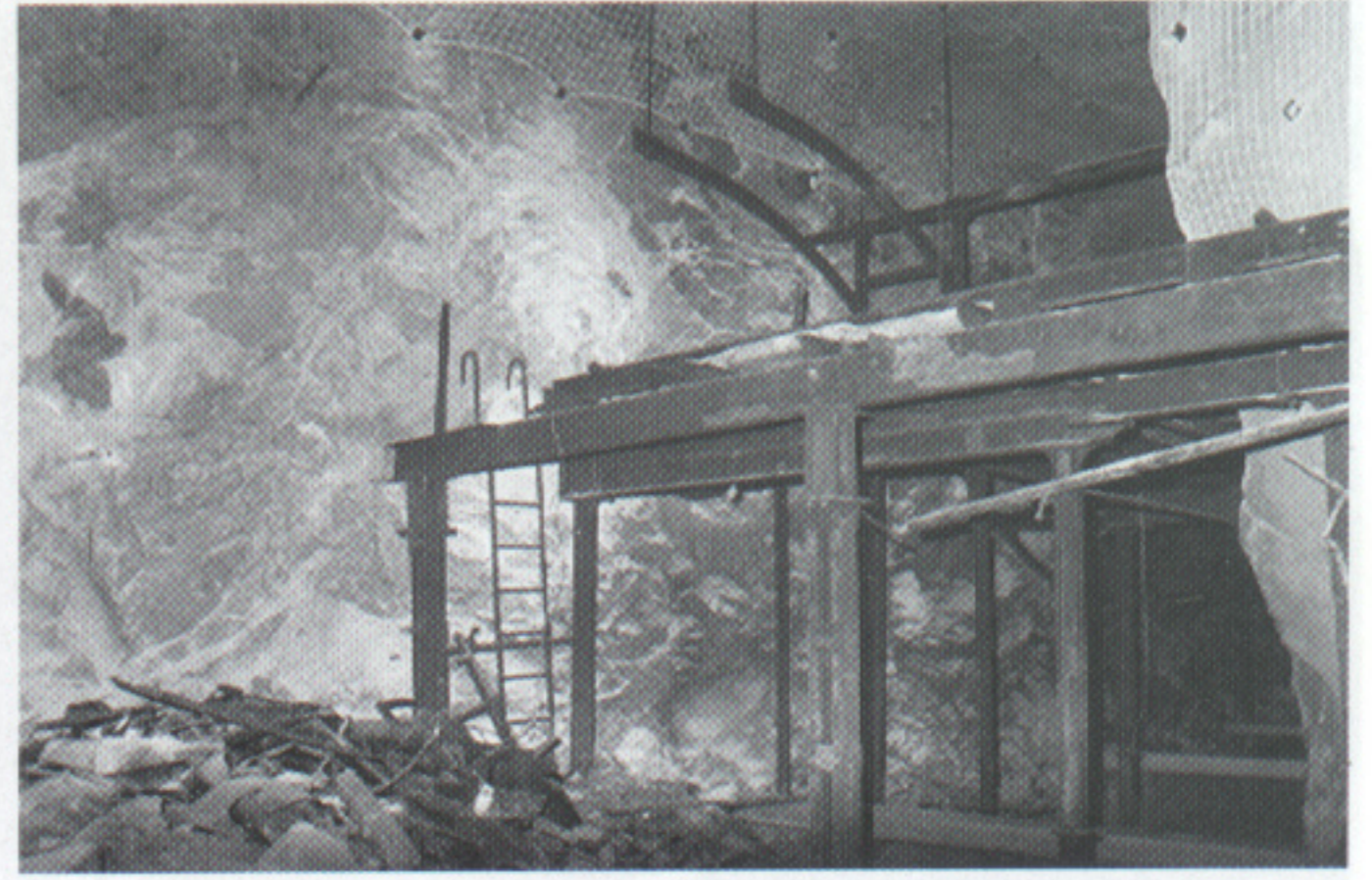
der unterirdischen Fabrik, aber auch in der Organisation der Gesellschaft gab.

Jetzt, wo alle Gefangenen in „Dora“ über Tage untergebracht und die Lagereinrichtungen schrittweise verbessert worden waren, war das Leben für die Häftlinge etwas erträglicher geworden – obwohl natürlich die schwere Arbeit und die unmenschliche Behandlung weiterhin einen hohen Tribut an Menschenleben forderten.

Ebenfalls im April machte das rasche Wachsen der Mittelwerk-Fabrik eine innere Neuorganisation erforderlich. Georg Rickhey, ein DEMAG-



Links: Dies ist entweder Querstollen 25 oder 26. In beiden wurden Treibstofftanks der V2-Mittelsektion gelagert; hier sind es die Behälter für den „A-Stoff“ (Flüssig-Sauerstoff). Der andere Haupttank der V2 enthielt eine Mischung aus Alkohol und Wasser („B-Stoff“). Diese Tanks waren Zulieferteile und wurden vor dem Einbau nur noch einer Druck-



prüfung unterzogen. Man beachte, dass dieser Raum einen eingebauten Zwischenboden hat - einen Zementboden auf stählernen Stützpfeilern. Diese Konstruktion findet man in vielen der Querstollen. (BA) Rechts: Reste einer Zwischenbodenkonstruktion überdauern in der unterirdischen Finsternis, diese hier wurde in Querstollen 45 aufgenommen.

Dieses Bild zeigt zweifellos Querstollen 29, die Fertigungsstraße für die Brennkammer der V2. Die Blickrichtung geht von Fahrstollen A nach Fahrstollen B. Querstollen 29 war einer derer, die tiefer ausgeschachtet waren. Da sie unter den Grundwasserspiegel reichten, mussten Pumpen installiert werden, um sie trocken zu halten.

Direktor aus dem Ruhrgebiet, wurde zum Geschäftsführenden Generaldirektor über alle anderen Direktoren ernannt, und die verschiedenen Abteilungen wurden umorganisiert (die neue Position war früher schon Degenkolb und Figge angeboten worden, aber beide hatten abgelehnt). Die Umorganisation wurde nicht von allen Geschäftsführern begrüßt, und viele bezeichneten Rickhey als Versager und Lebemann.

In der Sonderausschuss A4 gab es ebenfalls Veränderungen. Im März wurde Degenkolb seiner Position enthoben und mit neuen Aufgaben bei der Reichsbahn betraut. Die Stelle wurde nicht wieder besetzt, Kunze und Figge übernahmen die Aufgaben ihres ehemaligen Vorgesetzten. In der Tat hatte die Ausschuss mit ihren verschiedenen Unterausschüsse die meisten ihrer Aufgaben erfüllt, und im weiteren Verlauf wurden die meisten von ihnen umorganisiert oder mit anderen Aufgaben betraut.

Die vielleicht durchgreifendste Veränderung bestand darin, dass ab April das Mittelwerk nicht mehr alleiniger Nutzer der unterirdischen Fabrik bzw. des Mittelbau-Geländes war. Während die V2-Wissenschaftler mit Erfolg für die oberste Dringlichkeit intrigiert hatten und den Nordhausen-Komplex für ihre Produktion erwerben konnten, versuchten nun auch andere Teile der deutschen Kriegsindustrie, vornehmlich die Flugzeugindustrie, ihre Fertigungsstätten in den Untergrund zu verlagern. Anfang März 1944, angesichts der zunehmenden feindlichen Angriffe auf die Flugzeugindustrie und katastrophaler Luftangriffe auf deutsche Städte, bildeten

Rechts: Nach einem halben Jahrhundert ein unglaublicher Anblick: V2-Antriebsaggregate liegen im überfluteten Querstollen Nr. 29. **Auch dieses Bild verdanken wir Alvin Gilens.**
Unten: Weitere V2-Brennkammern warten auf ihren Einbau in die Raketen. Die Eisenbahnschienen zeigen, dass es sich hier um einen der beiden Fahrstollen, vermutlich bei Querstollen 29, handelt. Das Fehlen einer Fertigungsstraße lässt darauf schließen, dass es sich eher um Fahrstollen A handelt.



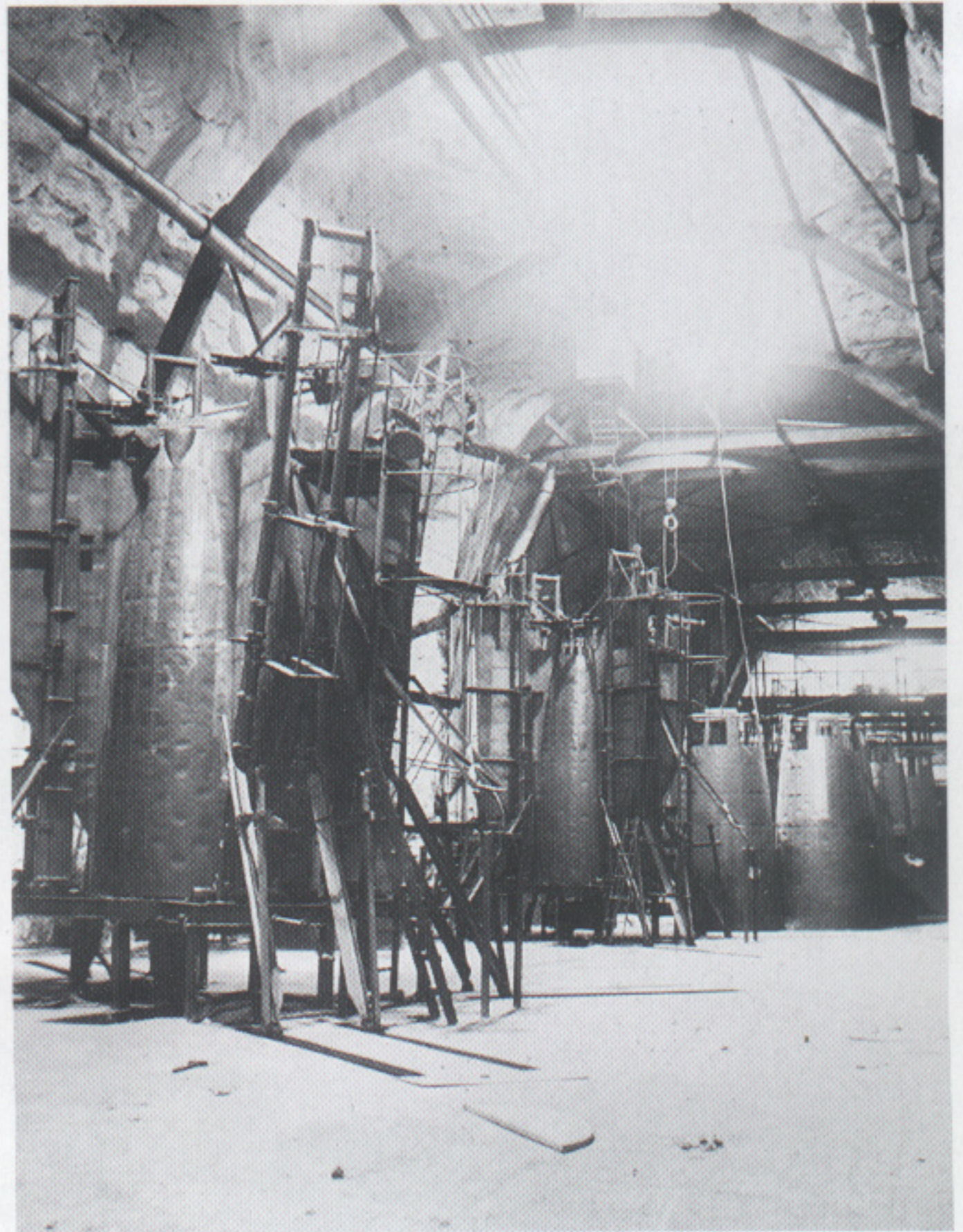
Rüstungsminister Speer und Generalfeldmarschall Erhard Milch, stellvertretender Chef des Reichsluftfahrtministeriums, gemeinsam den sogenannten Jägerstab als Sonderdienststelle zur Aufrechterhaltung der Jägerproduktion. Zum Geschäftsführenden Leiter des Jägerstabs wurde



Querstollen 29 kann heute nur mit einem Boot erreicht werden und die lange Fahrt durch die völlige Dunkelheit erweckt gespenstische Bilder. (Alvin Gilens)



Rechts: Im Querstollen 32 und 33 befand sich die Presserei. Die mächtige Weingarten-Pressen im Vordergrund war 6,5 m hoch. Beide Querstollen sind heute überflutet, aber Taucher haben kürzlich die Fundamente der Pressen identifiziert. (BA) **Links:** Die Heckteile der V2 wurden im Quer-

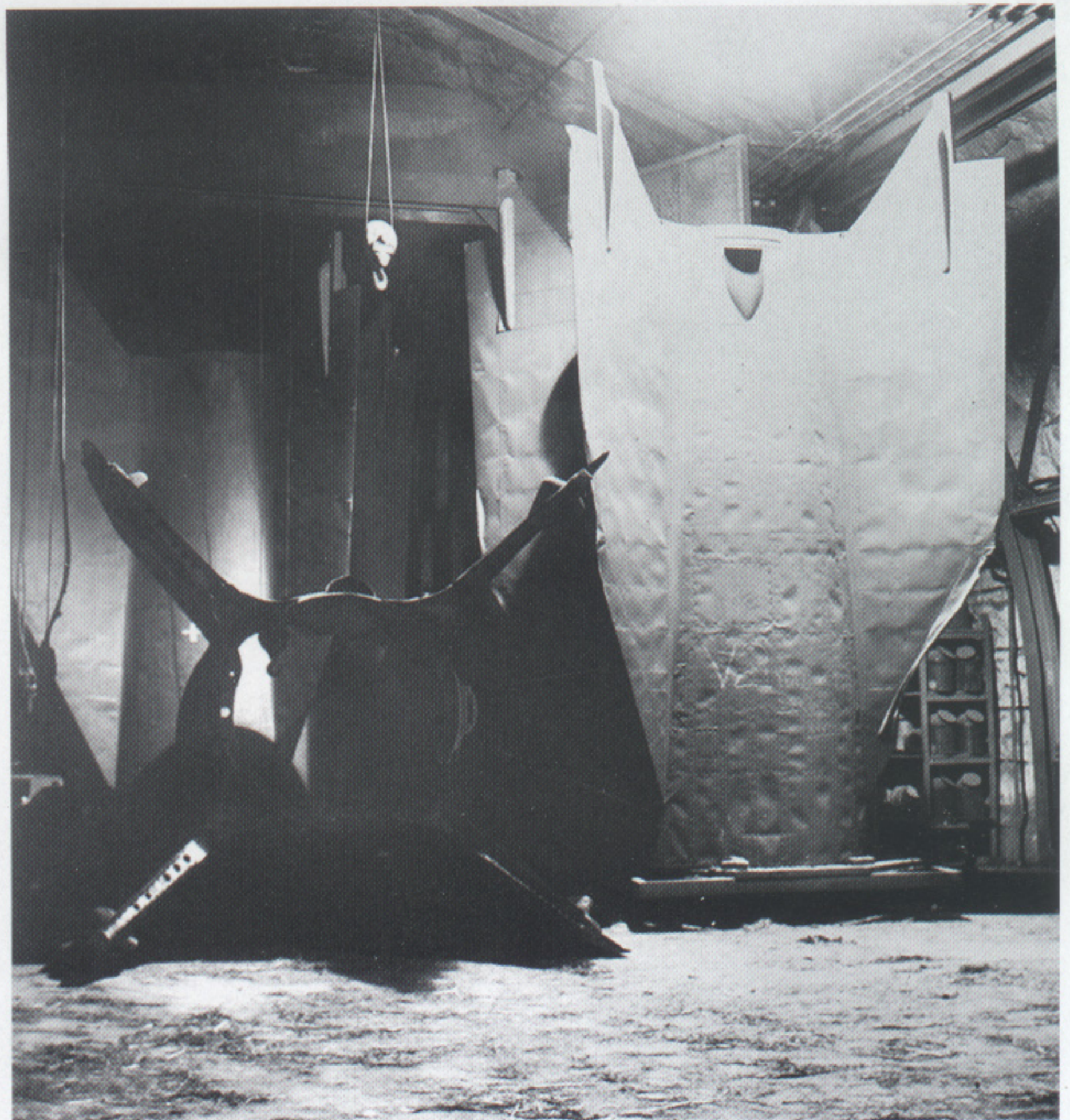


stollen 37 zusammengestellt. Dies sind Schweißvorrichtungen zum Anbau der Leitflächen am Heckteil des Flugkörpers. Zusammen mit den Leitflächen maß das Heckteil vier Meter. Die gekrümmte Deckenkonstruktion ist charakteristisch für die Wifo II-Stollen (Nr. 19 - 42).

Karl Otto Saur benannt, der bald nicht nur die Jägerproduktion straffte, sondern auch einen erfolgreichen Feldzug für mehr unterirdische Räumlichkeiten für die Flugzeugfabriken durchführte. Anlässlich einer Führerbesprechung am 5. März verfügte Hitler die Verlegung der gesamten Flugzeugindustrie in bombensichere Fabriken.

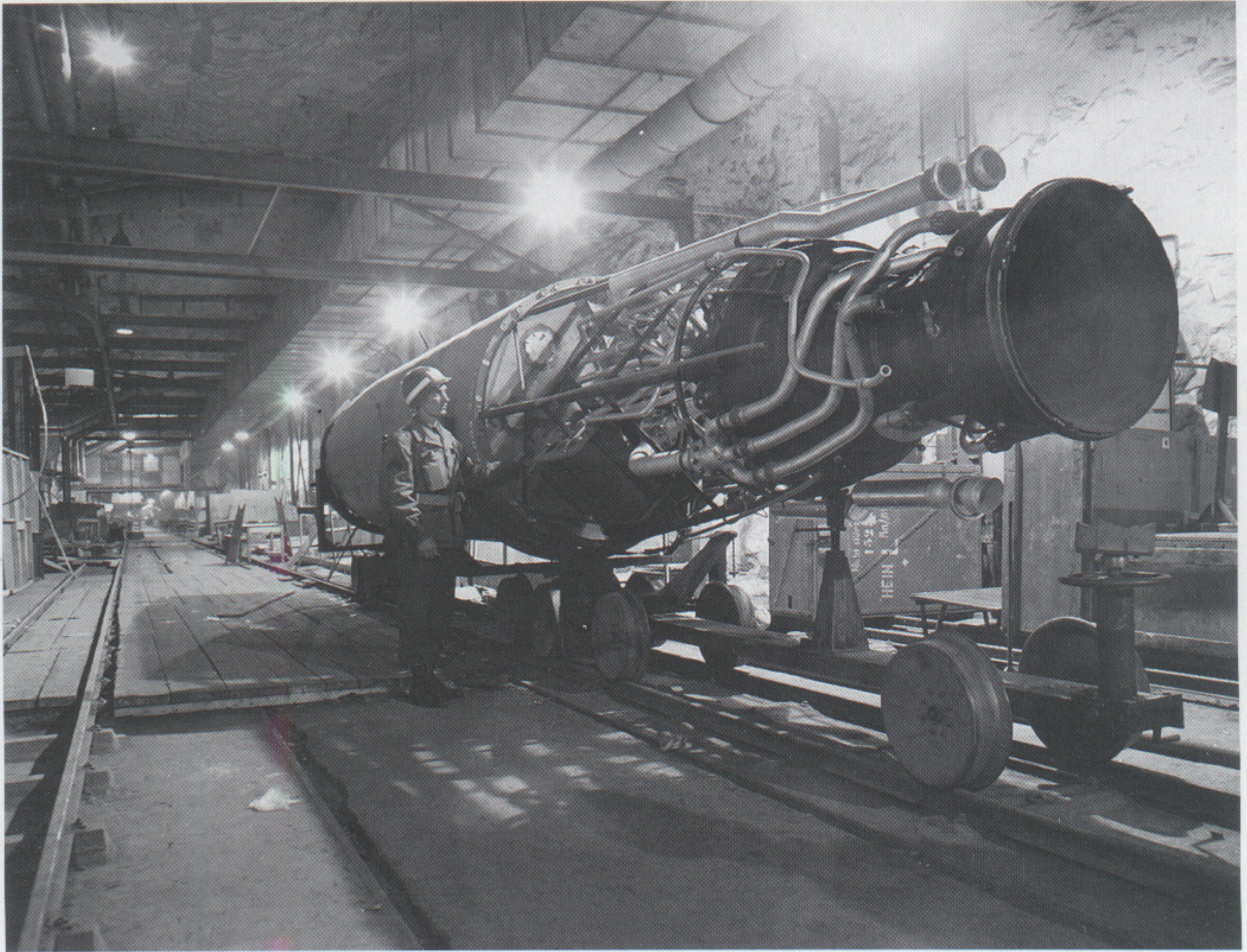
Die Kritik, vornehmlich aus Kreisen der Luftwaffe, die V2-Produktion des Heeres beanspruche unangemessene Mengen an Arbeitskräften, Rohstoffen und unterirdischen Fabrikationsräumen (z. B. auf Kosten der Jägerproduktion und des V1-Flugbombenprojekts der Luftwaffe), scheint nicht ohne Wirkung auf Hitler geblieben zu sein. Auf der Besprechung am 5. März hatte er eine vergleichende Darstellung angefordert, um zu prüfen, ob die Einrichtungen des Mittelwerkes und die unterirdischen Räumlichkeiten nicht besser durch die Flugzeugproduktion genutzt werden könnten. Als ein Ergebnis verfügte Hitler, dass Teile der Nordhäuser unterirdischen Fabrik für die Produktion von Teilen für Jagdflugzeuge genutzt werden sollten. Im April sollte das Mittelwerk den nördlichen Teil des Komplexes, die

Rechts: In Querstollen 39 befand sich die Spritzerei, in der die Teile des Rumpfes der V2 grundiert und beschichtet wurden. Dies war einer der gefährlichsten Querstollen für die Arbeiter, die von den gesundheitsschädlichen Dämpfen vergiftet wurden. Die durchschnittliche Überlebensdauer der hier abkommandierten Arbeiter betrug nur einige Wochen. Obwohl die ursprüngliche Beschreibung zu diesem Bild angibt, dass es sich um die Lackiererei handelt, kann es nicht die in Querstollen 39 sein, da die Einrichtung dieses Querstollens ganz anders aussieht und dort zu wenig Platz ist, um V2-Heckteile wie hier aufzustellen. Vielleicht ist dies ein Anbau zur Hauptgalvanikabteilung, vielleicht im benachbarten Querstollen Nr. 38. Dies kann jedoch nicht mehr nachgeprüft werden, da Nr. 38 1945 gesprengt wurde. (BA)







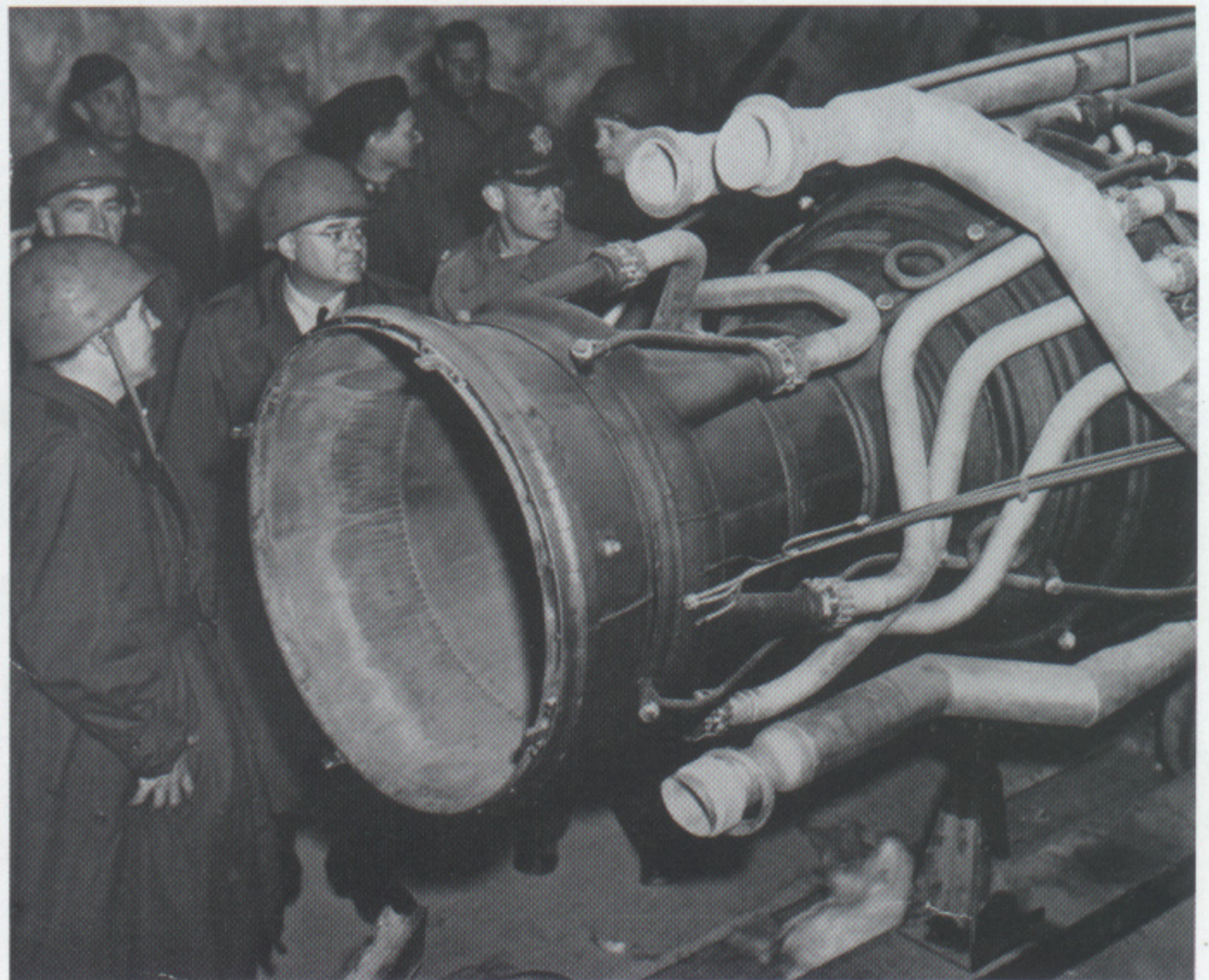


An diesem Punkt der Fertigungsstraße in Fahrstollen B angelangt, war die Rakete auf dem Transportwagen fast fertiggestellt. Dieses Foto, das von den Amerikanern nach der Einnahme der Fabrik im April 1945 aufgenommen wurde zeigt ein Exemplar, das bis auf die Heckverkleidung fertiggestellt ist. Man beachte die Bretter, die das Bett des Bahngleises streckenweise überdecken. (IWM)

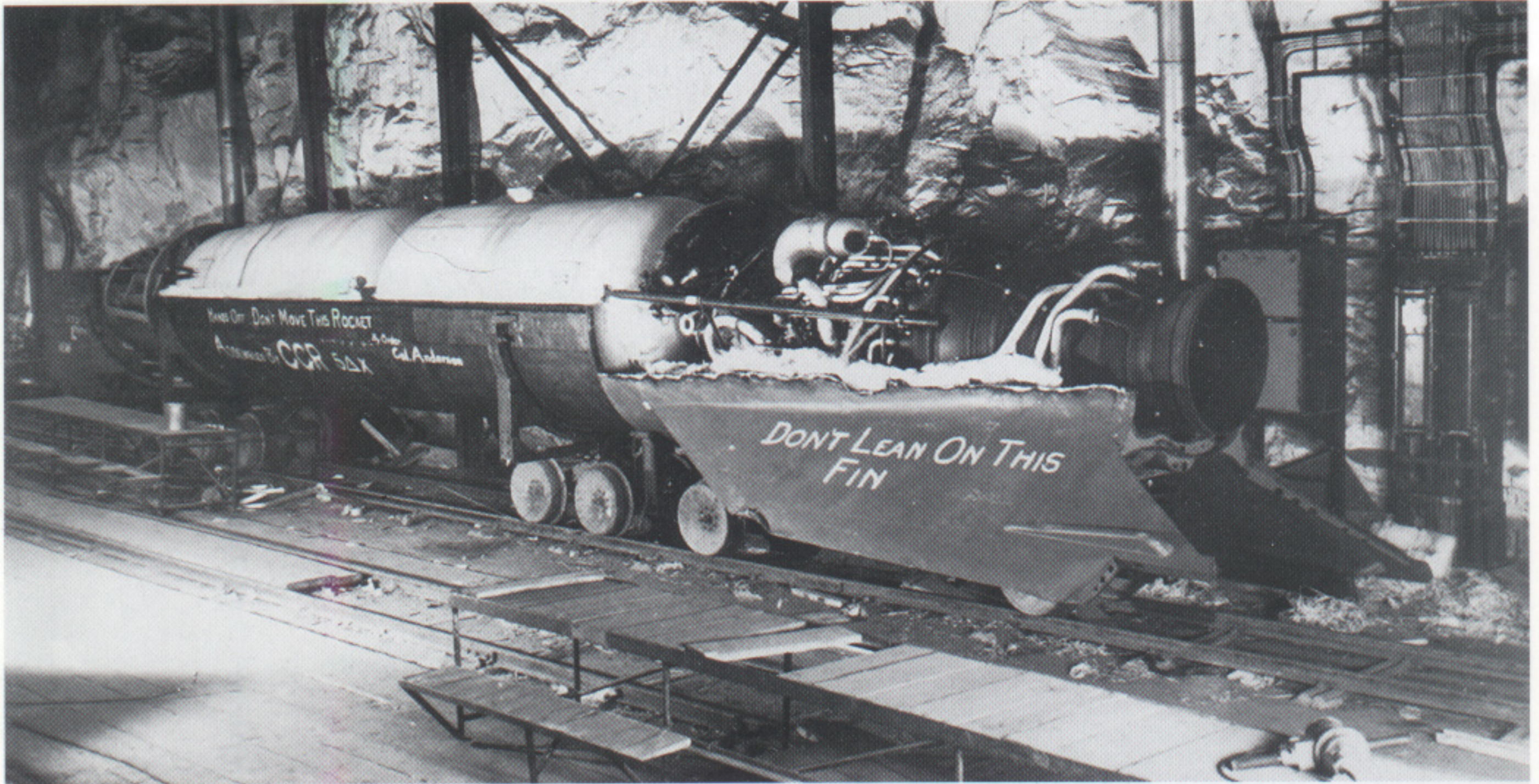
Querstollen 1 bis 20 (das frühere WIFO I) der Junkers-Gesellschaft überlassen und die eigene V2-Fabrik in die restlichen Querstollen 21 bis 46 verlegen. Junkers verlagerte seine Flugmotorenwerke aus Magdeburg, Köthen und Leipzig und installierte ein Montageband für Strahltriebwerke (Deckname: „Nordwerk“). Die Belegschaft bestand aus ca. 500 deutschen Spezialisten und 5.000 Fremdarbeitern. Letztere, meist Polen und Russen, waren keine Gefangenen aus Konzentrationslagern (sie erhielten Lohn, lebten in beschlagnahmten Unterkünften und trugen nicht die gestreifte Lagerkleidung); besondere Maßnahmen wurden getroffen, um zu vermeiden, dass sie zu den „Dora“-Inhaftierten näheren Kontakt aufnehmen konnten, obwohl dies nicht völlig verhindert werden konnte, wenn die Leute miteinander zu arbeiten hatten.

Etwa Mitte Juni (zweifelloos beeinflusst vom Beginn der V1-Offensive auf London am 13. Juni) befahl Hitler, dass die V2-Produktion auf 150 Stück pro Monat drastisch verringert und so die freigesetzten Arbeitskräfte und Rohstoffe für die Aufstockung der V1 und der Düsenjäger eingesetzt werden sollten. Auf diese Weise wurde das Raketenprogramm des Heeres zu Gunsten zweier Projekte der Luftwaffe gekürzt. In der Folge sank die V2-Produktion von 437 Stück im Mai auf 132 im Juni und 86 im Juli.

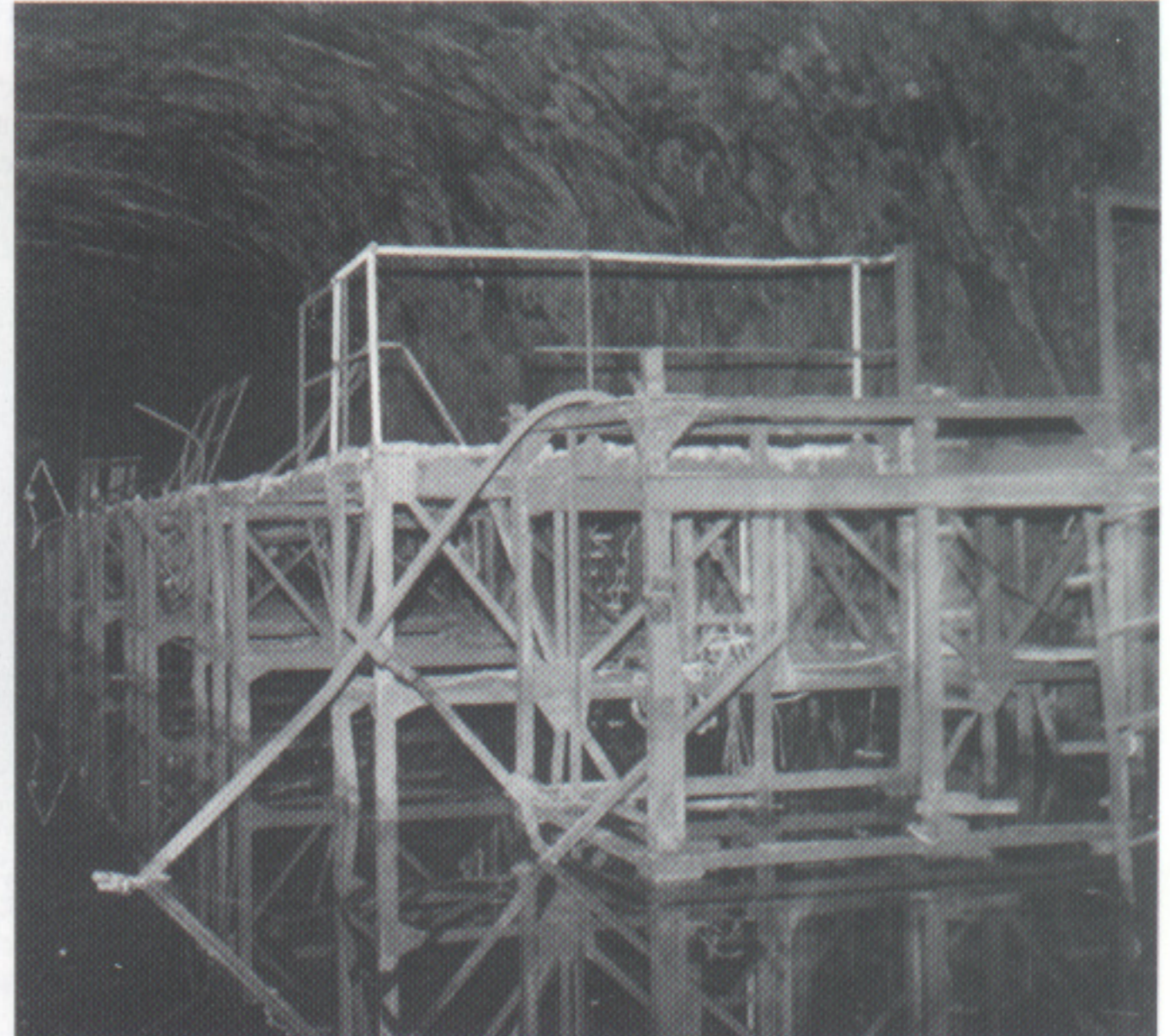
Es stellte sich zwangsläufig die Frage, ob die V1-Produktion, die bisher auf das Volkswagen-



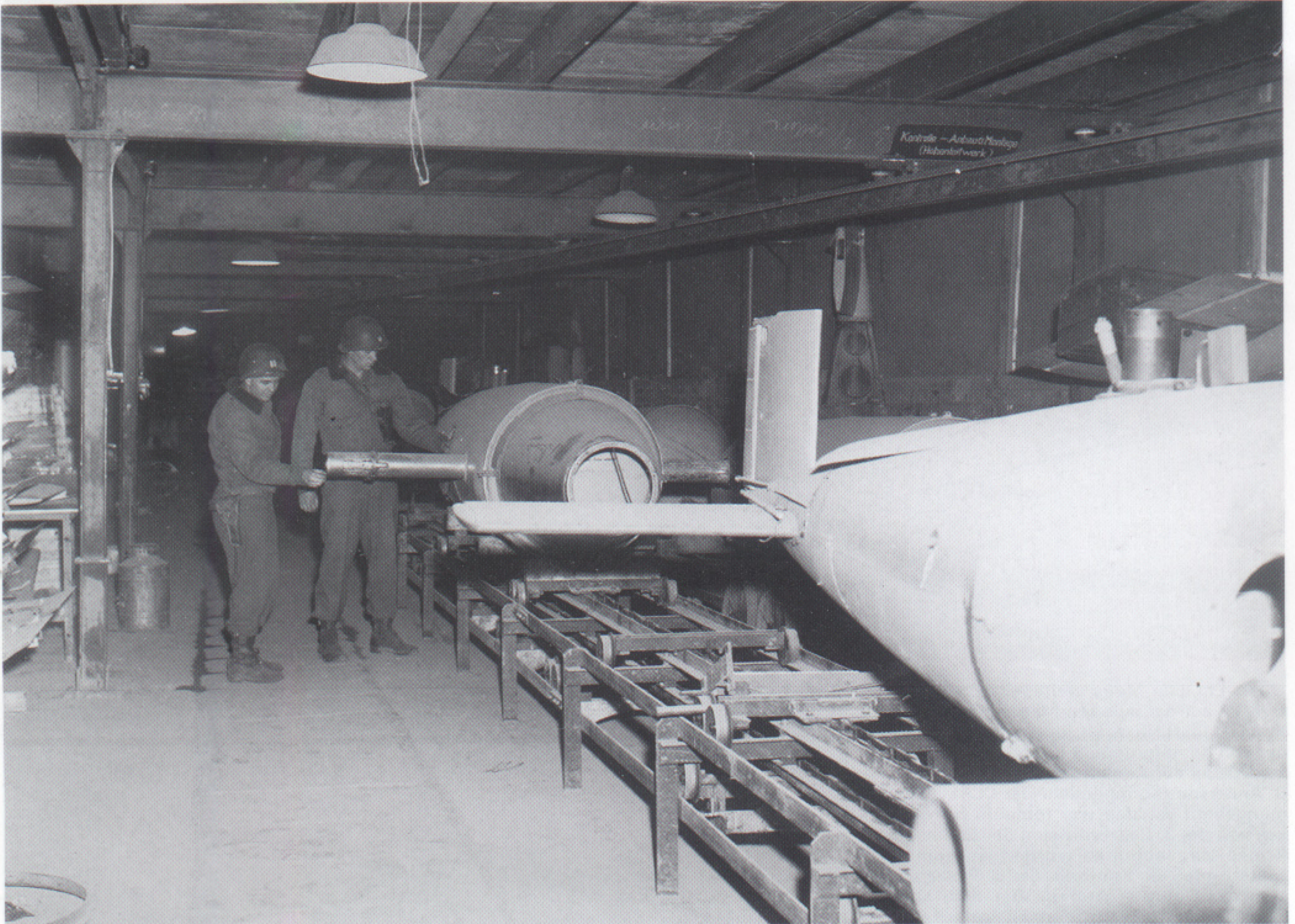
Derselbe Flugkörper während der Inspektion durch Mitglieder des US-Kongressausschusses zur Untersuchung von Nazi-Verbrechen, der das Lager „Dora“ und die unterirdische Fertigungsstätte am 1. Mai 1945 besuchte. Die Mitglieder des Ausschusses von links nach rechts sind: John M. Vorys (Republikaner, Ohio) und Ed V. Izac (Demokrat, Kalifornien); Senator C. Wayland Brooks (Republikaner, Illinois); und Oberstleutnant J. K. Reeson und Brigadegeneral John M. Weir (US-Verteidigungsministerium). (USNA)



Oben: Ein paar Meter weiter stand eine weitere V2 auf der äußeren Montagestraße. Die Kreide-Aufschrift zeigt, dass dieser Flugkörper von Kampfgruppe R (CCR) der 5. US-Panzerdivision auf Anweisung von Oberst Glenn B. Anderson (Kommandeur der CCR) zusammengebaut worden war (obwohl Nordhausen von der 3. Panzerdivision der Ersten US-Armee eingenommen worden ist, kam sie später unter die Kontrolle der 5. Panzerdivision der Neunten Armee). Der halb abgeschnittenen Heckpartie nach zu urteilen, scheint dieses Exemplar von den Pionieren der CCR als Demonstrationsobjekt für die Innenteile der kompletten Rakete hergerichtet worden zu sein. (BA) Rechts: Eine zurückgelassene Hälfte eines V2-Flugkörpers, 1994 von Alvin Gilens aufgenommen.



Links: Am Ende der Fertigungsstraße erreichte die V2-Rakete Querstellen 41, wo sie durch einen Kran zur Abschlussprüfung aufgerichtet wurde. Nummer 41 war der einzige Querstellen, der für den 14-Meter-Flugkörper hoch genug war. Die Deckenhöhe von 15 m wurde durch die Bodenabsenkung erreicht. Man beachte das Grundwasser. Oben: In der Unterwelt des Kohnsteins ragt heute nur noch der obere Teil des Prüfstandes aus dem Wasser. Für uns war es zu weit im Berg um Erlaubnis zu bekommen, aber Alvin Gilens schoss dieses spektakuläre Foto speziell für uns im März 1998.



Hinter Querstollen 42 begann der Teil der unterirdischen Fabrik, wo ab August 1944 die V1 gebaut wurde. Hier ist höchstwahrscheinlich Querstollen 43 zu sehen (die auf dem Kopf stehende Schrift auf dem Träger zeigt „Stollen“ und eine halbverdeckte Zahl, die mit „3“ endet; oben rechts steht zu lesen, welche Arbeiten hier ausgeführt wurden:

Kontrolle - Ausbau - Montage (Höhenleitwerk). Man beachte das im Vergleich zur V2 komplett andere Transportband. Querstollen 43 besaß einen abgesenkten Fußboden und daher im Gegensatz zu den verbreiteten Doppelstockwerken drei Etagen. Hier sieht man die unterste Etage. (USNA)

werk bei Fallersleben konzentriert war, nicht auch unter Tage verlegt werden sollte. Der A4-Sonderausschuss – jetzt in Sonderausschuss z. B. V. (zur besonderen Verwendung) umbenannt – verhandelte mit der Volkswagen-Verwaltung. Trotz heftigen Widerstandes durch VW-Direktor Anton Piech wurde beschlossen, einen Teil der V1-Produktion der Mittelwerk GmbH zu übertragen. Wieder musste die V2-Fabrik Platz für einen Konkurrenten freimachen, die Querstollen 43 bis 46 wurden im August 1944 für die V1-Herstellung übergeben. Von nun an beherbergte das Mittelwerk die Produktion von drei verschiedenen Geheimwaffen: Strahltriebwerke für die Jagdflugzeuge in den Querstollen 1 bis 20 („Nordwerk“), V2-Raketen in den Querstollen 21 bis 42 („Werk I“) und V1-Flugkörper in den Querstollen 43 bis 46 („Werk II“).

Die Junkers-Werke im „Nordwerk“ stellten zwei Triebwerkstypen her: Jumo 004 B-1 und Jumo 004 B-4 für die Me 262 bzw. die Ar 234 Düsenjäger. Insgesamt wurden bis zum Kriegsende 1.463 Stück ausgeliefert. Zusätzlich erhielten sie den Auftrag über 8.930 Stück des bewährten Jumo 213-Triebwerkes. Die Produktion wurde erst Ende 1944 aufgenommen, bis Kriegsende wurden nur noch etwa 800 Stück gebaut.

Obwohl die V2-Fabrik in „Werk I“ jetzt auf 22 Querstollen geschrumpft war, erreichte sie in der Folgezeit eine konstante monatliche Produktionsrate von etwa 600 Raketen: 374 im August, 629 im September, 628 im Oktober, 662 im November, 613 im Dezember, 690 im Januar 1945, 617 im Februar und 362 im März. Bis Ende des Krieges wurden hier 5.940 V2-Raketen hergestellt.

Das V1-Werk in „Werk II“ sollte ursprünglich seine Produktion mit 400 Stück im September aufnehmen, um über 1.000 Stück im Folgemonat

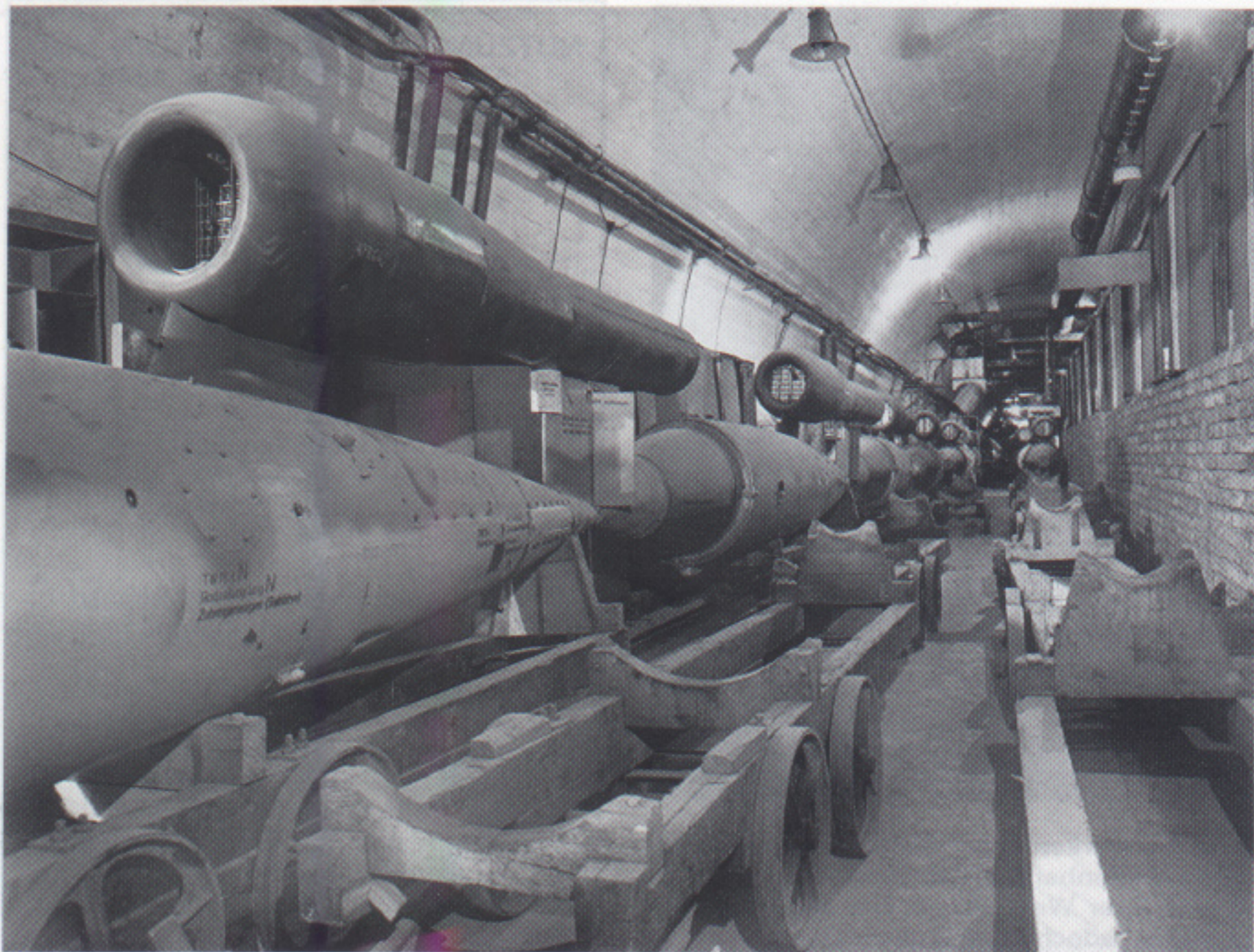
eine konstante Produktionsrate von 3.000 Einheiten ab Dezember zu erreichen. Kurz nach Beginn der Auslieferung jedoch musste das Mittelwerk auf Grund einer neuen Verfügung die V1-Produktion bis auf Weiteres herunterfahren; so wurden im November nur 238 Stück produziert. Die V1 jedoch gewann wieder ihre Vormachtstellung:

im Dezember stieg die Produktionszahl wieder auf 1.161, im Januar 1945 auf 1.401 gefolgt von 2.275 im Februar, und 831 im März. Insgesamt stellte Werk II über 7.500 V1-Flugkörper her.

Im Oktober 1944 erhielt das Mittelwerk den Auftrag, eine Fertigungsstraße für den He 162-Düsenjäger, den sogen. Volksjäger, vorzuberei-



Ein anderer Querstollen im Vergleich. Es handelt sich um Querstollen 45.



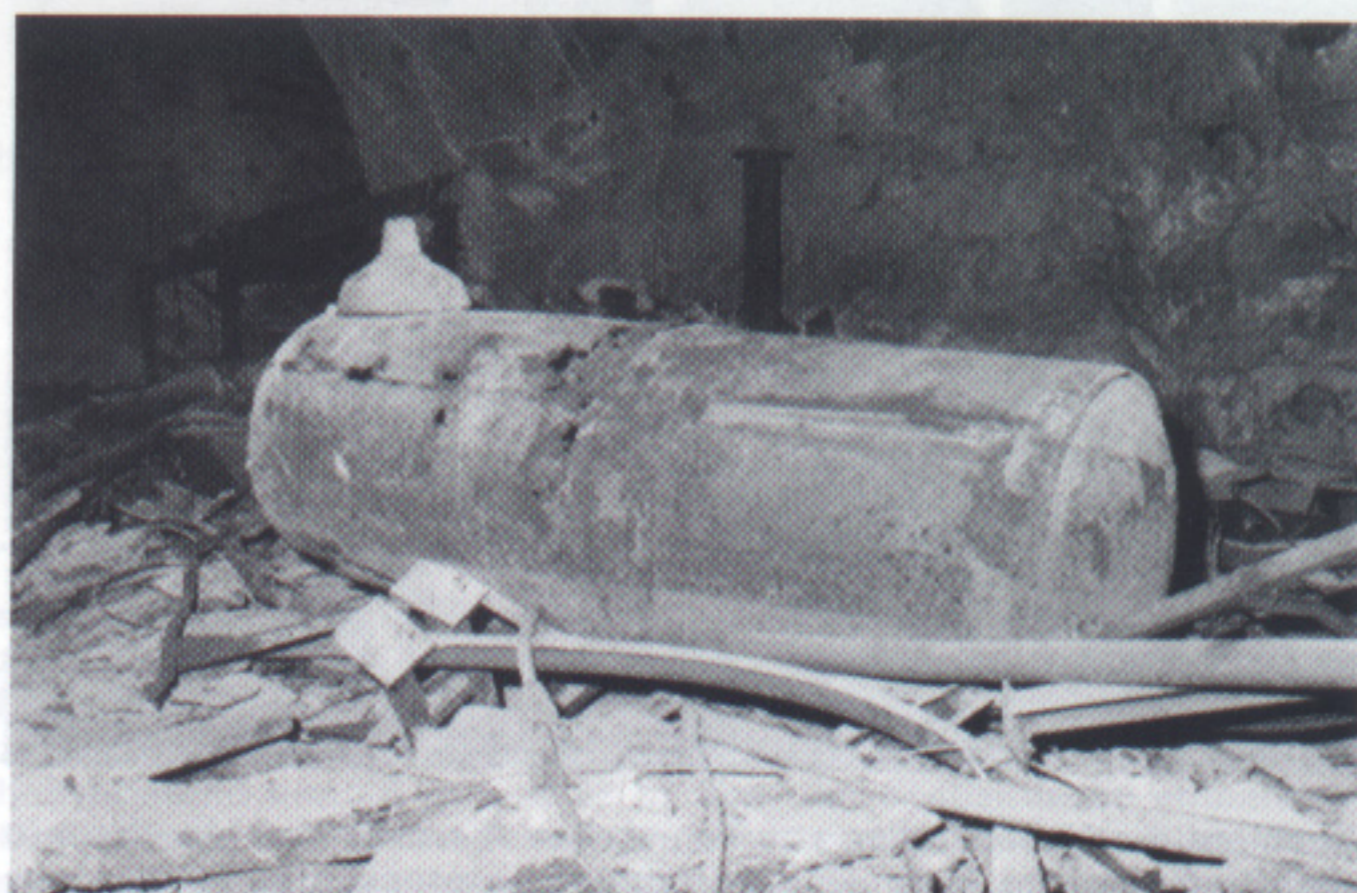
Oben: Fertige V1 im Fahrstollen A, südlich von Querstollen 46. An dieser Stelle war Fahrstollen A durch eine Ziegelsteinwand (rechts im Bild) geteilt. Man beachte, die speziell konstruierten hölzernen Transportwagen für die V1. (IWM) **Unten:** Gespenstisches aus der Vergangenheit: Die Hülle einer halbfertigen V1 im benachbarten Querstollen 45. Jeder Besucher wird bestätigen, der Weg durch die feuchten Stollen der ehemaligen unterirdischen Fabrik, die Dunkelheit nur durchbrochen vom Strahl einer Grubenlampe, vorbei an den verrosteten Rückständen der Wunderwaffe Hitlers, ist ein seltsames und gespenstisches Erlebnis.



Verrostete V1-Hüllen, aufgetürmt in einer Ecke von Querstollen 45.



Haufen von V1-Teilen, die in Querstollen 45 herumliegen. Als ein Ergebnis russischer Zerstörung 1948 brachen viele der Zwischenböden zusammen und die dort gelagerten Teile wurden auf dem Boden verstreut.



Links: Ein Haufen kugelförmiger Behälter für den gyromagnetischen Kompass der V1. **Rechts:** Ein V1-Treibstofftank.



Im April 1944 wurden die Querstollen 1 - 20 den Junkers-Werken übergeben, die dort die Produktion der Jumo-Strahltriebwerke einrichteten. Den erkennbaren Triebwerksteilen nach zu schließen, zeigt dieses Bild höchstwahrscheinlich eine ihrer Werkstätten. Der Aufschrift der Maschine rechts - A 40 - nach zu urteilen, könnte dieses jedoch ebenso auch Querstollen 40 sein; ein Teil hiervon wurde ab Oktober 1944 ebenfalls für die Triebwerksproduktion verwendet. (BA)

ten. Dieses Flugzeug – billig und einfach, aber sehr wirkungsvoll – wurde damals von den Heinkel-Werken gerade erst entwickelt (die ersten Testflüge waren am 6. Dezember), aber die Zeit war jetzt so knapp, dass die Serienproduktion parallel mit der Konstruktion und Entwicklung aufgenommen wurde. Das Mittelwerk stellte sowohl den Flugzeugkörper als auch das BMW 003-Triebwerk her und baute auch komplette Flugzeuge (unter dem Decknamen „Schildkröte“). Da jetzt der Platz aber sehr beschränkt war, musste die He-162-Produktion auf verschiedene Abschnitte im Berg (der Teil von Werk I in Fahrstollen B, die Nischen 17 bis 27 in Fahrstollen A und Teile der Querstollen 27, 31, 32, 27 und 40) sowie außerhalb (besonders die Papierfabrik Ilfeld) verteilt werden. Nur ein paar hundert He 162 wurden bis zum Kriegsende hier gefertigt.

Zusätzlich zu den V1- und Düsenjägerwerken in den WIFO-Stollen wurde nunmehr die Erstellung einer großen Zahl anderer unterirdischer

Rechts: Eine Toilette, eingelassen in die Seite von Fahrstollen A. Die Sanitäreinrichtungen im Berg waren vor allem in den ersten Monaten sehr primitiv, wurden aber später schrittweise verbessert.



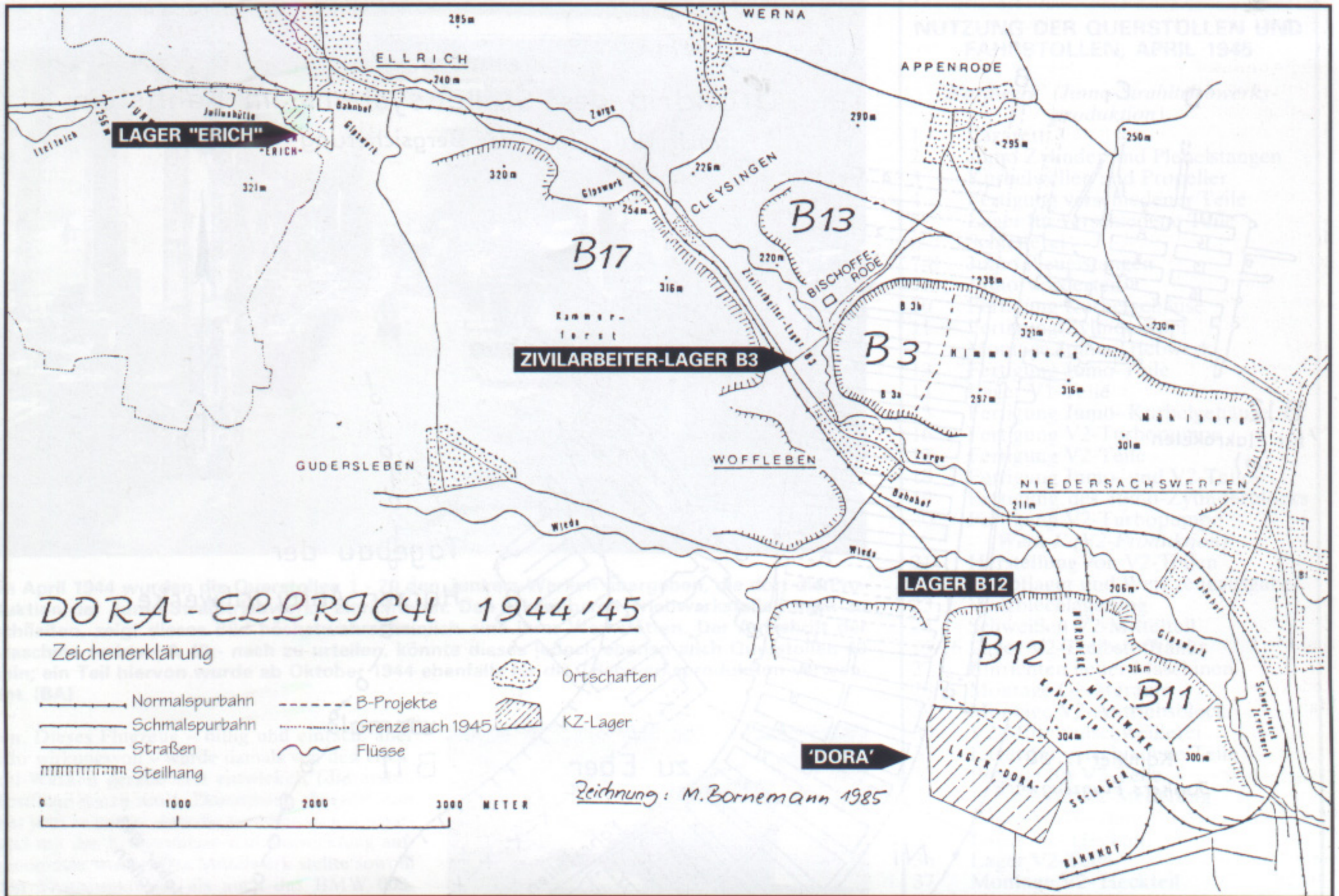
In einem der Nebestollen von Fahrstollen A wurde von Mitarbeitern der Gedenkstätte Dora eine Sammlung interessanter Fundstücke angelegt. Bei den konstanten Feuchtigkeitsverhältnissen im Berg sind die Artefakte hier am besten aufgehoben.

NUTZUNG DER QUERSTOLLEN UND FAHRSTOLLEN, APRIL 1945

'Nordwerk' (Jumo-Strahltriebwerksproduktion)

- 1 Lazarett
- 2 Jumo Zylinder und Pleuelstangen
- 3 Kurbelwellen und Propeller
- 4 Fertigung verschiedener Teile
- 5 Lager für verschiedene Teile
- 6 Schleiferei
- 7-8 Jumo Pleuelstangen
- 9 Jumo Vorderteil
- 10 Fertigung Kurbelgehäuse
- 11 Fertigung Zylinderkopf
- 12 Montage Jumo-Triebwerk
- 13 Fertigung Jumo-Teile
- 14 Lager V1-Teile
- 15 Fertigung Jumo- Kurbelgehäuse
- 16 Fertigung V2-Turbopumpe
- 17 Fertigung V2-Teile
- 18 Fertigung Jumo- und V2-Teile
- 19 Fertigung des Jumo-Zylinderblocks
- 20 Fertigung V2-Turbopumpe
'Werk I' (V2-Produktion)
- 21 Herstellung von V2-Teilen
- 22 Hauptlager und Werkzeugausgabe
- 23 Walzblechlagerung
- 24 Schweißen V2-Mittelteil
- 25-26 Lager V2-Treibstofftanks
- 27 Einrichten neuer Maschinen
- 28 Montage Geräteraum
- 29 Montage V2-Antriebsblock
- 30 V2-Mittelteilschweißerei
- 31 Lager für verschiedene Teile
- 32 Pressen für V2-Teile
- 33 Pressen für V2-Steuerung
- 34 Lager V2-Bleche
- 35 Lager V2- Heckteil
- 36 Lager V2-Teile
- 37 Montage V2- Heckteil
- 38 Lager V2-Mittelteil
- 39 Spritzerei und Galvanisierung
- 40 Neueinrichten Maschinen
- 41 stehende Prüfung der V2
- 42 Heizung und Lüftung
'Werk II' (V1-Produktion)
- 43-44 Fertigung V1-Teile
- 45 Schweißerei V1-Außenhaut
- 46 Schweißerei und Lagerung V1
- 47 Baugruppenherstellung V1
- Tunnel A Stollen 1-26:
Transport- und Versorgungsbahn
- Stollen 27-41:
V1-Fließband
- Tunnel B Stollen 1-20:
Fertigung Jumo-Strahltriebwerk
- Stollen 21-41:
V2-Fließband

Seltsamerweis gibt es heute noch immer eine Unklarheit über die genaue Zahl der fertig gestellten Querstollen im Kohnstein, nämlich 46 oder 47 (von den geplanten 50). Nahezu keiner der nach dem Krieg veröffentlichten Pläne stimmt mit der Zahl der fertig gestellten Querstollen oder dem Nummerierungssystem überein. Ein Teil der Verwirrung ist darauf zurückzuführen, dass Chefingenieur Sawatzki aus persönlichem Aberglauben keinen Querstollen 16 haben wollte, als er 1943 die Stollen plante; stattdessen erhielten die ersten 16 Querstollen die Ziffern 0 bis 15, der nächste die Ziffer 17. Es ist jedoch nicht bekannt, ob dieses ungewöhnliche System vor Ort auch wirklich eingehalten wurde. Versuche, die Frage heute zu lösen, wurden vereitelt, da der gesamte nördliche Teil des Stollenkomplexes (bis Querstollen Nr. 4) durch die Sowjets zerstört wurde, so dass es nicht mehr möglich ist zu zählen, wie viele Querstollen unter den Trümmern dort verborgen sind. Am anderen Ende kann man in den Querstollen vor dem letzten die Originalziffern 44 und 45 an der Wand erkennen, so dass man daraus schließen könnte, es seien insgesamt 46 Querstollen. Die US-strategische Aufklärung jedoch, die den Komplex dokumentierte, bevor er gesprengt wurde, fertigte eine Zeichnung an, die eindeutig 47 Querstollen zeigt. Die einfache Antwort darauf, nämlich, dass das, was bei den Amerikanern die Nr. 1 bis 47, in der Tat die Nummern 0 bis 46 bei den Deutschen waren, passt nicht (selbst wenn letztere Zählweise die Nr. 16 enthielt), da die Legende über die Nutzung der Querstollen in vielen Bereichen mit der der Deutschen übereinstimmt, während sie sich eigentlich um eine Ziffer unterscheiden sollten (so bezeichnen z. B. beide den Querstollen 29 als Triebwerkszusammenbau der V2).



Fabriken in der unmittelbaren Nachbarschaft zum Mittelwerk in Angriff genommen. Im März hatte der Chef der Luftwaffe, Reichsmarschall Hermann Göring, SS-Brigadeführer Hans Kammler – denselben Mann, der im Mittelwerk die Sträflingsarbeit so energisch vorangetrieben hatte – mit dem Aufbau der unterirdischen Flugzeugfabriken beauftragt, die Hitler angeordnet hatte. Da Kammler ein SS-Mann war, war dies natürlich für seinen Chef Himmler die Gelegenheit, Macht über die Flugzeugproduktion des Reichs (besonders der neuen Düsenjäger) zu gewinnen.

Für seine neue Aufgabe bildete Kammler einen Sonderstab aus Spezialisten seiner eigenen SS-Amtsgruppe C, der Wehrmacht und der Luftwaffe und unterteilte sie in vier Sonderinspektionsstäbe; diese stellten eine Liste von Bauvorhaben auf, die auszuführen waren. Sie waren unterteilt in A-, B- und S-Vorhaben: 'A'-Vorhaben waren bombensichere Bereiche, die in bereits vorhandene unterirdische Komplexe einzubauen waren (Höhlen, Tunnel, Bergwerke usw.). 'B'-Projekte waren neu zu erstellende bombensichere Bereiche. 'S' stand für „Sonderprojekte“.

Die Projekte im Bereich der Mittelbau wurden geplant und beaufsichtigt von Sonderinspektion II, geleitet von SS-Hauptsturmführer Geißel, mit Hauptquartier in Halle. Sie umfassten:

Projekt A-5: Etwa 12 km westlich von Nordhausen, in den Naturhöhlen bei Ufrungen nahe Rottleberode (ein Schutzraum seit 1922), erstellten die Junkers-Werke Schönebeck im April 1944 eine Produktionsstraße für Jumo 004 B-4-Triebwerke. Insgesamt wurden dort 8.000 m² unterirdischer Fläche genutzt. Eine Eisenbahnlinie verband den Ort mit der Hauptstrecke bei Rottleberode.

Projekt B-4: Nahe A-5 im Gipsmassiv nahe der Ortschaft Stempeda war geplant, fünf gesonderte Stollen mit einer Gesamtfläche von 3.000 m² in die Stirnseite des Berges zu treiben. Am Ende waren drei davon angefangen, nur 592 m² fertig gestellt. Die Zwangsarbeiter für A-5 und B-4, es waren ca. 900, waren im Lager „Heinrich“, einer beschlagnahmten Porzellanfabrik am Nordrand von Rottleberode, untergebracht.

Ab Mai 1944 begannen die Deutschen den Bau mehrerer anderer geheimer unterirdischer Flugzeugfabriken bei Nordhausen, nicht im Kohnstein selbst, sondern im nördlich angrenzenden Himmelberg und anderswo. Unter der Leitung des SS-Sonderstabs Kammler und den Einsatz von Zwangsarbeitern waren die Projekte selbst nur unter Decknamen (B-3, B-11, B-12 usw.) bekannt. (Plan: Manfred Bornemann)

Projekt B-3a: In dem 60 m hohen Felsen des Himmelbergs bei Woffleben nördlich des Kohnsteins wurde eine große Zahl von Stollen angefangen, drei auf der Südseite und über 20 auf der Westflanke. Der Plan war, mit einem Netzwerk von einigen Längsstollen, die über viele Querstollen miteinander verbunden waren, eine Gesamtfläche von 130.000 m² zu schaffen. Ungewöhnlich war hier die Anwesenheit von Soldaten einer Pionierkompanie der Wehrmacht aus Holzminde, die das Projekt für Versuche mit neuen Bohrgeräten nutzte. In der Tat wurde nur etwa ein Drittel (45.000 m²) der geplanten Fläche fertig gestellt, Einrichtungen zur Herstellung von Raketen (Deckname „Hydra“) zogen im Februar 1945 im südlichen Teil ein.

Projekt B-3b: Auch im Himmelberg, östlich von B-3a, nahe Appenrode, wurden zehn Stollen im Herbst 1944 begonnen. Es war geplant, sie am Ende durch zwei Stollen mit B-3a zu verbinden (insgesamt 100.000 m²). Anfang 1945 wurde die Arbeit hier zu Gunsten eines anderen Projektes, S-3 nahe Ohrdruf in Thüringen, aufgegeben. Der gesamte B-3-Komplex (Deckname „Anhydrit“) wurde versorgt durch ein Netz von Schmalspur- und Normalspurbahnen und war an das Hauptnetz der Reichsbahn angeschlossen. Werkstätten, Büros, Transformatorstationen, Pumpenräume und Quartiere für das Zivilpersonal befanden sich in einem Barackenlager zwischen Woffleben und Bischofferode.

Zwangsarbeiter für B-3a und B-3b waren in den Barackenlagern bei Ellrich (Lager „Erich“, etwa 8.000 Häftlinge), Harzungen (Lager „Hans“, 4.000 Häftlinge) und Bischofferode (500 Häftlinge) untergebracht; alle Lager waren Außenlager von Buchenwald, später von „Dora“. Das Leben der Gefangenen – meist Russen, Polen, Ungarn, Juden, Zigeuner, Franzosen und Belgier – war hier noch erbärmlicher, weil die Lager bis zu 15 km weit von den jeweiligen Arbeitsstätten

entfernt waren und sie den Weg jeden Morgen und Abend zu Fuß oder in überfüllten offenen Eisenbahnwaggons und bei jedem Wetter zurücklegen mussten.

Projekt B-11: Im Kohnstein wurde im Mai 1944 zwischen den nördlichen Ausgängen des Mittelwerk-Komplexes und dem Gipswerk in Niedersachswerfen der Bau eines riesigen Stollenkomplexes (Deckname „Zinnstein“) begonnen, der 80.000 m² unterirdische Produktionsfläche schaffen sollte. Bis September waren hier 2.000 Zivil- und 2.500 Zwangsarbeiter (aus „Dora“ und den B-3-Lagern in Ellrich und Harzungen) tätig. Im Herbst errichteten die Mittelwerk GmbH hier eine Hydrieranlage für Flugzeugbenzin (Deckname „Kuckuck“); dabei belegten sie 30.000 der 53.000 m² fertig gestellter Stollen. Hier war auch eine Fabrik für flüssigen Sauerstoff (Deckname „Eber“) geplant, die jedoch auch teilweise außerhalb des Berges liegen sollte. Flüssiger Sauerstoff war eine der beiden Treibstoffkomponenten der V2. Von den geplanten 15 Aggregaten und 6 Vorratsbehältern wurden bis zum Kriegsende jedoch nur 6 bzw. 2 errichtet, flüssiger Sauerstoff wurde hier überhaupt nicht hergestellt.

Projekt B-12: Ebenfalls im Kohnstein, in seiner Nordseite und unmittelbar neben dem Mittelwerkstollenbereich sollte ein riesiges Flugzeugwerk mit über 600.000 m² entstehen – noch größer als Mittelwerk und B-11 zusammengenommen – ein Projekt, dessen Ausführung Jahre in Anspruch genommen hätte (Deckname „Kaolin“). Dieses war eine von zwei gigantischen bombensicheren Flugzeugfabriken, die am 6. April 1944 von Hitler angeordnet worden waren. Sie sollte Fertigungsstraßen der Junkers-Werke beherbergen (die andere Fabrik sollte in einen riesigen Bunker eingebaut werden). Im April 1945 blieben die Arbeiten stecken; die vier Hauptstollen C, D, E und F waren nur etwa 300 m tief in den Berg hineingetrieben worden und acht

Die Projekte B-3a und B-3b im Himmelberg nördlich von Woffleben sollten lt. Plan ursprünglich evtl. 130.000 m³ unterirdischer Fläche umfassen. Am Ende des Krieges waren davon nur etwa ein Drittel (die schwarz gezeichneten Teile) fertig gestellt und nur B-3a in Betrieb genommen. (Plan: Fred Dittmann)

bis zehn Querstollen, insgesamt 30.000 m², waren fertig gestellt. Etwa 15.000 davon wurden zu Produktion und Zusammenbau der He 162 Düsenjäger in Betrieb genommen. Die Zwangsarbeiter für B-12 kamen aus den B-3-Lagern bei Ellrich und aus einem kleinen B-12-Lager, das im Januar 1945 bei Woffleben erstellt worden war (1.600 Häftlinge).

Projekt B-13: Dies war keine unterirdische Einrichtung, sondern ein Sammelbegriff für die Herstellung der Infrastruktur (Straßen, Bahnen, Brücken usw.) für B-3, B-11, B-12 und B-17. Ein größeres Projekt war der Bau einer neuen Reichsbahnstrecke durch das Tal der Helme zwischen Nordhausen und Osterhagen zur Entlastung der bestehenden Linie von Nordhausen über Ellrich nach Northeim und weiter nach Norden durchs Zorgetal, die jetzt durch die sich in diesem Teil des Harzes konzentrierende Rüstungsindustrie stark belastet war. Die Arbeiten wurden von Zwangsarbeitern durchgeführt, die in sog. SS-Baubrigaden organisiert waren. Sie kamen aus dem Ruhrgebiet, und jede bestand aus 500 bis 1.800 Mann. Die Baubrigaden 3 und 4 kamen im Mai 1944, Nr. 5 folgte im August/September, Eisenbahnbaubrigade 1 im September. Brigade 5 wurde später aufgeteilt in Brigade 1 sowie Eisenbahnbaubrigaden 1 und 3. Mehrere kleine Lager wurden für sie errichtet: für die BB 3 bei Wieda, Osterhagen, Mackenrode (je etwa 300 Häftlinge) und Nüxei (150); für die BB 4 bei Ellrich (500 Häftlinge) und Günzerode (150); für die BB 1 bei Sollstedt (450); EBB 1 bei Neusollstedt (550); EBB 1 vermutlich bei Heringen (500) und EBB 3 bei Kelbra (Anzahl unbekannt).

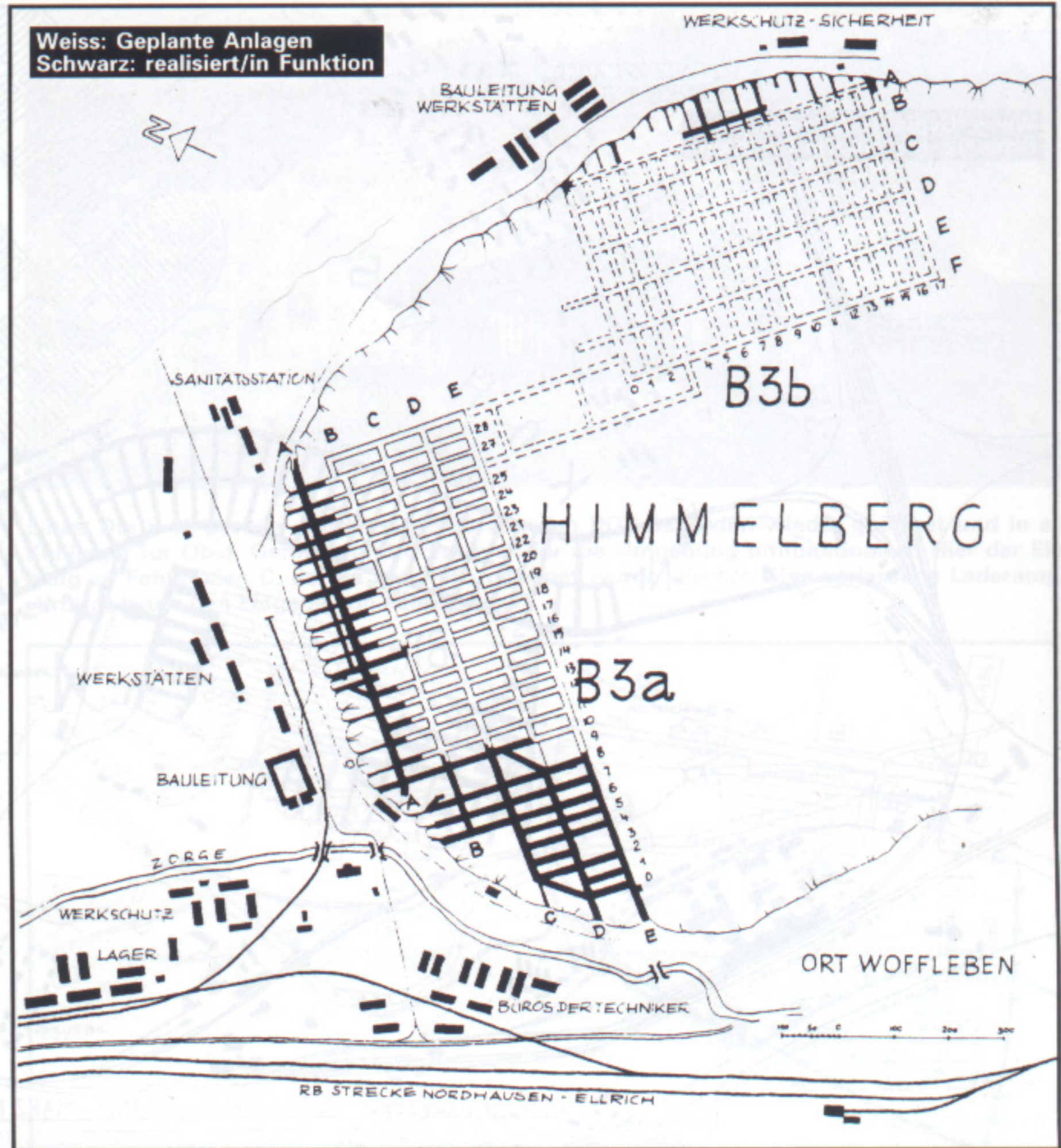
Projekt B-15: Von diesem Projekt ist nur wenig bekannt, außer dass es nahe bei Ellrich lag.

Projekt B-17: In einem aufgelassenen Steinbruch im Kammerforst nahe Ellrich wurden zwei Stollen mit insgesamt 2.000 m² zur Unterbringung einer Abfüllstation für die Flugbenzinfabrik in B-11 (Deckname „Kuckuck II“) gegraben.

Mit der zunehmenden Umsiedlung von Fabriken aus allen Teilen des Reichs nach Mitteldeutschland in die Mittelbau-Region wurde dieser Teil des Harzes rasch zum Industriezentrum des Reiches mit den unterirdischen Anlagen des Kohnsteins als Mittelpunkt. Am Ende des Krieges beschäftigte die Mittelwerk-Gesellschaft im Bereich um Nordhausen ca. 8.000 Zivilarbeiter und 25.000 Zwangsarbeiter.

Während immer mehr Zwangsarbeiter in die Mittelbau-Region geschafft wurden und neue kleine Lager in der Gegend entstanden, wurden die drei Hauptlager – „Dora“, Ellrich und Harzungen – am 10. September 1944 zu Mittelbau I („Dora“), Mittelbau II (Ellrich) und Mittelbau III (Harzungen) umbenannt. Alle waren noch Außenlager von Buchenwald. Um jedoch der wachsenden Bedeutung von „Dora“ zu entsprechen, wurde sein Status geändert. Am 1. Oktober 1944 wurde es zu einem Hauptlager umfunktioniert und unabhängig von Buchenwald, mit den anderen Lagern in der Gegend als Außenlagern. Am Tage, als dieser Beschluss in Kraft gesetzt wurde, am 28. Oktober, betrug die Zahl der Häftlinge (alle Lager zusammengenommen) 32.532.

In der Zwischenzeit hatte Himmler seine Bemühungen, vollkommen Gewalt über alle Geheimwaffen des Dritten Reiches zu erlangen, erfolgreich fortgesetzt. In der Folge des Attentats auf Hitler am 20. Juli hatte er die Leitung der Rüstungsabteilung des Heeres an sich gezogen und so totale Kontrolle über Peenemünde und das Raketenprogramm erhalten. Im August ernannte er Kammler (der zum SS-Gruppenführer aufgestiegen war) zum Bevollmächtigten für das A4-Programm. Im November beauftragte Hitler Kammler mit verschiedenen Entwicklungsaufträgen für Flugzeugabwehr-Raketen. Aber Himmler wollte auch, dass seine SS das V1-Pro-



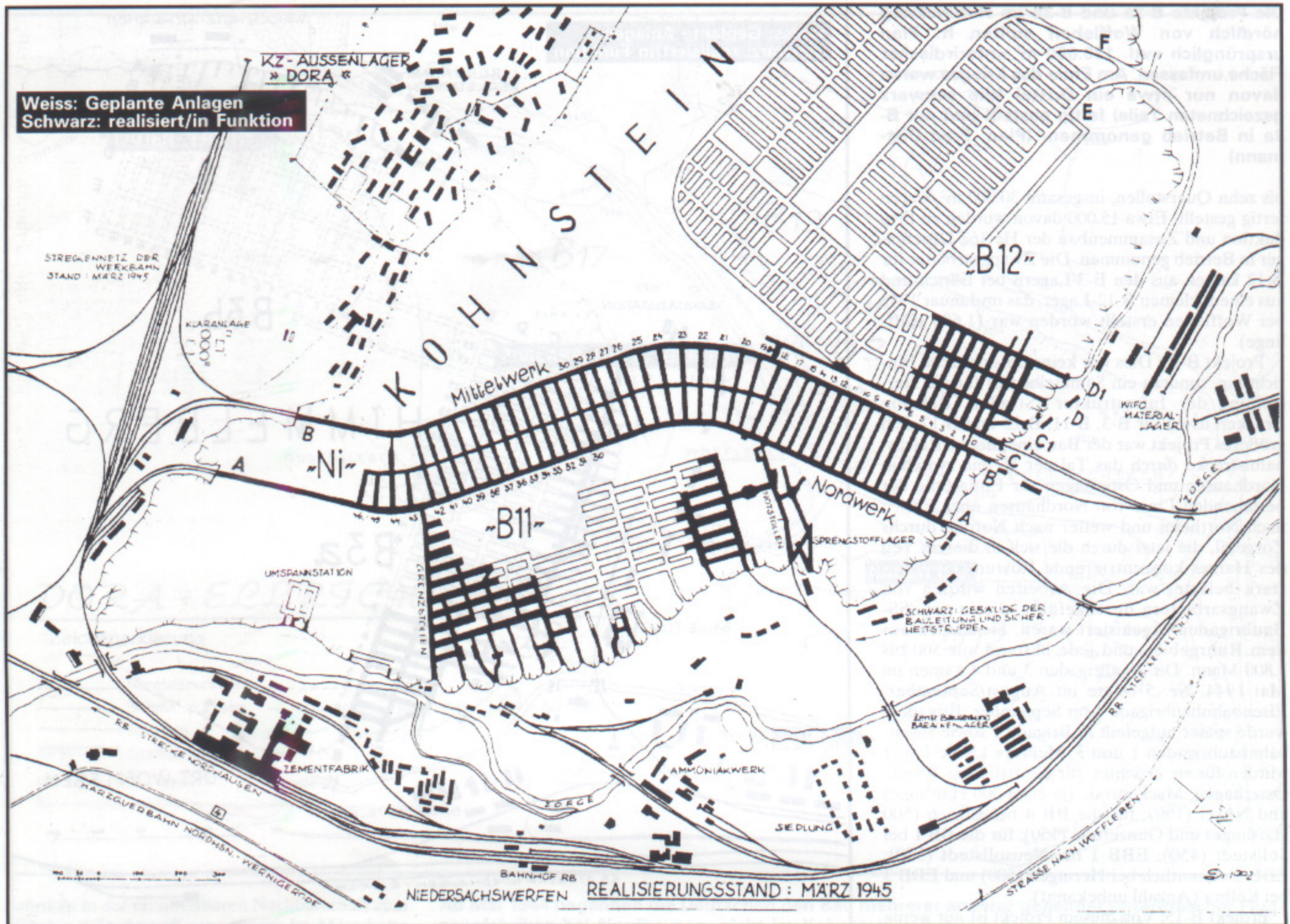
gramm und das Düsenjäger-Programm kontrollierte. Ersteres wurde erreicht, als Kammler am 31. Januar 1945 kommandierender General des Armeekorps z. b. V. und verantwortlich für die Entwicklung aller V-Waffen wurde. Letzteres Ende Februar, als Kammler zusätzlich zu allen seinen anderen Funktionen zum Generalbevollmächtigten des Führers für die Turbojäger benannt wurde.

Ende Januar 1945 befahl Kammler eine letzte Konzentration aller wissenschaftlichen, experimen-

tellen und produktiven Kräfte im Mittelbau-Gebiet: Eine neue Entwicklungsgemeinschaft sollte unter Leitung des Wissenschaftlers Alfred Buch alle Firmen und Institutionen, die mit der Luftabwehrwaffen-Entwicklung beschäftigt waren, zusammenführen und in den Mittelbau-Bereich umsiedeln. Verantwortlich für Entwicklung und Erprobung sollte eine neue Abteilung des Rüstungsministeriums, der Arbeitsstab Dornberger, werden, die Produktion sollte vom alten Sonderausschuss koordiniert werden.



Nachdem B-3a von den Sowjets nach dem Krieg ebenso wie das Mittelwerk gesprengt worden war, wurden Teile der Stollen in den 80er Jahren von den DDR-Behörden wieder geöffnet, um dort Pilzzuchten zu betreiben. Der Eingang führte durch Stollen 10 auf der Westseite des Himmelberges. Heute ist der Betrieb in Privatbesitz übergegangen.



Noch größer waren die Projekte, die an beiden Seiten des Mittelwerk-Komplexes geplant waren: B-11 und B-12. Auch hier wurde nur ein kleiner Teil der geplanten unterirdischen Fläche fertig gestellt (ca. 65

Prozent von B-11 und nur 5 Prozent von B-12), davon wurde bis Kriegsende nur die Hälfte tatsächlich von der Flugzeugindustrie in Betrieb genommen. (Plan: Fred Dittmann)



B-11 ist heute durch den 50-jährigen Betrieb des Steinbruchs fast vollständig verschwunden. Hier der Blick auf den Kohnstein und B-11 vom

Mühlberg aus gesehen. Niedersachswerfen und das Gipswerk liegen am linken Bildrand.

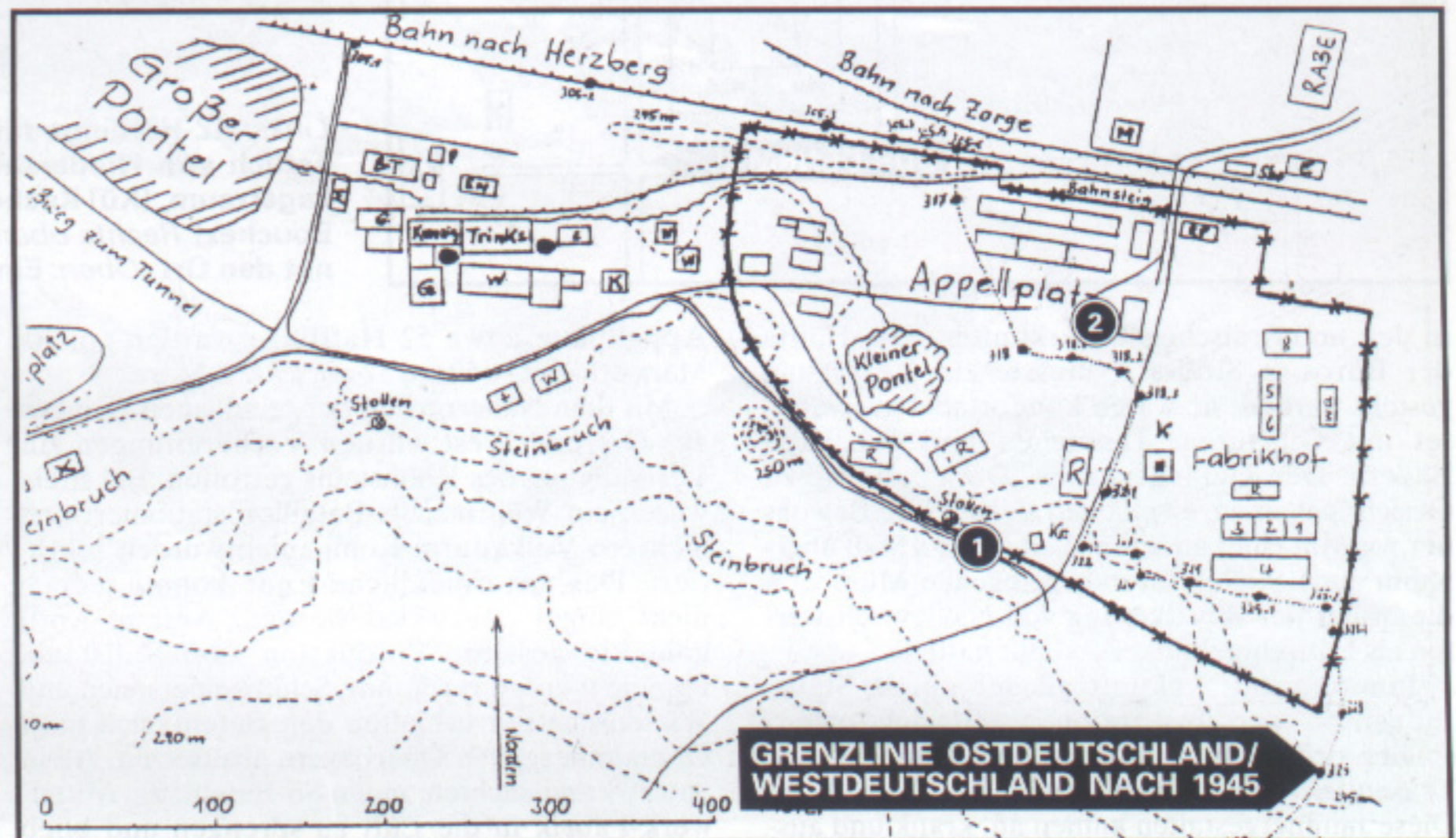


Links: Die B-12-Stollen wurden 1965-66 von den DDR-Behörden wieder geöffnet und in ein Kühlager für Obst, Gemüse und Konserven für die Umgebung umfunktioniert. Hier der Eingang zu Fahrstollen C, der im Mai 1965 geöffnet wurde. Rechts: Eine verlassene Laderampe verbirgt heute den Eingang von Fahrstollen D.

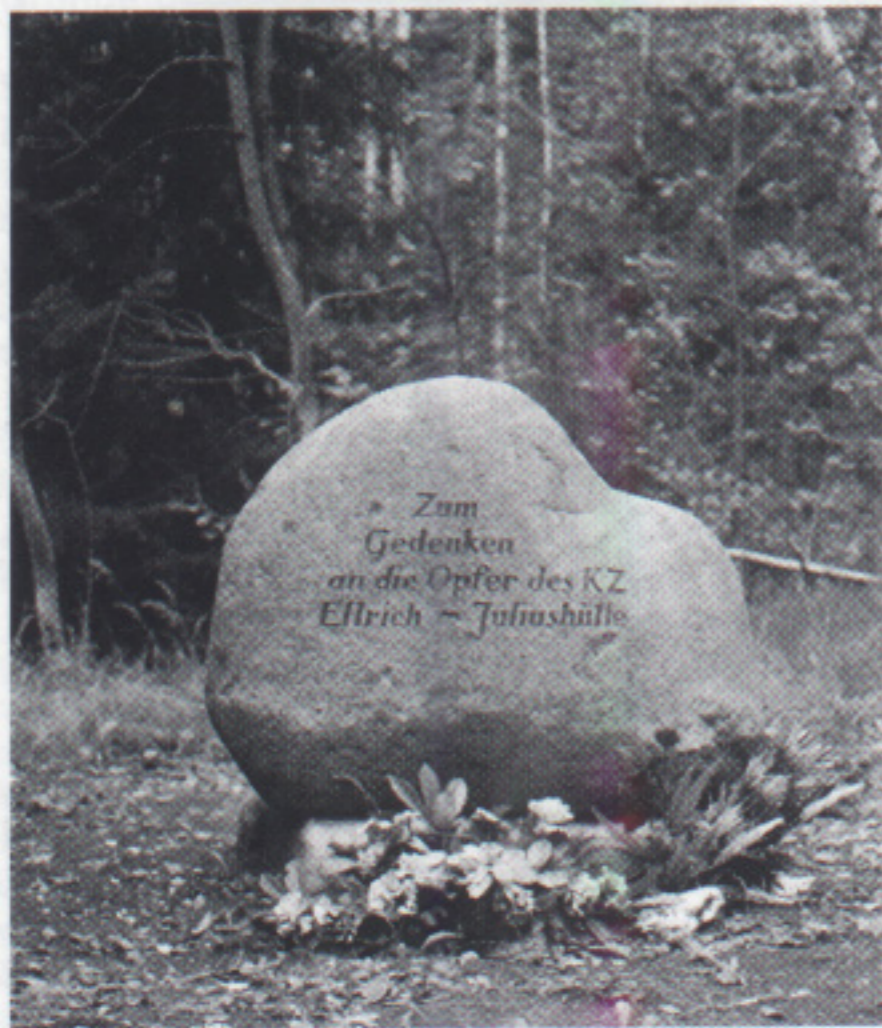
Anfang Februar eröffnete der Arbeitsstab Dornberger sein Hauptquartier bei Bad Sachsa, 18 km nordwestlich von Nordhausen. Nacheinander siedelten die beteiligten Firmen – die Elektromechanische Werke GmbH (ehemals Heeresversuchsanstalt Peenemünde, jetzt privatisiert), die Ruhrstahl AG, die Gyroskop AG, die Walterwerke AG, die Flugzeugwerke Henschel und Dornier usw. in das Nordhäuser Gebiet um.

Per Zug, Auto, Lastwagen und Schiff wurden Personal und Ausrüstung aus Peenemünde nach Bleicherode, 15 km südwestlich von Nordhausen verfrachtet. Auf der Fahrt hierher wurde Werner von Braun Anfang März durch einen Autounfall, bei dem er sich den Arm brach, außer Gefecht gesetzt. Die Forschungsstätten und Laborkontrollen wurden in den nahegelegenen Salzstöcken bei Bleicherode, Neubleicherode und Sollstedt provisorisch untergebracht. Ernsthaftige Arbeiten wurden aber hier angesichts des offensichtlich nahen Kriegsendes nicht mehr durchgeführt.

Ebenfalls im Februar wurde das Mittelwerk mit der Serienproduktion von weiteren zwei Geheimwaffen beauftragt, beide waren kleine Flugzeugabwehrraketen und sollten die letzten Abwehrwaffen gegen die feindlichen Luftangriffe sein: Die Taifun (eine schlanke 1,9 m lange, 19 kg schwere Boden-Luft-Rakete) und die Orkan (ein



Die KZ-Häftlinge für B-3, B-11 und B-12 waren im Lager "Erich" bei der Ortschaft Ellrich 5 km westlich von Woffleben im Zorgetal untergebracht. Die Bedingungen in diesem Außenlager waren noch um vieles schlimmer als in „Dora“. Legende: [K] Küche, [X] Quarantäne, [P] Pferdestall, [R] Krankenrevier, [Kr] Krematorium, [RP] Wachposten. Die SS war in den Gebäuden und Fabrikhallen um das Lager untergebracht. (Plan: Manfred Bornemann)

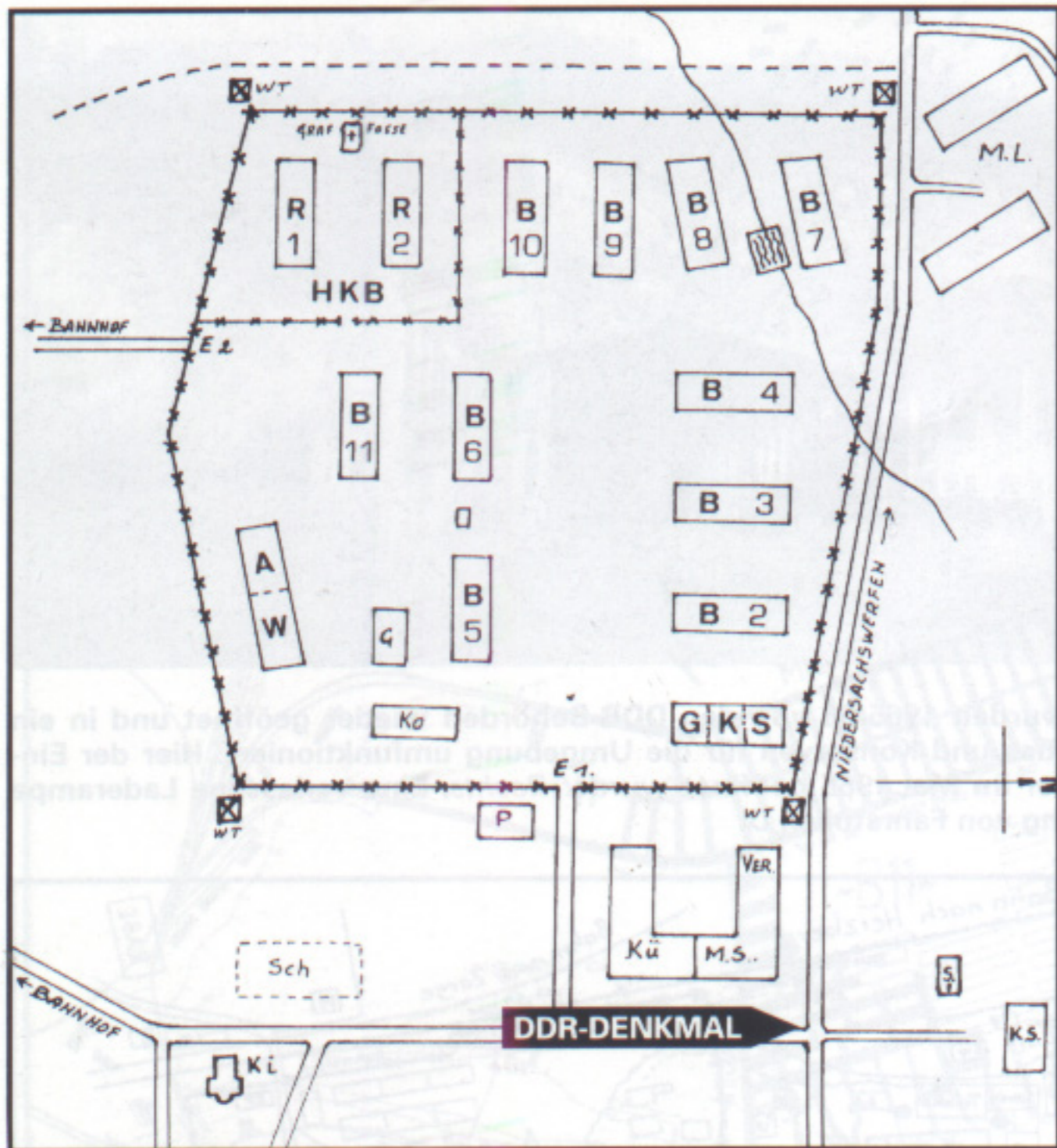


Links: Nach dem Krieg wurde Ellrich eine ostdeutsche Grenzgemeinde, verboten für alle außer den Einheimischen und die DDR-Grenzorgane. Lager „Erich“ ist vermutlich einzigartig, da es das einzige ehemalige Nazi-Konzentrationslager ist, dass durch den Eisernen Vorhang geteilt wurde - der ostdeutsche Grenzstreifen verlief genau an seiner Stelle. Die unmittelbar dahinter liegende Anhöhe gehörte aber schon zu Westdeutschland. Da der Zugang zum Lager selbst nicht möglich war, wurde hier ein Gedenkstein ([1] auf dem Plan) errichtet. Rechts: Mit der deutschen Wiedervereinigung wurde die Stelle wieder frei zugänglich. Im Mai 1994 errichtete die Louvaingruppe der Vereinigung der belgischen Überlebenden des Lagers einen neuen Gedenkstein, diesmal am richtigen Platz ([2] auf dem Plan).

81 cm langes, 4 kg schweres Luft-Luft-Geschoss). Von 70.000 bestellten Taifun-Raketen sollten 50.000 vom Typ P (Pulvertreibstoff) und 20.000 vom Typ F (Flüssigtreibstoff) sein. Im März wurden die Produktionsstätten der Taifun in Oppau, Piesteritz, Linz, Trostberg, Rotterdam, Haarlem u. a. ins Mittelwerk zusammengeführt. In den fertig gestellten Stollen von B-3a bei Woffleben wurde eine Fertigungsstraße errichtet, die Produktion selbst wurde aber nicht mehr aufgenommen. Bis zum Kriegsende wurden hier nur 800 Taifuns, die meisten vom P-Typ, hergestellt. Von der Orkan wurden, ebenfalls in B-3a, etwa 6.000 Stück hergestellt.

Bereits vorher, im Dezember 1944, hatten die Henschel-Werke einen Teil ihrer Fabrik in Berlin-Schönefeld nach B-3a umgesiedelt; ihr leitender Raketenwissenschaftler Prof. Herbert Wagner errichtete hier Forschungs- und Produktionsstätten für Flugzeugabwehrgeschosse vom Typ HS 117, HS 298, X4 und X7. Die HS 117 erreichte sogar die Serienreife (ca. 1.400 Stück wurden hergestellt), aber eine Anweisung Kammlers vom 6. Februar untersagte die Produktion aller vier Waffentypen, während die Forschungsarbeiten an Hs 117 und X4 weiterlaufen konnten.

Am 5. März siedelte schließlich völlig unerwartet der Führungsstab des Rüstungsministeriums ins Mittelwerk über. Sein Leiter, Karl Otto Saur (seit Juli 1944 Speers Stellvertreter), hatte im Februar zunächst die Umsiedlung von Berlin nach Blankenburg im Harz angeordnet. Als Gerüchte aufkamen, Blankenburg solle bombardiert werden, beanspruchte Saur trotz aller Proteste Schutz



Links: KZ-Häftlinge für B-3 und B-11 gab es auch in Harzungen, 3 km östlich von Niedersachswerfen. Legende: [R] Krankenrevier, [GKS] Lagerraum, [Kü] Küche, [AW] Bad/WC, [P] Wachposten. (Plan: Maurice Bouchez) Rechts oben: Eine Gedenktafel aus der DDR-Zeit kennzeichnet den Ort. Oben: Eine Lagerbaracke ist erhalten geblieben.

in den unterirdischen Unterkünften. Die Hälfte der Büros in Stollen 1 musste zur Verfügung gestellt werden; sie waren komfortabel ausgestattet mit Glastüren, Teppichen und geheizten Bädern. Den Gefangenen in „Dora“, die sie zu Gesicht bekamen, erschienen sie und ihre Bewohner wie von einer anderen Welt (Saur's Stab übernahm auch Stollen im nahegelegenen Mühlberg, die bisher der Bevölkerung von Niedersachswerfen als Luftschutzbunker gedient hatten).

Inmitten der Ankunft all der neuen Stäbe, Industrien und Institutionen (Einrichtungen) spielte sich noch der weit dramatischere Zuzug Tausender von Häftlingen aus anderen Lagern ab. Diese Jammergestalten kamen an, krank und ausgehungert, nach tagelangen Reisen auf offenen Waggons in schneidender Kälte und oft ohne Essen und Wasser. Viele waren unterwegs während des Transportes gestorben. Die erste Gruppe, 1.000 Gefangene aus Buchenwald, kam am 24. Januar an. In den nächsten Wochen folgten drei Züge aus Auschwitz (etwa 4.000 Personen), zwei aus Groß-Rosen (4.700), einer aus Ravensbrück (992), nochmals zwei aus Gross-Rosen (5.324) und schließlich im März je einer aus Bunzlau (441) und Aslau (487). Die meisten dieser 17.000 neuen Häftlinge kamen nach „Dora“, das durch diesen Zustrom vollkommen überbelegt war. Das Lagerkino (Block 131) wurde ausgeräumt und 1.200 Häftlinge hinein gepfercht. Am 10. Januar eröffnete „Dora“ in den Luftwaffenkaserne in Nordhausen, der Boelcke-Kaserne, ein Nebenlager zur Unterbringung kranker Häftlinge; der gesamte Transport aus Groß-Rosen vom 16. Februar (3.501 Personen) wurde dorthin umgeleitet, wie auch die 487 Häftlinge aus Aslau am 19. März.

Einige der Neankömmlinge wurden zur Arbeit angestellt, aber die meisten waren zu schwach oder zu krank für irgendeine Arbeit. Das Lagerkrematorium war der Menge an Toten nicht gewachsen, und so mussten Ende Februar die Leichen auf Scheiterhaufen offen verbrannt werden. Am 8. März wurde ein Transport von 2.250 kranken und schwachen Häftlinge nach Bergen-Belsen geschickt.

Zusammen mit den Häftlingen aus den evakuierten Lagern kamen auch die SS-Wachen und Offiziere dieser Lager; viele von ihnen waren noch grausamer und brutaler als die in „Dora“. Das Regiment des Terrors wurde immer schlimmer. Die Zahl der zu Tode Geprügelten und Exekutierten wuchs. Ein Ausbruchversuch russischer und polnischer Häftlinge aus dem „Bunker“ am 9. März endete in einem Massaker durch die SS. Es folgten mehre Massenerschießungen auf dem

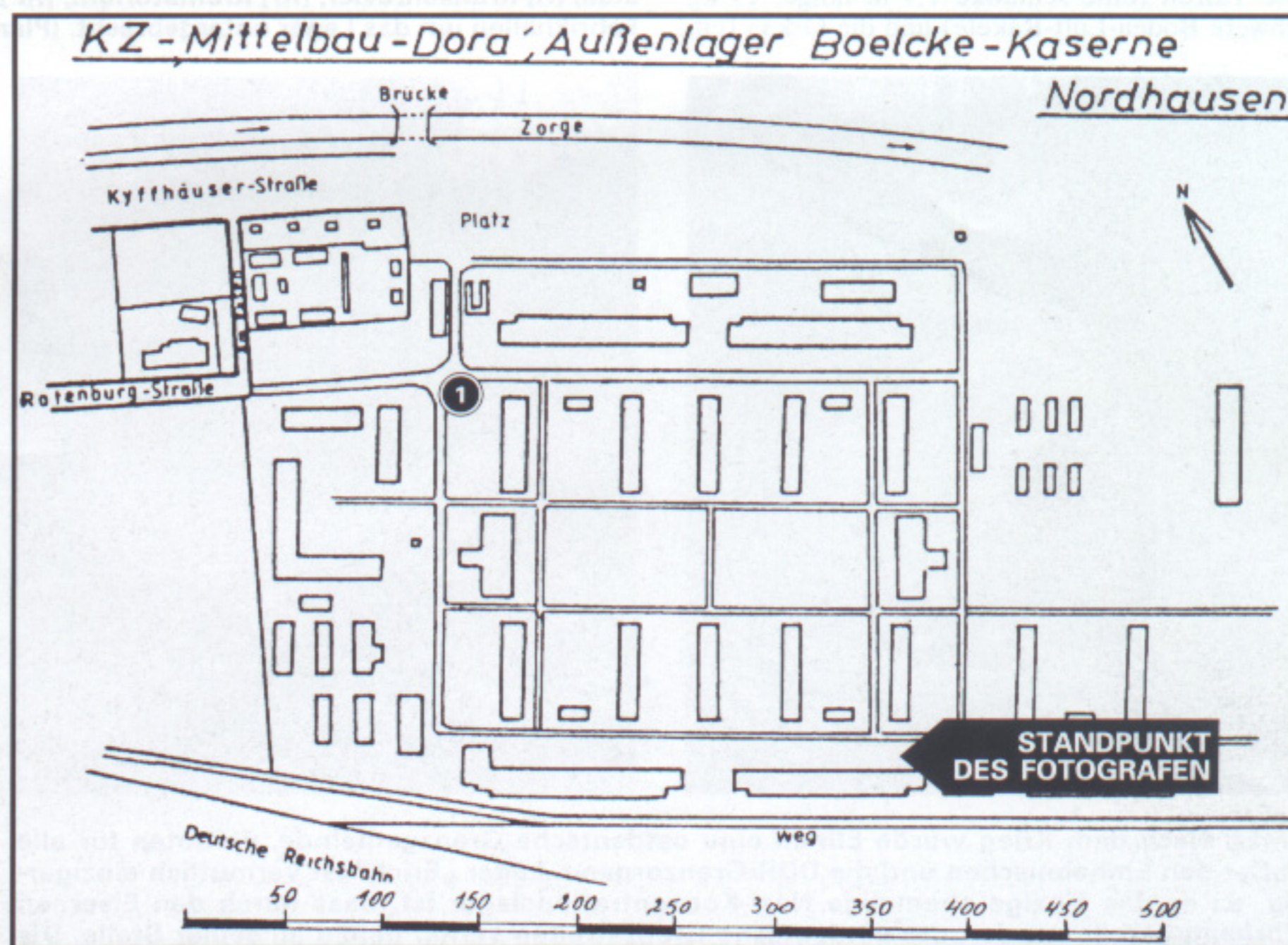
Appellplatz, etwa 52 Häftlinge wurden am 10. März erhängt, weitere 57 am 20./21. März.

Mit dem Näherrücken der feindlichen Armeen aus Ost und West wurden Vorbereitungen zur Verteidigung des Kohnsteins getroffen. Bei Ilfeld wurde ein Wehrmacht-Bataillon stationiert und mehrere Volkssturm-Kompanien wurden rekrutiert. Das unvermeidliche Ende konnte jedoch nicht länger abgewehrt werden. Anfang April kam die gesamte Produktion zum Stillstand. Papiere wurden verbrannt, Schlüsselpersonen und Wissenschaftler erhielten den Befehl, sich nach Oberammergau in Oberbayern abzusetzen. Albin Sawatzki missachtete einen SS-Befehl, die Mittelwerk-Fabrik in die Luft zu sprengen und blieb zurück, um den Komplex, auf den er so stolz war, den Amerikanern zu übergeben.

Vom 3. auf den 4. April und in der folgenden Nacht bombardierten RAF-Bomber Nordhausen,

zerstörten die halbe Stadt und töteten um die 8.800 Personen, Einheimische, deutsche Flüchtlinge und auch Zwangsarbeiter. Am schlimmsten getroffen wurde die Boelcke-Kaserne, wo beim ersten Angriff 450 und beim zweiten nochmals 1.000 Häftlinge getötet wurden.

In der Zwischenzeit begann Sturmbannführer Richard Baer, seit 1. Februar Nachfolger von Otto Förschner als Lagerkommandant von „Dora“, mit der Vorbereitung zur Evakuierung aller 40.000 Häftlinge, die sich noch im Mittelbaugbiet befanden. Als Baer kurz darauf bei einem Autounfall verletzt wurde, übernahm sein Stellvertreter, SS-Hauptsturmführer Franz Hößler, die Aufgabe. Vom 4. bis 7. April wurden alle Lager geräumt: die Häftlinge von „Dora“, Ellrich, Woffleben und die Kranken aus Harzungen wurden per Eisenbahn in Richtung Norddeutschland verschickt (Bergen-Belsen, Sachsenhausen,



Im Januar 1945 übernahm die SS die Boelcke-Kaserne, eine Kaserne der Luftwaffe am anderen Ende von Nordhausen, um mit der steigenden Zahl kranker und invalider Häftlinge fertig zu werden. In den folgenden Wochen wurden Gruppen von Gefangenen, die aus anderen Lagern kamen, hierher umgeleitet. Anfang April wurden etwa 3.500 Häftlinge - Franzosen, Belgier, Polen, Russen und Deutsche - hier untergebracht.



In den Nächten vom 3. bis zum 5. April wurden die Baracken schwer getroffen, als die RAF Nordhausen bombardierte; mehr als 1.450 Häftlinge wurden getötet. Als sechs Tage später US-Bodentruppen Nordhausen erreichten, fanden sie die ausgehungerten und abgemagerten Überlebenden zwischen den zerfetzten Körpern der Toten und Sterbenden. Viele waren an Hunger, Erschöpfung oder Misshandlungen zu Grunde gegangen. Andere wurden von SS-Wachen mit Maschinenge-

wehren erschossen, als sie versuchten, während der Luftangriffe Schutz zu suchen. Die peinliche Tatsache jedoch, dass die meisten Toten in der Boelcke-Kaserne Opfer der alliierten Bombenangriffe und nicht der SS waren, wurde in den zeitgenössischen Veröffentlichungen heruntergespielt oder gar nicht erwähnt - die Legende zu diesem Bild vom Signal Corps-Fotograf Tech/4 James E. Myers sagt z. B., dass sie „an Hunger gestorben oder von SS-Leuten erschossen“ worden waren. (USNA)

Ravensbrück), die Häftlinge aus Harzungen, Rottleberode, Ilfeld und aus den Lagern BB3 und BB4 zu Fuß nach Norden und Osten. Dabei starben viele, teils vor Erschöpfung, teils wurden sie von SS-Aufsehern erschossen. Eine Gruppe von über 1.000 Gefangenen wurde in eine Scheune bei Gardelegen eingesperrt und lebendig verbrannt.

In den darauf folgenden Tagen nutzten die örtlichen Behörden um Nordhausen die nunmehr leere Geheimwaffenfabrik als Bunker für 15.000 Zivilisten einschließlich mehrerer hundert Kranke aus dem Städtischen Krankenhaus.

Am Morgen des 11. April besetzte die Kampfgruppe B der 3. US-Panzer-Division Nordhausen und fand dort 405 abgemagerte Gefangene, die zwischen Toten und Trümmern in der Boelcke-Kaserne überlebt hatten. Die unterirdische Fabrik wurde erst von einer anderen CCB-Einheit entdeckt, die den Kohnstein aus Richtung Ellrich erreichte. Als die amerikanischen Soldaten durch den Nordeingang eindrangen, waren sie total überrascht, eine riesige und vollkommen intakte, bombengeschützte Fabrik zu finden. Bald wurden

sie zum Lager nahe des Südausgangs geführt, wo sie etwa 700 schwache Häftlinge, die in den Krankenbaracken zurückgelassen worden waren, sowie noch unverbrannte Leichen fanden. Die Sanitäts-Einheiten der 3. Panzer- und der 104. Infanterie-Division, die ihnen folgten, begannen

sofort mit der Hilfe für die Überlebenden, die sie in Notlazarette auf dem Nordhäuser Flugplatz überführten. Die männlichen Bewohner Nordhausens wurden zusammengetrieben, mussten die Schwerverwundeten und die Leichen wegtragen und Massengräber auf einer Anhöhe außerhalb

Heute steht ein gewaltiger Industriekomplex an der Stelle der ehemaligen Boelcke-Kaserne und nur wenige der ehemaligen Gebäude stehen noch, zum Glück für uns auch diejenigen, die auf den Bildern des Signal Corps (Fotodienst der US-Armee) zu sehen sind. Um dieses Vergleichsbild aufnehmen zu können, mussten wir uns an einem Sonntag auf das Gelände schleichen.



Truppen sowohl der 3. Panzer-Division als auch der 104. Infanterie-Division, die in ihrem Gefolge ankamen, halfen bei der Befreiung der Boelcke-Kaserne. Sergeant Ragene Farris vom 329. Sanitäts-Bataillon der 104. Infanterie-Division berichtete: „Wir waren kampferprobte und kriegserfahrene Ärzte und wir dachten, es gäbe nichts, was wir nicht kannten. Hier sahen und erlebten wir in nur zwei Tagen eine Geschichte, die ich und viele andere nie vergessen werden. Wir stiegen aus, mit Bahren, beim nächstliegenden Gebäude mit einem Gefühl von furchtbarer Angst. An der ersten Tür traf uns die Realität mit einem Fausthieb. Bomben hatten Fleisch und Knochen in den Zementboden hinein gemahlen. Unser Blick fiel auf Reihen über Reihen von Skeletten aus Haut und Knochen. Die Menschen lagen wie sie verhungert waren, farblos, in unbeschreiblichem Dreck und menschlichem Kot. Ihre gestreiften Anzüge und Häftlingsnummern hingen wie ein letzter Gruß oder ein Symbol derer, die sie gefangen genommen und getötet hatten. In dieser großen Motorenwerkstatt gab es kein Leben mehr; nur die Fratze des Todes. Wir gingen zur Treppe und unter dem Aufgang lagen fein säuberlich aufgeschichtet 75 Leichen, ein Anblick, den ich nie mehr aus meinen Gedächtnis werde auslöschen können.“ (RIOD)



Sergeant Farris: „In der zweiten Etage lagen, nach späteren Zählungen, 25 sterbende Menschen oder das, was von ihnen übrig war. Einige von ihnen, sie lagen in doppelstöckigen Brettverschlägen, waren groteske Erscheinungen, die jedoch zäh am Leben hingen. Sie lebten noch.“ (RIOD)



Ein Soldat der 3. Panzer-Division unterhält sich mit einer Gruppe französischer politischer Gefangener. Obwohl selten der Unterschied gemacht wird, beschreiben die amerikanischen Augenzeugenberichte über das „Nordhausen-Konzentrationslager“ üblicherweise die Boelcke-Kaserne und nicht das Lager „Dora“. (RIOD)



Um die Aufräumarbeiten zu beschleunigen, rekrutierte Colonel Hugh W. Jones, Oberarzt der 104. Division und Captain George C. Steinbeck, Kaplan des 329. Sanitäts-Bataillons, der deutsch sprach, 100 Männer aus Nordhausen, um den Schutt weg zu räumen, den Schmutz zu entfernen und die Toten zu begraben. (USNA)



Das Industriegebiet ist heute ein abgeschlossener Bereich, aber ein Gedenkstein für die Opfer des Außenlagers und der Bombenangriffe steht am Eingang des Fabrikgeländes ([1] auf dem Plan S. 34).



Links: Die Toten der Boelcke-Kaserne wurden in Massengräbern bestattet, die von der deutschen Zivilbevölkerung auf einem Feld ausgehoben wurden. Dieses lag auf einer Anhöhe, gegenüber dem Gemeindefriedhof, knapp 2 km von der Boelcke-Kaserne entfernt auf



der Nordhäuser Seite des Hügels. Das Bild wurde von US-Army-Fotograf Pfc John R. Briza am 14. April aufgenommen. **Rechts:** Der Blick zurück auf den Eingang des heutigen Ehrenfriedhofs am Stresemannring; der Hauptfriedhof befindet sich im Hintergrund.

der Stadt ausheben. Alles in allem: Von etwa 60.000 Gefangenen, die zwischen 1943 und 1945 nach „Dora-Mittelbau“ geschickt worden waren, waren schätzungsweise 20.000, also ein Drittel, dort umgekommen.

In den folgenden Tagen untersuchten zahlrei-

che Geheimdienstgruppen der US-Armee, -Luftwaffe und -Marine die unterirdischen Räumlichkeiten und befragten jeden deutschen Spezialisten, den sie finden konnten. Die aktivste Gruppe war die von Major Robert Staver von der US-Forschungs- und Entwicklungs-Behörde. Eine andere

war das Strategische Bombereinsatz-Untersuchungs-Team der USA Air-Force. Vom 5. bis 22. Mai führte auch eine britische Untersuchungskommission, das CIOS-Unterkomitee Nr. 163 von SHAEF unter der Leitung von Colonel W. R. J. Cook eine gründliche Inspektion durch und zwar



Das Ausheben der Gräber und die Bestattung der Leichen dauerte mehrere Tage. (USNA)



Links: Als der Signal-Corps-Fotograf Zwick dieses Bild am 18. April aufnahm, waren die Massengräber bereits eingeebnet. Der Blick geht nach Süden in Richtung Boelcke-Kaserne (im Hintergrund links nicht zu erkennen). Die Hauptstraße in der Bildmitte ist die Hallesche



Straße; sie führt in die Stadt. (USNA) **Rechts:** Heute kennzeichnen symbolische Kreuze die Massengräber auf dem Ehrenfriedhof. Bäume verbergen den Blick auf Nordhausen. Der Friedhof wurde kürzlich von der Deutschen Kriegsgräberfürsorge restauriert.



Am Tage der Befreiung der Boelcke-Kaserne entdeckte die 3. Panzer-Division auch das Lager „Dora“. Die meisten der 10.000 Häftlinge waren in den Wochen zuvor von der SS auf den Marsch geschickt worden und die Amerikaner fanden nur ein paar Hundert Häftlinge, die im Krankenrevier zurückgelassen worden waren. Am 1. Mai unternahm das Untersuchungskomitee für Nazi-Verbrechen (es war bereits auf S. 24 bei der Inspektion einer V2 zu sehen) eine Besichtigung des Lagers. Hier sind sie

auf der Hauptlagerstraße zu sehen. Die Baracke in der Bildmitte ist Block 34, das Magazin, der hohe Zaun dahinter gehört zum Lagersportplatz. Auf der rechten Seite erkennt man das Lagergefängnis. Ein Kongressabgeordneter sagte über die SS: „Sie erreichten einen unglaublichen Grad der menschlichen Erniedrigung und verübten nichts Geringeres als organisiertes Verbrechen gegen die Menschlichkeit. Schnelle, sichere und angemessene Bestrafung aller Verantwortlichen ist das einzige Mittel.“





Oben: Am 6. Juni 1945 besichtigte eine andere Abordnung, diesmal von der American Legion, das Lager. Hier passieren ihre Wagen gerade den Eingang zu Fahrstollen B (rechts, nicht zu sehen). Hinter dem Betonmischer im Vordergrund und den V2-Treibstofftanks sieht man die Baracken und Gebäude des SS-Lagers. Links im Bild liegen V2-Halbschalen, die trapeziumförmigen Segmente der V2-Apparaturen und weitere Treibstofftanks. (USNA) Rechts: Die beiden Torpfosten erleichtern den Vergleich.

nicht im Kohnstein-Komplex selbst, sondern in allen anderen unterirdischen Bauvorhaben und geheimen Objekten im Mittelbau-Bereich.

Entsprechend den Abmachungen der Jalta-Verträge lag Nordhausen im Bereich der Russischen Zone und die westlichen Alliierten hatten offiziell keine Erlaubnis, irgendwelche Industrieanlagen, Ausrüstungen oder wissenschaftliches Informationsmaterial zu entfernen. Tatsächlich jedoch hatte Major Staver, der hauptsächlich an Raketen interessiert war, zwischen dem 11. April und dem 6. Mai zahlreiche komplette V2-Raketen, alle vollständigen Exemplare vom Typ Taifun (P), HS 117, HS 298, X4 und X7, zusammen mit allen (schriftlichen) Dokumenten und Blaupausen, die seine Leute finden konnten, in Kisten ver-

Rechts: Außerhalb des Lagers fanden die Alliierten eine große Anzahl von V1- und V2-Teilen, die aus Platzmangel im Berg im Freien gelagert waren. Diese V2-Heckteile liegen längs der Straße kurz vor dem Eingang von Fahrstollen A (die Abzweigung kann man im Hintergrund rechts erkennen). Der Güterzug im Hintergrund steht auf einem Gleis von Fahrstollen A. (BA) Links unten: Die Biegung der Lagerstraße erleichtert das Wiedererkennen des Standortes der Aufnahme.

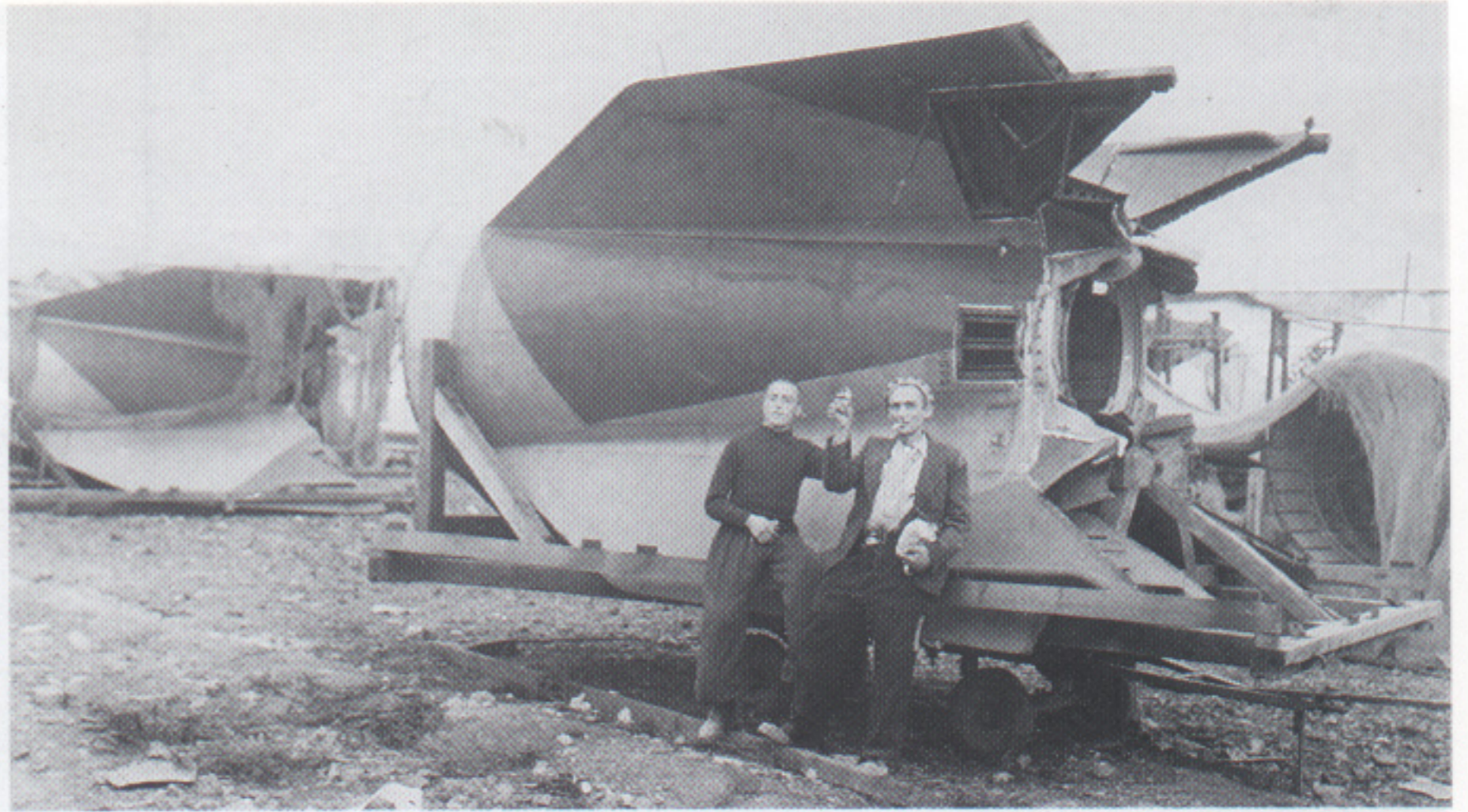


Genau an der Stelle des Gleises steht heute der Waggon, der an die Häftlinge erinnert, die auf den rauen Transporten nach und von Lager „Dora“ ums Leben kamen.



Zwei befreite Häftlinge posieren für den Fotografen des Signal Corps Pfc John Briza vor einem Heckteil der V2. (USNA)

packt und über die 9. US-Armee (G-2) nach Paris verschickt. Von dem, was übrig blieb, holten sich die Engländer ihren Teil, Einzelbauteile der V2-Rakete und der C2-Geschosse sowie verschiedene Funk- und Navigationsgeräte. Eine weitere Beute waren die wissenschaftlichen Archive von Peenemünde. Nach langem Suchen fand Staver schließlich gegen Mitte Mai die zehn Tonnen in Kisten verpackte Dokumente in der verlassenen Eisenerzmine „Georg-Friedrich“ bei Dörnten nahe Goslar, wo sie von einer Sondereinheit der Leute um von Braun Anfang April eingelagert worden waren. Kurz bevor die Russen heranrückten, ließ Major James. P. Hamill vom US-Technischen Informationsdienst in Europa noch so viele halbfertige V2-Teile plus Baugruppen, die er in der Fertigungsstraße gefunden hatte, von Antwerpen nach New Orleans verschiffen, dass die Amerikaner in der Lage waren, später daraus 100



Weitere V2-Heckteile lagerten verpackt in Transportrahmen hinter der Schweißhalle (siehe Plan auf den Seiten 12-13) außerhalb von Fahrstollen A. Die Tarnung des Stolleneinganges erkennt man rechts. Vergleiche auch die Bilder auf Seite 7. (USNA)

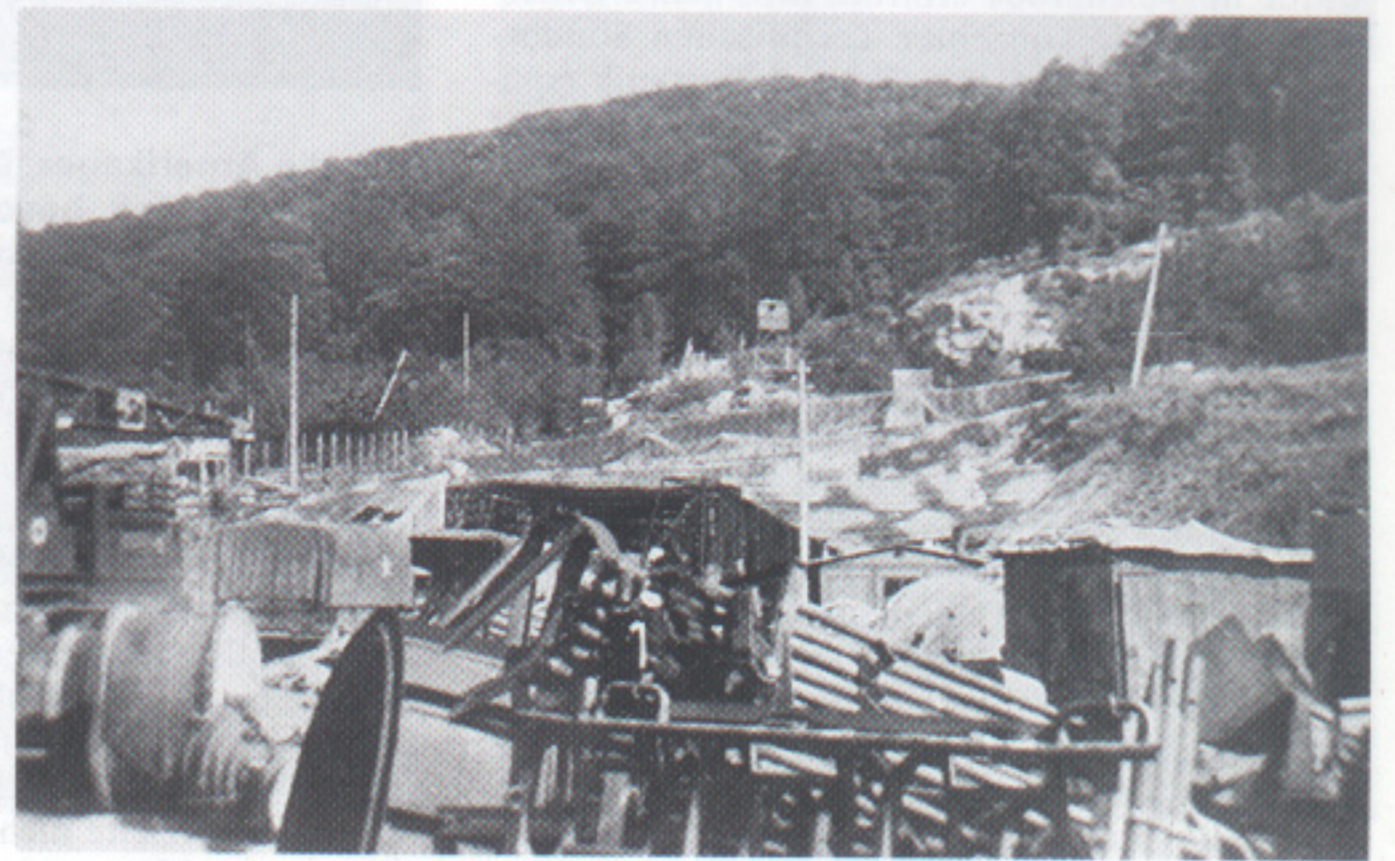
Raketen zusammenzubauen (siehe *After the Battle* Nr. 6).

Am 1. Juli 1945 überließen die Amerikaner das Gebiet um Nordhausen den Russen. Trotz wiederholter Bitten der gefangenen deutschen Unternehmer und Wissenschaftler, die Geheimfabrik doch nicht intakt in sowjetische Hände fallen zu lassen, hatten sich die Amerikaner geweigert, sie zu zerstören. Die ersten Russen, die den Stollenkomplex fanden, war ein Vier-Mann-Trupp unter der Leitung von Oberstleutnant Vladimir Schabinsky, der eigentlich gekommen war, um die Zementfabrik Niedersachswerfen zu inspizieren

Fast an gleicher Stelle Reihen von V2-Brennkammern und teilweise unter Zeltbahnen V2-Geräteeinheiten. Links im Bild erkennt man die Schweißerei. (USNA)



Rechts: Natürlich zog die geheime unterirdische Fabrik, die vollkommen unversehrt erobert worden war, angloamerikanische Forscherteams an. Obwohl der Vertrag von Jalta sie verpflichtete, nichts zu entfernen, transportierten die Alliierten eine große Zahl von V2-Raketen, Versuchsflugkörpern und Tonnen wissenschaftlicher Unterlagen ab, bevor die Russen im Juli eintrafen. Hier sieht man ein US-Jeep, der den Fahrstollen B verlässt. Vergleiche mit dem Bild auf Seite 6. (RIOD) Unten: Eine der Einheiten, die dem Wissenschaftsteam Nr. 163 von SHAEF halfen, Material von Nordhausen wegzuschaffen, war der 1680. Artilleriezug RASC. Sie kamen am 5. Juni mit 26 3-Tonnen-Lkw's. Sie beluden mehrere Eisenbahnzüge, setzten darüber hinaus am 14. Juli vier Fahrzeuge mit „Sonderausrüstung“ nach Brüssel in Marsch und verschwanden selbst am 19. Juli. Der Obergefreite John Pike fotografierte einen der Bedfords des Transportzuges neben der Mittelwerk-Bahnlinie. (von Percy Upton)



Der Schnappschuss von Fahrer Rich Edwards zeigt zwei der Lkw's nahe dem Eingang von Fahrstollen B. (von Percy Upton)



Der Eingang von Fahrstollen B, aufgenommen von einem Mitglied der britischen Forschergruppe. Der Eisenbahnzug ist wahrscheinlich einer derer,

mit denen sie die Teile der V-Waffen aus der Fabrik schafften. Man beachte, dass der Wachturm über dem Eingang jetzt zusammengestürzt ist. (BA)

und der nur durch Zufall auf die unterirdische Fabrik stieß. Obwohl keine zusammengebauten Raketen vorhanden und alle wissenschaftlichen Papiere und wichtigen Wissenschaftler verschwunden waren, fanden die Russen doch eine funktionsfähige Produktionsstraße, Unmengen von Einzelteilen und genug Fachpersonal der zweiten Reihe vor, um eine Produktion von V2-Raketen in Nordhausen selbst wiederaufzunehmen. Um die deutschen Ingenieure, Vorarbeiter und Handwerker zur Zusammenarbeit zu bewegen, boten ihnen die Russen gute Häuser, hohe Gehälter, viel Nahrungsmittel und Kleidung für sich und ihre Familien. Sie brachten es sogar fertig, Techniker in den Westzonen heimlich zurück in die russische Zone zu locken.

Während der Rest der unterirdischen Fabrik systematisch demontiert und in die Sowjetunion verschifft wurde, wurde ein Teil der Produktionsstraße in die Gebäude der Salzmine bei Kleinbodungen verlagert, die vorher als Reparaturwerkstätten des Mittelwerkes gedient hatten; ein besonderes „Raketen-Rekonstruktionsbüro“ wurde in Bleicherode eröffnet. Das ganze Unternehmen wurde von einer Technischen Sonderkommission geführt, mit General Kutshnik (später General Gaidukov) an der Spitze und mit Hauptquartier in Nordhausen. Die neue Raketenfabrik mit dem Namen „Zentralwerk“ wurde geleitet von Hellmut Gröttrup, einem ehemaligen Spezialisten für Elektroausrüstung bei Wernher von Braun. Zwischen August 1945 und Oktober 1946 rekonstruierten deutsche und sowjetische Techniker A4-Raketen und stellten sie auch her. Zulieferteile, die nicht mehr verfügbar waren, wurden kurzerhand bei den Herstellern neu geordert (einige Bestellungen gingen sogar in den Westen, die Teile wurden heimlich herausgeschmuggelt!). Probeschüsse wurden bei Lehesten in Thüringen, wo sich eine Flüssigsauerstoff-Fabrik für die V2 befunden hatte, und später in Peenemünde durchgeführt.

Auf die deutschen Techniker wartete jedoch noch eine Überraschung. Am 22. Oktober 1946 riegelten Einheiten der Roten Armee Bleicherode ab und verkündeten die beschleunigte „Aussiedlung“ aller deutschen Spezialisten und ihrer Familien, insgesamt etwa 2.000 Personen, in die Sowjetunion. Alle und alles wurden auf einen Sonderzug geladen, der Kleinbodungen am 25. in Richtung Moskau verließ. Die meisten sollten an



Wie die Amerikaner, untersuchten auch die Briten die verschiedenen unterirdischen Räumlichkeiten gründlich, bevor das Gebiet den Russen übergeben wurde. Hier die Stolleneingänge von B-11 bei Niedersachswerfen, aufgenommen von John Pike von der 1680. Artilleriezug. (über Upton)

der baltischen Forschungsstation auf der Insel Gorodomlia im Seliger See, 300 km nördlich von Moskau, Arbeit finden und dort die sowjetischen R10- und R14-Raketen entwickeln, bevor sie von 1950 bis 1955 nach und nach wieder nach Deutschland zurückkehren durften.

Die vollständige Demontage des Mittelwerkes dauerte bis zum Frühjahr 1948. Im Sommer dann füllten die Sowjets Sprengstoff in die unterirdische Fabrik und versuchten, sie zu sprengen. Die Sprengung erzielte nicht den gewünschten Erfolg und so verschlossen sie die Stollen durch Sprengung der Eingänge.

Das Lager „Dora“ wurde nach der Befreiung durch die Amerikaner als Flüchtlingslager genutzt. Den Russen diente es ab August 1945 für

mehrere Wochen als Internierungslager für ehemalige Nazis. Ab November beherbergte es deutsche Flüchtlinge, hauptsächlich Südetendeutsche aus der Tschechoslowakei. Nach der Auflösung im August 1946 wurde das Lager abgebrochen und alle Baracken, Wachtürme und die Einzäunung abgerissen.

1947 wurde von einem US-Militärgericht in Dachau ein Kriegsverbrecherprozess „Lager Dora“ abgehalten. Vor Gericht standen nur ein Zivilist, Generaldirektor Georg Rickhey (der freigesprochen wurde) und 18 SS-Offiziere und -Wärter. Danach wurden die Protokolle und Aufzeichnungen des Prozesses und der vorausgegangenen Untersuchungen gesichtet und für über 30 Jahre

Sommer 1948: Die sowjetische Armee schließt den Kohnstein mit Sprengungen. Aufnahme von H. Beikirch vom Johannisberg aus. (GSMD)

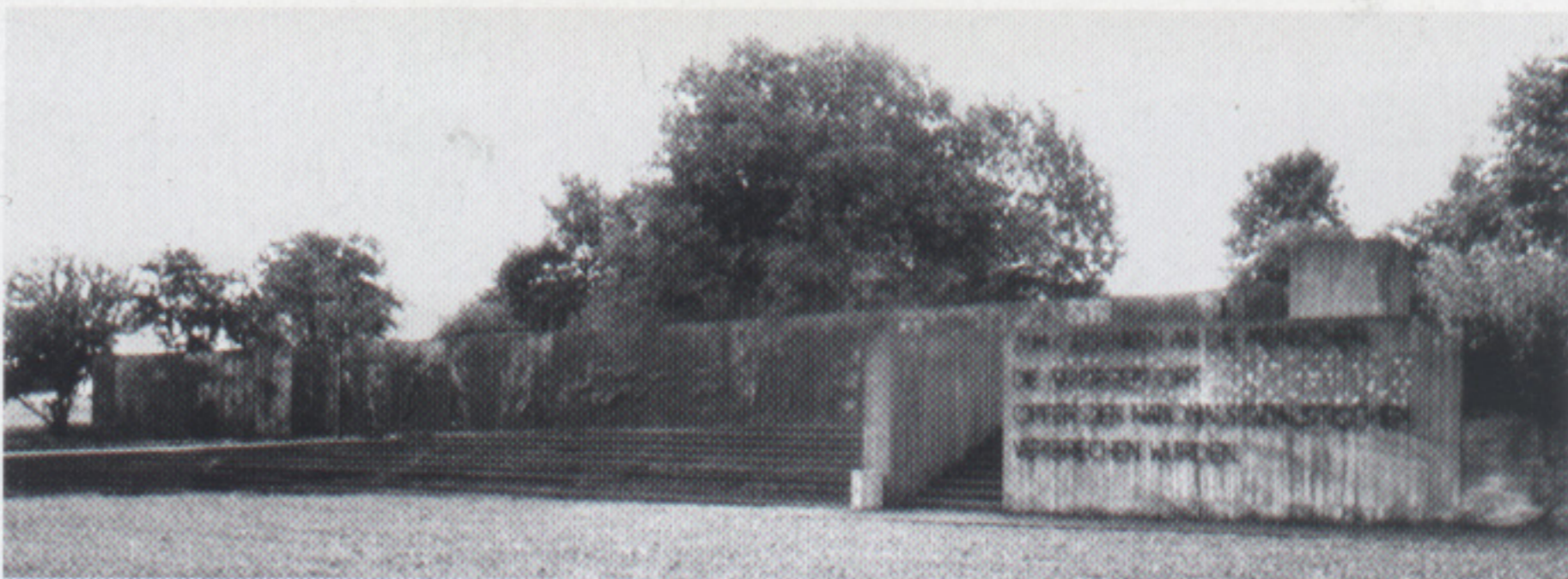


unter Verschluss gehalten. Dadurch sollte die peinliche Wahrheit über die Rolle einiger deutscher Wissenschaftler, die die Amerikaner in die Staaten gebracht hatten und die für das amerikanische Raumfahrtprogramm Pionierarbeit leisteten, geheim gehalten werden – Männer wie Arthur Rudolph, Leiter der Anlagen im Mittelwerk und Hauptangestellter, später Projektleiter des Saturn 5-Projektes der NASA – waren eng mit „Dora-Mittelbau“ vertraut. (Rudolph musste sich erst 1978 verantworten, nachdem US-Präsident Jimmy Carter das Büro zur Sonderverfolgung von Nazi-Kriegsverbrechen in den Vereinigten Staaten gegründet hatte; 1983, bevor er belastet werden konnte, gab Rudolph seine US-Staatsbürgerschaft ab und kehrte nach Deutschland zurück. Er starb 1996.)

In der Nachkriegszeit wurden Nordhausen und der Kohnstein ein Teil Ostdeutschlands. Das „Dora“-Lagerareal wurde von den örtlichen DDR-Behörden zur Gedenkstätte erklärt, das Gebiet um das Krematorium wurde landschaftlich gestaltet und im Jahr 1964 eine Bronzefigur davor aufgestellt. 1973 wurde es zu einer offiziellen DDR-Mahn- und Gedenkstätte erklärt und eine Museumsausstellung im Krematoriumsgebäude eröffnet. Viele staatlich organisierte antifaschistische Massenveranstaltungen wurden hier abgehalten, aber nur wenige Personen aus dem Westen konnten sie besuchen. (Als After the Battle [„Nach der Schlacht“] im Jahr 1973 zum ersten Mal einen Antrag auf Besichtigungs- und Fotografie-Erlaubnis stellte, wurde er mit der Begründung, dass dieser Ort im Grenzgebiet liegt, abgelehnt.)

Über vier Jahrzehnte blieben die unterirdischen Stollen des Mittelwerkes unzugänglich (ausgenommen gelegentliche abenteuerliche Souvenirjäger, die ohne Erlaubnis und unter Gefahren durch die Luftschächte einstiegen). Einzig die Stollen C und D (vom nicht fertig gestellten Projekt B-12) an der Nordostseite des Kohnsteins wurden 1965/66 wieder geöffnet und zum Kühllager für Gemüse und Früchte umfunktioniert. In der Zwischenzeit nagte der von den Russen im Jahr 1945 wieder eröffnete und ab 1953 von der DDR als Leuna-Werk „Walter Ulbricht“ weitergeführte Steinbruch bei Niedersachswerfen am Kohnstein. Bis 1990 hatte der Steinbruch beinahe alles abgebaut, was einst Projekt B-11 gewesen war und Stollen A zwischen den Stollen 40 bis 44 fast erreicht.

Mit der deutschen Wiedervereinigung 1990 wurde die Gedenkstätte Mittelbau-Dora, ebenso wie die anderen Lagergedenkstätten in der ehemaligen DDR, grundlegend umorganisiert und in ihrer Gesamtkonzeption umgestaltet. Gleichzeitig wuchs die Bedrohung des Stollensystems, da die Gipsfabrik, die mittlerweile auf einen westdeut-

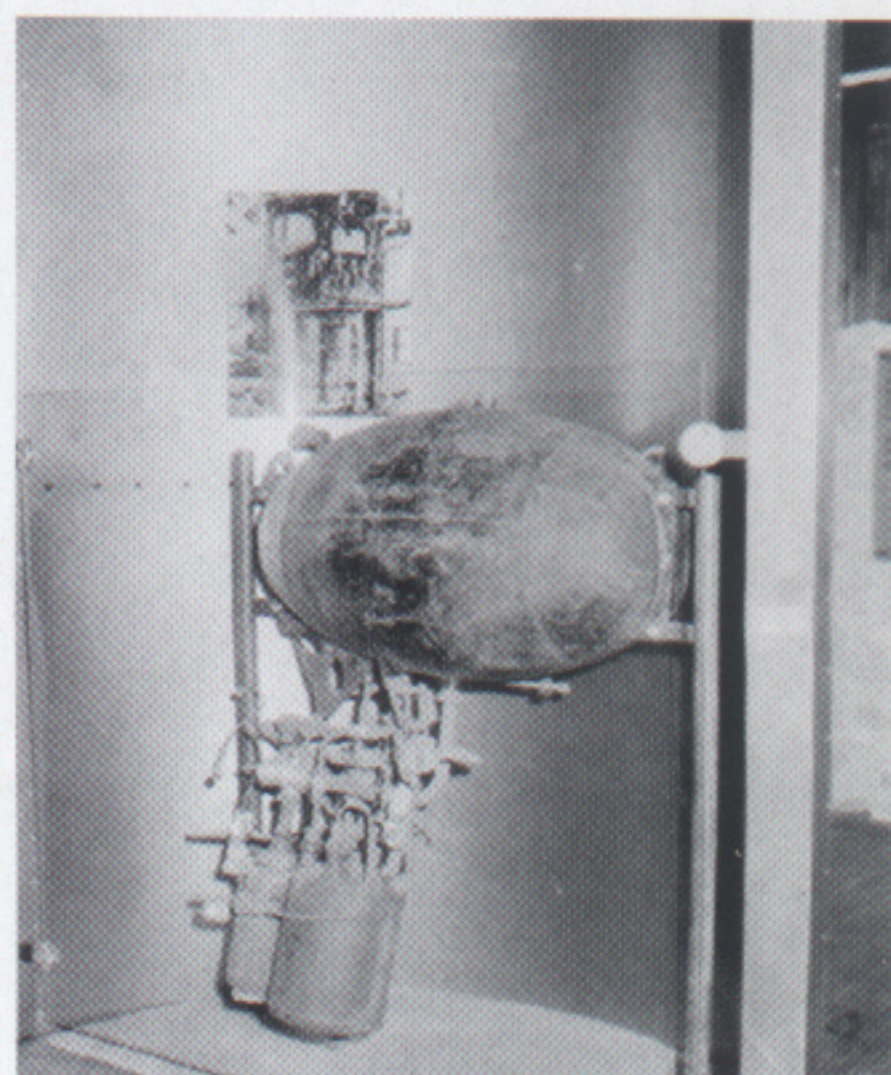


Die Gedenkmauer, die während der DDR-Zeit neben dem Appellplatz errichtet wurde.



Der neue Stollen, der von 1988-93 erstellt wurde, um den Besuchern das betreten vom Fahrstollen A zu ermöglichen.

schen Eigentümer übergegangen war, den Abbau noch beschleunigte. Sie wurde erst im Juni 1991 aufgehoben, als das Bundesland Thüringen die Stollen zum geschützten Geschichtsmonument erklärte. 1992 wurde die Ausstellung im Krematorium entfernt, einerseits weil sie zu einseitig war, andererseits, damit das Gebäude restauriert werden konnte. Von 1991 an wurden große Teile des Lagers, die die DDR-Behörden unter Büschen und Bäumen hatten verschwinden lassen, sowie die



Ein „T-Stoff“-Behälter der V2, gefunden im Kohnstein und jetzt im neuen Museum der Gedenkstätte.

Fundamente nahezu aller Baracken und Gebäude freigelegt. Auf einem von ihnen wurde eine ursprüngliche Lagerbaracke wieder aufgebaut; in ihr wurde eine neue und ausgewogenere Ausstellung eingerichtet und am 11. April 1995, dem 50. Jahrestag der Befreiung des Lagers, eröffnet. Andere Gedenkstätten, die von der DDR errichtet worden waren, blieben an ihrem Platz.

Gleichzeitig schritten die Arbeiten voran, die zumindest einen Teil der unterirdischen Stollen für Besucher zugänglich machen sollten. Zu diesem Zweck wurde ein neuer 180 m langer Stollen nahe dem Südeingang von Fahrstollen B hergestellt, der den Zugang zu einer 100m-Strecke von Fahrstollen A und einen Blick auf Stollen 46 freigibt, einer der Querstollen, in denen 1943 mehrere tausend Häftlinge hausten und wo später die V1 zusammengebaut wurde. Die Stollen können nur im Rahmen einer Führung über das Gelände der Gedenkstätte besichtigt werden. 1995 kamen über 100.000 Besucher. Alle Stollen befinden sich in einem Zustand von Chaos und Zerstörung – das Ergebnis von Abbau, Abriss und Zerfall – und sind zum Teil vom Grundwasser überflutet. In den dunklen, feuchten Stollen, zwischen Schutt und Gesteinsbrocken, liegen die verrosteten Reste von Maschinen, Ausrüstung und die unseligen Reste von einstmaligen geheimen Waffen – makabre Zeugnisse des Leids, das hier stattfand.

KZ-Gedenkstätte Mittelbau-Dora. Täglich geöffnet von 10.00 – 18.00 Uhr (vom 1. Oktober - 31. März 10.00 – 16.00 Uhr). Führungen Dienstag bis Freitag um 11.00 und 14.00 Uhr, Sonnabend und Sonntag um 11.00, 13.00, 15.00 und 16.00 Uhr (vom 1. April - 30. September). Auskünfte: Telefon 03631/49 58-0, Fax 03631/49 58-13, e-mail Gedenkstaette.Mittelbau-Dora@t-online.de, Internet www.nordhausen.de/dora, Postanschrift: Postfach 10 07 51, D-99727 Nordhausen. Die Gedenkstätte verfügt über eine eigenes Dokumentationszentrum, Bibliothek, Forschungsabteilung, Druckschriften und führt Seminarveranstaltungen durch.



Im April 1995 fand eine spektakuläre Bergungsaktion statt, als eine vollständige Triebwerkeinheit einer V2, die im September davor entdeckt worden war, aus dem Wasser in Querstollen 29 gehoben wurde. Sie wurde auf einer Sonderausstellung über die Raketenforschung in der Zeit des Nationalsozialismus im Berliner Technik-Museum ausgestellt. (Technik-Museum Berlin)

