

KZ-Doggerwerk, Happurg

Wegen der zunehmenden Zerstörung von Rüstungsproduktionsstätten durch alliierte Luftangriffe beschloss das Reichsrüstungs- und Luftfahrtministerium im Januar 1944, Produktionsstätten, z.B. von Jagdflugzeugmotoren, unterirdisch zu verlagern. Ab 1. März 1944 wurde dafür ein Führungsstab, genannt „Jägerstab“ unter der Leitung von Karl Otto Saur unter der Zuständigkeit Reichsrüstungsminister Albert Speer gebildet.

Das nationalsozialistische Musterdorf Happurg mit seinem Hausberg Houbirg kam ins Blickfeld. Im Berg Houbirg lief eine eisenerzhaltige Sandsteinschicht, genannt „Dogger“, auf halber Höhe horizontal durch den Berg. Darüber eine harte Jurakalksteinschicht, die auch schweren Bombenangriffen standhalten konnte. Der „Doggersandstein“ war für die Ausgrabung von Tunneln geeignet. Infrastruktur war aufgrund der beiden Bahnlinien Hersbruck links und rechts vorhanden. Der Berg wurde begutachtet und empfohlen. Entscheidung im März 1944. Das BMW Flugzeugmotorenwerk sollte von München – Allach nach Happurg verlegt werden und zwar unterirdisch in Stollenanlagen in den Berg. Geplant war die Produktion der Motoren 801 für die Me. 109 und Fw. 190.

Das geheime Projekt trug anfangs den Tarnnamen „Esche 1“, später den Namen „Dogger“. Für die Beschaffung der Arbeitskräfte war die SS zuständig, die KZ Häftlinge einsetzte. Die Möglichkeit in Happurg bis zu 5000 Arbeitskräfte unterzubringen war sehr gering.

Für die Versorgung der Baustelle wurde in Hersbruck in der Leutenbachstraße ein Lager nahe dem Bahnhof Hersbruck links d.P. errichtet. Diese Lagerhalle, ein markanter Backsteinbau, steht noch heute. Eine Schmalspurbahn führte zum Bauhof südlich von Happurg, teilweise durch private Grundstücke. Das Gelände des Bauhofes ist heute vom Stausee bedeckt. Die Büros des Baustabes wurden in Wirtshaussälen untergebracht. Ziviles und militärisches Personal wurde in allen verfügbaren Unterkünften bis in den kleinsten Dörfern im Umkreis Happurg und Hersbruck einquartiert.

Die ersten 147 Häftlinge aus Flossenbürg kamen am 17. Mai 1944 an und wurden im damaligen Gasthof „Schwarzer Adler“ am Ortseingang in Happurg untergebracht, dazu auch in der großen Scheune im Gasthof „Obere Mühle“. Ende Juli 1944 waren 1.148 Häftlinge dezentral in Happurg untergebracht. Mitte August zogen die letzten Häftlinge von Happurg in das Lager Hersbruck um.

Die Häftlinge mussten täglich und bei jeder Witterung die fast fünf Kilometer lange Strecke vom Barackenlager zur Baustelle zu Fuß zurücklegen. Sie kamen in bewachten Kolonnen von der Alten Happurger Straße durch Happurg zum Bauhof (heute vom Stausee bedeckt). Zwei Seilbahnen für Material gingen von dort nach oben zu den Stollen G und D. An der Baracke der Bauleitung westlich am Bauhof vorbei quälten sie sich zu Fuß nach oben. Am 8. Februar 1945 wurde die Baracke der Bauleitung bei einem Felssturz weggerissen. Von da an gingen die Häftlinge „vorne nach oben“. Also wahrscheinlich vom Dorfplatz Richtung Friedhof. Gelegentlich wurden sie mit der Schmalspurbahn von der Reichsbahntrasse (Ostbahn) zum Bauhof transportiert.

Nach dem Bau eines Teils der (Zubringer)Bahnstrecke von Höfen bis zum Bahnhof Hunnenschlucht ließ die SS auch einen Teil der Häftlinge (nach einem Häftlingsbericht 600 bis 700, die anderen mussten laufen) von der Rampe am Lager Hersbruck zum Bahnhaltdepot Höfen und von dort mit der für den Bau der Bahntrasse verlegten Schmalspurbahn bis zur Hunnenschlucht mit der Bahn fahren. Diese Schmalspurbahn verlief parallel der Bahntrasse unterhalb des Bahndamms. Allerdings wurde die Lokomotive im Winter durch einen Tieffliegerangriff zerstört. Von der Reichsbahnstrecke selbst wurden nur zwei von drei Kilometern fertig. Die Trasse ging vom heute nicht mehr vorhandenen Haltepunkt Höfen bei Pommelsbrunn zunächst parallel zum Hang bis etwa vor dem Happurger Schulzentrum und dann in Richtung Hunnenschlucht, Happurg. Dort war die Seilbahn-Talstation Hunnenschlucht zur Stollenbaustelle H. Die Seilbahnanlage umfasste von unten bis zum Plateau vor der Hunnenschlucht sechs Querreihen mit jeweils fünf Betonstützen, auf denen die Masten standen. Vier dieser Sockel sind noch zu sehen. Dort war auch der Ausgangspunkt einer Schmalspurbahn, die an den Stolleneingängen entlang lief.

Die Arbeiten im Stollenbau wurden von Bergbaufachleuten mit schweren Druckluft-Bohrgeräten ausgeführt. Die Gefangenen mussten die Bohrgeräte während der Arbeit mit ihren Schultern abstützen. Ohne

Gehörschutz! Davon berichteten eindringlich Roger Caillé und Ljubisa Letic. Die Gefangenen mussten dann, nach Sprengungen, das Material in Loren füllen und im Laufschrift aus den Stollen schaffen. Sie waren sehr entkräftet, man brauchte mehr Männer, als normal im Bergbau üblich und diese behinderten sich gegenseitig. Schließlich wurden Verschaltungen aus Brettern eingebracht, die von oben und seitlich, längs mit Beton verfüllt wurden.

Oberhalb von Stolleneingang F findet man Spuren einer Probebohrung eines Schildvortriebgerätes, genannt „Erdwolf“. Im Stollen H wurde dieses Gerät für etwa zehn Meter eingesetzt. Die Schildvortriebsmaschine fräste einen kreisrunden Tunnel von etwa 2,50 Metern Durchmesser aus dem Sandstein.

Geplant waren 200.000 qm Stollenfläche von BMW, vom Architekten Rimpl auf 88.000 qm reduziert, in gitterförmig angelegten Transport- und Produktionsstollen mit einer Breite von 5 und 7m. Von geplanten 22 km Stollen wurden 3,9 km aus dem Berg gehauen, 10.000 qm Stollenfläche, davon sind ca. 750 m (3.935 qm) ausbetoniert. Es wurden etwa eine halbe Million Kubikmeter Sandstein aus dem Berg gebrochen.

Versteckt gibt es noch weitere Zeugnisse der Bautätigkeit auf halber Höhe der Houbirg. Etwa 25 Meter links vor dem Stollen G (von der anderen Seite quer über den Hang zu erreichen) ist in ca. 50 Zentimeter Höhe eine Nische in den Fels geschlagen. Zwei Angeln für eine Tür schauen noch aus dem Stein. Vermutlich war hier ein Feldtelefon für einen Wachposten oder Luftraumbeobachter. Weiter im Osten, etwa in Höhe Stollen A, waren eine runde und eine viereckige nach oben gerichtete Öffnung im Berg, was auf eine Flakstellung schließen lässt. Links oberhalb von Stollen F stand ein Betongerüst. Wahrscheinlich das obere Motorlager für die westliche Seilbahn der beiden vom Bauhof, die hier endete. Zwischen Stollen E und D sind, direkt am Wegrand, zwei zubetonierte kleine Eingänge mit Fledermausgittern. Dies waren Lagerräume für Sprengmaterial, verbunden über das Lüftungssystem mit den Stollen. Es waren keine Zugänge zu den Stollen.

Der Stollenbau kam an keiner Stelle zum Abschluss. Zu einer Verlagerung von Rüstungsproduktion kam es nicht. In Happurg wurden keine Flugzeugmotoren gebaut.

Nach dem Krieg spielten noch Happurger Kinder und Jugendliche im Berg. Heute sind die Stollen unter Aufsicht der Bundesimmobilienverwaltung. Die Eingänge wurden mit Beton vermauert, die Stollen sind für Besucher unzugänglich. Im Stolleneingang F befindet sich ein Gittertor für regelmäßig stattfindende Kontrollgänge um die Sicherheit des Bauwerks zu kontrollieren. Pläne des Vereins Dokumentationsstätte, einen sicheren Teil der Stollenanlage zu öffnen, scheiterten im Jahr 2005. Der Verein bewahrt einige vor allem metallene Fundstücke aus den Doggerstollen auf.

Viele Jahre lang versammelten sich Überlebende und Angehörige vor allem aus Frankreich jährlich zum Gedenken ihrer Kameraden am Stolleneingang F.

Im Jahr 2016 wurde von der Stiftung Bayerische Gedenkstätten am Südring nahe dem Aufgang zum Stollen H der DokuOrt Happurg errichtet. Er ist auf das KZ-Gelände Hersbruck hin ausgerichtet, denn das KZ Außenlager Hersbruck und die Doggerbaustelle Happurg gehören eng zusammen. Vom DokuOrt Happurg geht es steil bergauf zum Stolleneingang H. Wer mit Taschenlampe einen Blick in den betonarmierten Bereich eines Stollens werfen will, klettert am Ende des Höhenwegs bei Café Ruff den schmalen Pfad zum Stolleneingang F hoch. Dort sind auch zwei Infotafeln.

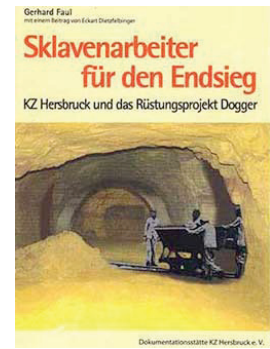
Die Stollen C, B und A wurden 2019 vom staatlichen Bauamt unter Berücksichtigung von Sicherheits-, Tierschutz- und Umweltvorschriften (Fledermäuse) endgültig verfüllt. Diese drei Stollen waren nur von einer dünnen Materialschicht überdeckt und deshalb besonders einsturzgefährdet. Auf alten Fotos von den Eingängen ist zu sehen, wie diese Anlage ursprünglich gebaut wurde: je ein kleinerer Stollen links, einer rechts und einer mittig darüber. Die verbliebenen Trennwände wurden dann weggesprengt. Vor der Verfüllung wurde eine genaue Dokumentation angelegt. Teile davon sind über die Homepage zugänglich. Der Wanderweg entlang der Stolleneingänge wurde wieder hergestellt und eine Bautafel erläutert die Maßnahme. Der seit Kriegsende gewachsene Mischwald und die erholsame Natur mit ihren Aussichten ins Happach- und Pegnitztal geben keineswegs die menschenverachtende und menschenvernichtende Vermessenheit und Gigantomanie dieser NS Großbaustelle 1944/45 wieder.

Buchempfehlung:

Gerhard Faul, Sklavenarbeiter für den Endsieg, KZ Hersbruck und das Rüstungsprojekt Dogger, 176 Seiten – mit vielen Abbildungen und Plänen, Hersbruck 2003, ISBN 3-00-011024-0, erhältlich bei Dokumentationsstätte, 13 Euro

Die umfassende Darstellung des KZ Hersbruck und des Doggerwerks mit historischem Quellenmaterial und historischen Bildern.

Bis heute das Standardwerk zum Thema.



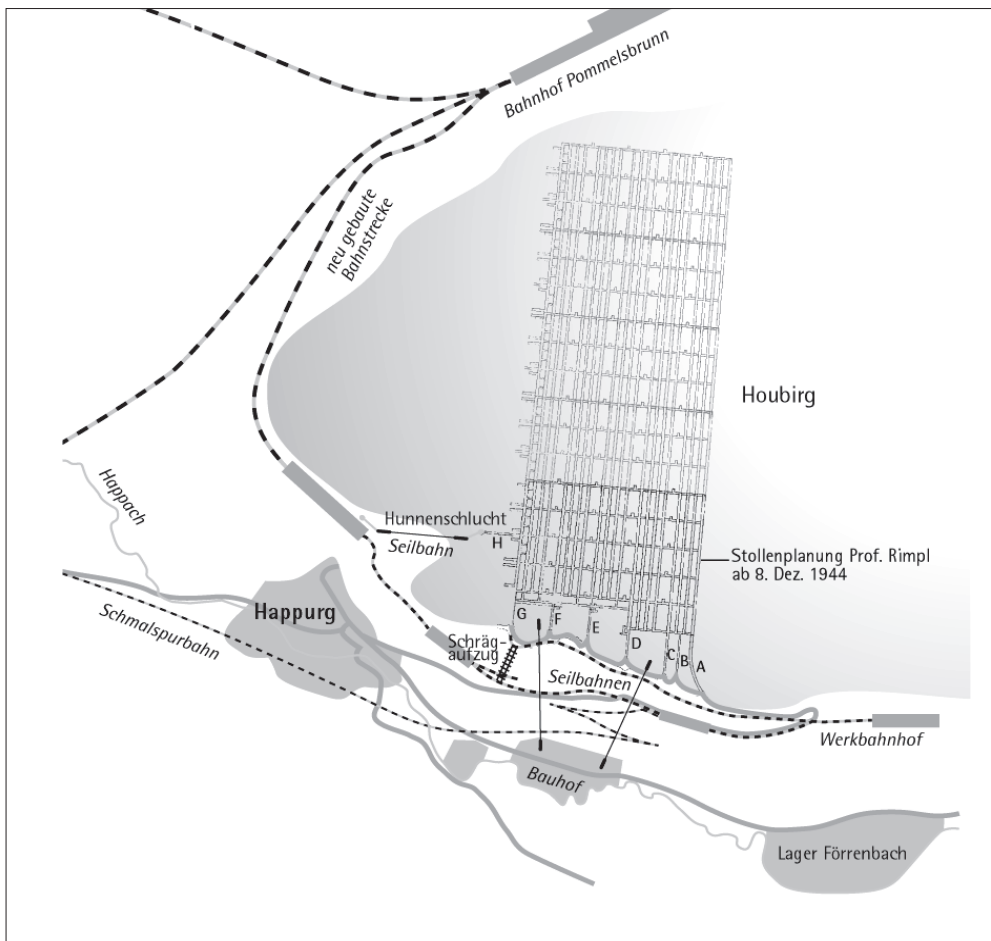
© Dokumentationsstätte KZ Hersbruck, Seiz, Kornm, Wren



Luftaufnahme Happurg und Stollen, Ausschnitt, März 1945, Staatsarchiv



Stollen F Gedenktafel, Archiv DokuStätte



Stollen Gesamtplanung, 2003, Faul S. 70