

Volker Mall/Harald Roth

Das KZ-Außenlager auf dem Nachtjägerflugplatz

Hailfingen/ Tailfingen 1938 wurde auf der Gemarkung der Gemeinden Tailfingen, Hailfingen und Bondorf mit dem Bau eines Militärflugplatzes (Einsatzhafen I) begonnen.

Das unbebaute ca. 160 Hektar große Gelände eignete sich als Standort, da es eben, fast nebelfrei und strategisch günstig in relativer Nähe zur französischen Grenze lag. Der Platz bekam den Namen "Hailfingen", weil die Kommandantur auf Hailfinger Markung lag. Für das KZ wurde der Name übernommen, obwohl es sich auf Tailfinger Markung befand. Bis im Mai 1944 Teile der I. Gruppe des Nachtjagdgeschwaders 6 in Hailfingen stationiert wurden, nutzte die Luftwaffe das Gelände mit seiner 1200 Meter langen und 80 Meter breiten Startbahn als Ausweichflugplatz bzw. "Einsatzhafen".

Um den Platz und die auf ihm stationierten Nachtjäger gegen die zunehmenden Angriffe der Alliierten zu schützen, plante das Luftgaukommando VII im 1. Quartal 1944 den Bau von zwei Rollwegen bzw. Ausweichstraßen, splittersicheren Flugzeugboxen und kleineren Flugzeughallen. Die Ausbauarbeiten wurden durch verschiedene Firmen unter der Bauleitung der Organisation Todt (OT) durchgeführt. Als Arbeitskräfte setzten die Luftwaffe und die beteiligten Baufirmen Kriegsgefangene und Zwangsarbeiter ein. Neben dem Lager der OT am nördlichen Rand des Platzes stand ein umzäunter Hangar, in dem von September bis November 1944 etwa 350 aus Athen verschleppte Zwangsarbeiter und anschließend 601 jüdische KZ-Häftlinge untergebracht waren. Ein weiteres von Stacheldraht umgebenes Lager war vermutlich bereits 1942 für etwa 100 sowjetische Kriegsgefangene eingerichtet worden. Außerdem arbeiteten französische Kriegsgefangene, belgische Zivilarbeiter, italienische Freiwillige der Wehrmacht, eine Gruppe ungarischer Soldaten und ab Januar 1945 etwa 300 Angehörige der britischen Armee aus Indien, die in Nordafrika gefangen genommen worden waren, auf dem Platz.

Das KZ Außenlager am 13.9.1944 beantragte die OT-Bauleitung Tübingen, Baustelle Hailfingen, über die Kommandantur Natzweiler beim WVHA in Oranienburg die "Gestellung" von 600 KZHäftlingen. Am 25.9.1944 wurde das Häftlingskommando genehmigt und das übliche "Entgelt" von 6 RM pro Tag für die "HäftlingsFacharbeiter", sowie 4 RM für die "HäftlingsHilfsarbeiter" festgesetzt. Lagerführer für das KZAußenlager Hailfingen wurde der SSUnterscharführer Eugen Witzig, der seit April 1944 dem Kommandanturstab des KZ Natzweiler angehörte.

Am 17.11.1944 stellte die SS im KZ Stutthof bei Danzig einen Transport mit 601 als arbeitsfähig klassifizierten jüdischen Häftlingen zusammen. Die meisten von ihnen, etwa 540, hatten Auschwitz mit einem Transport am 26.10.1944

verlassen und waren am 28.10.1944 in Stutthof angekommen. Die Namen der Häftlinge wurden von der Verwaltung des KZ Natzweiler zentral im Nummernbuch Nr. 6 mit den Nummern 40448 bis 41049 eingetragen.

Noch bis Mitte März 1945, als das Lager bereits aufgelöst war, wurden in diesem Nummernbuch Sterbedaten von Häftlingen festgehalten (ca. 140).

Dem Nummernbuch zufolge kamen die Juden aus 16 Ländern: 260 Polen, 128 Ungarn, 47 Franzosen, 33 Letten, 27 Holländer, 24 „Reichsdeutsche“, 20 Griechen, 19 Italiener, 12 Litauer, 7 Belgier, je 3 Tschechen, Slowaken und Rumänen, 2 Türken, ein Bulgare und 8 Staatenlose. Die Häftlinge waren u.a. über folgende Sammellager nach Auschwitz gekommen: Haidari/ Athen (Griechenland), Fossoli (Italien), Drancy (Frankreich), Mechelen (Belgien) und Westerbork (Niederlande).

Sie waren nach den Angaben im Nummernbuch zwischen 15 und 60 Jahre alt. So unterschiedlich die Nationalitäten, so verschieden waren die soziale Herkunft und die Biographien. Die Häftlinge wurden täglich nach dem Zählappell in Arbeitskommandos eingeteilt, die von Vorarbeitern der OT und der ausführenden Baufirmen beaufsichtigt wurden.

Die Wachen des KZ Hailfingen setzten sich - neben einigen Landeschützen, die v.a. tagsüber das Lager bewachten - ausschließlich aus frontuntauglich gewordenen Angehörigen der Luftwaffe zusammen, die die Häftlinge sehr unterschiedlich behandelten. Gearbeitet wurde in Steinbrüchen. Mit den dort gebrochenen Steinen und dem Schotter wurde die Startbahn aus- und an den beiden Rollwegen weitergebaut. Für den Rollweg in westlicher Richtung musste ein Waldstück gerodet werden. Für den Bau der Hangars wurden Bäume gefällt. Außerdem mussten die Häftlinge Blindgänger beseitigen. Die Häftlinge schliefen im Hangar anfangs auf dem mit Stroh ausgestreuten Boden. Sanitäre Einrichtungen gab es praktisch keine, als Toilette diente eine Latrinen-Grube nördlich des Hangars. Der Hangar war voller Ungeziefer.

Stand Februar 2012