



Schließen



Der Tunnel für die Jagdflugzeuge

Wegen der Bombenangriffe auf Frankfurt verlagerten die Nazis Teile der Rüstungsindustrie nach Hasselborn

VON BERND VORLAEUFER-GERMER

WALDSOLMS · 1. APRIL · Mit dem Bau des Führerhauptquartiers „Adlerhorst“ im Taunus wurde der Hasselborner Tunnel ab 1939 auch zum „Führertunnel“. In Hasselborn befanden sich 1940/41 ein Luftwaffenhauptquartier von Göring und ab Ende 1943 Teile der VDM Luftfahrtwerke. Im Tunnel wurde 1944 eine Untertagefabrik eingerichtet, in Hundstadt dafür ein KZ-Außenlager.

Am 4. Oktober 1943 erlebte Frankfurt am Main einen verheerenden amerikanischen Bombenangriff, der im Stadtteil Heddernheim auch die VDM Luftfahrtwerke schwer traf. Daraufhin genehmigte Görings Luftfahrtministerium, dass die leer stehenden Baracken des ehemaligen Luftwaffenhaupt-

VOR 60 JAHREN

Das Terrorregime der Nazis besaß eine Reihe wichtiger Stätten im Taunus. Aus Anlass des 60. Jahrestags der Befreiung von den Nazis und des Endes des 2. Weltkriegs berichtet der Heimathistoriker **Bernd Vorlaefer-Germer** darüber in einer fünfteiligen Serie. Vorlaefer-Germer (62), Gewerkschaftssekretär in passiver Altersteilzeit, lebt in Bad Homburg und fahndet seit mehr als 20 Jahren nach den Spuren der Nazis im Taunus. che



QUELLE: ARCHIV VORLAEUFER-GERMER

Sogar eine Kantine gab es im Zweiten Weltkrieg im Bahntunnel zwischen Grävenwiesbach und Hasselborn. Die „Spessart AG“ (angesichts der Lage im Taunus wohl ein Tarnname), eine Tochter der Continentale Metall-AG (Berlin/Bad Homburg) ließ dort Kriegsgerät herstellen.

quartiers in Hasselborn anderweitig belegt werden konnten. Ab November 1943 wurde dort das Entwicklungs- und Konstruktionsbüro der VDM Luftfahrtwerke untergebracht, das sich mit der Vor- und Serienkonstruktion von Luftschrauben für Motoren von Daimler-Benz und BMW befasste.

Die alliierten Luftangriffe auf die Frankfurter Rüstungsbetriebe nahmen immer mehr zu. Damit die zum Überleben des Nazi-Regimes notwendige Kriegsproduktion fortgeführt werden konnte, wurden große Teile ins weitere Umland verlagert. Das galt besonders auch für die kriegswichtige Propellerproduktion in Heddernheim. So wurde der Hasselborner Tunnel am 9. März 1944 für den Eisenbahnverkehr gesperrt.

Die darin vorgesehene Untertageanlage wurde von sieben zivilen Baufirmen vor allem mit ausländischen Arbeitskräften eingebaut. Die Häftlinge des KZ-Außenlagers

Hundstadt mussten für die vielen Zwangsarbeiter am Grävenwiesbacher Tunnelende etwa 15 große und einige kleinere Baracken für Büro Zwecke und als Unterkünfte errichten. Weiterhin wurde dort auch eine große Stahlhalle gebaut. Die Verlagerungskosten betragen etwa zwei Millionen Reichsmark, die Baukosten mindestens weitere 375 000.

Als erstes wurden die Eisenbahnschienen samt Schwellen und Schotter aus dem Tunnel entfernt, auf dem Tunnelboden Wasserleitungen und Kanalisation verlegt, eingebettet in einen 40 cm dicken Betonboden. Auf seiner östlichen Seite war eine 60 cm breite Schmalspurbahn vorgesehen, auf der westlichen Seite konnten die Maschinen aufgebaut werden. Unter der Tunneldecke wurden Frisch- und Abluftschächte installiert. Geplant war, dass der Einbau im Juni größtenteils abgeschlossen sein sollte, damit anschließend aus den verschiedenen Betrie-

ben des Konzerns die ersten Maschinen und Materialien gebracht werden konnten.

Ab August 1944 konnte die Produktion von Luftschrauben (Propellern), Komponenten dafür, aber auch schon solche für Düsenflugzeugmotoren anlaufen. Zur Verschleierung nannte sich diese Untertagefabrik „Spessart AG“. Aus demselben Grund wurde der Konzern im August 1944 in „Continental Metall AG“ umbenannt – mit Sitz im Bad Homburger Schloss. Die Alliierten konnten das Werk erst Anfang 1945 lokalisieren, ein Luftangriff aber unterblieb.

Hitler erinnerte sich im Herbst 1944 an seinen „Führertunnel“, hier sollte sein Sonderzug bombensicher abgestellt werden. Deshalb sollte mit einer Frist von nur zehn Tagen die ganze Untertagefabrik umgehend den Tunnel wieder verlassen. Damals arbeiteten im und am Hasselborner Tunnel insgesamt 1527 Menschen. Nach vehement-

ten Protesten der Werksleitung in Berlin blieb dann dieser als kriegswichtig eingestufte Rüstungsbetrieb aber dort erhalten. Es lässt sich heute ohne weiteres sagen, dass ohne diese Produktionsstätte im Tunnel die nationalsozialistische Jagdflugzeugproduktion sicher zum Erliegen gekommen wäre.

Inzwischen kam die Front immer näher, und so musste die Produktion am 24. März 1945 eingestellt werden. Die Unternehmensleitung ordnete noch kurz vor dem Einmarsch der Amerikaner an, dass der Tunnel mitsamt dem Propellerwerk gesprengt werden sollte, doch der damit beauftragte Sprengmeister konnte trotz Lebensgefahr diesen Befehl hintertreiben.

Ende März 1945 nahmen amerikanische Truppen Grävenwiesbach und Hasselborn ein. Die in der Nähe des Grävenwiesbacher Tunnelendes untergebrachten ausländischen Zwangsarbeiter wurden befreit.

Dieses Bild ist urheberrechtlich geschützt. Quelle für freien Bildausschnitt: Artikeltext oder Artikel- oder Ganzseitendarstellung. Dargestellter Bildtyp: 'zoom'