



DIPLOMARBEIT / DIPLOMA THESIS

Titel der Diplomarbeit / Title of the Diploma Thesis

„„Endlösung“ oder totaler Krieg? Die Eisenbahnen im
NS-Herrschafts- und Verfolgungssystem“

verfasst von / submitted by

Daniel Hasenzagl

angestrebter akademischer Grad / in partial fulfilment of the requirements for the degree of
Magister der Philosophie (Mag. phil.)

Wien, 2018 / Vienna, 2018

Studienkennzahl lt. Studienblatt /
degree programme code as it appears on
the student record sheet:

A 190 456 313

Studienrichtung lt. Studienblatt /
degree programme as it appears on
the student record sheet:

Lehramtstudium,
UF Geographie und Wirtschaftskunde,
UF Geschichte, Sozialkunde und Politische Bildung

Betreut von / Supervisor:

Em.O.Univ.-Prof. Dr. Gerhard Botz

Danksagung

An dieser Stelle möchte ich all jenen danken, die mich durch das Studium begleitet und in dessen finaler Phase unterstützt haben:

Insbesondere möchte ich mich bei Herrn Univ.-Prof. Dr. Gerhard Botz für die Betreuung der Diplomarbeit sowie für die freundliche wissenschaftliche Beratung bedanken.

Weiteren Dank möchte ich meinen Kolleginnen und Kollegen, Freundinnen und Freunden für ihre hilfreichen Ratschläge und die tolle gemeinsame Studienzeit aussprechen.

Mein großer Dank richtet sich auch an Christina, die mir in guten wie in schwierigen Zeiten des Studiums immer zur Seite gestanden ist und mich stets aufgebaut und motiviert hat.

Zu guter Letzt möchte ich mich auch bei meiner Familie für ihre immerwährende Unterstützung danken. Sie hat mir dieses Studium ermöglicht und immer an mich geglaubt.

Inhalt

1. Einleitung.....	7
1.1. Deportationen und Lagersysteme im Nationalsozialismus.....	7
1.2. Forschungsfrage	9
2. Eisenbahnen und Militärtransporte.....	11
3. Eisenbahnen und Deutsche Wehrmacht.....	15
3.1. Logistische Abwicklungen durch die Eisenbahnen in den Kriegen der Nationalsozialisten	15
3.1.1. Krieg gegen Polen.....	17
3.1.2. Frankreichkrieg.....	18
3.1.3. „Unternehmen Barbarossa“	19
3.2. Eisenbahnen in den besetzten Gebieten.....	21
3.2.1. Eingliederung der österreichischen Eisenbahnen.....	22
3.2.2. Eingliederung der „sudetischen“ Eisenbahnen.....	26
3.2.3. Eingliederung der Eisenbahn der „Ostgebiete“	28
3.2.4. Eisenbahnverwaltungen außerhalb des Deutschen Reichs	29
4. Deportationen durch die Deutsche Reichsbahn	35
4.1. Planung und Abwicklung der Deportationen durch die Eisenbahn	36
4.2. Aspekte der Massenvernichtung und der Häftlingstransporte.....	47
5. Militärtransporte und Deportationszüge – ein logistisches Dilemma	57
5.1. Ursachen der Transportkomplikationen	58
5.2. Die Prioritäten im nationalsozialistischen Eisenbahnsystem	63
6. Conclusio	67
7. Anhang.....	73
7.1. Quellen.....	73
7.2. Literaturverzeichnis	75

1. Einleitung

Die Eisenbahn ist aus heutiger Sicht vor allem für die Pendler und Pendlerinnen für den täglichen Verkehr nicht mehr wegzudenken. Sie ist schnell, spart Zeit für die Nutzer und Nutzerinnen und kann eine erstaunlich hohe Anzahl an Menschen transportieren. Auch für den Güterverkehr spielt die Bahn eine immens wichtige Rolle. Diesen Ruf als eines der wichtigsten Transportmittel hatte sie aber bereits seit fast 200 Jahren.

Zu Beginn aus Wirtschaftsgründen errichtet, wurde sie später nicht nur als Personen- und Gütertransporteur genutzt, sondern auch für militärische Zwecke herangezogen. Diese militärische Nutzung der Bahn bildete vor allem den Schwerpunkt der Forschung im Bereich der Eisenbahnen, wie an den Werken von Eugen Kreidler¹ oder Hans Pottgiesser² zu erkennen ist. Heiner Lichtenstein merkt hier an, dass das Buch von Kreidler als ein bezeichnendes Beispiel für die Vergangenheitsbewältigung der Eisenbahnen gilt, wo deren außergewöhnlichen Leistungen hervorgehoben wird, aber kaum Aussagen zu den Deportationen zu den Konzentrationslagern getroffen wurden.³ Hervorzuheben ist hier nicht nur Lichtenstein, sondern auch das Wirken von Raul Hilberg⁴, welcher auch die Mithilfe der Deutschen Reichsbahn am Holocaust untersuchte und beschrieb. Vor allem die Publikationen von Hilberg gelten als Standardwerke der Zeitgeschichte, weshalb nach und nach auch Werke zu der Eisenbahn und dem Holocaust veröffentlicht wurden. Grundlegend für diese Diplomarbeit ist das Verständnis der Deportationen und des komplexen Systems der Lager im Nationalsozialismus. Es soll im folgenden Unterkapitel geklärt werden.

1.1. Deportationen und Lagersysteme im Nationalsozialismus

Die deportierten Personen mussten in der Regel gewalttätige und erniedrigende Erfahrungen der Deportation, Gefangenschaft, Vertreibung und Zwangsbewegung machen, die sie infolge des Transports durch Zug, Schiff und Lastkraftwagen oder zu Fuß durchstehen mussten. Diese Deportationen gingen von ländlichen und städtischen Orten aus, umfassten unterschiedliche Zeiträume und Entfernungen, beinhalteten aber immer durch Trennung

¹ Eugen Kreidler, Die Eisenbahnen im Machtbereich der Achsenmächte während des Zweiten Weltkrieges. Einsatz und Leistung für die Wehrmacht und Kriegswirtschaft (Frankfurt, Zürich 1975).

² Hans Pottgiesser, Die Deutsche Reichsbahn im Ostfeldzug 1939-1944 (Neckargemünd 1960).

³ Heiner Lichtenstein, Mit der Reichsbahn in den Tod. Massentransporte in den Holocaust (Köln 1985) S. 133.

⁴ Raul Hilberg, Sonderzüge nach Auschwitz (Mainz 1981).

von Familien und Freunden die Auflösung von Gemeinschaft.⁵ Ihre Fahrt führte meist in die unzähligen Lagern und Mordstätten, welche sich im Deutschen Reich oder in dessen besetzten Gebieten befanden und in verschiedenen Formen mit unterschiedlichen Funktionen zu finden waren. Folgende zwölf Lagerformen gelten laut Martin Weinmann und Anne Kaiser als die wohl bekanntesten:⁶

- Arbeitserziehungslager: Diese Lager waren „ausschließlich zur Aufnahme von Arbeitsverweigerern und arbeitsunlustigen Elementen, deren Verhalten einer Arbeitssabotage gleichkommt, bestimmt [...].“
- Durchgangslager: Der Name verweist auf die Funktion, denn in diesen Lagern wurden Häftlinge umsortiert und verschiedene Gruppen voneinander getrennt oder zusammengeführt, die in ein anderes Lager überstellt werden sollten.
- Gefängnisse: Unter diesem Sammelbegriff wurden alle Haftstätten mit den unterschiedlichsten Funktionen zusammengefasst, die der Justiz, der Gestapo sowie der Wehrmacht unterstanden.
- Ghetto: Hier fand die organisierte „Konzentration“ der polnischen Juden statt. Im Winter 1939/1940 wurden bereits die ersten Ghettos gebildet.
- Internierungslager: Diese besaßen im Gegensatz zu anderen Lagerbezeichnungen keine bestimmte Funktion und lagen nicht im direkten Machtbereich der SS, sondern unter nichtdeutscher Verwaltung.
- Kriegsgefangenenlager: Lager für sowjetische Kriegsgefangene, welche den Charakter von Vernichtungslagern hatten.
- Konzentrationslager: Diese besaßen wie die Vernichtungslager Tötungsvorrichtungen, hatten aber die Funktion der Massenversklavung sowie die sozialen Kontrolle durch Einschüchterung und Terror.
- Strafgefangenenlager: Hier wurden Gefängnis- und Zuchthausgefangene, vor allem politische Gefangene, unter verschärften Strafvollzug gestellt.
- Straflager
- Vernichtungslager: Diese Lager wurden ausschließlich zur „fabrikmäßigen“ Massentötung von Menschen betrieben.

⁵ Simone Gigliotti, *The Train Journey. Transit, Captivity, and Witnessing in the Holocaust* (War and Genocide 13, New York 2009) S. 16.

⁶ Martin Weinmann, Anne Kaiser, *Das nationalsozialistische Lagersystem: (CCP)* (Frankfurt am Main 1990). S. 715.

- Zivilarbeiterlager
- Zwangsarbeitslager: Im Generalgouvernement wurden alle Juden vom 14 bis zum 60 Lebensjahr grundsätzlich zur Zwangsarbeit gezwungen.⁷

Gerhard Botz zufolge hatten diese Lager unterschiedliche Funktionen, welche sich entweder mit der Zeit ansammelten oder einem sich wiederholenden Wandel unterzogen:

- Die Überwachung, Disziplinierung, Einschüchterung und Terrorisierung politischer Gegner sowie die „Umerziehung“ und Bestrafung durch Zwangsarbeit.
- Die Ermordung oder die durch gezielte Maßnahmen erhöhte Sterblichkeit bestimmte verfolgter Personen, was bis zur Vernichtung ganzer Gruppen führte.
- Die Ausbeutung der inhaftierten Menschen als physische oder intellektuelle Arbeitskraft.
- Die organisatorische Selbsterhaltung der einzelnen Lager.⁸

1.2. Forschungsfrage

Gegenstand dieser Diplomarbeit bildet die Eisenbahn, weshalb auf andere Deportationsarten, welche ebenfalls im Zusammenhang mit dem Holocaust stehen, nicht weiter eingegangen wird. Dies soll allerdings nicht bedeuten, dass Transporten mittels Schifffahrt oder Lastkraftwagen sowie den schrecklichen Todesmärschen, wie sie zu Ende des Zweiten Weltkrieges stattfanden, keine Wichtigkeit zukommt.

Die Deutsche Reichsbahn wurde insbesondere für die Kriegsbemühungen der Deutschen Wehrmacht genutzt und musste im Zweiten Weltkrieg die Streitkräfte an mehrere Fronten transportieren und sie dort unterstützen. Sie übernahm die Eisenbahnen in den besetzten Gebieten, was auch den Deportationen im Zuge der Massenmorde dienlich war. Ihr wurde also eine große Bedeutung zugeschrieben, die sie schon vor dem Zweiten Weltkrieg erwarb, weshalb zu Beginn dieser Diplomarbeit auf die vorangegangene Entwicklung eingegangen wird. Trotz des schon zu der Zeit gut ausgebauten Schienennetzes stellt sich die Frage, was für die nationalsozialistische Führung im Falle von Schwierigkeiten von größerem Interesse

⁷ Weinmann, Kaiser, Das nationalsozialistische Lagersystem. S. 17-87.

⁸ Dank an: Gerhard Botz, Einleitung. Terrorstätten und Zwangslager des NS-Regimes: wechselnde und offene Forschungsfelder. (MANUSKRIFT) – In: Gerhard Botz et al. (Hrsg.), Räume extremer Gewalt in Europa im 20. Jahrhundert (IN VORBEREITUNG, ERSCHEINT 2018).

war: Durchsetzung der ideologischen Überzeugung und der damit verbundenen Deportationen oder der Durchbruch und Erfolg im Krieg?

Das Ziel dieser Diplomarbeit ist somit die allgemeine Beantwortung der Frage, ob die Nationalsozialisten die Priorität auf die Kriegsführung im Zuge des Zweiten Weltkrieges setzten oder die Deportationen zu den Arbeits-, Konzentrations- und Vernichtungslagern und die damit verbundene Vernichtungsideologie vorrangig behandelt wurde. Dazu werden zuerst die militärischen Transporte der Wehrmacht näher erläutert, ehe im darauffolgenden Kapitel die Deportationen genauer erörtert werden. Da es für die Nationalsozialisten schwer war, beide ihrer gesetzten Ziele gleichzeitig zu erreichen, bildet folgende Forschungsfrage den Leitfaden für die Diplomarbeit:

„Wurden die Deportationen zu den Arbeits-, Konzentrations- und Vernichtungslagern verglichen mit den Militärtransporten durch die Eisenbahn nachrangig behandelt, wenn logistische Schwierigkeiten auftraten?“

2. Eisenbahnen und Militärtransporte

Laut Florian Cebulla erkennt man an der Organisation und der Entwicklung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs nicht nur die verkehrspolitischen Beziehungen zwischen den europäischen Ländern, welche von den nationalstaatlichen Differenzen bis hin zur heutigen Phase des europäischen Zusammenlebens:

*Sie verdeutlicht auch Erfolge und Misserfolge bei der Vernetzung der europäischen Infrastruktur im Spiegel der jeweiligen nationalen Interessens- und Wirtschaftspolitiken. Der Wandel der politischen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen im 19. und 20. Jahrhundert hatte notwendigerweise Rückwirkungen auf die internationale Eisenbahnpolitik. Staatliche Machtpolitik, aber auch allgemeine technische Hindernisse sowie divergierende verkehrspolitische Konzeptionen in der Nachkriegszeit haben die Interoperabilität im transnationalen Bahnverkehr beeinflusst und oft erschwert.*⁹

Der Nürnberger Bürger Jakob Schnerr sah schon 1835 durch das Aufkommen der Eisenbahn in Europa einen Erfolg bei der Vernetzung der Infrastruktur. Aufgrund der Eröffnung der Eisenbahn von Nürnberg in das benachbarte Fürth verfasste er hierzu für „Der Korrespondent von und für Deutschland“, einer damaligen Zeitung, folgendes Festgedicht:

*„Ja, alle Ketten, Fesseln, Wehr und Waffen,
aus roher harter Zeit,
sie werden einst in Schienen umgeschaffen,
zum Preis der Menschlichkeit! –*

*Mit Schienen, Freunde, webet ohne Bangen
ein Netz von Pol zu Pol!*

*Sieht sich Europa einst darin gefangen,
dann wird es ihr erst wohl.*¹⁰

⁹ Florian Cebulla, Grenzüberschreitender Schienenverkehr. Problemstellung – Methoden – Forschungsüberblick. – In: Monika Burri, Kilien T. Elsasser, David Gugerli (Hrsg.), Die Internationalität der Eisenbahn 1850-1979 (Zürich 2003) S. 21-36, hier S. 22f.

¹⁰ Der Korrespondent von und für Deutschland vom 08.12.1835, S. 2018, zit. nach: Johannes Mahr, Eisenbahnen in der deutschen Dichtung. Der Wandel des literarischen Motivs im 19. und im beginnenden 20. Jahrhundert (München 1982) S. 39, zit. nach: Cebulla, Grenzüberschreitender Schienenverkehr. S. 23.

Dieses Festgedicht spiegelte die anfangs vorherrschende Meinung im Bürgertum im europäischen Eisenbahnzeitalter wider. Die Bürger waren der Ansicht, dass die Länder durch dieses neue, grenzüberschreitende Verkehrsmittel und der gemeinsamen Wirtschaft und Gesellschaft verbunden werden und der europäische Frieden gesichert wird, denn diese Vernetzung und die damit einhergehende Nähe der Menschen zueinander mache Kriege unmöglich. Die Eisenbahnen wurden anfangs zudem aus ökonomischem Interesse errichtet und betrieben, weshalb sie eher als Mittel zum Frieden angesehen wurde. Diese hoffnungsvolle Ansicht hielt sich nicht lange, denn bereits seit Mitte des 19. Jahrhunderts wurde die Eisenbahn als Transportmittel für Soldaten, Munition und weitere militärische Notwendigkeiten genutzt.¹¹ Noch vor Ausbruch des Ersten Weltkrieges beschrieb der österreichisch-ungarische Generalstabshauptmann Franz Schubert die Bedeutung der Eisenbahn für das Kriegswesen in diesem Zusammenhang treffend:

„Seit ihrer Erfindung haben die Eisenbahnen eine immer größere militärische Bedeutung erlangt. Sie ermöglichten eine Beschleunigung der Mobilisierung und des Aufmarsches, Kräfteverschiebungen während der Operationen, ja auf dem Schlachtfelde, die Verpflegung der Massenheere, den anstandslosen Zu- und Abschub von Kriegsmaterial u.s.w. auch auf die größten Entfernungen, endlich die Kriegsführung auch in solchen Räumen, die sonst infolge ihrer Entfernung oder ihrer Ressourcenarmut kaum in Betracht kämen.“¹²

Auch der Historiker Jacob Burckhardt schrieb schon damals den Eisenbahnen einen großen militärischen Stellenwert zu:

„Ihr besonderes Verhältnis zu Revolution, Reaktion und Krieg haben die Eisenbahnen. Wer sie wirklich oder auch nur ihr Material besitzt, kann ganze Völker regungslos machen.“¹³

Deutlich wurde die Wichtigkeit der Eisenbahnen unter anderem im Ersten Weltkrieg, wo vor allem die Mobilisierung von Streitkräften durch die Eisenbahn bewerkstelligt wurde. In der

¹¹ Cebulla, Grenzüberschreitender Schienenverkehr. S. 23f.

¹² Franz Schubert, Über die militärische Bedeutung und Verwertung der Eisenbahnen. – In: Streffleurs militärische Zeitschrift (Wien 1914) S. 908 – zit. nach: Gerhard Artl, Hubert Zenz, Militär und Eisenbahn: Das Jahrhundert zwischen Ochsenkarren und Lastkraftwagen. – In: Gerhard Artl et al. (Hrsg.), Vergangenheit, Gegenwart, Zukunft. 175 Jahre Eisenbahn in Österreich (Band 2, Wien 2012) S. 1041-1065, hier S. 1051.

¹³ Jacob Burckhardt, Weltgeschichtliche Betrachtungen (Berlin, Stuttgart 1905; Hrsg. Jacob Oeri, Nachdruck, Stuttgart, o. J.) S. 180. – zit. nach: Cebulla, Grenzüberschreitender Schienenverkehr. S. 24.

österreichisch-ungarischen Monarchie beispielsweise wurde im August 1914 der zivile Güterverkehr der Eisenbahn eingestellt, um die für militärische Zwecke geeigneten Güterwagen für die Militärtransporte zur Verfügung zu stellen. Alleine nach Ostgalizien, wo die von Russland gefährdete Front verläuft, wurden 4.000 Züge mit jeweils 50 Eisenbahnwagen und 1.220.000 Soldaten transportiert. Im Kampf gegen Serbien wurden ebenso mehr als 2.060 Transporte durch die Eisenbahn bewerkstelligt. Im Deutschen Reich wurden ebenfalls in den ersten drei Wochen des Augusts 1918 über 20.800 Züge für den Militärtransport mobilisiert, welche insgesamt 2,1 Millionen Soldaten sowie 860.000 Pferde zu den Aufmarschräumen beförderten.¹⁴

Die Kriegsführung des Ersten Weltkrieges war durch den Stellungskrieg gekennzeichnet, weshalb man annehmen könnte, dass die Bahn keine weitere Rolle mehr spielte. Jedoch wurden neben den Transport der Truppen Richtung Front und den der Verwundeten und Kriegsgefangenen Richtung Heimat auch bis zum Ende des Krieges Munition, Fahrzeuge, Treibstoff, Geschütze, Pferde, Lebensmittel sowie Baumaterial für den Stellungskrieg befördert. Vor allem in den beiden letzten Kriegsjahren wurden Güter wie Kartoffeln, Vieh oder Erdöl immer wichtiger, weshalb im Jahre 1917 etwa 991.000 Tonnen dieses Guts nach Österreich-Ungarn und Deutschland transportiert wurden. Die Abhängigkeit von Bahnhöfen war damit sehr groß, sodass schon erkennbar war, dass gepanzerte Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren für den Transport sowie für das Kriegswesen immer mehr an Bedeutung zunehmen würden.¹⁵ Aufgrund dieser Entwicklung spielte die Eisenbahn im Zweiten Weltkrieg zwar eine andere, aber eine äußerst wichtige Rolle, wie im Kapitel 3. näher erläutert wird.

Der Ausgang des Ersten Weltkrieges bedeutete für Europa nicht nur politisch eine grundlegende Veränderung, sondern brachte auch durch die Aufteilungen der Eisenbahnen auf die einzelnen Staaten im verkehrspolitischen Bereich Umformungen mit sich.¹⁶

¹⁴ Antl, Zenz, Militär und Eisenbahn. S. 1053.

¹⁵ Ebd. S. 1055-1058.

¹⁶ Ivan Jakubec, Eisenbahn und Elbeschiffahrt in Mitteleuropa 1918-1938. Die Neuordnung der verkehrspolitischen Beziehungen zwischen der Tschechoslowakei, dem Deutschen Reich, und Österreich in der Zwischenkriegszeit (Stuttgart 2001) S. 14.

3. Eisenbahnen und Deutsche Wehrmacht

Wie bereits in Kapitel 2. erwähnt spielte die Eisenbahn eine besonders wichtige Rolle bei den militärischen Planungen, wie der Erste Weltkrieg gezeigt hat. Auch die Mobilmachung der unzähligen Truppen war nahezu nur mithilfe der Eisenbahn zu bewerkstelligen, was auch im Zweiten Weltkrieg zu beobachten war. In den Jahrzehnten nach 1918 bekam allerdings eine weitere Alternative des Transports einen beachtlichen Stellenwert, da auch die Straße und die motorisierten Fahrzeuge wie Panzer oder Lastkraftwagen eine immer größere Bedeutung in den militärischen Überlegungen einnahmen. Dennoch waren auch in dieser Phase des 20. Jahrhunderts die Aufmärsche nur mit der Logistik der Eisenbahn zu bewältigen, wie die nachfolgenden Beispiele aufzeigen sollen.¹⁷

3.1. Logistische Abwicklungen durch die Eisenbahnen in den Kriegen der Nationalsozialisten

Adolf Hitler wollte sich nicht mit der Wiederherstellung der ehemaligen Grenzen aus dem Jahre 1914 begnügen und deshalb das Deutsche Reich als wiederauferstandene Großmacht in Europa positionieren. Er ging somit ein starkes Stück weiter als seine konservativen Partner in der Regierung, welche sich für die „nationale Konzentration“ einsetzten, denn sein Ziel war es, in Etappen die Vorherrschaft in Mittel- und Ostmitteleuropa zu erlangen und damit die Vormachtstellung eines europäischen Kontinentalimperiums zu festigen. Dazu musste Frankreich entweder besiegt oder in eine machtlose Rolle in Europa versetzt werden und die Sowjetunion erobert werden. Diese und deren praktizierter Bolschewismus wurden als machtpolitische und ideologische Feinde ausgemacht, die der Weltanschauung des Deutschen Reiches und den damit verankerten Antisemitismus und Antibolschewismus widersprechen. Ein Krieg gegen die Sowjetunion sollte also zur Zerschlagung des Bolschewismus und damit zusammenhängend zu einer Lösung der „Judenfrage“ führen, was zeitgleich zu der propagierten Erweiterung des „Lebensraumes“ zur Folge haben sollte. Dieses Vorhaben verlief schließlich in den Zweiten Weltkrieg.¹⁸

¹⁷ Peter Broucek, Die Eisenbahn als militärischer Faktor. – In: Gutkas, Bruckmüller (Hrsg.), Verkehrswege und Eisenbahnen. S. 124-134, hier S. 134.

¹⁸ Klaus Hildebrand, Geschichte des Dritten Reiches (München 2012) S. 28.

Die Deutsche Reichsbahn spielte in diesem von Anfang an eine wichtige Rolle, denn sie transportierte die Einheiten des Militärs zu ihren Einsatzgebieten und war zudem für die logistische Unterstützung der Truppen verantwortlich. Das Deutsche Reich benötigte vor allem die Ressourcen aus den besetzten Gebieten, weshalb auch hier die Organisation der Eisenbahnen von großer Bedeutung war, da diese die wesentlichen Transportdienstleistungen für die heimische Kriegswirtschaft erbrachten.¹⁹

Die Wichtigkeit der Eisenbahn für den Krieg zeigte sich beispielsweise in der *„Verordnung über die Durchführung kriegswichtiger Bauvorhaben der Deutschen Reichsbahn“*, welche am 23. April 1940 durch den Ministerrat für die Reichsverteidigung verabschiedet wurde.

„Bei den Bauvorhaben der Deutschen Reichsbahn, die der Generalbevollmächtigte für die Regelung der Bauwirtschaft als kriegswichtig anerkennt, gilt die Zulässigkeit der Enteignung im Einzelfall nach §27 des Reichsbahngesetzes vom 4. Juli 1939 allgemein als festgestellt.“

Der erste Absatz von §2 sprach dem Reichsverkehrsminister sogar das Recht zu, *„die für die Vorarbeiten und den sofortigen Baubeginn benötigten Grundstücke“* in Anspruch oder in Besitz zu nehmen. Er musste laut dem zweiten Absatz einfach nur *„die Absicht der Inanspruch- oder Inbesitznahme mit Zustellungsurkunde den Eigentümern und den Besitzern unter Bezeichnung des Grundstücks oder Grundstückteils“* übermitteln und durfte sie deshalb zur Räumung auffordern.²⁰ Weitere Vorausmaßnahmen der Eisenbahn waren beispielsweise die durchgehende Betriebsbereitschaft, eine Urlaubssperre für Mitarbeiter, die Verstärkung des Bahnschutzes, Verdunklung, die Bereitstellung von offenen Güterwägen und Leermaterial, die Inbetriebnahme von Betriebsanlagen wie Blockstellen, Einrichtungen von Fernsprechanlagen und die Verteilung von Fahrplanordnungen und Unterlagen für die allgemeine Mobilmachung.²¹

¹⁹ Alfred C. Mierzejewski, *The Most Valuable Asset of the Reich: A History of the German National Railway Most Asset. Volume 2: 1933-1945* (Chapel Hill, 2000) S. 77.

²⁰ Verordnung über die Durchführung kriegswichtiger Bauvorhaben der Deutschen Reichsbahn. Vom 23. April 1940. RGBl, Teil I, S. 731f. – online unter <http://alex.onb.ac.at/cgi-content/alex?aid=dra&datum=1940&page=777&size=45>, zuletzt abgerufen am 27.03.2018.

²¹ Kreadler, *Eisenbahnen im Machtbereich*. S. 39.

3.1.1. Krieg gegen Polen

Hitler hoffte ursprünglich, Polen diplomatisch so isolieren zu können, sodass es ähnlich einfach wie die Tschechoslowakei unter deutsche Besetzung gelangte. Großbritannien und Frankreich, welche Polen die territoriale Integrität garantierte, schockten dabei die nationalsozialistische Führung mit einer Kriegserklärung. Daraufhin hofften die Nationalsozialisten, dass Frankreich und Großbritannien für die Mobilisierung der Streitkräfte genügend Zeit benötigten, in der ein schneller Sieg gegen Polen eingefahren werden sollte.²²

Die Verlegung der Einsatztruppen an die Ostgrenze durch die Reichsbahn begann Mitte August mit einer Anfangsoperation, welche A-Bewegung bezeichnet wurde, 220 Züge umfasste und am 23. August abgeschlossen wurde. Andere Einheiten waren zu diesem Zeitpunkt bereits zu ihren Einsatzpositionen gebracht worden. In der Nacht vom 25. auf den 26. August 1939 trat der vollständige militärische Plan der Mobilisierung in Kraft, welcher als Y-Bewegung bezeichnet wurde. Der erste Teil dieser Bewegung umfasste 260 Züge, die im regulären Zeitplan fahren, der zweite Part folgte ab dem 27. August, wo weitere 1.700 Züge Truppen unter Einhaltung eines Zeitplans mit hoher Intensität zu den Grenzgebieten transportierten. Dieser Übergang von einem regulären zu einem Höchstleistungsfahrplan funktionierte deshalb ohne größere Probleme, da für den Transport der Streitkräfte auch 171.600 Güterwaggons und 13.800 Passagier-Waggons eingesetzt wurden. Auch die weiteren Zahlen untermauern das enorme Ausmaß dieser Mobilisierungsaktion. Rund 250 Züge täglich, insgesamt also 7.110 Züge, ermöglichten den Einsatz, allerdings waren auch weitere 7.747 Züge nötig, um die Mobilisierung selbst zu unterstützen. Hitler fürchtete außerdem einen möglichen Angriff aus dem Westen, um Polen zu unterstützen, weshalb weitere 1.300 Züge eingesetzt wurden, um die Grenzen im Westen des Deutschen Reiches gegen einen solchen zu sichern, zudem wurden 114 Züge für die Evakuierung der 135.000 Zivilisten aus dem angrenzenden Gebiet eingesetzt. Die Deutsche Reichsbahn kehrte schließlich Mitte September zu dem regulären Fahrplan zurück, da der Einsatz des Fahrplans mit hoher Intensität und Schwerpunkt auf den Truppentransporten die

²² David Cesarani, „Endlösung“. Das Schicksal der Juden 1933 bis 1948 (Berlin 2016) S. 299.

Wirtschaftstätigkeiten stark beeinträchtigten, was bereits zu Beschwerden aus diesem Sektor führte.²³

Am Morgen des 1. Septembers 1939 begann das recht einseitige Gefecht, welches laut Andreas Toppe bereits zu dem Zeitpunkt entschieden war, an dem die deutschen Streitkräfte ohne vorangegangener Kriegserklärung die Grenzen zu Polen überschritten haben. Einerseits befanden sich die Polen in einem wehrgeographisch gesehen ungünstigen Gebiet, andererseits war dieser Angriff von deutscher Seite genauestens geplant und der Sieg war durch die waffentechnologische Überlegenheit einfach einzufahren.²⁴

3.1.2. Frankreichkrieg

Da die alliierten Kräfte zum Zeitpunkt des Krieges gegen Polen gar nicht eingriffen, konnte Hitler somit einen Zweifrontenkrieg vermeiden. Dennoch stand das Deutsche Reich auch nach dem Sieg über Polen nach wie vor einem Bündnis zweier Großmächte gegenüber.²⁵ Deshalb hatte Hitler nach dem Angriff auf Polen die Absicht, auch die westlichen Länder so schnell wie möglich zu erobern, weshalb am 12. November 1939 bereits angegriffen werden sollte. Der Termin verschob sich allerdings insgesamt 29 Mal, weswegen der eigentliche Angriffstermin letztendlich auf den 10. Mai 1940 angesetzt wurde.²⁶ Laut Alfred Mierzejewski fand kein konzentrierter Einsatz der Truppen statt, da Hitler und seine militärischen Befehlshaber sich anfangs aufgrund von Streitigkeiten nicht über eine zu verfolgende Strategie und den Zeitpunkt des Angriffs auf den Westen einigen konnten. Aufgrund dieser Uneinigkeit wurden die Divisionen, welche im Osten, im Westen sowie im Inneren des Deutschen Reiches stationiert waren, ausgetauscht, bis schließlich 136 Divisionen am Ausgangspunkt des Angriffes gesammelt wurden.²⁷ Noch am 10.05.1940 wurde ein Höchstleistungsplan eingeführt, der die restlichen benötigten Divisionen noch schneller zu den Einsatzgebieten heranzuführen sollte.²⁸

²³ Mierzejewski, *The Most Valuable*. S. 78.

²⁴ Andreas Toppe, *Militär und Kriegsvölkerrecht: Rechtsnorm, Fachdiskurs und Kriegspraxis in Deutschland 1899-1940* (München 2008) S. 286-288.

²⁵ Cesarani, „Endlösung“. S. 299.

²⁶ Dieter Heinze, *Räder rollen für den Krieg. Die militärische Nutzung der Eisenbahn von den frühen Anfängen bis 1989* (Leipzig 2008) S. 126.

²⁷ Mierzejewski, *The Most Valuable Asset*. S. 82f.

²⁸ Kreidler, *Eisenbahnen im Machtbereich*. S. 55.

Während des ersten Teils der Operation, die am 10. Mai 1940 begann, wurde der größte Teil der logistischen Unterstützung der Wehrmacht auf der Straße durchgeführt. Erst während der Vorbereitungen der Pläne des Militärs Anfang Juni, welche beabsichtigten, Belgien, die Niederlande sowie den Norden Frankreichs zu besetzen und die französischen Truppen im Innern des Landes zu schlagen, fanden sich Arbeiter der Reichsbahn mit etwa 700 Zügen in den besetzten Gebieten ein, um den Schienenverkehr aufzuarbeiten und auszubauen.²⁹

3.1.3. „Unternehmen Barbarossa“

Mit dem deutschen Angriff auf die Sowjetunion begann eine Phase, in der die Deutsche Reichsbahn mehr Menschen und Kriegsmaterialien als je zuvor über größere Entfernungen bewegte. Die Deutsche Reichsbahn beteiligte sich besonders umfangreich an der Planung und Vorbereitung des sogenannten „Unternehmen Barbarossa“, für welche detaillierte Pläne für den Transport von hunderten Militäreinheiten an die sowjetische Grenze mittels der Eisenbahn erstellt wurden. Zwar wurden wichtige Bauvorhaben in diesem Bereich durchgeführt und dadurch der Kapazität der zu diesem Gebiet führenden Linien erweitert, allerdings wurde die Deutsche Reichsbahn nicht in die Planung der Phase der Operation einbezogen, in der der erste Durchbruch erfolgen sollte.

Bereits am 25. April 1940 wurden erste Vorgänger-Pläne des Otto-Programms, wie das „Unternehmen Barbarossa“ auch bezeichnet wurde, von der Reichsbahn und von Rudolf Gercke erstellt, welche vorsahen, die tägliche Kapazität der fünf durchgehenden Bahnlinien, welche vom Deutschen Reich bis zur sowjetischen Grenze führten, bis Ende des Sommers auf jeweils 48 Züge zu erhöhen. Weitergeführt wurde die Planung für die Einbeziehung der Eisenbahn beim Angriff auf die Sowjetunion am 31. Oktober 1940, wo sich Vertreter der Reichsbahn mit Offizieren der Wehrmacht trafen und einen Plan skizzierten, der den Transport von Truppen durch 15.000 Züge zur Unterstützung des Einsatzes vorsah. Später erhöhte man die Zahl sogar auf 17.000, da nach Fertigstellung der Bauarbeiten diese fünf großen Durchfahrtslinien der Ostbahn insgesamt 480 Züge täglich bewältigen konnten.³⁰ Durch den strengen Winter 1940, welcher mit starken Frost und Schneefall die Arbeiten in den östlichen Gebieten des Generalgouvernements erschwerte, rechnete die

²⁹ Mierzejewski, *The Most Valuable Asset*. S. 82f.

³⁰ Ebd. S. 94f.

Generaldirektion der Ostbahn jedoch mit einer zeitlichen Verzögerung des Baufortschritts um etwa einen Monat. Das Oberkommando der Wehrmacht machte allerdings deutlich, dass eine weitere Verschiebung des Einsatzes nicht möglich sei, weshalb der Beginn des Transportes der Truppen zwar nicht mit der erhofften Leistung, aber am vorgesehenen Termin stattfand.³¹

Trotz hastiger und unvollständiger Vorbereitungen wurde der eigentliche Einsatz ohne große Probleme durchgeführt. Insgesamt wurden etwa 33.000 Züge eingesetzt, davon wurden 11.784 für die Beförderung der Truppen im Zuge der Formationen verwendet, während der Rest Unterstützungstruppen und Nachschub transportierte und Einheiten im Einsatzgebiet bei neuen Formationen unterstützte. Mit fortschreitender Dauer wurde die Anzahl der jeder Sparte zugewiesenen Züge erhöht, da die Einheiten noch zusätzlich Kraftfahrzeuge erhielten. Drei der sechs Hauptbahnlinien, welche für den Angriff genutzt wurden, führten durch das Generalgouvernement. Zwischen dem 25. Februar und dem 14. März 1941 wurde die erste Phase abgeschlossen, welche den täglichen Transport durch zwölf Züge zu den östlichen Gebieten beinhaltete. Außerdem wurden insgesamt 890 Versorgungstransporte durchgeführt, von denen 200 von der Luftwaffe, 60 von den Pionierbataillonen und 25 für den Nachschub beansprucht wurden, was zu einer Gesamtzahl von etwa 2.500 benötigten Zugtransporten in dieser ersten Phase resultierte. Der nächste Verband von Einheiten wurde ab dem 20. März 1941 transportiert. Für diese Mobilisierung wurde ein strenger Fahrplan in Kraft gesetzt, welcher für diese Truppenbewegungen sogar 24 Züge täglich vorsah und den Urlaubsverkehr im Monat März reduzierte und ab dem 10. April gänzlich einstellte. Am 8. April startete die nächste Phase, welche allerdings durch die Eroberung Jugoslawiens und Griechenlands unterbrochen wurde, da für diesen Feldzug einige Einheiten, welche bereits zu den Grenzen der Sowjetunion transportiert wurden, wieder abgezogen werden mussten. In den westlichen Gebieten der Ostbahn kam es zu Überlastungen, da die Truppen nicht zu nahe an die sowjetische Grenze konnten. Am 20. Mai wurde auch diese dritte Phase abgeschlossen, in der insgesamt 1.400 Truppenzüge mit 17 Divisionen zum Einsatzgebiet transportiert wurden. Der erste Teil der vierten Phase begann am 25. Mai 1941, in der im Deutschen Reich wieder ein Höchstleistungsfahrplan in Kraft trat, um mehr Züge zur

³¹ Klaus A. Friedrich Schüler, Logistik im Rußlandfeldzug. Die Rolle der Eisenbahn bei Planung, Vorbereitung und Durchführung des deutschen Angriffs auf die Sowjetunion bis zur Krise vor Moskau im Winter 1941/1942 (Europäische Hochschulschriften: Reihe 3, Geschichte und ihre Hilfswissenschaften, Band 331, Frankfurt am Main 1987) S. 228-231.

Verfügung zu stellen und mehr Kapazität für die Truppenzüge freizugeben, welche schließlich neun Divisionen und weitere Unterstützungstruppen in das Einsatzgebiet brachten. Der zweite Teil dieser Phase verlief zwischen dem 3. und dem 23. Juni 1941 und beinhaltete den Transport der eigentlichen Sturmtruppen, welche in einem knappen Zeitraum aus dem südöstlichen Europa zum Grenzgebiet gebracht wurden, außerdem wurden weitere zwölf Panzer- und zwölf motorisierte Divisionen in dieser Phase transportiert.

Schließlich wurden noch am 21. Juni 1941, einen Tag vor dem eigentlichen Angriff, weitere 24 Divisionen nach Osten transportiert, um zu den Einsatztruppen zu gelangen. Die gesamte Operation verlief in jeder ihrer Phasen ohne größere Probleme, selbst die Ostbahn hat ihre volle Kapazität nicht ausgeschöpft. Als verkehrsreichster Tag gilt der 7. Juni 1941, an welchem sich 2.588 Wehrmachtzüge aus dem Deutschen Reich selbst oder aus den östlichen Regionen in Richtung Einsatzgebiet bewegten. In den letzten Abschnitten der vierten Phase wurden täglich etwa 2.500 Züge für Wehrmachtzwecke eingesetzt.³²

Schließlich feuerte die deutsche Artillerie am 22. Juni 1941 um 03:15 Uhr auf die sowjetischen Grenzbefestigungen, während der sich am Boden befindenden sowjetischen Luftwaffe durch drei deutsche Luftflotten enormer Schaden zugefügt wurde. Schließlich folgten etwa drei Millionen Soldaten mit 600.000 Halbkettenfahrzeugen und Zugmaschinen, 625.000 Pferden, welche Versorgungswagen und Kanonen zogen und weitere 3.600 Panzerfahrzeugen in das Einsatzgebiet innerhalb der sowjetischen Grenzen.³³

3.2. Eisenbahnen in den besetzten Gebieten

Zwölf Länder wurden Mitte 1941 bereits vom Deutschen Reich teilweise oder gänzlich besetzt, deren Besatzungsverwaltung aber nicht einheitlich aufgebaut wurde. Fallweise wurden selbst innerhalb desselben Landes unterschiedliche Kontrollinstanzen errichtet. Österreich wurde beispielsweise gänzlich in das Deutsche Reich eingegliedert, von Frankreich wurden hingegen nur Elsass und Lothringen einverleibt, darüber hinaus annektierte das Deutsche Reich nur Teile Sloweniens sowie nur Teile Nord- und Südwestpolens. Andere Länder hingegen wurden nicht an das Reich angeschlossen, sondern

³² Mierzejewski, *The Most Valuable Asset*. S. 96f.

³³ Cesarani, „Endlösung“. S. 446f.

erhielten unterschiedliche Formen der Aufsicht. Norwegen und die Niederlande unterstanden unterschiedlicher Zivilverwaltungen, während Dänemark zwar autonom blieb, jedoch unter Kontrolle des deutschen Außenministeriums stand. Der Norden Frankreichs, Belgien, Serbien und Teile Griechenlands erhielten im Vergleich dazu verschiedene Formen der Militärverwaltungen. Da auch verschiedene politische Hauptakteure diese unterschiedlichen Instanzen steuerten entwickelte sich eine von Land zu Land unterschiedliche Besatzungspolitik.³⁴ Diese unterschiedlichen Vorgangsweisen waren auch bei den jeweiligen Eisenbahnverwaltungen in den besetzten Gebieten erkennbar, wie die folgenden Beispiele zeigen sollen.

3.2.1. Eingliederung der österreichischen Eisenbahnen

Unter der Führung des Bundeskanzlers Engelbert Dollfuß konnten die Nationalsozialisten nicht auf legalem Wege Fuß fassen, da das austrofaschistische Regime im Juni 1933 ein Betätigungsverbot für die Nationalsozialistische Partei aussprach und zahlreiche illegale Parteianghörige inhaftiert wurden. Bis zum gescheiterten Putschversuch am 25. Juli 1934, bei welchem Bundeskanzler Dollfuß ermordet wurde, setzten die Nationalsozialisten auf eine aggressive Vorgangsweise, danach ging man zu einer schleichenden Infiltration in den Bereichen Wirtschaft, Politik und Kultur über. Die Eigenstaatlichkeit Österreichs wurde am 11. Juli 1936 zwar anerkannt, jedoch auch durch den erhöhten Druck der deutschen Reichsregierung in einem geheimen Vertrag die Amnestie inhaftierter Nationalsozialisten erreichte, welche sich weiterhin in die österreichischen Institutionen hineinarbeiten konnten. Die austrofaschistische Regierung unter Kurt Schuschnigg wurde dadurch immer mehr unter Druck gesetzt, was weiteren Ausdruck im Berchtesgadener Abkommen am 12. Februar 1938 fand. Weitere Begünstigungen für die österreichischen Nationalsozialisten und die Ernennung von Arthur Seyß-Inquart als nationalsozialistischen Innenminister waren die Folge. Durch diese Einsetzung konnten sich die Nationalsozialisten, welche nach wie vor illegal waren, sicher sein, dass nicht mehr gegen sie eingeschritten wird.

Nach dieser politischen Niederlage musste Kurt Schuschnigg handeln und verkündete überraschenderweise am 9. März 1938 die Abhaltung einer Volksbefragung über die

³⁴ Christian Gerlach, Der Mord an den europäischen Juden. Ursachen, Ereignisse, Dimensionen (München 2017) S. 66.

Unabhängigkeit Österreichs von Deutschland, welche auf den 13. März angesetzt wurde. Adolf Hitler reagierte daraufhin, verlangte die Absetzung dieser Volksbefragung, da eine Bestätigung der Eigenstaatlichkeit zu erwarten war, und drohte mit dem Einmarsch der Deutschen Wehrmacht. Den ultimativen Forderungen, welche die Absetzung der Volksbefragung, den Rücktritt der Regierung sowie die Ernennung Seyß-Inquarts zum neuen österreichischen Bundeskanzler beinhalteten, wurde nachgegeben. Am 12. März 1938 überschritt die deutsche Wehrmacht die österreichisch-deutsche Grenze, welche von jubelnden Menschenmengen begrüßt wurde.³⁵ Das „*Gesetz über die Wiedervereinigung Österreichs mit dem Deutschen Reich*“ wurde am 13. März unterzeichnet, was das Ende der Ersten Republik Österreichs bedeutete.³⁶

Der Anschluss Österreichs an das Deutsche Reich betraf auch die österreichischen Eisenbahnen, welche zugleich an die Deutsche Reichsbahn angeschlossen werden sollten. Das „*Gesetz über die Wiedervereinigung Österreichs mit dem Deutschen Reich*“ bildete hierfür die formelle Grundlage für die „*Verordnung über den Übergang der Österreichischen Bundesbahnen auf das Reich*“, welche am 17. März 1938 vom Verkehrsminister aus Berlin erlassen wurde. Diese Verordnung war gleichzeitig die Basis für die Eingliederung der Österreichischen Bundesbahnen in das Deutsche Reich, welche als Sondervermögen in dessen Verwaltung übernommen wurden.³⁷

„Auf Grund von Artikels III des Gesetzes über die Wiedervereinigung Österreichs mit dem Deutschen Reich vom 13. März 1938 (Reichsgesetzbl. I S. 237) wird folgendes verordnet:

§ 1.

Das bisher von der Unternehmung "Österreichische Bundesbahnen" treuhänderisch verwaltete österreichische Bundesvermögen und das Vermögen des Wirtschaftskörpers "Österreichische Bundesbahnen" werden von der Deutschen Reichsbahn als Sondervermögen des Reichs verwaltet.

³⁵ Irene Bandhauer-Schöffmann, 1938 – Anschluss Österreichs an das Deutsche Reich und NS-Herrschaft. – In: Martin Scheutz, Arno Strohmeyer (Hrsg.), Von Lier nach Brüssel: Schlüsseljahre österreichischer Geschichte (1496-1995) (Innsbruck, Wien, Bozen, 2010) S. 273-303, hier S. 273-276.

³⁶ Gesetz über die Wiedervereinigung Österreichs mit dem Deutschen Reich. Vom 13. März 1938. RGBl, Teil I, S. 237. – online unter <http://alex.onb.ac.at/cgi-content/alex?aid=dra&datum=1938&size=45&page=415> , zuletzt abgerufen am 27.03.2018.

³⁷ Alfred Gottwaldt, Die Reichsbahn und die Juden 1933 – 1939. Antisemitismus bei der Eisenbahn in der Vorkriegszeit (Wiesbaden 2011) S. 263.

§ 2.

Der Wirtschaftskörper "Österreichische Bundesbahnen" ist aufgelöst. Die Führung des Betriebs der bisher von diesem Wirtschaftskörper betriebenen Eisenbahnen und sämtlicher Nebenbetriebe geht auf die Deutsche Reichsbahn über. Diese tritt in alle Rechtsverhältnisse ein, die aus dem Bestand oder aus der Betriebsführung des Wirtschaftskörpers stammen.

§ 3.

(1) Diese Verordnung tritt am 18. März 1938 in Kraft.

(2) Die zur Durchführung, insbesondere zur Eingliederung der Österreichischen Bundesbahnen in die Deutsche Reichsbahn erforderlichen Vorschriften erläßt der Reichsverkehrsminister im Einvernehmen mit dem Reichsminister des Innern.³⁸

Mit Verordnung über Eingliederung der Österreichischen Bundesbahnen in die Deutsche Reichsbahn wurde die Bezeichnung der Generaldirektion der Bundesbahnen auf „Reichsverkehrsministerium, Abwicklungsstelle Österreich“ umgetauft und zugleich ein Kommissar des Reichsverkehrsministerium für die Eingliederung der Österreichischen Bundesbahnen in die Deutsche Reichsbahn als Leiter eingesetzt. Diese Person war Ludwig Röbe, welcher bereits Präsident der Reichsbahndirektion Wuppertal war, und noch im selben Jahr mit der Umstrukturierung der bisherigen Eisenbahnorganisation in Österreich begann. Er löste die mächtige, zentralistisch ausgerichtete Generaldirektion auf und teilte diese nach reichsdeutschem Vorbild auf drei Reichsbahndirektionen auf, deren Hauptsitze in Wien, Linz und Villach waren.³⁹

³⁸ Verordnung über den Übergang der Österreichischen Bundesbahnen auf das Reich. Vom 17. März 1938. RGBl, Teil I, S. 252. – online unter <http://alex.onb.ac.at/cgi-content/alex?aid=dra&datum=1938&size=45&page=430>, zuletzt abgerufen am 27.03.2018.

³⁹ Gottwaldt, Reichsbahn und die Juden. S. 264.

Die ehemaligen Eisenbahnlinien der BBÖ wurden jedoch grenzübergreifend auf folgende fünf Reichsbahndirektionen aufgeteilt:

	<i>Normalspur</i>	<i>Schmalspur</i>	<i>Gesamtnetz</i>
<i>RBD Wien</i>	<i>2.762,30 km</i>	<i>245,72 km</i>	<i>3.008,02 km</i>
<i>RBD Linz</i>	<i>1.398,14 km</i>	<i>184,18 km</i>	<i>1.582,32 km</i>
<i>RBD Villach</i>	<i>923,28 km</i>	<i>46,39 km</i>	<i>969,67 km</i>
<i>RBD München</i>	<i>179,33 km</i>	<i>0 km</i>	<i>179,33 km</i>
<i>RBD Augsburg</i>	<i>243,88 km</i>	<i>35,33 km</i>	<i>279,21 km</i>

Tab. 1: Aufteilung des österreichischen Schienennetzes auf die jeweiligen Reichsbahndirektionen⁴⁰

Es wurden ungefähr 50.400 Beamte und rund 6.000 Arbeiter, welche vor dem deutschen Einmarsch bei den Österreichischen Bundesbahnen in einem privatrechtlichen Dienstverhältnis standen, in die Deutsche Reichsbahn eingegliedert. Da die Bediensteten sich nun in einem staatlichen Unternehmen befanden, mussten sie im Zuge der Vereidigung von öffentlichen Beamten einen Treueschwur auf Adolf Hitler ablegen.⁴¹ Im Zuge dieser Vereidigung wurden die jüdischen Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen „aussortiert“, da diese aufgrund des „Erlass des Führers und Reichskanzlers über die Vereidigung der Beamten des Landes Österreichs“ nicht vereidigt werden durften. „*Jüdische Beamte sind nicht zu vereidigen*“ lautet der zweite Paragraph dieses Erlasses, welcher mit der Vorschrift des vierten Paragraphen, welche sich auf die Nürnberger Gesetze bezieht, begründet wird.⁴² Zweck dieser Vorschrift ist es „*den öffentlichen Dienst von fremdrassigen Elementen zu säubern, politisch Unzuverlässige zu entfernen, ungerechtfertigte Beförderungen und Förderungen rückgängig zu machen und eine Vereinfachung der Verwaltung zu ermöglichen.*“⁴³ Während dieser antisemitischen Vorgänge wurden hingegen sämtliche Bedienstete der ehemaligen Österreichischen Bundesbahnen, welche wegen auffälliger nationalsozialistischer Tätigkeiten von Seiten der Republik entlassen worden waren, wieder

⁴⁰ Tabelleninhalt übernommen aus: Roland Beier, Die Eisenbahnen Österreichs zur Zeit der Deutschen Reichsbahn 1938-1945. – In: Roland Beier, Hans Sternhart, Deutsche Reichsbahn in Österreich: 1938 - 1945 (-1953) (Internationales Archiv für Lokomotivgeschichte 14, Wien 1999). S. 7-24, hier S. 7.

⁴¹ Gottwaldt, Reichsbahn und die Juden. S. 267.

⁴² Erlaß des Führers und Reichskanzlers über die Vereidigung der Beamten des Landes Österreichs. Vom 15. März 1938. RGBI, Teil I, S. 245. – online unter <http://alex.onb.ac.at/cgi-content/alex?aid=dra&datum=1938&size=45&page=423>, zuletzt abgerufen am 27.03.2018.

⁴³ Die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1938. Vorläufiger Jahresrückblick. – In: Die Reichsbahn 15 (1939) S. 41. – zit. nach: Gottwaldt, Reichsbahn und die Juden. S. 269.

in den Dienst der Deutschen Reichsbahn eingestellt. Sowohl Einstellungen als auch Entlassungen geschahen in den ersten Tagen nach der Eingliederung der Eisenbahn recht willkürlich, weshalb hierfür eine eigene Personalkommission, welche aus den bewährten Parteigenossen Otto Schießel und Albert Koß bestand, eingeführt wurde.⁴⁴ Ende 1938 waren nach Miteinberechnung der in der Ostmark und im besetzten Sudetenland eingesetzten Bediensteten insgesamt 922.000 Personen bei der Deutschen Reichsbahn beschäftigt.⁴⁵

Durch die Eingliederung der österreichischen Eisenbahnen in die Deutsche Reichsbahn wurden neue Investitionsvorhaben eingeleitet, welche bereits auf kriegswirtschaftliche Belange abzielten und sprunghaft für einen starken Anstieg des Eisenbahnverkehrs sorgte.⁴⁶

Diese Politik und der steigende Verkehr sorgten für rege Bautätigkeiten auf der Eisenbahn, welche sich im Gebiet der Ostmark befand. Sowohl der politische Raum als auch die wirtschaftlich bedeutenden Transitrouten änderten sich, weshalb vor allem die in der Zwischenkriegszeit bedeutungslosen Bahnanlagen in großem Ausmaß umgebaut und erneuert wurden. Beispiele hierfür waren der Errichtung eines zweiten Gleises auf der 74 km langen Strecke Haiding-Passau, der zweigleisige Ausbau der Ostbahn oder andere neu errichtete verschiedene Verbindungen, welche für höhere Transportkapazitäten geschaffen wurden. Anfangs als Maßnahme gegen die Arbeitslosigkeit und für die kriegswirtschaftlichen Ausbauten erhöhte sich die Zahl der Beschäftigten rapide, jedoch änderte sich die Herkunft der Bahnarbeiter im Zuge des Krieges. Während die bisherigen Beschäftigten Großteils zum Militär eingezogen wurden, mussten Häftlinge, Zwangsarbeiter oder Kriegsgefangene verschiedenster Nationalitäten anstelle der zuerst Genannten treten.⁴⁷

3.2.2. Eingliederung der „sudetischen“ Eisenbahnen

Die vom tschechoslowakischen Staat benachteiligten Sudetendeutschen sollten als Vorwand für die Expansionspolitik Hitlers genutzt werden, weshalb die sogenannte „Sudetenkrise“ und deren Ablauf aus dem Deutschen Reich geleitet wurde. Die Tschechoslowakei sollte in absehbarer Zeit „durch eine militärische Aktion zerschlagen werden“, wie eine Weisung von

⁴⁴ Gottwaldt, Reichsbahn und die Juden. S. 266.

⁴⁵ Ebd. S. 262.

⁴⁶ Walter Blasi, Zweckentfremdete Bahn 1938-1945. – In: Artl et al. (Hrsg.), Vergangenheit, Gegenwart, Zukunft. Band 2. S. 1067-1074, hier S. 1069.

⁴⁷ Alfred Horn, Reichsbahndirektion Wien (Wien 1986) S. 17f.

Hitler an die Wehrmacht verlautbaren ließ, und die Wehrmacht deshalb für den 1. Oktober 1938 in Bereitschaft versetzt wurde. Die territorialen Forderungen bezogen sich allerdings nur auf das Gebiet des Sudetenlandes, wie in der parallel verlaufenen Propagandaaktion immer wieder erwähnt wurde. Hitler drohte am Nürnberger Parteitag mit dem Einmarsch in die tschechoslowakischen Gebiete, weshalb am 15. September 1938 der britische Premierminister zu persönlichen Verhandlungen in das Deutsche Reich flog. Dort bot er die Übergabe der sudetendeutschen Regionen an, um eine Annexion der gesamten Tschechoslowakei durch das Deutsche Reich zu verhindern und weitere kriegerische Auseinandersetzungen zu verhindern. Auch weitere Verhandlungen wie die Godesberger Konferenz von 22. bis 24. September 1938 scheiterten, weshalb ein Krieg in Europa bereits unumgänglich schien. Das Deutsche Reich stellte der Tschechoslowakei ein Ultimatum, welches auf den 28. September 1938 befristet war, weswegen die britische Regierung den italienischen Diktator Benito Mussolini kontaktierte und ihn um Vermittlung bat, wodurch schließlich die Münchner Konferenz am 29. September 1938 einberufen wurde. Das Ergebnis dieser Konferenz war die Übergabe des Sudetengebiets an das Deutsche Reich, welche im Zeitraum vom 1. bis zum 10. Oktober 1938 stattfinden sollte. Zudem musste die Tschechoslowakei weitere Abtretungen an Polen und Ungarn hinnehmen, im Gegenzug wurde dem restlichen Land von den Großmächten die weitere Erhaltung ihres Staates garantiert.⁴⁸

Nachdem die Gebiete durch deutsche Truppen besetzt wurden, folgte der *„Erlaß des Führers und Reichskanzlers über die Verwaltung der sudetendeutschen Gebiete“*, welcher die gesetzliche Legitimierung dieser Annexion darstellte. *„Mit der Besetzung der sudetendeutschen Gebiete durch deutsche Truppen übernimmt das Deutsche Reich die Verwaltung dieser Gebiete.“*⁴⁹, lautet der erste Paragraph aus diesem Erlass, welcher gleichzeitig Grundlage für eine weitere, für die Eisenbahn bedeutende Verordnung war. Dies war die *„Verordnung über die Eisenbahnen in den sudetendeutschen Gebieten“*, welche am 19. Oktober 1938 erlassen wurde:

⁴⁸ Hildebrand, Geschichte des Dritten Reiches. S.53-55.

⁴⁹ Erlaß des Führers und Reichskanzlers über die Verwaltung der sudetendeutschen Gebiete. Vom 1. Oktober 1938. RGBl, Teil I, S. 1331f. – online unter <http://alex.onb.ac.at/cgi-content/alex?aid=dra&datum=1938&page=1509&size=45>, zuletzt abgerufen am 27.03.2018.

„§1 Nachdem die Deutsche Reichsbahn den Betrieb aller in den sudetendeutschen Gebieten liegenden Eisenbahnen, die bisher von den tschechoslowakischen Staatsbahnen betrieben wurden, und ihrer Nebenbetriebe übernommen hat, werden diese Eisenbahnen und Nebenbetriebe in die Verwaltung der Deutschen Reichsbahn eingegliedert.

§2 Soweit diese Eisenbahnen und ihre Nebenbetriebe in das Eigentum des Deutschen Reichs übergehen, bilden sie einen Teil des Reichseisenbahnvermögens.⁵⁰

3.2.3. Eingliederung der Eisenbahn der „Ostgebiete“

Am 28. September 1939 endete der Kampf um die Stadt Warschau, worauf sich etwa 120.000 polnische Soldaten ergaben. Nur zwei Tage später eroberten die deutschen Streitkräfte Modlin, und am 6. Oktober konnte auch der letzte organisierte Widerstand der polnischen Truppen niedergerungen werden.⁵¹ Daraufhin kam es am 8. Oktober 1939 zu einem weiteren „*Erlaß des Führers und Reichskanzlers über Gliederung und Verwaltung der Ostgebiete*“⁵², welcher die Ostgebiete gesetzlich neu ordnete und sie als die beiden Reichsgaue Westpreußen und Posen in das Deutsche Reich integrierte. Ähnlich wie bei der Annexion der Sudetengebiete folgte am 27. November 1939 die „*Verordnung über die Eisenbahnen in den Ostgebieten*“, welche ebenfalls die Eingliederung der Eisenbahnen aus diesen Gebieten in die Deutsche Reichsbahn verkündete:

„§1 (1) Mit der Eingliederung der Ostgebiete werden die in ihnen liegenden Eisenbahnen, soweit sie bisher von den polnischen Staatseisenbahnen betrieben wurden, und ihre Nebenbetriebe in die Verwaltung der Deutschen Reichsbahn eingegliedert.

⁵⁰ Verordnung über die Eisenbahnen in den sudetendeutschen Gebieten. Vom 19. Oktober 1938. RGBl, Teil I, S. 1446. – online unter <http://alex.onb.ac.at/cgi-content/alex?aid=dra&datum=1938&size=45&page=1624> , zuletzt abgerufen am 25.03.2018.

⁵¹ Toppe, Militär und Kriegsvölkerrecht. S. 286-288.

⁵² Erlaß des Führers und Reichskanzlers über Gliederung und Verwaltung der Ostgebiete. Vom 8. Oktober 1939. RGBl, Teil I, S. 2042f. – online unter <http://alex.onb.ac.at/cgi-content/alex?aid=dra&datum=1939&page=2273&size=45> , zuletzt abgerufen am 27.03.2018.

(2) Soweit diese Eisenbahnen und ihre Nebenbetriebe in das Eigentum des Deutschen Reichs übergehen, bilden sie einen Teil des Reichseisenbahnvermögens.

§2 Der Reichsverkehrsminister kann bestimmen, daß die Deutsche Reichsbahn auch die Verwaltung und den Betrieb solcher Eisenbahnen übernimmt, die bisher nicht von den polnischen Staatseisenbahnen betrieben wurden.

§3 Der Reichsverkehrsminister legt, soweit erforderlich, die näheren Bestimmungen für die Verwaltung und den Betrieb der nicht in das Reichseisenbahnvermögen fallenden Eisenbahnen fest.⁵³

3.2.4. Eisenbahnverwaltungen außerhalb des Deutschen Reichs

Außerhalb des Deutschen Reichs unterschied Raul Hilberg zwischen drei Kontrollinstanzen bei der Verwaltung der Eisenbahnen. Die erste Form dieser Autorität war die direkte Kontrolle durch die Deutsche Reichsbahn selbst, als zweite Kontrollinstanz galten die sogenannten „selbstständigen“ Eisenbahnen, und die dritte Art dieser Aufsicht war die militärische Überwachung.

Der Aufsicht der Deutschen Reichsbahn unterstanden:

- Generalgouvernement
- Besetzte Gebiete der Sowjetunion
- Frankreich
- Belgien
- Niederlande
- Dänemark⁵⁴

Wie diese Aufsicht der Deutschen Reichsbahn ablief, wird im Folgenden an den Beispielen der französischen und der belgischen Eisenbahn gezeigt. Die deutsche Führung beschloss,

⁵³ Verordnung über die Eisenbahnen in den Ostgebieten. Vom 27. November 1939. RGBl, Teil I, S. 2302. – online unter <http://alex.onb.ac.at/cgi-content/alex?aid=dra&datum=1939&size=45&page=2533> , zuletzt abgerufen am 27.03.2018.

⁵⁴ Hilberg, Sonderzüge. S. 36-37.

dass der Betrieb der Eisenbahnen der besetzten Gebiete im Westen Europas von den Einheimischen fortgeführt werden sollte, jedoch unter der Aufsicht der Deutschen Reichsbahn, welche kontrollierte, ob die Aktivitäten auch der deutschen Besatzungspolitik entsprach. Typisch für diese Kontrolle waren die Wehrmachtverkehrsdirektionen, von denen am 24. Mai 1940 eine in Brüssel zur Aufsicht der belgischen Eisenbahn und am 15. Juli 1940 eine weitere gegründet wurde, welche den Betrieb der französischen Eisenbahn überwachte. Im August desselben Jahres wurde schließlich das deutsche Eisenbahnpersonal aus den besetzten Ländern abgezogen, da die französischen und belgischen Arbeiter wieder nach und nach die Zuständigkeit für das jeweilige Schienennetz erhielten. Am 1. August 1940 ging die Kontrolle zwar größtenteils wieder an die französische und an die belgische Eisenbahn zurück, allerdings errichtete die Wehrmacht in Paris die Eisenbahntransportabteilung West ein, welche die Aufgabe der Koordinierung der Behörden erhielt, wodurch sich die Zuständigkeitsbereiche der Eisenbahnen Frankreichs und Belgiens änderten und es zur Verschiebung einiger Teile der französischen Bahn auf die belgische Seite kam.

Mittels der Organisation der Wehrmachtsverkehrsdirektion in Paris versuchten die deutschen Besatzungsbehörden mit möglichst geringem Aufwand die notwendigen Dienste und den Betrieb der Eisenbahn zu erhalten. Dazu durften die verantwortlichen, deutschen Personen allerdings nur die Tätigkeiten der ansässigen Eisenbahn zu beobachten und durften dem französischen Eisenbahnpersonal keine Befehle erteilen. Wenn auf Seiten der französischen Eisenbahn Probleme bei einem Transport auftauchten, welcher für die Deutschen bedeutend war, informierte die deutsche Aufsicht das zuständige französische Personal sowie die Zugführer, welche ebenfalls der Kontrolle unterstand. Die deutsche Aufsicht konnten dem französischen Eisenbahnpersonal nur dann Befehle erteilen, wenn sie unbedingt nötig waren, um beispielsweise Sabotage zu verhindern.

Der Verkehr in den besetzten Gebieten des Westens konnte zu keiner Zeit der deutschen Besatzung seinen ursprünglichen Zustand vor dem Zweiten Weltkrieg erreichen, da die deutsche Besatzungspolitik keine Rücksicht auf die wirtschaftliche Zukunft der Region nahm und sie deshalb ausgebeutet wurde. Die Fahrzeuge der französischen und belgischen Eisenbahnen galten als Reserve der Deutschen Reichsbahn. Am 9. August 1940 beispielsweise wurde der französischen Eisenbahn befohlen, der Deutschen Reichsbahn

1.000 Lokomotiven und 20.000 Waggons zu „borgen“, während die belgische Eisenbahn 1.000 Lokomotiven und 15.000 Waggons dem deutschen Schienennetz zur Verfügung stellen musste. Später musste die Franzosen weitere 1.000 Lokomotiven und 65.000 Güterwagen dem Deutschen Reich übergeben, weshalb diese Übertragungen sowohl die französische als auch die belgische Seite schwächten. Bis Ende des Jahres 1940 wurde der französischen Eisenbahn mit 213.000 knapp die Hälfte ihrer 463.000 Güterwagen entnommen, weitere 60.000 wurden in den französischen Gebieten gebraucht, um die deutschen Transportbemühen zu befriedigen.⁵⁵

Als „selbstständige“ Eisenbahnen galten:

- Protektorat Böhmen-Mähren
- Slowakei
- Achsenmächte: Ungarn, Rumänien, Bulgarien
- Italien⁵⁶

Das Beispiel des Protektorats Böhmen Mähren soll diese erhaltene Autonomie genauer erläutern. Auch hier ähnelte der Verlauf dem der Annexion der Sudetengebiete, jedoch unterschied er sich bereits durch den *„Erlaß des Führers und Reichskanzlers über das Protektorat Böhmen und Mähren“*, welcher am 16. März 1939 verkündet wurde. Die für die Eisenbahn bedeutendsten Auszüge aus diesem Erlass waren:

„Artikel 1

(1) Die von den deutschen Truppen im März 1939 besetzten Landesteile der ehemaligen Tschecho-Slowakischen Republik gehören von jetzt ab zum Gebiet des Großdeutschen Reiches und treten als „Protektorat Böhmen und Mähren“ und dessen Schutz. [...]

Artikel 3

(1) Das Protektorat Böhmen und Mähren ist autonom und verwaltet sich selbst.

⁵⁵ Mierzejewski, *The Most Valuable Asset*. S. 83.

⁵⁶ Hilberg, *Sonderzüge*. S. 37f.

(2) Es übt seine ihm im Rahmen des Protektorates zustehenden Hoheitsrechte im Einklang mit den politischen, militärischen und wirtschaftlichen Belangen des Reiches aus.

(3) Diese Hoheitsrechte werden durch eigene Organe und eigene Behörden mit eigenen Beamten wahrgenommen.⁵⁷

Dadurch wurde zwar die Selbstständigkeit der Eisenbahn im Protektorat Böhmen und Mähren formell gewährleistet, dennoch wurden auch einige Eingriffe deren Verwaltung vorgenommen. Beispiel hierfür ist die „*Verordnung über den Eisenbahnverkehr des Protektorats Böhmen und Mähren mit dem übrigen Reichsgebiet*“, welches der Ministerrat für die Reichsverteidigung am 26. Oktober 1939 in Kraft setzte:

„Der Reichsverkehrsminister wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Reichsminister der Justiz die Vereinheitlichung des Eisenbahnverkehrs mit dem Protektorat Böhmen und Mähren erforderlichen Anordnungen für das übrige Reichsgebiet zu treffen, auch soweit sie vom geltenden Recht abweichen.“⁵⁸

Die militärische Überwachung folgender Länder wurde dem Chef des Transportwesens, Rudolf Gercke, übertragen:

- Norwegen
- Kroatien, Serbien, Griechenland (unterstanden alle der Wehrmachtsdirektion Südost in Belgrad)

Rudolf Gercke übte somit eine brisante Doppelfunktion im Bereich der Deutschen Reichsbahnen aus. Einerseits kontrollierte er den gesamten Militärtransport im Deutschen Reich und in allen besetzten Gebieten, andererseits konnte er mithilfe seiner Wehrmachtsverkehrsdirektionen in den besetzten Gebieten den gesamten Schienenverkehr

⁵⁷ Erlaß des Führers und Reichskanzlers über das Protektorat Böhmen und Mähren. Vom 16. März 1939. RGBl, Teil I, S. 485-488. – online unter <http://alex.onb.ac.at/cgi-content/alex?aid=dra&datum=1939&size=45&page=716>, zuletzt abgerufen am 27.03.2018.

⁵⁸ Verordnung über den Eisenbahnverkehr des Protektorats Böhmen und Mähren mit dem übrigen Reichsgebiet. Vom 26. Oktober 1939. RGBl, Teil I, S. 2171. – online unter <http://alex.onb.ac.at/cgi-content/alex?aid=dra&datum=1939&size=45&page=2402>, zuletzt abgerufen am 27.03.2018.

steuern, weshalb er beispielsweise in Belgrad, oder Saloniki neben der militärischen Komponente der Eisenbahn auch auf die allgemeine Nutzung Zugriff hatte.⁵⁹

⁵⁹ Hilberg, Sonderzüge. S. 38-40.

4. Deportationen durch die Deutsche Reichsbahn

Die grundsätzliche Absicht von Deportationen war jahrhundertlang die einfache Austreibung und Bestrafung, jedoch kamen laut Wolfgang Benz im 20. Jahrhundert zwei neue Ziele hinzu. Einerseits war dies die Umsiedelung von Bevölkerungsgruppen, welche sich religiös, sprachlich oder ethisch bestimmen ließen, was mit Begriffen wie Transfer oder Austausch umschrieben wurde, aber später „ethische Flurbereinigung“ oder zuletzt auch „Säuberung“ genannt wurde. Auf der anderen Seite bildete die Gewinnung von Arbeitskräften einen weiteren Grund für die Massendeportationen, welche besonders im Zweiten Weltkrieg von Bedeutung waren. Die deutschen Kriegsanstrengungen wurden durch die Zwangsrekrutierung von Arbeitern und der damit verbundenen Massendeportation von knapp drei Millionen sowjetischen und nahezu zwei Millionen polnischen Personen erleichtert. Durch Einberechnung von Kriegsgefangenen, Angeworbenen und KZ-Häftlingen wurden alleine durch das Deutsche Reich fast acht Millionen Personen deportiert.⁶⁰

Diese Deportationen wurden zum Großteil durch die Deutsche Reichsbahn vorgenommen, welche bereits vor 1938 Gefangenentransporte durchführte. Die Eisenbahn verfügte nämlich vor der Jahrhundertwende und selbst nach dem Zweiten Weltkrieg über speziell konstruierte Personenwagen, welche der Beförderung von Gefangenen dienten und deshalb mit abschließbaren Zellen und vergitterten Fenstern ausgestattet waren. Jedoch muss der Einsatz solcher Eisenbahnwagen mit den Massendeportationen der Juden unterschieden werden, welche ab 1938 in den Sonderzügen der Deutschen Reichsbahn transportiert wurden, worauf Alfred Gottwaldt deutlich hinweist. Er stellte allerdings gewisse Überschneidungen zwischen beiden Transportformen fest, da schon in der Zeit vor 1939 Personen zu den ersten Konzentrationslagern mittels dieser Zellenwagen deportiert wurden. Auch während des Zweiten Weltkrieges wurden vermehrt einzelne jüdische Häftlinge, qualifizierte Fachleute unter den Lagerinsassen, politische Häftlinge oder bei vorangegangenen Deportationen entflohenen und wieder gefassten Juden mit diesen Zellenwagen in bestimmte Lager gebracht.⁶¹

Die ersten Lager im Deutschen Reich wurden bereits im Februar 1933 errichtet, welche allerdings durch unterschiedliche Träger kontrolliert wurden und in dieser Phase deshalb von

⁶⁰ Wolfgang Benz, Deportation. – In: Wolfgang Benz (Hrsg.), Ereignisse, Dekrete, Kontroversen (Handbuch des Antisemitismus. Judenfeindschaft in Geschichte und Gegenwart 4, Berlin 2011) S. 88-89, hier S. 88.

⁶¹ Gottwaldt, Reichsbahn und die Juden. S. 326.

„wilden“ Lagern die Rede war. Zahlreiche mittlere Behörden sowie Gruppierungen der Sturmabteilung schafften im Deutschen Reich kurzfristig mehr als fünfzig Konzentrationslager. Alfred Gottwaldt behauptet, dass Angaben zu den Transporten, zu der Logistik dieser früheren Konzentrationslager und zu den benutzten Verkehrsmitteln schwierig zu treffen und nur in verallgemeinernder Form möglich sind. Die einzelnen Konzentrationslager waren zu Beginn besonders uneinheitlich, die Transportweisen unterschieden sich jedoch kaum. Es existieren allerdings nur sehr wenige Akten der Reichsbahn, welche die Transporte von Gefangenen dokumentierten, sodass überwiegend die Berichte dieser Häftlinge als historische Quellen genutzt werden. Meist wurden auf kürzeren Strecken Lastkraftwagen oder sogar Omnibusse für den Gefangenentransport eingesetzt, auf längeren Strecken hingegen wurden die Eisenbahn und deren Zellenwagen benutzt.⁶²

Die Ausweisung von etwa 17.000 polnischen Juden im Oktober 1938, welche an die polnische Grenze gebracht und abgeschoben wurden, gilt als Paradigma für die späteren Maßnahmen der Nationalsozialisten gegen die jüdische Bevölkerung. Zwei Wochen später, nach dem zentral organisierten Novemberprogrom, fand eine weitere Deportationswelle statt, welche in einem noch größeren Ausmaß durchgeführt wurde. Etwa 26.000 bis 30.000 jüdische, deutsche Männer wurden gezwungenermaßen in die Konzentrationslager Buchenwald, Dachau und Sachsenhausen transportiert, weshalb hier die Deutsche Reichsbahn herangezogen werden musste, um diese große Personenzahl transportieren zu können. Diese frühen Formen der Massendeportationen fanden noch vor dem Überfall auf Polen und dem Beginn des Zweiten Weltkrieges statt.⁶³

4.1. Planung und Abwicklung der Deportationen durch die Eisenbahn

Mehrere gravierende Veränderungen beeinflussten die deutschen antijüdischen Maßnahmen und Praktiken, weshalb davon ausgegangen werden kann, dass die Vernichtung nicht auf einmal beschlossen wurde.⁶⁴ Bis 1941 wurden vor allem die Territorialpläne befürwortet, welche die Verlagerung aller jüdischen Personen in ein einziges Gebiet

⁶² Ebd. S. 335-337.

⁶³ Alfred Gottwald, Diana Schulle, Die „Juden deportationen“ aus dem Deutschen Reich 1941-1945 (Wiesbaden 2005) S. 26-28.

⁶⁴ Gerlach, Mord an den europäischen Juden. S. 75.

vorsahen, aber nie verwirklicht wurden, zudem waren Zwangsmigration und Ghettoisierung weitere Maßnahmen der Verfolgungspolitik. Diese wurden laut Christian Gerlach nie einheitlich betrieben, denn auch die weiteren Entscheidungen waren keine Fortsetzungen der Maßnahmen vor 1939, weshalb sie als jeweils ausschlaggebende Schritte für die sich verändernde antijüdische Politik zu verstehen sind.⁶⁵

Bereits am 21. September 1939 sprach der General der Sicherheitspolizei Reinhard Heydrich indirekt von einer vorgesehenen Errichtung eines Judenreservates. Die jüdischen Personen einer bestimmten Region im südöstlichen Teil Polens sollen von einer generellen Konzentrierung ausgenommen werden, da dieses Gebiet zu einem „Judenstaat unter deutscher Verwaltung“ umgewandelt werden soll, wohin alle Juden und „Zigeuner“ deportiert werden sollten. Noch am selben Tag wurden vier Ziele konkretisiert:

- a) *„Juden so schnell wie möglich in die Städte*
- b) *Juden aus dem Reich nach Polen*
- c) *die restlichen 30000 Zigeuner auch nach Polen*
- d) *Systematische Ausschickung der Juden aus den deutschen (d.h. ehemals polnischen) Gebieten mit Güterzügen.“⁶⁶*

Adolf Eichmann war laut dem Protokoll der rangniedrigste Teilnehmer dieser Amtsleiterbesprechung, der bis dahin die „Auswanderung“, wie die Vertreibungen der österreichischen und tschechischen Juden genannt wurden, organisiert hatte. Er sah hiermit die Chance, eine neue Funktion zu gewinnen, widmete sich deshalb der Organisation von Deportationen aus Ostrau, Katowice und auch Wien und leitete somit den Nisko-Plan ein.⁶⁷ Dieser Plan nahm eine Vorreiterrolle der nachfolgenden Transporte ein, da er als erstes konkretes Programm zur Deportation von jüdischen Personen galt. Die sich bei Nisko befindliche Wiesenlandschaft am Ufer des San, welche von monatelangem Regen verschlammt war, sollte Standort für ein Durchgangslager werden und mithilfe der transportierten, jüdischen Personen errichtet werden. Allerdings wurde nur ein Bruchteil der deportierten Personen beim Bau des Lagers eingesetzt, denn die weitaus größere Anzahl von jüdischen Personen wurde später einige Kilometer vom Lager weggebracht und vertrieben.

⁶⁵ Ebd. S. 69.

⁶⁶ Götz Aly, „Endlösung“. Völkerverschiebung und der Mord an den europäischen Juden (Frankfurt am Main, 2017) S. 37.

⁶⁷ Michael Zimmermann, Rassenutopie und Genozid. Die nationalsozialistische „Lösung der Zigeunerfrage“ (Hamburger Beiträge zur Sozial- und Zeitgeschichte 33, Hamburg 1996) S. 167f.

Zwischen dem 20. und 28. Oktober wurden somit in insgesamt sechs Transporten 4.700 Juden aus Wien, Katowice und Ostrau nach Nisko transportiert.⁶⁸ Zu weiteren Deportationen kam es jedoch nicht mehr, da diese von Eichmann veranlasste Aktion bald wieder abgebrochen wurde. Noch bevor die erste Deportation aus Ostrau gemeldet wurde, war vom Gestapochef Heinrich Müller, auf dessen Geheiß sich Eichmann bei der Organisation der Transporte bezog, ein Fernschreiben eingegangen, in dem hingewiesen wurde, dass die Aussiedlungen von Polen und jüdischen Personen in das Gebiet des polnischen Reststaates einer zentralen Leitung unterstehe und deshalb eine Genehmigung der verantwortlichen Dienststelle benötige. Am 22. Oktober wurde Eichmann, nachdem beim Reichssicherheitshauptamt in Berlin die Nisko-Transporte bekannt geworden waren, von diesem mitgeteilt, „dass jeglicher weitere Abtransport zu unterbleiben habe“.⁶⁹

Die plötzliche Einstellung der Nisko-Deportationen war laut Peter Longerich darauf zurückzuführen, dass diese Transporte mit der großflächigen Umsiedlung deutscher Juden im Widerspruch zu der von Himmler am 28. September begonnenen Einverleibungen und in deren Folge auch mit den gleichzeitig eintretenden Vertreibungen von Polen und jüdischen Personen aus diesen Gebieten stand. Als ein weiterer Grund für die Aufgabe dieses Projekts galt außerdem ein strategischer Schritt der Wehrmacht, da die militärische Führung einer Form eines Glacis große Bedeutung zuschrieb und deshalb dieser Bereich für die Bewegung der Truppen genutzt werden sollte. Diese Perspektive war nicht mit der Idee eines "jüdischen Reservats" vereinbar, weshalb dieser erste Versuch verworfen wurde.⁷⁰

Dieser und weitere Territorialpläne sahen Standorte vor, welche äußerst bedenkliche Lebensbedingungen sowie kaum vorhandene Infrastruktur vorwiesen und mit dem Potenzial ausgestattet waren, einen Teil der dorthin transportierten Juden zu ermorden. Nur wenige dieser Vorhaben nannten bestimmte Maßnahmen, um dem entgegenzuwirken. Jeder dieser Territorialpläne sah aber den Beginn der Ausführung nach dem Kriegsende vor, dieses trat aber nicht wie Erwartungen ein. Die Judenpolitik radikalisierte sich allerdings durch das Scheitern dieser Territorialpläne und den dadurch wachsenden Druck und trug zudem zu der

⁶⁸ Peter Longerich, *Holocaust. The Nazi Persecution and Murder of the Jews* (Oxford 2010) S. 151f.

⁶⁹ Seev Goshen, *Eichmann und die Nisko-Aktion im Oktober 1939. Eine Fallstudie zur NS-Judenpolitik in der letzten Etappe vor der "Endlösung"*. – In: *Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte* (Vol.29, 1, 1981) S. 74-96, hier S. 91.

⁷⁰ Longerich, *Holocaust*. S. 153.

regionalen Konzentration und der immer schlechteren Behandlung der jüdischen Personen bei.⁷¹

Es fehlte Ende 1938 und zu Beginn des Jahres 1939 an Aufnahmeländern für emigrierende jüdische Personen, weshalb führende deutsche Politiker bereits damals drohten, dass die deutschen Juden, wenn sie nicht von einem anderen Land aufgenommen werden oder der von Hitler und Göring prophezeite Weltkrieg ausbrechen sollte, ermordet werden. Der systematische Massenmord an den deutschen und österreichischen Juden begann allerdings nicht mit Kriegsausbruch, obwohl die Ermordungen von inhaftierten jüdischen Personen bereits stark zunahm. Die bislang praktizierte Auswanderungspolitik der Nationalsozialisten wurde weiterhin ausgeführt, wie ein Befehl des Reichssicherheitshauptamtes im April 1940 bestätigt. Dieser besagte, dass die jüdische Emigration aus dem Deutschen Reich auch während des Krieges intensiv zu betreiben ist und dass jüdische Personen ehestmöglich in außereuropäische Länder auswandern sollten. Aufgrund der Tatsache, dass an der Politik der Zwangsauswanderung festgehalten wurde und sogar Palästina oder Länder in Nord- und Südamerika präferiert wurden, kann die Behauptung, dass schon vor 1941 Pläne von deutschen Politikern verfasst wurden, alle jüdischen Personen zu ermorden zu lassen, widerlegt werden.⁷²

Die Emigration von Juden aus dem Deutschen Reich ging aber bereits ab dem September 1939 stark zurück, was auf die ersten Kriegseignisse zurückzuführen ist. Im Jahre 1939 wanderten noch 78.000 Juden aus, während diese Zahl 1940 bereits auf 15.000 Personen zurückging und im Jahr darauf nur mehr 8.000 Menschen das Deutsche Reich verließen. Die Ziele der deutschen „Judenpolitik“ veränderten sich dennoch, was mit dem Beginn der Deportationen nach Litzmannstadt im Oktober 1941 deutlich wurde. Zu diesem Zeitpunkt erwirkte nämlich Himmler im Referat IV B 4 des Reichssicherheitshauptamtes einen von ihm vorbereiteten Erlass, welcher ab dem 23. Oktober 1941 ein allgemeines Auswanderungsverbot für Juden aus dem Deutschen Reich bedeutete.⁷³

„Reichsführer-SS und Chef der Deutschen Polizei hat angeordnet, dass die Auswanderung von Juden mit sofortiger Wirkung zu verhindern ist. (Die Evakuierungsaktionen bleiben hiervon unberührt.) Ich bitte die in Frage

⁷¹ Gerlach, Mord an den europäischen Juden. S. 71.

⁷² Ebd. S. 61.

⁷³ Gottwaldt, Schulle, „Judendeportationen“. S. 61.

kommenden innerdeutschen Behörden des dortigen Dienstbereiches von dieser Anordnung zu unterrichten. Lediglich in ganz besonders gelagerten Einzelfällen z.B. bei Vorliegen eines positiven Reichsinteresses kann nach vorheriger Herbeiführung der Entscheidung des Reichssicherheitshauptamtes der Auswanderung einzelner Juden stattgegeben werden.“⁷⁴

Anstatt der erzwungenen Auswanderung wurde nun die Abschiebung der jüdischen Personen an den äußersten Rand des deutschen Machtbereichs priorisiert, was für die Juden bedeutete, dass sie trotz Plünderung und Erniedrigung nicht in ein anderes Land gelangen konnten und weiterhin dem deutschen Zugriff ausgesetzt blieben.⁷⁵ Eine dadurch entstehende, erzwungene Siedlungsform waren die Ghettos, welche die Folge der nicht gänzlich durchführbaren Vertreibungen bildeten. Bezeichnend für die bis dahin verlaufene Judenpolitik der Nationalsozialisten gestaltete sich auch die Ghettoisierung uneinheitlich.⁷⁶ Die Ghettobildung selbst war bereits eine lange bestehende Idee der Nationalsozialisten, welche allerdings erst nach Jahren im ständig verändernden Verlauf der Judenpolitik eine Rolle spielte. Diese wurde jedoch erst wieder ab Mitte 1938 aufgefasst, da die vorerst geplante Vertreibung der Juden aus dem Deutschen Reich nur langsam verlief und in diesem Zusammenhang entsprechende Überlegungen der nationalsozialistischen Führung angestellt worden waren. Tatsächlich wurden auch im Deutschen Reich im Sommer 1939 jüdische Personen in Häuserblocks zusammengefasst, richtige Ghettos entstanden allerdings nur in den besetzten Regionen, insbesondere in Osteuropa.⁷⁷

Ein besonders ausschlaggebender Schritt, auch für die Ghettos, folgte zwischen dem 14. und dem 18. September 1941, da Hitler hier die Deportation der Juden aus dem Deutschen Reich in den Osten Europas beschloss, welche eigentlich erst nach dem Sieg über die Sowjetunion beginnen sollten. Adolf Eichmann wurde mit der Koordinierung der Deportationen beauftragt, was als weiterer Schritt zur Zentralisierung der Judenpolitik gesehen wird,

⁷⁴ Juliane Wetzels, Auswanderungsverbot. – In: Benz, Ereignisse, Dekrete, Kontroversen. S. 28f., hier S. 29.

⁷⁵ Aly, „Endlösung“. S. 37.

⁷⁶ Cesarani, „Endlösung“. S. 943.

⁷⁷ Dieter Pohl, Ghettos im Holocaust. Zum Stand der historischen Forschung. – In: Jürgen Zarusky (Hrsg.), Ghettorenten. Entschädigungspolitik, Rechtsprechung und historische Forschung (Zeitgeschichte im Gespräch 6, München 2010) S. 39-50, hier S. 45.

dennoch war diese Aktion eine Folge mehrerer Initiativen wie beispielsweise der Freimachung von Wohnungen für Nichtjuden.⁷⁸

Als überaus bedeutend für den Verlauf der Judenpolitik des Deutschen Reiches gilt die Konferenz in Berlin-Wannsee, welche am 9. Dezember 1941 stattfinden sollte und zu der Reinhard Heydrich hochrangige, zuständige Ministerialbeamte einlud. Hier sollten verschiedene Kompetenzen, die Koordination und andere strittige Fragen geklärt werden, was aber jedoch aufgrund der Kriegserklärung an die USA schließlich auf den 20. Jänner 1942 verschoben werden musste. Die Wannsee-Konferenz bezeichnet laut Wolfgang Benz *„die Staatssekretärsbesprechung zur ‚Endlösung der Judenfrage‘ am 20. Januar 1942 im Gästehaus des Chefs der Sicherheitspolizei und des SD Am Großen Wannsee.“* Fünfzehn Teilnehmer zählte die Konferenz: Reinhard Heydrich selbst, Heinrich Müller und Adolf Eichmann als Vertreter des Reichssicherheitshauptamtes, Eberhard Schöngarth und Rudolf Lange von der Sicherheitspolizei und dem Sicherheitsdienst und Otto Hofmann, welcher das Rasse- und Siedlungshauptamt leitete. Alfred Meyer und Georg Leibbrandt vertraten das Reichsministerium für die besetzten Ostgebiete, Josef Bühler das Amt des Generalgouvernements, das Reichsministerium des Innern wurde durch Wilhelm Stuckart und das Auswärtige Amt wurde durch Unterstaatssekretär Martin Luther repräsentiert. Die weiteren Vertreter waren Roland Freisler für das Reichsjustizministerium, Erich Neumann als Beauftragter für den Vierjahresplan, Wilhelm Kritzinger für die Reichskanzlei sowie Gerhard Klopfer für die Partei-Kanzlei.⁷⁹

Zu Beginn der Konferenz klärte Heydrich nochmals den Grund für diese Besprechung, da er *„zum Beauftragten für die Vorbereitung der Endlösung der europäischen Judenfrage“* bestellt wurde und deshalb *„zu dieser Besprechung geladen wurde, um Klarheit in grundsätzlichen Fragen zu schaffen.“* Gleichzeitig verdeutlichte er, dass *„die Federführung bei der Bearbeitung der Endlösung der Judenfrage [...] ohne Rücksicht auf geographische Grenzen zentral beim Reichsführer-SS und Chef der Deutschen Polizei (Chef der Sicherheitspolizei und des SD)“* liege. Als nächsten Punkt im Protokoll gab Heydrich einen kurzen Rückblick über *„den bisher geführten Kampf gegen diesen Gegner“*, dessen wesentlichsten Bestandteile folgende Maßnahmen bildeten:

⁷⁸ Gerlach, Mord an den europäischen Juden. S. 85.

⁷⁹ Gideon Botsch, Wannsee-Konferenz. –In: Benz, Ereignisse, Dekrete, Kontroversen. S. 430-432, hier S. 430f.

- a) *„Die Zurückdrängung der Juden aus den einzelnen Lebensgebieten des deutschen Volkes,*
 b) *die Zurückdrängung der Juden aus dem Lebensraum des deutschen Volkes.“*

„Das Aufgabenziel war, auf legale Weise den deutschen Lebensraum von Juden zu säubern“, wie Heydrich laut Protokoll offenbarte und zudem erklärte, welche Schritte für das Erreichen dieser Ziele getätigt wurden. Er gab außerdem an, dass organisatorische, finanzielle sowie logistische Probleme zu Kauf genommen werden mussten, aber trotz dieser Schwierigkeiten *„seit der Machtübernahme bis zum Stichtag 31.10.1941 insgesamt rund 537.000 Juden zur Auswanderung gebracht“* wurden. Jedoch sollte von da als weitere Lösungsmöglichkeit die Evakuierung von jüdischen Personen in die Gebiete des Ostens treten und somit die Auswanderung dadurch abgelöst werden. Diese gilt aber bis dahin nur als eine Ausweichmöglichkeit, von der allerdings bereits jene praktischen Kenntnisse gesammelt werden, *„die im Hinblick auf die kommende Endlösung der Judenfrage von wichtiger Bedeutung sind“*. Weiters wird im Protokoll angeführt, dass *„im Zuge dieser Endlösung der europäischen Judenfrage [...] rund 11 Millionen Juden in Betracht“* kommen, mit welchen folgendermaßen vorgegangen werden sollten:

„Unter entsprechender Leitung sollen nun im Zuge der Endlösung die Juden in geeigneter Weise im Osten zum Arbeitseinsatz kommen. In großen Arbeitskolonnen, unter Trennung der Geschlechter, werden die arbeitsfähigen Juden straßenbauend in diese Gebiete geführt, wobei zweifellos ein Großteil durch natürliche Verminderung ausfallen wird. Der allfällig endlich verbleibende Restbestand wird, da es sich bei diesem zweifellos um den widerstandsfähigsten Teil handelt, entsprechend behandelt werden müssen, da dieser, eine natürliche Auslese darstellend, bei Freilassung als Keimzelle eines neuen jüdischen Aufbaues anzusprechen ist.“

Die evakuierten jüdischen Personen sollten deshalb *„Zug um Zug in sogenannte Durchgangsghettos“* gebracht werden, um von dort aus weiter in die östlichen Gebiete transportiert zu werden.⁸⁰

⁸⁰ Protokoll der Wannsee-Konferenz vom 20. Januar 1942. – abgedruckt in: Norbert Kampe, Dokumente zur Wannsee-Konferenz. – In: Norbert Kampe, Peter Klein (Hrsg.), Die Wannsee-Konferenz am 20. Januar 1942: Dokumente, Forschungsstand, Kontroversen (Köln 2013) S. 17-115, Protokoll von S. 40-54.

Weiters wurde mit der Beratungen über „die Lösung der Mischehen- und Mischlingsfrage“, da die Nürnberger Gesetze als Grundlage für dieses Evakuierungsvorhaben gelten. Laut Benz pochten schon Monate vor dieser Konferenz verschiedenste Abteilungen wie der Parteikanzlei, der SS oder dem Reichsministerium für die besetzten Ostgebiete auf eine Schlechterstellung der jüdischen Personen, was zu einer Radikalisierung des Judenbegriffs führen sollte. Zwar wurden auf der Wannsee-Konferenz keine Entscheidungen getroffen, dennoch sollte sie zur Intensivierung und Ausdehnung der Vernichtungspolitik auf nahezu ganz Europa beitragen, welche unter der unbestrittenen Zuständigkeit der SS forciert wurde.⁸¹

Der systematische Mord an etwa 100.000 Kranken in den Pflegeanstalten bereitete der nationalsozialistischen Parteiführung Probleme, da sie nicht geheim gehalten werden konnten und auch nicht wurden. Aufgrund dieses Vorwissens wussten die nationalsozialistischen Funktionäre, dass der Massenmord abseits der dicht besiedelten Gebiete vollzogen werden musste, um kein Aufsehen zu erregen. Daher plante man einige zentrale Vernichtungsstätten, welche auch außerhalb des Reichgebietes liegen konnten und deshalb der Osten für diese Vernichtungsanlagen vorgesehen war. Nicht der Bau dieser Anlagen war die größte Schwierigkeit, sondern der Transport von Millionen jüdischen Personen über diese weite Entfernung bildete das Hauptproblem, welches nur mithilfe der Deutschen Reichsbahn zu bewältigen war.⁸² Die Bewältigung der Transporte konnte jedoch nicht spontan verlaufen, sondern war an eine grundlegende Organisation gebunden. Die Vorbereitung eines Transportplanes benötigte in etwa einen Monat, welcher anschließend an die einzelnen Reichsbahndirektionen versandt und dort zu Fahrplänen ausgearbeitet wurde. Bei diesen Fahrplänen handelte es sich entweder um die Fahrpläne von regulären und üblichen Personenzügen oder um Bedarfsfahrpläne, welche die Abfahrtszeiten für die Sonderzüge bestimmten, aber die Fahrten nicht fixierten. Dies half in erste Linie der Industrie und der Wehrmacht, welche ebenfalls von diesen Bedarfsfahrplänen abhängig waren. War aber ein Zeitabschnitt noch nicht ausgelastet, so konnte er von der SS für die Deportationen von jüdischen Personen genutzt werden.

Die Bedarfsfahrpläne wurden nur für verhältnismäßig kurze Strecken aufgestellt, die Durchführung eines ununterbrochenen Transportes kam jedoch zustande, weil die Pläne der

⁸¹ Botsch, Wannsee-Konferenz. S. 431f.

⁸² Lichtenstein, Mit der Reichsbahn. S. 152.

angrenzenden Richtungen aufeinander abgestimmt waren. Auch für den Fall, dass eine ununterbrochene Beförderung nicht gewährleistet werden konnte, war die Deutsche Reichsbahn vorbereitet. Die Fahrt wurde gemäß dem Bedarfsfahrplan bis zu dem Punkt zurückgelegt, der in diesem Fahrplan vorgesehen war, die Weiterfahrt wurde anschließend mittels Sonderplänen ermöglicht, welche den Transport auf den fehlenden restlichen Streckenabschnitten zu Wege brachten und diesen zwischen vorausgehenden und hinterherfolgenden Zügen koordinieren mussten.⁸³

Neben der Koordinierung der einzelnen Züge musste auch jede Fahrt selbst von Grund auf abgestimmt werden, wie auch das folgende Merkblatt zur Unterrichtung der Staatspolizeileitstellen zeigt, welches für die Durchführung der Transporte an das Hauptamt des Sicherheitsdienstes verteilt wurde. Unter dem Betreff *„Umschichtung von Juden – Durchführung der Transporte“* wurden einzelne Punkte aufgearbeitet, welche für den Ablauf der Deportationen erforderlich waren. Unter dem ersten Punkt *„Vorbereitungen“* fanden sich Maßnahmen, welche noch vor der Deportation ergriffen wurden, welche die jüdischen, zu deportierenden Personen betrafen. Zuerst mussten alle *„mittellosen Juden deutscher, polnischer und tschechischer Staatsangehörigkeit“* und auch *„staatenlose Juden“* namentlich erfasst werden, danach wurde die jüdische Gemeinde beauftragt, der behördlichen Aufforderung nachzugehen und die Transporte in der vorgeschriebenen Größe von 1.000 Personen und den Anordnungen entsprechend zusammenzustellen. Den jüdischen Personen wurden die Anweisungen erteilt, sich selbst um ihre Verpflegung zu kümmern:

„Je Kopf können die abwandernden Juden (vorerst in der Regel männliche) bis 50 kg nichtsperrendes Gut (Kleider, Wäsche und Verpflegung) mitnehmen. Mit Verpflegung haben sich die Juden für mindestens 8 Tage einzudecken. An gänzlich unbemittelte Juden haben die jüdischen Gemeinden vor Abgang des Transportes Verpflegung auszugeben.“

Vor der Deportation mussten die für die Auswanderung vorgesehenen Personalfragebogen von jedem Juden ausgefüllt sowie zwei Lichtbilder hinterlassen werden und alle in deren Besitz befindlichen Personaldokumente wie beispielsweise Pass, Kennkarte oder Bezugsscheine durch die jüdische Gemeinde eingezogen werden. Sowohl die Personalpapiere als auch die Fragebögen mussten später der zuständigen Behörde vorgelegt

⁸³ Hilberg, Sonderzüge. S. 69-74.

werden. Auch die eigenen Reichsmarkbeträge wurden zuvor noch eingezogen, um es gegen Zloty zu wechseln. Von jedem abzutransportierenden musste die jüdische Gemeinde auch eine Umlage einheben, welcher später der Behörde, welche den Transport durchführt, übergeben werden musste. Von bis zu 17-jährigen sowie von gänzlich unbemittelten Juden wurde keine Umlage eingehoben, während Juden mit einem beweglichen beziehungsweise unbeweglichen Vermögen von bis zu 1.000 Reichsmark 10 Reichsmark und Juden mit einem beweglichen beziehungsweise unbeweglichen Vermögen von bis zu 5.000 Reichsmark 50 Reichsmark als Umlage bezahlen mussten.

Der zweite Punkt des Merkblattes betrifft die Ausmusterung, welche noch vor dem Abgang des transportierenden Zuges stattfand. Hierzu mussten die für die Deportation eingeteilten Juden in passenden Gebäuden oder Sälen, welche sich in der Nähe des Abfahrtsbahnhofes befanden, bereits mit ihrem Gepäck versammelt werden, da nach der Ausmusterung sogleich mit dem „*Einwaggonieren*“ fortgesetzt wurde. Schwer-Kriegsbeschädigte, Arbeitsinvaliden über 50% und Schwerkranke waren von der Deportation ausgenommen, für diese Fälle wurden jedoch „*arische*“ Ärzte herangezogen.⁸⁴

Der dritte Punkt betraf die bahntechnischen Vorbereitungen, welche für die jeweilige Deportation zu treffen sind. Folgende Anweisungen wurden für den Transport selbst gegeben:

„Über die zuständige Transportkommandantur sind rechtzeitig Personenwaggons III. Klasse mit einem Fassungsvermögen von 1.000 Personen, 2 Personenwaggons II. Klasse für die Begleitmannschaft und 5-10 Güterwaggons für die mitgeführten Gepäckstücke anzufordern. (Zur Zeit können Personenwaggons eher angefordert werden, da Güterwaggons dringend für militärische Zwecke benötigt werden.) Der Transportkommandantur ist der Bestimmungsbahnhof anzugeben, damit die Fahrstrecke des Zuges an alle Stationen weitergemeldet werden kann.“

Der Transportzug sollte einen Tag vor der Abfahrt bereitgestellt werden, der Transport selbst musste dem Geheimen-Staatspolizei-Amt vorher gemeldet werden, damit auch die Wehrmacht darüber informiert werden konnte. Auch die Anordnung der Waggons und deren Belegung wurden in diesem Merkblatt festgelegt. Die beiden Waggons II. Klasse,

⁸⁴ Merkblatt Umschichtung von Juden. Fernschreiben vom 23. Oktober 1939 an das SD-Hauptamt. – abgedruckt in: Hilberg, Sonderzüge. S. 126-130, hier S. 126f.

welche der Begleitmannschaft zur Verfügung standen, waren an der Spitze und am Ende des Zuges anzuordnen, die Waggons der III. Klasse mit den jüdischen Personen wurden somit in der Mitte eingereiht. Im ersten Waggon der III. Klasse wurden die jüdische Transportleitung und ein Teil der begleitenden jüdischen Ärzte untergebracht, der andere Teil wurde am Ende des Transportzuges eingewiesen. Für die Waggons der III. Klasse und für deren Insassen musste die jüdische Gemeinde einen Behälter mit Waschwasser und einen Behälter mit Tee oder Kaffee zur Verfügung stellen, das Handgepäck darf außerdem in die Waggons mitgenommen werden, alle weiteren Gepäckstücke wie Koffer und Kisten mussten in den Güterwaggons verstaut werden.

Der vierte Punkt beinhaltet Informationen zu der führenden Person der Deportation sowie deren Begleitmannschaft. Für jeden Transportzug musste ein Transportführer bestimmt werden, welcher „1 Begleitbrief, Namensverzeichnisse über die sich im Transport befindlichen Juden, Inventarverzeichnisse über event. in den Güterwaggons mitgeführtes Material, 1 Aufstellung über die jüd. Transportunterleitung und über die jüd. Ärzte“ mit sich führen musste. Der Transportführer war außerdem für die Bekanntgabe des Bestimmungsbahnhofes und für die Überprüfung der Waggons nach Waffen, Schmucksachen und Devisen zuständig.

Die Begleitmannschaft bildeten in der Regel 24 Beamte der Staatspolizei oder Schutzpolizei, welche für die Fahrt Pistolen und Gewehre mit genügend Munition bei sich tragen sollten. Zweck dahinter war die erbarmungslose Bewachung des Zuges, welche die Mannschaft nach dem „Einwaggonieren“ übernahm und im Kapitel 4.2. weiter geschildert wird. Strohsäcke, Lampen und ausreichende Verpflegung waren ebenfalls mitzunehmen.⁸⁵

Der fünfte Punkt ging auf die jüdische Transportunterleitung ein. Auch diese war für jeden Transportzug zu stellen und sollte somit für „Ordnung, Ruhe und Sauberkeit während der Fahrt“ sorgen. Zu ihrer Unterstützung mussten sie für jeden Waggon einen Ordner bestimmen, welcher durch eine gelbe Armbinde erkennbar sein musste. Zur jüdischen Transportunterleitung gehörten auch die jüdischen Ärzte und „Krankenbehandler“, welche auch notwendige Instrumente und Medizin für die ambulante Betreuung mitnehmen durften. Die jüdische Transportunterleitung war außerdem laut Merkblatt auch für den

⁸⁵ Ebd. S. 127-129.

geregelten Zustand verantwortlich, denn „nach dem Einwaggonieren hat außer der jüd. Transportunterleitung und den jüd. Ärzten kein Jude mehr das Abteil zu verlassen.“

Den letzten Punkt des Merkblattes bildeten die Abschlussarbeiten, die nach dem Abgang des Transportzuges verrichtet werden mussten. Dazu gehörten die „genaue karteimäßige Erfassung des abtransportierten Juden“ und deren Auswertung sowie die Sammlung der über die jüdische Gemeinde ausgefüllten polizeilichen Abmeldefomulare der deportierten jüdischen Personen.⁸⁶ Dieses Merkblatt vom SS-Hauptsturmführer Rolf Günther bezog sich allerdings nur auf die zu der Zeit bevorstehenden Transporte von Ostrau, Wien und Kattowitz nach Nisko, welche im Oktober 1939 stattfanden. Da dieses Merkblatt zahlreiche Bemerkungen zu den zuvor genannten Punkten wie Vorbereitung, Ausmusterung und den bahntechnischen Vorbereitungen enthält, wurde dieses auch bei späteren Deportationen herangezogen. Bei diesen mussten allerdings der Inhalt an die jeweiligen Umstände und Einzelheiten angepasst werden, da sich der Verlauf dadurch wesentlich änderte. Alfred Gottwaldt merkt hier deshalb an, dass es sich verbiete, „einzelne Regelungen aus diesem nur für eine Maßnahme zusammengestellten Merkblatt ohne weiteres auf spätere Transporte zu übertragen“.⁸⁷

4.2. Aspekte der Massenvernichtung und der Häftlingstransporte

“Move over. Make room for the others!” We squeezed and crushed in as if we were animals. A man with only one leg cried out in agony and his horrified wife pleaded with us not to press against him. We traveled in the dark crush for a long, long time. No air. No food. People urinating continuously in the latrines. Then the shriek. Over the moans and helpless little cries, there rose a piercing scream I shall never forget. From a woman on the floor beneath the small, barred window came the horrifying scream. She held her head in both her hands and then we who were close by saw the words scratched in tiny letters: “last transport went to Auschwitz.”⁸⁸

⁸⁶ Ebd. S. 129f.

⁸⁷ Gottwaldt, Schulle, „Judendeportationen“. S. 32.

⁸⁸ United States Holocaust Memorial Museum, Record Group 02, “Survivor Testimonies,” Kay Gundel, “Reborn: Memoirs of a Camp Survivor, 1947–1986,” RG-02.004*01; Acc. 1986.019, S. 93. – zit. nach: Gigliotti, Train Journey. S. 1.

Es gibt zahlreiche Geschichten und Erzählungen wie die von Kay Grundel, welche über die Schrecken der Deportationszüge berichteten, welche im Zuge der Endlösung von den europäischen Juden während des Zweiten Weltkriegs durchlebt wurden.⁸⁹ Auch Alexander Prenninger beschreibt, dass viele Überlebende in ihren Erzählungen die furchtbaren Bedingungen schilderten, unter denen sie in den Deportationstransporten litten. Häufig wurden die Enge, die von der Jahreszeit abhängige Hitze oder Kälte in den Waggonen, die Toten, welche in vielen Fällen Kinder und ältere Menschen waren, und insbesondere die Ungewissheit, wohin denn der Transport verläuft und welches Schicksal die Deportierten ereilen würde, erwähnt.⁹⁰ Die große Anzahl an beförderten Personen, welche in die Waggonen eingepfercht wurde und daraus die beschriebene große Enge resultierte, war ebenfalls ein immer wieder genannter Aspekt. Die Züge aus West- und Mitteleuropa transportierten meist jeweils rund 1.000 Personen, während aus Polen und Ungarn jeweils durchschnittlich 3.760 Personen, manchmal sogar bis zu 5.000 Personen mittels der Bahn befördert wurden.⁹¹

Unabhängig von den Ausgangsorten der Deportationen, ob aus Polen, Griechenland oder den Niederlanden, berichten damals deportierte Personen allerdings allesamt ähnliche Erfahrungen. Viele waren von der Überzeugung verleitet, dass die Deportation das Überleben versprach, einige waren vom Hunger gequält und voller Hoffnung auf Nahrungsmittel, andere wurden aufgegriffen, mit Gewalt und durch Todesdrohung eingeschüchtert aus ihren Häusern geholt, andere wiederum meldeten sich freiwillig, um eine Trennung ihrer Familien zu verhindern, oder aus Verzweiflung, um endlich das Ghetto zu verlassen. Sie wurden vor allem in Waggonen zu den Lagern im Osten Europas wie beispielsweise Belzec, Sobibor, Treblinka oder Auschwitz transportiert, und die Zeit in diesen Lagern überlebte nur ein Bruchteil der dort inhaftierten Personen.⁹² Die Deportations-Pläne, welche von den Nationalsozialisten während des Zweiten Weltkrieges entwickelt wurden und zu diesem Zeitpunkt erst nach dem „Endsieg“ diesen nachgegangen werden sollte, sahen vor, dass zwischen 30 und 50 Millionen Menschen in den Osten Europas transportiert

⁸⁹ Gigliotti, Train Journey. S. 1.

⁹⁰ Dank an: Alexander Prenninger, Die Deportationen der Juden Europas. Erfahrungsgeschichtliche Befunde. (MANUSKRIFT) – In: Gerhard Botz et al. (Hrsg.), Räume extremer Gewalt in Europa im 20. Jahrhundert (IN VORBEREITUNG; ERSCHEINT 2018).

⁹¹ Alfred C. Mierzejewski, A public enterprise in the service of mass murder: The Deutsche Reichsbahn and the Holocaust. – In: Holocaust and Genocide Studies (Vol. 15, 1, 2001) S. 33-46, hier S. 35.

⁹² Gigliotti, Train Journey. S. 1.

werden sollten.⁹³ Zwischen Oktober 1941 und Oktober 1944 wurden schätzungsweise drei Millionen Juden aus Ghettos und Durchgangslagern in die Vernichtungslager Chelmno, Belzec, Sobibor, Treblinka, Auschwitz und Majdanek deportiert. Diese Zahlen repräsentieren die Hälfte der Gesamtzahl der jüdischen Todesfälle unter dem NS-Regime.⁹⁴

Alexander Prenninger merkt jedoch an, dass der Güterwagen der Deutschen Reichsbahn zwar als eines der Symbole der Deportation der europäischen Juden in verschiedensten Gedenkstätten und Museen gilt, die Erinnerung an die Ermordung der europäischen Juden aber vorwiegend mit den Zielstationen der Deportation, den Orten der Vernichtung, verbunden wird und führt hier als bedeutendstes Beispiel Auschwitz, die wohl bekannteste europäische Gedenkstätte des Holocaust, an. Wenngleich sich die Forschung überwiegend mit den nationalsozialistischen Lagern beschäftigt, wurden bereits zahlreiche Dokumente, Berichte und Erzählungen von Deportierten erfasst, welche die schrecklichen Umstände und begangenen Taten bei der Deportation selbst beschreiben.⁹⁵

Heiner Lichtenstein kommentierte beispielsweise in seinem Werk „Mit der Reichsbahn in den Tod“ den Bericht von Polizeihauptmann Paul Salitter, welcher den Ablauf einer Deportation beschrieben hat.

Am 11.12.1941 fand eine Deportation von 1.007 jüdischen Personen aus Duisburg, Krefeld und mehreren Kleinstädten und rhein-westfälischen Gemeinden statt. Das Alter der Personen reichte vom Säuglingsalter bis 65 Jahre. Die Abfahrt des Sonderzuges war um 09:30 Uhr vorgesehen, weshalb schon um 04:00 Uhr morgens sich die zu transportierenden Personen an der Verladerampe einfanden. Wegen des Personalmangels und des strikten Fahrplanes jedoch wurde die Belegung der Waggons erst um 09:00 vorgenommen, weshalb mit größter Hast die Waggons überladen und ungleichmäßig verteilt wurden. Laut dem Bericht von Salitter hatte ein Jude bereits eine Vorahnung, was ihm geschehen werde, und beging am Weg vom Schlachthof zur Verladerampe einen Selbstmordversuch, indem er sich vor die herannahende Straßenbahn warf. Dieser wurde jedoch nur leicht verletzt, stellt sich aber „anfänglich sterbend“. Denn laut Bericht wurde er während der Fahrt wieder munter, „als er merkte, daß er dem Schicksal der Evakuierung nicht entgehen konnte“.

⁹³ Pavel Poljan, Deportation. – In: Detlef Brandes, Holm Sundhaussen, Stefan Troebst (Hrsg.), Lexikon der Vertreibungen. Deportation, Zwangsaussiedlung und ethnische Säuberung im Europa des 20. Jahrhunderts (Wien, Köln, Weimar 2010) S. 122-126, hier S. 123.

⁹⁴ Gigliotti, Train Journey. S. 4.

⁹⁵ Prenninger, Deportationen der Juden Europas.

Die Verladung der jüdischen Personen war erst gegen 10:15 Uhr beendet, weshalb die Abfahrt erst um 10:30 Uhr stattfand. Salitter beschrieb auch das Problem, dass die Wagen falsch angeordnet wurden und infolgedessen die hinteren Wagen, wo die Wachposten aufgestellt waren, durch fehlerhafte Heizungsanlagen nicht beheizt wurden. Zudem fehlte es nun an Übersicht, da die Posten zur Kommunikation bei Zwischenhalten einen weiten Weg zur Aufsicht hatten. Auf der Fahrt kam es dann zu weiteren Problemen, wie Salitter dann am Beispiel eines Achsenbruchs festmachte. Der Waggon musste ausrangiert werden, weshalb die schlafenden, deportierten Personen geweckt werden mussten und auf andere Wagen umverteilt wurden. Dies gestaltete sich anfänglich schwierig, *„wurde aber mit entsprechendem Nachdruck dennoch sehr schnell ausgeführt“*.

Bei einem weiteren Zwischenhalt am Bahnhof Konitz, wo weitere Schäden wie der Bruch eines Heizungsrohr provisorisch repariert wurden, kam es zu einer Diskussion mit dem Stationsvorsteher, welcher Mitleid mit den Deportierten hatte und sich weigerte, den Deportationszug für längere Zeit auf den Gleisen des Bahnhofs zu halten.

„Er stellte sogar das Ansinnen an mich, einen Wagen inmitten des Zuges von Juden zu räumen, ihn mit meinem Kdo. zu belegen und die Juden im Begleitwagen 2. Klasse unterzubringen. Es erscheint angebracht, diesem Bahnbediensteten von maßgebender Stelle einmal klarzumachen, daß er Angehörige der Deutschen Polizei anders zu behandeln hat als Juden. Ich hatte den Eindruck, als ob es sich bei ihm um einen jener Volksgenossen handelt, die immer noch von den ‚armen Juden‘ zu sprechen pflegen und denen der Begriff ‚Jude‘ völlig fremd ist.“

Die eisige Kälte machte ebenfalls zu schaffen, jedoch kümmerte man sich nur um die Wachposten selbst. Der Wagen der Posten wurde in Tilsit umrangierte, sodass er weiter vorne eingereiht und dadurch beheizt wurde. *„Die Wärme wurde von der Begleitmannschaft als sehr wohltuend empfunden“*, vermerkte hier Salitter. Für die jüdischen Personen wurde die Fahrt mit der Dauer immer qualvoller, denn das Licht in den Waggon wurde ihnen vom litauischen Bahnpersonal abgedreht und ihre Wagen bei einer Außentemperatur 12° unter null kaum beheizt. Am 13.12.1941 erreichte der Sonderzug um 23:35 Uhr das Ziel Skirotawa, wo jedoch die Leidenszeit der Deportation ihren Höhepunkt erreichte. Da es Mitternacht, dunkel und die Verloaderampe stark vereist war, sollte erst bei Sonnenaufgang mit der Entladung der Waggon begonnen werden. Der Zug blieb ohne Licht und unbeheizt am

Bahnhofsgelände stehen, während der Polizeihauptmann Salitter selbst eine Unterkunft in einem Gästehaus erhielt.⁹⁶ Heiner Lichtenstein selbst kommentierte diese Vorgänge folgendermaßen:

„Er schlief sich aus, während die Juden in unbeheizten Wagen der Deutschen Reichsbahn noch stundenlang in der eisigen Kälte ausharren mußten. Ihr Schicksal war besiegelt, und deshalb spielte es keine Rolle, wie lange sie hungrig und frierend draußen blieben.“⁹⁷

Wie zuvor erwähnt spielte in den Erinnerungen der berichtenden deportierten Personen diese grausamen Umstände eine wichtige Rolle, auch wenn hier ein Bericht eines Polizeihauptmannes vorliegt. *„Ihr Schicksal war besiegelt“*, beschreibt Heiner Lichtenstein in seinem Kommentar besonders ausdrucksvoll und deutet damit auf die rücksichtslose Vorgehensweise der Begleitmannschaft an, die es aber nicht nur bei dem Leid der Deportierten beließen. Während der Deportationen selbst starben Menschen nicht nur an diesen katastrophalen Bedingungen, sondern auch durch Einsatz von Waffen durch die Nationalsozialisten, wie die folgenden Beispiele aufzeigen sollen. Simone Gigliotti behauptet in diesem Zusammenhang sogar, dass die Schilderungen von Überlebenden Zugang zu einem „hidden Holocaust inside trains“ beweisen.⁹⁸

Im Werk *„Sonderzüge in den Tod“* von Raul Hilberg wurde ebenfalls ein Bericht einer Deportation abgedruckt, welcher die Verzweiflung der Deportierten, die erlebte grausamen Umstände des Transportes und vor allem die erwähnte Skrupellosigkeit der begleitenden Mannschaft verdeutlicht. Der Bericht kam von einem Kompanieführer und handelte von einer *„Judenumsiedlung“* vom 14. September 1942.

Am 07.09.1942 um 05:30 Uhr wurde am Arbeitsamt in Kolomea die Sammlung und Registrierung von Juden für die folgende Umsiedlung vorgenommen. Es waren 5.300 Juden, das Judenviertel wurde aber laut Bericht nochmals abgesperrt und weitere 600 Juden entdeckt und zur Sammlung gebracht. Es wurden jedoch etwa 1.000 wieder freigegeben, weshalb 4.769, welche für den Transport vorgesehen waren, registriert wurden. Der Kompanieführer berichtet im Folgenden von den „Problemen“, welche sich während der

⁹⁶ Bericht über die Evakuierung von Juden nach Riga von Polizeihauptmann Salitter – zit. nach: Lichtenstein, *Mit der Reichsbahn*. S. 54-61.

⁹⁷ Lichtenstein, *Mit der Reichsbahn*. S. 59.

⁹⁸ Gigliotti, *Train Journey*. S. 2.

Transporte ereigneten. Die Dunkelheit der Nacht wollten mehrere der Deportierten nutzen und versuchten nach der Entfernung des Stacheldrahtes, welcher die Luftlöcher verschließen sollte, zu fliehen, *„wovon jedoch ein Teil sofort von dem Begleitkommando erschossen werden konnte, während der größte Teil der geflüchteten Juden in der Nacht oder am anderen Tage vom Bahnschutz oder anderen Polizeikräften beseitigt worden ist.“* Die Brutalität dieser Deportationen begann jedoch schon vor der Abfahrt, wie der Kompanieführer in seinem Bericht vermerkte:

„Am 7.9. sind cirka 300 altersschwache, verseuchte, gebrechliche und nicht mehr transportfähige Juden exekutiert worden. Gemäß dem mir erst am 6.9. zur Kenntnis gekommene Befehl v. 4.9.42 betr. Judenumsiedlung – hier Munitionsverbrauch sind 90% aller Exekutierten durch Karabiner, bzw. Gewehr erschossen worden. Nur in Ausnahmefällen wurde von der Pistole Gebrauch gemacht.“

Am 08.09 und am 10.09.1942 sind weitere Juden in Fußmärschen *„nach Kolomea getrieben“* worden, weshalb die Gesamtzahl der mit dem Umsiedlungszug am 10.09.1942 nach Belzec zu befördernden Juden 8.205 Personen betrug. Auch hier äußerte sich abermals die Gewalt, die bereits bei den Deportationen vorherrschte, denn *„bei den Aktionen in der Umgebung von Kolomea am 8., 9. und 10.0.42 mußten etwa 400 Juden aus den bekannten Gründen mit der Schusswaffe beseitigt werden.“*⁹⁹

Mehrmals wurde im Bericht angemerkt, dass die Fluchtversuche der Juden verhindert wurden oder die, welche aus den Waggons ausbrachen, sofort erschossen wurden. Zwischendurch kam es bei den Zwischenhalten immer wieder zu Verzögerungen, denn *„während der Weiterfahrt des Transportzuges mußte bei jedem Anhalten auf einer Station der Zug behelfsmäßig vernagelt werden, da andernfalls eine Weiterfahrt überhaupt nicht möglich gewesen wäre.“*

Nach einem kurzen Aufenthalt in Lemberg wurden am Vorortbahnhof Kleparow 9 Waggons übergeben, deren deportierte Personen für das Zwangsarbeitslager vorgesehen waren. Sie wurden hier *„entladen“* und etwa 1.000 jüdische Personen wurden auf die Waggons Richtung Belzec verteilt. Zudem wurde die Lokomotive gewechselt, was im Bericht kritisiert

⁹⁹ Judenumsiedlung. Bericht eines Kompanieführers vom 14. September 1942. – abgedruckt in: Hilberg, Sonderzüge. S. 194-197, hier S 194f.

wurde, denn es wurde *„eine so alte Maschine vorgespannt, daß die Weiterfahrt nur mit dauernden Unterbrechungen möglich war. Die langsame Fahrt wurde immer wieder von den noch kräftigsten Juden benutzt, um sich durch die gewaltsam geschaffenen Öffnungen zu zwängen und in der Flucht ihr Heil zu suchen, da sie beim Absprung von dem langsam fahrenden Zug kaum verletzten.“* Doch auf diese naturgemäßen Fluchtversuche der in Panik geratenen Deportierten folgte ein ungeheures Ausmaß an Brutalität, wie der Bericht durch die Schilderung der Vorgehensweise zeigt:

„Das Kommando hatte die mitgeführte Munition kurz hinter Lemberg bereits verschossen und auch weitere 200 Schuß Munition, die es von Wehrmichtsangehörigen erhalten hatte, verbraucht, so daß es sich für den Rest der Fahrt mit Steinen vom fahrenden Zug und mit den aufgeplanten [sic!] Seitengewehr beim anhaltenden Zug helfen mußte.“

Am Ende des Berichts wurden die Fluchtversuche der jüdischen Personen und die darauffolgenden, kaltblütigen Gegenhandlungen ausführlich beschrieben:

„Die Anzahl der auf diesem Transport entwichenen Juden kann wegen der geschilderten besonderen Verhältnisse nicht angegeben werden. Es ist jedoch anzunehmen, daß mindestens 2/3 der geflüchteten Juden erschossen oder auf andere Weise unschädlich gemacht werden konnten.“

Um 18:45 wurde der Bahnhof in Belzec erreicht, die *„Entladung des ganzen Transportes“* dauerte bis 22:00 Uhr. Der Kompanieführer selbst bemängelte den durch verschiedene Faktoren nicht reibungslos verlaufenden Transport:

„Die immer größer werdende Panik unter den Juden, hervorgerufen durch starke Hitze, Überfüllung der Waggons und den Leichengestank – es befand sich beim Ausladen der Waggons etwa 200 Juden tot im Zuge – machten den Transport fast undurchführbar.“¹⁰⁰

Von diesem brutalen Vorgehen wurde nicht nur bei den Deportationen von jüdischen Personen berichtet, sondern auch bei den Transporten von Kriegsgefangenen. Auch hier wurde nicht minder gewaltsam gehandelt, wie Heinz Rosenberg bezeugen konnte. Heinz

¹⁰⁰ Ebd. S. 196f.

Rosenberg war ein Überlebender des Holocausts und überstand zwei Jahre lang die Internierung in zwölf Konzentrationslagern, wie er auch in seinem Werk „Jahre des Schreckens: ... und ich blieb übrig, daß ich Dir's ansage“ erzählte.¹⁰¹ In seinem Bericht stellte er auch die immer wieder genannten, miserablen Umstände fest, die die Deportierten hinnehmen mussten:

„Da es spät am Abend war, beschloss die SS, den Zug nicht vor dem Morgen auszuladen. So mußten wir noch eine Nacht in dem kalten Zug verbringen. Wasser und Lebensmittel waren inzwischen knapp geworden.“

Darauf folgend erzählte Heinz Rosenberg von den Kriegsgefangenen, welche ebenfalls unter den schweren Bedingungen litten und gegen diese ebenso brutal vorgegangen wurde:

„In dieser Nacht bekamen wir einen ersten Eindruck von dem, was auf uns wartete: Uns gegenüber stand ein Zug mit russischen Kriegsgefangenen, offene Waggons, vollkommen überfüllt, die Gefangenen waren fast alle ohne Mäntel, und draußen war es sehr kalt. Ein Wachtposten schrie den Gefangenen zu, daß sie nun Verpflegung bekommen würden, wenn sie sich jedoch schlagen würden, müßte die Wache von der Schußwaffe Gebrauch machen. Ein Dolmetscher übersetzte es, und dann ging es los. Der Wachtposten warf in jeden Waggon zwei bis drei Brote, und es war ganz natürlich, daß die ausgehungerten Gefangenen sich darum schlugen. Kaum sah das die Wache, als sie sofort mit Maschinenpistolen auf sie schoß, und wir hörten nur das Schreien der Gefangenen. Später wurde eine große Anzahl Toter aus den Waggons geworfen, die Wache aber hatte nur ‚auf Befehl‘ gehandelt, da ja Tumult und Unruhe zwischen Gefangenen ausgebrochen war.“¹⁰²

Für eine Vielzahl von deportierten Personen war die Fahrt in einem dieser Sonderzüge die letzte Lebenserfahrung, da sie entweder den grausamen Umständen oder dem brutalen Vorgehen der Begleitmannschaft zum Opfer fielen. Alfred Gottwaldt und Diana Schulle berichten aber auch von Deportationen, die sogar dies als Ziel verfolgten. Sie nannten hier

¹⁰¹ Heinz Rosenberg, Hannah Vogt, Jahre des Schreckens: ... und ich blieb übrig, daß ich Dir's ansage (Göttingen 1993).

¹⁰² Ebd. S. 19.

beispielsweise die 17 Transporte aus dem „Großdeutschen Reich“ zwischen Mai und September 1942, welche die Stadt Minsk sowie den Vorort Maly Trostinec erreichten.¹⁰³

Das Ziel dieser Deportationen war laut Gottwaldt und Schulle einzig und allein die Vernichtung der Juden aus Wien, Theresienstadt, Königsberg und Köln nach ihrem Eintreffen. Die Vorgehensweise war bei allen angekommenen Transporten dieselbe, deren Exekution auf dem Güterbahnhof von Minsk begann. Nach der Ankunft wurde das Ausladen der Menschen und des Gepäcks von einer Gruppe der Dienststelle des Kommandeurs der Sicherheitspolizei und des SD in Weißruthenien überwacht, worauf ihnen anschließend auf einem Sammelplatz alle Wertgegenstände abgenommen wurden und nur circa 20 bis 50 Personen pro Transport, welche meist 1.000 Personen aufwiesen, für die Zwangsarbeit auf dem Gut des Kommandeurs in Maly Trostinec ausgesucht wurden.

Etwa 15 Kilometer südöstlich von Minsk lag die Exekutionsstätte von Maly Trostinec, welche in einem Gebiet einer ehemals von Kräften der deutschen Polizei bewirtschafteten Kolchose an einer Landstraße nach Mogilev errichtet wurde. Die übrigen Deportierten der Sonderzüge, welche nicht für die Zwangsarbeit infrage kamen, wurden mit Lastwägen zu den ausgehobenen Gruben in einem Kieferwald gebracht, wo anschließend circa 100 Angehörige der Waffen-SS sowie Schutzpolizisten den Exekutionsbefehl erhielten und sie mit Schusswaffen ermordeten. Anfang Juni wurden zudem auch drei Gaslastwagen für die Ermordung der Deportierten verwendet.¹⁰⁴

Bis zu dem Massaker im Minsker Ghetto im August 1942 blieb die Vorgehensweise für die ersten acht Transporte gleich, während ab diesem Zeitpunkt die weiteren Sonderzüge auf einem stillgelegten Eisenbahngleis bis zu den Gruben, wo die Ermordungen stattfanden, und dem Gut in Maly Trostinec fuhren. Die Abfolge der Deportation, Entladung, Plünderung, Auswahl von Zwangsarbeitern und Ermordung lag von nun an noch enger beieinander. In erster Linie versuchten die Waffen-SS sowie die Schutzpolizei dadurch erwartete Unruhen zu vermeiden und Kraftstoff für die Lastwägen einzusparen.

Die Zwangsarbeiter, welche in Minsk aus den einzelnen Transporten für die Zwangsarbeit selektiert wurden, arbeiteten zumeist in der Landwirtschaft auf dem Gut der SS in Maly Trostinec oder wurden an anderen Plätzen eingesetzt. Dennoch fielen diese Arbeiter später

¹⁰³ Gottwald, Schulle, „Judendeportationen“. S. 230.

¹⁰⁴ Ebd. S. 235f.

den Ermordungen der Schutzpolizei oder den Angehörigen der Waffen-SS zum Opfer. Die meisten von ihnen kamen aufgrund der Erschießungen der überlebenden Handwerker auf der Dienststelle des Kommandeurs der Sicherheitspolizei und des Sicherheitsdienstes in Minsk um Zuge der Räumung der Stadt 1944 um, weniger viele wurden bei der Auflösung des Ghettos im Herbst 1942 ermordet.¹⁰⁵

¹⁰⁵ Ebd. S. 236f.

5. Militärtransporte und Deportationszüge – ein logistisches Dilemma

Sowohl die Kriegsbemühungen der Wehrmacht als auch der Aufwand durch die nationalsozialistisch bedingten Deportationen erwiesen sich als schwer zu bewerkstellende Aufgabe für die Deutsche Reichsbahn, was auch einige logistische Probleme mit sich brachte. In diesem Kapitel wird daher der Forschungsfrage nachgegangen, ob denn die Deportationen zu den Arbeits-, Konzentrations- und Vernichtungslagern im Falle von logistischen Schwierigkeiten verglichen mit den Militärtransporten durch die Eisenbahn nachrangig behandelt wurden.

Christian Gerlach zufolge lautet eine weit verbreitete Meinung, dass die Nationalsozialisten die Durchsetzung ihrer Ideologie und der damit verbundenen Massenermordung der Juden als erstrangig ansahen und die Kriegsbemühungen daher nur sekundär behandelt wurden. Dadurch wurden wichtige Ressourcen dem Holocaust zugeteilt, welche daraufhin der Wehrmacht bei ihren militärischen Operationen fehlten.¹⁰⁶ Als Grund dafür wird häufig die Überschätzung der Kapazität der Eisenbahnen genannt. Auch Heinrich Himmler und Adolf Eichmann stuften die Leistungsfähigkeit der Deutschen Reichsbahn als unbegrenzt ein, weshalb sie sich kaum Gedanken über mögliche Schwierigkeiten bei der Logistik machten. Alfred Gottwaldt zufolge konzentrierten sich die beiden in erster Linie auf die „Vernichtungskapazität“.¹⁰⁷

Doch gerade im Transportwesen der Deutschen Reichsbahn kam es zu wiederholten Schwierigkeiten und Engpässen, weshalb die nachfolgenden Beispiele aufzeigen sollen, dass die Kapazitäten der Eisenbahn nur begrenzt waren. Außerdem soll dargestellt werden, wie es dazu kam, dass sich die Frage der Priorisierung von Deportationen oder Militärtransporte überhaupt stellte.

¹⁰⁶ Gerlach, Mord an den europäischen Juden. S. 275.

¹⁰⁷ Alfred Gottwaldt, Die „Logistik des Holocaust“ als mörderische Aufgabe der Deutschen Reichsbahn im europäischen Raum. – In: Ralf Roth, Karl Schlögel (Hrsg.), Neue Wege in ein neues Europa: Geschichte und Verkehr im 20. Jahrhundert (Frankfurt am Main, 2009) S. 261-280, hier S. 275.

5.1. Ursachen der Transportkomplikationen

Als oft erwähnter Grund für die logistischen Probleme der Deutschen Reichsbahn wird der drastisch erhöhte Bedarf von Transporten auf einem zwar leistungsfähigen, jedoch beschränkten Schienennetz genannt. Häufig erschwerten die Deportationszüge, welche die Juden sowohl aus Mitteleuropa nach Osten als auch innerhalb Polens transportierten, die Durchreise der Militärtransporte. Besonders machte sich dies im Jahre 1942 bemerkbar, als die Deportationen der Juden ihre Höchstleistung erreichte und die Lage an den Grenzen der Sowjetunion sich verschärfte. Obwohl im März 1942 die Verhältnisse des Eisenbahnverkehrs im Generalgouvernement als äußerst bedenklich galten, wurden dennoch weitere Deportationszüge aus dem Westen Europas durch dieses Verwaltungsgebiet geführt. Anfang Dezember desselben Jahres war das Schienennetz so derartig überlastet, dass die Eisenbahnen nur mehr militärisch relevante Transporte durchließen und alle anderen Transporte mit niedrigerer Priorität ab dem 15. Dezember untersagt wurden.¹⁰⁸

Ein Polizeibericht beispielsweise beschrieb ausführlich einen Transport von 2.404 Juden aus Skopje nach Treblinka, welcher am 29. März 1943 um 12:30 Uhr nach viereinhalbstündiger Verladung von jüdischen Personen, welche bereits ab 06:00 Uhr stattfand, abfuhr. Der Zug fuhr durch albanisches Gebiet und erreichte am 5. April 1943 um 07:00 Uhr sein Ziel, wo noch am selben Tag zwischen 09:00 und 11:00 Uhr entladen wurde. Yaron Pasher merkt hier an, dass grundsätzlich nichts außergewöhnliches an diesem Transport zu erkennen ist. Er fügt jedoch hinzu, dass ein solcher Zug von Südeuropa nach Treblinka, welcher für seine Reise acht Tage benötigte, in demselben Zeitraum zwei Fahrten mit Nachschub für die Streitkräfte an der Ostfront zurücklegen können oder zumindest in das Altreich zurückreisen können. Auf dem Weg nach Treblinka befand sich außerdem eine Route, welche aufgrund dieses Transports nicht intensiver für den militärischen Verkehr genutzt werden konnte. Kürzere Reisen wirkten sich ebenso auf die gesonderten Bedarf der Streitkräfte an der Front aus. Als Beispiel hierfür nennt Pasher das Arbeitslager Starachowice, welches sich im niederschlesischen Teil Polens befand und nur 225 Kilometer von Auschwitz entfernt lag. Dennoch benötigte die Deportation der Juden 36 Stunden, um dorthin zu gelangen, weshalb die Hin- und Rückfahrt diese Route für drei Tage lang besetzte, obwohl die Fahrt in eine

¹⁰⁸ Gerlach, Mord an den europäischen Juden. S. 277.

Richtung nur maximal vier Stunden gedauert haben soll.¹⁰⁹ Kurt Pätzold und Erika Schwarz führen in ihrem Werk „Auschwitz war für mich nur ein Bahnhof“ mehrere Interviews von Überlebenden an, von denen einige berichteten, dass die Deportationszüge zwischendurch häufig stehen blieben und damit längere Wartezeiten verbunden waren, was ebenfalls Gründe für solche langen Fahrten waren.¹¹⁰

Zu den zuvor genannten logistischen Einschränkungen kamen noch weitere, erschwerende Faktoren hinzu, wie die in den Kriegsjahren vermehrt auftretenden Krisen verdeutlichen. Durch das Vordringen der Wehrmacht in die Regionen der Sowjetunion wurden die Nachschub- und Transportwege immer länger, zudem kam der erhärtete Widerstand der Roten Armee, welcher den Verschleiß an Kriegsmaterial und Munition stark anwachsen ließ. Die notwendige Aufstockung von Nachschub- und Ersatztransporten traf laut Kurt Pätzold eine besonders empfindliche Stelle der vorhergegangenen Aufrüstungsmaßnahmen des Deutschen Reiches, welche schon in der Vorkriegszeit zu sehen war. Diese war jedoch bisher nicht ausschlaggebend, da die bisherigen Feldzüge bis zum Frühjahr einerseits nur von kurzer Dauer waren, andererseits eine vergleichsweise kurze Entfernung vom Reich selbst aufweisen konnten, weshalb das Transportwesen bislang nicht an ihre äußersten Grenzen stieß.

Zwar konnten wie bereits erwähnt aus den bisher besetzten Ländern weitere Lokomotiven und Waggons entwendet werden und das Eisenbahnnetz in das Eigene integriert werden, jedoch kamen noch andere Einflüsse zum militärischen Transportwesen hinzu. Vor allem die extremen winterlichen Verhältnisse in Osteuropa machte der Wehrmacht selbst und dem Transportwesen zu schaffen.¹¹¹ Der regnerische Herbst verwandelte die unbefestigten Straßen in unbefahrbare, verschlammte Wege, auf denen Fahrzeuge und andere Transportmittel stecken blieben. Dadurch wurde die Beweglichkeit der Truppen sowie deren Nachschub erheblich erschwert, da sich nur mehr die Infanterie und die Eisenbahn konstant vorwärts bewegen konnten. Im Oktober 1941 sanken die Temperaturen in den östlichen Regionen auf minus zwanzig Grad, was den Straßenverkehr gänzlich zusammenbrechen ließ

¹⁰⁹ Yaron Pasher, Holocaust versus Wehrmacht. How Hitler's „Final Solution“ Undermined the German War Effort (Lawrence, 2014) S. 192f.

¹¹⁰ Kurt Pätzold, Erika Schwarz, „Auschwitz war für mich nur ein Bahnhof“. Franz Novak – der Transportoffizier Adolf Eichmanns (Reihe „Dokumente, Texte, Materialien“, veröffentlicht vom Zentrum für Antisemitismusforschung der Technischen Universität Berlin, Band 13, Berlin 1994) S. 175-229.

¹¹¹ Kurt Pätzold, Räder müssen rollen für den Sieg. – In: Kurt Pätzold (Hrsg.), Schlagwörter und Schlachtrufe : aus zwei Jahrhunderten deutscher Geschichte: 1 (Leipzig 2002) S. 294-296, hier S. 294f.

und auch die Eisenbahn an ihre Grenzen brachte. Neben den erhöhten Transportaufkommen kamen nun eingefrorene Wasser-, Luft- und Ölleitungen und geplatzte Armaturen hinzu, welche die Lokomotiven betriebsunfähig machten. Gerhard Artl und Hubert Zenz führen hier das Beispiel des Betriebswerks Minsk an, welche von hundert Lokomotiven nur mehr zehn wieder in Betrieb bringen konnten.¹¹² Die frostigen Temperaturen und der viele Schnee wurden besonders oft im Zusammenhang mit der Transportkrise erwähnt, wie auch im Beitrag zur Geschichte der Reichsbahndirektion Wien vom 12. März 1942. Dieser berichtete über den Reisezugfahrplan in den Monaten Jänner und Februar 1942, wo es zu äußerst schwierigen Bedingungen für die Eisenbahn kam:

„Der diesmalige Berichtsabschnitt steht ganz im Zeichen der schwierigen Betriebsabwicklung infolge der Witterungsumbilden. Das zu Weihnachten einsetzende hochwinterliche Wetter dauerte über den ganzen Monat Jänner und Feber mit unverminderter Härte an. Zu den anfänglichen reichen Schneefällen gesellte sich eine lang andauernde Frostperiode, die mit Durchschnittstemperaturen von -15° (stellenweise sogar bis zu -32°) die Betriebslage schwer beeinträchtigte.

Als man Mitte Feber endlich hoffen durfte, das Aergste überstanden zu haben, setzten im Osten und Süden unseres Bezirks gewaltige Schneestürme ein, die einige unserer Strecken lahm legten. Die Höchststand der durch Schneeverwehungen gesperrter Strecken betrug am 24./25. Feber 19, darunter sogar Teile von 4 Hauptstrecken. Die Verkehrseinstellungen vergrößerten selbstverständlich die Frachtenstauungen, sodass zu radikalen Mitteln gegriffen [sic!] werden musste, wenn man dieser bedrohlichen Lage Herr werden wollte.“

Aufgrund dieser Wetterbedingungen musste die Deutsche Reichsbahn Maßnahmen ergreifen, um den ohnehin schon schweren Kampf gegen die Sowjetunion nicht noch mehr zu belasten:

„Nebst Einschränkungen im ohnehin stark gedrosselten Reisezugverkehr zu Gunsten des wichtigen Güterzugverkehrs und der durchzuführenden Militärtransporte mussten auch noch Beförderungssperren im Güterverkehr

¹¹² Artl, Zenz, Militär und Eisenbahn. S. 1062.

eingeführt werden, letztere in einen derartigen Ausmasse, wie wir sie in unserem Bezirk noch nie vorgesehen haben.“

In Bezug auf die erwähnten Einschränkungen des „ohnehin stark gedrosselten“ Reisezugverkehrs werden alle ergriffenen Maßnahmen genauer erläutert, wobei folgender Punkt für die Beantwortung der Forschungsfrage hervorgehoben wird:

„C. Sonderreiseverkehr

Durch die ausserordentlich ungünstigen Betriebsverhältnisse war der Sonderzugverkehr stark eingeschränkt. Die beabsichtigte Führung von Kinderzügen und Sonderzügen für Judenaussiedlungen wurde auf unbestimmte Zeit verschoben“¹¹³

Die Probleme im Bahnbetrieb in dieser Region versuchte der Reichsverkehrsminister Julius Dorpmüller durch den Einsatz der Reserven der Reichsbahn auszugleichen, wodurch jedoch im Reichsgebiet selbst neue Probleme entstanden. Gegenüber dem Rüstungsminister Albert Speer erklärte er am 21. Mai 1942 die Situation zur Transportkrise im Deutschen Reich und fügte hinzu, dass er die Verantwortung für die Aufrechterhaltung der erforderlichsten Transporte nicht mehr übernehmen könnte, da der Mangel an Lokomotiven und Waggons zu groß sei, weshalb zwischen dem 23. und 25. Mai 1942 umfangreiche Gespräche zwischen Speer und Hitler stattfanden. Hitler selbst war über die von Dorpmüller abgegebene Erklärung empört, und stimmte dem Vorschlag von Seiten Speer zu, den bisherigen Staatssekretär Wilhelm Kleinmann aus dem Dienst zu entlassen und durch Albert Ganzenmüller zu ersetzen. Zudem wurde eine Sonderaktion zur Reparatur von Lokomotiven und Waggons initiiert, um die weiteren Programme des Deutschen Reiches aufgrund der Verkehrslage nicht zu gefährden. Diese Aktion ließ auch das spartenübergreifende Arbeiten von Fachkräften aus der Rüstungsindustrie aller drei Wehrmachtsteile zu, die nun auch zeitweise in der Ausbesserungsfabrik arbeiten konnten.¹¹⁴

¹¹³ Beitrag zur Geschichte der RBD Wien vom 12. März 1942. – abgedruckt in: Hilberg, Sonderzüge. S. 139-141.

¹¹⁴ Alfred Gottwaldt, Dorpmüllers Reichsbahn: die Ära des Reichsverkehrsministers Julius Dorpmüller 1920-1945 (Freiburg 2009) S. 192.

Alfred Gottwaldt zitiert hierbei Speer selbst, welcher die Worte Adolf Hitlers bei einer Besprechung der Transportkrise im Führerhauptquartier folgendermaßen protokollierte:

Das Transportproblem ist ein entscheidendes; es muß gelöst werden. Ich habe in meinem ganzen Leben, am stärksten aber im vergangenen Winter, vor entscheidenden Fragen gestanden, die eine Lösung finden mußten. Immer wurde mir vor sogenannten Fachleuten und [...] Könnern erklärt: das ist unmöglich, das geht nicht. Damit kann ich mich nicht abfinden. Es gibt Probleme, die unbedingt gelöst werden müssen. Wo richtige Führer vorhanden sind, sind sie immer gelöst worden [...] Bei der Eisenbahn soll es an Eisenbahnanlagen fehlen. Das ist unsinnig. Die vorhandenen Anlagen reichen vollständig aus. An rollendem Material mag es wohl fehlen, das gebe ich zu, aber auch hier müssen Mittel und Wege gefunden werden, um alle Schwierigkeiten zu beseitigen [...].

Ein Exempel war laut dem Protokoll die Verkürzung der Umlaufzeiten, da beim Be- und Entladen das höchste Einsparungspotenzial festgestellt wurde und eigene Entladeorganisationen dafür eingesetzt werden müssen. Weiters sollten alle unsinnigen Transporte vermieden werden, da laut Hitler kein Bier von München nach Berlin oder Gemüse aus der Steiermark nach Hamburg transportiert werden musste. Aber nicht nur Gütertransporte im Deutschen Reich, sondern auch andere Transporte in den besetzten Gebieten sind sinnvoll einzusetzen und hier primär und ohne Rücksicht das deutsche Interesse vorgegangen werden muss, wie weiters im Protokoll angeführt wird. Ein weiterer wichtiger Punkt war die zahlmäßige Erhöhung des rollenden Materials, weshalb auch Lokomotiven oder Waggons, die nur mehr eine geringe Lebensdauer aufwiesen, trotzdem eingesetzt werden sollten. Die Bedeutung der Eisenbahn wird durch Adolf Hitler nochmals verdeutlicht:

Im Übrigen werden Minister Speer und Feldmarschall Milch in der ganzen Frage ihnen tatkräftig zur Seite stehen und dafür sorgen, daß [sic!] die von mir gestellten Forderungen in weitestgehendem Umfange und in schnellster Zeit erfüllt werden. Wegen der Transportfrage darf der Krieg nicht verloren gehen, sie ist also zu lösen.¹¹⁵

¹¹⁵ Albert Speer, Erinnerungen (Berlin 1969) S. 236. – zit. nach: Gottwaldt, Dorpmüllers Reichsbahn. S. 192.

Ein enormer Fahrplan musste ab Juni 1942 für die Offensive an der Ostfront, welche am 28. Juni eingeleitet wurde und bis zu den Niederlagen im Kaukasus und in Stalingrad führte, bewältigt werden. Hierfür wurden ungemein hohe Kapazitäten an Transportmittel benötigt, weshalb die Propaganda-Aktion „Räder müssen rollen für den Sieg“ initiiert wurde, welche den Verzicht und die Anstrengung für die erfolgreiche Kriegsführung zugleich anpries. Aufgetragen wurde der Schriftzug groß und gut sichtbar auf Bahnhöfen, auf Bauten des Verkehrswesens sowie auf Lokomotiven und Waggons der Eisenbahn und mittels Funk und Zeitungen die Propaganda weiter verbreitet. Diese Parole sollte insbesondere die Einschränkung von privaten Bahnreisen bezwecken und dadurch auch den unter Kritik stehenden und unzuverlässigen Berufsverkehr stabilisieren. Dieser wurde nämlich von den Fabrikarbeitern kritisiert, welche nach den in Kriegszeiten langen und schweren Arbeitstagen auch die Verspätungen der Züge ertragen mussten. Einige Werke, welche vor allem Zwangsarbeiter für die Produktion einsetzten, mussten in dieser Zeit überwiegend Lokomotiven und Waggons anfertigen lassen, was auch bei den Arbeitskräften für Probleme sorgte. Der Generalbevollmächtigte für den Arbeitseinsatz Fritz Sauckel sprach auch bei der Organisation der Arbeitskräfte vom „Engpass der Engpässe“. Nach der Kapitulation war der Leitsatz „Räder müssen rollen für den Sieg“ allerdings noch länger auf den Gebäuden des Verkehrswesens zu lesen, während andere Durchhalteparolen besonders schnell verschwanden, da dieser laut Pätzold von da an als Verhöhnung der Deutschen galt, da das Schienennetz nach Kriegsende hochgradig zerstört war.¹¹⁶

5.2. Die Prioritäten im nationalsozialistischen Eisenbahnsystem

Die zuvor genannten Beispiele ließen schon erkennen, wo die Prioritäten der Nationalsozialisten im Bereich der Eisenbahn lagen. Diese Interessenskonflikte beim Transport waren laut Christian Gerlach nur begrenzt, und in diesen Fällen erwirkten die militärischen Erfordernisse Verschiebungen oder gänzliche Stopps der Deportationszüge.¹¹⁷ Auch David Cesarani ist derselben Meinung, dass die Errichtung von Vernichtungslagern und die Durchführung von Deportationen nie die höchste Priorität besaßen. Dieser europaweite Völkermord, welcher in etwa genauso planlos verlief wie die vorangegangene antijüdische

¹¹⁶ Pätzold, Räder müssen rollen. S. 295-297.

¹¹⁷ Gerlach, Mord an den europäischen Juden. S. 275.

Politik, galt zwar als kostengünstiger Entschluss, der zudem keines großen technischen Aufwandes bedurfte, der militärische Bedarf hatte allerdings immer Vorrang.¹¹⁸

Heinrich Himmler und Adolf Eichmann beschäftigten sich laut Alfred Gottwaldt mehr mit der Frage, wo noch „Aufnahmemöglichkeiten“ für Juden wären, als mit den Schwierigkeiten, mit welchen die Deutsche Reichsbahn durch den Hochbetrieb fertig werden musste. Die Deportationszüge wurden lediglich um wenige Wochen verschoben und nie vollständig ausgesetzt, wenn die angeordneten Transporte aufgrund der anhaltenden logistischen Probleme kurzfristig nicht ausführbar waren. Weiters musste Heinrich Himmler beispielsweise zu Weihnachten 1941 und 1942 auf die Durchführung seiner angeordneten Deportationen verzichten, da diese aufgrund ihrer zu der Zeit begrenzten Kapazität nicht zu bewerkstelligen waren. Propagandaminister Joseph Goebbels ordnete hier nämlich Wehrmachturlaubertransporte an, welche stets Vorrang gegenüber den Judentransporten hatten.¹¹⁹

Auch Raul Hilberg merkte an, dass die Züge der Streitkräfte immer Vorfahrt hatten, weshalb sich die Deportation von jüdischen Personen immer öfter verschob. Die Deutsche Reichsbahn war befugt, im Ernstfall den Zivilverkehr einzuschränken oder komplett einzustellen. Die Sperre einer einzelnen Strecke oder einer ganzen Region konnte eine Woche oder gar einen gesamten Monat betragen. Als Beispiel für eine solche Sperre führte er Berichte des Dezernats 33 der Reichsbahndirektion Wien an, welche im Frühjahr 1941 und zu Beginn des Jahres 1942 aufgrund der großen Militärtransporte und der erschwerten Bedingungen der Eisenbahn die „Sonderzüge für Judenaussiedlungen“ einstellten beziehungsweise auf einen späteren Zeitpunkt verschoben.¹²⁰ Hilberg führte außerdem noch ein weiteres Beispiel einer Unterbrechung an, hebt aber hier die bloße Verschiebung der Transporte vor:

„Wir wissen noch von einer anderen Unterbrechung. Vom 15. Dezember 1942 bis zum 15. Januar 1943 stoppte eine allgemeine Betriebseinstellung alle Judendeportationen im Generalgouvernement und anderswo (Belgien). Bis zum 20. Januar jedoch arbeitete die Maschinerie wieder auf Hochtouren. Die Generalbetriebsleitung Ost hat ihre Pläne niemals endgültig eingestellt!“

¹¹⁸ Cesarani, „Endlösung“. S. 944-945.

¹¹⁹ Gottwaldt, „Logistik des Holocaust“. S. 275.

¹²⁰ Hilberg, Sonderzüge. S. 81f.

Als weiteres Problem in diesem Zusammenhang werden die Stauungen genannt, da sich die Abfahrt einer großen Anzahl an Zügen aus den unterschiedlichsten Gründen verzögerte und diese in den Stationen warten mussten oder die Strecke zum Zielbahnhof blockiert war und deshalb eine Umleitung gefunden werden musste. Hilberg hinterfragt an dieser Stelle, wie die Fortsetzung der Deportationen in dieser Lage denn möglich war, weshalb er ein weiteres Beispiel anführt. Durch die Besetzung Ungarns im Frühjahr 1944 bahnte sich eine erneute Vernichtungswelle an, worauf im Sommer dieses Jahres eine halbe Million jüdische Personen nach Auschwitz deportiert wurden. Hier liefert Hilberg sogleich die Antwort auf seine vorangegangene Frage, da die Transportzüge aus Ungarn und der Slowakei fahren konnten, nachdem die Wehrmacht bei der Planung der Deportationen miteinbezogen wurde:

„Die Wehrmacht war ‚Kunde‘ und nicht Verwaltungsmitglied der Eisenbahn, aber sie beeinflusste bis zu einem gewissen Grad die Reichsbahntscheidungen bei der Zuteilung des Laderaumes an die diversen Verbraucher. Aus der Tatsache, daß die Beamten der Gruppe L sich mit jüdischen Deportationen beschäftigten, haben wir schon die enge Verbindung von Militärtransporten und diesen Sonderzügen ersehen können. Die Wehrmacht stand immer im Hintergrund, wenn die Forderungen der SS gebilligt wurden und erst im Jahre 1944 wurde aus dem passiven ein aktives Dabeisein.“¹²¹

Alfred Gottwaldt und Diana Schulle erwähnen in ihrem Werk „Die ‚Judendeportationen‘ aus dem Deutschen Reich 1941-1945“ mithilfe Unterlagen der Deutschen Reichsbahn einige Beispiele von Verschiebungen einer oder mehrerer Transportzüge, wie etwa die Vielzahl an Deportationszügen, sollten am 1. November 1941 nach Minsk abfahren welche, der Beginn dieser Transportaktion sich allerdings kurz davor um mehr als eine Woche verschob. Als Beispiel nannten sie den dritten dieser Sonderzüge, dessen Abfahrt aus Frankfurt am Main nach Minsk vom 3. November 1941 auf den 12. November 1941 verlegt wurde. Auf einer Fahrplanbesprechung, welche vermutlich Ende Oktober 1941 stattgefunden hatte, wurde festgelegt, dass zwischen dem 10. November und 16. Dezember 1941 insgesamt 18 Deportationszüge und zwischen dem 10. und 20. Januar 1942 weitere sieben nach Minsk fahren sollten.

¹²¹ Ebd. S. 86f.

Nach den Problemen zu Beginn dieser Aktion wurde diese schließlich in der letzten Woche des Novembers 1941 gänzlich abgebrochen, obwohl von den insgesamt 25 Transportzügen nur sieben tatsächlich nach Minsk gefahren sind. Als Grund für diese Entwicklung gelten die katastrophalen Bedingungen für die Eisenbahn, die während der verlorengegangenen Schlacht um Moskau herrschten, weshalb die vorläufige Einstellung der Deportationszüge nach Minsk bereits nach der dritten Woche eintrat. Weitere Transporte wie einer aus Prag oder aus Köln fielen wie alle anderen geplanten Deportationen, welche im Jänner 1942 eingeplant waren, aus. Obwohl die Sperre für zivile Sonderzüge aufgrund der Wehrmachturlaubertransporte am 10. Jänner 1942 wieder aufgehoben wurde, fanden diese Jänner-Transporte nach Minsk nicht mehr statt. Dadurch kamen mehr Juden als geplant nach Riga, nämlich über 30.000 Personen, ehe im Mai 1942 wieder Deportationszüge nach Minsk wegen der in der Nähe liegenden Mordstätte Maly Tronstinec geführt wurden.¹²²

Alexander Prenninger erwähnt in seinem Artikel ein Interview mit Jakob Maestro, welcher im März 1943 von Saloniki nach Auschwitz deportiert wurde. Dieser schilderte ebenfalls die schon genannten Wartezeiten, welche aufgrund der Wehrmachttransporte entstanden:

„Es hat eine Woche gedauert bis nach Auschwitz zu gelangen, weil der Zug nicht die ganze Zeit gefahren ist. Wir fahren nur, wenn die Gleise frei waren. Das heißt, dass die Züge für den Kriegsbedarf, die waren in... hatten Vorrang. So war's, bis wir nach Auschwitz gekommen sind.“¹²³

¹²² Gottwaldt, Schulle, „Judendeportationen“. S. 89.

¹²³ AMM, MSDP, OH/ZP1/299, Interview mit Jakob Maestro, Interviewerin: Keren Harazi, Bat Yam 17.6.2002. – zit. nach: Prenninger, Deportationen der Juden Europas.

6. Conclusio

Der Deutschen Reichsbahn wurde trotz des verstärkten Einsatzes von motorisierten Fahrzeugen, die nicht an Schienen gebunden sind, eine besonders große Bedeutung zugeschrieben, da sie aufgrund ihrer Kapazität und Leistungsfähigkeit als unverzichtbar galt. Besonders in den kalten Gebieten des Ostens, wo andere Einsatzfahrzeuge versagten, war die Eisenbahn eines der letzten funktionierenden Transportmittel. Die bekanntlich hohe Kapazität, welche erlaubt, Massen an Materialien und eine Vielzahl an Personen über weite Strecken zu führen, machten sich die Nationalsozialisten für ihre ideologischen Vorstellungen zu Nutze. Etappenweise und über mehrere deutsche antijüdische Maßnahmen entstand die Idee des Massenmordes an Millionen von Menschen, welche mittels der Eisenbahn zu den Arbeits-, Konzentrations- und Vernichtungslagern gelangten. Die Deportationszüge mussten allerdings im Falle von logistischen Schwierigkeiten den Transporten der Wehrmacht den Vorrang lassen.

Doch trotz Sperren für den zivilen Personenverkehr und den Sondertransporten wurden dennoch Züge mit jüdischen Personen in den Osten Europas geführt. Die Prioritätenverteilung war klar auf Seiten der Militärtransporte, doch Verantwortliche der SS verhandelten dennoch mit Mitarbeitern der Deutschen Reichsbahn, um weitere Transportmittel zu erhalten. Heinrich Himmler beispielsweise versuchte am 23. Jänner 1943 über einen Schriftwechsel mit dem Staatssekretär Albert Ganzenmüller eine Genehmigung von weiteren Deportationszügen zu erreichen. Dazu erklärte er folgende Situation:

„Die zwei Sabotagefälle, die ich Ihnen nannte, sind die ersten, die wir auf diese Art nachweisen können. Die Anzeichen verdichten sich jedoch, daß neben den eigentlichen Banden eine besondere Sabotage-Organisation für die Bahn da ist. Ich darf sie bitte, diese von mir mit vollen Bewußtsein Ihnen übermittelten Angaben nicht auf die leichte Schulter zu nehmen.“

Diese für ihn prekäre Lage erscheint im ersten Augenblick in Bezug auf die Deportationszüge nicht relevant, allerdings nutzt Himmler diese Situation als Vorwand, um an vermehrte Transportmöglichkeiten zu gelangen:

„Nun komme ich noch mit einer wichtigen Frage: Eine Voraussetzung für die Befriedigung des Generalgouvernements, von Bialystek und von den russischen

Gebieten ist der Abtransport der ganzen Bandenhelfer und Bandenverdächtigen. Dem gehört auch in erster Linie der Abtransport der Juden. Ebenso gehört der Abtransport der Juden aus dem Westen dazu, da wir sonst in diesen Gebieten ebenfalls mit einer Erhöhung der Anschläge zu rechnen haben.

Hier brauche ich Ihre Hilfe und Ihre Unterstützung. Ich muß, wenn ich die Dinge rasch erledigen will, mehr Transportzüge bekommen. Ich weiß sehr wohl, wie angespannt die Lage für die Bahn ist und welche Forderungen an Sie immer gestellt werden. Trotzdem muß ich an Sie die Bitte richten: Helfen Sie mir und verschaffen Sie mir mehr Züge.“¹²⁴

Ein weiteres Beispiel solcher „Verhandlungen“ um weitere Deportationszüge erwähnt Heiner Lichtenstein. Er schildert, dass viele der damaligen hochrangigen Mitarbeiter der Deutschen Reichsbahn meistens behaupteten, nichts von den Massendeportationen gewusst zu haben. Allerdings fügt Lichtenstein noch hinzu, dass die Beamten der Reichsbahn und auch der Generaldirektion der Ostbahn bei ihren Besprechungen vielleicht nicht vom Leid der deportierten Personen gesprochen haben, jedoch alle von ihnen wussten, für welche Zwecke diese Sonderzüge gebraucht wurden. Auch Adolf Gerteis, Präsident der Generaldirektion der Ostbahn, musste davon gewusst haben. Wie bereits erwähnt begann am 10. Juni 1942 eine große Offensive, weshalb für einen halben Monat jeder nicht militärische Zugverkehr untersagt wurde. Friedrich Krüger, der SS-Obergruppenführer und Höhere SS- und Polizeiführer im Generalgouvernement, wollte den zuvor genannten Gerteis trotzdem zu Ausnahmeregelungen für die Deportationen überreden. Gerteis versicherte ihm daraufhin, „hier und da ein paar Züge für Juden durchzulassen“.¹²⁵ Auch wenn die Beförderungen der Wehrmacht den Vorzug erhielten, konnten Verantwortliche der SS dennoch Züge für die Massentransporte organisieren.

Doch wie sehr haben sich Militärtransporte und Deportationen in ihrem Gesamtwirken tatsächlich gegenseitig beeinflusst? Christian Gerlach vertritt hier die Meinung, dass die Deportationen, auch wenn diese stellenweise logistische Probleme bewirkten, die Militärtransporte nur selten behinderten. Er bezieht sich hier auf die Zahl der Deportationszüge, welche im Vergleich zur Gesamtzahl aller Züge nur sehr gering war. Im

¹²⁴ Schreiben Reichsführer-SS an Staatssekretär Dr.-Ing. Ganzenmüller vom 23. Januar 1943. – abgedruckt in: Hilberg, Sonderzüge. S. 213f.

¹²⁵ Lichtenstein, Mit der Reichsbahn in den Tod. S. 139.

April 1942 wurden jüdische Personen in 37 Zügen aus dem Deutschen Reich transportiert, die nach den Berechnungen Gerlachs kaum ins Gewicht fielen, da sie nur 1,05% aller Sonderzüge in jenem Monat ausmachten. Im Jahr 1942 fuhren insgesamt 750.000 Züge, weshalb die zuvor genannten Deportationszüge nur 0,005% dieser Bemühungen verkörpern. Insgesamt wurden etwa 2.000 Züge während des gesamten Zeitraums der Judenvernichtung für die Deportationen eingesetzt, während diesen 20.000 Züge für den täglichen Gebrauch in den vom Deutschen Reich besetzten Gebieten gegenüber standen. Die Zahl dieser Züge war also laut Gerlach einfach zu gering, um der deutschen Kriegswirtschaft dauerhaft zu schaden.¹²⁶

Anderer Meinung ist hingegen Yaron Pasher, welcher sehr wohl eine Einschränkung der Wehrmacht durch die Deportationszüge sieht. Die Deutsche Reichsbahn stellte der SS zum Beispiel allein im April 1943 etwa 43 Sonderzüge zur Verfügung, welche unter anderem aus dem Deutschen Reich, Belgien und den Niederlanden abfuhren. Weitere dieser Züge transportierten auch während der Großaktion Juden aus Warschau nach Treblinka, das Ziel aller Transporte war aber das Generalgouvernement, weshalb Pasher hier die Schwächung der militärischen Logistik sieht. Würden diese Züge Panzer und andere militärische Fahrzeuge transportieren, so Pasher, dann hätten im April zusätzliche 516 Panzer nach Kursk geschickt werden können, um den deutschen Angriff zu unterstützen. Dies machte außerdem dieselbe Menge an Panzern aus, welche in den Werken in Essen und Magdeburg trotz alliierter Luftangriffe pro Monat produziert werden konnten. Weiters erwähnt Pasher, dass anstatt der Deportationen, welche etwa 1.000 Juden zu den Lagern brachten, militärische Transporte mit jeweils 750 Soldaten durchgeführt werden konnten und damit die Front verstärkt werden konnte.

Als weiteres Beispiel nennt er hier Deportationstransporte aus Griechenland, welche im März und April 1943 etwa 46.000 jüdische Personen aus Saloniki nach Auschwitz transportierten. Obwohl sich die Route aufgrund ihrer extremen Länge bereits im Frühjahr 1941 bei der Besetzung Griechenlands als logistisch schwierig erwies, wurden dennoch griechische Juden aus Saloniki, Athen oder sogar Rhodos im Juli 1944 nach Auschwitz transportiert. Zwischen März und Juli 1943 fuhren außerdem 19 weitere Deportationszüge mit 32.000 Juden aus den Niederlanden nach Sobibor. Obwohl die deutsche Wehrmacht in

¹²⁶ Gerlach, Mord an den europäischen Juden. S. 275.

den kritischen Monaten zwischen März und Juli 1943 vor der Entscheidungsschlacht in Kursk stand und eigentlich Züge für die notwendigen militärischen Planungen für den Start des Unternehmens Zitadelle benötigen konnte, wurden dennoch 65 Züge für die Deportationen von jüdischen Personen aus dem Süden Europas eingesetzt. So wurden Juden den langen Weg in das Generalgouvernement transportiert anstatt die deutschen Streitkräfte an der sowjetischen Front mit Waffen und anderem Kriegsmaterial zu beliefern, und verzögerte dadurch einen früheren Start des Angriffes auf die Stadt Kursk. Da dieses Unternehmen erst im Juli 1943 startete, konnten sich die sowjetischen Truppen neu formieren und sich dadurch auf den Angriff vorbereiten.¹²⁷

Christian Gerlach widerspricht allerdings dieser These von Yaron Pasher, da er meint, dass etwaige Transporte in Richtung Griechenland schwierig zu organisieren waren, Transporte in die andere Richtung jedoch kaum durch andere wirtschaftliche oder militärische Notwendigkeiten Einschränkungen hinnehmen mussten. Für dieses Beispiel nennt er die bis Ende August 1944 andauernden Deportationen aus Griechenland sowie die aus Ungarn im Jahre 1944. Engpässe bei den Transporten mussten in Griechenland meist bei den Nachschubzügen hingenommen werden, wohingegen diese Züge bei der Fahrt zurück in das Reich leer blieben und laut Gerlach theoretisch für die Deportationen von jüdischen Personen verwenden hätte können. Die These, dass die Transporte aus Griechenland die Wehrmacht einschränkte, werde oft *„fälschlich angeführt, um zu beweisen, dass die Ermordung von Juden Vorrang vor ökonomischen Erwägungen hatte“*.¹²⁸ Doch alle griechischen Transporte wurden laut Yaron Pasher selbst zu kritischen Zeitpunkten immer pünktlich ausgeführt, wie auch im Jahre 1944, als die Evakuierung Griechenlands stattfand und dabei der Bedarf an Eisenbahntransporten exorbitant hoch war.¹²⁹ Diese beiden auseinandergelassenen Meinungen erlauben somit keine klare Antwort, ob die Deportationen auch die Kriegsbemühungen des Deutschen Reiches beeinflussten.

Doch wie kam es trotz der Vorbereitung auf den Krieg überhaupt zu den Kapazitätsproblemen, welche einen einfacheren Ablauf bei den Transporten durch Deutsche Reichsbahn verhinderten? Der entscheidende Grund war, dass der Krieg weit länger dauerte als ursprünglich von Hitler angenommen hatte. Beamte der Deutschen Reichsbahn kamen zu

¹²⁷ Pasher, Holocaust versus Wehrmacht. S. 192.

¹²⁸ Gerlach, Mord an den europäischen Juden. S. 277.

¹²⁹ Pasher, Holocaust versus Wehrmacht. S. 194f.

der Zeit sowie viele Historiker nach dem Krieg zu der Erkenntnis, dass sie nicht angemessen auf den Krieg vorbereitet war. Meist wird die stark gestiegene Nachfrage nach Transportzügen genannt, welche bereits 1938 die damalige Kapazität der Deutschen Reichsbahn überschritten hatte. Ansonsten war sie auf kurze Eroberungskriege, wie Hitler eigentlich geplant hätte, gut vorbereitet. Die Kapazität der Reichsbahn wurde noch vor dem Krieg durch tiefgreifende Verbesserungen erhöht, staatliche Investitionen für den Verkehr und insbesondere für die Reichsbahn stiegen von 1937 bis 1938 um 40% an, wodurch diese umfangreichen Optimierung erst vorgenommen werden konnten. Im Vergleich zum Jahr 1913 verfügte die Deutsche Reichsbahn 1938 außerdem über deutlich mehr Güterwaggons, aber über weniger, dafür leistungsstärkere Lokomotiven, die dadurch mehr Waggons ziehen und ein Drittel mehr Güter transportierten konnten.

Die Reichsbahn hatte zu Kriegsbeginn eine große Flotte neuer Schienenfahrzeuge, ein umfassendes Eisenbahnnetz, welches durch eine gute Organisation in einem soliden Zustand gehalten werden konnte, weshalb die Deutsche Reichsbahn als eine der bestgeführten Eisenbahnen weltweit galt. Letztendlich konnte auch die sie den enormen Anforderungen der ideologisch bedingten Deportationen und den massenhaften Kriegstransporten nicht standhalten.¹³⁰

Zusammenfassend kann mit Bezug zur leitenden Forschungsfrage daher gesagt werden, dass der Durchbruch und der Erfolg im Krieg für die Nationalsozialisten von höherer Priorität waren als die Deportationen zu den Arbeits-, Konzentrations- und Vernichtungslagern. Trotz der beschränkten Kapazität und den logistischen Problemen konnte ich dennoch feststellen, dass in vereinzelt Fällen für weitere Deportationstransporte ein Konflikt zwischen Reichsbahn beziehungsweise Wehrmacht und der SS auftrat, in dem sich Himmler durchsetzte. Somit konnte die erschreckende Ideologie der Nationalsozialisten und der damit verbundene Massenmord an Juden und anderen „Untermenschen“ aufrechterhalten werden.

¹³⁰ Alfred C. Mierzejewski, *The Collapse of the German War Economy, 1944-1945. Allied Air Power and the German National Railway* (Chapel Hill, 1988) S. 53-54.

7. Anhang

7.1. Quellen

Reichsgesetzblatt (chronologisch geordnet):

Gesetz über die Wiedervereinigung Österreichs mit dem Deutschen Reich. Vom 13. März 1938. RGBl, Teil I, S. 237. – online unter <http://alex.onb.ac.at/cgi-content/alex?aid=dra&datum=1938&size=45&page=415>, zuletzt abgerufen am 27.03.2018.

Erlaß des Führers und Reichskanzlers über die Vereidigung der Beamten des Landes Österreichs. Vom 15. März 1938. RGBl, Teil I, S. 245. – online unter <http://alex.onb.ac.at/cgi-content/alex?aid=dra&datum=1938&size=45&page=423>, zuletzt abgerufen am 27.03.2018.

Verordnung über den Übergang der Österreichischen Bundesbahnen auf das Reich. Vom 17. März 1938. RGBl, Teil I, S. 252. – online unter <http://alex.onb.ac.at/cgi-content/alex?aid=dra&datum=1938&size=45&page=430>, zuletzt abgerufen am 27.03.2018.

Erlaß des Führers und Reichskanzlers über die Verwaltung der sudetendeutschen Gebiete. Vom 1. Oktober 1938. RGBl, Teil I, S. 1331f. – online unter <http://alex.onb.ac.at/cgi-content/alex?aid=dra&datum=1938&page=1509&size=45>, zuletzt abgerufen am 27.03.2018.

Verordnung über die Eisenbahnen in den sudetendeutschen Gebieten. Vom 19. Oktober 1938. RGBl, Teil I, S. 1446. – online unter <http://alex.onb.ac.at/cgi-content/alex?aid=dra&datum=1938&size=45&page=1624>, zuletzt abgerufen am 27.03.2018.

Erlaß des Führers und Reichskanzlers über das Protektorat Böhmen und Mähren. Vom 16. März 1939. RGBl, Teil I, S. 485-488. – online unter <http://alex.onb.ac.at/cgi-content/alex?aid=dra&datum=1939&size=45&page=716>, zuletzt abgerufen am 27.03.2018.

Erlaß des Führers und Reichskanzlers über Gliederung und Verwaltung der Ostgebiete. Vom 8. Oktober 1939. RGBl, Teil I, S. 2042f. – online unter <http://alex.onb.ac.at/cgi-content/alex?aid=dra&datum=1939&page=2273&size=45>, zuletzt abgerufen am 27.03.2018.

Verordnung über den Eisenbahnverkehr des Protektorats Böhmen und Mähren mit dem übrigen Reichsgebiet. Vom 26. Oktober 1939. RGBl, Teil I, S. 2171. – online unter <http://alex.onb.ac.at/cgi-content/alex?aid=dra&datum=1939&size=45&page=2402> , zuletzt abgerufen am 27.03.2018.

Verordnung über die Eisenbahnen in den Ostgebieten. Vom 27. November 1939. RGBl, Teil I, S. 2302. – online unter <http://alex.onb.ac.at/cgi-content/alex?aid=dra&datum=1939&size=45&page=2533> , zuletzt abgerufen am 27.03.2018.

Verordnung über die Durchführung kriegswichtiger Bauvorhaben der Deutschen Reichsbahn. Vom 23. April 1940. RGBl, Teil I, S. 731f. – online unter <http://alex.onb.ac.at/cgi-content/alex?aid=dra&datum=1940&page=777&size=45> , zuletzt abgerufen am 27.03.2018.

Andere Quellen und Dokumente:

Beitrag zur Geschichte der RBD Wien vom 12. März 1942. – abgedruckt in: Raul Hilberg, Sonderzüge nach Auschwitz (Mainz 1981) S. 139-141.

Bericht über die Evakuierung von Juden nach Riga von Polizeihauptmann Salitter – zit. nach: Heiner Lichtenstein, Mit der Reichsbahn in den Tod. Massentransporte in den Holocaust (Köln 1985). S. 54-61.

Judenumsiedlung. Bericht eines Kompanieführers vom 14. September 1942. – abgedruckt in: Raul Hilberg, Sonderzüge nach Auschwitz (Mainz 1981) S. 194-197.

Merkblatt Umschichtung von Juden. Fernschreiben vom 23. Oktober 1939 an das SD-Hauptamt. – abgedruckt in: Raul Hilberg, Sonderzüge nach Auschwitz (Mainz 1981). S. 126-130.

Protokoll der Wannsee-Konferenz vom 20. Januar 1942. – abgedruckt in: Norbert Kampe, Dokumente zur Wannsee-Konferenz. – In: Norbert Kampe, Peter Klein (Hrsg.), Die Wannsee-Konferenz am 20. Januar 1942: Dokumente, Forschungsstand, Kontroversen (Köln 2013) S. 17-115, Protokoll von S. 40-54.

Schreiben Reichsführer-SS an Staatssekretär Dr.-Ing. Ganzenmüller vom 23. Januar 1943. – abgedruckt in: Hilberg, Sonderzüge. S. 213f.

7.2. Literaturverzeichnis

Götz *Aly*, „Endlösung“. Völkerverschiebung und der Mord an den europäischen Juden (Frankfurt am Main, 2017).

Gerhard *Antl*, Hubert *Zenz*, Militär und Eisenbahn: Das Jahrhundert zwischen Ochsenkarren und Lastkraftwagen. – In: Gerhard *Art*, Gerhard H. *Gürtlich*, Hubert *Zenz* (Hrsg.), Vergangenheit, Gegenwart, Zukunft. 175 Jahre Eisenbahn in Österreich (Band 2, Wien 2012) S. 1041-1065.

Irene *Bandhauer-Schöffmann*, 1938 – Anschluss Österreichs an das Deutsche Reich und NS-Herrschaft. – In: Martin *Scheutz*, Arno *Strohmeyer* (Hrsg.), Von Lier nach Brüssel: Schlüsseljahre österreichischer Geschichte (1496-1995) (Innsbruck, Wien, Bozen, 2010). S. 273-303.

Roland *Beier*, Die Eisenbahnen Österreichs zur Zeit der Deutschen Reichsbahn 1938-1945. – In: Roland *Beier*, Hans *Sternhart*, Deutsche Reichsbahn in Österreich: 1938 - 1945 (-1953) (Internationales Archiv für Lokomotivgeschichte 14, Wien 1999). S. 7-24.

Wolfgang *Benz*, Deportation. – In: Wolfgang *Benz* (Hrsg.), Ereignisse, Dekrete, Kontroversen (Handbuch des Antisemitismus. Judenfeindschaft in Geschichte und Gegenwart 4, Berlin 2011) S. 88-89.

Walter *Blasi*, Zweckentfremdete Bahn 1938-1945. – In: Gerhard *Art*, Gerhard H. *Gürtlich*, Hubert *Zenz* (Hrsg.), Vergangenheit, Gegenwart, Zukunft. 175 Jahre Eisenbahn in Österreich (Band 2, Wien 2012) S. 1067-1074.

Gideon *Botsch*, Wannsee-Konferenz. –In: Wolfgang *Benz* (Hrsg.), Ereignisse, Dekrete, Kontroversen (Handbuch des Antisemitismus. Judenfeindschaft in Geschichte und Gegenwart 4, Berlin 2011) S. 430-432.

Gerhard *Botz*, Einleitung. Terrorstätten und Zwangslager des NS-Regimes: wechselnde und offene Forschungsfelder. (MANUSKRIFT) – In: Gerhard *Botz* et al. (Hrsg.), Räume extremer Gewalt in Europa im 20. Jahrhundert (IN VORBEREITUNG, ERSCHEINT 2018).

Peter *Broucek*, Die Eisenbahn als militärischer Faktor. – In: Karl *Gutkas*, Ernst *Bruckmüller* (Hrsg.), Verkehrswege und Eisenbahnen (Wien 1989). S. 124-134.

Florian *Cebulla*, Grenzüberschreitender Schienenverkehr. Problemstellung – Methoden – Forschungsüberblick. – In: Monika *Burri*, Kilien T. *Elsasser*, David *Gugerli* (Hrsg.), Die Internationalität der Eisenbahn 1850-1979 (Zürich 2003). S. 21-36.

David *Cesarani*, „Endlösung“. Das Schicksal der Juden 1933 bis 1948 (Berlin 2016).

Christian *Gerlach*, Der Mord an den europäischen Juden. Ursachen, Ereignisse, Dimensionen (München 2017).

Simone *Gigliotti*, The Train Journey. Transit, Captivity, and Witnessing in the Holocaust (War and Genocide 13, New York 2009).

Seev *Goshen*, Eichmann und die Nisko-Aktion im Oktober 1939. Eine Fallstudie zur NS-Judenpolitik in der letzten Etappe vor der "Endlösung". – In: Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte (Vol.29, 1, 1981) S. 74-96.

Alfred *Gottwaldt*, Die Reichsbahn und die Juden 1933 – 1939. Antisemitismus bei der Eisenbahn in der Vorkriegszeit (Wiesbaden 2011).

Alfred *Gottwaldt*, Diana *Schulle*, Die „Judendeportationen“ aus dem Deutschen Reich 1941-1945 (Wiesbaden 2005).

Alfred *Gottwaldt*, Die „Logistik des Holocaust“ als mörderische Aufgabe der Deutschen Reichsbahn im europäischen Raum. – In: Ralf *Roth*, Karl *Schlögel* (Hrsg.), Neue Wege in ein neues Europa: Geschichte und Verkehr im 20. Jahrhundert (Frankfurt am Main, 2009) S. 261-280.

Alfred *Gottwaldt*, Dorpmüllers Reichsbahn: die Ära des Reichsverkehrsministers Julius Dorpmüller 1920-1945 (Freiburg 2009).

Dieter *Heinze*, Räder rollen für den Krieg. Die militärische Nutzung der Eisenbahn von den frühen Anfängen bis 1989 (Leipzig 2008).

Raul *Hilberg*, Sonderzüge nach Auschwitz (Mainz 1981).

Klaus *Hildebrand*, Geschichte des Dritten Reiches (München 2012).

Alfred *Horn*, Reichsbahndirektion Wien (Wien 1986).

- Alfred *Horn*, Von den Anfängen bis 1938. – In: Gerhard *Artl*/ Gerhard *Art*, Gerhard H. *Gürtlich*, Hubert *Zenz* (Hrsg.), *Vergangenheit, Gegenwart, Zukunft. 175 Jahre Eisenbahn in Österreich* (Band 1, Wien 2012). S. 27-67.
- Ivan *Jakubec*, Eisenbahn und Elbeschiffahrt in Mitteleuropa 1918-1938. Die Neuordnung der verkehrspolitischen Beziehungen zwischen der Tschechoslowakei, dem Deutschen Reich, und Österreich in der Zwischenkriegszeit (Stuttgart 2001).
- Eugen *Kreidler*, Die Eisenbahnen im Machtbereich der Achsenmächte während des Zweiten Weltkrieges. Einsatz und Leistung für die Wehrmacht und Kriegswirtschaft (Frankfurt, Zürich 1975).
- Heiner *Lichtenstein*, Mit der Reichsbahn in den Tod. Massentransporte in den Holocaust (Köln 1985).
- Peter *Longerich*, Holocaust. The Nazi Persecution and Murder of the Jews (Oxford 2010).
- Alfred C. *Mierzejewski*, A public enterprise in the service of mass murder: The Deutsche Reichsbahn and the Holocaust. – In: *Holocaust and Genocide Studies* (Vol. 15, 1, 2001) S. 33-46.
- Alfred C. *Mierzejewski*, The Collapse of the German War Economy, 1944-1945. Allied Air Power and the German National Railway (Chapel Hill, 1988).
- Alfred C. *Mierzejewski*, The Most Valuable Asset of the Reich: A History of the German National Railway Most Asset. Volume 2: 1933-1945 (Chapel Hill, 2000).
- Yaron *Pasher*, Holocaust versus Wehrmacht. How Hitler's „Final Solution“ Undermined the German War Effort (Lawrence, 2014).
- Kurt *Pätzold*, Erika *Schwarz*, „Auschwitz war für mich nur ein Bahnhof“. Franz Novak – der Transportoffizier Adolf Eichmanns (Reihe „Dokumente, Texte, Materialien“, veröffentlicht vom Zentrum für Antisemitismusforschung der Technischen Universität Berlin, Band 13, Berlin 1994).
- Kurt *Pätzold*, Räder müssen rollen für den Sieg. – In: Kurt *Pätzold* (Hrsg.), *Schlagwörter und Schlachtrufe : aus zwei Jahrhunderten deutscher Geschichte: 1* (Leipzig 2002) S. 294-296.

Dieter *Pohl*, Ghettos im Holocaust. Zum Stand der historischen Forschung. – In: Jürgen *Zarusky* (Hrsg.), Ghettorenten. Entschädigungspolitik, Rechtsprechung und historische Forschung (Zeitgeschichte im Gespräch 6, München 2010) S. 39-50.

Pavel *Poljan*, Deportation. – In: Detlef *Brandes*, Holm *Sundhausen*, Stefan *Troebst* (Hrsg.), Lexikon der Vertreibungen. Deportation, Zwangsaussiedlung und ethnische Säuberung im Europa des 20. Jahrhunderts (Wien, Köln, Weimar 2010) S. 122-126.

Hans *Pottgiesser*, Die Deutsche Reichsbahn im Ostfeldzug 1939-1944 (Neckargemünd 1960).

Alexander *Prenninger*, Die Deportationen der Juden Europas. Erfahrungsgeschichtliche Befunde. (MANUSKRIFT) – In: Gerhard *Botz* et al. (Hrsg.), Räume extremer Gewalt in Europa im 20. Jahrhundert (IN VORBEREITUNG; ERSCHEINT 2018).

Heinz *Rosenberg*, Hannah *Vogt*, Jahre des Schreckens: ... und ich blieb übrig, daß ich Dir's ansage (Göttingen 1993).

Klaus A. Friedrich *Schüler*, Logistik im Rußlandfeldzug. Die Rolle der Eisenbahn bei Planung, Vorbereitung und Durchführung des deutschen Angriffs auf die Sowjetunion bis zur Krise vor Moskau im Winter 1941/1942 (Europäische Hochschulschriften: Reihe 3, Geschichte und ihre Hilfswissenschaften, Band 331, Frankfurt am Main 1987).

Andreas *Toppe*, Militär und Kriegsvölkerrecht: Rechtsnorm, Fachdiskurs und Kriegspraxis in Deutschland 1899-1940 (München 2008).

Juliane *Wetzel*, Auswanderungsverbot. – In: Wolfgang *Benz* (Hrsg.), Ereignisse, Dekrete, Kontroversen (Handbuch des Antisemitismus. Judenfeindschaft in Geschichte und Gegenwart 4, Berlin 2011) S. 28f.

Martin *Weinmann*, Anne *Kaiser*, Das nationalsozialistische Lagersystem: (CCP) (Frankfurt am Main 1990).

Michael *Zimmermann*, Rassenutopie und Genozid. Die nationalsozialistische „Lösung der Zigeunerfrage“ (Hamburger Beiträge zur Sozial- und Zeitgeschichte 33, Hamburg 1996).

Abstract

Die Eisenbahn gilt seit ihrer Erfindung als eines der meistgenutzten Verkehrs- und Transportmitteln, sie wurde allerdings nicht immer für positive Zwecke wie dem wirtschaftlichen Güterverkehr genutzt. Auch die Nationalsozialisten erkannten das Potenzial der Bahn und verwendeten diese für ihre ideologischen Zwecke. Neben dem zivilen Verkehr wurde die Eisenbahn nicht nur für militärische Transporte im Zuge des Zweiten Weltkrieges genutzt, sondern auch für die Deportationen zu den Arbeits-, Konzentrations- und Vernichtungslagern herangezogen.

Die vorliegende Diplomarbeit beschäftigt sich daher mit der Bedeutung der Eisenbahn für die deutschen Militärbemühungen und den Transporten von Juden und anderen Menschen, von denen Millionen dem Holocaust zum Opfer fielen. Dabei werden zuerst die militärischen Aufgaben der Deutschen Reichsbahn erörtert und die Übernahme der Eisenbahnen der im Zuge der aggressiven Expansionspolitik der Nationalsozialisten besetzten Gebiete näher erklärt. Anschließend wird die Rolle der Eisenbahn im Holocaust thematisiert, die Planung und Abwicklung der Deportationen durch die Eisenbahn erläutert und aufgezeigt, wieso diese Transporte bereits Teil des Massenvernichtungsprozesses waren. Die Forschungsfrage, welche durch diese Diplomarbeit leitet, beschäftigt sich mit der Prioritätensetzung der Nationalsozialisten:

Wurden die Deportationen zu den Arbeits-, Konzentrations- und Vernichtungslagern verglichen mit den Militärtransporten durch die Eisenbahn nachrangig behandelt, wenn logistische Schwierigkeiten auftraten?