

Anhang

Die Reichsbahn und der Holocaust - ein Nachtrag von Heiner Lichtenstein

Am 26. September 1939, also nach dem Ende des Krieges gegen Polen, bedankte sich der Oberbefehlshaber des Heeres beim Reichsverkehrsminister für die Hilfe der Reichsbahn. Sie habe "in Zusammenarbeit mit den Kräften des Heeres wesentlich dazu beigetragen, dass die Operationen durch die Führung in der gewollten Form und mit der erforderlichen Schnelligkeit durchgeführt werden konnten".

Dankschreiben erreichten das Reichsverkehrsministerium, vor allem seine Dienststellen im Osten, während des ganzen Krieges. Am 29. Februar 1944 bedankte sich der Oberbefehlshaber der Heeresgruppe Nord, Generaloberst von Model, beim Feldeisenbahnkommando 4: "Es hat besonders während der Rückverlegung der Front über 3000 Räumungszüge und trotz Erschwerung der Betriebslage durch Bandenanschläge und Luftangriffe fast das gesamte rollende Material zurückgeführt."

Im Frühjahr 1944 war die Ortschaft Kowel, gut einhundert Kilometer östlich von Lublin, drei Wochen lang eingekesselt. Neben Angehörigen des Heeres und der Waffen-SS befanden sich in dem Kessel auch 500 Angehörige der Deutschen Reichsbahn. Nachdem der Kessel geöffnet worden war, bedankte sich der Kommandant von Kowel, ein Oberstleutnant im Generalstab, bei den Bahnern: "Während der Einschließungszeit haben Eisenbahner mit der Waffe in der Hand das Bahnhofsgelände, das späterhin vordere Linie war, bis zum heutigen Tage verteidigt und somit ihren Kameraden des Heeres und der Waffen-SS bewiesen, dass sie bis zum letzten zu kämpfen wissen. Den stolzen und vorbildlichen Geist der Eisenbahner konnte der Feind nicht brechen. In der Stunde des Abschieds rufe ich im Namen des SS-Gruppenführers und Generalleutnants der Waffen-SS, Gille, allen Angehörigen des Reichsbahn-Betriebsamtes Kowel, zugleich für den opfermütigen Einsatz dankend, ein herzliches Lebewohl zu."

Die Zitate stammen aus dem Buch "Die Deutsche Reichsbahn im Ostfeldzug 1939-1944" von Hans Pottgiesser, erschienen im Kurt-Vowinkel-Verlag in Neckargemünd im Jahre 1960. Der Autor nennt das 14. Kapitel "Würdigung des deutschen Eisenbahners im Osten". Der letzte Absatz lautet: "Schon diese wenigen Äußerungen hoher Offiziere sind neben den Schilderungen und Zahlen in den einzelnen Abschnitten dieser Ausarbeitung ein eindeutiger Beweis dafür, dass die Deutsche Reichsbahn trotz mangelhafter Vorbereitung die ihr im Rahmen des Kriegsgeschehens an der Ostfront zukommenden Transportaufgaben bestens erfüllt hat, und dass sich darüber hinaus die deutschen Eisenbahner aller Sparten dabei in jeder Phase ihrer Tätigkeit durch Fleiß und Einsatzbereitschaft, Mut und Selbstlosigkeit, Kameradschaft und Tapferkeit ausgezeichnet haben."

Pottgiesser fügt seiner "Ausarbeitung" ein "Alphabetisches Verzeichnis der Orte, Flüsse und Landschaften" an, außerdem eine "Eisenbahn - Übersichtskarte". Verzeichnis wie Karte sind nicht ganz vollständig. Der Autor hat zwar nicht viele Orte vergessen, dafür aber recht wichtige, weil von 1941 an viele tausend Züge dorthin gefahren sind - Auschwitz, Majdanek, Sobibor, Treblinka, Belzec, Chelmno, um nur einige zu nennen.

Pottgiesser ist kein Einzelfall. Etwa fünfzehn Jahre nach ihm brachte der angesehene Verlag Musterschmidt in Göttingen den Band "Die Eisenbahnen im Machtbereich der Achsenmächte während des Zweiten Weltkrieges" heraus. Untertitel: "Einsatz und Leistung für die Wehrmacht und die Kriegswirtschaft". Der Autor Eugen Kreidler konnte seine 440 Seiten zählende Arbeit in der Reihe "Studien und Dokumente zur Geschichte des Zweiten Weltkrieges" unterbringen, die der "Arbeitskreis für Wehrforschung" in Stuttgart herausgibt. Bereits das Inhaltsverzeichnis ist aufschlussreich. Die einzelnen Kapitel heißen "Der Krieg mit Polen". "Der Krieg mit Frankreich, Belgien und Holland". "...mit Dänemark, mit Norwegen", so als habe es sich nicht um Überfälle gehandelt.

In der Schlussbetrachtung stellt Kreidler fest: "Nachdem der Zweite Weltkrieg nun schon fast 30 Jahre zurückliegt und die Zahl der am Kriegsgeschehen beteiligten Eisenbahner immer kleiner wird, geraten deren Leistungen immer mehr in Vergessenheit. In der vorliegenden Arbeit sollten sie endlich eine Darstellung und Würdigung finden, denn sie werden trotz des verlorenen Krieges immer interessant und beispielhaft bleiben."

Kreidler hatte also die Absicht, den Eisenbahnern eine Art von Denkmal zu setzen, denn er formuliert "sollten". Der Autor hat seine Absicht erreicht, allerdings mit unlauteren Mitteln. Als Pottgiessers Buch erschien, gab es noch kaum akute Anlässe für die Öffentlichkeit, über die Rolle der Deutschen Reichsbahn beim Holocaust nachzudenken. Als aber Kreidlers Buch auf dem Markt war, hatte es bereits einen Prozess gegeben, in dem diese Frage im Mittelpunkt gestanden hatte. Es war das Strafverfahren gegen den ehemaligen Staatssekretär im Reichsverkehrsministerium, Dr. Albert Ganzenmüller. Der Prozess vor einem Düsseldorfer Schwurgericht hatte am 10. April 1973 begonnen und wurde bereits nach sechs Verhandlungstagen am 3. Mai beendet. Ganzenmüller, damals 68 Jahre alt, hatte einen Herzinfarkt erlitten - sagte ein Arzt.

Über die ersten Prozesstage ist in der deutschen wie in der internationalen Presse ausführlich berichtet worden, und zwar gerade unter dem Gesichtspunkt der Beteiligung der Reichsbahn an den Deportationen in die Vernichtungslager.

Doch weder im Ministerium noch bei der Bundesbahnhauptverwaltung in Frankfurt gibt es Unterlagen über die Rolle der Reichsbahn beim Holocaust. Dieses wurde mir jedenfalls im Mai 1982 versichert. Nicht einmal Raul Hilbergs Studie ist dort bekannt. Unbekannt ist den Archivaren der Bundesbahn auch die 1977 von Serge Klarsfeld herausgegebene Studie "Die Endlösung der Judenfrage in Frankreich", in der sich ebenfalls zahlreiche Dokumente über die Rolle der Reichsbahn bei der "Endlösung" finden.

Zum Landgericht Düsseldorf bestehen offensichtlich gleichfalls keine Beziehungen. Anderenfalls besäße das Bundesbahnarchiv nämlich die Anklageschrift gegen den eben erwähnten Ganzenmüller, die seinerzeit Oberstaatsanwalt Alfred Spieß verfasst hat. Spieß war zu Beginn der 70er Jahre Leiter der Kölner Zentralstelle zur Aufklärung von NS-Verbrechen und wohl der sachkundigste Ankläger in NS-Prozessen. Er erwies sich bereits bei der Eröffnung der Hauptverhandlung gegen Albert Ganzenmüller als Experte, als er vortrug:

"Im Zuge der Vernichtungsmaßnahmen wurden etwa drei Millionen Juden, Männer, Frauen und Kinder, mit der Eisenbahn in Konzentrations- und Vernichtungslager gebracht und dort aus Rassenhass überwiegend durch Vergasung getötet. Den Opfern wurde vorgespiegelt, dass sie zur Umsiedlung oder zum Arbeitseinsatz kämen. Auf Grund dieser Täuschung hatten die meisten Juden keine Bedenken, die Eisenbahnwagen zu besteigen und sich an den Zielforten in die als Duschräume getarnten Gaskammern zu begeben, wo sie dann einen qualvollen Tod starben.

Die Deportation in die Lager erfolgte überwiegend mit Güterzügen. In ihnen wurden die Juden derart zusammengedrängt, dass ihnen mit ihrer mitgeführten Habe jeweils nur wenige Quadratdezimeter zur Verfügung standen. Die Waggons, nicht selten mit mehr als 100 Menschen gefüllt, wurden regelmäßig verplombt. Ihre kleinen Fenster waren vergittert oder mit Stacheldraht versperrt. ...

Während der Fahrt erhielten sie durchweg weder Getränke noch Nahrungsmittel. Sie litten daher unter Hunger und Durst und waren im Sommer der Hitze und im Winter der Kälte ausgesetzt. Eine Toilette stand ihnen regelmäßig nicht zur Verfügung, so dass sie ihr Bedürfnis in den Wagen verrichten mußten. Diese Umstände bewirkten, dass eine unbestimmte Anzahl von Juden, vor allem Kranke, Gebrechliche und Kinder, schon auf dem Transport ums Leben kamen.

Der erforderliche Transportraum wurde durch die Reichsbahn u.a. zur Verfügung gestellt: In der zweiten Hälfte des Jahres 1942 beim Abtransport von mehr als 500000 Juden aus dem Ghetto Warschau und dem Generalgouvernement in die Vernichtungslager Treblinka, Belzec und Sobibor. Um die Monatswende Januar/Februar 1943 bei den Transporten von mindestens 120000 Juden aus den besetzten

russischen Gebieten, dem Generalgouvernement und dem Reichsgebiet in das Konzentrations- und Vernichtungslager Auschwitz und in die Lager im Distrikt Lublin."

Tatsächlich war die Reichsbahn daran interessiert, am Holocaust beteiligt zu werden. Sie konnte dadurch nämlich ihr Defizit ein wenig ausgleichen. Die Juden mussten zwar für die Fahrt ins Gas selbst bezahlen, doch wenn das nicht möglich war, wie etwa bei den Massendeportationen aus Warschau, musste ein anderer für die Kosten aufkommen. Man einigte sich darauf, dass die Kosten zu übernehmen habe, wer die Züge bestellte. Zugrundegelegt wurde der Beförderungstarif für die dritte Wagenklasse. Gestellt wurden aber Güterwaggons, und zwar nach Möglichkeit alte, vergammelte. Für Juden war das gut genug. So mussten für jeden Deportierten pro Schienenkilometer vier Pfennige bezahlt werden.

Kinder unter vier Jahren kosteten die Hälfte. Kleinkinder fuhren kostenlos. Damit war der Transport in die Todeslager mehr als doppelt so teuer wie die Beförderung von Soldaten. Für sie berechnete die Reichsbahn 1,5 Pfennige je Kilometer.

Kontaktstelle für die Reichsbahn war das Reichssicherheitshauptamt der SS. Dort bestätigte, wie Hilberg herausgefunden hat, Adolf Eichmann am 20. Februar 1941 die Übernahme der Kosten. Das war fast ein Jahr vor der "Wannseekonferenz" vom 20. Januar 1942. Von wem die Anregung ausgegangen ist, sich auf Sonderbedingungen zu einigen, steht nicht fest. Fest steht indes, dass die SS bereits im Juli 1941 nur noch die Hälfte des vereinbarten Tarifs zu zahlen brauchte, wenn mindestens 400 Menschen deportiert wurden. Zuerst verlangte die Deutsche Reichsbahn für Deportationszüge aus dem Ausland, etwa der Slowakei, Gebühren, wenn ihr Schienennetz benutzt wurde. Ab Anfang 1942 gewährte die Reichsbahn für solche Fahrten einen Rabatt von 25 Prozent. Es wurde um jede Mark gefeilscht. Handelte es sich um Züge aus westeuropäischen Ländern, also etwa den Niederlanden, Frankreich oder Belgien, so erhielt die Reichsbahn ebenfalls Benutzungsgebühren.

Am 11. Juni 1942 tagte im Reichssicherheitshauptamt in Berlin eine Konferenz, in der es auch um die Kosten für die Deportation französischer Juden nach Auschwitz ging. SS-Hauptsturmführer Theodor Dannecker fasste die Ergebnisse am 15. Juni an seinem Amtssitz in Paris zusammen. Serge Klarsfeld hat das Dokument gefunden. Unter Punkt 11 findet sich die Feststellung: "Transportkosten sowie Kopfgeld (ca. 700 RM pro Jude) müssen vom französischen Staat getragen werden."

Neben den Kosten spielte der Transportraum eine immer größere Rolle, je weiter die Front nach Osten rückte. Mitte 1942 verfügte die Reichsbahn über etwa 850000 Güterwagen. Den größten Bedarf hatte die Wehrmacht. Für die Deportationen in die Todeslager forderte die SS Sonderzüge an. Sie erhielten in den Fahrplänen besondere Kennzeichen. Allgemein wurden Judentransporte mit "Da" gekennzeichnet, eine Abkürzung für "David". Transporte polnischer Juden wurden mit "Pj" gekennzeichnet. Fahrplankonferenzen tagten in der Regel alle zwei Monate, und zwar an wechselnden Orten. Sie dauerten fünf bis sechs Tage. Gelegentlich nahm Eichmann oder sein Vertreter, SS-Hauptsturmführer Hans Günther, daran teil.

Als es für Eichmann immer schwieriger wurde, genügend Transportraum zu erhalten, ging er auf das Angebot ein, solche Züge zu nehmen, mit denen Zwangsarbeiter aus dem Osten nach Westen gebracht worden waren. Züge mit kriegswichtigem Material hatten stets Vorfahrt. So kam es vor, dass Deportationszüge oft lange warten mussten, bis die Strecke wieder frei war. Außerdem wurde immer mehr Menschenfracht in die Waggons gepfercht, und die Züge wurden verlängert.

Transportierte die Reichsbahn ursprünglich mit jedem Zug 1000 Menschen, so waren es Ende 1942 bereits 2000 und auf kürzeren Strecken, etwa innerhalb von Polen, bis zu 5000. Das bedeutete je Person ungefähr einen viertel Quadratmeter Platz.

Längere Züge mit mehr Menschen, das bedingte niedrigere Geschwindigkeiten und dadurch längere Fahrzeiten. Raul Hilberg hat einen Fall recherchiert, in dem ein Deportationszug für eine Strecke von etwa 400 km 23 Stunden brauchte.

Mussten Todeszüge warten - und das geschah nicht selten auf den Bahnhöfen - so schrien die Menschen nach Wasser. Zivile Reisende bekamen das selbstverständlich mit, was der SS unangenehm war und auch die Reichsbahn störte. Man nahm es aber als unabänderlich hin.

Hatten die Züge erst einmal das Gebiet des Deutschen Reiches verlassen, gab man sich keine große Mühe mehr mit der Geheimhaltung. Nicht immer fuhr die Bahn mit leeren Güterwaggons zurück gen Westen. Sie hatte schließlich Auftrag, die Kleider und den gesamten Besitz der Ermordeten ins Deutsche Reich zu bringen. Als sich die Luftangriffe auf deutsche Städte häuften und viele Leute obdachlos wurden, erhielten sie Kleider der Ermordeten. Diese waren zuvor in den Todeslagern sortiert und gebündelt worden. SS und Lagerleitungen verhandelten mit der Reichsbahn darüber, wer die Geleise in die Todeszonen verlegen sollte, an die Rampe in Auschwitz, zu den Gaskammern in Sobibor, Belzec, Treblinka. Alles war geregelt, und nichts gab es kostenlos. Es kam vor, dass die Reichsbahn glaubte, Anforderungen der SS aus Mangel an Transportraum nicht erfüllen zu können - so während einer Transportsperre vom 15. Dezember 1942 bis zum 5. Januar 1943. SS-Obergruppenführer Friedrich Wilhelm Krüger, zugleich höherer SS- und Polizeiführer für das Generalgouvernement, beschwerte sich darüber am 5. Dezember 1942, als er von der durch die Reichsbahn beabsichtigten Sperre erfuhr. Er schrieb an Heinrich Himmler: "Durch diese Maßnahme ist der Gesamtplan Judenaussiedlung stärkstens gefährdet. Bitte gehorsamst durch Verhandlungsführung mit Reichszentralstellen, OKW, Verkehrsministerium zu erreichen, dass mindestens drei Zugpaare für die vordringliche Aufgabe zur Verfügung stehen."

Himmler wandte sich an Albert Ganzenmüller, die Züge rollten wieder. Und das unmittelbar vor der Kapitulation der 6. Armee in Stalingrad, als jeder Waggon dringend für die Truppe und den Nachschub benötigt wurde.

Himmler wußte spätestens seit Juli 1942, dass über Ganzenmüller die Reichsbahn ohne wesentliche Einschränkung beim Holocaust mitmachte. In jenem Sommer 1942 rollte der deutsche Vormarsch in der UdSSR in raschem Tempo. Ohne die Reichsbahn konnte die Truppe nicht versorgt werden, und die Wege wurden immer länger. Trotz einer uneingeschränkten Sperre für nichtmilitärische Transporte bekam die SS weiter Züge mit den Kennzeichen "Da" und "Pj".

Es gibt Dokumente, in denen geschildert wird, dass man bei der Ankunft der Züge in den Lagern gelegentlich mehr tote als lebende Menschen angetroffen habe. Im Sommer 1943 traf in Sobibor ein Zug ein, in dem die Leichen bereits in Verwesung übergegangen waren. Deshalb auch der Befehl der Reichsbahn: "Nach jeder Vollfahrt sind die Wagen gut zu reinigen, erforderlichenfalls zu entwesen..."

Der Experte für die Zahl der von der Deutschen Reichsbahn zur Verfügung gestellten Züge ist der Berliner Historiker Prof. Dr. Wolfgang Scheffler. Nach gründlichen Untersuchungen für Belgien, Frankreich, Holland, die Slowakei, Kroatien, Bulgarien, Griechenland, Italien, Ungarn, Theresienstadt, Lodz und die Distrikte Warschau, Lublin, Galizien, Radom, Krakau, Warthegau, Bialystok im Generalgouvernement sowie für das Deutsche Reich und Österreich kommt der Wissenschaftler zu dem Ergebnis:

"Man wird davon ausgehen müssen, dass insgesamt mindestens ca. 3 Millionen Menschen mit der Reichsbahn in die Vernichtungslager transportiert worden sind." Es handelt sich, und auf diesen Hinweis legt der Forscher aus gutem Grund erheblichen Wert, "nicht um eine Errechnung der Gesamtzahl der durch die 'Endlösung' ermordeten Menschen", sondern um jene, die von der Deutschen Reichsbahn in den Tod transportiert worden sind.

Wenn auch diese Einzelheiten noch nicht bekannt waren, als im Winter 1945 der erste große NS-Prozeß vor dem Internationalen Militärtribunal in Nürnberg begann - dass es im Reichsverkehrsministerium eine besondere Abteilung für diese Sonderzüge gab, wussten der Anklagevertreter Robert Kempner und dessen Mitarbeiter bereits vor Eröffnung der Hauptverhandlung. In einem Gespräch im Mai 1982 sagte mir Kempner, seiner Erinnerung nach sei Reichsverkehrsminister Julius Dörpmüller seinerzeit unauffindbar gewesen.

Außer dem Versuch, Albert Ganzenmüller zur Verantwortung zu ziehen, ist die Rolle der Reichsbahn nie zu einem öffentlichen Thema geworden. Das sollte sich ändern. Auch Robert Kempner teilt diese Auffassung, indem er feststellt: "Ohne die Beteiligung der Reichsbahn wäre dieser Massenmord wahrscheinlich gar nicht möglich gewesen, denn man wollte ja nicht in jeder Stadt oder in jedem etwas harmloseren Lager solche Mordaktionen durchführen. Das wäre auch technisch gar nicht möglich gewesen. Ohne die bereitwillige Mithilfe der Reichsbahn hätte es in dem ganzen Geschehen unerhörte Verzögerungen gegeben."

Dem ist fraglos zuzustimmen.

Die Bundesbahn rühmt sich heute gern der Taten ihrer Vorgängerin, der Deutschen Reichsbahn. Sie habe die deutsche Bevölkerung bis zum Ende des Krieges gut versorgt. Das stimmt, nur - zu wessen Lasten!

Als nach dem Sieg über Polen und später aus den Tiefen der Sowjetunion Züge um Züge mit Getreide, Kartoffeln, Zucker, Fleisch, Eiern, Fett usw. gen Westen ins Deutsche Reich rollten, waren das in Wirklichkeit Raubzüge. Denn sie beförderten, was der einheimischen Bevölkerung geraubt worden war. Niemand wird je errechnen können, wieviele Polen, Ukrainer, Esten, Letten und andere Osteuropäer verhungert sind, weil die Reichsbahn ihre Lebensmittel in den Westen brachte.

Es ist nichts darüber bekannt, dass die Bundesbahn als einer der größten Arbeitgeber der Bundesrepublik irgendwann einmal, und wenn auch nur in Ansätzen, versucht hat, diese Kapitel ihrer Geschichte darstellen zu lassen. Wer heute durch die Bundesrepublik reist, vielleicht in einem bequemen Intercity oder einem TEE, mag gelegentlich den Reisebegleiter der Bahn zur Hand nehmen - eine gut gemachte Zeitschrift mit Reisetipps und Bundesbahn-Imagepflege. Dagegen ist grundsätzlich nichts zu sagen. Nur - wenn die Bahn über die Mittel verfügt, eine solche kostspielige Zeitschrift zu machen, und zwar trotz ihres hohen Defizits, dann sollte sich auch irgendwo ein Etat für die längst überfällige Erforschung der Rolle der Reichsbahn im Holocaust abzweigen lassen.

Dieser Beitrag ist eine gekürzte Fassung des Artikels 'Räder rollten für den Mord' von Heiner Lichtenstein, zuerst veröffentlicht in: "Tribüne", Heft 82, 1982, 21. Jahrgang.

Eine umfassende Darstellung zur Rolle der Reichsbahn gibt Heiner Lichtenstein in seinem Buch: Mit der Reichsbahn in den Tod: Massentransporte in den Holocaust 1941 - 1945, Köln 1985.

Quellenverzeichnis

© 2003 by CMOS GbR und den Autoren des Buchs "KZ-Züge auf der Heidebahn"

Weitere Informationen unter <http://www.kz-zuege.de>