

**D            GESCHICHTE UND LÄNDERKUNDE**

**DA            ALLGEMEINES; EPOCHEN**

**DAK          20. Jahrhundert**

**DAKC        1933 - 1945**

**Holocaust**

**Deportationen mit der Deutschen Reichsbahn**

**AUSSTELLUNGSKATALOG**

- 10-1        *Sonderzüge in den Tod* : die Deportationen mit der Deutschen Reichsbahn ; eine Dokumentation der Deutschen Bahn AG ; [Begleitdokumentation zur gleichnamigen Wanderausstellung in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Technikmuseum Berlin und der Stiftung Neue Synagoge Berlin - Centrum Judaicum] / hrsg. von Andreas Engwert und Susanne Kill. - Köln [u.a.] : Böhlau, 2009. - 162 S. : überw. Ill., graph. Darst. ; 27 cm. - ISBN 978-3-412-20337-5 : EUR 16.90  
[#0679]**

Die Verstrickung der Deutschen Reichsbahn in den Holocaust ist erstmals 1976 (erste deutsche Ausgabe 1981) von Raoul Hilberg<sup>1</sup> umfassend thematisiert worden. In seiner großangelegten Darstellung ***Die Vernichtung der europäischen Juden***, deren allgemeine Rezeption erst zu Beginn der 1990er Jahre mit der dreibändigen Taschenbuchausgabe einsetzte,<sup>2</sup> stellte Hilberg die für die reibungslose Abwicklung des Holocaust unverzichtbare Mitwirkung der Deutschen Reichsbahn erneut heraus. - Ich erinnere mich an ein im Jahre 1994 geführtes Zeitzeugengespräch in Stuttgart mit dem bei Hilberg in beiden Veröffentlichungen mehrfach erwähnten (damals knapp 90jährigen) Albrecht Zahn, Reichsbahnrat, seinerzeit Dezernent 31 (Betrieb)

---

<sup>1</sup> ***Sonderzüge nach Auschwitz*** / Raul Hilberg. Vorw. von Adalbert Rückerl. [Die Übers. aus dem Amerikan. besorgte Gisela Schleicher]. - Mainz : Dumjahn 1981. - 276 S. : Ill., graph. Darst., Kt. ; 21 cm. - (Dokumente zur Eisenbahngeschichte ; 18). - ISBN 3-921426-18-9. - ***Sonderzüge nach Auschwitz*** / Raul Hilberg. Vorw. von Adalbert Rückerl. [Die Übers. aus dem Amerikan. besorgte Gisela Schleicher]. - Geringfügig veränd. Fassung der dt. Erstausg. - Frankfurt/M ; Berlin : Ullstein 1987- - 276 S. : Ill., Kt. ; 18 cm. - (Ullstein ; 3305 : Zeitgeschichte). - ISBN 3-548-33085-1.

<sup>2</sup> ***Die Vernichtung der europäischen Juden*** / Raul Hilberg. Aus dem Amerikan. von Christian Seeger ... - Durchges. und erw. Ausg. - Frankfurt am Main : Fischer-Taschenbuch-Verlag, 1991. - Einheitssacht.: The destruction of European Jews <dt.> - 3-596-24417-X. - Mehrere Auflagen bis 1994.

bei der Generaldirektion der Ostbahn in Krakau und auch für den Transport von „Sonderzügen“ zuständig. Zahn war zuvor stellvertretender Bevollmächtigter für den Nahverkehr (Nbv) beim Württembergischen Innenministerium, nach dem Krieg bei der Bundesbahndirektion Stuttgart, zuletzt Bundesbahndirektor. Die für unseren Zusammenhang wesentliche, da die Mentalität der für die Transporte Verantwortlichen veranschaulichende Quintessenz der Aussagen Zahns war die absolute Priorität eines effizienten Zugbetriebs - wobei es völlig egal war, wer oder was transportiert wurde. – Die „Logistik des Holocaust“ behandelte Klaus Hildebrand 1999 in seinem Kapitel *Die Deutsche Reichsbahn in der nationalsozialistischen Diktatur 1933 - 1945* in dem Sammelband **Die Eisenbahn in Deutschland**.<sup>3</sup>

Der anzuzeigende Band ist quasi eine bahnamtliche Aufbereitung der eigenen Geschichte, konkret ein Begleitbuch zur gleichnamigen, in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Technikmuseum Berlin und der Stiftung Neue Synagoge Berlin erstellten Wanderausstellung. Dem Genre des Ausstellungskataloges geschuldet ist eine stark visualisierte Aufbereitung des Themas, was möglicherweise dem Zeitgeist entgegenkommt. Den Auftakt des Bandes bilden drei Zeitzeugenberichte von Max Ansbacher, Herbert Mai und Franz Rosenbach über ihre Erlebnisse in Deportationszügen. Es folgt eine knappe Darstellung über die Deutsche Reichsbahn im Nationalsozialismus (S. 26 - 38), zu ihrer Organisation und zu ihrem (Spitzen-)Personal und vielen, allerdings schon teils oft publizierten Fotos. Hierzu eine korrigierende Anmerkung: Der auf dem Gruppenbild (S. 31) mit dem Vorstand der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft auch gezeigte Vertreter Bayerns hieß Albert und nicht Georg Gollwitzer<sup>4</sup> (dieser war ein pfälz-bayerischer DVP-Politiker und von 1920 bis 1928 Landtagsabgeordneter). Das folgende Kapitel behandelt die *Sonderzüge im Auftrage des SS- und Polizeiapparates* (S. 39 - 54), darin mehrfache faksimilierte Anordnungen und Erlasse, etwa über „Polen- und Judentransporte“ (S. 44) oder verschleiern „Reisesonderzüge“ (S. 47), während ein Erlaß des Reichsverkehrsministeriums vom 14. Juli 1942 unverblümt von „Juden-Sonderzüge[n] von Belgien, Frankreich, Holland, über Aachen, Neuburg, Neuschanz zum Arbeitseinsatz nach Auschwitz O/S“ spricht, für die bestimmte „Gebühren“ zu erheben seien (S. 49). Aufschlußreich ist ein Organigramm (S. 51) das die Zusammenarbeit von Reichssicherheitshauptamt und Reichsverkehrsministerium<sup>5</sup> veranschaulichen möchte.

---

<sup>3</sup> Die Eisenbahn in Deutschland : von den Anfängen bis zur Gegenwart / hrsg. von Lothar Gall und Manfred Pohl. [Der Beitr. von Anthony James Nicholls wurde von Karin Schambach aus dem Engl. übers.] ; Gall, Lothar [Hrsg.] ; München : Beck 1999 ; 495 S. : Ill. ; 25 cm ; ISBN 3-406-45334-1 (dort S. 221–243).

<sup>4</sup> Dieser Fehler findet sich allerdings schon in der in der vorherigen Fußnote genannten Publikation im Bildteil nach S. 224.

<sup>5</sup> Vgl. **Dorpmüllers Reichsbahn** : die Ära des Reichsverkehrsministers Julius Dorpmüller ; 1920 - 1945 / Alfred Gottwaldt. - Freiburg, Br. : EK-Verlag, 2009. - 240 S. : zahlr. Ill., Kt. ; 30 cm. - (Eisenbahn-Kurier). - ISBN 978-3-88255-726-8 : EUR 39.90 [#1145]. - Eine Rezension in IFB ist vorgesehen.

Die bürokratische Perfektion bei der Durchführung der Transporte belegen die beiden Kapitel „... fährt täglich ein Zug mit je 5.000 Juden“ (S. 55 - 62) und *Fahrpläne für die Deportationszüge* (S. 63 - 76), in denen u.a. ausgewählte, die Fahrzeiten akribisch festlegende Dokumente und geschickt gestaltete Kartenskizzen bestimmte Transporte veranschaulichen. So fuhr ein Zug von Düsseldorf-Derendorf (ab 11.06) in knapp 40 Stunden nach Lublin (an 4.04 übernächster Tag) und Trawniki (an 5.25), wobei ein unbekannter Bahnbediensteter seiner Verwunderung über die 80minütige Fahrzeit für die 30 km von Lublin nach Trawniki durch eine Randnotiz Ausdruck verleiht.

Daß die Deportationen nicht bei Nacht und Nebel, sondern in aller Öffentlichkeit ihren Anfang nahmen, belegt mit beeindruckenden Bildern der Abschnitt *Vor den Deportationen - Verschleppt vor aller Augen* (S. 77 - 88). Die *Fahrziele der Deportationen* dokumentiert das folgende Kapitel (S. 90 - 115), mit anschaulichen Bildern und Dokumenten, aus den Ghettos und Vernichtungslagern, ergänzt durch sehr plastische Zeugenaussagen eines beim Aufräumkommando an der Rampe in Auschwitz beschäftigten Häftlings und eines ehemaligen Reichsbahnners von der Güterabfertigung in Auschwitz (beide im Auschwitz-Prozess 1964). Abschließend werden noch Einzelschicksale aus einigen Ausgangsorten der Deportationszüge berichtet: Mannheim, Berlin, Frankfurt am Main, Dresden, Halle, Köln, Münster, München.

Dem Katalogbuch ist es gelungen, die „Sonderzüge in den Tod“, also die Deportationen mit der Deutschen Reichsbahn anschaulich zu machen, sowohl im Hinblick auf die bürokratische, den reibungslosen Verlauf der Transporte gewährleistende Perfektion der Täter, aber auch, indem es von den nicht zu zählenden Opfern zumindest einigen wenigen wieder ein Gesicht gibt.

Joachim Lilla

#### QUELLE

**Informationsmittel (IFB)** : digitales Rezensionsorgan für Bibliothek und Wissenschaft

<http://ifb.bsz-bw.de/ifb2/>