

Dass es mit der »Milde des Herrschers«, dessen Lob von zynischen Machwerken wie dem KZ-Film *Der Führer schenkt den Juden eine Stadt* betrieben wurde, nicht weit her gewesen wäre, ist kaum zu bezweifeln. Auch die Herstellung von »Normalität« war letztlich ein Mittel der Propaganda. Die deutsche Überlegenheit sollte nicht nur bewiesen, sondern auch anerkannt werden. Drolshagen illustriert das mit dem vergleichsweise harmlosen Beispiel eines deutschen Soldaten, dem eine norwegische Ladenbesitzerin, da es nichts mehr zu kaufen gab, freundlich eine Tasse Kaffee anbot. Ihm mochte es wie eine Bestätigung der deutschen Propaganda vom »arischen Brudervolk« erscheinen. Die Norweger, schreibt Drolshagen, würden den Vorgang völlig anders interpretieren: nach den »geltenden Regeln von Anstand und Sitte« sei es

unmöglich gewesen, »einem Fremden, der das Haus betritt, nichts anzubieten«. So ist die Wahrnehmung des Zweiten Weltkriegs nicht nur von Gewalt und Verbrechen, sondern auch von Irrtümern geprägt worden.

Patrick Desbois: Der vergessene Holocaust. Die Ermordung der ukrainischen Juden. Berlin Verlag, Berlin 2009, 303 S., € 22,90.

Ebba D. Drolshagen: Der freundliche Feind. Wehrmachtssoldaten im besetzten Europa. Droemer, München 2009, 348 S., € 19,95.

Markus Roth: Herrenmenschen. Die deutschen Kriegshauptleute im besetzten Polen. Wallstein, Göttingen 2009, 556 S., € 39,00.

Henry Rousso: Vichy: Frankreich unter deutscher Besatzung 1940-1944. C.H. Beck, München 2009, 149 S., € 11,95.

Annalisa Viviani

Züge in den Tod

Die Deutsche Reichsbahn und der Holocaust

Ohne den Einsatz der Deutschen Reichsbahn, die dem Reichsverkehrsministerium unterstellt war, wäre in der NS-Zeit der systematische Mord an den europäischen Juden, Sinti und Roma nicht möglich gewesen. Die gesamte Infrastruktur der Bahn war in die »fahrplanmäßige Abwicklung« der Deportationen verwickelt, für deren Planung und Ablauf das Reichssicherheitshauptamt verantwortlich war. Schätzungen zufolge wurden zwischen 1941 und 1945 mehr als drei Millionen Menschen zumeist über große Entfernungen mit Zügen der Deutschen Reichsbahn in westeuropäische Durchgangslager und osteuropäische Gettos, in Konzentrations- und Vernichtungslager in den Tod gefahren.

Dieses düstere Kapitel deutscher Geschichte präsentiert die Deutsche Bahn AG



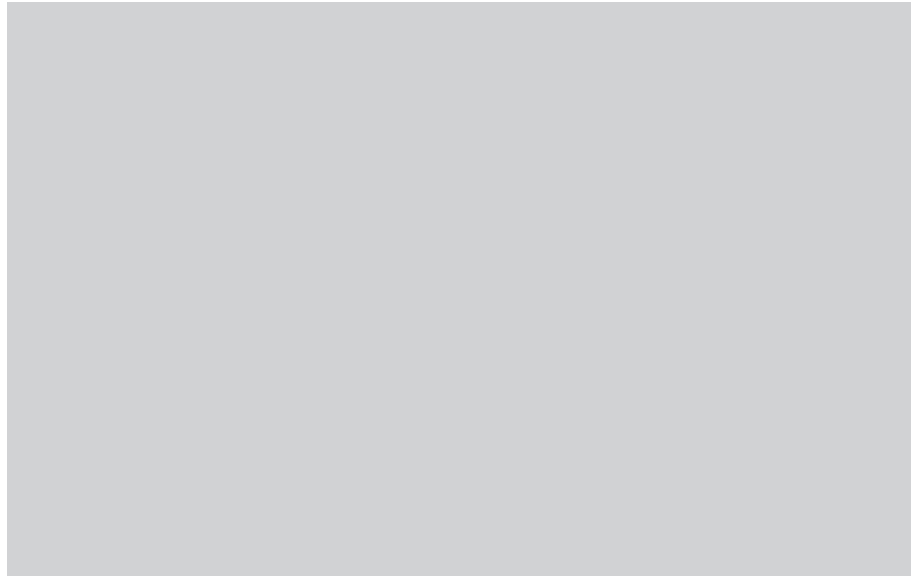
Annalisa Viviani

(* 1949) ist freie Lektorin, Publizistin und Übersetzerin in München.

Viviani.AutorenEdition@gmx.de

als Nachfolgeunternehmen der Reichsbahn in der Wanderausstellung *Sonderzüge in den Tod*, die seit ihrer Eröffnung in Berlin (Bahnhof Potsdamer Platz) im Januar 2008 vor allem in Bahnhöfen gezeigt wird – in Halle, Schwerin, Wittenberge, Münster, Köln, Frankfurt am Main, Dresden, München, Mannheim, Hanau, Chemnitz und weiteren Städten.

Das gleichnamige Begleitbuch der



Wanderausstellung bezeugt in Text und Bild die Verstrickung der bereits in den frühen 30er Jahren »gleichgeschalteten« Reichsbahn mit dem Nationalsozialismus. Allein die Rekonstruktion einzelner Deportationstransporte macht deutlich, dass die Ermordung der europäischen Juden durch das NS-Regime ein komplexer Vorgang war, der ohne die Zusammenarbeit und Unterstützung durch Reichsbahnpersonal auf allen Ebenen nicht hätte durchgeführt werden können. Schlaglichter auf das persönliche Schicksal einzelner Deportierter ergänzen im Buch die durch Dokumente belegten Fakten und Verwaltungsabläufe.

Dokumentiert wird, dass die bereitwillige Anpassung des Hauptverkehrsträgers an die Forderungen von Staat und Partei die Deutsche Reichsbahn ab 1935 zu einem NS-Werkzeug machte. Der systematischen Massendeportation der deutschen Juden, die im Oktober 1941 mit den ersten Sonderzügen im Auftrag des SS- und Polizeiapparats einsetzte, waren bereits verschiedene Transporte vorausgegangen, die auf die Abschiebung der Juden aus dem

Deutschen Reich abzielten, aber noch nicht im Zeichen der späteren Vernichtungspolitik standen.

Anfangs erfolgten die Deportationen in Güter- oder Personenzügen, die zum Teil an Züge des regulären Personenverkehrs angehängt wurden, später auch in Viehwaggons. Die elend zusammengepferchten Deportierten litten hinter verriegelten Türen unter Hunger, Durst und Kälte, manche starben auf der Reise, da sie – nach Abgabe ihrer Lebensmittelkarten bei Fahrtantritt – weder Wasser noch Nahrung erhielten. Da die Züge lang und schwer waren und nur langsam fahren konnten, hatten alle anderen Züge Vorfahrt. Um eine optimale Auslastung sicherzustellen, brachten zudem die Züge bei der Rückfahrt etwa aus Auschwitz Kleidung oder Wertgegenstände der Häftlinge und Ermordeten nach Deutschland zurück, wo sie an die ausgebombte Bevölkerung verteilt wurden.

Konzentrations- und Vernichtungslager waren entlang den Eisenbahnlinien eingerichtet worden, weil die Deportierten mit der Bahn befördert werden sollten. Für

die Planung und den Ablauf der Deportationen war das Reichssicherheitshauptamt in Zusammenarbeit mit der Deutschen Reichsbahn zuständig. Das von Adolf Eichmann geleitete Referat IV B 4 (»Juden- und Räumungsangelegenheiten«) fungierte als Auftraggeber der Deportationszüge und legte die zu deportierenden Personen, ihre Zahl und den Termin für die »Umsiedlung« fest.

In der Betriebsabteilung der Reichsbahn wurden detaillierte Fahrpläne für die Deportationstransporte erarbeitet, die Fahrtziele festgelegt und Fahrplanordnungen aufgestellt. Die Reichsbahn legte den üblichen Fahrtarif von vier Reichspfennig pro Person und Schienenkilometer zugrunde, für Kinder galt ein verbilligter Fahrpreis. Bei der Belegung eines Zuges mit mindestens 400 Personen reduzierte sich der Preis um 50 %. Die Transportgebühren musste die SS an die Reichsbahn zahlen. Um Geld zu sparen, versuchte man so viele Menschen wie möglich in den Zügen unterzubringen – ein rentables Geschäft für die Deutsche Reichsbahn, da Juden aus ganz Europa verschleppt wurden, die weite Fahrtwege zurücklegen mussten.

Das Zusammenspiel von Bahn und nationalsozialistischer Vernichtungspla-

nung lässt einem das Blut in den Adern gefrieren. So zum Beispiel, wenn man das Schreiben von Heinrich Himmlers persönlichem Adjutanten Karl Wolff an den »lieben Parteigenossen«, den Stellvertretenden Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn, Staatssekretär Albert Ganzenmüller, liest. Dort heißt es in nicht zu überbietendem Zynismus: »Mit besonderer Freude habe ich von Ihrer Mitteilug Kenntnis genommen, dass nun schon seit 14 Tagen täglich ein Zug mit je 5.000 Angehörigen des auserwählten Volkes nach Treblinka fährt und wir doch auf diese Weise in die Lage versetzt sind, diese Bevölkerungsbewegungen in einem beschleunigten Tempo durchzuführen.«

Das Begleitbuch endet mit einem Rückblick auf die Geschichte der Deportationen der Juden vom Beginn der nationalsozialistischen Herrschaft bis zum Ende des »Dritten Reichs« – auf die Transporte, die von Mannheim, Berlin, Frankfurt am Main, Dresden, Halle, Köln, Münster und München aus in den Tod führten.

Andreas Engwert und Susanne Kill (Hg.): Sonderzüge in den Tod – Die Deportationen mit der Deutschen Reichsbahn. Böhlau Verlag, Köln 2009, 164 S., € 16,90.

Peter Brandt

Vom Ende der linken Solidarität

Eine der finstersten Phasen in der Geschichte des Kommunismus Moskauer Prägung waren die beiden Jahre des deutsch-sowjetischen Nichtangriffspaktes 1939-1941. Auch hier gilt: Wer es wissen wollte, konnte es früher schon wissen, jedenfalls in den Grundzügen.

Doch nachdem die Sowjetunion bzw. Russland vor knapp zwei Jahrzehnten endlich die Existenz des Geheimen Zusatzabkommens zur Aufteilung Ost-Mitteleuro-



Peter Brandt

(* 1948) ist Professor für Neuere deutsche und europäische Geschichte an der Fernuniversität Hagen.

peter.brandt@fernuni-hagen.de

pas eingeräumt und davon Abstand genommen hatte, die freie Forschung über