

Menschen in den Viehwagen? ... und was dachte sich der Eisenbahner?

Andreas Knipping

Zum Standardbegriff für das Transportmittel zu nationalsozialistischen Ghettos, Erschießungsgräben und Gaskammern ist der „Viehwagen“ geworden. Jedoch ist Differenzierung geboten.

Die meisten Transporte von Juden aus dem Reichsgebiet und aus Westeuropa in Richtung „Osten“ wurden nicht mit Güterwagen, sondern mit älteren Personenwagen durchgeführt, wie sie aus dem großstädtischen Nahverkehr geläufig waren. Sehr typisch war der insbesondere von der preußischen Eisenbahnverwaltung in vielen Varianten beschaffte meist dreiachsige „Abteilwagen“, äußerlich kenntlich an der ununterbrochenen Folge von Fenstern und Türen mit Zugangsmöglichkeit in jedes einzelne Abteil. In Süddeutschland und später in der Reichsbahnzeit sowie in den meisten besetzten Ländern war der zweiachsige Personenwagen mit einem Fahrgastgroßraum, den man über offene Einstiegplattformen an beiden Wagenenden erreichte, gebräuchlicher. Die Beförderung auch auf langen Strecken mit solchen Wagen war nicht von vorneherein menschenunwürdig. Absichtsvoll verschärft waren die Transportbedingungen allerdings durch die Überfüllung der Wagen mit Personen und Gepäck. Für ausreichende Belüftung, Beheizung und Toiletten konnte und sollte bei Überbesetzung auf langen Strecken nicht mehr gesorgt werden.

Jeder Personenwagen gehörte zum festen Bestand einer regionalen Reichsbahndirektion. Von daher hat die auf einem Foto erkennbare etwa mit „Stuttgart“, „Dresden“, „Erfurt“ oder „München“ beginnende Wagennummer einen gewissen Aussagewert für den Ausgangsort eines Transports. Er darf jedoch nicht überschätzt werden, weil Wagengarnituren auch im Dreiecksverkehr eingesetzt wurden. Beispielsweise konnte eine Zuggarnitur aus Wagen der RBD München zunächst bayerische Arbeitsdienstmänner ins Ruhrgebiet bringen, dann Juden von Köln nach Theresienstadt und schließlich polnische Zwangsarbeiter nach Berlin.

Typisch für die Transporte innerhalb der annektierten und besetzten Gebiete, also etwa von Ghettos und Zwangsarbeitslagern des Generalgouvernements oder des Baltikums oder von dem im „Protektorat Böhmen und Mähren“ angelegten Konzentrationslager Theresienstadt zu den Vernichtungslagern war der gedeckte Güterwagen. Alle europäischen Bahnverwaltungen hatten insgesamt Millionen zweiachsige hölzerne Wagen beschafft, lange Zeit mit fast flachen Dächern, später vermehrt mit höher gewölbten Tonnendächern. Als Güterwagen selbstverständlich fensterlos waren sie über beiderseitige Schiebetüren zu beladen. In den oberen Teilen der Seitenwände befanden sich Lüftungsklappen. Die Wagen dienten zur Beförderung der verschiedensten nässeempfindlichen Güter.

Die Wagen waren auch für die Beförderung von Großvieh geeignet. Speziell hierzu dienten die erwähnten Lüftungsklappen. Je nach Außentemperatur wurden die Schiebetüren nicht ganz verschlossen, sondern in einer Position arretiert, die einerseits zusätzliche Belüftung ermöglichte, andererseits das Entweichen der Rinder oder Pferde verhinderte.

Spezielle Viehwagen gab es auch, die jedoch für den Transport von Menschen technisch nicht geeignet waren.

Die Beförderung von Menschen in Güterwagen war keine nationalsozialistische Erfindung. Soldaten waren schon vor 1914 in Güterwagen gefahren. Zur planmäßigen militärischen Nutzung des Güterwagenbestandes hatten die Bahnverwaltungen auch die entsprechenden Kapazitäten angeschrieben; der häufigst beschafften Baugröße entsprach die Aufschrift „6

Pferde/40 Mann“. Für die Mannschaftstransporte konnten speziell vorrätig gehaltene Querbretter als Bänke eingehängt werden. Zu Verrichtung der Notdurft genügten Eimer. Aber auch die zahlreichen aus betrieblichen Gründen oder zur Verpflegung eingelegten Unterwegsaufenthalte gaben ausreichend Gelegenheit, „sich in die Büsche zu schlagen“. Dieselbe Transportmethode galt auch wieder für Soldaten, Kriegsgefangene und Zwangsarbeiter des Zweiten Weltkrieges.

Zu „mobilen Särgen mit der deutschen Aufschrift“ (Béla Szolt, Neun Koffer, Budapest 1946/47) wurden die Güterwagen erst durch die spezielle Perfidie bei der Durchführung der Transporte in den Tod. Wenn statt 40 Personen 60 oder 80 in einen Güterwagen gezwängt wurden, wenn auch bei sommerlichen Temperaturen die Türen verriegelt blieben – und dies selbstverständlich auch bei stundenlangen, im Zeitalter des Luftkrieges aber auch tagelangen Aufenthalten, wenn im Sommer nicht für Wasser und im Winter nicht wenigstens für heiße Getränke für die Insassen der ungeheizten Wagen gesorgt wurde, dann mussten regelmäßig am Zielort auch schon viele Leichen entladen werden – und dann befanden sich die leer zurücklaufenden Wagen hygienisch in einem Zustand, den Beamte der Deutschen Reichsbahn gelegentlich bei Reichssicherheitshauptamt, Gestapo oder SS als Besteller der Transporte beanstandeten. Mit Stacheldraht über den Lüftungsklappen bleibt der gedeckte Güterwagen der europäischen Bahnen ein Symbol der Shoah.

Gänzlich verfehlt ist es, aus einem Städtenamen auf dem Wagenkasten auf einen Heimatort des Wagens oder gar auf einen Ausgangsort eines Transports zu schließen. Der gesamte riesige Güterwagenpark der Deutschen Reichsbahn wurde vor und nach 1933 freizügig auf dem gesamten Netz eingesetzt. Ab 1939 galt dies auch für die Wagen aus den besetzten Ländern, so dass in einen Zug von Litauen nach Auschwitz jederzeit ein jugoslawischer oder in einen Zug von Saloniki nach Treblinka ohne weiteres ein französischer Wagen eingereiht sein konnte. Die Städtenamen auf deutschen Güterwagen repräsentierten auch in Friedenszeiten niemals eine Beheimatung, sondern standen für bestimmte Bauarten. „Ein Stuttgart“ war ein z.B. für militärischen Fahrzeugtransport geeigneter flacher Wagen mit abklappbaren Seitenwänden und einsteckbaren Rungen, „ein Hamburg“ war ein Verschlagwagen für Kleinvieh, „ein Essen“ war der für das Ruhrgebiet typische offener Güterwagen für den Kohlentransport, „ein Schwerin“ oder „ein Nürnberg“ dessen älterer Vorläufer mit geringerer Kapazität. Der vom späten 19. Jahrhundert an beschaffte gedeckte Güterwagen mit flachem Dach, für Deportationen wohl am häufigsten verwendet, konnte bei der Deutschen Reichsbahn am ehesten die Bezeichnungen „München“, „Karlsruhe“ und am häufigsten „Kassel“ tragen. In Betracht kamen auch die moderneren Bauarten „Bremen“ und „Oppeln“. Im Zusammenhang der Güterwagenbezeichnungen waren die Städtenamen lediglich griffige Bezeichnungen, die jeder Rangierer und jeder Kunde kannte. So verstand der Führer einer Rangierlok den Lautsprecherauftrag, aus Gleis 4 die beiden „Mainz“ abzuholen, sofort.

Über die Verwendung von Güterwagen wurde nicht Buch geführt. Niemand weiß, welcher der Güterwagen jener Bauarten, die durch Umbau oder Ausmusterung in den sechziger und siebziger Jahren allmählich verschwanden, für Deportationen verwendet wurde.

Die Szenerie bei der Abfahrt der Deportationszüge war für die Betroffenen durchaus dramatisch. Außenstehenden Beobachtern blieb diese Dramatik jedoch meist verborgen. Der auf dem Bahnsteig oder am Nachbargleis auf seinen Zug wartende Reisende in München wurde nicht Zeuge einer brutalen Einpferchung schreiender Menschen in Viehwagen, sondern des streng bewachten Einsteigens stummer verängstigter Personen in alltägliche grüne Nahverkehrswagen. Der Lokführer eines solchen Zuges begleitete mit seiner Maschine den Zug beispielsweise bis Ingolstadt oder Regensburg. Erst nach mehrfachem Stafettenwechsel übernahm ein Lokpersonal der RBD Oppeln oder der im Generalgouvernement tätigen

Ostbahn den Zug; dass die vielfach polnischen Lokführer und Heizer wussten, wohin die Reise ging, ist vielfach überliefert. Ihren Kollegen vom Bw München Hbf oder Bw München Ost begegneten diese Männer jedoch niemals.

Zum Autor:

Andreas Knipping, *1952, lebt in München und ist Richter am Sozialgericht. Sein Hobby Eisenbahn hat er zu mit vielen einschlägigen Veröffentlichungen zum Nebenberuf gemacht. Spezialität sind Bücher und Zeitschriftenbeiträge zu Eisenbahnthemen im Zusammenhang mit Krieg und Diktatur. Das Projekt Endstation Vernichtung hat er mit Fachwissen und seiner großen Fotosammlung unterstützt.