

Ikone G-Wagen

Zur Geschichte der sogenannten G-Wagen im Zusammenhang mit Deportationen im Dritten Reich.

Von Andreas Knipping

In der Literatur der historischen Anklage und des immerwährenden Gedenkens wiederholen sich – bei bester Absicht – Formulierungen, die das Verständnis für die Abläufe und ihre Wahrnehmung im Zusammenhang mit Deportation und Mord trüben. Der Vorstellbarkeit des Unvorstellbaren dienen uns zahlreiche Filme. Das Mosaik der Bilder daraus darf aber nicht mit der unerhört detailreichen historischen Wirklichkeit gleichgesetzt werden.

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

Die meisten Transporte von Juden aus dem Reichsgebiet und aus Westeuropa in Richtung „Osten“ wurden allein schon zur Vermeidung öffentlicher Aufmerksamkeit nicht mit Güterwagen, sondern mit älteren **Personenwagen** durchgeführt, wie sie aus dem großstädtischen Nahverkehr geläufig waren. Die Beförderung auch auf langen Strecken mit solchen Wagen war nicht von vorneherein menschenunwürdig. Absichtsvoll verschärft waren die „Transport“bedingungen allerdings durch die Überfüllung der Wagen mit zu vielen Personen und ihr befehlsgemäß mitgenommenes Gepäck. Für ausreichende Belüftung, Beheizung und ausreichende Kapazität der Toiletten konnte – und sollte mit voller Absicht – bei Überbesetzung auf langen Strecken nicht mehr gesorgt werden.

Jeder deutsche 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. Dieser Aussagewert 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.

Die Szenerie bei der Abfahrt der „Transporte“ aus Deutschland, Frankreich oder den Niederlanden darf man sich nicht zu dramatisch vorstellen. Der Aufsichtsbeamte auf dem Bahnsteig oder der am Nachbargleis auf seinen Zug wartende Reisende in

München oder Mainz, Paris oder Amsterdam 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 auf einem Bespannungsabschnitt von vielleicht 80 oder 120 km. Erst nach mehrfachem Stafettenwechsel übernahm ein Lokpersonal der Reichsbahndirektion (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 im Altreich begegneten diese Männer jedoch niemals.

Typisch für die Transporte innerhalb der annektierten und besetzten Gebiete im Osten und Südosten, also von Jugoslawien, Griechenland und Ungarn, von Ghettos und Zwangsarbeitslagern des Generalgouvernements oder des Baltikums oder von dem im „Protektorat Böhmen und Mähren“ angelegten Konzentrationslager Theresienstadt in die Vernichtungslager war der **gedeckte Güterwagen (G-Wagen)**. Alle europäischen Bahnverwaltungen hatten insgesamt Millionen zweiachsige hölzerne Wagen beschafft, lange Zeit mit fast flachen Dächern, von den zwanziger Jahren an 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, als da wären Säcke mit Kartoffeln, Getreide, Mehl, Zucker, Kunstdünger oder Zement, Stoffballen, Papierrollen, Fässer mit Chemieprodukten, Wein, Heringen oder Sauerkraut, kistenweise gestapeltes Obst und Gemüse, Maschinenteile, Möbel usw. usw.

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. Eine seltenere Variante war ein Wagen ohne Dach mit einer durch Lüftungsschlitze unterbrochenen Umfriedung. Weil die Tiere in solchen Wagen den Niederschlägen vollkommen ausgesetzt waren, wurden solche Wagen in Zeiten längerer Zugläufe und höherer Geschwindigkeiten kaum mehr verwendet. Häufiger war ein ebenfalls an den durchbrochenen Wänden erkennbarer mit Dach versehener doppelstöckiger Wagen, dessen Stockwerkhöhe auf die Beförderung von Schafen, Ziegen, Schweine und Gänsen abgestellt war.

Beide Varianten der speziellen Viehwagen spielten beim Transport von Menschen keine Rolle.

... beim Transport von Menschen. Die **Beförderung von Menschen in Güterwagen** war keine nationalsozialistische Erfindung. Jeder Soldat war in die Manöver vor 1914 und in den Ersten Weltkrieg mit einem solchen 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“ bzw. „6 chevaux/40 hommes“. Für die Mannschaftstransporte konnten speziell vorrätig gehaltene Querbretter als Bänke eingehängt werden. Zur Verrichtung der Notdurft genügten Eimer. Aber auch die zahlreichen aus betrieblichen Gründen oder zur Verpflegung eingelegten Unterwegaufenthalte aus betrieblichen Gründen 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.

Heute kaum mehr bekannt ist die Tarnbezeichnung „Aktion Reinhardt“. Und dem Vorwand der Rache für das Attentat an Reinhard Heydrich (sein Vorname schrieb sich ohne hinteres „t“) wurde im Befehlsstrang Heinrich Himmler – Reichssicherheitshauptamt – örtliche Dienststellen in Polen und mit lebhaftem Beifall des Generalgouverneurs Hans Frank die Ermordung aller Juden und Roma im Generalgouvernement beschlossen. Zwischen Juli 1942 und Oktober 1943 wurden zwischen 1,6 und 1,8 Millionen Juden und 50.000 Roma ermordet. Wir kennen erschütternde Erzählungen aus Auschwitz. Parallel zur ständigen fabrikmäßigen Tötung von täglich etwa 12.000 und insgesamt 1.000.000 Menschen gab es dort ja Arbeitskommandos, in denen die jüngsten und kräftigsten Menschen eine minimale Überlebenschance hatten. In den für die Aktion Reinhardt errichteten drei Vernichtungslagern Belzec, Sobibor und Treblinka gab es keine Unterkerktsbaracke und keine Rüstungsbetriebe. Hier gab es nur Gaskammern. Wer hier um 11 h aus dem langen Zug mit **gedeckten Güterwagen** ankam, war um 14 h tot.

Nach der Besetzung Ungarns beeilten sich die uniformierten Massenmörder, auch hier noch die Verbrechen des längst verlorenen Krieges fortzusetzen. Von März 1944 bis Januar 1945 fuhren die Züge mit den **gedeckten Güterwagen** durch die Slowakei direkt vor die Gaskammern von Auschwitz. So gut wie alle 565.000 Insassen wurden sofort ermordet.

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 der oben erwähnte 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. 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.