

Landesarchiv Berlin
B Rep. 057-01

Nr.: 5041

A n k l a g e s c h r i f t
in dem Strafverfahren
gegen
Dr. Albert G a n z e n m ü l l e r
wegen Beihilfe zum Mord pp.
(8 Js 430/67 StA. Düsseldorf)

8 Ks 1/71 StA Düsseldorf

ELBA

Spiralhefter

Nr. 24464

Inhaltsübersicht des Anklagebandes

Inhaltsübersicht der Anklageschrift und Verzeichnis der Abkürzungen	<u>Seite</u>
<u>Anklagesatz</u>	I - X
<u>Beweismittel</u>	1
I. Angaben des Angeeschuldigten	6
II. Zeugen	6
III. Sachverständige	26
IV. Urkunden und sonstige Beweismittel	27
V. Beiakten	47
VI. Literatur	47
<u>Wesentliches Ergebnis der Ermittlungen und der Voruntersuchung</u>	48
A <u>Die persönlichen Verhältnisse und der Werdegang des Angeeschuldigten</u>	48 - 57
B <u>Die Verfolgung der Juden unter dem NS-Regime bis zur "Endlösung der Judenfrage"</u>	58 - 66
I. Der Antisemitismus als Bestandteil der "nationalsozialistischen Welt- anschauung"	58
II. Die gesetzgeberischen Maßnahmen bis zur "Kristallnacht"	59
III. Der Beginn des offenen Terrors gegen die Juden	61
IV. Weitere gesetzgeberische Maßnahmen	62
V. Die vorbereitenden Maßnahmen zur "Endlösung der Judenfrage"	63

II

C	<u>Die "Endlösung der Judenfrage"</u>	Seite
		67 - 93
	I. Die Anordnung der "Endlösung"	67
	II. Die von den Einsatzgruppen durchgeführten Judenexekutionen	70
	III. Die Durchführung der "Endlösung im deutschen Einflußgebiet Europas"	73
	1. Die Wannsee-Konferenz	73
	2. Das Generalgouvernement und die dortige Massenvernichtung der Juden	74
	3. Die Aktion "Reinhard"	79
	4. Das Konzentrations- und Vernichtungslager Auschwitz - Birkenau	84
	5. Die "systematische Zielrichtung" der Transportzüge	86
	6. Die Verwertung der Beute	88
D	<u>Das Reichsverkehrsministerium und die nachgeordneten Behörden der Reichsbahn pp.</u>	94 - 108
	I. Das Reichsverkehrsministerium (RVM) und die Generalbetriebsleitungen (GBL)	94
	II. Die Generaldirektion der Ostbahn in Krakau (Gedob) und die Ostbahndirektionen	99
	III. Die Direktionen	106
	IV. Organisationsplan	108

III

	<u>Seite</u>
E <u>Die Anforderung der Transporte durch das RSHA und einzelne Dienststellen der Sicherheitspolizei, die "zentrale Bearbeitung der Judentransporte" im RVM, sowie die weitere Bearbeitung durch die nachgeordneten Behörden.</u>	109 - 163
I. Die Entwicklung der Zusammenarbeit zwischen dem RSHA und dem RVM	109
II. Die Transportanforderungen durch das RSHA und Dienststellen der Sicherheitspolizei	121
1. Erfassung der Juden	121
2. Anforderung der Transporte	131
III. Die "zentrale Bearbeitung der Judentransporte" im RVM	141
IV. Die weitere Bearbeitung durch die nachgeordneten Behörden	147
1. Betriebliche Durchführung der Transporterlasse durch eine GBL - Fahrplankonferenzen -	147
2. Erstellung der Fahrpläne durch die Gedob und die Direktionen - Fahrplananordnungen -	156
F <u>Durchführung und Umfang der Transporte</u>	164 - 178
I. Durchführung der Transporte	164
II. Umfang der Transporte	173

G	<u>Das strafbare Verhalten des Angeschuldigten</u>	<u>Seite</u>
	<u>Dr. Ganzenmüller</u>	179 - 240
I.	<u>Die Vorgeschichte</u>	179
1.	Die Ernennung des Angeschuldigten zum Staatssekretär, seine Zusammenarbeit mit den Parteidienststellen und seine Persönlichkeit	179
2.	Die Maßnahmen des Angeschuldigten zur Bedarfskürzung, sowie Beschleunigung des Wagensumlaufes und die Transportschwierigkeiten	197
II.	<u>Die strafbare Tätigkeit des Angeschuldigten</u>	202
	(Mitwirkung bei der verkehrsmäßigen Abwicklung der Judentransporte in die Vernichtungslager)	
1.	Die Beteiligung bei der Beschaffung von Transportraum und die generelle Überwachung der Transportabwicklung im RVM durch den Angeschuldigten	202
a)	Beteiligung bei der Beschaffung von Transportraum für die Durchführung der Großaktion gegen die Juden in der zweiten Jahreshälfte 1942	202
aa)	Die Großaktion gegen die Juden in der zweiten Jahreshälfte 1942	202
bb)	Die Beteiligung des Angeschuldigten bei der Beschaffung von Transportraum für die Großaktion 1942	208
b)	Bereitstellung von Transportraum im Januar/Februar 1943 (Abtransport der Juden aus Bialystok, den russischen Gebieten und dem Westen)	217
c)	Bereitstellung von Transportraum im Juni/Juli 1943 (Räumung der letzten Ghettos und Arbeitslager im GG)	225
d)	Bereitstellung von Transportraum im Mai/Juni 1944 (Abtransport der ungarischen Juden)	228
e)	Die generelle Überwachung der Transportabwicklung im RVM durch den Angeschuldigten	233
2.	Die Kenntnis des Angeschuldigten von dem Zweck der Judentransporte und den Vernichtungsmaßnahmen gegen die Juden	237

<u>H</u>	<u>Die Einlassung des Angeschuldigten</u> <u>und ihre Würdigung</u>	<u>Seite</u>
I.	Einlassung:	241-263
1.	Zur Vorgeschichte	241
2.	Zur zentralen Bearbeitung der Juden- transporte im RVM	247
3.	Zur Beteiligung bei der Beschaffung von Transportraum und generellen Über- wachung der Transportabwicklung im RVM	250
a)	Zur Beteiligung bei der Beschaffung von Transportraum für die Großaktion 1942	250
b)	Zur Bereitstellung von Transportraum im Januar/Februar 1943	255
c) u. d)	Zur Bereitstellung von Transportraum im Juni/Juli 1943 und Mai/Juni 1944	256
e)	Zur generellen Überwachung der Trans- portabwicklung im RVM	258
4.	Zur Kenntnis von dem Zweck der Juden- transporte und den Vernichtungsmaßnahmen gegen die Juden	259

II. Würdigung der Einlassung:	<u>Seite</u>
	264 - 323
1) Zur Vorgeschichte	264
2) Zur zentralen Bearbeitung der Juden- transporte im RVM	267
3) Zur Beteiligung bei der Beschaffung von Transportraum und generellen Über- wachung der Transportabwicklung im RVM	269
a) Zur Beteiligung bei der Beschaffung von Transportraum für die Großaktion 1942	269
b) Zur Bereitstellung von Transportraum im Januar/Februar 1943	274
c) u. d) Zur Bereitstellung von Transportraum im Juni/Juli 1943 und Mai/Juni 1944	277
e) Zur generellen Überwachung der Transport- abwicklung im RVM	280
4) Zur Kenntnis von dem Zweck der Judentransporte und den Vernichtungsmaßnahmen gegen die Juden	281
a) Die sich aus seiner Tätigkeit und den Verfolgungsmaßnahmen gegen die Juden ergebende Kenntnis des Angeschuldigten	282
b) Die Kenntnis der Angehörigen des Reichs- verkehrsministers und der Reichsbahn von den Judentransporten und den Ver- nichtungsmaßnahmen	288
c) Die Judenexekutionen während des Ein- satzes des Angeschuldigten im Osten	315
5) Zusammenfassung der Würdigung	323

VII

J <u>Rechtliche Würdigung</u>	<u>Seite</u>
	324 - 336
I. Prozessuale Fragen	324
1. Zuständigkeit	324
2. Verjährungsunterbrechung	325
II. Materiellrechtliche Fragen	326
1. Strafrechtliche Bewertung der Massenmorde und der Taturheber	326
2. Die strafrechtliche Bewertung des Verhaltens des Angeschuldigten als Beihilfe zum Mord und Beihilfe zur schweren Freiheitsberaubung im Amt mit Todesfolge	328
a) Beihilfe zum Mord	328
b) Beihilfe zur schweren Freiheitsberaubung im Amt mit Todesfolge	332
3. Keine Rechtfertigungs- oder Schuldausschließungsgründe	334
K <u>Anklageanträge</u>	338

VIII

Verzeichnis der Abkürzungen

(-alphabetisch-)

AA	= Auswärtiges Amt
AS	= Anklageschrift in der Strafsache gegen die ehemaligen Angehörigen der Lagermannschaft des Vernichtungslagers Sobibor (11 Ks 1/64 StA. Hagen)
ASt	= Anklageschrift in der Strafsache gegen den früheren Kommandanten des Vernichtungslagers Treblinka, Franz Stangl, (8 Ks 1/69 StA. Düsseldorf)
AW	= Anklageschrift in der Strafsache gegen den früheren SS-Obergruppenführer Wolff (1 Ks 1/64 StA. München II)
BdO	= Befehlshaber der Ordnungspolizei
BdS	= Befehlshaber der Sicherheitspolizei und des SD
Da-Züge	= Bezeichnung für Züge zum Abtransport von Juden ("Da" sollte eine Abkürzung für David sein)
DC	= Document Center in Berlin
EG	= Einsatzgruppe
EK	= Einsatzkommando
EM	= Ereignismeldung
Fapla	= Fahrplanordnung
FS	= Fernschreiben
GBL	= Generalbetriebsleitung
Gedob	= Generaldirektion der Ostbahn in Krakau
Gestapo	= Geheime Staatspolizei
GVD	= Generalverkehrsdirection
HBD	= Hauptbahndirektion
HSSPF	= Höherer SS- und Polizeiführer
IMT	= Internationales Militär-Tribunal (Der Prozeß gegen die Hauptkriegsverbrecher vor dem Internationalen Militärgerichtshof, Nürnberg, 1948 - Band und Seite -)

IX

KdF	=	Kanzlei des Führers
KdG	=	Kommandeur der Gendarmerie
KdO	=	Kommandeur der Ordnungspolizei
KdS	=	Kommandeur der Sicherheitspolizei und des SD
Lp-Zug	=	Leerpersonenzug
NSDAP	=	Nationalsozialistische Deutsche Arbeiterpartei
OBD	=	Ostbahndirektion
OBL	=	Oberbetriebsleitung
OKH	=	Oberkommando des Heeres
OT	=	Organisation Todt
Pj-Züge	=	Abkürzung für Züge zum Abtransport der polnischen Juden
Po-Züge	=	Abkürzung für Züge zum Abtransport von Polen
RBD	=	Reichsbahndirektion
RSA	=	Reichssicherheitshauptamt
RVD	=	Reichsverkehrsdirektion
RVM	=	Reichsverkehrsministerium
SA	=	Sturmabteilung
SD	=	Sicherheitsdienst
SK	=	Sonderkommando
SS	=	Schutzstaffel
SSPF	=	SS- und Polizeiführer
TK	=	Transportkommandantur
T 4	=	Tarnorganisation "Gemeinnützige Stiftung für Anstaltspflege" pp. in Berlin, Tiergartenstraße 4
UdSSR	=	Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken

X

- UA = Urteil in der Strafsache gegen ehemalige Angehörige der Lagermannschaft des Konzentrations- und Vernichtungslagers Auschwitz (4 Ks 2/63 StA Frankfurt)
- UR = Urteil in der Strafsache gegen den früheren Legationsrat I. Klasse Franz Rademacher (2 Ks 3/53 StA Bamberg)
- UT = Urteil in der Strafsache gegen die ehemaligen Angehörigen der Lagermannschaft des Vernichtungslagers Treblinka (8 I Ks 2/64 StA Düsseldorf)
- UW = Urteil in der Strafsache gegen den früheren SS-Obergruppenführer Wolff (1 Ks 1/64 StA München II)
- WVD = Wehrmachtsverkehrsdirektion

Staatsanwaltschaft
Düsseldorf

Gesch.-Nr. 8 Js 430/67

4 Düsseldorf, den 16. März 1970
Neubrückstraße 3

Fernruf: 83061

An das
Landgericht

in Düsseldorf

Voruntersuchung
ist geführt.

A n k l a g e s c h r i f t.

- XIX/185. f. Der Dipl.-Ing. Dr. Albert G a n z e n m ü l l e r,
wohnhaft in 8971 Oberjoch über Hindelang (2. Wohnsitz:
8 München 71, Kemptener Straße 58), * 25.2.1905 in
Passau, verheiratet, deutscher Staatsangehöriger,
- nicht bestraft -,
XX/177 - in dieser Sache in Untersuchungshaft gewesen
XXI/68 vom 13.11.1969 bis zum 23.1.1970 aufgrund Haftbefehls
des Untersuchungsrichters I bei dem Landgericht
XX/170 Düsseldorf vom 13.11.1969 (UR I 4/67 - G -) und von
dem weiteren Vollzug der Untersuchungshaft verschont
XXI/57 ff. durch Beschluß des 1. Strafsenates des Oberlandes-
gerichtes Düsseldorf vom 16.1.1970 (1 Ws 771/69) -
XX/200 Wahlverteidiger: Rechtsanwalt Werner Gottwald,
4 Düsseldorf, Hüttenstraße 30,

w i r d a n g e k l a g t,

in Berlin und anderen Orten
in der Zeit von Juli 1942 bis zum Herbst 1944
durch eine und dieselbe Handlung
den Tätern zur Begehung einer als Verbrechen mit
Strafe bedrohten Handlung

1. zu der von Hitler, Himmler und anderen NS-Staats-
und Parteifunktionären im Rahmen der sog.
"Endlösung der Judenfrage" vorsätzlich und aus
niedrigen Beweggründen zum Teil auch grausam be-
gangenen Tötung mehrerer Millionen Juden
und
2. zu der vorausgegangenen, zur Durchführung dieser
Morde dienenden und mit ihnen in Tateinheit stehen-
den zum großen Teil von Beamten der Sicherheits-
polizei begangenen vorsätzlichen und widerrecht-
lichen Freiheitsentziehung der jüdischen Opfer,
deren Tod durch die ihnen während dieser Freiheits-
entziehung widerfahrene Behandlung und zum Teil
auch durch die Freiheitsentziehung selbst ver-
ursacht wurde,

durch die Tat wissentlich Hilfe geleistet zu haben.

Der Angeschuldigte war vom 1.6.1942 bis zum 8.5.1945
Staatssekretär im damaligen Reichsverkehrsministerium
und stellvertretender Generaldirektor der Deutschen
Reichsbahn. In dieser Eigenschaft war der Ange-
schuldigte an der von dem NS-Regime unter der Be-
zeichnung "Endlösung der Judenfrage" betriebenen
physischen Vernichtung der jüdischen Bevölkerungs-
gruppen im damaligen "deutschen Einflußgebiet Europas"
beteiligt.

Im Zuge der Vernichtungsmaßnahmen wurden etwa drei Millionen Juden (Männer, Frauen und Kinder) mit der Eisenbahn in Konzentrations- und Vernichtungslager verbracht und aus Rassenhaß überwiegend durch "Vergasung" getötet. Den Opfern wurde vorgespiegelt, daß sie zur Umsiedlung oder zum Arbeitseinsatz kämen. Aufgrund dieser Täuschung hatten die meisten Juden keine Bedenken, die Eisenbahnwagen zu besteigen und sich an den Zielorten 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 denen die Juden derart zusammengedrängt wurden, daß ihnen mit ihrer mitgeführten armseligen Habe jeweils nur wenige Quadratdezimeter Raum zur Verfügung standen. Die Waggons - nicht selten mit mehr als 100 Menschen gefüllt - wurden regelmäßig verplombt; ihre kleinen, nur eine unzureichende Lüftung gewährenden Fenster waren vergittert oder mit Stacheldraht versperrt. Die nach den vorausgegangenen entbehrungsreichen Jahren weitgehend entkräfteten und ausgezehrten Opfer vermochten sich vor der Fahrt nur vereinzelt mit Proviant zu versorgen. 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.

Auf Veranlassung des damaligen Reichsführers SS, Himmler, sorgte der Angeschuldigte durch seine generelle Überwachung der Transportmaßnahmen verbunden mit entsprechenden Weisungen im RVM dafür, daß der erforderliche Transportraum seitens der Reichsbahn bereitgestellt wurde und insbesondere bei folgenden größeren im Rahmen der Vernichtungsmaßnahmen gegen die Juden durchgeführten Aktionen zur Verfügung stand:

- a) In der zweiten Jahreshälfte 1942 bei dem Abtransport von mehr als 500.000 Juden aus dem Ghetto Warschau und dem Generalgouvernement in die Vernichtungslager Treblinka, Belzec und Sobibor.
- b) Um die Monatswende Januar/Februar 1943 bei den Transporten mit mindestens 120.000 Juden aus den besetzten russischen Gebieten, dem Generalgouvernement und dem Reichsgebiet in das KL- und Vernichtungslager Auschwitz und die Lager im Distrikt Lublin,
- c) Ende Juni 1943 bei dem Abtransport von etwa 100.000 Juden im Zusammenhang mit der Räumung des Ghettos in Bialystok, den Räumungen der Arbeitslager und der Fortsetzung der westeuropäischen Judentransporte in die Vernichtungslager in Auschwitz und im Distrikt Lublin und
- d) Ende Mai 1944 bei dem Abtransport von über 400.000 ungarischen Juden in das KL- und Vernichtungslager Auschwitz.

Der Angeschuldigte ist hinreichend verdächtig, in Kenntnis des Zweckes der Transporte, bei dem millionenfachen Mord Hilfe geleistet zu haben.

Er ist ferner hinreichend verdächtig, bei seiner Förderung der Transporte auch in Kauf genommen zu haben, daß die barbarischen Transportbedingungen, die ihm als

Eisenbahnfachmann bei einer Transportzahl von jeweils 5 000 Juden für die Transporte aus Warschau nach Treblinka und von Przemysl nach Belzec offenkundig waren, den Tod zahlreicher Personen, vor allem der Kranken, Gebrechlichen und Kinder herbeiführen und auch die während der Freiheitsentziehung den Juden widerfahrende Behandlung (Vergasung, Erschießen u.a.) deren Tod verursachen würde.

Verbrechen strafbar nach §§ 211, 239 Abs. 1 u. 3,
341, 49, 73 StGB.

B e w e i s m i t t e l:

I. Angaben des Angeschuldigten

- 1) Beiakten 10 Js 17/57 StA Dortmund
Blatt 61 - 63,
- 2) Band V Blatt 216 - 229,
Band VI Blatt 5 - 7,
Blatt 30 - 31,
Band XIX Blatt 185 - 197,
Band XX Blatt 1 - 10,
Blatt 12 - 20,
Blatt 163 - 169,
Band XXI Blatt 1 - 11.

II. Zeugen:

- Bd. XIII/Bl. 19 R
1. Helmut A m m o n,
Bundesbahndirektor i.R.,
6719 Kirchheimbolanden,
Andreaestraße 17
(zu G I, 1)
- Bd. XI/Bl. 44
2. Erich von dem Bach-Zelewski,
z. Zt. Strafanstalt
844 Straubing,
(zu G II, 1a, bb)
- Bd. XII/Bl. 63
Bd. XVIII/Bl. 115
3. Helmut B a r t d o r f f,
Immobilienkaufmann,
58 Hagen,
Kinzigstraße 20,
(zu G II, 1a, bb)
- Bd. XIV/Bl. 39
4. Adolf B a r t h e l m ä s,
Bundesbahnoberinspektor a.D.,
7 Stuttgart-Ost,
Schützenstraße 9,
(zu B T. III)

Bd. V/Bl. 36

5. Friedrich vom B a u r,
Bundesbahndirektor i.R.,
56 Wuppertal-Ronsdorf,
Goldlackstraße 27

(zu H II, 4 b)

Bd. VI/Bl. 87
Bd. XVII/Bl. 119

6. Dipl.-Ing. Kurt B e c k e r,
Abteilungspräsident i.R.,
35 Kassel,
Friedrich-Ebert-Straße 233

(zu G I, 1, H II, 4 b)

Bd. VI/Bl. 82

7. Wilhelm B l e i c h e r,
Bundesbahnoberinspektor i.R.,
8051 Neufahrn b. Freising,
Freisinger Weg 17

(zu F I)

Bd. XIV/Bl. 32

8. Karl B l e i s t e i n e r,
Bundesbahnoberinspektor a.D.,
856 Lauf a.d. Pegnitz,
Wetzendorfer Str. 15

(zu D II)

Bd. XVIII/Bl. 86

9. Frau Gerda B o y c e,
83 Barns Road, Cowley, Oxford

(zu E III, H II, 4 b)

Bd. XVI/Hülle 161 (7)
Bd. XVIII/148

10. Ulrich B r a n d,
Bundesbahndirektor
43 Essen-Werden,
Vogtei 17

(zu F I, H II, 4b)

Bd. XVI/Hülle 161 (11)

11. Robert B r i n g m a n n,
Bundesbahnamtmann i.R.,
546 Linz a. Rh.,
Rheinhöllerweg 8
(zu D II, H II, 4 b)

Bd. XVI/Bl. 141

12. Willy B ü h l e r,
Bundesbahnoberrat,
7 Stuttgart-Degerloch,
Meistersingerstraße 11 A
(zu G I, 1, H II, 4 c)

Bd. XVI/Hülle 161 (14)

13. Otto B u l l e m e r,
Bundesbahndirektor,
8032 Gräfelfing,
Otilostr. 23
(zu H II, 4 b)

Bd. XII/Bl. 57

14. Karl C z e k a l l a,
Abteilungspräsident a.D.,
6747 Annweiler am Trifels,
Prof.-Schloßstein-Str. 10
(zu H II, 4 b)

Bd. XVI/Bl. 70

15. Dipl.-Ing. Günther D e l l m a n n,
Abteilungspräsident,
7 Stuttgart,
Botnanger Str. 65
(zu G I, 1, H II, 4 c)

Bd. III/Bl. 274

16. Oskar D i e g e l m a n n,
Bundesbahnoberinspektor a.D.,
3579 Neukirchen Krs. Ziegenhain,
Schöne Aussicht 3
(zu H II, 4 b)

Bd. V/Bl. 18 ff.,
Bd. XVIII/Bl. 57 ff.

17. Dr. Ing. E.h. Gustav D i l l i,
Ministerialdirektor a.D.,
8958 Füssen,
Alatseestr. 30
(zu D I, G I, 1, H II, 4 b)

Bd. XVIII/Bl. 121

18. Heinrich D u d d a,
Bundesbahnamtmann,
6 Frankfurt/Main 70,
Heimatring 35
(zu E III, G II, 1a, bb)

Bd. XVII/Bl. 57

19. Hans D u s s e,
Bundesbahndirektor,
43 Essen,
Friedrich Küch Str. 5
(zu G I, 1, H II, 4 c)

Bd. III/Bl. 264

20. Willy E l i a s,
Ministerialrat i.R.
605 Offenbach/Main,
Kurahessenstraße 72
(zu D I)

Bd. XVI/Hülle 161
Bd. XVII/Bl. 155

21. Wilhelm F e h l i n g,
Reichsbahnrat a.D.
435 Recklinghausen,
König Ludwig Str. 107
(zu H II, 4 b)

Bd. IX/Bl. 110

22. Dr. Ing. Robert F e i n d l e r,
Ministerialrat a.D.
6482 Bad Orb,
Vollbacher Str. 2
(zu H II, 4 b)

Bd. VII/Bl. 30
Bd. XIX/Bl. 169

23. Else F r i t z,
Amtsinspektorin,
532 Bad Godesberg,
Röntgenstraße 4
(zu G I, 1, H II, 4 b)

Bd. V/Bl. 190

24. Walther G a e c k s,
Abteilungspräsident i.R.,
6 Frankfurt/Main,
Unter den Akazien 7
(zu D II)

Bd. IV/Bl. 284

25. Alfons G l a s,
Bundesbahnoberinspektor,
813 Starnberg b. München,
Riedener Weg 44
(zu D II, F I, H II, 4b)

Bd. XVII/Bl. 178

26. Dipl.-Ing. Heinrich G ü n t h e r t,
Bundesbahndirektionspräsident,
75 Karlsruhe,
Nibelungenplatz 1
(zu H II, 4 b)

Bd. XVII/Bl. 189

27. Ludwig G r a h l,
Bundesbahnamtman a.D.,
48 Bielefeld,
Schloßhofstraße 198
(zu F I, H II, 4 b)

Bd. VII/Bl. 37

28. Dipl.-Ing. Alexander G r a s h e y,
8 München 19
Schlagintweitstr. 16
(zu G I, 1)

Bd. VI/Bl. 163

29. Kurt H a g n e r,
Bundesbahnpräsident i.R.,
714 Ludwigsburg,
Cottastr. 11
(zu E III, H II, 4 b)

Bd. XIX/Bl. 48

30. Rudolf H a n k e,
Kraftwagenführer,
7141 Möglingen,
Christofstr. 7
(zu G II, 1 e)

Bd. XVIII/Hülle Bl. 31 (27)
Bd. X/Bl. 41

31. Werner H a s s e n p f l u g,
Ministerialdirektor a.D.,
8 München,
Schwanenweg 10
(zu H II, 4 b)

Bd. XVIII/Bl. 98

32. Karl H e i n,
Bundesbahnoberrat a.D.,
6242 Kronberg/Taunus,
Goethestr. 13
(zu E II, 2, E III, E IV, 2, H II, 4 b)

Bd. VI/Bl. 42
Bd. IX/Bl. 30

33. Carl H e i n z e m a n n,
Vizepräsident i.R.,
75 Karlsruhe,
Erzbergerstraße 64
(zu H II, 4 b)

Bd. XIII/Bl. 15

34. Dr. Werner H e n n i g,
Bundesbahndirektor,
6308 Butzbach,
Ostheimer Weg 4
(zu H II, 4 b)

Bd. XII/Bl. 13

35. Ewald H e r f o r t,
Amtsrat i.R.,

33 Braunschweig,
Güldenstraße 44

(zu D I)

Bd. IX/Bl. 47

36. Johannes Alfred H e r i n g,
Ministerialrat a.D.,

6051 Ober-Roden-Waldacker,
Wingertstr. 19

(zu H II, 4 b)

Bd. XVII/Bl. 19

37. Dipl.-Ing. Johann H e s s e l b e r -
g e r, Bundesbahnoberrat,

85 Nürnberg,
Toplerstr. 12

(zu F I, H II, 4 b, 4 c)

Bd. XIII/Bl. 28
Bd. XVIII/Hülle Bl. 31(76)

38. Willy H i l s e,
Bundesbahnamtman,

6 Frankfurt/Main,
Philipp-Fleck-Str. 3

(zu F I)

Bd. XVII/Bl. 176

39. Ludwig H i r n,
Bundesbahnoberrat a.D.,

757 Baden-Baden,
Kreutzerstr. 6

(zu G I, 1, H II, 4 b)

Bd. XVIII/Bl. 168

40. Rudolf J ä n i s c h,
Kaufm.-Angestellter,

325 Hameln,
Königstraße 42

(zu E II, 2, E IV, 1)

Bd. XVI/Hülle Bl. 161(6)
Bd. XVII/Bl. 66 ff.

41. Ferdinand K a e s s,
Bundesbahndirektor a.D.,
8135 Söcking Krs. Starnberg,
Eichenweg 1

(zu F I, G I, 1, H II, 4 b)

Bd. VI/Bl. 148
Bd. IX/Bl. 17
Bd. XIX/Bl. 173 ff.

42. Dipl.-Ing. Karl K e l l e r,
Bundesbahnabteilungspräsident,
75 Karlsruhe,
Badenwerkstr. 5

(zu G I, 1, 2, G II, 1a, bb, H II, 4)

Bd. XIV/Bl. 94

43. Paul K i r c h n e r,
Bundesbahnamtman,.
56 Wuppertal-Barmen,
Rudolfstr. 93

(zu D II)

Bd. VI/Bl. 134
Bd. XVIII/Hülle
Bl. 31 (46-47)
Bd. XIX/Bl. 149

44. Frau Erna K i r s t e,
81 Garmisch-Partenkirchen,
Parkstr. 10.

(zu G I, 1, H II, 4 b)

Bd. XIII/Bl. 70

45. Prof. Dr. Theodor K i t t e l,
Ministerialdirektor a.D.
Aidenried Nr. 13,
Landkreis 812 Weilheim i. OB.

(zu H II, 4 b)

Bd. X/Bl. 75

46. Karl K l e i n b a u e r,
Bundesbahndirektor a.D.,
85 Nürnberg,
Cimbernstraße 17

(zu H II, 4 b)

Bd. XVI/Bl. 199

47. Dr. Hans K n e b e l,
Bundesbahndirektor,
638 Bad Homburg v.d.H.,
Am Zollstock 34
(zu H II, 4 b, 4 c)

Bd. VI/Bl. 46

48. Robert K r a f f t,
Reichsbahn-Vizepräsident i.R.,
78 Freiburg/Brg.,
Konradstr. 31
(zu D II, H II, 4 b)

Bd. XIII/Bl. 25

49. Dr. Günther K r a u s e,
Ministerialrat,
607 Langen-Oberlinden,
Meisenweg 6
(zu H II, 4 b)

Bd. XIX/Bl. 90

50. Alfred K r a u s s e,
Mechaniker,
1 Berlin 33,
Dillenburg Str. 60 c
(zu E II, 1)

Bd. XIII/Bl. 31

51. Dr. Hans K r e u l,
Ministerialdirektor a.D.,
6 Frankfurt/Main,
Holbeinstraße 58
(zu H II, 4 b)

Bd. IV/Bl. 290

52. Eduard K r y s c h a k,
Oberzugführer,
3111 Kirchweyhe, Richtweg 16a
(zu F I)

Bd. X/Bl. 44

53. Dipl.-Ing. Curt L a m p e,
Abteilungspräsident a.D.,
8032 Lochham Krs. München,
Lärchenstraße 15

(zu H II, 4 b)

Bd. XVI/Bl. 137

54. Dr. Werner L a n g e,
Bundesbahn.Vizepräsident i.R.,
65 Mainz,
Am Stiftswingert 13

(zu G I, 1)

Bd. V/Bl. 154
Bd. VI/Bl. 75
Bd. XVI/Hülle
Bl. 161 (10 ff.)
Bd. XVII/Bl. 76

55. Christian L i e b h ä u s e r,
Bundesbahnoberamtsrat,
85 Nürnberg,
Wettersteinstraße 8

(zu D II, H II, 4 b)

Bd. XI/Bl. 65

56. Dr. Rudolf L i n c k e,
Ministerialrat,
605 Offenbach/Main,
Starkenburgergring 3

(zu H II, 4 b)

Bd. XI/Bl. 61

57. Oskar L i n d e r m a y e r,
Ministerialdirektor a.D.,
8973 Hindelang Nr. 117

(zu H II, 4 b)

Bd. XVIII/Bl. 136

58. Gerda L i s c h n e r,
605 Offenbach/Main,
Birkenlohstraße 49

(zu E III, G I, 2)

- Bd. XVI/Bl. 65
59. Dr. Albrecht L o h m a n n,
Ministerialdirigent,
532 Bad Godesberg,
Im Erlengrund 2
(zu H II, 4 b)
- Bd. III/Bl. 187
60. Friedrich L u c h m a n n,
Oberregierungsrat a.D.,
61 Darmstadt,
Donnersberggring 7
(zu H II, 4 b)
- Bd. XVIII/Bl. 22
61. Dr. Ing. Günther L ü b b e k e,
Bundesbahndirektor,
6200 Crathie Lane, Washington, D.C.
20016
(zu F I, G I, 1, H II, 4 b)
- Bd. XVIII/Hülle
Bl. 31 (83 ff.)
62. Arthur M a n o w s k i,
Bundesbahnamtman a.D.,
6 Frankfurt/Main,
Heimatring 39
(zu H II, 4 b)
- Bd. IX/Bl. 99
Bd. XVI/Bl. 38
63. Prof. Dr. Erwin M a s s u t e,
3 Hannover,
Waldhausenstr. 23
(zu D II, G I, 1, H II, 4 b)
- Bd. XVIII/Bl. 8
64. Mrs. Ursel M c K e e,
P.O. Box 33, 3976 Ridge Pike, USA,
Collegeville, Pa. 19426
(zu E III, G I, 1, G II, 1 a, bb)

Sb X/T. II/14 ff.

65. Willi M e n t z,
Rentner,
Niedermeien (Krs. Lemgo) Nr. 19,
z. Zt. in U.-Haft im Tbc-Krankenhaus
f. Justizgefangene
in Staumühle
(zu F I)

Sb X/T. II/1 ff.

66. Georg M i c h a l s e n,
Buchhalter,
2 Hamburg 55 (Blankenese),
Sachtestieg 10
(zu F I)

Bd. XVIII/Bl. 184

67. Erhard M i l c h,
4 Düsseldorf,
Sybelstraße 23
(zu G I, 1)

Bd. XIX/Bl. 19

68. Frau Helga M ö l l e r,
2851 Padingbüttel üb. Bremerhaven,
Schule
(zu H II, 4 b)

Bd. VII/Bl. 26
Bd. XVIII/Hülle Bl. 31
Bd. XIX/Bl. 13

69. Eva N e u m a n n,
6 Frankfurt/Main,
Oppenheimer Landstr. 80
(zu E III, G II, 1a, bb, H II, 4 b)

Bd. IV/Bl. 295

70. Richard N e u s e r,
5901 Rudersdorf Krs. Siegen,
Schützenstr. 111
(zu F I)

Bd. XVIII/Hülle Bl. 31
Bd. V/Bl. 43
Bd. XVII/Bl. 173

71. Franz N o v a k,
Tech.-Angestellter,
8571 Wolfsberg Post Obertrubach,
Kollnitzergasse 83,
(zu E I, E II, 1, 2)

Bd. XVIII/Bl. 93

72. Werner N o w a k,
Bundesbahndirektor,
1 Berlin 41,
Oehlertring 7
(zu H II, 4 b)

Bd. XVII/Bl. 170

73. Dipl.-Ing. Franz-Adolf O e h m,
Bundesbahnoberrat,
3437 Bad Sooden-Allendorf, Hardtstr.
32,
(zu G I, 1, H II, 4 c)

Bd. XIII/Bl. 60

74. Charlotte P a l m,
Reichsbahnobersekretärin a.D.,
1 Berlin 31,
Blissestr. 60
(zu H II, 4 b)

Bd. XVII/Bl. 61

75. Hofrat Dr. Franz Albert P e t z,
Direktionsrat,
1180 Wien, (Österreich)
Scheibenbergstr. 65a
(zu G I, 1, H II, 4 c)

Bd. V/Bl. 126
Bd. V/Bl. 195
Bd. VII/Bl. 23
Bd. XVII/Bl. 70

76. Dr. Werner P i s c h e l,
Ministerialdirektor a.D.
6 Frankfurt/Main 90
Zeppelinallee 85
(zu D II, G I, 1, 2, G II, 1a, aa,
H II, 4 b)

- Bd. XIII/Bl. 42
77. Dipl.-Ing. Otto P l e s s ,
Regierungsbaumeister a.D.,
23 Kiel,
Carl-Loewe-Weg 3,
(zu G I, 1, H II, 4 b)
- Bd. XI/Bl. 26
78. Lothar P o h l e n z ,
Bundesbahndirektor,
495 Minden,
Brückenkopf Nr. 10
(zu H II, 4 b)
- Bd. XVI/Hülle Bl. 161(1)
79. Alfred P r a s c h ,
Vizepräsident a.D.,
8034 Germering Krs. Ffb.
Goethestr. 9
(zu H II, 4b)
- Bd. XVI/Hülle Bl. 161(18)
und (28)
Bd. XVIII/Bl. 99
80. Hans P r a u s e ,
Bundesbahnoberrat,
43 Essen,
Lerchenstraße 51,
(zu F I, H II, 4 b)
- Bd. XVII/Bl. 193
81. Emanuel R a c z e k ,
Bundesbahnoberinspektor,
65 Mainz,
Gärtnergasse 22
(zu H II, 4 b)
- Bd. XVIII/Hülle Bl. 31(70)
82. Franz Rademacher,
532 Bad Godesberg,
Elsässerstr. 31 bei Geiss
(zu E II, 1)

Bd. XIV/Bl. 84

83. Gerhard R e e l i t z,
Bundesbahnoberamtmann,
7 Stuttgart-N.,
Mönchstr. 5

(zu D I, H II, 4 b)

Bd. VI/Bl. 165

84. Johann R e i n t h a l e r,
Amtsrat a.D.,
8211 Unterwössen Lkrs. Traunstein.,
Alte Dorfstr. 8

(zu H II, 4 b)

Bd. VI/Bl. 63
Bd. IX/Bl. 35

85. Ernst R e n z,
Bundesbahnoberrat i.R.
717 Schwäbisch Hall.,
Mohrenstraße 9

(zu G I, 1, H II, 4 b)

Bd. V/Bl. 133
Bd. XIX/Bl. 5

86. Erich R i c h t e r,
Bundesbahnoberrat,
85 Nürnberg.,
Planetenring 30

(zu D II, E III, E IV, 2, G II 1 e,
H II, 4 b)

Bd. III/Bl. 268
Bd. XVIII/Hülle Bl. 31(42)

87. Walter R o h d e,
Ministerialdirigent a.D.,
6238 Hofheim/Ts.,
Gotenstraße 24

(zu G II, 1a, bb, H II, 4 b)

Bd. IX/Bl. 93
Bd. XVI/Bl. 54

88. Dipl.-Ing. Rolf R ü c k e l,
Abteilungspräsident,
3 Hannover
Kärntnerplatz 11

(zu G I, 1, H II, 4 b)

Bd. VI/Bl. 66
Bd. IX/Bl. 13

89. Eugen S ä u f f e r e r,
Reichsbahnabteilungspräsident i.R.,
7 Stuttgart-N.,
Lenbachstr. 22
(zu H II, 4 b)

Bd. XVII/Bl. 197

90. Ludwig S e i t z,
Bundesbahnrat a.D.,
8 München,
Hochstraße 85
(zu G I, 1, H II, 4 b, 4 c)

Bd. XIV/Bl. 11
Bd. XVIII/Bl. 132

91. Frau Johanne S i n s e l,
238 Schleswig,
Stettiner Str. 13
(zu E III)

Bd. VIII/Bl. 1

92. Dr. Gerhard S o m m e r,
Ministerialrat a.D.
7846 Schliengen,
Liel-Hohle 2
(zu G I, 1, H II, 4 b)

Bd. IX/Bl. 87
Bd. XIX/Bl. 153
Sb X/T. V
"Chronik" u.
"Führerprotokolle"

93. Dipl.-Ing. Albert S p e e r,
Architekt,
69 Heidelberg,
Schloß-Wolfsbrunnen Weg 50
(zu G I, 1)

Sb. X/T. II/6 ff.

94. Franz S u c h o m e l,
Schneidermeister,
8262 Altötting,
Mühldorferstr. 61
(zu F I)

Bd. VI/Bl. 139
Bd. XVIII/Hülle Bl. 31(3)

95. Dr. Fritz S c h e l p,
Präsident der Deutschen Bundesbahn a.D.
6242 Kronberg/Ts.,
Hainstr. 23 b
(zu D I, G I, 1, G II, 1 a, bb, H II,
4 b)

Bd. X/Bl. 37

96. Johann S c h e n k,
Bundesbahndirektor,
86 Bamberg,
Geyerswörthstr. 12
(zu H II, 4 b)

Bd. XII/Bl. 79

97. Dipl.-Ing. Alfred S c h i e b,
5 Köln-Nippes,
De-Vries-Str. 6
(zu G I, 1)

Bd. VI/Bl. 69

98. Theodor S c h l e g e l,
Bundesbahndirektor,
8 München,
Böhmerwaldplatz 9
(zu D I)

Bd. XI/Bl. 55

99. Christian S c h m i d,
Bundesbahndirektor,
5628 Heiligenhaus,
(zu G I, 1)

Bd. XIX/Bl. 108

100. Dipl.-Ing. Theodor S c h m i d,
Bundesbahnoberrat,
65 Mainz,
Eichendorffstr. 4
(zu D II, H II, 4 b)

Bd. IX/Bl. 96

101. Dr. Ing. habil Paul S c h ö n i n g,
Bundesbahnoberrat,
33 Braunschweig,
Rietschelstraße 4
(zu H II, 4 b)

Bd. XIX/Bl. 131

102. Erika S c h o l z,
Wien 10 (Österreich),
Troststraße 98/II/III/22
(zu E II, 2)

Bd. XVI/Bl. 56

103. Dr. Paul S c h r ö t e r,
Bundesbahnpräsident a.D.
44 Münster i./W. (St. Mauritz),
Mondstr. 175
(zu E III, G II, 1 e, H II, 4 b)

Bd. XIV/Bl. 92

104. Werner S c h w e i n o c h,
Bundesbahn-Oberinspektor,
4307 Kettwig,
Gustavstr. 10
(zu D II, H II, 4 b)

Bd. XII/Bl. 40

105. Dr. Ing. Friedrich S t e i n h a g e n,
Bundesbahndirektionspräsident a.D.
44 Münster,
Niedersachsenring 41
(zu D II, H II, 4 b)

Bd. V/Bl. 200
Bd. V/Bl. 249
Bd. XVI/Hülle Bl. 161(32)
Bd. XIX/Bl. 98

106. Walther S t i e r,
Bundesbahnoberrat,
6 Frankfurt/Main,
Cronstettenstraße 60
(zu D II, E I, E III, E IV, 1, 2,
F I, G I, 2, H II, 4 b)

Bd. XVI/Bl. 73

107. Dipl.-Ing. Eduard S t i n g l,
Bundesbahndirektor,
7 Stuttgart,
Nordbahnhofstraße 140
(zu G I, 1)

Sb II/T. IV/2 ff.

108. Kurt Max T h o m a s,
Verkaufsdirektor,
344 North Cassady Avenue,
Columbus 9, Ohio, USA,
(zu F I)

Bd. XVI/Bl. 22

109. Dr. Erich T i e m a n n,
Bundesbahndirektor,
5 Köln-Rath,
Stachelsweg 6
(zu F I, G I, 1)

Bd. XI/Bl. 73

110. Walter U r b a n,
Amtsrat a.D.
638 Bad Homburg v.d.H.,
Friesenstraße 2 b
(zu H II, 4 b)

Bd. V/Bl. 129

111. Dr. Franz Heinrich V e r b e e k,
Bundesbahndirektor,
5 Köln-Lindenthal,
Krautwigstraße 10
(zu D II, H II, 4 b)

Bd. XIII/Bl. 34

112. Dr. Kurt W e n d l e r,
Bundesbahndirektionspräsident,
6 Frankfurt/Main,
Kennedy-Allee 56
(zu H II, 4 b)

Bd. VI/Bl. 118
Bd. XVII/Bl. 1

113. Dr. Ing. Günther W i e n s,
Bundesbahndirektor,
6071 Götzenhain über Langen,
Schillerstraße 27

(zu D II, H II, 4 b)

Bd. XIX/Bl. 55

114. Georg W i l l m a n n,
Amtsrat a.D.
7828 Neustadt/Schwarzwald,
Adolf-Dengler-Weg 3

(zu D I, E III, H II, 4 b)

BA 10 Js 17/57
StA Dortmund
Bl. 35 ff., 53 ff.,
Bd. VII/Bl. 44 ff.
Bd. VII/Bl. 10
Bd. XI/Bl. 38 ff.

115. Karl W o l f f,
Verlagsvertreter,
zu laden bei Rechtsanwalt Franz Kunert,
8 München 2,
Herzog-Wilhelm-Str. 27/IV

(zu G II, 1a, bb)

Bd. V/Bl. 144
Bd. VI/Bl. 95

116. Dipl.-Ing. Martin Z a b e l,
Vizepräsident,
35 Kassel,
Kölnische Straße 58

(zu D II, G II, 1a, aa)

Bd. II/Bl. 120
Bd. VI/Bl. 2
Bd. XIX/Bl. 142

117. Albrecht Z a h n,
Bundesbahndirektor,
7 Stuttgart-Degerloch,
Löwenstraße 100 A

(zu D II, F I, G II, 1 a, aa, H II, 4 b)

Bd. XIV/Bl. 77

118. Fritz Z i e r,
Bundesbahnhauptsekretär a.D.,
7 Stuttgart,
Heubergstraße 58

(zu E IV, 1)

Bd. X/Bl. 78

119. Dr. Hans Z w i n g m a n n,
Bundesbahndirektor,
892 Schongau,
Blumenstraße 1
(zu H II, 4 b)
-

Bd. III/182-86

120. Friedrich B i l d t,
Bundesbahnoberinspektor a.D.
(verstorben, vgl. Bd. IX/Bl. 42).
Die Niederschrift über die Vernehmung
dieses Zeugen kann in der Haupt-
verhandlung gemäß § 251, II StPO
verlesen werden.
(zu G I, 1, H II, 4 b)

III. S a c h v e r s t ä n d i g e :

Sb. II/T.II
Sb. X/T.IV

1. Dr. Wolfgang S c h e f f l e r,
1 Berlin-Zehlendorf
Markgrafenstraße 1-2
(zu den Eisenbahntransporten in die
Vernichtungslager)

Bd. XX/210

2. Professor Dr. Helmut K r a u s n i c k,
8 München
Möhlstraße 26
Institut für Zeitgeschichte
(zu den im Rahmen der "Endlösung der
Judenfrage" verwandten Tarnbezeich-
nungen)

IV. Urkunden und sonstige Beweismittel:

(Geordnet nach den Abschnitten der Anklage)

Abschnitt A

- 1) Spruchkammerakte - Entnazifizierungsakten der
Hauptkammer München -
(Amtsgericht München, Abt. 4 Registratur S)
- 2) Personalakten Deutsche Bundesbahn
- Bundesbahndirektion Essen - G 2089 -
- 3) Liegehefter Deutsche Bundesbahn
- Bundesbahndirektion Essen - G 2089 -
betr. "Nachversicherung nach § 72 G 131"
- 4) DC-Unterlagen des Angeeschuldigten

Sb. I/T.V/55 ff.

Abschnitt B

Sb. X/T. VIII

- 1) Ausschnitte aus der Wochenzeitung "Der Stürmer"

Abschnitt C

Sb. III/8

- 1) Schreiben Görings an den Chef der Sicherheitspolizei und des SD, Heydrich, vom
31.7.1941

Sb. II/T.II

- 2) Gutachten Dr. Scheffler im Sobibor-Prozeß

Sb. III/§

- 3) Einladungsschreiben des Chefs der Sicherheitspolizei und des SD- Heydrich - zur Wannsee-Konferenz vom 29.11.1941

AS

- 4) Anklageschrift in der Strafsache gegen die ehemaligen Angehörigen der Lagermannschaft des Vernichtungslagers Sobibor (11 Ks 1/64 StA Hagen)

- Sb. III/13 5) Schreiben Himmlers vom 19.7.1942
 an den HSSPF Ost, Krüger, in Krakau
- Sb. III/22 6) Schreiben des HSSPF Globocnik vom 27.10.1943
 an das SS-Personalamt
- UT 7) Urteil in der Strafsache gegen die ehemaligen
 Angehörigen der Lagermannschaft des Ver-
 nichtungslagers Treblinka (8 I Ks 2/64 StA
 Düsseldorf)
- UA 8) Urteil in der Strafsache gegen ehemalige
 Angehörige der Lagermannschaft des Konzen-
 trations- und Vernichtungslagers Auschwitz
 (4 Ks 2/63 StA Frankfurt)
- AW 9) Anklageschrift in der Strafsache gegen den
 früheren SS-Obergruppenführer Wolff (1 Ks
 1/64 StA München II)
- Sb. III/25 ff. 10) Aufstellung Globocniks aus dem Jahre 1943
 oder 1944 über die Ablieferung der "Werte
 aus der Aktion Reinhard."
- Sb. III/31 11) Schreiben des Chefs des SS-Wirtschafts-
 Verwaltungshauptamtes vom 29.11.1944

Abschnitt D

- Sb. IV/T.IV 1) Schreiben des Chefs der Sicherheitspolizei
 und des SD vom 20.2.1941 betr.
 "Bezahlung von Evakuierungskosten."
- Sb. IV/T.I 1 f. 2) Verfügung des RVM 2 Ogd (Obl) 2
 betr. "Umwandlung der Oberbetriebsleitungen
 in Generalbetriebsleitungen."
- Sb. IV/T.I/3 3) Schreiben des RVM vom 15.3.1941
 betr. "Einheitlichkeit im Verkehrswesen,
 Ausbau des Eisenbahnnetzes "

- Sb. V/T.I 4) Aufsatz von Dr. Pischel
"Die Generaldirektion der Ostbahn Krakau
1939 - 1945" in der Zeitschrift "Archiv
für Eisenbahnwesen", 74. Jahrgang 1964/Heft 1
- Sb. IV/T.III/59 ff. 5) "Erlaß des Führers" vom 17.1.1942
betr. "Gemeinsame Verwaltung der Ostbahn mit der
Deutschen Reichsbahn unter Leitung des
RVM"
- Sb. IV/T.III/89 6) Schreiben des Reichsministers und Chef der
Reichskanzlei vom 26.10.1942 an den Reichs-
verkehrsminister
betr. "Ostbahn"
- Sb. IV/T.III/87 7) Verfügung des Reichsverkehrsministers vom
31.10.1942 (gez. In Vertretung Dr. Ganzenmüller)
an die E-Abteilungen und -Unterabteilungen des
RVM
betr. "Ostbahn"
- Sb. V/T.II 8) Aufsatz "Die Deutschen Eisenbahnen in Rußland"
erschieden in der Zeitschrift "VdEF -Mittei-
lungen Nr. 6/1963 herausgegeben vom Verein
der Eisenbahnfreunde -
- Sb. VIII/44 9) Fernschreiben des BdS in den Niederlanden
vom 15.4.1943 an das RSHA - Referat IV B 4
betr. "Zug aus den Niederlanden nach
Theresienstadt"

Abschnitt E

- Sb. VII/41 ff. 1) "Erlaß des Führers und Reichskanzlers zur
Festigung deutschen Volkstums" vom 7.10.1939"
- Sb. IV/T.III/44 2) Anordnung 1/II des "Reichsführers-SS als
Reichskommissar für die Festigung deutschen
Volkstums" vom 30.10.1939
betr. "Umsiedlungen November und Dezember 1939
sowie Januar und Februar 1940"

- Sb. IV/T.III/42 f 3) Schnellbrief betr. Anordnung 1/II
des "Reichsführers-SS als Reichs-
kommissar für die Festigung deutschen
Volkstums" vom 4.11.1939 an die Höheren SS-
und Polizeiführer, sowie andere beteiligte
Stellen - hierunter auch das RVM -
- Sb. IV/T.III/40 4) Telegrammbrief der Deutschen Reichsbahn,
Eisenbahnabteilungen des RVM, vom 19.11.1939
an verschiedene Reichsbahndirektionen
betr. "Durchführung der Umsiedlungen im Osten "
- Sb. VII/69 ff. 5) Fernschreiben Heydrich's vom 28.11.1939 an den
Höheren SS- und Polizeiführer, sowie an ver-
schiedene Befehlshaber bzw. Inspektore der
Sicherheitspolizei
betr. "Räumung in den neuen Ostprovinzen"
- Sb. VII/44 6) Schreiben des Chefs der Sicherheitspolizei
und des SD vom 21.12.1939 an verschiedene Be-
fehlshaber und Inspektore der Sicherheitspolizei,
des SD pp.
betr. "Räumung in den Ostprovinzen"
- Sb. I/1-3 7) Vermerk vom 8.1.1940 über eine Vorbesprechung
Eichmanns mit Sachbearbeitern der Inspektore
der Sicherheitspolizei und des RSHA, sowie
Vertretern des Wirtschafts-, Verkehrs- und
Finanzministeriums und der Treuhandstelle Ost
betr. "Juden- und Polenevakuierung in den
Ostgebieten"
- Sb. VII/48 8) Vermerk
betr. "Besprechungen zwischen SS-H' Stuf. Eichmann
und anderen nachgeordneten SS-Führern
am 22. und 23.1.1940 in Berlin "

- Sb. I/T.I/7 f. 9) Vermerk des Referates IV D 4 des RSHA
über eine am 30.10.1940 auf Anordnung Himmlers
in Berlin unter Leitung Heydrich's mit zahl-
reichen Höheren SS-Führern durchgeführte Be-
sprechung
betr. "Umsiedlungsaufgaben"
- Sb.I/(DC) Bl.65 10) Schreiben Himmlers vom März 1940 an Staats-
sekretär Dr. Kleinmann
betr. "Umsiedlung im Osten, Polen- und Juden-
transporte"
- Sb. VII/74 11) Fernschreiben Eichmanns vom 11.4.1940
an den Inspekteur der Sicherheitspolizei in
Posen
betr. "Reichsbahnkonferenz in Berlin vom 2.4.
1940"
- Sb. IV/T.IV/109 f. 12) Erlaß - Telegrammbrief - des Reichsverkehrs-
ministers und Generaldirektors der Deutschen
Reichsbahn vom 30.4.1940 an Generalbetriebs-
leitungen, Reichsbahndirektionen pp.
betr. "Reisesonderzüge"
- Sb. VII/77 13) Fernschreiben Eichmanns vom 26.2.1941 an den
Chef der Sicherheitspolizei und des SD
- Umwandererzentralstelle - in Posen
betr. "3. Nahplan - 1 Teilprogramm"
- Sb. VII/78 14) Fernschreiben Eichmanns vom 27.2.1941 an den
Chef der Sicherheitspolizei und des SD - UWZ -
Posen
betr. "3. Nahplan - 1 Teilprogramm"
- Sb.IV/T.IV/105 f. 15) Schreiben des Chefs der Sicherheitspolizei und
des SD vom 20.2.1941 an die Deutsche Reichs-
bahn - Eisenbahnabteilungen des RVM -
betr. "Polentransporte"

- Sb.IV/T.IV/112 ff. 16) Erlaß des Reichsverkehrsministers und Generaldirektors der Deutschen Reichsbahn vom 14.7.1941 an die Generalbetriebsleitungen Ost pp.
betr. "Reisesonderzüge"
- Sb.IV/T.III/47 ff. 17) Erlaß - Telegrammbrief - des Reichsverkehrsministers und Generaldirektors der Deutschen Reichsbahn vom 26.7.1941 - 15 Tpsg 268 - an die Reichsbahndirektionen
betr. "Tarifliche Behandlung der Reisesonderzüge"
- Sb. IV/T.III/54 18) "Auszug - Sonderzüge im Verkehr mit fremden Ländern und den besetzten Gebieten" - Anlage zu 15 Tpsg 268 v. 26.7.41 (vgl. vorstehend Nr. 18)
- Sb. IX 19) Ablichtungen aus den Strafakten gegen Franz Novak (15 St 1416/61 Staatsanwaltschaft Wien)
- Sb. VII/86 ff. 20) Richtlinien des RSHA zur technischen Durchführung der Evakuierung von Juden in das Generalgouvernement (Trawniki bei Lublin) vom März 1942
- Sb. VII/98 ff. 21) Richtlinien des RSHA zur technischen Durchführung der Evakuierung von Juden in das Generalgouvernement (Izbica bei Lublin)
- Sb. VII/102 ff. 22) Richtlinien des RSHA zur technischen Durchführung der Evakuierung von Juden nach dem Osten, (KL Auschwitz) vom 20.2.1943
- Sb. VII/18 ff. 23) Richtlinien des RSHA zur technischen Durchführung der Wonsitzverlegung von Juden nach Theresienstadt vom 20.2.1943

- Sb. VIII/53 ff. 24) Richtlinien des RSHA zur technischen Durchführung der Verlegung von Juden in das Aufenthaltslager Bergen-Belsen vom 31.8.1943
- Sb. VII/27 f. 25) Telegramm - Geheime Reichssache - der Deutschen Gesandtschaft in Bukarest Nr. 954 vom 19.8.1942 an das Ministerialbüro Berlin für Unterstaatssekretär Luther
betr. "Evakuierung von Juden aus Rumänien"
- Sb. VII/29 26) Schreiben des Chefs der Sicherheitspolizei und des SD vom 9.3.1943 - Geheim - an das Auswärtige Amt in Berlin
betr. "Abschiebung bulgarischer Juden aus den befreiten bulgarischen Gebieten"
- Sb. VII/2 27) Telegramm - Geheim - des Auswärtigen Amtes Berlin vom 20.4.1944 an die Deutsche Gesandtschaft Budapest
betr. "Abtransport von Juden aus Ungarn"
- Sb. VII/1 28) Fernschreiben - Geheim - der Deutschen Gesandtschaft in Budapest vom 11.5.1944 an das Auswärtige Amt Berlin
- Sb. VI 29) Dokumente des früheren Befehlshabers der Sicherheitspolizei in Frankreich
(Ermittlungsverfahren 24 Js 1/66 (Z) der StA Köln)
betr. "Endlösung in Frankreich"
- Sb. VI/4 30) Vermerk des Referates IV J beim BdS in Paris vom 22.2.1942
betr. Vorbereitende Maßnahmen "im Interesse der europäischen Endlösung"
- Sb. XIII/T.II 30a) Urteil in der Strafsache gegen den früheren Legationsrat I. Klasse Franz Rademacher
(2 Ks 3/53 StA Bamberg)

- Sb. VI/10 31) Fernschreiben Eichmanns vom 28.2.1942 an
BdS Paris
betr. "Deportierung von 1 000 Juden"
- Sb. VI/13 32) Aufzeichnung des Referates IV J beim BdS
Paris vom 11.4.1942
betr. "Deportierung von weiteren 6.000 Juden"
- Sb. VI/15 33) Vermerk des Referates IV J beim BdS Paris
vom 20.3.1942
betr. "Abtransport der 1.000 Juden aus
Compiègne bzw. Drancy"
- Sb. VI/18 34) Fernschreiben des RSHA (Günther) vom
25.3.1942 an BdS Paris
betr. "Evakuierung von Juden aus Frankreich"
- Sb. VI/19-20 35) Vermerk des Referates IV J beim BdS Paris
vom 4.5.1942
betr. " Abtransport der am 29.4.1942 aus
Drancy nach Compiègne überführten
Juden"
- Sb. VI/27 36) Fernschreiben des RSHA (Günther) vom 16.5.
1942 an BdS Paris
betr. "Evakuierung von Juden aus Frankreich"
- Sb. VI/44 37) Vermerk des Referates IV J beim BdS Paris
betr. " Weitere Judentransporte aus Frankreich"
- Sb. VI/49 38) Vermerk des Referates IV B 4 des RSHA
betr. "Dienstbesprechung im Hinblick auf die
bevorstehende Evakuierung aus Frank-
reich mit SS-Hauptsturmführer Dannecker
Paris"
- Sb. VI/52 39) Schreiben der Hauptverkehrsdirektion Paris
vom 2.7.1942 an den BdS Paris
betr. "Judentransporte aus Frankreich"

- Sb. VI/61 40) Vermerk des Referates IV J beim BdS Paris
vom 15.7.1942
betr. " Abtransport von Juden nach Auschwitz"
- Sb. VI/79 41) Vermerk des Referates IV J beim BdS Paris
vom 1.9.1942 über eine im Reichssicherheits-
hauptamt am 28.8.1942 durchgeführte "Tagung
über Judenfragen"
- Sb. VI/Hülle 181 42) Aufstellung über "Transporte des RSHA von
Frankreich in das KL Auschwitz-Birkenau"
- Sb. VI/95 43) Fernschreiben des RSHA (Eichmann) vom
19.12.1942 an den BdS Paris
betr. "Abbeförderung von Juden aus Frankreich"
- Sb. VI/105 44) Fernschreiben des RSHA (Günther) vom
25.1.1943 an den BdS Paris
betr. "Abtransport von Juden aus dem Juden-
lager Drancy bei Paris nach Auschwitz"
- Sb. VI/122 45) Fernschreiben des RSHA (Eichmann) vom
18.3.1943 an den BdS Paris
betr. "Abbeförderung von Juden aus Frankreich"
- Sb. VI/126 46) Fernschreiben des RSHA (Eichmann) vom
20.3.1943 an den BdS Paris
betr. "Abbeförderung von Juden aus Frankreich"
- Sb. VI/137 47) Fernschreiben des RSHA (Günther) vom
11.6.1943 an den BdS Paris
betr. "Abbeförderung von Juden aus Frankreich"
- Sb. VI/144 48) Fernschreiben des RSHA (Günther) vom
15.7.1943 an den BdS Paris
betr. "Abbeförderung von Juden aus Frankreich"

- Sb. VI/147 49) Fernschreiben des RSHA (Günther) vom
26.7.1943 an den BdS Paris
betr. "Abbeförderung von Juden aus Frankreich"
- Sb. VI/152 50) Fernschreiben des RSHA (Eichmann) vom
1.10.1943 an den BdS Paris
betr. "Abbeförderung von Juden aus Frankreich"
- Sb. VI/156 51) Fernschreiben des RSHA (Günther) vom
23.10.1943 an den BdS Paris
betr. "Abbeförderung von Juden aus Frankreich"
- Sb. VI/157 52) Fernschreiben des RSHA (Eichmann) vom
16.11.1943 an den BdS Paris
betr. "Abbeförderung von Juden aus Frankreich"
- Sb. VI/161 53) Fernschreiben des RSHA (Günther) vom
3.12.1943 an den BdS Paris
betr. "Abbeförderung von Juden aus Frankreich"
- Sb. VI/163 54) Fernschreiben des RSHA (Günther) vom
15.12.1943 an den BdS Paris
betr. "Abbeförderung von Juden aus Frankreich"
- Sb. IV/T.II/33 55) Vermerk und Bahntelegramm der Haupteisen-
bahndirektion Mitte (Minsk) vom 27.1.1943
betr. "Sonderzüge nach Auschwitz"
- Sb. VII/59 56) Fernschreiben des RSHA (Eichmann) vom
25.2.1943 an die Staatspolizeileitstelle in
Stettin
betr. "Abbeförderung von Juden aus Norwegen"
- Sb. IV/T.III/57 f. 57) Telegrammbrief der Deutschen Reichsbahn,
Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrs-
ministeriums vom 23.6.1942 an Generalbe-
triebsleitungen und Hauptverkehrsdirektionen
betr. "Sonderzüge zur Beförderung jüdischer
Arbeitskräfte aus Frankreich, Belgien
und Holland nach Auschwitz"

- Sb. VIII/51 58) Vermerk des BdS Den Haag/Niederl. -IV B 4 -
(L) - vom 25.6.1943
betr. "Füllung der nächsten Züge nach dem
Osten"
- Sb. IV/T.III/56 59) Telegramm des RVM - DRB 16 Tpa -vom 14.7.1942
an verschiedene Reichsbahn- und Hauptver-
kehrsdirektionen
betr. "Gebühren für Juden-Sonderzüge von
Belgien, Frankreich, Holland, Neuburg,
Neuschanz, zum Arbeitseinsatz nach
Auschwitz O/S."
- Sb. IV/T.II/11 ff. 60) Telegrammbrief der Deutschen Reichsbahn
Generalbetriebsleitung Ost (PW 112 Bfsv)
vom 8.8.1942 an die Reichsbahndirektionen.....
Generaldirektion der Ostbahn pp.
betr. "Sonderzüge für Umsiedler, Erntehelfer
und Juden in der Zeit vom 8. August -
30. Oktober 1942"
- Sb. IV/T.II/27 ff. 61) Telegrammbrief der Deutschen Reichsbahn,
Generalbetriebsleitung Ost (PW 113 Bfsv)
vom 16.1.1943 an die Reichsbahndirektionen,...
Generaldirektion der Ostbahn in Krakau pp.
betr. "Sdz für Umsiedler in der Zeit
vom 20.1. bis 28.2.1943"
- Bd. II/72 62) Fahrplananordnung der Gedob Nr. 548 vom 3.8.
1942
- Bd. II/91 f. 63) Entwurf einer Fahrplananordnung der Gedob
(Datum nicht ersichtlich)
- Bd. II/74 64) Fahrplananordnung der Gedob Nr. 562
vom 22.8.1942
- Bd. II/77 65) Fahrplananordnung der Gedob Nr. 565
vom 25.8.1942

- | | |
|------------------|---|
| Bd. II/78 | 66) Fahrplananordnung der Gedob Nr. 566
vom 26.8.1942 |
| Bd. II/90 | 67) Fahrplananordnung der Gedob Nr. 243
vom 27.8.1942 |
| Bd. II/80 | 68) Fahrplananordnung der Gedob Nr. 587.
vom 15.9.1942 |
| Bd. II/76 | 69) Berichtigung der Fahrplananordnung der
Gedob Nr. 592 vom 18.9.42 |
| Bd. II/83 | 70) Fahrplananordnung der Gedob Nr. 594
vom 21.9.1942 |
| Bd. II/85 | 71) Fahrplananordnung der Gedob Nr. 552
vom 1.2.43 |
| Bd. II/94 | 72) Bahndiensttelegramm der Gedob vom 12.2.1943 |
| Bd. II/87 | 73) Fahrplananordnung der Gedob Nr. 567
vom 26.3.43 |
| Bd. II/95 f. | 74) Bahndiensttelegramm der Gedob vom 27.3.43 |
| Bd. II/102 | 75) Bahndiensttelegramm der Gedob vom 28.3.1943 |
| Bd. II/101 | 76) Bahndiensttelegramm der Gedob Nr. 39 |
| Bd. II/97 | 77) Entwurf eines Bahndiensttelegramms der Gedob |
| Bd. II/100 | 78) Entwurf eines Bahndiensttelegramms der Gedob |
| Sb. VII/193 f. | 79) Fahrplananordnung Nr. 12 der RBD Königsberg
vom 7.5.1942 zur Abbeförderung von Aus-
siedlern |
| Sb. IV/T.II/8 f. | 80) Fahrplananordnung Nr. 46 der RBD Königsberg
vom 15.6.1942 für einen Sonderzug zur Be-
förderung von Aussiedlern |

- Sb. VII/157 81) Fahrplananordnung Nr. 62 der RBD Königsberg
vom 13.7.1942 zur Abbeförderung von Aus-
siedlern
- Sb. VII/182, 161, 82) Fahrplananordnung Nr. 57 vom 20.7.1942
168, 170 Fahrplananordnung Nr. 52 " 12.7.1942
Fahrplananordnung Nr. 60 " 3.8.1942
Fahrplananordnung Nr. 61 " 8.1942
der HBD Mitte (Minsk)
- Sb. IV/T.II/25 83) Fahrplananordnung Nr. 81 vom 14.8.1942
der RBD Königsberg für 8 Vollzüge zur Ab-
beförderung von Aussiedlern aus dem Altreich.
- Sb. VII/192 84) Bahndiensttelegramm der HBD Mitte (Minsk)
vom 7.5.1942
- Sb. VII/197 85) Bahndiensttelegramm der HBD Mitte (Minsk)
vom 12.5.1942
- Sb. VII/172, 179 86) Fahrplananordnung Nr. 48 der HBD Mitte
(Minsk) vom 22.6.1942
- Sb. VII/158 f. 87) Telegrammbrief der HBD Mitte (Minsk) vom
17.7.1942
- Sb. VII/153 f. 88) Fahrplananordnung Nr. 61 der HBD Mitte
(Minsk) vom 9.8.1942
- Sb. VII/132 f. 89) Fahrplananordnung Nr. 62 der HBD Mitte
(Minsk) vom 13.8.1942
- Sb. IV/T.II/33 90) Bahntelegramm der HBD Mitte (Minsk) vom
27.1.1943
- Sb. VII/112, 117 ff. 91) Bahndiensttelegramm der HBD Mitte (Minsk)
vom 27.1.1943,
Bahntelegramm der HBD Mitte (Minsk) vom
29.1.1943

- Sb. IV/T.II/35 92) Bahndiensttelegramm der Gedob vom 28.1.1943
- Sb. VII/113 f. 93) Bahndiensttelegramm der Gedob vom 28.1.1943
- Sb. VI/16 f. 94) Schreiben der Wehrmachtsverkehrsdirektion
Paris, Abtlg. Eisenbahnen vom 24.3.1942
an den Beauftragten des BdS in Frankreich
- VI/31 95) Fernschreiben der Wehrmachtsverkehrsdirektion
Paris, Abtlg. Eisenbahnen vom 3.6.1942
an die beim Transport beteiligten Eisenbahn-
direktionen pp.
- Sb. VI/47 f. 96) Telegrammbrief der Hauptverkehrsdirektion
Paris vom 19.6.1942 an die beim Transport
beteiligten Eisenbahndirektionen pp.
betr. "Sonderzüge mit jüdischen Arbeitern
nach Auschwitz"
- Sb. VI/52 97) Schreiben der Hauptverkehrsdirektion Paris
vom 2.7.1942 an den Beauftragten des BdS in
Frankreich
betr. "Judentransporte aus Frankreich"
- Sb. VI/109 98) Schreiben des BdS in Frankreich vom 3.2.1943
an die Wehrmachtsverkehrsdirektion in Paris
betr. "Abtransport von Juden aus Le Bourget-
Drancy nach Auschwitz O/S."
- Sb. VI/133 f. 99) Schreiben der Hauptverkehrsdirektion Paris
vom 30.4.1943 an den BdS Paris
betr. "Sonderzug Da 901"
- Sb. VII/212 100) Schnellbrief der Deutschen Reichsbahn,
Reichsbahndirektion Wien vom 13.5.1942
an untergeordnete Dienststellen
- Fahrplananordnung Nr. 517 -
betr. "Da-Züge Wien-Aspangbahnhof - Minsk"

- Sb. VII/214 101) Schnellbrief der Deutschen Reichsbahn
- Reichsbahndirektion Wien vom 30.5.1942 -
- Fahrplananordnung Nr. 552 -
betr. "Änderung der Verkehrstage der DA-
Züge Wien-Aspangbahnhof - Minsk"
- Bd. II/47 102) Protokoll über die in Berlin am 26. u.
28.9.1942 abgehaltene Konferenz
betr. "Evakuierung der Juden des GG und
Verschiebung der Juden Rumäniens
in das GG (Klem-Protokoll)"

Abschnitt F

- Sb. VI/139 1) Bericht eines Meisters der Schutzpolizei
1./SS-Pol.-Regt. 14 vom 28.6.1943
- Sb. VII/16 2) Telegramm des Deutschen Gesandten in
Preßburg, Ludin, vom 14.6.1944
betr. "Judentransporte aus Ungarn über die
Slowakei"
- Sb. X/T.I A St 3) Anklageschrift in der Strafsache gegen den
früheren Kommandanten des Vernichtungs-
lagers/^{Treblinka,} Franz Stangl (8 Ks 1/69 StA Düssel-
dorf)
- Sb. I/T.III 4) Bericht des SS- und Polizeiführers im
Distrikt Warschau, SS-Brigadeführer
Stroop vom 16.5.1943 über Ghettoaktion
in Warschau
- Sb. II/T.I 5) Beschluß des LG München I vom 30.1.1964
und Urteil des Schwurgerichts bei dem
Landgericht München I in der Strafsache
gegen Oberhauser u.A. (110 Ks 3/64 StA
München I)
- Sb. X/T.IV 6) "Vorläufige Übersicht über die Eisen-
bahntransporte in die Vernichtungslager
1941 bis 1944", Gutachten des Sachver-
ständigen Dr. Scheffler

Abschnitt G

Bd. V/241

- 1) Schreiben des Reichsverkehrsministers Dr. Dorpmüller an den Staatsminister und Chef der Präsidialkanzlei vom 27.5.1942

betr. "Ernennung Dr. Ganzenmüllers zum Staatssekretär"

Sb. I/T.I/5

- 2) Ausschnitt aus der "Krakauer Zeitung" vom 30.5.1942

Sb. I/T.I/4

- 3) Ausschnitt aus der "Deutschen Zeitung in Norwegen" vom 12.6.1942

Sb. I/T.I/6

- 4) Ausschnitt aus der "Brüsseler Zeitung" vom 16.6.1942

Sb. I (DC)46/54

- 5) DC-Unterlagen Dr. Dorpmüller

Sb. I (DC)64/66

- 6) DC-Unterlagen Dr. Kleinmann

Sb. I/T.IV

- 7) 1 Schnellhefter (grün)
Von dem Angeschuldigten zu den Akten überreichte Schriftstücke

Sb. X/T.V/81

- 8) "Führerprotokolle" des früheren Reichsministers für Bewaffnung und Munition, Albert Speer

Sb. I/T.V/14 f.

- 9) Schreiben des SS-Oberführers Fritz Kranefuss vom 2.9.1942 an Dr. Rudolf Brandt im "Persönlichen Stab des Reichsführers SS"

Sb. I (DC) 85

- 10) Schreiben des Ministerialrats Dr. jur. R. Volmer vom 19.6.1941 an das SS-Personalhauptamt, Berlin

- Sb. I/T.I/44 11) Schreiben aus der Feld-Kommandostelle
Himmlers vom 17.9.1942 an SS-Oberführer
Kranefuss
betr. "Staatssekretär Dr. Ganzenmüller"
- Sb. VII/39 12) Fernschreiben des SS-Brigadeführers Müller
(RSHA) vom 15.3.1941 an die Inspektoren
und Befehlshaber der Sicherheitspolizei
in Königsberg pp.
betr. "3. Nahplan - 1. Teilprogramm"
- Sb. VI/39 13) Fernschreiben des BdS Frankreich vom
16.6.1942 an das RSHA in Berlin
betr. "Judentransporte aus Frankreich"
- Sb. VI/87 14) Vermerk des SS-Obersturmführers Roethke
(Referat IV J beim BdS Frankreich) vom
9.9.1942
betr. "Ausnutzung der vom RVM zur Ver-
fügung gestellten Züge"
- Sb. VIII/14 15) Fernschreiben des SS-Gruppenführers Müller
(RSHA) vom 16.12.1942 an Himmler
betr. "Judentransporte im Januar 1943"
- Sb. VII/49 16) Schreiben - Geheim - der Dienststelle des
Auswärtigen Amtes Brüssel vom 5.1.1943
an das Auswärtige Amt Berlin
betr. "Abbeförderung der belgischen Juden"
- Sb. VII/5 f. 17) Schreiben des "Reichskommissars für die
besetzten niederländischen Gebiete" vom...
Februar 1944 - Geheim - an das Auswärtige
Amt in Berlin
betr. "Abschiebung der niederländischen
Juden"

- Sb. VIII/67 f. 18) Aufstellung des BdS Den Haag/Niederl. vom 5.4.1944 über die seit Aufhebung der Transportsperre von Westerbork abgegangenen Judentransporte
- Sb. III/13 19) Schreiben Himmlers an den Höheren SS- und Polizeiführer Ost, SS-Obergruppenführer Krüger vom 19.7.1942
betr. "Anordnung der Umsiedlung der gesamten jüdischen Bevölkerung des GG bis 31.12.1942"
- UW S. 221 20) Urteil in der Strafsache gegen den früheren SS-Obergruppenführer Wolff (1 Ks 1/64 StA München II)
- Bd. II/62 21) Schreiben - Geheim - des Angeschuldigten vom 28.7.1942 an den SS-Obergruppenführer Wolff
- Sb. IV/T.III/59 ff. 22) Erlaß des RVM vom 13.5.1942 an die Präsidenten der Generalbetriebsleitungen, Reichsbahndirektionen pp.
betr. "Ostbahn"
- Sb. I/T.I/20 23) Schreiben des Reichsführer-SS - Persönlicher Stab - vom 18.8.1942 an SS-Obersturmbannführer Dr. Brandt, SS-Brigadenführer Globocnik und SS-Obergruppenführer Krüger (Weiterleitung der Mitteilung des Angeschuldigten vom 28.7.1942)
- Sb I/T.I/19 24) Schreiben des SS-Obergruppenführers Wolff vom 13.8.1942 an den Angeschuldigten
- Sb. I/T.I/33 25) Fernschreiben - Geheim - des Höheren SS- und Polizeiführers Ost, Krüger, vom 5.12.1942 an Himmler
betr. "Transportsperre vom 15.12.42 - 15.1.43"

- | | |
|-----------------|--|
| Sb. VI/94 | 26) Vermerk Himmlers vom 10.12.1942
über Vortrag bei Hitler |
| Sb I/T.I/34 f. | 27) Schreiben Himmlers vom 2.1.1943 an den
Angeschuldigten
betr. "Bandenbekämpfung in den besetzten
Ostgebieten" |
| Sb. I/T.I/36 f. | 28) Schreiben Himmlers vom 20.1.1943 an den
Angeschuldigten
betr. "Abtransport der Juden"pp. |
| Bd. XII/25 | 29) Telefonnotiz Himmlers vom 3.2.1943
über Ferngespräch mit dem Angeschuldigten |
| Sb. X/T.VIII | 30) Schreiben Himmlers vom 29.12.1942
betr. "Meldungen an den Führer über
Bandenbekämpfung" |
| Bd. XX/210 | 31) Gutachtliche Äußerung von Professor
Krausnick zur Verwendung des Begriffes
Bandenbekämpfung im Rahmen der Endlösung
der Judenfrage |
| Sb. X/T.VIII/1 | 32) Vermerk zu einem Vortrag des SS-Gruppen-
führers Greifeldt beim Reichsführer-SS
am 12.5.1943
betr. "Entfernung von 3 - 400 000 Juden
aus dem GG" |
| Sb. VIII/241 f. | 33) Vermerk Himmlers über einen "Vortrag beim
Führer am 19.6.1943 auf dem Obersalzberg
'Bandenkampf und Sicherheitslage'" vom
...Juni 1943 |
| Bd. XIII/77 | 34) Eintragung Himmlers vom 24.6.1943 in seinem
Terminkalender
betr. "Essen und Besprechung mit dem Ange-
schuldigten in Hochwald" |

- Sb. VI/140 f. 35) Fernschreiben des SS-Gruppenführers Müller vom 2.7.1943 an den BdS Frankreich betr. "Endlösung der Judenfrage in Frankreich"
- Bd..XIII/78 36) Eintragung Himmlers vom 29.5.1944 in seinem Terminkalender betr. "Besprechung mit dem Angeschuldigten in Bergwald"
- Sb. X/T. VI 37) Ablichtungen aus dem Terminkalender Himmlers für die Tage vom 26. - 28. u. 30. - 31.5.1944
- Bd. II/19 ff. 38) Aussagen Eichmanns vor dem Bezirksgericht Jerusalem und der israelischen Polizei
- Bd. IV/312 f. 39) Protokoll über die Sitzung der Regierung des Generalgouvernements vom 9.12.1942

Abschnitt H

- Sb. VIII/207 f. 1) Schreiben des "Reichsministers für Bewaffnung und Munition" - Speer - an Himmler vom 1.2.1943 betr. "Umsiedlungsaktion im Bezirk Bialystok"
- Sb. VIII/209 2) Antwortschreiben Himmlers zu 1) an Speer vom 9.2.1943
- Sb. XIII/T.I 3) Ereignismeldungen UdSSR
- Bd. XVIII/105 f. 4) Ablichtung eines Schreibens des Leiters der Abt. II im RVM - Dr. Dilli - vom 24.8.1942 betr. "Einrichtung einer neuen Arbeitsrate 212 im Referat 21"

V. B e i a k t e n :

10 Js 17/57 StA Dortmund

VI. L i t e r a t u r :

- | | |
|---|---|
| Buchheim,
Broszat,
Jacobsen u.
Krausnick | "Anatomie des SS-Staates"
Band 1 und 2,
Deutscher Taschenbuch-Verlag,
1967 |
| Kempner | "Eichmann und Komplizen"
(Europa Verlag, 2. Auflage,
1961), |
| Poliakow-Wulf | "Das Dritte Reich und seine
Denker" (Verlags-GmbH,
Berlin-Grunewald 1959), |
| Poliakow-Wulf | "Das Dritte Reich und seine
Diener" (2. Auflage, Ver-
lags-GmbH, Berlin-Grunewald), |
| Reitlinger | "Die Endlösung" (4. Auflage,
Colloquium Verlag, Berlin), |
| Sobibor | Broschüre des Niederländischen
Roten Kreuzes (Dezember 1952), |
| Weh | "Das Recht im Generalgouver-
nement" (erschienen 1941 im
Burg-Verlag Krakau; zu er-
halten von der Bibliothek
des Instituts für Weltwirt-
schaft in Kiel, Verleihungs-
nummer: I 22.880), |
| Wulf | "Vom Leben, Kampf und Tod
im Ghetto Warschau"
(2. Auflage 1960, Schriften-
reihe der Bundeszentrale für
Heimatsdienst), |
- "Der Prozeß gegen die Hauptkriegsverbrecher
vor dem Internationalen Militärgerichtshof",
Nürnberg, 1948 ("IMT", Band und Seite)

Wesentliches Ergebnis der Ermittlungen und
der Voruntersuchung.

A

Die persönlichen Verhältnisse und der Werdegang
des Angeschuldigten.

III/129,
VII/8,
V/216,
IX/49

Personal- u.
Spruchkammer-
akten

Der Angeschuldigte wurde am 25.2.1905 als Sohn der Verkäuferin Therese Wismer und des Bankbeamten Albert Leopold Ganzenmüller in Passau geboren. Seine Eltern schlossen am 18.12.1912 die Ehe.

Seine Kindheit verbrachte der Angeschuldigte in München. Er besuchte dort die Volksschule und anschließend das "Neue Real-Gymnasium München", wo er am 9.4.1924 die Reifeprüfung bestand.

Sodann studierte der Angeschuldigte an der Technischen Hochschule in München Maschinen- und Elektrotechnik. Dieses Studium schloß er am 3.8.1928 mit der Diplom-Prüfung für das Maschineningenieur-Fach ab, wobei ihm zugleich die Befähigung zum Übertritt in die Vorbereitungspraxis für den einschlägigen höheren technischen Staatsdienst in Bayern zuerkannt wurde.

Anschließend war der Angeschuldigte als Reichsbahnbau-referendar bei der Reichsbahndirektion in München tätig. Am 21.12.1931 bestand er die Staatsprüfung für den höheren Baudienst aus dem Maschinenbaufach, womit zugleich die Berechtigung zur Führung des Titels Regierungsbau-meister verbunden war.

XX/2

Nach diesem Staatsexamen wurde der Angeschuldigte im März 1932 von der Reichsbahndirektion Nürnberg als Reichsbahnbaumeister und Anwärter des oberen

Dienstes übernommen. Am 1.4.1934 erfolgte seine Ernennung zum Reichsbahnrat unter gleichzeitiger Versetzung zum Reichsbahn-Zentralamt in München.

Zwischenzeitlich hatte der Angeschuldigte am 28.2.1934 an der Technischen Hochschule in Breslau zum Dr.-Ing. promoviert.

Vom 1.12.1935 bis Ende 1936 war der Angeschuldigte Leiter der Abteilung "Elektrische Lokomotiven" beim Reichsbahn-Ausbesserungswerk in München-Freimann. Sodann wurde er in die Eisenbahnabteilung des Reichsverkehrsministeriums (RVM) abgeordnet und dort als Hilfsarbeiter in der Maschinentechnischen- und Einkaufsabteilung insbesondere mit Fragender elektrischen Zugförderung beschäftigt. Im RVM erfolgte zum 1.10.1938 seine Ernennung zum Oberregierungsbaurat.

XVI/Hülle 116 Im Zuge seiner weiteren laufbahnmäßigen Verwendung wurde der Angeschuldigte am 1.5.1939 als Reichsbahnoberrat wieder nach München als Vorstand des dortigen Maschinenamtes 1 versetzt. Am 1.8.1939 wurde er als Dezernent in die Elektronische Bau- und Einkaufsabteilung des Reichsbahn-Zentralamtes München berufen. Bei dieser Dienststelle verblieb er bis Mitte 1940.

Nach einer mehrwöchigen Tätigkeit bei der Bezirkseisenbahndirektion und Wehrmachtsverkehrsdirektion Paris im Juni/Juli 1940, wo ihm als Sonderaufgabe die Wiedereingangssetzung des elektrischen Zugbetriebes im besetzten Frankreich übertragen war, und nach einer weiteren Beschäftigung bei der Reichsbahndirektion Breslau, wo ihm vertretungsweise die Leitung der Werkstättenabteilung oblag, wurde der Angeschuldigte am 1.10.1940 zum Abteilungspräsidenten ernannt und

als Leiter der Obersten Bauleitung für Elektrifizierungen nach Salzburg versetzt.

Personal-
akten (Pers.A.)
122

Die Ernennung zum Abteilungspräsidenten erfolgte im Zuge einer von dem Reichsverkehrsministerium vorgenommenen laufbahnmäßigen Förderung verdienter Altparteimitglieder. Hierzu hatte die Personalabteilung des RVM mit einem unter dem 27.5.1940 an das Reichsbahnzentralamt in München gerichteten Schreiben um eine Beurteilung des Angeschuldigten nachgesucht und in diesem Schreiben u.a. ausgeführt:

"Ich beabsichtige, besonders verdiente Altparteimitglieder in ihrer Laufbahn zu fördern. Voraussetzung dabei ist, daß sie neben der besonders günstigen politischen Beurteilung.... fachlich die Qualifikation für die höhere Stelle ohne Einschränkung besitzen und auch nach ihrer Persönlichkeit, insbesondere ihrer charakterlichen Veranlagung, die Förderung verdienen.

Zu diesem Zweck sind bei dem Oberreichsbahnrat Dr. Ing. Ganzenmüller in München durch Abgabe eines Urteils die Spalten 14 - 18 (Eignung zum Reichsbahndirektor, Abteilungspräsident, Vizepräsidenten usw.) des Personalienbogens sorgfältig und unter Anwendung des allgemein vorgeschriebenen Maßstabes.... mir mitzuteilen."

In dem Personalienbogen des Angeschuldigten ist hierauf unter dem 30.5.1940 vermerkt:-

"Sehr fleißiger, gewissenhafter Beamter mit sicherem, repräsentativem Auftreten, der sich vermöge seiner guten geistigen Veranlagung und seiner ausgezeichneten Kenntnisse überraschend schnell auch in Spezialgebieten einarbeitet und sich durch Tatkraft und Entschlußfreudigkeit durchzusetzen versteht. Von offenem Wesen und bestem Charakter. - Weit über Durchschnitt. -"

Im übrigen ist in dem Personalienbogen über den Vizepräsidenten hinaus noch die Eignung des Angeschuldigten

zum Reichsbahndirektionspräsidenten und zum Mitglied der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn bejaht.

Am 16.4.1941 wurde der Angeschuldigte zum Vizepräsidenten ernannt und mit dem 1.5.1941 zum Leiter der Elektrischen Oberbetriebsleitung der Deutschen Reichsbahn nach Innsbruck berufen.

XVI/116

Im Herbst 1941 gelangte der Angeschuldigte im Osten zum Einsatz. Nach einer in der Zeitschrift "Organ f.d. Fortschritte des Eisenbahnwesens", Heft 12 vom 15.6.1942 anlässlich der späteren Ernennung des Angeschuldigten zum Staatssekretär unter der Rubrik "Persönliches" erschienenen Veröffentlichung hat dieser sich freiwillig zum Einsatz im Osten gemeldet.

Der Angeschuldigte leitete vom 6.10.1941 an die Haupteisenbahndirektion (HBD) Ost (zunächst in Alexandria-Chersonskaja und vom 20.10.1941 an in Poltawa bei Charkow) und war zeitweise auch in Dnjepropetrowsk tätig.

XIX/186 R

Nachdem die Betriebsführung auf den Eisenbahnlinien der HBD Ost, die sich in der Ukraine etwa über den Raum zwischen Poltawa, Nikolajew und Dnjepropetrowsk erstreckte, auf die Deutsche Reichsbahn übergegangen war, wurde der Angeschuldigte am 16.2.1942 zum Reichsbahn-Generalkommissar für den Bezirk dieser HBD bestellt, ohne daß sich damit für ihn neue etwa über den Direktionsbezirk hinausgehende Befugnisse ergaben.

Zum 1.6.1942 wurde der Angeschuldigte zum Staatssekretär und stellvertretenden Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn ernannt. Dieses Amt übte er bis zum 8.5.1945 aus. (Zur Ernennung des Angeschuldigten zum Staatssekretär im einzelnen siehe die nachfolgenden Ausführungen zu G I).

XIIII/53 ff.

Am 24.9.1932 ging der Angeschuldigte in Nürnberg mit Gertrud Aldinger die Ehe ein, aus der zwei zwischenzeitlich erwachsene Kinder hervorgegangen sind. Die Ehe wurde am 6.10.1941 durch Urteil der Zivilkammer 2a des Landgerichtes München I geschieden.

Bl. 1
Spruchkammer-
Akte (Spr.-KA.)

Der Angeschuldigte trat am 1.4.1931 in die NSDAP ein (Mitglieds-Nr. 483916). Eine Funktion hat er in der Partei nicht ausgeübt.

Bl. 33 R
Spr.-KA.

XX/2
Bl. 1
Spr.-KA.

Im Jahre 1933 trat der Angeschuldigte in die SA ein. Nach seinen Angaben ist den damals bei der RBD Nürnberg tätigen jungen Eisenbahnern der Eintritt in diese Organisation durch den Direktionspräsidenten nahegelegt worden. Von Januar bis September 1934 nahm der Angeschuldigte am SA Dienst teil. Nach seiner Versetzung nach München schied er im Herbst 1934 als Oberscharführer "ehrenvoll" aus der SA aus.

Bl. 22
Spr.-KA.

XX/3

Damals hätten Eisenbahner, so hat der Angeschuldigte erklärt, aufgrund ihrer dienstlichen Inanspruchnahme um ihr Ausscheiden aus der SA nachsuchen können.

Bl. 22, 23
54 u. 108
Spr.-KA.

Nach seiner Ernennung zum Staatssekretär wurde der Angeschuldigte durch die Oberste SA-Führung in schneller Folge mehrfach, zunächst bis zum SA-Standardenführer und sodann mit Wirkung vom 9.11.1942 "ehrenhalber" zum SA-Brigadeführer befördert. Mit

Bl. 161a
Spr.-KA.

diesem Range wurde der Angeschuldigte im Stab Oberste SA-Führung personell geführt. Die Uniform eines SA-Brigadeführers hat der Angeschuldigte nur selten getragen und auch um weitere Beförderungen in der SA nicht nachgesucht.

Bl. 23
Spr.-KA.

Bl. 107
Spr.-KA.

Als Mitglied gehörte der Angeschuldigte noch folgenden NS-Organisationen an:

Reichsbund Deutscher Beamter (RDB), Nationalsozialistische Volkswohlfahrt (NSV), NS-Bund Deutscher Techniker, NS-Reichsbund für Leibesübungen, Reichskolonialbund und Reichsluftschutzbund.

Bl. 54
Spr.-KA.

Nach seiner Ernennung zum Staatssekretär wurde dem Angeschuldigten am 9.11.1942 auch das Goldene Parteiabzeichen verliehen. Mit der Ernennung zum Staatssekretär war außerdem seine Berufung zum Preußischen Staatsrat verbunden.

Bl. 107
Spr.-KA.

Im Jahre 1933 wurde dem Angeschuldigten wegen seiner Teilnahme an dem Hitlerschen Putschversuch vom 9.11.1923 der Blutorden verliehen.

Bl. 159 R.
Spr.-KA.
XX/1 ff.

Bl. 107
Spr.-KA.

Der Angeschuldigte hatte sich im Jahre 1923 als 18-jähriger Oberschüler in München einer Gruppe der Vereinigten Vaterländischen Verbände im "Bund Bayern und Reich" angeschlossen. Diese Gruppe, die eine vormilitärische Ausbildung erhielt, wurde in der Nacht zum 9.11.1923 in das Wehrkreiskommando in München befohlen, wo sie, ohne zum Einsatz zu kommen, bis zum Mittag des 9. November verblieb. Zu diesem Zeitpunkt wurde die zusammen mit Angehörigen der Organisation "Reichskriegsflagge" auf dem Hofe des Wehrkreiskommandos angetretene Gruppe durch Einheiten der Reichswehr beschossen, wobei vier Männer tödlich getroffen wurden. Nachdem die Reichswehr das Feuer eingestellt hatte, verlief sich die Gruppe. Die bei dem Feuerüberfall Getöteten sind später unter dem NS-Regime als "Gefallene des 9. November" auf dem Königsplatz in München beigesetzt worden. An dieser Totenfeier nahm auch der Angeschuldigte teil. Wie er angibt, habe sich der Führer ihrer Gruppe im Jahre 1933 für die ehemaligen

XX/3

Teilnehmer an der Aktion 8./9.11.1923 um die Verleihung des Blutordens bemüht, der ihm dann auch nach einiger Zeit ausgehändigt worden sei. Die Angehörigen der Gruppe hätten sich späterhin noch gelegentlich in München getroffen, wie er auch einmal an einem Erinnerungstreffen im Bürgerbräukeller am 8. November teilgenommen habe.

Bl. 107
Spr.-KA.

Während des Zweiten Weltkrieges erhielt der Angeschuldigte das Kriegsverdienstkreuz (KVK) I. Klasse, sowie das Ritterkreuz zum KVK mit Schwertern für seinen Einsatz im Front- und Luftkriegseisenbahndienst.

Bl. 1
des Anhangs
zur Spr.-KA.

Bl. 107
Spr.-KA.

Bl. 159
Spr.-KA.

Bl. 2 R des
Anhangs zur
Spr.-KA.

Nach dem Zusammenbruch wurde der Angeschuldigte im Zuge des sog. automatischen Arrestes interniert und am 20.5.1945 in das Internierungs- und Arbeitslager Moosburg in Bayern eingeliefert. Im Jahre 1947 arbeitete er in einem Außenlager (Arb. Auss. Kdo 84) in der Nähe von Berchtesgaden. Von hier sollte er am 9.12.1947 "infolge seines undisziplinierten Verhaltens" in das Lager Moosburg zurückverlegt werden. Hierauf floh der Angeschuldigte in der Nacht vom 8. zum 9.12.1947 aus dem Außenlager.

V/218

Zusammen mit Frau Liselotte Lamperti geb. Wilke (* 13.6.1921) verließ der Angeschuldigte Deutschland und begab sich nach Argentinien. Hier wurde er nach einiger Zeit als beratender Ingenieur bei der Argentinischen Staatsbahn eingestellt. Im Jahre 1952 ging der Angeschuldigte mit Frau Lamperti, die noch in Buenos Aires wohnhaft ist, dort die Ehe ein. Aus dieser Ehe sind Kinder nicht hervorgegangen.

Der Angeschuldigte hat gegen seine Ehefrau Liselotte bei dem Landgericht München I (1 R 111/64) Klage auf Feststellung erhoben, daß eine gültige Ehe nicht bestehe, da Liselotte Lamperti noch verheiratet

gewesen sei und diesen Umstand verschwiegen habe.

Bl. 168 f.
Spr.-KA.

In seiner Abwesenheit wurde der Angeschuldigte durch den Spruch der Hauptkammer München vom 23.12.1949 (H/Re/5579/49) als Belasteter in die Gruppe II eingestuft; außerdem wurde gegen ihn auf zwei Jahre Sonderarbeit, die durch die Internierungshaft für abgegolten erklärt wurde, sowie die Einziehung seines Vermögens und weitere Sühnemaßnahmen erkannt. In der Begründung zu diesem Spruch ist im wesentlichen ausgeführt:

Dr. Ganzenmüller sei ein überaus begabter und talentierter Eisenbahnfachmann gewesen. Ganz speziell in Poltawa habe er eine durchaus erfolgreiche Arbeit und Tätigkeit entfaltet, der er dann seine Ernennung zum Staatssekretär im Reichsverkehrsministerium verdankte. Die Gewaltmethoden des Dritten Reiches und die Brutalität der Kriegsführung Hitlers in Rußland hätten in seiner Arbeit und Tätigkeit eine ganz wesentliche Unterstützung gefunden und er habe sich auch als überzeugter Anhänger der nationalsozialistischen Methoden gezeigt.

Es sei aber nicht erwiesen worden, daß er Personen, die nicht der NSDAP angehört hätten, unter Druck gesetzt habe. In vier von der Kammer festgestellten Fällen habe er nach seiner Ernennung zum Staatssekretär Verfahren bzw. Inhaftierungen aus politischen Gründen verhindert und bewirkt, daß Personen nicht ins KZ oder Gestapohaft kamen. Ferner habe er erreicht, daß 50.000 Arbeiter und Angestellte der Reichsbahn nicht im Zuge des totalen Kriegseinsatzes zur Front bzw. zur Wehrmacht abgestellt worden seien.

(Zu den von der Spruchkammer festgestellten vier Fällen eines Eintretens des Angeschuldigten für verfolgte Personen siehe unten zu G, I, 1).

Bl. 176
Spr.-KA.

Die von dem Verteidiger des Angeschuldigten gegen den Spruch der Hauptkammer München eingelegte Berufung wurde durch den 8. Senat der Berufungskammer in München (116/50) am 11.3.1950 mit der Maßgabe zurückgewiesen, daß das Vermögen nur zu 50 % der Einziehung verfalle.

Bl. 237
Spr.-KA.

Beide Sprüche wurden durch die Anordnung des "Ministers für politische Befreiung in Bayern" vom 10.3.1952 (Akt.-Z. K 12471) nach Art. 52 des Befreiungsgesetzes aufgehoben. Der Berufungshauptkläger nahm darauf die Klage am 11.3.1952 zurück und stellte das Verfahren nach § 1 des Abschlußgesetzes ein.

V/218
Bl. 7 d. BA.
10 Js 17/57
StA Dortmund

Nachdem er sich 1953/54 bereits vorübergehend wieder in der Bundesrepublik aufgehalten hatte, kehrte der Angeschuldigte dann im Jahre 1955 nach Deutschland zurück. Am 17.11.1955 zog er von Temperley (Buenos Aires) nach Dortmund zu, wo er bei der Firma Hoesch als Planungsingenieur mit Transportfragen beschäftigt wurde.

DB-Liege-
hefter
Bl. 5 ff.

Während seines Aufenthaltes in der Bundesrepublik in den Jahren 1953/54 begehrte der Angeschuldigte bei der Deutschen Bundesbahn die Anerkennung der Rechte der unter Artikel 131 des Grundgesetzes fallenden Personen. Dieser Antrag wurde durch Bescheid vom 26.5.1954 abgelehnt und auch ein Einspruch gegen diesen Bescheid am 30.9.1954 zurückgewiesen. Hierauf erhob der Angeschuldigte vor dem Verwaltungsgericht in Frankfurt/Main

DB-Liege-
hefter
Bl. 10 ff.

Klage gegen die Deutsche Bundesbahn, der durch Urteil dieses Gerichtes vom 1.3.1957 (V/1-722/54) zunächst stattgegeben wurde. Auf die Berufung der Bundesbahn wurde die Klage jedoch durch das Urteil des I. Senates des Hessischen Verwaltungsgerichtshofes vom 25.3.1960 (OS I 122/57) rechtskräftig abgewiesen. Die Berufungsentscheidung beruhte auf der Feststellung, daß der Angeschuldigte mit seiner Flucht nach Argentinien seinen Wohnsitz aufgegeben und weder am 31.3.1951 noch am 31.12.1952 einen Wohnsitz im Bundesgebiet gehabt habe.

DB-Liege-
hefter
Bl. 16

Nach Abschluß des Verwaltungsstreitverfahrens wurde sodann die Nachversicherung des Angeschuldigten nach § 72 G 131 veranlaßt.

Aus dem Arbeitsverhältnis bei der Firma Hoesch schied der Angeschuldigte im Jahre 1968 aus. Danach ging er keiner beruflichen Tätigkeit mehr nach.

B

Die Verfolgung der Juden unter dem NS-Regime
bis zur "Endlösung der Judenfrage".

I. Der Antisemitismus als Bestandteil der
"nationalsozialistischen Weltanschauung".

Der Antisemitismus war ein wesentlicher und bereits im Parteiprogramm verankerter Bestandteil der "nationalsozialistischen Weltanschauung". Das Programm der NSDAP vom 24.2.1920 enthielt die folgenden auf die Ausschaltung des "Judentums" gerichteten Thesen:

"....

Punkt 4

Staatsbürger kann nur sein, wer Volksgenosse ist, Volksgenosse kann nur sein, wer deutschen Blutes ist, ohne Rücksicht auf Konfession. Kein Jude kann daher Volksgenosse sein.

Punkt 5

Wer nicht Staatsbürger ist, soll nur als Gast in Deutschland leben können und muß unter Fremden gesetzgebung stehen.

Punkt 6

Das Recht, über Führung und Gesetze des Staates zu bestimmen, darf nur dem Staatsbürger zustehen. Daher fordern wir, daß jedes öffentliche Amt, gleichgültig welcher Art, gleich ob im Reich, Land oder Gemeinde, nur durch Staatsbürger bekleidet werden darf....

Punkt 7

Wir fordern, daß sich der Staat verpflichtet, in erster Linie für die Erwerbs- und Lebensmöglichkeiten der Staatsbürger zu sorgen. Wenn es nicht möglich ist, die Gesamtbevölkerung des Staates zu ernähren, so sind die Angehörigen fremder Nationen (Nicht-Staatsbürger) aus dem Reiche auszuweisen.

Punkt 8

Jede weitere Einwanderung Nicht-Deutscher ist zu verhindern. Wir fordern, daß alle Nicht-Deutschen, die seit dem 2.8.1914 in Deutschland eingewandert sind, sofort zum Verlassen des Reiches gezwungen werden.

...."

Von den Funktionären der NSDAP wurde ein in Wahrheit nicht bestehendes Rassenproblem konstruiert und mit einer angeblich "zersetzenden Wirkung des Judentums" zu begründen versucht. Obwohl die deutschen Juden sich zur Nation gehörig fühlten, wurde an das Nationalgefühl appelliert und die "Ausmerzungen des minderwertigen jüdischen Blutes aus dem deutschen Volkskörper" gefordert.

Die Judenfeindschaft beschränkte sich zunächst auf eine von der Partei gelenkte Propaganda. Das "Judentum" wurde als "nationales Unglück" bezeichnet und für die soziale Not der damaligen Zeit verantwortlich gemacht. So wurde der Antisemitismus, obwohl selbst keine Weltanschauung, mit unlogischen Scheinargumenten zu einem Bestandteil "nationalsozialistischer Ideologie" erklärt.

II. Die gesetzgeberischen Maßnahmen bis zur "Kristallnacht".

Schon bald nach der "Machtübernahme" durch die Nationalsozialisten am 30.1.1933 setzte auf allen Lebensgebieten die Entrechtung und Diskriminierung der jüdischen Mitbürger ein.

Nachdem zunächst durch die gleichgeschaltete Presse ein Hetzfeldzug gegen die Juden eingeleitet, zum Boykott ihrer Firmen und Erzeugnisse aufgerufen und durch diese Propagandawelle der Boden für die beginnende Entrechtung der Juden bereitet worden war, wurde eine Reihe von Gesetzen, Verordnungen

und Bekanntmachungen erlassen, die diesem Zweck dienten.

Die gesetzgeberischen Maßnahmen zielten zunächst darauf ab, die Juden aus dem öffentlichen Leben und dem Wirtschaftsleben auszuschließen und sie so zur Auswanderung unter Hinterlassung großer Teile ihres Vermögens zu veranlassen. Auf Grund des Gesetzes zur Wiederherstellung des Berufsbeamtentums vom 7.4.1933 (RGBl. I S. 175 ff.) wurden jüdische Beamte mit wenigen Ausnahmen in den Ruhestand versetzt. Die Verordnungen vom 22.4. und 2.6.1933 (RGBl. I S. 222 und 350) nahmen den jüdischen Ärzten, Zahnärzten und Zahntechnikern ihre Zulassung zu den Krankenkassen. Das Gesetz über die Zulassung zur Rechtsanwaltschaft vom 7.4.1933 (RGBl. I S. 188) sah die Entziehung der Zulassung für jüdische Rechtsanwälte vor.

Die sog. Nürnberger Gesetze trieben die persönliche Entrechtung und Diffamierung der Juden voran. Nach den Bestimmungen des Reichsbürgergesetzes vom 15.9.1935 (RGBl. I S. 1146 ff.) und der auf Grund dessen erlassenen Verordnungen waren Juden keine Reichsbürger, hatten kein Stimmrecht in politischen Angelegenheiten mehr und durften kein öffentliches Amt bekleiden. Das "Gesetz zum Schutz des deutschen Blutes und der deutschen Ehre" vom 15.9.1935 (RGBl. I S. 1146 und 1334) verbot unter Strafandrohung die Eheschließung zwischen Juden und Staatsangehörigen "deutschen oder artverwandten Blutes" wie auch den außerehelichen Geschlechtsverkehr zwischen Personen dieser Gruppen ("Rassenschande").

Nach der Verordnung vom 26.4.1938 (RGBl. I S. 414) mußten die in Deutschland wohnenden Juden ihr Vermögen anmelden. Weitere Verordnungen zum Reichsbür-

gesetzes vom 25.7.1938 (RGBl. I S. 969) und 27.9.1938 (RGBl. I S. 1403 ff.) sprachen ein Berufsverbot für jüdische Ärzte und Rechtsanwälte aus. Die dritte Bekanntmachung über den Kennkartenzwang vom 23.7.1938 (RGBl. I S. 922) schrieb allen Juden vor, unter Hinweis auf ihre Eigenschaft als Jude die Ausstellung einer Kennkarte zu beantragen und bei Stellung von Anträgen bei amtlichen oder parteiamtlichen Dienststellen unaufgefordert auf ihre Eigenschaft als Jude hinzuweisen. Um die Juden besonders herauszustellen, hatten nach der zweiten Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über die Änderung von Familiennamen und Vornamen vom 17.8.1938 (RGBl. I S. 1044) alle Juden, die nicht schon einen jüdischen Vornamen führten, den zusätzlichen Vornamen "Israel" bzw. "Sara" anzunehmen.

III. Der Beginn des offenen Terrors gegen die Juden.

Das Attentat auf den deutschen Legationssekretär vom Rath durch den 17jährigen jüdischen Jungen Herschel Grynszpan bot den Machthabern des sog. Dritten Reiches einen willkommenen Vorwand, durch offenen Terror gegen die Juden vorzugehen.

In der Nacht vom 9. zum 10. November 1938 (sogenannte "Reichs-Kristallnacht") wurde von Angehörigen der SA und der SS eine staatlich gelenkte Aktion gegen die Juden durchgeführt. In einem Fernschreiben vom 9.11.1938 wies der SS-Standartenführer Müller alle Stapo-Stellen und Stapo-Leitstellen auf die bevorstehende Aktion durch Verfügungstruppen der SS und auf die geplante Festnahme von 20.000 bis 30.000 Juden hin.

IMT XXXII,
S. 1/2

Im Verlaufe der angeblich spontanen Protestkundgebungen wurden nach einer Meldung vom 11.11.1938 des Chefs der Sicherheitspolizei, SS-Gruppenführer Heydrich, an den damaligen Ministerpräsidenten Göring unter anderem "191 Synagogen in Brand gesteckt, weitere 76 vollständig demoliert, 815 Geschäfte, 29 Warenhäuser und 171 Wohnhäuser angezündet bzw. sonst zerstört, ferner 20.000 Juden festgenommen".

Heydrich hatte es geflissentlich unterlassen, in der Meldung die nicht unerhebliche Anzahl der in der "Kristallnacht" verletzten und getöteten Juden anzugeben.

Tausende Juden flohen vor der Willkür Hitlers und seiner Komplizen; Millionen sollten ihr zum Opfer fallen.

IV. Weitere gesetzgeberische Maßnahmen.

Das Attentat gab den nationalsozialistischen Machthabern darüber hinaus willkommene Gelegenheit, die Entrechtung der Juden durch weitere gesetzgeberische Maßnahmen zu vervollständigen. Ihnen wurde aufgegeben, die in der "Reichskristallnacht" an ihren Wohnungen und Geschäften entstandenen Schäden auf eigene Kosten zu beseitigen und eine "Sühnezahlung" von 1 Milliarde Reichsmark an das deutsche Reich zu erbringen (RGBl. I S. 1573). Durch die Verordnung vom 12.11.1938 (RGBl. I S. 1580) wurden die Juden aus dem Wirtschaftsleben ausgeschaltet. Die Verordnung vom 3.12.1938 (RGBl. I S. 1709) brachte ihre völlige Entrechtung hinsichtlich ihrer gewerblichen, landwirtschaftlichen und forstwirtschaftlichen Betriebe, ihres Grundeigentums und sonstigen Vermögens; den Juden konnte insbesondere die Auflage erteilt werden, ihre Betriebe oder

sonstigen Vermögensteile innerhalb einer bestimmten Frist zu veräußern.

Es folgten Maßnahmen, die die Auswanderung der Juden fördern sollten. U.a. zu diesem Zweck wurde durch die 10. Verordnung zum Reichsbürgergesetz vom 4.7.1939 (RGBl. I S. 1097 ff.) eine dem Amt IV des Reichssicherheitshauptamtes unterstellte "Reichsvereinigung aller Juden" gebildet. Diese Zwangsorganisation hatte die Befugnis, von allen Juden Auswanderungsabgaben zu erheben, die wiederum dazu dienten, die Auswanderung mittelloser Juden zu finanzieren.

Während des Krieges wurden die Juden in ihrer Bewegungsfreiheit innerhalb des Reichsgebietes beschränkt. Ihnen wurde auferlegt, vom 6. Lebensjahr an in der Öffentlichkeit einen Judenstern zu tragen (Polizeiverordnung vom 1.9.1941 (RGBl. I S. 547 ff.)); es wurde ihnen verboten, öffentliche Fernsprechkabinen und Verkehrsmittel, elektrische Geräte, Fahrräder und Schreibmaschinen zu benutzen. Ihre Arbeitsverhältnisse wurden in Beschäftigungsverhältnisse besonderer Art umgewandelt (Verordnung vom 31.10.1941, RGBl. I S. 681 ff.). In Strafsachen wurde ihnen die Einlegung von Rechtsmitteln untersagt. Schließlich wurde durch die 13. Verordnung zum Reichsbürgergesetz vom 1.7.1943 (RGBl. I S. 372) bestimmt, daß strafbare Handlungen von Juden nicht mehr durch die ordentlichen Gerichte, sondern durch die Polizei zu ahnden waren, und daß nach dem Tode eines Juden sein gesamtes Vermögen dem Reich verfiel.

V. Die vorbereitenden Maßnahmen zur
"Endlösung der Judenfrage".

Diese Maßnahmen der Boykottierung, Diffamierung und völligen Entrechtung der Juden erschienen den

nationalsozialistischen Machthabern nicht ausreichend. Sie entwickelten den Plan zur völligen Ausrottung der Juden.

Schon nach der "Kristallnacht" erklärte Göring folgendes:

Reitlinger,
S. 20/21

"Das wird hinhauen. Die Schweine werden einen zweiten Mord so schnell nicht machen. Im übrigen möchte ich noch einmal feststellen: Ich möchte kein Jude in Deutschland sein. Das zweite ist folgendes: Wenn das Deutsche Reich in irgendeiner absehbaren Zeit in außenpolitischen Konflikt kommt, so ist es selbstverständlich, daß auch wir in Deutschland in allererster Linie daran denken werden, eine große Abrechnung an den Juden zu vollziehen".

Die Auffassung der SS wurde in einem Artikel des "Schwarzen Korps" vom 24.11.1938 dahin zum Ausdruck gebracht, daß im Falle eines Krieges das Schicksal der in Deutschland lebenden Juden "restlose Vernichtung" sein müsse.

In seiner Reichstagsrede vom 30.1.1939 erklärte Hitler u.a. folgendes:

"Ich will heute wieder ein Prophet sein; wenn es dem internationalen Finanzjudentum innerhalb und außerhalb Europas gelingen sollte, die Völker noch einmal in einen Weltkrieg zu stürzen, dann wird das Ergebnis nicht die Bolschewisierung der Erde und damit der Sieg des Judentums sein, sondern die Vernichtung der jüdischen Rasse in Europa."

Gleichartige Ausführungen wurden von Hitler und anderen maßgeblichen NS-Funktionären in der Folgezeit noch bei verschiedenen Gelegenheiten gemacht, wie die in der gegen die Juden gerichteten Wochenzeitung "Der Stürmer" wiedergegebenen Zitate ausweisen:

Sonderband
X/T. VIII

"Der Stürmer" Nr. 4 vom 22.1.1942, Seite 3:

Opfer des eigenen Anschlages

"Das bolschewistische Ungeheuer, dem Churchill und Roosevelt die europäischen Nationen ausliefern wollen, wird sie und ihre Völker dereinst selbst zerfetzen. Der Jude aber wird nicht die europäischen Völker ausrotten, sondern er wird das Opfer seines eigenen Anschlages sein...."

Adolf Hitler in seinem Neujahrsgruß

"Der Stürmer" Nr. 46 vom 12.11.1942, Seite 2:

Der heutige Krieg ist ein Rassenkrieg

".....Dieser Krieg ist nicht der zweite Weltkrieg, dieser Krieg ist der große Rassenkrieg. Ob hier der Germane und Arier steht oder ob der Jude die Welt beherrscht, darum geht es letzten Endes und darum kämpfen wir draußen"

(Reichsmarschall Hermann Göring in seiner Rede anlässlich der Erntedankfeier 1942)

"Der Stürmer" Nr. 5 vom 28.1.1943, Seite 3:

Die Schuldigen

".....Sie werden sich noch der Reichstagsitzung erinnern, in der ich erklärte: Wenn das Judentum sich etwa einbildet, einen internationalen Weltkrieg zur Ausrottung der europäischen Rassen herbeiführen zu können, dann wird das Ergebnis nicht die Ausrottung der europäischen Rassen, sondern die Ausrottung des Judentums in Europa sein. Man hat mich immer als Propheten ausgelacht. Von denen, die damals lachten, lachen heute unzählige nicht mehr, und die jetzt noch lachen, werden es vielleicht in einiger Zeit auch nicht mehr tun...."

(Adolf Hitler in seiner Rede zum 9. November 1942 in München)

"Der Stürmer" Nr. 5 vom 28.1.1943, Seite 2:

Die Juden werden sich selbst ausrotten

"Und wenn ich weiter versichere, daß die Hoffnung des internationalen Judentums, durch einen neuen Weltkrieg das deutsche oder andere europäische Völker vernichten zu können, der schwerste Irrtum des Judentums seit Jahrtausenden sein wird, daß es jedenfalls nicht das deutsche Volk zerstören, sondern sich selbst ausrotten wird, dann wird auch darüber schon heute kein Zweifel mehr bestehen...."

(Aus dem Neujahrsgruß des „Führers“ an das deutsche Volk vom 1. Januar 1943)

"Der Stürmer" Nr. 29 vom 15.7.1943, Seite 3:

Sentimentalitäten haben keinen Platz

"Vor der jüdischen Weltgefahr haben Sentimentalitäten keinen Platz. Mag sein, daß der eine oder der andere das Judenproblem nicht in seiner Tiefe verstehen kann; aber es darf uns nicht beirren. Die gänzliche Ausschaltung des Judentums aus Europa ist keine Frage der Moral, sondern eine Frage der Sicherheit der Staaten...."

Reichsminister Dr. Goebbels am 6. Juni 1943 im Berliner Sportpalast

Der Rede Hitlers vom 30.1.1939 war ein Erlaß Görings an Heydrich vom 24.1.1939 vorausgegangen, "die Judenfrage in Form der Auswanderung oder Evakuierung einer den Zeitverhältnissen entsprechend möglichst günstigen Lösung zuzuführen".

AW, S. 90/91

Im Anschluß an eine Besprechung mit den Amtschefs des Reichssicherheitshauptamtes und den Führern der bei den Heeresgruppen in Polen eingesetzten Einsatzgruppen richtete Heydrich am 21.9.1939 an die Chefs aller Einsatzgruppen einen Schnellbrief über die "Judenfrage im besetzten Gebiet". In diesem Schreiben unterschied er zwischen dem "Endziel" (mit längeren Fristen) und den kurzfristig durchzuführenden "Abschnitten der Erfüllung des Endzieles".

Ab Herbst 1939 wurden dann in Vorbereitung der "Endlösung" in zunehmendem Maße die "im deutschen Einflußgebiet Europas" lebenden Juden mit der Eisenbahn nach Polen deportiert und dort in Ghettos zusammengefaßt, von wo sie später in die Vernichtungslager geschafft wurden (s. hierzu unter zu E I).

C

Die "Endlösung der Judenfrage".

I. Die Anordnung zur "Endlösung".

Reitl.
S. 26
JMT Bd.
XXXI, S.65

In seinem maßlosen Judenhaß und seinem Wahn von einer germanischen Herrenrasse beschloß Hitler, wie dies in etwa schon in seiner Reichstagsrede vom 30.1.1939 zum Ausdruck gekommen war, etwa zu Beginn des Jahres 1941 die physische Vernichtung der im deutschen Machtbereich in Europa lebenden Juden.

Dieser Zeitpunkt erschien Hitler und den von ihm beigezogenen NS-Spitzenfunktionären Himmler, Göring und Heydrich günstig, weil sie hofften, die Vernichtungsmaßnahmen teilweise als Kriegshandlungen tarnen zu können. Außerdem hatten es die militärischen Erfolge ermöglicht, Exekutionsstätten und Vernichtungslager außerhalb des Reichsgebietes zu errichten und eine "Gesamtlösung im deutschen Einflußgebiet Europas" herbeizuführen.

Hitler ermächtigte Göring und Himmler, die zur Durchführung der "Endlösung" erforderlichen Maßnahmen zu treffen. Beide erteilten darauf Heydrich den "Auftrag zur Endlösung der Judenfrage".

Während Himmler Heydrich zur Aufstellung der für den Rußlandfeldzug vorgesehenen Einsatzgruppen veranlaßte, erteilte Göring am 31. Juli 1941 den "Auftrag zur Endlösung der Judenfrage" auch schriftlich. Das Schreiben Görings an Heydrich hat folgenden Wortlaut:

Sonderband
III, Bl. 8

"In Ergänzung der Ihnen bereits mit Erlaß vom 24.1.1939 übertragenen Aufgabe, die Judenfrage in Form der Auswanderung oder Evakuierung einer

den Zeitverhältnissen entsprechend möglichst günstigen Lösung zuzuführen, beauftrage ich Sie hiermit, alle erforderlichen Vorbereitungen in organisatorischer, sachlicher und materieller Hinsicht zu treffen für eine Gesamtlösung der Judenfrage im deutschen Einflußgebiet in Europa. Sofern hierbei die Zuständigkeiten anderer Zentralinstanzen berührt werden, sind diese zu beteiligen.

Ich beauftrage Sie weiter, mir in Bälde einen Gesetzesentwurf über die organisatorischen, sachlichen und materiellen Vorausmaßnahmen zur Durchführung der angestrebten Endlösung der Judenfrage vorzulegen."

Heydrich hatte dem schriftlichen Auftrag vorgegriffen und schon am 2. Juli 1941 die Höheren SS- und Polizeiführer zur Exekution der "Juden in Partei- und Staatsstellungen" angewiesen. Diese Anweisung wurde "nachrichtlich" auch den Chefs der Einsatzgruppen zugeleitet.

Die Vernichtungsmaßnahmen waren nicht nur den an der Durchführung der "Endlösung" unmittelbar beteiligten Angehörigen der SS, sondern auch im übrigen Bereich der Reichsführung bekannt. Goebbels schrieb am 27.3.1942 in sein Tagebuch:

"Aus dem Generalgouvernement werden jetzt, bei Lublin beginnend, Juden nach dem Osten abgeschoben. Es wird hier ein ziemlich barbarisches und nicht näher zu beschreibendes Verfahren angewandt, und von den Juden selbst bleibt nicht mehr viel übrig. Im großen kann man wohl feststellen, daß 60 % davon liquidiert werden müssen, während nur noch 40 % in die Arbeit eingesetzt werden können. Der ehemalige Gauleiter von Wien, der diese Aktion durchführt, tut das mit

Sonderband II,
Gutachten S.12

ziemlicher Umsicht und auch mit einem Verfahren, das nicht allzu auffällig wirkt. ... Die in den Städten des Generalgouvernements freiwerdenden Ghettos werden jetzt mit den aus dem Reich abgeschobenen Juden gefüllt, und hier soll sich dann nach einer gewissen Zeit der Prozeß erneuern..."

Daß die Vernichtung der Juden im gesamten deutschen Einflußbereich von Hitler befohlen, daß sie auch in einem ungeheuerlichen Ausmaß vorgenommen und daß sie von SS- und Polizeikräften durchgeführt worden ist, hat schließlich Himmler selbst in seiner Posener Rede vom 4.10.1943 vor SS- und Polizeiführern bestätigt, in der er u.a. folgendes ausführte:

JMT Bd. XXIX,
Bl. 145 ff.

"Ich will vor Ihnen hier in aller Offenheit auch ein ganz schweres Kapitel erwähnen. Unter uns soll es einmal ganz offen ausgesprochen sein, und trotzdem werden wir in der Öffentlichkeit nie darüber reden. Genau so wenig, wie wir am 30.6.1934 gezögert haben, die befohlene Pflicht zu tun, Kameraden die sich verfehlt hatten, an die Wand zu stellen und zu erschießen, genau so wenig haben wir darüber jemals gesprochen und werden je darüber sprechen. Es war eine, Gott sei Dank, in uns ruhende Selbstverständlichkeit des Taktes, daß wir uns untereinander nie darüber unterhalten haben, nie darüber sprachen. Es hat jeden geschauert und doch war sich jeder klar darüber, daß er es das nächste Mal wieder tun würde, wenn es befohlen wird und wenn es notwendig ist.

Ich meine jetzt die Judenevakuierung, die Ausrottung des jüdischen Volkes. Es gehört zu den Dingen, die man leicht ausspricht: Das jüdische Volk wird ausgerottet, sagt ein jeder Parteigenosse, ganz klar, steht in unserem Programm, Ausschaltung der Juden, Ausrottung, machen wir. Und dann kommen sie alle an, die braven 80 Millionen Deutschen, und jeder hat seinen anständigen Juden. Es ist ja klar, die anderen sind Schweine, aber dieser eine ist ein prima

Jude. Von allen, die so reden, hat keiner zugesehen, keiner hat es durchgestanden. Von Euch werden die meisten wissen, was es heißt, wenn 100 Leichen beisammenliegen, wenn 500 daliegen oder wenn 1000 daliegen. Dies durchgehalten zu haben, und dabei-abgesehen von Ausnahmen menschlicher Schwäche - anständig geblieben zu sein, das hat uns hart gemacht. Dies ist ein niemals geschriebenes und niemals zu schreibendes Ruhmesblatt unserer Geschichte, denn wir wissen, wie schwer wir uns taten, wenn wir heute noch in jeder Stadt - bei den Bombenangriffen, bei den Lasten und Entbehrungen des Krieges - noch die Juden als Geheimsaboteure, Agitatoren und Hetzer hätten. Wir würden wahrscheinlich jetzt in das Stadium des Jahres 1916/17 gekommen sein, wenn die Juden noch im deutschen Volkskörper säßen.

.....

Insgesamt aber können wir sagen, daß wir diese schwerste Aufgabe in Liebe zu unserem Volk erfüllt haben. Und wir haben keinen Schaden in unserem Innern, in unserer Seele in unserem Charakter daran genommen."

II. Die von den Einsatzgruppen durchgeführten Judenexekutionen.

Die Massenvernichtung der sogenannten Ostjuden wurde vor allem den Einsatz- und Sonderkommandos, die sich bereits während des Polenfeldzuges "bewährt" hatten, übertragen.

Bei der Vorbereitung des Rußlandfeldzuges traf Heydrich als Chef der Sicherheitspolizei und des SD mit dem Oberkommando des Heeres eine Vereinbarung über die Abgrenzung der Zuständigkeit zwischen den Einsatzgruppen und den Wehrmachtseinheiten. Es war vorgesehen, daß jede Einsatzgruppe aus mehreren Einsatz- und Sonderkommandos bestehen sollte. Den Einsatzkommandos wurde das rückwärtige Heeresgebiet zugewiesen; die

JMT IV,
346 ff.;
416-418

Sonderkommandos sollten unmittelbar hinter der kämpfenden Truppe im rückwärtigen Armeegebiet zum Einsatz gelangen. Im Mai 1941 wurde bei der Grenzpolizeischule Pretzsch a.d. Elbe und in benachbarten Städten das für die Einsatzgruppen erforderliche Personal zusammengefaßt. Es handelte sich überwiegend um Angehörige der Gestapo, des SD, der Kriminal- und der Schutzpolizei.

Reitlinger
S. 208 ff.

Entsprechend der Gliederung des Ostheeres wurden vier Einsatzgruppen (A, B, C und D) gebildet und wie folgt eingesetzt:

EG A	im Gebiet der Heeresgruppe Nord,
EG B	" " " " Mitte,
EG C	" " " " Süd und
EG D	" " " 11. Armee (vorgesehen für den Einsatz im Kaukasus).

JMT IV,
350 ff.,
359 ff.

Kurz vor dem Einmarsch der deutschen Truppen in Rußland fand in der Grenzpolizeischule Pretzsch eine Dienstbesprechung statt, an der außer einigen Höheren SS-Führern des Reichssicherheitshauptamtes die Führer der Einsatzgruppen und Einsatzkommandos teilnahmen. Es wurde bekanntgegeben, daß der Einmarsch in die Sowjetunion unmittelbar bevorstehe und daß die Einsatzgruppen bei der "Befriedung" des rückwärtigen Heeresgebietes die Aufgabe hätten, die "Sonderbehandlung", d.h. die Tötung "potentieller Gegner" - insbesondere der Juden - vorzunehmen.

In diesem Zusammenhang wurde auch davon gesprochen, daß Hitler selbst den Befehl zur Vernichtung der "Ostjuden" erteilt habe und daß durch eine Vereinbarung mit den Dienststellen der Wehrmacht eine Regelung der Zuständigkeit zwischen den Einsatzgruppen und den

Verbänden des Heeres getroffen worden sei. Entsprechend der erteilten Weisung führten die Angehörigen der Einsatzgruppen in den von deutschen Truppen besetzten Ostgebieten zahlreiche Massenexekutionen durch, bei denen z.T. unter Hinzuziehung von Polizei - und einheimischen Freiwilligenverbänden hunderttausende Juden erschossen wurden.

Die Einsatz- und Sonderkommandos hatten über die von ihnen vorgenommenen Exekutionen den Einsatzgruppen als ihren vorgesetzten Dienststellen fortlaufend zu berichten. Die Berichte wurden von den Einsatzgruppen zu sogenannten Tätigkeits- und Lageberichten zusammengestellt und an das Reichssicherheitshauptamt (RSHA) weitergeleitet.

Im RSHA in Berlin wurden auf Grund der Tätigkeits- und Lageberichte der Einsatzgruppen vom Chef der Sicherheitspolizei und des SD sogenannte Ereignismeldungen UdSSR (EM UdSSR) zusammengestellt und als "Geheime Reichssache" an die obersten Reichsbehörden und weitere interessierte Dienststellen weitergeleitet. Diese Ereignismeldungen geben einen Überblick über die jeweiligen Standorte der einzelnen Kommandos, die Befehlswege und die Nachrichtenverbindungen sowie über die Anzahl der jeweils erschossenen Personen. Nach dem Inhalt der EM UdSSR, die sich im Original bei dem Document Center in Berlin befinden, hatten die vier Einsatzgruppen (EG) bis zum April 1942 mindestens 560.000 Menschen (überwiegend Juden) exekutiert, und zwar die EG A mindestens 250.000, die EG B mindestens 70.000, die EG C mindestens 150.000 und die EG D mindestens 90.000 Menschen.

III. Die Durchführung der "Endlösung im deutschen
Einflußgebiet Europas".

1) Die Wannsee-Konferenz.

Sonderband III,
Bl. 9

Die Durchführung der "Endlösung der europäischen Judenfrage" machte eine Koordinierung der umfangreichen Maßnahmen erforderlich. Zu diesem Zweck fand am 20.1.1942 in Berlin, Am Großen Wannsee Nr. 56/58, eine Besprechung mit den Angehörigen der beteiligten Zentralinstanzen statt. Angehörige des Reichsverkehrsministeriums waren bei der "Wannsee Konferenz" nicht anwesend. Auf dieser Konferenz gab Heydrich einen Rückblick auf die Auswanderung der Juden seit 1933 und fuhr alsdann fort:

"III. Anstelle der Auswanderung ist nunmehr eine weitere Lösungsmöglichkeit nach entsprechender vorheriger Genehmigung durch den Führer die Evakuierung der Juden nach dem Osten getreten.

Diese Aktionen sind jedoch lediglich als Ausweichmöglichkeiten anzusprechen, doch werden hier bereits jene praktischen Erfahrungen gesammelt, die im Hinblick auf die kommende Endlösung der Judenfrage von wichtiger Bedeutung sind.

Im Zuge dieser Endlösung der europäischen Judenfrage kommen rd. 11.000.000 Juden in Betracht.....

Unter entsprechender Leitung sollten im Zuge der Endlösung die Juden in geeigneter Weise im Osten zum Arbeitseinsatz kommen. In großen Arbeitskolonnen, unter Trennung der Geschlechter, werden die arbeitsfähigen Juden straßenbauend in diese Gebiete geführt, wobei zweifellos ein Großteil durch natürliche Verminderung ausfallen wird.

Der allfällig endlich verbleibende Restbestand wird, da es sich bei diesem zweifellos um den widerstandsfähigsten Teil handelt, entsprechend behandelt werden müssen,

da dieser eine natürliche Auslese darstellend, bei Freilassung als Keimzelle eines neuen jüdischen Aufbaues anzusprechen ist (Siehe die Erfahrung der Geschichte).

Im Zuge der praktischen Durchführung der Endlösung wird Europa von Westen nach Osten durchgekämmt. Das Reichsgebiet einschl. Protektorat Böhmen und Mähren wird, allein schon aus Gründen der Wohnungsfrage und sonstigen sozialpolitischen Notwendigkeiten, vorweggenommen werden müssen.

Die evakuierten Juden werden zunächst Zug um Zug in sog. Durchgangs-Ghettos verbracht, um von dort aus weiter nach dem Osten transportiert zu werden."

2) Das Generalgouvernement und die dortige Massenvernichtung der Juden.

Nach dem militärischen Sieg über Polen wurde die staatliche Existenz dieses Landes zerschlagen. Nachdem ein Teil des Landes der Sowjetunion, die noch während der Kampfhandlungen entsprechend einem geheimen Zusatzprotokoll zum deutsch-sowjetischen Nichtangriffspakt Truppen in Ostpolen hatte einrücken lassen, zugeschlagen worden war, verleihte Hitler durch "Erlaß des Führers und Reichskanzlers über Gliederung und Verwaltung der Ostgebiete" vom 8.10.1939 (RGBl. I 2042) bis dahin polnisches Territorium, u.a. in den neu gegründeten Reichsgauen Danzig-Westpreußen und Wartheland, sowie den neuen Regierungsbezirken Kattowitz und Zichenau, dem Reich ein. Aus dem verbleibenden Restgebiet wurde durch Führererlaß vom 12.10.1939 (RGBl. I 2077) das sog. Generalgouvernement mit Krakau als Hauptstadt und den Distrikten Warschau, Radom, Krakau, Galizien und Lublin gebildet.

Zum Generalgouverneur bestellte Hitler den Reichsminister Dr. Frank, der ihm unmittelbar verantwortlich war. Sein Vertreter war der frühere Staatssekretär Dr. Bühler.

Die Polizeikräfte des Generalgouvernements unterstanden dem Höheren SS- und Polizeiführer (HSSPF) in Krakau, der zwar dem Generalgouverneur unterstellt war, jedoch Weisungen des Reichsführers-SS Himmler zu befolgen hatte. HSSPF waren von Oktober 1939 bis November 1943 der SS-Obergruppenführer und General der Polizei Friedrich Wilhelm Krüger und von November 1943 bis Januar 1945 der SS-Obergruppenführer Wilhelm Koppe.

Dem HSSPF waren der Befehlshaber der Ordnungspolizei (BdO) und der Befehlshaber der Sicherheitspolizei und des SD (BdS) nachgeordnet. BdO und BdS hatten ihren Dienstsitz in Krakau.

In jedem Distrikt leitete die Polizeiorgane ein SS- und Polizeiführer (SSPF), neben dem jeweils ein Kommandeur der Ordnungspolizei (KdO), ein Kommandeur der Gendarmerie (KdG) und ein Kommandeur der Sicherheitspolizei und des SD (KdS) die Kräfte der Ordnungspolizei, Gendarmerie und Sicherheitspolizei befehligten.

SSPF im Distrikt Lublin waren vom Ende des Jahres 1939 bis zum Sommer 1943 der SS-Gruppenführer und Generalleutnant der Polizei Odilo Globocnik (geboren am 21.4.1904 in Triest, verstorben am 31.5.1945 in Weißensee/Kärnten) und vom Sommer 1943 bis zum Sommer 1944 der SS-Gruppenführer Jakob Sporrenberg (geboren am 16.9.1902 in Düsseldorf, im Jahre 1950 in Polen hingerichtet).

Das Generalgouvernement umfaßte einen Bereich von etwa 150.000 qkm mit einer Bevölkerung von etwa 20 Millionen Menschen; davon waren mindestens 2,5 Millionen Juden.

Wie im "Altreich" gingen auch im Generalgouvernement der physischen Vernichtung der Juden Maßnahmen der

Diffamierung und Entrechtung voraus. Neben Verordnungen wirtschaftlich- vermögensrechtlichen Charakters wie z.B. die Sperrung von Guthaben, Depots und Schließfächern der Juden bei Geld- und Kreditinstituten (Anordnung Nr. 4 des Leiters der Abteilung Devisen vom 20.11.1939) und verschiedenen Verordnungen des Generalgouverneurs, durch die u.a. jegliche Zahlung an jüdische Pensionsempfänger des ehemaligen polnischen Staates (9.12.1939), die Gewährung von Arbeitslosenhilfe (16.12.1939), Militärrenten (20.12.1939) und Sozialversicherungsleistungen an Juden verboten wurden, seien hier als Beispiele noch die Verordnungen des Generalgouverneurs vom 1.12.1939 und vom 23.11.1939 erwähnt, durch die sämtlichen jüdischen Einwohnern im Alter von 10 Jahren an auferlegt wurde, am rechten Ärmel der Kleidung einen mindestens 10 cm breiten weißen Streifen mit einem Zionsstern zu tragen, und alle jüdischen Geschäftsinhaber verpflichtet wurden, in von der Straße aus deutlich sichtbarer Weise ihre Geschäfte mit einem Zionsstern zu kennzeichnen.

Erhebliche Bedeutung für die spätere Vernichtung der jüdischen Bevölkerung Polens gewannen dagegen eine Reihe von Vorschriften, die einmal Beschränkungen in der persönlichen Freiheit der Juden mit sich brachten und zum anderen die Grundlage für die möglichst vollständige Erfassung der jüdischen Bevölkerungsteile, die wiederum Voraussetzung für die geplanten Tötungsaktionen war, bildeten.

Die bedeutsamste Maßnahme dieser Art war die Verordnung des Generalgouverneurs über die Einführung des Arbeitszwangs für die jüdische Bevölkerung des Generalgouvernements vom 26. Oktober 1939, die wie folgt lautete:

§ 1

Für die im Generalgouvernement ansässigen Juden wird mit sofortiger Wirkung der Arbeitszwang eingeführt. Die Juden werden zu diesem Zweck in Zwangsarbeitertrupps zusammengefaßt.

§ 2

Die zur Durchführung dieser Verordnung erforderlichen Vorschriften erläßt der Höhere SS- und Polizeiführer. Er kann ostwärts der Weichsel Gebiete bestimmen, in denen die Durchführung dieser Verordnung unterbleibt.

Die Bedeutung dieser an sich noch verhältnismäßig harmlos klingenden Verordnung liegt darin, daß die Juden des Generalgouvernements im Gegensatz zu der polnischen Bevölkerung, für die nur eine Arbeitspflicht bestand, dem Arbeitszwang unterworfen wurden, und daß der Höhere SS- und Polizeiführer Ost das Recht erhielt, im Wege von Durchführungsvorschriften die Art und die Durchführung des Arbeitszwangs für die Juden im einzelnen zu regeln.

Der Höhere SS- und Polizeiführer Ost machte von dieser Ermächtigung alsbald Gebrauch. Am 11. Dezember 1939 erließ er die erste, am 12. Dezember 1939 die zweite Durchführungsvorschrift.

In der ersten Durchführungsvorschrift traf er Anordnungen über Wohnsitzverlegungen und polizeiliche Meldungen, indem er u.a. bestimmte, daß es vom 1. Januar 1940 ab allen im Generalgouvernement ansässigen Juden untersagt sei, ihren Wohnsitz oder ihre Unterkunft ohne vorherige schriftliche Genehmigung der örtlich zuständigen deutschen Verwaltungsbehörde über die Gemeindegrenze ihres bisherigen Wohnsitzes hinaus zu verlegen, und daß

alle in das Generalgouvernement einwandernden oder eingesiedelten Juden verpflichtet seien, sich unverzüglich bei dem Bürgermeister ihres Unterkunftsortes anzumelden und den Judenrat von ihrem Zuzug zu unterrichten.

In der zweiten Durchführungsvorschrift heißt es u.a.:

"Alle jüdischen Bewohner im Gebiete des Generalgouvernements vom vollendeten 14. bis zum vollendeten 60. Lebensjahre unterliegen grundsätzlich dem Arbeitszwang. Die Dauer dieses Arbeitszwanges beträgt in der Regel zwei Jahre; sie wird verlängert, wenn innerhalb dieser Zeit ihr erzieherischer Zweck nicht erreicht sein sollte....

Die Erfassung der Arbeitszwangspflichtigen erstreckt sich zunächst auf die männlichen Juden vom vollendeten 12. bis zum vollendeten 60. Lebensjahr. Diese werden durch öffentlichen Aufruf der Bürgermeister gemäß noch ergehender besonderer Weisung....
....aufgefordert, sich über ihren zuständigen Judenrat zur Einzeichnung in die Erfassungskartei zu melden.

....."

Durch diese Vorschriften wurde die spätere Konzentration der jüdischen Bevölkerung in Ghettos und Judenwohnbezirken ermöglicht und damit ihr Abtransport in die Vernichtungslager in erheblichem Ausmaß erleichtert.

Bei der Erfassung der Juden, ihrer Verbringung in Ghettos oder Judenwohnbezirke, sowie bei allen sie betreffenden Angelegenheiten bedienten sich die zuständigen SS- und Polizeiorgane und Behörden der Zivilverwaltung - wie auch später bei den Massentötungen in den Vernichtungslagern - der Hilfe der Juden selbst. Durch Verordnung des Generalgouverneurs vom 28.11.1939 wurde die Bildung von sog. Judenräten angeordnet.

Die jüdischen Angehörigen dieser Gremien hatten die ihnen von den Deutschen Dienststellen übermittelten Befehle durchzuführen bzw. weiterzuleiten, waren weisungsberechtigt gegenüber ihren Leidensgenossen und hafteten den deutschen Stellen persönlich für die Durchführung aller Befehle.

In Ausführung des ihm von Göring im Juli 1941 erteilten "Auftrags zur Endlösung der Judenfrage" beschloß Heydrich, im Generalgouvernement mehrere Vernichtungslager einrichten und diese Aktion unter seinem (Heydrichs) Vornamen "Reinhard" durchführen zu lassen. Der Plan fand die Billigung Himmlers, der insbesondere nach dem Tode Heydrichs (5.6.1942) die Durchführung der "Aktion Reinhard" persönlich überwachte.

AS, S.112

Reitlinger,
S. 584

Im Rahmen dieser Aktion wurden Ende 1941/Anfang 1942 im Generalgouvernement die Vernichtungslager Belzec, Sobibor und Treblinka errichtet, in denen mindestens 1,5 Millionen Juden durch "Vergasung" getötet wurden. Die Vernichtungsmaßnahmen, die unter der Tarnbezeichnung "Umsiedlung" erfolgten, sollten nach einem von Himmler an den Höheren SS- und Polizeiführer Ost in Krakau gerichteten Schreiben vom 19.7.1942 bis zum 31.12.1942 durchgeführt werden. Der von Himmler gesetzte Termin konnte nicht eingehalten werden, so daß sich die Durchführung der "Aktion Reinhard" bis Oktober 1943 und die Vernichtung der Juden bis Ende 1944 fortsetzte.

Sonderband
III, Bl.13

3) Die "Aktion Reinhard".

Die Durchführung der "Aktion Reinhard" wurde dem SS- und Polizeiführer (SSPF) im Distrikt Lublin, Globocnik, übertragen. Obwohl Globocnik als SSPF dem Höheren SS-

AS, S.116

und Polizeiführer (HSSPF) in Krakau unterstand, korrespondierte er in Angelegenheiten, die die "Aktion Reinhard" betrafen, unmittelbar mit Himmler und dessen Persönlichem Stab.

Verwaltungsmäßig war die "Aktion Reinhard" eine "Hauptabteilung" der Dienststelle des SS PF Lublin. Leiter dieser Abteilung war der ehemalige SS-Sturmbannführer Hermann Höfle (geb. am 19.6.1911 in Salzburg), der im Jahre 1962 in Wien Selbstmord begangen hat. Ihm nachgeordnet war der "Inspekteur der SS-Sonderkommandos des Einsatzes Reinhard", SS-Sturmbannführer Christian Wirth (geb. am 24.11.1885 in Oberbalzheim bei Stuttgart, verstorben am 20.5.1944 in Triest).

AS, S. 114

Die Beendigung der "Euthanasie", in der auf Anordnung Hitlers die Tötung der Geisteskranken und sonstigen "lebensunwerten Lebens" durchgeführt worden war, und die Einleitung der "Aktion Reinhard" fielen etwa um die Jahreswende 1941/42 zeitlich zusammen. Da sich die Angehörigen der mit der Durchführung der "Euthanasie" beauftragten Dienststelle "T 4" (so benannt nach dem Sitz der Dienststelle in der Tiergartenstraße 4 in Berlin), bei der Tötung der Geisteskranken "bewährt" hatten, wurden sie auch bei der "Aktion Reinhard" eingesetzt. Hierüber heißt es in einem Schreiben des Oberdienstleiters in Hitlers Parteikanzlei Viktor Brack an Himmler vom 23.6.1942 u.a.

"Geheime Reichssache."

Sehr geehrter Reichsführer!

Ich habe dem Brigadeführer Globocnik auf Anweisung von Reichsleiter Bouhler für die Durchführung seiner Sonderaufgabe schon vor längerer Zeit einen Teil meiner Männer zur Verfügung gestellt. Aufgrund einer erneuten Bitte von ihm habe ich nunmehr weiteres Personal abgestellt. Bei dieser Angelegenheit vertrat Brigadeführer Globocnik die Auffassung, die ganze Judenaktion so schnell wie

nur irgend möglich durchzuführen, damit man nicht eines Tages mitten drin stecken bliebe, wenn irgendwelche Schwierigkeiten ein Abstoppen der Aktion notwendig machen. Sie selbst, Reichsführer, haben mir gegenüber seinerzeit schon die Meinung geäußert, daß man schon aus Gründen der Tarnung so schnell wie möglich arbeiten müsse. Beide Auffassungen, die ja im Prinzip das gleiche Ergebnis zeitigen, sind nach meinen Erfahrungen mehr als berechtigt...."

Sonderband
III, Bl. 22
AS, S.117

Nach einem Schreiben Globocniks an das SS-Personalhauptamt vom 27.10.1943 waren insgesamt 92 Angehörige der "Kanzlei des Führers" zur Durchführung der "Aktion Reinhard" abgestellt.

Während das Lagerpersonal teilweise noch in Lublin ausgebildet wurde, begannen drei "Vorkommandos" in den ersten Monaten des Jahres 1942 mit der Errichtung der Vernichtungslager, und zwar:

des Lagers Belzec

in der gleichnamigen Ortschaft bei Tomaszow-Lubelski an der südlichen Grenze des Distrikts Lublin,

des Lagers Sobibor

in der gleichnamigen Ortschaft bei Wlodawa an der östlichen Grenze des Distrikts Lublin,

des Lagers Treblinka

an der Bahnlinie Warschau-Bialystok südöstlich von Ostrow-Mazowiecki in der Nähe des Ortes Malkin.

Die "Vorkommandos" bestanden aus Angehörigen des künftigen Lagerpersonals. Die Bauleitung oblag Wirth, der von einem Chemiker, einem Arzt und einem Baurat aus Lublin bei der Errichtung der Gaskammern beraten und unterstützt wurde. Die Arbeiten führten Privatfirmen, Angehörige des Lagerpersonals und sogenannte "Arbeitsjuden" aus.

Im Frühjahr 1942 wurden die in Lublin zusammengefaßten ehemaligen Angehörigen der Dienststelle "T 4" den einzelnen Lagern zugeteilt und die Vernichtungslager in Betrieb genommen.

Die systematische Vernichtung dieser, der polnischen sowie weiterer europäischer Juden, die fortlaufend nach Polen verbracht wurden, begann:

in Belzec

im März 1942,

in Sobibor

im April 1942,

in Treblinka

Ende Juli 1942 und

in Auschwitz

im Frühjahr 1942.

Die in Polen und anderen europäischen Ländern in Ghettos zusammengefaßten Juden wurden in die Vernichtungslager "umgesiedelt". Der Transport dorthin erfolgte aus den benachbarten Orten in Fußmärschen oder mit Pferdefuhrwerken, im übrigen mit Sonderzügen.

Den zur Tötung bestimmten Juden wurde vorgespiegelt, sie würden in ein Arbeitslager "umgesiedelt". Nach ihrer Ankunft in einem der drei Vernichtungslager erklärte man ihnen wahrheitswidrig, wie müßten aus hygienischen Gründen ein Bad nehmen und kämen anschließend zum Arbeits-einsatz. Die Opfer mußten ihre Wertgegenstände abgeben, sich entkleiden und ihre Haare abschneiden lassen. Alsdann wurden sie in Gruppen von je 80 bis 100 Menschen in die Gaskammern getrieben und dort durch Motorgase getötet. Jüdische Arbeitskräfte holten die Leichen aus den Gaskammern heraus und durchsuchten sie nach etwaigen am Körper versteckten Wertgegenständen. Goldzähne der getöteten Juden wurden mit Zangen ausgebrochen. Alsdann wurden die Leichen in Massengräber geworfen.

Um die Jahreswende 1942/43 ging man, um die Spuren der Verbrechen zu beseitigen, dazu über, die Leichen auf großen aus Eisenbahnschienen gebildeten "Rosten" zu verbrennen.

Nach einem Schreiben Globocniks an Himmler vom 4.11.1943 wurde die "Aktion Reinhard" am 19.10.1943 "abgeschlossen". Auf dem Gelände der Vernichtungslager wurden zur Tarnung Bauernhöfe errichtet.

AS, S.126
UT S. 46

Nach vorsichtigen Schätzungen der polnischen Kommission zur Untersuchung von Kriegsverbrechen sind der "Aktion Reinhard" mindestens 1,5 Millionen Juden zum Opfer gefallen, und zwar

in Belzec etwa 600.000,
in Sobibor etwa 250.000 und
in Treblinka etwa 700.000 Juden.

Die ehemaligen Angehörigen der "Aktion Reinhard" wurden Ende des Jahres 1943 als Einheit "R" zusammengefaßt und in Oberitalien bei der Vernichtung der Juden eingesetzt.

4) Das Konzentrations- und Vernichtungslager
Auschwitz-Birkenau.

UA, S. 23

Am 4.5.1940 ordnete Himmler an, in der ehemaligen polnischen Artillerie-Kaserne in Auschwitz (am Schnittpunkt des damaligen Generalgouvernements, des Warthegaus und Oberschlesiens) "ein Durchgangslager für 10.000 Häftlinge zu schaffen".

UA, S. 25

Der erste polnische Häftlingstransport traf am 14.6.1940 in Auschwitz ein. Im Oktober 1941 wurde mit dem Ausbau des Lagers Birkenau, das etwa 3 km von Auschwitz entfernt war, und mit der Errichtung weiterer Häftlingslager begonnen. Der Gesamtkomplex des Konzentrations- und Vernichtungslagers Auschwitz umfaßte schließlich außer dem Stammlager und dem Lager Birkenau weitere 39 Außenlager.

UA, S. 26

UA, S. 31

Im Lager Birkenau waren im Jahre 1943 mindestens 100.000 Häftlinge untergebracht, während das Stammlager eine durchschnittliche Belegungsstärke von etwa 18.000 Menschen hatte.

In den Lagern waren die sanitären und hygienischen Verhältnisse völlig unzureichend. Die Häftlinge mußten gestreifte Kleidung tragen. Sie wurden mißhandelt, mangelhaft gepflegt und mußten täglich 9 bis 11 Stunden schwerste Arbeit verrichten. Die überwiegende Anzahl der Häftlinge verstarb innerhalb von 4 bis 6 Monaten an Erkrankungen, Unterernährung und Entkräftung. Im Stammlager schrieben 7 Häftlinge im Jahre 1942 bei Tag und Nacht Todesmeldungen.

Im Rahmen der "Endlösung der Judenfrage" dienten die Lager in Auschwitz auch der Massenvernichtung jüdischer Menschen.

JMT Bd. XI
S. 440,
458 ff.

Der frühere Kommandant des Konzentrations- und Vernichtungslagers Auschwitz, Höss, hat damals erklärt, daß Himmler persönlich ihn im Juni 1941 in Berlin unter Hinweis auf einen Befehl Hitlers zur Endlösung der Judenfrage angewiesen habe, im Lager Auschwitz Vernichtungsanlagen einzurichten.

UA, S. 83

Im Herbst 1941 wurden die nach Auschwitz verbrachten Juden zunächst erschossen. Im Jahre 1942 erfolgte ihre Tötung in den Gaskammern der Krematorien des Stammlagers. Da die Kapazität nicht ausreichte, wurden im Sommer 1942 und im Frühjahr 1943 jeweils weitere als Duschräume getarnte Gaskammern errichtet.

Den Opfern wurde vorgespiegelt, daß sie ein Bad nehmen sollten. Im Vertrauen auf die Richtigkeit dieser Erklärung hatte die Mehrzahl der Juden keine Bedenken, die Kammern zu betreten, in denen sie durch Vergasung mit Cyklon B getötet wurden.

UA, S. 84

In der Zeit vom Frühjahr 1944 bis zum Herbst 1944 wurden die Juden in den neu errichteten Gaskammern des Lagers Birkenau getötet, nachdem zuvor ein Anschlußgleis, das in drei Schienensträngen auslief, vom Bahnhof der Stadt Auschwitz zu einer im Lager befindlichen Rampe gelegt worden war.

UA, S. 30

5) Die "systematische Zielrichtung"
der Transportzüge.

Die Deportationszüge aus den einzelnen Distrikten des Generalgouvernements hatten folgende Zielrichtung:

- 1) nach Auschwitz
aus dem Distrikt Krakau zu etwa 50 %,
- 2) nach Belzec
aus den Distrikten Krakau (insoweit zu etwa 50 %), Lublin (insoweit zu etwa 39 %) und Galizien,
- 3) nach Sobibor
aus den Distrikten Lublin (insoweit zu etwa 40 %) und Radom (insoweit von November 1942 an),
- 4) nach Treblinka
aus den Distrikten Lublin (insoweit zu etwa 14 %), Warschau-Land, Stadt Warschau, Bialystok und Radom.

Sonderband II
(Gutachten)

Die Judentransporte aus dem Reichsgebiet, dem Protektorat Böhmen und Mähren, aus der Slowakei, aus Frankreich, Holland, Belgien, Rumänien, Bulgarien, Ungarn und aus den übrigen Ländern im "deutschen Einflußgebiet Europas" führten entweder unmittelbar oder auf dem Umweg über ein "Durchgangsghetto" und von dort mit der aufgezeigten "systematischen Zielrichtung" in die einzelnen Vernichtungslager.

Lage der Vernichtungslager
im Generalgouvernement



6) Die Verwertung der Beute.

Die Bekleidungsgegenstände der getöteten Juden wurden in den Konzentrations- und Vernichtungslagern sortiert und zur anderweitigen Verwertung mit der Eisenbahn abtransportiert. Gold, Juwelen, Bargeld und andere Wertgegenstände wurden im Kurierwege bei der "Kanzlei des Führers" oder beim SS-Wirtschafts-Verwaltungshauptamt abgeliefert.

Über die Verwertung der den Opfern abgeschnittenen Haare bestand folgende Anweisung:

"SS-Wirtschafts-Verwaltungshauptamt

....

Oranienburg, 6. August 1942

Betrifft: Verwertung der abgeschnittenen Haare

An die
Kommandanten der K.L.

.....

Poliakov-Wulf
(Diener)

Der Chef des SS-Wirtschafts-Verwaltungshauptamtes, SS-Obergruppenführer Pohl, hat auf Vortrag angeordnet, daß das in allen K.L. anfallende Menschenschnittthaar der Verwertung zugeführt wird. Menschenhaare werden zu Industriefilzen verarbeitet und zu Garn versponnen. Aus ausgekämmten und abgeschnittenen Frauenhaaren werden Haarfilzstrümpfe für die Reichsbahn angefertigt. Es wird daher angeordnet, daß das anfallende Haar weiblicher Häftlinge nach Desinfektion aufzubewahren ist. Schnittthaar von männlichen

Häftlingen kann nur von einer Länge von 20 mm an Verwertung finden...."

AW, S. 214

Auf eine Anfrage Himmlers vom 19.1.1943 an den Chef des SS-Wirtschafts-Verwaltungshauptamtes, Oswald Pohl (+), übersandte dieser mit Bericht vom 6. Februar 1943 eine "Aufstellung über die von den Lagern Lublin und Auschwitz auf Anordnung des SS-Wirtschafts-Verwaltungshauptamtes abgelieferten Mengen an Textil-Altmaterial". Es sind angeführt: 825 Waggonen Männer-, Frauen- und Kinderbekleidung, Wäsche, Bettfedern und Lumpen sowie ein Waggon mit 3.000 kg Frauenhaaren.

Anfang März 1943 berichtete Globocnik an Himmler folgendes:

AS, S. 123

AW, S. 214

Sonderband III,
Bl. 25

"....

Abgelieferte Werte aus der Aktion
Reinhard.

Werte aus der Aktion "Reinhard" wurden zwecks Weiterleitung an die Reichsbank, bzw. an das Reichswirtschaftsministerium, beim SS-Wirtschafts-Verwaltungshauptamt, Berlin, abgeliefert und zwar:

- a) Reichsmark-Beträge
im Gesamtwerte von RM 53.013.133.51
- b) Devisen in Banknoten
aus allen Hauptländern der Erde
(wobei besonders 1/2 Mill.
Dollar bemerkenswert ist)
im Gesamtwerte von RM 1.452.904.65

- c) Devisen in gemünztem .
Gold i. Gesamtwerte RM 843.802.75
- d) Edelmetalle (rund
1.800 kg Gold
u. etwa 10.000 kg
Silber
in Barren)
im Gesamtwerte von RM 5.353.943.--
- e) Sonstige Werte wie
Schmuckgegenstände,
Uhren, Brillen usw.-
(wobei besonders die
Zahl der Uhren mit ca.
16.000 gebrauchsfähigen
und etwa 51.000 repara-
raturbedürftigen
bemerkenswert ist, die
der Truppe zur Ver-
fügung gestellt wurden) RM 26.089.800.--
- f) Rund 1.000 Waggon
Spinnstoffe im Gesamt-
werte von RM 13.294.400.--

Zusammen RM 100.047.983.91

An Spinnstoffen lagern noch rund 1.000
Waggon, an anderen Werten ca. 50 % der
obenangeführten Werte, - die noch der
Zählung und Bewertung unterliegen - hier.

....."

In einem "vorläufigen Abschlußbericht der Kasse Aktion 'Reinhard' Lublin per 15. Dezember 1943" führte Globocnik folgendes aus:

"Dem Großdeutschen Reich wurden im Zuge der Aktion "Reinhardt" Lublin in der Zeit vom 1. April 1942 bis einschließlich 15. Dezember 1943 nachstehende Geld- und Sachwerte angeführt:

.... (es folgt eine Aufzählung aller einzelnen Werte)

....

Gesamtzusammenstellung

Abgelieferte Geldmittel

ZL - und RM-Noten	RM 73,852.080.74
Edelmetalle	RM 8,973.651.60
Devisen in Noten	RM 4,521.224.13
Devisen in gemünztem	
Gold	RM 1,736,554.12
Juwelen und sonstige	
Werte	RM 43,662.450.--
Spinnstoffe	RM 46,000.000.--

RM 178.745.960.59"

Globocnik hatte den vorläufigen Abschlußbericht mit Schreiben vom 5.1.1944 unmittelbar an Himmler übersandt. Das Schreiben lautet in Auszügen wie folgt:

AS, S. 124

"...Reichsführer!

Ich erlaube mir, in der Beilage die Meldung über die wirtschaftliche Abwicklung der Aktion Reinhardt vorzulegen, da Sie, Reichsführer, mit Schrei-

ben vom 22.9.1943 befohlen hatten, daß ich sie am 31.12.1943 abgewickelt und übergeben haben müßte. Aber auch die mir gegebene Anerkennung für die Aktion verpflichtet mich, Ihnen, Reichsführer, Rechenschaft über die wirtschaftliche Seite zu geben, damit Sie, Reichsführer, daraus ersehen, daß auch auf dieser Seite die Arbeit in Ordnung war. Wenn SS-Obergruppenführer Pohl bisher noch keine Zeit gehabt hat, die Übernahme durchzuführen, so hoffe ich doch, daß diese Grundlagen zur Entlastung führen werden. Denn ein ordentlicher Abschluß und meine Entlastung ist deswegen notwendig, als ich diese Tätigkeit im Rahmen der SS ausgeführt habe und sie daher vor den zuständigen Reichsstellen einen klaren Abschluß finden muß. Dazu war die Aktion Reinhardt zu gefährlich.

Zum weiteren aber lastet ja immer ein Odium auf mir, daß ich in allen Wirtschaftsangelegenheiten nicht die nötige Ordnung halte und muß ich in diesem Falle den einwandfreien Nachweis erbringen, daß dem nicht so ist.... Bei der gesamten Abrechnung Reinhardt kommt noch das eine dazu, daß deren Belege baldigst vernichtet werden müssen, nachdem von allen anderen Arbeiten in dieser Sache die Unterlagen schon vernichtet sind...."

Sonderband III, Bl. 31 Wie sich aus einem Schreiben des SS-Wirtschafts-
Verwaltungshauptamtes vom 29.11.1944 an den Reichs-
führer-SS ergibt, erfolgte die Ausgabe der erbeuteten
Uhren "an die bewährtesten und würdigsten Angehörigen
der Divisionen".

D

Das Reichsverkehrsministerium und die nachgeordneten Behörden der Reichsbahn pp.

I. Das Reichsverkehrsministerium (RVM) und die Generalbetriebsabteilungen (GBL).

Das RVM war für die Fachgebiete Binnenschifffahrt, Seeschifffahrt, Kraftverkehr und Reichsbahn zuständig.

Das Fachgebiet Reichsbahn wiederum bestand aus folgenden acht Abteilungen:

- 1) Abtlg. E I = Verkehrs- und Tarifabtlg.
- 2) " E II = Betriebsabteilung
- 3) " E III = Maschinentechnische- und Einkaufsabteilung
- 4) " E IV = Finanz- und Rechtsabtlg.
- 5) " E V = Personalabteilung
- 6) " E VI = Bauabteilung
- 7) " P I = Planungsabteilung
- 8) " L = Landesverteidigung

Der Abteilung L (MinEis L) oblag ausschließlich die Durchführung der Wehrmachtstransporte und der militärischen SS-Transporte. Sie erfolgte in Übereinkunft mit dem Oberkommando des Heeres (OKH), sowie den nachgeordneten Generalen des Transportwesens der Heeresgruppen und den Transportkommandanturen (TK) der Wehrmacht bei den jeweiligen Eisenbahndirektionen. Die Arbeitsräume der Abteilung L lagen in einem der oberen Stockwerke des RVM. Sie waren nach außen hin hermetisch abgeschlossen. Entsprechend waren auch die mit der Bearbeitung der Wehrmachtstransporte bei den einzelnen Eisenbahndirektionen befaßten Bahnbevollmächtigten und deren Dezernten in abgeschlossenen Räumen untergebracht.

XII/13
Herfort

XVIII/31(9)
Dr. Schelp

III/264
Elias

VI/69
Schlegel

Die Transporte liefen bei den einzelnen Direktionen nur auf Fahrt-Nummern (ohne nähere Bezeichnung des Transportinhaltes), damit die Geheimhaltung gesichert war.

VI/139
Dr. Schelp

Hauptaufgabe der Verkehrs- und Tarifabteilung (E I) war nach der Bekundung des Zeugen Dr. Schelp (später Präsident der Deutschen Bundesbahn), der diese Abteilung vom 1.6.1942 bis zum Kriegsende als Ministerialdirektor leitete, die Regelung des gesamten Güter- und Personenverkehrs, wobei im Kriege der Güterverkehr eine Hauptrolle spielte. Die Güterwagen waren in den einzelnen Wirtschaftsgebieten kontingentiert, wobei insbesondere Kohlentransporte den Vorrang hatten. Die tägliche Bereitstellung von Güterwagen erfolgte nach Tausenden für die durch Stichworte gekennzeichneten lebenswichtigen Bedarfsgebiete.

XVIII/31 (I/26)
Dr. Dilli

XVIII/31 (8 f.)
Dr. Schelp

Die Wagenstellung des zivilen Bereichs erstreckte sich dabei nur auf die alten Reichsbahndirektionen, jedoch nicht auf die besetzten Gebiete und nicht auf den Bereich der Wehrmachtsverkehrsdirektionen. Daher waren auch die Generaldirektion der Ostbahn (Gedob) in Krakau und die Generalverkehrsdirektion für den Osten in Warschau nicht von dieser Regelung betroffen.

Völlig getrennt von der Regelung für den zivilen Bereich waren die Wehrmachtstransporte und die der militärischen SS. Die Wagen hierfür wurden täglich in den frühen Morgenstunden aus dem Gesamt-Wagenbereich ausgeschieden, so daß die Gewähr dafür bestand, daß die Wagenstellung für die Wehrmacht und die SS stets ausreichend war.

Die Wagenstellung selbst geschah durch die Reichsbahndirektionen, die auf Anforderungen der Bahnhöfe diesen die erforderlichen Wagen zuteilte. Der Ausgleich von überzähligen und fehlenden Wagen oblag dem Hauptwagenamt in Berlin, das mit einem Vizepräsidenten an der Spitze selbständig und aus gewissen betrieblichen Gründen der GBL Ost in Berlin angelehnt war.

VI/140
Dr. Schelp
XVIII/31(11)
Dr. Schelp

Im Kriege mußte durch die Abteilung E I bei einer Gesamtzahl von einer Million Güterwagen täglich über 300 000 Wagen verfügt werden. Dabei wurden täglich 25-30 000 Züge gefahren.

Demgegenüber sei, so hat der Zeuge Dr. Schelp angegeben, die Zahl der für die Umsiedlertransporte benötigten Wagen von 10 oder sogar 100 Zügen täglich überhaupt nicht ins Gewicht gefallen, so daß^{sie} weder das Hauptwagenamt noch das Ministerium bei der Wagenstellung interessiert und daher dort auch keinen Anlaß zu Erörterungen bei der Wagenverteilung gegeben hätten. Für die Umsiedlertransporte war bei der Großverteilung auch kein "Stichwort" vorgesehen.

XVIII/31 (I/26)
Dr. Dilli

XVIII/31
Dr. Dilli

Der Betriebsabteilung (E II) oblag die allgemeine Abwicklung des Eisenbahnbetriebes. Nach der Bekundung des Zeugen Dr. Ing. E.h. Dilli, der die Betriebsabteilung vom 1.8. 1942 bis Kriegsende als Ministerialdirektor leitete, betrafen die beim RVM auftretenden Aufgaben stets große Zugbewegungen, die für die Kriegsführung bzw. die Ernährung des Volkes entscheidend waren. Eine weitere sehr wichtige Aufgabe bestand in der Aufstellung des zivilen Güter- und Reisezugfahrplanes, was in jährlichen Fahrplan-

konferenzen der Generalbetriebsleitungen und Reichsbahndirektionen erfolgte.

Dieser Abteilung unterstanden die Referate 20, 21, 23, 24, 26, 27 und 28.

Das Referat 21 war für die "Massenbeförderung" zuständig. Es wurde von dem Ministerialdirigenten Schnell (+) geleitet und umfaßte die Geschäftsanteile 210 (Güterzüge) und 211 (Sonderzüge).

Leiter des Geschäftsanteiles 210 und Vertreter des Leiters des Geschäftsanteils 211 war der Regierungsrat Fraedrich (+).

Der Geschäftsanteil 211 wurde von dem Amtsrat und späteren Regierungsrat Stange (+) geleitet. In diesem Geschäftsanteil wurden auch die allgemein als Umsiedlertransporte bezeichneten Judentransporte bearbeitet.

Bd.XVIII/31(I/26)
Dr. Dilli

Die für diese Transporte von den Bahnhöfen angeforderten Wagen wurden, wie der Zeuge Dr. Dilli ausgesagt hat, von den Wagenbüros der Reichsbahndirektion (in den besetzten Gebieten demnach von den Wehrmachtsverkehrs- bzw. Hauptverkehrsdirektionen, Hauptbahndirektionen pp.) angefordert.

XII/15
Herfort
XIX/57
Willmann

Die Verrechnung der auf die Transporte entfallenden "Achskilometer-Entschädigung" war von der Verkehrs- und Tarifabteilung (E I) auf die zuständigen Bahndirektionen übertragen, in deren Bereich die Züge eingelegt wurden. Bei der Gestellung von Sonderzügen wurde der halbe gewöhnliche Personenzugfahrpreis berechnet.

Sb IV/T.IV

- - -

Dem Reichsverkehrsministerium waren die Oberbetriebsleitungen der Reichsbahn

West in Essen,
Süd in München und
Ost in Berlin

XIV/86
Reelitz

Sb IV/T. I/1 f.

nachgeordnet. Im März 1940 wurden die Ober- in Generalbetriebsleitungen umgewandelt und den jeweiligen Eisenbahndirektionen übergeordnet. Sie bildeten somit Zwischeninstanzen zwischen dem RVM und den Direktionen. Mit der Verfügung 2 Ogd (Obl) 2 hatte der Reichsverkehrsminister hierzu eine Anordnung erlassen, in der es u.a. hieß:

"... Die Reichsbahndirektionen innerhalb des Bezirks der Generalbetriebsleitung haben den Weisungen der Generalbetriebsleitungen ebenso unbedingt und unverzüglich zu folgen, wie wenn es sich um eigene Weisungen des Reichsverkehrsministers handelt."

"... In der Betriebsabteilung jeder Generalbetriebsleitung wird ein Güterzugfahrplan-dezernat ('Dez G') eingerichtet."

Sb IV T. I/3

Mit Schreiben vom 15.3.1941 "Betr. Einheitlichkeit im Verkehrswesen, Ausbau des Eisenbahnnetzes" teilte das RVM dem Präsidenten der GBL Ost u.a. mit:

"Sie erhalten in der Anlage Abschrift des Schreibens vom 5. März 1941, mit dem der Herr Reichsminister und Chef der Reichskanzlei mir eine Ermächtigung des Führers mitgeteilt hat. Auf Grund dieser Ermächtigung des Führers übertrage ich die Aufgaben der Betriebs- und Verkehrsführung (Punkt 1a des Schreibens), soweit die Ostbahn in Betracht kommt, der Generalbetriebsleitung Ost. Dabei sind die Beziehungen zwischen der Generalbetriebsleitung Ost und der Generaldirektion der Ostbahn sinn- gemäß so einzurichten wie zwischen der Generalbetriebsleitung und den Reichs-

bahndirektionen".

II. Die Generaldirektion der Ostbahn in Krakau
(Gedob) und die Ostbahndirektionen.

Sb V/Teil I
Dr. Pischel

(Ablichtung aus
der Zeitschrift
"Archiv für Eisen-
bahnwesen"
74. Jahrgang
1964/Heft 1)

In seinem Aufsatz "Die Generaldirektion der Ostbahn Krakau 1939-1945" hat der Zeuge Dr. Pischel, der von Herbst 1939 bis Januar 1945 bei der Gedob zunächst als Reichsbahnoberrat und Dezernent 7 (Güterverkehr), sowie ab Mitte 1943 als Abteilungspräsident Leiter der Verkehrsabteilung war, über die Entwicklung und Organisation der Gedob im wesentlichen u.a. ausgeführt:

Die für die besetzten polnischen Gebiete vorgesehene Eisenbahndirektion wurde am 20.9.1939 in Berlin unter Leitung des Präsidenten Beck und des Vizepräsidenten Dr. Gerteis zusammengestellt. Mit der Übernahme der Regierungsgewalt im Generalgouvernement (GG) durch den Generalgouverneur erhielt die Eisenbahndirektion den Namen 'Generaldirektion der Ostbahn.' Sie verlegte ihren Sitz von Lodz nach Krakau, dem Sitz der Regierung des GG. Nach der Versetzung Beck's zur Reichsbahndirektion (RBD) Berlin übernahm der bisherige Vizepräsident Dr. Gerteis die Leitung der Gedob. Er wurde mit Wirkung vom 1.4.1940 zum Reichsbahndirektionspräsidenten ernannt und am 6.4.1940 als Leiter der Hauptabteilung Eisenbahnen der Regierung des GG durch den Generalgouverneur Dr. Frank bestätigt. Dr. Gerteis blieb bis zur Auflösung der Gedob deren Präsident.

Das Verhältnis RVM - Gedob ist niemals gesetzlich geregelt worden. Die Stellung der Ostbahn kann aber dahin bestimmt werden, daß die Ostbahn ein im Eigentum des GG

befindlicher Teil der Deutschen Reichsbahn war. Von der Gedob und von dem Generalgouverneur wurde daher anerkannt, daß ein Weisungsrecht des Reichsverkehrsministers auf den Gebieten Verkehr, Betrieb, Betriebsmaschinendienst und Werkstättenwesen bestand.

Die Organisation der Gedob unterlag verschiedenen Änderungen. 1939/40 standen unter der Gedob die vier Ostbahn-Betriebsdirektionen Krakau, Lublin, Radom und Warschau. Der ständig steigende Verkehr brachte betriebliche und verkehrliche Schwierigkeiten mit Rückwirkungen auf die Deutsche Reichsbahn. Diese Verhältnisse führten zur formellen Angliederung der Ostbahn an die für die östlichen Reichsbahndirektionen zuständige GBL Ost in Berlin. Im Zuge der Verlagerung weiterer Befugnisse von der Gedob auf die Betriebsdirektionen wurden diese dann zu Bezirksdirektionen erhoben. Das Jahr 1941 brachte mit der Angliederung der Woiwodschaften Lemberg, Tarnopol und Stanislaw an das GG die Errichtung der Bezirksdirektion Lemberg. Die Ursachen für verkehrsmäßige Schwierigkeiten, die u.a. der strenge Winter 1941/42 mit sich brachte, wurde in Berlin fälschlicherweise in der Sonderorganisation^{der Gedob}/gesehen.

Sb IV/ T. III/59 ff. Durch einen "Erlaß des Führers" vom 17.1.1942, der auf Veranlassung des RVM ohne Fühlungnahme mit dem Generalgouverneur erwirkt worden war, wurde daraufhin u.a. folgendes bestimmt:

Vom 1.2.1942 wird die Ostbahn gemeinsam mit der Deutschen Reichsbahn unter der Leitung des Reichsverkehrsministers betrieben und verwaltet. Die Rechnung des Sondervermögens

Ostbahn wird neben der Rechnung Sondervermögen Deutsche Reichsbahn geführt. Nach den weiteren Bestimmungen des o.a. Erlasses war eine offenbar angestrebte völlige Ausschaltung des Generalgouverneurs und die Einstufung der Gedob in den Rang einer Reichsbahndirektion ausschließlich unter dem Reichsverkehrsminister nicht gelungen.

Sb IV/T.III/89

Nachdem Staatssekretär Dr. Ganzenmüller am 16.10.1942 Hitler Vortrag gehalten hatte mit dem Antrage, bei der Ostbahn die Reichsbahnorganisation einzuführen, teilte die Reichskanzlei am 26.10.1942 dem Reichsverkehrsminister mit, Hitler habe in diesem Sinne entschieden, die Ostbahn müsse aber Sondervermögen des GG bleiben.

Sb IV/T. III/87

Der Wunsch des Reichsverkehrsministers, durch Einführung unterer Verwaltungsbehörden zwischen den Direktionen und Dienststellen (Ämter) die Bahnen straffer leiten zu können, fand nach einer Besprechung mit dem Staatssekretär Dr. Ganzenmüller die Zustimmung des Generalgouverneurs.

Nach der schonvorher durch die Gedob verfügten Auflösung der Direktion Lublin und der im März 1943 durch Verfügung des RVM erfolgten Auflösung der Ostbahnbezirksdirektion Radom blieben nunmehr drei Ostbahndirektionen Krakau, Lemberg und Warschau bestehen. Diese erhielten die Zuständigkeiten von Reichsbahndirektionen. Zu Präsidenten der drei Ostbahndirektionen wurden ernannt: Krafft (OBD Krakau), Dr. Ing. Steinhagen (OBD Lemberg) und Dr. Ing. Wiens (OBD Warschau). Die Gedob behielt nur eine Verwaltungsabteilung.

VI/46
Krafft
XII/140
Dr. Steinhagen
XVII/1
Dr. Wiens

"Prüft man jetzt mit einem Abstand von 20 Jahren" - (so Dr. Pischel wörtlich) -

"die Frage, welche Beweggründe das RVM veranlaßt haben könnten, immer wieder gegen die Sonderstellung der Gedob anzugehen, so dürften hierfür zwei Gründe vorgelegen haben. Das RVM dürfte als Organ des auf stärksten Zentralismus ausgerichteten nationalsozialistischen Staates in der Zwischenschaltung der Gedob einen Verstoß gegen diese Prinzip gesehen haben. Entscheidend wird aber gewesen sein, daß der 1942 zum Staatssekretär ernannte Dr. Ing. Ganzenmüller, Träger des Goldenen Parteiabzeichens und des Blutordens, ganz den Gedankengängen von Hitler, Himmler und Göring folgte und die Personal- und Verkehrspolitik der Gedob mit den nationalsozialistischen Auffassungen für unvereinbar ansah. Hilfe fand Ganzenmüller leider bei verschiedenen leitenden Beamten des RVM."

Die Entwicklung der Eisenbahnverhältnisse in den besetzten russischen Gebieten führte infolge der rasch fortschreitenden Offensive der Sowjetarmee zur Bildung der "Betriebsleitung Osten beim Chef des Transportwesens", die dann zur "Zweigstelle Osten des Reichsverkehrsministeriums" und schließlich zur "Generalverkehrsdirektion Osten" (GVD Osten) in Warschau als Frontbetriebsleitung umgebildet wurde. Die GBL Ost errichtete eine Außenstelle gleichfalls in Warschau in weitgehender Personalunion mit der GVD Osten.

Am 14.7.1944 sprach Dr. Ganzenmüller mit dem Ministerialdirektor Dr. Ing. Müller

(Leiter der GVD Osten) bei dem Generalgouverneur vor. Dr. Ganzenmüller führte aus, er habe den Befehl, den ganzen Ostraum transporttechnisch von einer Stelle aus einheitlich führen zu lassen. Die GVD Osten müsse daher ein allgemeines Weisungsrecht auch gegenüber der Gedob erhalten. Frank und Gerteis stimmten zu. Das schon bestehende Weisungsrecht der GVD Osten in betrieblichen Fragen erstreckte sich nunmehr auch auf die bislang von der Gedob aufgestellten Transportprogramme.

Die Gedob gliederte sich in 7 Abteilungen:

Abteilung I	= Beschaffung
" II	= Personalabteilung
" III	= Verkehrsabteilung
" IV	= Maschinen
" V	= Betriebsabteilung
" VI	= Bauabteilung
" VII	= Werkstätten.

Wie beim RVM die Durchführung der Judentransporte in den Zuständigkeitsbereich der Betriebsabteilung (dort E II) fiel, oblag dies bei der Gedob gleichfalls der Betriebsabteilung (hier Abteilung V).

IX/99
Massute

Von Ende Dezember 1941 bis zum 1.12.1942 leitete der Zeuge Massute die Abteilung V, der danach Professor an der Technischen Hochschule in Graz wurde. Ihm folgte als Abteilungspräsident der Zeuge Gaecks.

V/190
Gaecks

V/191
Gaecks

Zu den Aufgaben der Betriebsabteilung gehörte auch die Fahrplangestaltung durch das Fahrplanbüro.

Das Fahrplanbüro umfaßte die Referate (entsprechend den Dezernaten bei den Direktionen - s. unten -)

V/154 ff.
VI/78
Liebhäuser

33 (Reise- und Sonderzüge) und
34 (Güterzüge)

V/144
VI/95
Zabel

Im Referat 33 waren als Referenten die damaligen Reichsbahnoberräte Binger (+), Meyer (+) und der Zeuge Zabel, sowie im Referat 34 neben Meyer und Zabel, die etwa um die Jahreswende 1941/42 das Referat wechselten, noch der Zeuge Zahn (damals Reichsbahnrat) tätig.

II/120
VI/2
Zahn

V/133
XIX/5
Richter
XIX/108
Schmid, Theod.

Die Zeugen Richter und Schmid (Theodor) - beide damals Reichsbahnräte - waren als Hilfsreferenten in beiden Referaten eingesetzt. Bei Abwesenheit, z.B. infolge Urlaubs vertraten sich die Referenten zum Teil gegenseitig.

Das Referat 33 teilte sich in die

Gruppe "Reisezüge" und die
Gruppe "Sonderzüge".

XIV/32
Bleistainer

In der Gruppe "Reisezüge" waren u.a. die Zeugen Bleistainer (damals Reichsbahnoberinspektor) und Liebhäuser (damals Reichsbahninspektor) als Büro-
bearbeiter tätig.

V/200
Stier
IV/284
Glas
XIV/92
Schweinoch

Die Sonderzuggruppe, die mit der Aufstellung der Fahrpläne für die Judentransporte befaßt war, wurde von dem Zeugen Stier, der damals Reichsbahnoberinspektor war, geleitet. In dieser Gruppe waren neben drei weiteren Sachbearbeitern die Zeugen und damaligen Reichsbahninspektoren Glas und Schweinoch eingesetzt. Von der Jahreswende 1942/43 an wurde der Zeuge Schweinoch mit der Aufstellung von Regelzugfahrplänen befaßt.

XVI/Hülle 161
Bringmann

Der Regelzugfahrplan (Buchfahrplan) erfaßte den normalen Personenzug- und Güterreisedienst. Sonderzug war demgegenüber jeder Zug, der nicht als Regelzug lief.

XIV/94
Kirchner

Im Bereich der Gedob liefen die Judentransporte ausschließlich als Sonderzüge.

XVI/161(35)
Stier

Nach der Bekundung des Zeugen Stier erstellten Richter und Glas die Fahrpläne für die Judentransporte, die innerhalb des GG gelaufen sind, d.h. bei denen sich Abgangs- und Zielbahnhof im GG befanden. Er, Stier, habe alle übrigen Judentransporte, die in das GG hinein oder durch dieses hindurch geführt worden seien, selbst bearbeitet.

Neben den Gruppen für den Regelzugverkehr und den Sonderzugverkehr bestanden im Fahrplanbüro der Gedob noch die Gruppen "Zugbildung" und "Zugbegleitpersonal", die für beide Gruppen arbeiteten.

XVI/161(11)
Bringmann

Vorstand des Fahrplanbüros, jedoch nur in personellen und sozialen Angelegenheiten, war der Zeuge Bringmann, der daneben noch in der Gruppe "Zugbildung" und in dem Bereich der Wagenbewirtschaftung (Personenwagen) tätig war.

V/152
IV/285
Glas

Für die Wagengestellung hatte das Wagenamt der Gedob zu sorgen. Wenn im GG nicht genügend Güterwagen vorhanden waren, wurden diese vom Hauptwagenamt in Berlin entsprechend den Anforderungen des RVM zugefahren.

V/130
Dr. Verbeek

Die Kostenabrechnungen wurden über das Referat Personenverkehr und Personentarif, dessen Leiter der Zeuge Dr. Verbeek war, abgewickelt. Der Höhere SS- und Polizeiführer zahlte an die Ostbahn für die Inanspruchnahme der Transporte die Achskilometerentschädigung.

V/201
Stier
XIV/92
Schweinoch

Im Zuge der im Jahre 1943 erfolgten Umorganisation der Gedob (Einrichtung der drei OBD'en Krakau, Lemberg und Warschau) wurde das bisher bei der Gedob zentral bearbeitete Fahrplanwesen auf die einzelnen Direktionen übertragen. Entsprechend wurde auch der Personalbestand bei der Gedob verringert. Der Zeuge Stier wurde Anfang Juli 1943 Vorstand des Fahrplanbüros der OBD Warschau.

III. Die Direktionen.

Die weitere betriebsmäßige Abwicklung der Judentransporte hinsichtlich der Fahrplangestaltung, Wagenstellung pp. lag regelmäßig - abgesehen von der bis März 1943 für die Gedob bestehenden Sonderregelung - bei den jeweiligen Eisenbahndirektionen, durch die die Transporte geführt wurden.

Im damaligen Reichsgebiet waren dies die Reichsbahndirektionen und im GG letztlich die Ostbahndirektionen Krakau, Lemberg und Warschau.

Die in den von der Wehrmacht besetzten Gebieten eingerichteten Direktionen änderten im Laufe des Krieges zum Teil ihre Bezeichnung, bzw. wurden diese umorganisiert. So wurde die Wehrmachtsverkehrsdirektion (WVD) Paris in Hauptverkehrsdirektion (HVD) umbenannt.

Sb V/Teil II

In den besetzten russischen Gebieten wurden zunächst nach einer kurzen Übergangsperiode Haupt-eisenbahndirektionen gebildet, die ihren Sitz in Riga (HBD Nord), Minsk (HBD Mitte), Kiew (HBD Süd) und Poltawa (HBD Ost) hatten. Als übergeordnete betriebsleitende Stelle entstand in Warschau die "Betriebsleitung Osten beim Chef des Transportwesens", aus der am 14.1.1942 die "Zweigstelle Osten des Reichsverkehrsministeriums" (Osteis) und aus dieser wiederum am 1.12.1942 die "General-direktion Osten" (GVD Osten) hervorgingen. Die letztere Dienststelle beaufsichtigte von diesem Zeitpunkt an den gesamten Eisenbahnbetrieb im besetzten Rußland. Der Leiter dieser Behörde war Vertreter des Reichsverkehrsministers in den besetzten Ostgebieten und mit allen zuständigen Vollmachten ausgestattet.

Gleichzeitig wurden ab 1.12.1942 die bestehenden Haupteisenbahndirektionen Riga, Kiew, Minsk, Poltawa und Rostow in Reichsverkehrsdirektionen (RVD'en) umgewandelt. Die RVD Poltawa verlegte ihren Sitz nach Dnjepropetrowsk. Die RVD'en waren wie die RBD'en in Dezernate und Büros gegliedert.

Innerhalb sämtlicher Direktionen war für die Bearbeitung der Fahrplananordnungen, nach denen die Sonderzüge für die Judentransporte eingelegt wurden, jeweils das Dezernat 33 (Reise- und Sonderzüge) sachlich zuständig.

Sb VIII/44

Wie sich aus einem Fernschreiben (FS) des Befehlshabers der Sicherheitspolizei (BdS) der Niederlande vom 15.4.1943 an das Reichssicherheitshauptamt (RSHA) "Betr.: Zug aus den Niederlanden nach Theresienstadt" ergibt, kam es gelegentlich auch vor, daß wegen der Stellung von Transportraum eine örtliche Transportkommandantur der Wehrmacht angegangen worden ist.

- IV. Organisationsplan.

IV. Organisationsplan.

Reichsverkehrsministerium

Minister

Staatssekretär

Fachgebiete

Binnenschifffahrt
Seeschifffahrt
Kraftverkehr

Reichsbahn

Abteilungen

Abteilungen E I
E III
E IV
E V
E VI
P I
Abteilung L

Abteilung E II

(Betriebsabteilung)

Referate

Referate

20 - 28

Referat 21

(Massen-
beförderung)

Geschäftsanteile

210
Güterzüge

211
Sonderzüge

General- bzw.
Oberbetriebsleitungen
der Reichsbahn

West
in Essen

Süd
in München

Ost
in Berlin

Direktionen

(RBD, WVD, HVD, HBD, OBD, RVD)

Dezernat 33 "Reise und Sonderzüge"

Gedob

Abteilungen

übrige Abteilungen

Abteilung V

(Betriebsabteilung)

Referate

übrige Referate

Referat 33

übrige Gruppen

Sonderzug-
gruppe

E

Anforderung der Transporte durch das RSHA und einzelne Dienststellen der Sicherheitspolizei, die "zentrale Bearbeitung der Judentransporte" im RVM, sowie die weitere Bearbeitung durch die nachgeordneten Behörden.

I. Entwicklung der Zusammenarbeit zwischen RSHA und RVM

Sb VII/41 ff. Mit dem unter "Geheim" geführten "Erlaß des Führers und Reichskanzlers zur Festigung des deutschen Volkstums" vom 7.10.1939 setzte jene Entwicklung ein, bei der neben einer Umsiedlung nichtjüdischer Bevölkerungsgruppen dann in zunehmendem Maße die im deutschen Herrschaftsbereich lebenden Juden zunächst zur Vorbereitung der sog. "Endlösung der Judenfrage" um - bzw. ausgesiedelt und schließlich im Zuge der "Endlösung" selbst in die Vernichtungslager transportiert wurden.

In dem o.a. Erlaß ist u.a. ausgeführt:

"...Dem Reichsführer-SS obliegt nach meinen Richtlinien:

1. Die Zurückführung der für die endgültige Heimkehr in das Reich in Betracht kommenden Reichs- und Volksdeutschen im Ausland,
2. die Ausschaltung des schädigenden Einflusses von solchen volksfremden Bevölkerungsteilen, die eine Gefahr für das Reich und die deutsche Volksgemeinschaft bedeuten,
3. die Gestaltung neuer deutscher Siedlungsgebiete durch Umsiedlung, im besonderen durch Sesshaftmachung der aus dem Ausland heimkehrenden Reichs- und Volksdeutschen.

Der Reichsführer-SS ist ermächtigt, alle zur Durchführung dieser Obliegenheiten notwendigen allgemeinen Anordnungen und Verwaltungsmaßnahmen zu treffen."

Sb IV/Teil III/ 44 "Der Reichsführer-SS als Reichskommissar für die Festigung Deutschen Volkstums" traf sodann unter dem 30.10.1939 die "Anordnung" 1/II, in der es u.a. heißt:

"In den Monaten November und Dezember 1939 sowie in den Monaten Januar und Februar 1940 sind folgende Umsiedlungen vorzunehmen:

- 1) Aus den ehemals polnischen, jetzt reichs-deutschen Provinzen und Gebieten alle Juden.
- 2) Aus der Provinz Danzig-Westpreußen alle Kongreßpolen.
- 3) Aus den Provinzen Posen, Süd- und Ostpreußen und Ostoberschlesien eine noch vorzuschlagende Anzahl besonders feindlicher polnischer Bevölkerung.
- 4) pp."

Sb IV/III/42 f. Diese "Anordnung 1/II" leitete Himmler mit "Schnellbrief" vom 4.11.1939 den für die Durchführung der Umsiedlungsmaßnahmen in Betracht kommenden Höheren SS- und Polizeiführern und anderen beteiligten Stellen - hierunter auch dem RVM - zu.

Sb IV/III/40 Hierauf übermittelte das RVM in einem von dem damaligen Leiter der Betriebsabteilung Dr. Leibbrand unterzeichneten Telegrammbrief vom 19.11.1939 eine Abschrift des Schreibens Himmlers vom 4.11.1939 den für die jeweilige Transportabwicklung zuständigen Reichsbahndirektionen.

In dem Telegrammbrief ist hierzu u.a. ausgeführt:

"Die Dezernenten 33 der in der Anschrift genannten Reichsbahndirektionen, Generaldirektion Krakau bzw Eisenbahndirektion Lodz wollen je für den Bereich ihrer Bezirke umgehend mit den im Schreiben des Reichsführers-SS Reichskommissar für die Festigung deutschen Volkstums näher bezeichneten Stellen Fühlung nehmen und erwirken, daß die befohlenen Umsiedlungen - soweit der Bahnweg in Frage kommt - mit der augenblicklichen Betriebslage ihrer eigenen und der Nachbarbezirke in Übereinstimmung gebracht wird..."

"In den Monaten November und Dezember 1939 sowie in den Monaten Januar und Februar 1940 sind folgende Umsiedlungen vorzunehmen:

- 1) Aus den ehemals polnischen, jetzt reichs-deutschen Provinzen und Gebieten alle Juden.
- 2) Aus der Provinz Danzig-Westpreußen alle Kongreßpolen.
- 3) Aus den Provinzen Posen, Süd- und Ostpreußen und Ostoberschlesien eine noch vorzuschlagende Anzahl besonders feindlicher polnischer Bevölkerung.
- 4) pp."

Sb IV/III/42 f. Diese "Anordnung 1/II" leitete Himmler mit "Schnellbrief" vom 4.11.1939 den für die Durchführung der Umsiedlungsmaßnahmen in Betracht kommenden Höheren SS- und Polizeiführern und anderen beteiligten Stellen - hierunter auch dem RVM - zu.

Sb IV/III/40 Hierauf übermittelte das RVM in einem von dem damaligen Leiter der Betriebsabteilung Dr. Leibbrand unterzeichneten Telegrammbrief vom 19.11. 1939 eine Abschrift des Schreibens Himmlers vom 4.11.1939 den für die jeweilige Transportabwicklung zuständigen Reichsbahndirektionen.

In dem Telegrammbrief ist hierzu u.a. ausgeführt:

"Die Dezernenten 33 der in der Anschrift genannten Reichsbahndirektionen, Generaldirektion Krakau bzw Eisenbahndirektion Lodz wollen je für den Bereich ihrer Bezirke umgehend mit den im Schreiben des Reichsführers-SS Reichskommissar für die Festigung deutschen Volkstums näher bezeichneten Stellen Fühlung nehmen und erwirken, daß die befohlenen Umsiedlungen - soweit der Bahnweg in Frage kommt - mit der augenblicklichen Betriebslage ihrer eigenen und der Nachbarbezirke in Übereinstimmung gebracht wird..."

Sb VII/69 ff.

Nach einem von dem damaligen SS-Gruppenführer Heydrich als Chef der Sicherheitspolizei und des SD unter dem 28.11.1939 an die Höheren SS- und Polizeiführer, sowie die Befehlshaber bzw. Inspektoren der Sicherheitspolizei in Krakau, Breslau, Posen und Danzig gerichteten Fernschreiben "wird auf grundsätzlichen Befehl des RFSS die Räumung von Polen und Juden in den neuen Ostprovinzen durch die Sicherheitspolizei durchgeführt." Hinsichtlich der "Evakuierungsmaßnahmen" führt dieses FS aus:

"Insofern also hat der Insp. auch mit den zuständigen Reichsbahndirektionen in Bezug auf den Abtransportfahrplan zu verhandeln und ihn durchzusetzen. Grundsätzlich sind die Transportfragen von dem Insp. örtlich zu regeln, da das Verkehrsministerium bzw. die Reichsbahnzentrale die Regelung örtlicher Transportfragen den örtlichen Reichsbahndirektionen übertragen hat. Bei entstehenden Schwierigkeiten ist dem Reichssicherheitshauptamt Mitteilung zu machen, um notfalls Schwierigkeiten mit den Zentralstellen beheben zu können."

Die zunächst vorgesehene Übertragung der "Evakuierungsmaßnahmen" auf die jeweiligen Höheren SS- und Polizeiführer der in Betracht kommenden Bereiche bewährte sich offenbar nicht, denn bereits einen Monat später sah sich Heydrich nach einer am 19.12.1939 vorausgegangenen Dienstbesprechung zu einer zentralen Bearbeitung der Maßnahmen beim RSHA veranlaßt.

Sb VII/44

Mit Schreiben vom 21.12.1939 teilte er dem BdS in Krakau, sowie den Inspektoren der Sicherheitspolizei und des SD in Breslau, Posen, Danzig und Königsberg mit:

"Sachdienliche Gründe machen die zentrale Bearbeitung der sicherheitspolizeilichen Angelegenheiten bei der Durchführung der Räumung im Ostraum notwendig.

Zu meinem Sonderreferenten im Reichssicherheitshauptamt, Amt IV, habe ich den SS-Hauptsturmführer E i c h m a n n (Vertreter SS-Hauptsturmführer G ü n t h e r) bestellt. Der Dienstsitz dieses Sonderreferats befindet sich in Berlin W. 62, Kurfürstenstrasse 115/116, Tel.: 25 92 51."

Zu den "sachdienlichen Gründen", die eine "zentrale Bearbeitung" erforderlich machten, gehörte bei dem sich abzeichnenden Umfang der "Evakuierungsmaßnahmen" zwangsläufig auch die Transportabwicklung.

Sb I/1-3

Am 4.1.1940 fand in Berlin "wegen der Juden- und Polenevakuierung in den Ostgebieten" eine Vorbesprechung Eichmanns mit den Sachbearbeitern der Inspektore der Sicherheitspolizei und des RSHA, sowie Vertretern des Wirtschafts-, Verkehrs- und Finanzministeriums und der Treuhandstelle Ost statt. Am Schluß eines über diese Vorbesprechung niedergelegten Vermerks heißt es:

"j) Das RSHA hat mit dem Reichsverkehrsministerium vereinbart, dass jeder abgehende Transport 1.000 Personen erfasst. Diese Zahl ist unbedingt einzuhalten, um auftretende Schwierigkeiten bei der Unterbringung im Gouvernement, wie sie bereits vorgekommen sind, zu vermeiden."

Sb VII/48

Das RVM schaltete sich nunmehr auch in die Regelung einzelner Transportangelegenheiten ein, wie sich aus dem Vermerk über eine im RSHA am 22. und 23.1.1940 zwischen Eichmann und anderen nachgeordneten SS-Führern geführte Besprechung ergibt:

"SS-H'Stuf. Eichmann erwähnt nun, daß am 28. d!MTs. eine Fahrplankonferenz in Leipzig stattfände. Bezüglich des Anlaufens der Transporte sei zu bemerken: das Reichsverkehrsministerium habe erklärt, auf Grund der Berichte der Reichsbahndirektion Posen

könnten die Transporte von Lodsch frühestens am 15. Februar, die von den anderen Verladestationen frühestens am 5. Februar beginnen. In Lodsch seien infolge der Wolyhynientransporte Schwierigkeiten aufgetaucht. Täglich kämen 10 Züge aus dem Interessengebiet und weitere 6 würden ins Altreich abgefertigt. Die Juden müßten eben aus Lodsch nach Posen gebracht und hier verladen werden."

Sb I/T I/7 ff.

Ende Januar 1940 lag dann eine grundsätzliche Vereinbarung vor, wonach "sämtliche Transportbewegungen im RVM zentral bearbeitet werden" sollten. Dies ergibt sich aus dem Vermerk über eine am 30.10.1940 auf Anordnung Himm-lers in Berlin unter Leitung Heydrich's mit zahlreichen Höheren SS-Führern durchgeführte Besprechung, die die zum Teil erfolgte und teilweise bevorstehende Deportation von Juden und Polen in das GG zum Gegenstand hatte. In diesem Vermerk heißt es u.a.:

"....SS-Gruppenführer Seyß-Inquart rekapituliert die Zahlen, die das Generalgouvernement in allernächster Zeit aufzunehmen hat und zwar

40.000 Juden und Polen,
120.000 Polen sowie die gesamten

Juden der neuen Ostgaue und 30.000 Zigeuner aus dem Altreich und der Ostmark. Er verweist auf die Transportschwierigkeiten, die der Reichsbahn hierdurch erwachsen können und schließlich auf die schlechte Ernährungslage im Generalgouvernement, die sich vor der nächsten Ernte nicht bessern wird..."

"....SS-Gruppenführer Heydrich bemerkt zu dem von Reichsminister Seyß-Inquart erwähnten Transportschwierigkeiten, dass darauf insofern Beacht genommen wurde, als sämtliche Transportbewegungen im Reichsverkehrsministerium zentral bearbeitet werden, sodass also ein unnützer Einsatz von rollendem Material vermieden wird..."

Sb I (DC)
Bl. 65
VI/50

Die Polen- und Judentransporte wurden im RVM auch zentral erfaßt, wie sich aus einem Schreiben Himmlers vom März 1940 ergibt, in dem dieser sich bei den dem damaligen Staatssekretär im RVM, Dr. Kleinmann, für die Übersendung einer entsprechenden Aufstellung bedankt. Das Schreiben lautet u.a. wie folgt:

"Betr.: Umsiedlung im Osten, Polen- und Judentransporte.

.....

Ich danke Ihnen für Ihren Brief vom 1.3.1940, mit dem Sie mir eine genaue Aufstellung über die Sonderzüge für die Polen- und Judentransporte in das Generalgouvernement überschickt haben.

....."

Sb VII/74

Es fanden nunmehr auch wegen der Bereitstellung von Transportraum Konferenzen statt, wie sich aus einem Fernschreiben Eichmanns an den Inspekteur der Sicherheitspolizei in Posen vom 11.4.1940 hervorgeht:

"....Betreff. Reichsbahn Konf. in Bln. v. 2.4.40, wird angeführt, dass die Reichsbahndir. Posen auf 48stündigen Abruf die notwendigen Züge für den Transport der Polen aus den Kreisstädten nach Lodsch zur Verfügung stellt...."

Sb IV/T IV/109 f. Um eine gewisse Entlastung bei der Bearbeitung der Reisesonderzüge zu erzielen, gab das RVM unter dem 30.4.1940 im Wege des Telegrammbriefes einen von Dr. Leibbrand unterzeichneten Erlaß heraus, in dem es zwar den Reichsbahndirektionen eine gewisse eigene Zuständigkeit für die Einsetzung von Einzelsonderzügen einräumte, sich jedoch die Genehmigung für Sonderzugprogramme von mehr als 5 Zügen vorbehielt. Der Erlaß lautet u.a. wie folgt:

"Der Reichsverkehrsminister
und
Generaldirektor
der Deutschen Reichsbahn
21 Bfsv 319

Berlin W 8 den
30. April 1940
Voßstraße 35

Telegrammbrief!

An

.....

Betr
Reisesonderzüge

.....

Zur allgemeinen Arbeitsentlastung, insbesondere zur Entlastung des Telegraphennetzes, gilt hinsichtlich der Genehmigung von Reisesonderzügen in Zukunft bis auf weiteres folgendes:

I. Zuständigkeit der Reichsbahndirektionen:

Von den Reichsbahndirektionen sind künftig in eigener Zuständigkeit folgende Sonderzüge einzulegen und durchzuführen, sofern die Bewältigung der aufkommenden Transporte in Regelzügen nicht möglich ist

1).....5)

II. Der Genehmigung des Reichsverkehrsministeriums bleiben auch künftig vorbehalten:

- a) Sonderzugprogramme für Transportbewegungen von mehr als 5 Zügen, z B Umsiedlungstransporte, Räumungs- und Rücktransporte in- und ausländischer Arbeiter, des Reichsarbeitsdienstes, der Landjahrpflichtigen, Kindertransporte;
.....

Zu I:

Reichsbahn-Zentralamt Berlin wird ersucht, eine Zusammenstellung der von den Reichsbahndirektionen, der Generaldirektion der Ostbahn in Krakau und den Protektoratsbahnen Böhmen/Mähren im Laufe jedes Monats gemeldeten Züge bis zum 5. des folgenden Monats an RVM, Ref 21, einzusenden....."

Über die von dem RSHA für die Evakuierungen aufgestellten Nahpläne und Teilprogramme erfolgten dann entsprechend der getroffenen Sonderzugregelung Absprachen zwischen dem RSHA und der Reichsbahn.

So heißt es in zwei Fernschreiben Eichmanns vom 26.2. und 27.2.1941 an den Chef der Sicherheitspolizei und des SD in Posen - Umwandererestelle - u.a.

Sb VII/77

am 26.2.1941:

"....Betr.: 3. Nahplan- 1 Teilprogramm.-
Bezug.: Bekannt.--

Im Einvernehmen mit der Reichsbahn, Generalbetriebsleitung Ost, Berlin, wurden für die Woche vom 2.3. bis 8.3.41 folgende Evakuierungszüge festgelegt:...."

Sb VII/78

am 27.2.1941:

"....Betr.: 3. Nahplan- 1 Teilprogramm.-
Bezug.: Schnellbrief v. 21.2.41 - ...

Da die Reichsbahn für die Woche vom 2. bis 8.3.41 für die Gesamtevakuiierung 2 Transportzüge täglich zur Verfügung stellt und trotz der bekannten Schwierigkeiten bestrebt ist, den dringendsten Bedarf an Zügen für Evakuierungszwecke zunächst weiterhin zu stellen, ist nunmehr auch die Freimachung der Truppenübungsplätze mit zu berücksichtigen...."

Sb IV/T IV/105 f. Die zwischen dem RSHA und dem RVM über die zentrale Bearbeitung der Transporte getroffene Vereinbarung findet ihren Niederschlag auch in einem Schreiben des "Chefs der Sicherheitspolizei und des SD" vom 20.2.1941, das die "Bezahlung von Evakuierungskosten" zum Gegenstand hat und von Eichmann unterzeichnet worden ist. Es heißt in diesem Schreiben u.a.

"... An die
Deutsche Reichsbahn,
Eisenbahnabteilungen des
Reichsverkehrsministeriums
B e r l i n.

Betrifft: Polentransporte.

Bezug: Dort. Schreiben vom 18.1.1941 -
21 Bfsv. 384.

Die Bezahlung von Evakuierungskosten einschließlich der Beförderungsgebühren der Reichsbahn ist nunmehr endgültig geregelt worden.

Die Kosten für sämtliche von hier aus für die Durchführung der Evakuierungsmaßnahmen in den eingegliederten Ostgebieten bestellten Sonderzüge werden zunächst vom Chef der Sicherheitspolizei und des SD getragen und anschließend mit dem Reichsführer-SS, Reichskommissar für die Festigung deutschen Volkstums bzw. dem Oberkommando der Wehrmacht verrechnet. Dies gilt sowohl für Sonderzüge, die für die Abbeförderung von Polen und Juden zur Platzschaffung für die Ansetzung von Volksdeutschen als auch zur Freimachung von Truppenübungsplätzen angefordert werden...."

Sb IV/T IV/112 ff. Mit Erlaß vom 14.7.1941 "Betr. Reisesonderzüge", der wiederum von Dr. Leibbrand unterzeichnet worden ist, hob das RVM den o.a. Erlaß vom 30.4.1940 auf. Es bestimmte jedoch, daß Sonderzugprogramme für Transportbewegungen von mehr als 5 Zügen - wie bisher - der Genehmigung des RVM vorbehalten blieben.

Der Erlaß unterscheidet nunmehr auch zwischen den vom "Reichsführer-SS als Reichskommissar für die Festigung deutschen Volkstums" bestellten "Umsiedlertransporten" und Sonderzügen für "Aussiedlung von Juden und fremdvölkischen Personen". Er bestimmt ferner, daß u.a. bei "Umsiedlertransporten" die Generalbetriebsleitungen die Vorbereitung und Durchführung der Transportbewegungen mit allen beteiligten Stellen gemäß besonderer Weisung des RVM von Fall zu Fall zu regeln haben. Der Erlaß lautet insoweit wie folgt:

"....

I. Der Genehmigung des Reichsverkehrsministeriums bleiben vorbehalten:

- a) Sonderzugprogramme für Transportbewegungen von mehr als 5 Zügen, z B

Besteller:

.....

Umsiedlungstransporte Reichsführer SS,
Reichskommissar für
die Festigung deutschen Volkstums,
Volksdeutsche Mittelstelle, Chef der
Sicherheitspolizei
und des SD

.....

- b) Sonderzüge (Programme und Einzelfahrgäste), die nicht ohne weiteres offensichtlich und unzweifelhaft als kriegs- und lebenswichtig anzusprechen sind, z B Sonderzüge für

.....

Aussiedlung von Juden und fremdvölkischen Personen,

.....

II. Zuständigkeit der Generalbetriebsleitungen

Die Generalbetriebsleitungen regeln die Vorbereitung und Durchführung der Transportbewegungen zu Ia) mit allen beteiligten Stellen gemäß besonderer Weisung des Reichsverkehrsministeriums von Fall zu Fall.
....."

Sb IV/T III/
47 ff.

Im Anschluß an diesen Erlaß erging noch ein weiterer Erlaß des RVM vom 26.7.1941 über die "Tarifliche Behandlung der Reisesonderzüge" an die Reichsbahndirektionen. In einer diesem Erlaß beigelegten Anlage wird wiederum zwischen der "Umsiedlung Volksdeutscher" und der "Aussiedlung aus dem Reich" von "Juden und fremdvölkischen Personen" unterschieden.

Sb IV/T III/54

Außerdem ist in einer weiteren zu diesem Erlaß beigelegten Anlage "Auszug - Sonderzüge im Verkehr mit fremden Ländern und den besetzten Gebieten" ausgeführt:

"Im Hinblick auf den starken Sonderzugverkehr mit den angrenzenden Ländern und den besetzten Gebieten muß eine durchgehende Abfertigung dieser Züge angestrebt werden...."

Sb V/
S. 43 f.

Dieser "starke Sonderzugverkehr" betraf in den Jahren 1939 bis 1941, wie sich aus den vorstehend angeführten Dokumenten und ferner auch aus dem o.a. Aufsatz Dr. Fischel's ergibt

- a) die Polenaussiedlung aus den in das Reich eingegliederten Ostgebieten in das GG,
- b) die Polen- und Ukrainerumsiedlungen innerhalb des GG und
- c) den Abtransport der Juden aus den eingegliederten Gebieten und dem Reich in das GG.

III/
S. 31
Novak

Sb IX

Dies findet auch eine Bestätigung in der Aussage des Zeugen Novak, der - zunächst als SS-Untersturmführer und zuletzt als SS-Hauptsturmführer - von Ende 1939 bis Kriegsende im Referat IV B 4 RSHA als Hilfssachbearbeiter für Transportabwicklung war. Novak ist wegen seiner Mitwirkung beim Abtransport der Juden aus Ungarn durch das Geschworenengericht beim Landesgericht in Wien am 18.12. 1969 (Az.: 20 Vr 2729/63) wegen Verbrechens der öffentlichen Gewalttätigkeit durch boshafte Handlungen unter besonders gefährlichen Verhältnissen nach § 87 des österreichischen Strafgesetzbuches zu 9 Jahren schweren Kerkers verurteilt worden. Das Urteil ist noch nicht rechtskräftig.

Novak hat bekundet:

"Ich kam dann in das Referat IV B 4. In der Zwischenzeit war der Polenfeldzug beendet worden... Als Arbeit fiel vorerst hauptsächlich die Umsiedlungsaktion Polen und Volksdeutsche an.... Ungefähr gleichlaufend mit diesen Umsiedlungsaktionen begannen auch die Evakuierungen von Juden, vorerst hauptsächlich aus dem Reichsgebiet, in die zum Teil bereits bestehenden, zum Teil neu errichteten Ghettos in den Ostgebieten..."

Sb V/S. 44

Wie Dr. Pischel ausführt, sind in Durchführung verschiedener Pläne (Nahpläne, Zwischenpläne) aus den in das Reich eingegliederten Ostgebieten bis Mitte März 1941 365.000 Polen in das GG übergeführt worden. Auch späterhin erfolgten noch derartige Umsiedlungen. Eine für die Zeit von November 1942 bis Januar 1943 angesetzte Großsiedlungsaktion in den Räumen Lublin, Zamosz und Hrubieszow brach kläglich zusammen, belastete aber die Ostbahn betrieblich und verkehrlich un-gemein, da gleichzeitig hohe Anforderungen der Wehrmacht, der Wirtschaft und des Streckenbaues der Ostbahn vorlagen.

V/205
Stier

Der Zeuge Stier erinnert sich, daß in den Jahren 1941/42 wohl jeden zweiten oder dritten Tag so eine Aussiedlung lief. Diese Züge seien nicht nur innerhalb des GG von einem Distrikt zum anderen gefahren, sondern es habe auch Um- oder Aussiedlungszüge gegeben, die aus dem Reichsgebiet kamen oder in das Reichsgebiet hineinfuhren. Bei letzteren habe es sich in der Hauptsache um polnische Arbeiterzüge gehandelt. "Dieser gewaltige Umsiedlerverkehr hieß", wie der Zeuge bekundet, "bei uns in Eisenbahnerkreisen in Anspielung auf die Parteigeschichte nur 'die Bewegung'".

XVIII/161(39)
Stier

Im Zuge der sog. "Endlösung der Judenfrage" setzten dann etwa ab Frühjahr 1942 in immer stärkerem Maße die Transporte ein, mit denen die Juden aus dem Reichsgebiet und den im Zweiten Weltkriege zum deutschen Einflußgebiet gehörenden Ländern in die Vernichtungslager gebracht wurden. Nach Aussage des Zeugen Stier befaßten sich die Fahrplankonferenzen (s. unten zu E IV) ab 1942 fast ausschließlich mit diesen Judentransportzügen.

Demgemäß bedurfte es dann auch bei den oft über mehrere Länder und zahlreiche Direktions-

bezirke führenden Transporte zu ihrer Abwicklung einer noch engeren Zusammenarbeit zwischen dem RSHA und dem RVM, sowie einer zentralen Steuerung der umfangreichen Transportprogramme durch dieses Ministerium. Die Zusammenarbeit zwischen diesen beiden Behörden mußte sich um so intensiver gestalten, je größer im Laufe des Zweiten Weltkrieges die Inanspruchnahme des rollenden Materials wurde und damit zunehmend Transportschwierigkeiten auftraten.

II. Die Transportanforderungen durch das RSHA und Dienststellen der Sicherheitspolizei.

1) Erfassung der Juden.

Der Anforderung der für die jeweiligen Transporte benötigten Züge ging die Erfassung der Juden durch das Referat IV B 4 des RSHA voraus. Der Zeuge Novak schildert diese "Technik der Evakuierung" u.a. wie folgt:

XVIII/31(57 ff.)
Novak

"Es gingen einmal grundsätzliche Erlasse an die Zentralstellen für jüdische Auswanderung, wo solche bestanden, bzw. an die einzelnen Staatspolizeistellen. In den besetzten Gebieten, wie z.B. im besetzten Teil Frankreichs oder in den Niederlanden, ergingen diese Erlasse an den Befehlshaber der Sicherheitspolizei.Die genannten Stellen hatten nun die Zahl der in Betracht kommenden Juden zu melden.... Es kam dann z.B. von einer lokalen Staatspolizeistelle die Meldung, daß im Ort X, so und soviel 1.000 Juden zum Abtransport gesammelt werden. Von Eichmann bekam ich nun den Bestimmungsort wohin die Juden zu verbringen waren. Ich berichtete, daß dies Günther von Eichmann bekam, der es an mich weiterleitete.

.....Auf Grund dieser Meldung forderte ich dann das entsprechende Transportmaterial an, wobei für ca. 1000 Juden ein Zug gerechnet wurde. Im Durchschnitt wurde angenommen, daß 1 Waggon C, mit 50 bis 60 Juden zu belegen sei. War der Zug bereitgestellt, so teilte ich der örtlichen Stelle die Ankunftszeit mit und forderte gleichzeitig bei dem Befehlshaber der Ordnungspolizei die Transportbegleitung an....Das Transportbegleitkommando für Judenevakuierungstransporte wurde meiner Erinnerung nach in der Stärke von 1 zu 30 erstellt. Es mag aber möglich sein, daß das Verhältnis auch 1 zu 15 gelautet hat. Dabei heißt das Verhältnis 1 zu 15 nicht ein Bewachungsmann für 15 Juden, sondern 1 Führer oder Unterführer und 15 Mann....

Der Transportzug ging nun ab. Nach der Abfahrt mit den Juden bekam ich dann die Voßzugsmeldung in der von mir entworfenen Form, die kurz ungefähr folgenden Inhalt hatte "Sonderzug DA, Nr. hat Abgangsbahnhof X mit so und soviel Personen in Richtung Y verlassen". Der Bestimmungsort z.B. Auschwitz, hatte vorher von unserem Referat ein Aviso bekommen, dass die und die Züge zu dem voraussichtlichen Zeitpunkten, mit ungefähr so und soviel Personen, eintreffen werden. Der Bestimmungsort meldete dann das tatsächliche Eintreffen an uns zurück... Wir hatten überhaupt keine Namenslisten der verschickten Personen, sondern es wurde einzig und allein mit Zahlen gearbeitet. Auch die verschiedenen örtlichen Staatspolizeistellen nahmen keine Namenslisten auf. Dies wäre ja ein viel zu großer Verwaltungsaufwand gewesen...

So wickelte sich der Vorgang ab, soweit es Reichsgebiet oder besetztes Gebiet betraf. In befreundeten Staaten, wie z.B. Slowakei, Bulgarien waren den deutschen Vertretungen Polizeiatteches beigegeben, die den Behörden der befreundeten Staaten beratend zu Seite standen. Inwieweit sich diese Staaten zu Judenmaßnahmen herbeilließen, fiel ja in deren Kompetenz und war es Sache des Außenministeriums, diese Staaten zu Maßnahmen gegen Juden zu bewegen....

Auch hierfür wurden vom Referat IV B 4 die Transportmittel bereitgestellt....

Dabei wäre noch zu erwähnen, daß das Reichssicherheitshauptamt, also unser Referat nur dann eingeschaltet wurde, wenn es sich um Transporte handelte, die nur über das Reichsverkehrsministerium zu erhalten waren, also wo ein Transportweg über mehrere Reichsbahndirektionen vorlag. Transporte im Bereich einer Reichsbahndirektion wurden von den örtlichen Dienststellen durchgeführt..."

XVIII/31(56 f)
Novak

Für die verschiedenen größeren Aktionen arbeitete das Referat IV B 4 - wie der Zeuge Novak weiter angibt - im Zusammenwirken mit den übrigen Stellen des RSHA bzw. den übrigen Reichsbehörden Richtlinien aus. Von diesen sind die nachstehenden bekannt. Sie führen u.a. aus:

Sb VII/86 ff

a) Richtlinien

zur technischen Durchführung der Evakuierung von Juden in das Generalgouvernement (Trawniki bei Lublin) vom März 1942.

"....

I. Zuständige Evakuierungsdienststellen:

.... Aufgabe dieser Dienststellen ist neben der Konzentrierung und der personellen Erfassung des zu evakuierenden Personenkreises

der Abtransport dieser Juden mit Sonderzügen der Deutschen Reichsbahn gemäß dem vom Reichssicherheitshauptamt im Benehmen mit dem Reichsverkehrsministerium aufgestellten Fahrplan und die Regelung der vermögensrechtlichen Angelegenheiten....

III. Transport.

Es empfiehlt sich, die zu evakuierenden Juden vor dem Abtransport zu konzentrieren. Transporte werden jeweils in Stärke von je 1.000 Juden (stärkere Belegung ist unzulässig) nach dem im Einvernehmen mit dem Reichsverkehrsministerium erstellten Fahrplan, der den beteiligten Dienststellen zugeht, durchgeführt.

Bei Abmeldung der Juden ist in den Melderegistern der Meldeämter nicht der Zielort, sondern lediglich "unbekannt verzogen" bzw. "ausgewandert" anzuführen."

Sb VII/98 ff.

b) Richtlinien

zur technischen Durchführung der Evakuierung von Juden in das Generalgouvernement (Izbica bei Lublin) - Datum des Erlasses dieser Richtlinien nicht bekannt -.

"....

I. Zuständige Evakuierungsdienststelle:

Für die drei Frankenkreise die Staatspolizeistelle Nürnberg-Fürth. Mit der Durchführung ist die Außendienststelle Würzburg beauftragt....

III. Transport:

Den Bezirkspolizeibehörden werden durch die Staatspolizeistelle Nürnberg-Fürth für die

abzuschließenden Juden entsprechende Evakuierungsnummern zugeteilt, die den Juden bei der Eröffnung ihres bevorstehenden Abtransportes bekannt zu geben sind....

Die Bezirkspolizeibehörden haben die zu evakuierenden Juden zu einem noch nicht feststehenden, jedoch nahen Termin (wird fernmündlich durchgegeben) nach Bamberg (Weisse Taube) zu verbringen, wo die Juden gesammelt und dem aus Würzburg kommenden Sonderzug zugeführt werden....

VI. Vermögen:

.... Die evakuierten Juden verlieren mit dem Verlassen der deutschen Reichsgrenze die deutsche Staatsangehörigkeit. Ihr Vermögen verfällt gleichzeitig auf Grund der 11. Verordnung zum Reichsbürgergesetz dem deutschen Reich."

Sb VII/102 ff.

c) Richtlinien

zur technischen Durchführung der Evakuierung von Juden nach dem Osten (KL Auschwitz) vom 20.2.1943.

"....

I. Zuständige Dienststellen.

.... Aufgabe dieser Dienststellen ist neben der Konzentrierung und der personellen Erfassung des zu evakuierenden Personenkreises der Abtransport dieser Juden mit Sonderzügen der Deutschen Reichsbahn gemäß dem vom Reichssicherheitshauptamt im Benehmen mit dem Reichsverkehrsministerium aufgestellten Fahrplan und die Regelung der vermögensrechtlichen Angelegenheiten.....

III. Transport.

.... Transporte werden jeweils in Stärke von mindestens je 1.000 Juden nach dem im Einvernehmen mit dem Reichsverkehrsministerium

erstellten Fahrplan, der den beteiligten Dienststellen zugeht, durchgeführt....."

Sb VII/18 ff.

d) Richtlinien

zur technischen Durchführung der Wohnsitzverlegung von Juden nach Theresienstadt.
vom 20.2.1943.

"....

III. Transport.

Die Abbeförderung erfolgt entweder in Sonderzügen zu je 1.000 Juden nach dem vom Reichssicherheitshauptamt im Einvernehmen mit dem Reichsverkehrsministerium erstellten Fahrplan, der den beteiligten Dienststellen von Fall zu Fall mitgeteilt wird, oder gegebenenfalls in kleineren Gruppen von 50 bzw. 100 Juden mit Regelzügen. Im letzteren Fall ist in eigener Zuständigkeit mit den in Betracht kommenden Reichsbahndirektionen hinsichtlich der Bereitstellung des erforderlichen, vom übrigen Personenverkehr absonderten Zugraumes (an Regelzügen angehängte Sonderwagen) Verbindung aufzunehmen und die vereinbarten Termine (Abfahrts- und Ankunftszeiten) spätestens 8 Tage vorher zu berichten.
...."

Sb VIII/53 ff.

e) Richtlinien

zur technischen Durchführung der Verlegung von Juden in das Aufenthaltslager Bergen-Belsen vom 31.8.1943.

"....

II. Bestimmungen des jüdischen Personenkreises.

Für eine Verlegung in das Aufenthaltslager Bergen-Belsen kommen nur solche Juden in Betracht, die an sich gemäß den Richtlinien für eine Evakuierung nach dem Osten zu

- 127 -
erfassen wären, wegen ihren besonderen Verbindungen zum feindlichen Ausland jedoch zunächst bis auf weiteres zur Verfügung zu halten sind....

III. Transport.

Abbeförderung in der Regel in Gruppen zu je 50 bzw. 100 Juden in an Regelzügen angehängten Sonderwaggons nach Bahnstation Bergen bei Celle/Hannover.

Die Bereitstellung der erforderlichen Sonderwaggons ist bei den örtlich zuständigen Eisenbahndienststellen zu beantragen...."

Es folgen wie auch in den übrigen o.a. "Richtlinien" die Bestimmungen über Meldewesen, Transportbegleitung und Behandlung des Vermögens.

XIX/91
Krausse

Die über die verschiedenen "Evakuierungen" eingehenden Meldungen wurden nach der Bekundung des Zeugen Krausse, der als Registrator beim Referat IV B 4 des RSHA tätig war, dort in der Registratur gesammelt.

XVIII/31
(I/70 f.)
Rademacher

Sb XII/
T.II

UR/S.
2 R - 3

Über die Zusammenarbeit zwischen dem RSHA und dem Auswärtigen Amt (AA) bei dem Abtransport der Juden aus befreundeten Staaten (vgl. Novak oben) hat der frühere Legationsrat I. Klasse im AA, Franz Rademacher, der aufgrund seiner Beteiligung an Judentötungen durch (noch nicht rechtskräftiges) Urteil des Schwurgerichtes Bamberg vom 2.5.1968 - 2 Ks.3/53 - wegen Beihilfe zum Mord und wegen Beihilfe zum Mord in Tateinheit mit schwerer Freiheitsberaubung im Amt mit Todesfolge zu einer Gesamtstrafe von fünf Jahren Zuchthaus verurteilt worden ist, u.a. ausgesagt:

"....Die Judenmaßnahmen in den formell souveränen aber nach heutigem Begriff als Satelliten anzusehenden Staaten kamen dadurch in Gang, daß bei Besuchen der Staatsmänner dieser Länder im 'Hauptquartier' Ribbentrop ihnen dies unmittelbar nahelegte. Meiner Überzeugung nach war in all solchen Fällen dann ein entsprechender Wunsch Himmlers an Ribbentrop vorausgegangen, teils schriftlich, teils mündlich.

Eingeschaltet wurde die jeweilige deutsche Auslandsvertretung sobald IV B 4... mitteilte,

daß vom Reichsführer SS eine Judenmaßnahme angeordnet war. In diesem Falle fragte das Auswärtige Amt bei der betreffenden Gesandtschaft an und erbat eine Stellungnahme. Die Auslandsvertretung konnte auch intervenieren zugunsten von Juden mit ausländischer Staatsangehörigkeit... Die Weisung zu Judendeportationen erteilte Himmler jeweils an Eichmann, dieser gab sie an die ihm sachlich unterstellten Judenberater in den einzelnen Ländern weiter... Die Judenberater waren in den noch formell souveränen Staaten den Gesandtschaften zugeteilt. Sie unterstanden personell weiter dem RSHA...

An sich sollten die Judenberater ebenso wie es für den Militärattaché üblich war, ihre Berichte vor Abgang dem Gesandten zur Kenntnis bringen, der mit 'gesehen' zeichnete aber nicht das Recht zur Änderung des Berichtes hatte. Diese Berichte gingen dann an die Polizeiattachéabteilung des RSHA zur Weitergabe an das sachlich zuständige IV B 4. Dieser Weg wurde aber oft dadurch umgangen, daß Eichmann seine Judenreferenten nach Berlin rief und dort seine detaillierten Weisungen für die Maßnahmen gab. Er stand auch in Telefonverbindung mit seinen Judenberatern und Fernschreibverbindung. Außerdem reiste er, wenn er es für nötig hielt, selbst zu den Judenberatern und traf dort seine Anordnungen. Er verhandelte bei solchen Gelegenheiten auch unmittelbar mit den fremden Behörden....

Ich werde nun in anderem Zusammenhange gefragt, ob mir bekannt ist, welche Stellen im einzelnen - beim Auswärtigen Amt oder bei der Reichsbahn - eingeschaltet waren bei der technischen Abwicklung der Judendeportationen (Bereitstellung der Züge, Übertritt ausländischer Züge auf deutsches Gebiet oder umgekehrt, Zugbegleiter usw.).

Hierüber weiß ich nichts, das Auswärtige Amt jedenfalls war in diese Dinge nicht eingeschaltet..."

Nachstehende Dokumente weisen die Zusammenarbeit zwischen dem RSHA und dem AA gleichfalls aus, wobei das folgende zu a) angeführte Telegramm erkennen läßt, daß hinsichtlich der Transporte aus den befreundeten Staaten längere Verhandlungen mit dem RVM erforderlich waren.

Sb VII/27 f.

a) Telegramm der Deutschen Gesandtschaft in Bukarest Nr. 954 vom 19.8.1942 - Geheime Reichssache - an das Ministerialbüro Berlin für Unterstaatssekretär Luther:

"..Es ist vorgesehen, die Juden aus Rumänien beginnend etwa mit dem 10.9.1942, in laufenden Transporten nach dem Distrikt Lublin zu verbringen, wo der arbeitsfähige Teil arbeitseinsatzmäßig angesetzt wird, der Rest der Sonderbehandlung unterzogen werden soll. Es ist Vorsorge getroffen, daß diesen Juden nach Überschreiten der rumänischen Grenze die Staatsangehörigkeit verloren geht.

Die Verhandlungen bezüglich der Regelung in Rumänien sind seit einiger Zeit mit dem Auswärtigen Amt im Gange, ebenso die Besprechungen mit dem Reichsverkehrsministerium zwecks Fahrplanerstellung; die Verhandlungen sind als durchaus günstig anzusprechen.

Auf Weisung des Reichssicherheits-Hauptamtes ließ sich der Berater für Judenfragen in Bukarest, SS- Hauptsturmführer Richter, vom stellvertretenden Ministerpräsidenten Mihail Antonescu ein persönliches Schreiben aushändigen, dessen Fotokopie ich diesem Schreiben mit der Bitte um Kenntnissnahme beifüge..."

Sb VII/29

b) Schreiben des Chefs der Sicherheitspolizei und des SD vom 9.3.1943 (IV B 4 3564/42g) - Geheim - an das AA zu Händen von Herrn Legationssekretär von Hahn betr. "Abschiebung bulgarischer Juden aus den befreiten bulgarischen Gebieten", in dem es u.a. heißt:

"Auf die oben genannten Schreiben teile ich mit, daß auch die technischen Vorbereitungen zur Abbeförderung von zunächst 20.000 Juden aus Bulgarien im grossen und ganzen abgeschlossen sind und mit der Durchführung des Evakuierungsvorhabens voraussichtlich am 15.3.1943 begonnen wird.

Die Juden werden mit wöchentlich zwei Sonderzügen zu je 2.000 - 3.000 Personen in das Generalgouvernement abbefördert....."

Sb VII/2

- c) Telegramm - Geheim - des AA Berlin vom 20.4.1944 an die Deutsche Gesandtschaft Budapest betr. Abtransport von Juden aus Ungarn, in dem ausgeführt wird:

" Reichssicherheitshauptamt mitteilt, daß Waggongestellung und Fahrplan durch Dienststelle Eichmann geregelt werden, sobald abschließende Weisung Obergruppenführers Kaltenbrunner vorliege. Weitere Mitteilung folgt....."

Sb VII/1

- d) Fernschreiben - Geheim - der Deutschen Gesandtschaft in Budapest vom 11.5.1944 an das AA, in dem u.a. ausgeführt wird:

"Fahrplankonferenz am 6. Mai abgeschlossen. Mit Abtransport der rund 325.000 Juden aus Karpathenraum und Siebenbürgen wird am 15 d. M. begonnen. Wie vorgesehen, werden täglich 4 Züge mit je 3000 Juden nach Zielort abgefertigt, so daß mit Abschluß Evakuierungsaktionen aus genannten Zonen bis Mitte Juni d.J. gerechnet werden kann....."

Aus den vorstehenden Dokumenten zu b) und d) ergibt sich, daß die nach den Richtlinien des RSHA zunächst festgelegte Belegungszahl von 1.000 Juden je Transport späterhin erheblich überschritten worden ist.

2) Anforderung der Transporte.

Nachdem für die vorgesehenen Transporte jeweils Juden in ausreichender Zahl durch die örtlich hierfür zuständigen Stellen erfaßt worden waren, nahm das Referat IV B 4 des RSHA mit dem Referat 21 des RVM wegen der Bereitstellung der Züge Verbindung auf.

XIX/131 R
Scholz

Die Zeugin Scholz, die von April 1941 bis Januar 1944 als Stenotypistin im Referat IV B 4 tätig war, hat bekundet, daß in unregelmäßigen Abständen und zwar dann, wenn die benötigten Transportmittel umfangreich waren, im RVM Besprechungen stattgefunden hätten. Wenn nur wenige Waggons benötigt worden seien, so habe Novak mit dem Amtsrat Stange telefoniert. "Bekannt ist mir aber", so hat die Zeugin weiter ausgesagt, "daß außer mit Stange auch mit anderen höheren Stellen im RVM verhandelt wurde. Diese Verhandlungen wurden dann von Eichmann oder Günther oder von beiden geführt.... Ich weiß sicher, daß sich Eichmann und Günther zu Besprechungen ins RVM begeben haben, und zwar einzeln oder gemeinsam mit Novak". Die Zeugin erinnert sich in diesem Zusammenhang an den Namen des Ministerialdirigenten Schnell, der das Referat 21 leitete.

XVIII/100
Hein

Diese Bekundung der Zeugin Scholz findet eine Bestätigung in der Aussage des Zeugen Hein, der als Reichsbahnoberinspektor im RVM zunächst den Regierungsrat Fraedrich im Geschäftsanteil 210 des Referates vertreten und ab Oktober 1942 dort den Geschäftsanteil 212 (Wehrmachtsurlauberverkehr) bearbeitet hat. Der Zeuge berichtet, daß etwa am 28.9. 1943 der Ministerialdirigent Schnell von dem SS-Obersturmbannführer Günther und dem Hauptsturmführer Krischak aufgesucht worden sei.

Schnell habe ihm - Hein - den Auftrag erteilt, ein Fernschreiben an den Bahnbevollmächtigten in Kopenhagen und ein weiteres an die Direktionen in Stettin und Hamburg zu senden, wonach in Kopenhagen 30 und in Stettin 60 gedeckte Güterwagen für den Abtransport von Juden zur Verfügung gestellt werden sollten.

XVII/173 R
Novak

Novak hat ausgesagt, daß er lediglich einmal mit dem Sturmbannführer Günther im RVM gewesen sei, der ihn dort bei dem Amtsrat Stange eingeführt habe. Aus Erzählungen Günther's wisse er, daß bereits auf höherer Ebene die Programme für die Transporte beschlossen worden seien. Er nehme an, daß Eichmann oder dessen Vorgesetzte die Transportzüge bei dem Ministerialdirigenten Schnell bestellt hätten, an den auch Briefe gerichtet worden seien. Er, Novak, habe mit Stange nur über Detailausführungen der Fahrplanangelegenheiten verhandelt. Der Bekundung des Zeugen Novak, nur einmal bei Stange gewesen zu sein, steht die Aussage des Zeugen Jänisch (Geschäftsstellenleiter im Referat IV B 4) entgegen, wonach Novak öfters zu Stange ins RVM gegangen ist.

XVII/174
Novak

XVIII/169
Jänisch

Nach diesen Aussagen ist davon auszugehen, daß die Besprechungen über größere Transportprogramme zwischen dem RSHA und dem RVM in jedem Falle auf Referatsebene, d.h. zwischen den Leitern der Referate IV B 4 des RSHA (Eichmann bzw. sein Stellvertreter Günther) und 21 des RVM (Schnell) stattgefunden haben. Die von Eichmann in seiner Vernehmung durch das Büro 06 der israelischen Polizei gemachte Angabe, daß er nicht ein einziges mal im RVM gewesen sei, ist demgegenüber als reine Schutzbehauptung in dem gegen ihn geführten Strafverfahren zu werten, da

II/36

Eichmann - wie sich aus dem übrigen Inhalt seiner Vernehmung ergibt - offensichtlich bestrebt war, das Maß seiner Beteiligung bei der Vernichtung der Juden möglichst gering erscheinen zu lassen.

Sb VI

Über die Besprechungen, wie sie zwischen dem RSHA und dem RVM wegen der Transporte geführt worden sind, geben Dokumente des früheren Befehlshabers der Sicherheitspolizei (BdS) in Frankreich Aufschluß, die in dem Ermittlungsverfahren 24 Js 1/66 (Z) der Staatsanwaltschaft Köln betr. "Endlösung in Frankreich" vorliegen. Sie lassen ferner erkennen, daß selbst wegen der Stellung einzelner Sonderzüge mit dem RVM (- einmal wegen des Mangels an rollendem Material und zum anderen auch wegen des Durchlaufs dieser Transporte durch verschiedene Direktionsbezirke-) Verbindung aufgenommen werden mußte. Außerdem ergibt sich, daß der Chef der Sicherheitspolizei und des SD, Heydrich, sich persönlich wegen der Beschaffung von Zügen an das RVM gewandt hat. Heydrich war als Chef der Sicherheitspolizei und des SD, wie es in einem Vermerk des für die Bearbeitung der Judendeportationen zuständigen Referates IV J beim BdS in Paris vom 22.2.1942 heißt, "gemäß Auftrag des Reichsmarschalls vom 31.7. 1941 praktisch gesehen 'Judenkommissar für Europa' "

Sb VI/4

In den Dokumenten des BdS Frankreich heißt es u.a.:

Sb VI/10

a) Fernschreiben Eichmanns vom 28.2.1942 an BdS Paris:

" 1.000 Juden werden sofort nach augenblicklich im Gang befindlicher Fahrplanbesprechung übernommen und einem im

Reichsgebiet gelegenen Aufnahmelager zu-
geführt."

Sb VI/13

b) Aufzeichnung vom 11.3.1942:

"SS-Obergruppenführer Heydrich hat durch-
gesetzt, daß für die noch im Lager Com-
piègne befindlichen 1000 Juden die de-
portiert werden sollen, ein Zug zum Ab-
transport am 23.3. zur Verfügung ge-
stellt wird."

Sb VI/15

c) Aktenvermerk vom 20.3.1942:

"Am 20.3.42 rief SS-Obersturmführer No-
vak vom RSHA - IV B 4 - an um mitzutei-
len, daß seitens des Reichsverkehrs-
ministeriums nunmehr der Fahrplan für
den Transportzug festgelegt ist, und
zwar Abfahrt in Paris am 28.3.1942, An-
kunft in Auschwitz am 30.3.42 gegen
5 Uhr früh."

Sb VI/18

d) Fernschreiben Günthers vom 25.3.1942
an BdS Paris:

"Das Reichsverkehrsministerium hat die
Bereitstellung des erforderlichen Sonde-
zuges (Personenwagen) für 27.3.42 ab
Paris-Nordbahnhof 17.00 Uhr zugesagt."

Sb VI/19-20

e) Aktenvermerk vom 4.5.1942:

"SS-Sturmbannführer Günther hat schnell-
ste Fahrplanerstellung zugesagt, sofern
die Frage des rollenden Materials hier
in Frankreich zuvor geklärt ist....
Die Wehrmachtsverkehrsdirektion bittet
darum, daß wegen des Fahrplanes über
das RSHA mit dem RVM Verbindung auf-
genommen wird."

Sb VI/27

- f) Fernschreiben Günther's vom 16.5.1942 an BdS Paris:

"Für die Abbeförderung von weiteren 1000 Juden von Compiègne nach Auschwitz wurde beim Reichsverkehrsministerium der erforderliche Sonderzug inzwischen bestellt. Sobald der Fahrplan erstellt ist, werde ich den Verkehrstag mitteilen."

Sb VI/44

- g) Aktenvermerk vom 18.6.1942:

"Am 18.6.1942 rief SS-Obersturmführer Novak (RSHA IV B 4) an und teilte mit, daß trotz der im hiesigen FS Nr. 11291 vom 16.6.1942 aufgezeigten Schwierigkeiten, seitens des Reichsverkehrsministeriums die Bereitschaft bestünde, Juden Transporte in größerem Umfange aus Frankreich abzunehmen..."

Sb VI/49

- h) Vermerk vom 1.7.1942 über eine Dienstbesprechung Eichmanns mit dem zuständigen Referenten IV J beim BdS Paris, SS-Hauptsturmführer Dannecker, in Paris:

"Abschließend wurde festgestellt, daß das bisher vorgesehene Tempo (3 Transporte zu je 1.000 Juden wöchentlich) in Zeitkurze bedeutend gesteigert werden muß, mit dem Ziel der ehebaldigsten restlosen Freimachung Frankreichs von Juden. Die hierfür notwendigen Vorausmaßnahmen in transporttechnischer Hinsicht sind von Berlin aus zur Zeit im Gange..."

Sb VI/52

- i) Schreiben der Hauptverkehrsdirektion Paris vom 2.7.1942 an den BdS in Paris:

"Nach Mitteilung des Reichsverkehrsministeriums sollen in der nächsten Zeit außerdem aus Frankreich 40 000 Juden von verschiedenen Bahnhöfen aus abbefördert werden. Zur Aufstellung der Fahrpläne

bittet die HVD um Angabe der gewünschten Abfahrzeiten."

Sb VI/61

- j) Aktenvermerk vom 15.7.1942 betr. "Abtransport von Juden nach Auschwitz":

" Am 14.7.1942 gegen 19.00 Uhr rief SS-Obersturmbannführer Dr. Eichmann, Berlin, an und wollte wissen, warum der für den 15.7.1942 vorgesehene Transportzug ausfiel... SS-Ostuf. Eichmann wies daraufhin, daß es sich um eine Prestigeangelegenheit handle. Man habe um die Züge mit dem Reichsverkehrsministerium längere Besprechungen führen müssen, die zum Erfolg geführt hätten, und nun ließe Paris einen Zug ausfallen. So etwas sei ihm bisher noch nicht vorgekommen. Die Angelegenheit sei sehr 'blamabel'..."

Sb VI /79

- k) Vermerk über eine im Reichssicherheitshauptamt am 28.8.1942 durchgeführte "Tagung über Judenfragen" vom 1.9.1942:

" SS-Obersturmbannführer Eichmann wies daraufhin, daß der Abschub in den nächsten Monaten möglichst in verstärktem Maße durchzuführen ist, da die Reichsbahn voraussichtlich in den Monaten November, Dezember und Januar keine Transportmittel zur Verfügung stellen kann."

Sb VI/Hülle 181

Ausweislich der Aufstellung über die "Transporte des RSHA von Frankreich in das KL Auschwitz-Birkenau" sind in der Zeit vom 11.11.1942 bis 9.2.1943 keine Transporte aus Frankreich erfolgt.

Sb VI/95

- l) Fernschreiben Eichmanns vom 19.12.1942 an den BdS Paris:

" Anfang Januar 1943 soll in Besprechungen mit dem Reichsverkehrsministerium zu-

sammenfassend ein Programm für die im ersten Vierteljahr 1943 im Zuge von Evakuierungsaktionen erforderlichen Sonderzugbewegungen erstellt werden, um die Reichsbahn in die Lage zu versetzen, vorausschauend über das für diesen Zweck zum Einsatz kommende rollende Material zu disponieren. - Alle größeren Vorhaben müssen bei diesen Besprechungen verkehrsmäßig erörtert werden, da sonst die Reichsbahn bei ihrer derzeit. Betriebslage ausser Stande ist, kurzfristig eine größere Anzahl von Sonderzügen bereitzustellen..."

Sb VI/105

- m) Fernschreiben Günther's vom 25.1.1943 an den BdS Paris:

"Das Reichsverkehrsministerium hat auf hies. Veranlassung die Hauptverkehrsdirektion Paris Telegraphisch angewiesen, zwei Sonderzüge (Güterwagen) für je 1.500 bis 2.000 Juden ab Le Bourget Drancy nach Auschwitz bereitzustellen und die Verkehrstage im Einvernehmen mit dem BdS Paris zu vereinbaren..."

Sb VI/122

- n) Fernschreiben Eichmanns vom 18.3.1943 an den BdS Paris:

"Ende März ds.-Jrs. werden im Reichsverkehrsministerium die für die nächsten Monate vorgesehenen Evakuierungsvorhaben in verkehrstechnischer Hinsicht besprochen um eine Übersicht über das zum Einsatz kommende rollende Material zu schaffen."

Sb VI/126

- o) Fernschreiben Eichmanns vom 20.3.1943 an den BdS Paris:

"Die Judentransporte können wie vorgesehen am 23.3. und 25.3.1943 durchgeführt werden. Sie werden wie die beiden letzten Transporte nach Chelm... geleitet. Ich bitte,

umgehend mit der Hauptverkehrsdirektion Paris, die vom Reichsverkehrsministerium Weisung erhält, Verbindung aufzunehmen.."

Sb VI/137

p) Fernschreiben Günther's vom 11.6.1943 an BdS Paris:

"Der Judentransport am 23.6.43 nach Auschwitz kann wie vorgesehen durchgeführt werden. Auf die genaue Einhaltung der ergangenen Richtlinien weise ich nochmals hin. - Das Reichsverkehrsministerium hat am 10.6. 1943 Abstellung des erforderlichen Transportzuges zugesagt."

Sb VI/144

q) Fernschreiben Günther's vom 15.7.1943 an BdS Paris über "die Abbeförderung von 1.000 Juden ab Paris-Bobigny in das KL Auschwitz":

"Das Reichsverkehrsministerium wird die Hauptverkehrsdirektion Paris hinsichtlich der Bereitstellung des Sonderzuges entsprechend anweisen."

Sb VI/147

r) Fernschreiben Günther's vom 26.7.1943 an BdS Paris:

"Die Abbeförderung von 1.000 Juden ab Paris-Bobigny in das KL Auschwitz kann - wie vorgesehen, am 31.7.43 erfolgen... - Das Reichsverkehrsministerium hat die Gestellung eines Sonderzuges zugesagt."

Sb VI/152

s) Fernschreiben Eichmanns vom 1.10.1943 an BdS Paris:

"Das Reichsverkehrsministerium hat die HVD Paris angewiesen, den für die Abbeförderung von 1.000 Juden nach Auschwitz erforderlichen Sonderzug am 7.10.43 bereitzustellen."

Sb VI/156

t) Fernschreiben Günther's vom 23.10.1943 an BdS Paris:

"Das Reichsverkehrsministerium hat die Gestellung eines Sonderzuges zugesagt"

und die Hauptverkehrsdirektion Paris entsprechend angewiesen."

Sb VI/157

u) Fernschreiben Eichmanns vom 16.11.1943 an den BdS Paris:

" Die Reichsbahn stellt für die Abbeförderung von 1.000 - 1.200 Juden ab Paris nach Auschwitz am 20.11.1943 einen Sonderzug zur Verfügung. Das Reichsverkehrsministerium wird die Hauptverkehrsdirektion Paris entsprechend anweisen."

Sb VI/161

v) Fernschreiben Günther's vom 3.12.1943 an den BdS Paris:

" Abbeförderung von 1 000 Juden in das KL Auschwitz kann am 7.12.1943 erfolgen... Reichsverkehrsministerium hat Gestellung eines Sonderzuges zugesagt und Hauptverkehrsdirektion Paris...angewiesen."

Sb VI/163

w) Fernschreiben Günther's vom 15.12.1943 an den BdS Paris:

" Abbeförderung von 1.000 Juden in das KL Auschwitz kann am 17.12.1943 erfolgen, sofern Richtlinien nicht entgegenstehen.
- Reichsverkehrsministerium hat Gestellung eines Sonderzuges zugesagt und Hauptverkehrsdirektion Paris angewiesen."

- - -

Neben den bei weitem überwiegenden Anforderungen von Transportraum durch das RSHA beim RVM suchten in begrenztem Maße auch einzelne SS- und Polizeiführer, bzw. Kommandeure der Sicherheitspolizei bei den örtlichen Direktionen um Gestellung von Sonderzügen nach. Die Direktionen waren gemäß der ihnen vom RVM erteilten Ermächtigung zur Einlegung einzelner Sonderzüge befugt. Es

handelte sich hierbei jedoch stets um regionale Transportvorhaben.

V/56
(Auszug aus
der Schwur-
gerichts-
an-
klage gegen
Fellenz -
2 Js 486/60
StA Flensburg)

So sind z.B. mehrfach für die "Aussiedlung" der Juden aus Tarnow durch den SS- und Polizeiführer im Distrikt Sonderzüge bei der Gedob bestellt worden.

Ferner heißt es in einem Vermerk der Haupteisenbahndirektion Mitte (Minsk) vom 27.1.1943:

Sb IV/T.II/33

" Der Kommandeur der Sicherheitspolizei und des Sonderdienstes vom SD in Bialystok beantragt fernmündlich zur Abbeförderung von täglich 2.200 Juden je einen Sonderzug von Oranezyec nach Auschwitz am 28., 29., 30. und 31. Januar. Zahl der Begleiter 1:15."

Es kam auch vor, daß das RSHA eine örtliche Staatspolizeileitstelle anwies, sich wegen der Gestellung eines Transportzuges unmittelbar an die örtliche RBD zu wenden. So heißt es in einem Fernschreiben Eichmanns vom 25.2.1943 an die Staatspolizeileitstelle in Stettin u.a.

Sb VII/59

" Betr.: Abbeförderung von Juden aus Norwegen.
.... Ich bitte diese Juden im Einvernehmen mit der Stl. Berlin nach Berlin zu überführen, wo sie geschlossen einem der nächsten Judentransporte nach Auschwitz angeschlossen werden. - Die Überstellung nach Berlin erfolgt zweckmäßig mit mehreren an einen Regelzug angeschlossenen Sonderwaggons, die bei der Reichsbahndirektion Stettin zu beantragen sind."

III. Die "zentrale Bearbeitung der Judentransporte"
im RVM.

Lag auf Grund der vorstehend geschilderten Besprechungen oder bei Bestellung von Einzelzügen durch telefonischen Anruf die Transportanforderung des RSHA vor, war es nunmehr Aufgabe des Referates 21 des RVM, die Bereitstellung der Züge zu veranlassen.

XVI/161(38)
Stier

XIX/102
Stier

Organisatorisch wurden - wahrscheinlich in Absprache mit dem RSHA - zur fahrplanmäßigen Kennzeichnung der Sonderzüge, die die Juden transportierten, besondere Abkürzungen "Da" (zum Teil auch "DA" geschrieben) und "Pj" eingeführt.

"Da" sollte eine Abkürzung für David sein, während "Pj" Polnische Juden bedeutete.

Daneben liefen derartige Transporte auch unter der Bezeichnung "Umsiedler-" bzw. "Aussiedlerzüge", sowie "Sonderzüge zur Beförderung jüdischer Arbeitskräfte".

Die geschäftsmäßige Vorbereitung der Transporterlasse oblag im RVM dem Amtsrat Stange, der den Geschäftsanteil 211 bearbeitete, in den die Sonderzugangelegenheiten fielen.

XVIII/100
Hein

XVIII/88
Boyce

XIX/56
Willmann

XVIII/122
Dudda

Stange war nach der Schilderung der Zeugen ein sehr verschlossener Mensch, der von seiner Person und der Wichtigkeit seiner Arbeit überzeugt war. Nach der Bekundung des Zeugen Dudda, der im RVM als Ministerialregistrator tätig war, hat sich Stange sehr für die nationalsozialistische Idee eingesetzt. Er bekleidete auch ein Amt in der Partei und trug bei besonderen Anlässen die braune Uniform.

XVIII/88
Boyce

Die Zeugin Boyce geb. Mende, die im Referat 21 für Stange als Schreibkraft gearbeitet hat, berichtet, daß Stange fortwährend mit den

einzelnen Reichsbahndirektionen wegen der Sonderzüge telefonierte. Sie habe gelegentlich auch Schriftstücke über Judentransporte für ihn geschrieben. In diesem Zusammenhang erinnere sie sich deutlich an den Namen Treblinka.

XVIII/100 f.
Hein

Der Zeuge Hein bekundet gleichfalls, daß Stange "täglich und ständig" mit lauter Stimme Telefongespräche geführt habe. Dies habe dazu geführt, daß andere Herren, deren Dienstzimmer wie das von Stange an einem Innenhof des Ministeriums gelegen hätte, um andere Diensträume baten. Der Zeuge Hein erinnert sich weiter, daß Stange Post dienstlicher Art erhielt, die an das RVM zu seinen Händen gerichtet gewesen sei. "Das war ein im Geschäftsgang nicht vorgesehenes Verfahren". Er - Hein - habe gelegentlich einen Blick in die Post von Stange werfen können. Dadurch seien ihm als Zielorte der "Da"-Transporte Theresienstadt und Auschwitz bekannt geworden.

XVIII/99
Hein

XVIII/101
Hein

Der Zeuge Hein hält es für möglich, daß Stange, da er seine Arbeit für so besonders wichtig erklärte, unmittelbar mit dem Staatssekretär verhandelt haben könnte.

XVIII/12
McKee

Die Zeugin McKee geb. Schönfeld, die zunächst in Poltawa als Reichsbahngelhilfin und später in Berlin (zuletzt als Reichsbahnsekretärin) als Vorzimmerdame des Angeeschuldigten tätig und mit ihm freundschaftlich verbunden war, erinnert sich, daß der Abteilungsleiter Dr. Dilli und der Referatsleiter Schnell öfters bei dem Angeeschuldigten gewesen sind.

XIX/15
Neumann

Die gleiche Erinnerung hat auch die andere Vorzimmerdame des Angeeschuldigten, die Zeugin Neumann.

XIV/13
XVIII/135
Sinsel

Die Zeugin Sinsel, die von März 1942 bis März 1944 in der Abteilung E II des RVM als Schreibkraft tätig war und daneben noch bei dem Referatsleiter Schnell Vorzimmerdienst versehen hat, nimmt an, daß das Transportproblem der Juden "direkt vom Staatssekretariat Dr. Ganzenmüller bearbeitet" und Schnell wiederholt zu Besprechungen mit dem Angeeschuldigten

gerufen worden sei. Den Inhalt dieser Besprechungen wisse sie jedoch nicht.

XVIII/138
Lischner

Die Zeugin Lischner, die bis Februar 1943 Vorzimmerdame des Abteilungsleiters Dr. Dilli war, nimmt an, daß Stange zu den Amtsräten gehört habe, die unmittelbaren Zugang zu Dr. Dilli hatten.

Nach entsprechender Vorbereitung durch das Referat 21 gab sodann die Eisenbahnabteilung des RVM einen Erlaß heraus, der die Einlegung der Sonderzüge anordnete und jeweils eine GBL mit der Durchführung der Transporte und der fahrplanmäßigen Abwicklung beauftragte. Ein solcher Erlaß, der von dem damaligen Leiter der Abteilung E II, Dr. Leibbrand, unterzeichnet worden ist, liegt vor. Er lautet:

Sb IV/T.III/
57 f.

" Deutsche Reichsbahn
Eisenbahnabteilungen
des Reichsverkehrsministeriums

Berlin W 8, den 23. Juni 1942

21 g/Bfsv 20 (o)

Telegrammbrief!

An

Generalbetriebsleitung West Essen,
Generalbetriebsleitung Ost (L und PW) Berlin,
Hauptverkehrsdirektion Paris und Brüssel,
Bbv Utrecht und BRD Oppeln -jesbesonders -

Betr

Sonderzüge zur Beförderung jüdischer
Arbeitskräfte aus Frankreich, Belgien
und Holland nach Auschwitz

Nach Mitteilung des Chefs der Sicherheitspolizei und des SD, Berlin, sollen demnächst etwa 90 000 Juden aus Frankreich, Belgien und Holland zum Arbeitseinsatz nach Auschwitz (O/S) befördert werden. Sie werden sich zahlenmäßig folgendermaßen auf die einzelnen Abgangsbahnhöfe verteilen:

a) Frankreich (ab 13.7.)	Paris	35 000
	Rouen	1 000
	Nancy	1 000
	Dijon	1 000
	Bordeaux	2 000
b) Belgien (ab 1.8.)	Brüssel	5 000
	Antwerpen	5 000
c) Holland (ab 15.7.)	Hooghaalen (bei Assen)	40 000
insgesamt		90 000

Gbl West wird beauftragt, im Benehmen mit Gbl Ost die Durchführung dieser Transporte - möglichst unter Ausnutzung der vorhandenen Pläne zu regeln. Erwünscht ist Beginn der Transporte etwa am 13.7.42 mit 6 - 7 Sonderzügen wöchentlich zu je 1000 Personen. Die Wagengestellung, die möglichst weitgehend durch die westlichen HVDen erfolgen sollte, regelt Gbl Ost (PW).

gez Leibbrand"

Für die Herausgabe dieses Erlasses dürfte wegen der Eilbedürftigkeit die Form eines Telegrammbriefes gewählt worden sein, wobei sich die Eilbedürftigkeit wiederum daraus ergab, daß das RSHA inzwischen die Erfassung der für die Transporte bestimmten Juden veranlaßt hatte und daher auf einen möglichst schnellen Abtransport drängte.

Sb VIII/51

Gelegentlich erhielt das RSHA auch eine Vorankündigung hinsichtlich der nächsten Transporte. So heißt es in einem Vermerk des BdS der Niederlande vom 25.6.1943 (IV B 4 - L) "Betr.: Füllung der nächsten Züge nach dem Osten" u.a.:

".... Diese Gesamtsumme von 9.500 Juden ist bis zum 10.7.1943 zusammenzubringen, da die nächsten Züge dem RSHA angekündigt sind wie folgt:

2.250 Juden am 29.6.1943
2.250 Juden am 6.7.1943
2.250 Juden am 13.7.1943
2.250 Juden am 20.7.1943..."

XIX/100
Stier

Es ist anzunehmen, daß ebenso wie der vorstehende Erlaß vom 23.6.1942 auch die weiteren Transporterlasse des RVM gleichfalls in der Form von Telegrammbriefen ergangen und von dem Leiter der Abteilung E II oder - wie der Zeuge Stier sich zu erinnern glaubt - von dem Ministerialdirigenten Schnell gezeichnet worden sind.

VI/103
Hagner

Die Betriebsabteilung des RVM muß nach dem Umfang der Transporte derartige Erlasse in großer Zahl herausgegeben haben. So hat der Zeuge Hagner, der als Ministerialrat im RVM in den Referaten 13 (Tarife für Kohle, Erze pp.) und 15 (Personenverkehr) tätig war, bekundet, daß ihm mehrmals Erlasse in die Hand gekommen seien, in denen die Gestellung von Sonderzügen nach Theresienstadt und Auschwitz angeordnet war.

V/203
Stier

Nach der Aussage des Zeugen Stier ergingen die Erlasse des RVM jeweils für einen bestimmten Raum, aus dem Aussiedlungen innerhalb eines bestimmten Zeitraums durchgeführt werden sollten. Hierbei betrafen die Erlasse des RVM meist mehrere Umsiedlungen.

Wenn keine weiteren Stücke dieser Erlasse mehr vorliegen, so erklärt sich dies aus der Tatsache, daß vor Ende des Zweiten Weltkrieges die schriftlichen Unterlagen des RVM weitgehend vernichtet worden sind.

XVIII/124
Dudda

Der Zeuge Dudda hat ausgesagt:

" Im Februar 1945, es kann auch schon im März gewesen sein, wurden alle schriftlichen Unterlagen des Ministeriums im Hof verbrannt. 3 - 4 Wochen lang hat meiner Erinnerung nach das Feuer gelodert, in das immer wieder neue Akten hineingeworfen worden sind."

Sb IV/T III/
56

Der mit dem o.a. Erlaß vom 23.6.1942 angeordnete Abtransport von Juden aus Frankreich, Belgien und Holland machte - wahrscheinlich auf Rückfragen nachgeordneter Behörden - auch eine Klärung

der Gebührenfrage erforderlich. Mit einem von Schnell unterzeichneten Telegramm vom 14.7.1942 (DRB - 16 Tpa) teilte das RVM den Reichsbahndirektionen Karlsruhe, Köln, Münster, Saarbrücken und nachrichtlich den Hauptverkehrsdirektionen in Brüssel und Paris, sowie dem Bahnbevollmächtigten in Utrecht u.a. mit:

" Gebühren für Juden-Sonderzüge von Belgien, Frankreich, Holland über Aachen, Neuburg, Neuschanz zum Arbeitseinsatz nach Auschwitz O/S für Reichsbahnstrecken nach Erlaß - 15 Tpsg 268 - vom 26.7.1941 berechnen."

XIX/7
Richter

XVI/59 f.
Dr. Schröter

Für regional begrenzte von örtlichen SD-Stellen erforderte Transporte bestand eine Anweisung des RVM, wonach den entsprechenden Ersuchen stattgegeben werden mußte. Der Zeuge Richter hat hierzu bekundet, daß nach einer ihm gegenüber von dem Referatsleiter 33 der Gedob, Meyer (+), abgegebenen Erklärung eine Anweisung des RVM vorgelegen habe, jüdische Umsiedlertransporte seien zu fahren, wenn sie angemeldet würden. Derartige Anmeldungen seien durch SS-Dienststellen im GG im Auftrage des RSHA erfolgt. Entsprechend schildert der Zeuge Dr. Schröter, der 1942/43 als Leiter der Personal- und Verwaltungsabteilung der HBD Ost in Poltawa zeitweilig den Direktionspräsidenten vertrat, daß von ihm die Stellung von Wagen für den Abtransport von Juden aus Stalino in westlicher Richtung durch einen SA-Sturmführer verlangt worden sei, der sich als Angehöriger eines Einsatzstabes vorgestellt habe. Der die Transportgruppe der Direktion leitende Dezernent 37 habe ihm erklärt, es läge die Weisung vor, daß die Bahn diese Transporte durchzuführen hätte.

IV. Die weitere Bearbeitung durch die nachgeordneten Behörden.

1) Betriebliche Durchführung der Transporterlasse durch eine GBL - Fahrplankonferenzen -.

V/114
Stier

Mit der betrieblichen Durchführung der Transporterlasse des RVM wurde jeweils eine GBL beauftragt, wie auch dem Erlaß vom 23.6.1942 zu entnehmen ist. In der Folgezeit ist nach der Bekundung des Zeugen Stier dieser Auftrag durchweg an die GBL Ost ergangen.

V/203
Stier

Auf Grund des Erlasses des RVM berief sodann die GBL Ost (Berlin) eine Fahrplankonferenz ein, an der der Fahrplansachbearbeiter der GBL Ost, Reichsbahnoberinspektor Klem (+), sowie die Fahrplansachbearbeiter der Gedob und der beteiligten Direktionen teilnahmen.

V/206
Stier

Auch die Zusammenstellung der Züge wurde von der GBL Ost in Berlin zentral geregelt. Zu diesem Zweck war der für den Wagenumlauf zuständige Sachbearbeiter der GBL Ost, Oberinspektor Fähnrich bei den Konferenzen zugegen.

V/204
Stier
XVI/161(36)
Stier
XIV/79
Zier
Sb VII/11
XIX/101
Stier

Die Fahrplankonferenzen fanden in der Regel alle zwei Monate - mitunter auch öfter - an wechselnden Orten statt, so u.a. in Berlin, Leipzig, Frankfurt/M., Bamberg, Regensburg, Passau und Wien. Der Zeuge Stier hat ausgesagt, daß er durch seine Reisen zu den Fahrplankonferenzen etwa ein halbes bis dreiviertel Jahr von Krakau abwesend gewesen sei.

Die Konferenzen dauerten in der Regel 5 - 6 Tage.

XVIII/169
Jänisch

Wenigstens einmal, so erinnert sich der Zeuge Jänisch, fand auch eine Fahrplankonferenz auf der Dienststelle des Referates IV B 4 statt, die sich im Hause der jüdischen Kultusgemeinde in der Kurfürstenstraße in Berlin befand.

VI/115
Stier

Er, Jänisch, nehme bestimmt an, daß Eichmann oder Günther bei Beginn dieser Konferenz anwesend gewesen seien. Der Zeuge Stier hat bekundet, daß an den Fahrplankonferenzen, bei denen er zugegen gewesen sei, Angehörige der Sicherheitspolizei nicht teilgenommen hätten.

Gegenstand der auf der Dienststelle des Referates IV B 4 in Berlin durchgeführten Konferenz dürfte die "Evakuierung der polnischen Juden" und die "Deportation der Juden Rumäniens" gewesen sein, worüber das nachstehende von Klem unterzeichnete Protokoll vorliegt.

Der eingangs des Protokolls gebrauchten Formulierung "Man hat zur Debatte gestellt" und der weiteren Wendung "Dringende Transporte, vorgeschlagen durch den Chef der Sicherheitspolizei und durch den S.D. "ist zu entnehmen, daß es sich hier nicht um eine eigentliche Fahrplankonferenz, sondern im Hinblick auf den großen Umfang der vorgesehenen "Evakuierungen" und "Deportationen" (insgesamt 800.000 Juden) um eine für notwendig erachtete Besprechung über die generelle Transportabwicklung zwischen Vertretern des RSHA und der Reichsbahn gehandelt hat. Nach dem Sachzusammenhang ist auch davon auszugehen, daß über Gegenstand, Verlauf und Ergebnis dieser aus sonstigen Erörterungen über die Bereitstellung von Zügen zum Abtransport von Juden herausragenden Konferenz die in Betracht kommenden leitenden Ministerialbeamten des Verkehrsministeriums unterrichtet worden sind.

Das Protokoll lautet:

II/47 f.

"

Protokoll

über die in Berlin am 26. und 28. September 1942 abgehaltene Konferenz, betreffend die Evakuierung der Juden des Generalgouvernements und die Verschickung der Juden Rumäniens in das Generalgouvernement.

'Man hat zur Debatte gestellt:

1. Die Evakuierung von 600 000 Juden des Generalgouvernements.
2. Die Verschickung von zweihunderttausend Juden Rumäniens in das Generalgouvernement.

EVAKUIERUNG DER POLNISCHEN JUDEN

Zu Punkt 1) Dringende Transporte, vorgeschlagen durch den Chef der Sicherheitspolizei und durch den S.D., nämlich

- 2 Züge pro Tag vom Distrikt Warschau nach Treblinka;
- 1 Zug pro Tag vom Distrikt Radom nach Treblinka,
- 1 Zug pro Tag vom Distrikt Krakau nach Belzec und
- 1 Zug pro Tag vom Distrikt Lemberg nach Belzec

wären durchzuführen mit den 200 G-Wagen, die bereits für diesen Zweck von der Direktion der Deutschen Eisenbahnen Krakau zur Verfügung gestellt worden sind, soweit dies durchführbar ist.

Nach der Beendigung der Wiederinstandsetzung der Linie Lublin-Chelm, wahrscheinlich ab 1. November 1942, werden auch die anderen dringenden Transporte durchgeführt werden können, nämlich:

- 1 Zug pro Tag vom Distrikt Radom nach Sobibor;
- 1 Zug pro Tag vom Distrikt Lublin Nord nach Belzec und
- 1 Zug pro Tag vom Distrikt Lublin Mitte nach Sobibor,

soweit dies durchführbar ist und die verlangte Anzahl G-Wagen zur Verfügung steht.

Es ist anzunehmen, daß nach der Verringerung der Kartoffeltransporte der Spezialwagendienst die Möglichkeit haben wird, an die Direktion der Deutschen Eisenbahnen Krakau die Wagen abzutreten, die noch für diese Züge notwendig sind, so daß der (Zug)Verkehr, der nach den Wünschen desjenigen durchgeführt wird, der ihn vorgeschlagen hat, in diesem Jahr beendet sein kann.

DEPORTATION DER JUDEN RUMÄNIENS

Zu Punkt 2) haben die Rumänischen Eisenbahnen telegrafisch mitgeteilt, daß sie aus dienstlichen Gründen an dieser Konferenz nicht teilnehmen können und haben gebeten, die Konferenz zu vertagen.

Die Konferenz, die ohne die Vertreter der Rumänischen Eisenbahn abgehalten wurde, hat das folgende Resultat ergeben.

Die Abfahrtsstation in Rumänien für die Spezialzüge ist Adjud, auf der Linie Ploesti-Cernautzi, die Grenzstation zum Generalgouvernement ist Sniatyn, der Bestimmungsort ist Belzec. Man hat ins Auge gefaßt, daß alle 2 Tage ein Spezialzug verkehren soll, der aus 50 Güterwagen und einem Personenwagen (für das Begleitpersonal) für den Transport von zweitausend Personen besteht. Um zu vermeiden, daß er unbesetzt verkehrt, wird man deutsche gedeckte Güterwagen benutzen, die sich in Rumänien befinden oder dort ankommen werden.

Der Generalvertreter der Deutschen Eisenbahnen in Bukarest wurde gebeten, zusammen mit den rumänischen Eisenbahnen zu arrangieren, daß die Wagen zur Durchführung der Transporte zur Verfügung gestellt werden, und das wahrscheinlich ein wenig später als beabsichtigt, im Einvernehmen mit T.K. Bukarest und WTL Süd Ost.

Die Übergabe der Spezialzüge durch die C.F.R. wird rechtzeitig an den Verkehrstagen durchgeführt, im Einvernehmen mit der Direktion der Deutschen Eisenbahnen Krakau, so daß sie von Sniatyn in Richtung Lemberg um 1.03 Uhr abgehen können.'

Klem"

XIX/104
Stier

Die von der GBL Ost einberufenen Fahrplankonferenzen leitete Klem, der nach der Bekundung des Zeugen Stier, die Konferenzteilnehmer "immer wieder angetrieben" hat. Zu Beginn der jeweiligen Konferenz teilte Klem mit, daß die Umsiedlungen auf Grund eines oder mehrerer vorliegender Erlasse des RVM erfolgten.

XVI/161(36 ff.)
Stier
V/115
Stier

Zumeist sind auf den Konferenzen gleich mehrere Erlasse des RVM bearbeitet worden, die neben den in ihrer Zahl ab 1942 weit überwiegenden Transporten von Juden u.a. auch Umsiedlungen von Volksdeutschen und Polen betrafen. Es waren der Abgangs- und Zielbahnhof, die Abfahrtszeit vom Ausgangsbahnhof, die Zugbildung und der Verkehrstag vorgeschrieben.

Nunmehr wurde der Fahrplan erstellt, und zwar begann damit der zuständige Sachbearbeiter der Abgangsdirektion. In der Regel wurden die Züge

in den Bedarfsgüterzugfahrplan eingebaut. Grundsätzlich waren für die Transporte Güterwagen vorgesehen und bereitgestellt. Soweit im Einzelfall, z. B. für das Begleitpersonal oder Transporte aus dem Reichsgebiet Personenwagen benötigt wurden, erfolgte deren Gestellung aus der Reserve der Ausgangsdirektion oder der GBL.

Nach Abschluß der Fahrplankonferenz übermittelte die GBL den beteiligten Direktionen, der Gedob usw. mit Telegrammbrief eine Zusammenstellung der auf der Konferenz vereinbarten Züge nebst einem Umlaufplan der für die zur Bedienung dieser Züge zu verwendenden Wagenzüge. Es liegen zwei dieser Telegrammbriefe vor, die u.a. wie folgt lauten und in der beigelegten Zusammenstellung die nachstehenden "Da" - und "Pj" - Züge auf-führen:

Sb IV/T II/
11 ff.

" Deutsche Reichsbahn
Generalbetriebsleitung Ost
PW 112 Bfsv

Berlin, den
8. August 1942

Telegrammbrief!

An die Reichsbahndirektionen,
Generaldirektion der Ostbahn in Krakau,
HBD Mitte in Minsk,
HBD Nord in Riga,
nachr. Gbl West in Essen,
Gbl Süd in München

- je bes 2 x -

Betr: Sonderzüge für Umsiedler, Erntehelfer und
Juden in der Zeit vom 8. August - 30. Ok-
tober 1942

Wir übersenden eine Zusammenstellung der am 6.
August 1942 in Frankfurt (M) vereinbarten Li-,
Fa- und Da-Sdz und einen Umlaufplan für die zur
Bedienung dieser Züge zu verwendenden Wagenzüge.

Die Zugbildung ist bei jedem Umlauf angegeben und
zu beachten... Nach jeder Vollfahrt sind die Wagen
gründlich zu reinigen und etwaige kleinere Schäden
sofort auszubessern... Bei außergewöhnlicher
Verunreinigung oder Beschädigung der Wagen durch
die Reiseteilnehmer sind die Ersatzkosten bei den
zuständigen Stellen einzufordern.

Die Wagenzüge sind auf dem letzten im Umlauf angegebenen Zielbahnhof zu unserer Verfügung abzustellen. Zahl und Gattung der abgestellten Wagen sind uns fernmündlich anzugeben.

(gez) Dr. Ing. Jacobi

L.S. Beglaubigt

gez. Fähnrich

ROI

33711

37716

Gbl Ost Berlin

Pw 113 Bfsv vom 8.8.42

Z u s a m m e n s t e l l u n g

der am 6. August 1942 in Frankfurt(M) vereinbarten Sonderzüge für Umsiedler, Erntehelfer und Juden in der Zeit vom 8.8. bis 30.10.42 nach Abfahrtstagen geordnet:

1	2	3	4	5	6	7
Tag	Zug-Nr.	von	ab	nach	an	UmlNr
13.8.	Da 501	Wien Asp		Theresienstadt		121
15.8.	Da 401	Berlin		Riga		123
17.8.	Da 502	Berlin Mo		Theresienstadt		121
18.8.	Da 503	Frankfurt(M)		Theresienstadt		122
20.8.	Da 504	Wien Asp		Theresienstadt		121
	402	Theresienstadt		Riga		126
21.8.	Da 84	Darmstadt		Parczow		127
22.8.	Da 505	Karlsruhe		Theresienstadt		122
24.8.	Da 526	Köln-Kalk		Theresienstadt		121
	224	Theresienstadt		Wolkowysk		124
25.8.	Da 506	Tilsit		Theresienstadt		126
27.8.	Da 507	Wien Aspang		Theresienstadt		121
30.8.	Da 508	Breslau O		Theresienstadt		121
31.8.	Da 225	Wien Asp		Wolkowysk		124
	403	Berlin		Riga		125
1.9.	Da 509	Frankfurt(M)		Theresienstadt		122
	404	Theresienstadt		Rassiku		126
3.9.	Da 510	Wien Asp		Theresienstadt		121
7.9.	Da 511	Kassel		Theresienstadt		122
	Da 226	Theresienstadt		Wolkowysk		124

10.9.	Da 513	Wien Asp	Theresienstadt	121
	Da 512	Nürnberg	Theresienstadt	122
	405	Berlin	Raasiku	125
14.9.	Da 514	Berlin	Theresienstadt	123
	227	Wien Asp	Wolkowysk	124
15.9.	Da 515	Frankfurt(M)	Theresienstadt	122
17.9.	Da 516	Wien Asp	Theresienstadt	121
19.9.	Da 517	Weimar	Theresienstadt	122
21.9.	Da 228	Theresienstadt	Wolkowysk	124
23.9.	Da 518	Nürnberg	Theresienstadt	122
24.9.	Da 519	Wien Aspang	Theresienstadt	121
26.9.	Da 406	Berlin	Riga	129
27.9.	Da 520	Darmstadt	Theresienstadt	122
28.9.	Da 229	Wien Asp	Wolkowysk	124
29.9.	Da 521	Frankfurt(M)	Theresienstadt	121
1.10.	Da 522	Wien Asp	Theresienstadt	121
2.10	Da 83	Theresienstadt	Izbica	128
3.10	Da 407	Berlin	Riga	125
	Da 523	Berlin Mo	Theresienstadt	121
5.10.	Da 230	Wien Asp	Wolkowysk	124
	85	Theresienstadt	Izbica	129
6.10.	Da 524	Darmstadt	Theresienstadt	122
8.10.	Da 86	Theresienstadt	Izbica	128
9.10.	Da 525	Wien Asp	Theresienstadt	121
12.10.	Da 87	Theresienstadt	Izbica	129
15.10.	Da 88	Theresienstadt	Izbica	128
19.10.	Da 89	Theresienstadt	Izbica	129
22.10.	Da 90	Theresienstadt	Izbica	128
26.10.	Da 91	Theresienstadt	Izbica	129
29.10.	Da 92	Theresienstadt	Izbica	128

- - -

Es schließt sich an der "Umlaufplan für die mehrfach zu verwendenden Wagenzüge." In ihm ist die Zahl der Reisenden für die vorstehend aufgeführten "Da"-Züge mit jeweils 1000 angegeben.

Sb IV/T II/
27 ff.

"Deutsche Reichsbahn
Generalbetriebsleitung Ost
PW 113 Bfsv

Berlin, den
16.1.1943

Telegrammbrief!

An die RBD'en

Berlin, Breslau, Dresden, Erfurt, Frankfurt,
Halle(S), Karlsruhe, Königsberg(Pr.), Linz,
Mainz, Oppeln,
Osten in Frankfurt(M), Posen, Wien,
Generaldirektion der Ostbahn in Krakau,
Reichsprotector, Gruppe Eisenbahn in Prag,
GVD Warschau, RVD Minsk,
nachr GBL Süd München, GBL West Essen

- je besonders 3 x -

Betr: Sdz für Umsiedler in der Zeit
vom 20.1. bis 28.2.1943

Wir übersenden eine Zusammenstellung der am
15.1.43 in Berlin vereinbarten Sonderzüge für
Umsiedler (Vd, RM, Po, Pj u Da) in der Zeit vom
20.1. bis 28.2.43 und einen Umlaufplan für die
zur Bedienung dieser Züge zu verwendenden Wagen-
züge.

Die Zugbildung ist bei jedem Umlauf angegeben
und zu beachten. Nach jeder Vollfahrt sind die
Wagen gut zu reinigen, erforderlichenfalls
zu entwesen und nach Beendigung des Programms
zum weiteren Einsatz bereitzustellen.....

gez Dr Jacobi

Beglaubigt:

gez. Fähnrich

ROI

GBL Ost Berlin
PW 113 Bfsv vom
16.1.1943

Z u s a m m e n s t e l l u n g

der am 15.1.43 in Berlin vereinbarten Sonder-
züge für Vd, Rm, Po, Pj u Da-Umsiedler, in der
Zeit vom 20.1. bis 18.2.1943 nach Abfahrtstagen
geordnet.

1	2	3	4	5	6	7
Tag	Zug Nr	von	ab	nach	an	Uml Nr.
20.1.	Da 101	Theresienstadt		Auschwitz		128
23.1.	Da 103	Theresienstadt		Auschwitz		128
26.1.	Da 105	Theresienstadt		Auschwitz		128
29.1.	Da 13	Berlin Mob	17.20	Auschwitz	10.48	126
	Da 107	Theresienstadt		Auschwitz		128
1.2.	Da 109	Theresienstadt		Auschwitz		128
2.2.	Da 15	Berlin Mob	17.20	Auschwitz	10.48	127
5.2.	Pj 107	Bialystok	9.00	Auschwitz	7.57	121
6.2.	Pj 109	Bialystok	9.00	Auschwitz	7.57	122
7.2.	Pj 111	Bialystok	9.00	Auschwitz	7.57	123
9.2.	Pj 127	Bialystok	9.00	Treblinka	12.10	121
10.2.	Pj 129	Bialystok	9.00	Treblinka	12.10	122
10.2.	Pj 129	Bialystok	9.00	Treblinka	12.10	122
11.2.	Pj 131	Bialystok	9.00	Treblinka	12.10	121
12.2.	Pj 133	Bialystok	9.00	Treblinka	12.10	122
13.2.	Pj 135	Bialystok	9.00	Treblinka	12.10	121
14.2.	Pj 163	Grodno	5.40	Treblinka	12.10	122

- - -

Es folgt der "Umlaufplan für die mehrfach zu verwendenden Wagenzüge". In diesem ist die Zahl der Reisenden - mit Ausnahme von zwei Zügen zu je 1000 Personen - jeweils mit 2000 Personen angegeben.

Neben den "Da"- und "Pj"-Zügen sind in den Aufstellungen nur noch wenige andere z.B. einige Po-Züge (Polen-Züge) aufgeführt, bei denen es sich aber auch nicht immer um echte Umsiedlungstransporte gehandelt hat, da auch diese Po-Züge zum Teil nach Auschwitz geleitet worden sind.

Nach den in der Aufstellung vom 16.1.1943 enthaltenen Transportzügen ist meist auch der Rücklauf des jeweiligen Zuges zum Ausgangsbahnhof als Ip-Zug (= Leerpersonenzug) vermerkt.

Die Zusammenstellung vom 8.8.1942 läßt ferner erkennen, daß neben den Zügen zum Lager Theresienstadt zugleich auch Abtransporte aus diesem Lager nach Izbica bei Lublin und Wolkowysk erfolgt sind. Die nach Izbica transportierten Juden wurden später in den Vernichtungslagern Sobibor und Belzec getötet. Der Bahnhof Wolkowysk war die Umsteigestation für die in die Arbeitslager und Ghettos in und bei Kowno, Riga, Reval und Minsk verbrachten Juden, die dann bei Massenerschießungen zu Tode kamen (s. unten zu F II).

2) Erstellung der Fahrpläne durch die Gedob und die Direktionen - Fahrplananordnungen -.

XVI/161(37)
Stier

Nach Eingang der von der GBL mitgeteilten Zusammenstellung wurden sodann innerhalb der Gedob und der einzelnen Direktionen auf Grund der bereits bei der Fahrplankonferenz festgelegten Fahrpläne für die Direktionsbezirke die entsprechenden Fahrplananordnungen erlassen, bzw. derartigen Fahrplananordnungen gleichkommende Mitteilungen herausgegeben. Ergaben sich in der Folgezeit z.B. wegen Verlegung oder Ausfall eines Sonderzuges Änderungen, so erging hierüber meist bahntelegrafisch eine Nachricht.

Aus der großen Zahl, der im Zusammenhang mit dem Abtransport der Juden ergangenen Fahrplananordnungen (Fapla) pp. sind noch einige aus dem Bereich der Gedob und einzelnen Direktionsbezirken vorhanden. Sie sind jahrgangsweise durchnummeriert. Die noch vorliegenden Fahrplananordnungen pp. beinhalten im wesentlichen folgendes

a) Gedob:

II/72

Fapla Nr. 548 vom 3.8.1942

"Ab 6. August 1942 verkehrt bis auf weiteres täglich noch ein Sonderzug mit Umsiedlern von Warschau Danz Bf nach Treblinka und Leerzug zurück wie folgt:....."

1/. P Kr 9085 /30,9/

Warschau Danz Bf - Malkinia - Treblinka

Warschau Danz Bf		ab 12.25	im Plan	Dg 91335	B
Warschau Marki	an 12,42	12.59	" "	" "	" "
Thuszcz	14.00	12.27	" "	" "	" "
Malkinia	15.54	16,13	" "	" "	91368
Treblinka	an 16.30				

2./ Lp Kr 9086 /30,11/

Treblinka - Malkinia - Warschau Danz Bf

Treblinka ab 19.00 im Sonderplan

.....

Warschau Danz Bf an 23.19

- II/91 f. Entwurf einer Fapla (Datum nicht ersichtlich):
Arbeitersonderzüge am 20./21., 22./23., 24./25., und 26./27.8.1942 von Kielce nach Treblinka.
- II/74 Fapla Nr. 562 vom 22.8.1942:
Zwei Sonderzüge mit Arbeitern am 25. und 26.8. von Miedzyrzec Podlaski nach Treblinka.
- II/77 Fapla Nr. 565 vom 25.8.1942:
Umsiedlersonderzug am 28.8.1942 von Lukow nach Treblinka.
- II/78 f. Fapla Nr. 566 vom 26.8.1942:
Umsiedlersonderzug am 1./2.9.1942 von Wloszczowa nach Treblinka.
- II/90 Fapla Nr. 243 vom 27.8.1942:
"Um die reibungslose Abfertigung der Umsiedlersonderzüge zu ermöglichen, wird der Bf Treblinka vom 1. September 1942 an bis auf weiteres für den öffentlichen Personenverkehr gesperrt..."
- II/80 Fapla Nr. 587 vom 15.9.1942:
Sonderzüge für Umsiedler aus dem Bezirk Radom am 21./22., 23./24. und 26./27.9.1942 von Szydlowiec nach Treblinka und am 27./28.9.1942 von Kozienic nach Treblinka.
- II/76 Berichtigung der Fapla Nr. 592 vom 18.9.42:
"Zug P Kr 9275 von Lochow nach Treblinka am 24.9.42 verkehrt nach folgendem geänderten Plan:...."
- II/83 Fapla Nr. 594 vom 21.9.1942:
Sonderzüge mit Umsiedlern am 22./23., 25./26., 28./29. September und 1./2., 4./5. u. 7./8. Oktober 1942 von Tschenstochau nach Treblinka.

- II/85 Fapla Nr. 552 vom 1.2.43:
Pj-Sonderzüge am 9., 10., 11., 12., 13. und 14.2.43
von Bialystok nach Treblinka und am 14.2.1943 von
Grodno nach Treblinka.
Bis Malkinia nach Fahrplan der RBD Königsberg.
- II/94 Bahndiensttelegramm vom 12.2.1943:
Gedob hat mitgeteilt, daß Pj 164 ausfällt und Pj 165
am 16.2.43 von Grodno nach Treblinka verkehrt.
- II/87 Fapla Nr. 567 vom 26.3.43:
"Betr.: Da-Züge; Sonderzüge mit Umsiedlern.
.....
Zur Beförderung von Umsiedlern aus dem Reich nach
Treblinka verkehren Sonderzüge mit der Bezeichnung Da
nach folgendem Fahrplan:
A. Fahrplan
bis Tschenstochau nach Fahrplan der RBD Oppeln
Tschenstochau ab 17.54 im Plan Dg 90 753 B....
Treblinka an 6.28....."
B. Besondere Anordnungen
1.) Die Sonderzug-Nummern und die Verkehrstage werden
jeweils durch Telegramm bekanntgegeben....
2.) Jeder Sonderzug befördert etwa 2000 Personen.....
3.) Zugbildung: 1 oder 2 Personenwagen, im übrigen
G-Wagen....
- II/95 f. Bahndiensttelegramm vom 27.3.43:
Gedob hat mitgeteilt, daß zur Beförderung von Umsiedlern
aus dem Reich nach Treblinka verkehren am 27./28.3.1943
Da 101 und DA 202.
- II/102 Bahndiensttelegramm vom 28.3.1943:
"Bf Treblinka betrifft DA-Züge aus Bulgarien und Griechen-
land.... Zahl der dort eintreffenden Personen genauestens
.....auf Richtigkeit prüfen und Abweichungen....vermerken!"
- II/101 Bahndiensttelegramm Nr. 39:
"....30. zum 31.3.(1943) verkehrt DA 102 aus dem Reich
nach Sobibor mit Umsiedlern nach Spla 567...."
- II/97 Entwurf eines Bahndiensttelegrammes:
"....Am 2./3.4.(1943) verkehrt DA 203 aus dem Reich nach
Treblinka...."
- II/100 Entwurf eines Bahndiensttelegrammes:
"....Sonntag am 4. April(1943) verkehrt DA 103 aus dem
Reich nach Treblinka mit Umsiedlern.... Treblinka an
1908...."

b) RBD Königsberg:

Sb VII/
193 f.

Fapla Nr. 12 vom 7.5.1942:

"....Zur Abbeförderung von Aussiedlern verkehrt bis a.w. wöchentlich 1 Sonderzug, Zug 30,9 mit rund 1000 Personen von (Wien) Platerow über Czeremcha nach Wolkowysk, Ziel Minsk.... weiter nach Fahrplan der HBD Mitte...."

Da 202 - 211 vom 15.5. bis 3.7.1942

Da 212 - 218 vom 10.7. bis 4.9.1942.

Sb IV/
T.II/8 f.

Fapla Nr. 46 vom 15.6.42:

"....Sonderzug zur Beförderung von Aussiedlern von Königsberg (Pr.).... nach Wolkowysk, Ziel Minsk. Besteller: Reichssicherheitshauptamt Berlin. Gültig am 24. auf 25. Juni 1942...."

Anlage zur "Fahrpl. A. 46":

1. Der Sonderzug befördert etwa 465 Aussiedler.....
5. Ziel des Sonderzuges ist Minsk. In Wolkowysk Hbf sind die Insassen in Güterwagen zu verladen....
7. Über den Fahrplan ist an Unbeteiligte keinerlei Auskunft zu erteilen, dieses gilt auch gegenüber den Insassen des Sonderzuges."

Sb VII/
157

Fapla Nr. 62 vom 13.7.1942:

"....Zur Abbeförderung von Aussiedlern verkehren folgend Sonderzüge....mit je 1000 Personen aus dem Altreich.... nach Wolkowysk, Ziel Minsk nach folgendem Fahrplan:..."

P Da 220 am 16.7. von Theresienstadt,

P Da 219 am 22.7. von Köln-Deutz,

P Da 221 am 30.7. von Theresienstadt,

P Da 222 am 6.8. von Theresienstadt.

Sb VII/
182, 161,
168, 170

Es schließen sich an die Fapla Nr. 52, 57, 60 und 61 der HBD Mitte (Minsk).

Sb IV/T.II/
25

Fapla Nr. 81 vom 14.8.1942:

"....Für 8 Vollzüge zur Abbeförderung von Aussiedlern aus dem Altreich....über Platerow nach Wolkowysk(Minsk).

Bestellter: Reichssicherheitshauptamt Berlin.

Gültig bis 8. Oktober 1942....

Vorbemerkungen.

1. Die Sonderzüge dienen zur Abbeförderung von Aussiedlern, jeder Sonderzug befördert etwa 1000 Personen.
2. Über den Fahrplan ist an Unbeteiligte keinerlei Auskunft zu erteilen, dieses gilt auch gegenüber den Insassen der Sonderzüge.
3. Zoll- und Paßschau findet nicht statt.
4. In Wolkowysk Hbf steigen die Insassen der Sonderzüge in Güterwagenparks um...."

II/89

Fapla Nr. 290 vom 17.8.1943:

Pj-Sonderzüge am 21., 22. und 23.8.1943 von Bialystok nach Treblinka.

c) HBD Mitte (Minsk)

Sb VII/
192

Bahndiensttelegramm vom 7.5.1942:

"....Nacht Freitag zum Sonnabend, 8/5 zum 9/5 verkehrt Sonderzug Da 201 mit 1000 Ansiedlern von Wien nach Kajdanowo und weiterhin jeden Freitag in folgendem Plan:....

Wagenzug besteht aus einem BC oder C und 30 G und wird von RBD Königsberg gestellt...."

Sb VII/
197

Bahndiensttelegramm vom 12.5.1942:

Da 202 mit etwa 1000 Aussiedlern von Wien nach Minsk. (Anschluß an Fapla Nr. 12 der RBD Königsberg).

Sb VII/
172, 179

Fapla Nr. 48 vom 22.6.1942:

Im Anschluß an eine Fapla der RBD Königsberg. Da 40 mit 470 Aussiedlern von Königsberg nach Minsk vom 25./26.6.42.

Sb VII/
158 f.

Telegrammbrief vom 17.7.1942:

"....In der Nacht von Mittwoch, 22.7. auf Donnerstag, 23.7.42 verkehrt DA 219 mit etwa 1000 Personen von Bez. Königsberg nach Minsk Gbf infolgendem Plan:...."

Sb VII/
153 f.

Fapla Nr. 61 vom 9.8.42:

Umleitung des Sonderzuges Da 222 nach Kolodischtschi.

Sb VII/
132 f.

Fapla Nr. 62 vom 13.8.1942:

Sonderzüge P Da 223 - 230 mit je 1000 Personen aus dem Altreich über Wolkowysk nach Kolodischtschi. Abgangsbahnhöfe sind Wien und Theresienstadt.

Sb IV/T.II/
33
Sb VII/112,
117 ff.

Bahntelegramm vom 27.1.1943:

Einlegung von 4 Sonderzügen auf Bestellung der Sicherheitspolizei Bialystok von Oranczyce nach Auschwitz. Vermerk über Belegung:

PJ 99 vom 29.1. mit 2612 Personen,
davon Kinder unter 10 Jahren 518,

PJ 101 " 30.1. mit 2450 Personen,
davon Kinder unter 10 Jahren 457,

PJ 103 " 30.1. mit 2834 Personen,
davon Kinder unter 10 Jahren 750,

PJ 105 " 1.2. mit 1265 Personen,
davon Kinder unter 10 Jahren 95.

Sb IV/T.II/
35
Sb VII/113 f.

Es schließt sich die entsprechende bahntelegrafische Mitteilung mit Fahrplanangabe der Gedob vom 28.1.1943 an.

d) WVD später HVD Paris

Sb VI/16 f.

Schreiben vom 24.3.1942 an den Beauftragten des
BdS in Frankreich (Abt. 4 J):

"....Sonderzug 767

27.3. Le Bourget Drancy ab 17.00 Uhr

....
Zugbildung für 1100 Plätze aus Wagen 3. Kl, 1 Wagen
mit 2. und 3. Kl und 1 Packwagen."

Sb VI/31

Fernschreiben vom 3.6.1942 an die beim Transport be-
teiligten Eisenbahndirektionen pp.:

"Im Auftrage des Mil Bef. in Frankreich verkehrt zur
Beförderung von 1000 Häftlingen von Compiègne nach
Auschwitz (Oberschl.) Sonderzug DA 301 am 5. Juni
in folgendem Plan:...

Zugbildung 1 C, 10 G, 1 BC, 10 G, 1 C."

Sb VI/47 f.

Telegrammbrief vom 19.6.1942 an die beim Transport
beteiligten Eisenbahndirektionen pp.:

" Betr.: Sonderzüge mit jüdischen Arbeitern nach
Auschwitz.

....
Zur Beförderung von je 1000 jüdischen Arbeits-
kräften mit Begleitkommando verkehren folgende
Sonderzüge über Neuburg (Mosel) nach Auschwitz
(Oberschlesien)

1) Am Montag, 22 Juni 1942 der Zug 811 von Le Bourget-
Drancy:....

2) Am Donnerstag, 25. Juni 1942 der Zug 813 von
Pithiviers:....

3) Am Sonntag, 28. Juni 1942 der Zug 815 von Beaune
la Rolande:...."

Zugbildung für jeden Zug aus 1 C, 10 G, 1 BC, 10 G
und 1 C...."

Sb VI/52

Schreiben vom 2.7.1942 an den Beauftragten des BdS in
Frankreich (Abt. 4 J):

"Für die Abbeförderung von 1100 Häftlingen von Compiègne
nach Metz und weiter nach Auschwitz (O.Schles.) ist
bis Metz folgender Fahrplan aufgestellt:...."

Sb VI/109

Mitteilung an die WVD Paris vom 3.2.1943 durch den
BdS in Frankreich (4 J - BdS - SA 225a):

"Hierdurch bestätige ich die kürzlichen fernmündlichen
Vereinbarungen, nach denen die beiden Judenzüge wie
folgt gefahren werden sollen:

1. Zug am 9. Februar 1943

2. Zug am 11. Februar 1943

die Züge sollen aus je 25 Güterwagen und je 3 Personen-
wagen zusammengesetzt sein...."

Sb VI/133 f. Schreiben vom 30.4.1943 an den BdS Paris:
"Betrifft: Sonderzug Da 901
....Ab 17. Mai verkehrt Sonderzug Da 901 für Juden-
transporte in folgendem Bedarfsplan....."

Sb VI/Hülle
181 Ausweislich der Übersicht über "Transporte des RSHA
von Frankreich in das KL Auschwitz-Birkenau" ist
folgende Anzahl von Transporten in dieses Lager durch-
geführt worden:

1942	=	42 Züge
1943	=	19 Züge und
1944	=	11 Züge.

Mit diesen 72 Zügen wurden insgesamt 74 176 Juden
transportiert, von denen mehr als 50 000 vergast
worden sind.

e) RBD Wien

Sb VII/212 Fapla Nr. 517 vom 13.5.1942:
"....Betreff: Da-Züge Wien Aspangbahnhof-Minsk.
Die in der Fplo Nr. 486 vom 4. Mai 1942
unter Gruppe A) angeführten Da-Züge verkehren über
folgenden Laufweg:...."

Sb VII/214 Fapla Nr. 552 vom 30.5.1942:
"....Betreff: Änderung der Verkehrstage der Da-Züge
Wien Aspangbf.-Minsk.
Die in der Fplo Nr. 486 vom 4. Mai 1942 unter der
Gruppe A angeführten Da-Züge von Wien Aspang nach
Minsk werden um 24 Stunden vorverlegt. Es verkehren
demnach

Da 205	Dienstag, 2. Juni	Da 212	Dienstag, 21. Juli
Da 206	" 9. Juni	Da 213	" 28. Juli
Da 207	" 16. Juni	Da 214	" 4. Aug.
Da 208	" 23. Juni	Da 215	" 11. Aug.
Da 209	" 30. Juni	Da 216	" 18. Aug.
Da 210	" 7. Juli	Da 217	" 25. Aug.
Da 211	" 14. Juli	Da 218	" 1. Sept.

....Die Stellung der Wagenzüge wird gesondert ge-
regelt...."

XIX/7
Richter

Die Erlasse des RVM, die Mitteilungen der GBL und die Fahrplananordnungen der Gedob bzw. der Direktionen ergingen regelmäßig offen. Die "Umsiedlerzüge" genossen, wie der Zeuge Richter bekundet, im Gegensatz zu militärischen Transporten keinen Geheimschutz. Soweit auf einzelnen Fahrplananordnungen der Vermerk "Nur für den Dienstgebrauch" angebracht worden sei, habe dies lediglich besagt, daß es sich bei den in dem Fahrplan benannten Zügen nicht um öffentliche Züge gehandelt habe.

XVIII/100 f.
Hein

Der Zeuge Hein hat zwar ausgesagt, daß in dem Falle der Transportbestellung in Kopenhagen und Stettin (s. oben E II 2) der Vorgang unter "Geheim" gelaufen sei, die Fernschreiben von ihm aber trotzdem offen abgesandt worden wären.

Es dürfte sich hier jedoch um einen Fall gehandelt haben, der besonders vertraulich behandelt werden sollte, wie auch aus der Tatsache einer persönlichen Vorsprache des SS-Sturmbannführers Günther im RVM wegen dieses Einzeltransportes zu entnehmen ist.

F

Durchführung und Umfang der Transporte.

I. Durchführung der Transporte.

Die Opfer wurden regelmäßig in Güter- und nur ausnahmsweise in Personenwagen in die Vernichtungslager deportiert. Nach entbehrungsreichen Jahren waren die Juden zermürbt und entkräftet. Mit ihrer armseligen Habe wurden sie häufig zu 100 und mehr Menschen in einem Waggon untergebracht.

XVI/161 (19)
Prause

Schon bei der Verladung ging das Begleitpersonal mit rücksichtsloser Brutalität gegen die Juden vor. So hat der Zeuge Prause, der damals Betriebsstreckendezernent der OBD Warschau war, im Spätherbst 1942 in Siedlce die auf der Verladerampe auf den Abtransport wartenden Juden gesehen. Ein Polizeiwachtmeister und mehrere litauische Hilfspolizisten waren als Wachmannschaften eingeteilt. Wenn ein Jude von der Verladerampe aufstand, wurde er von den Litauern erschossen, wie der Zeuge in mehreren Fällen beobachtete. Der Zeuge Glas erfuhr bei gelegentlichen Ferngesprächen mit Beamten der Verladebahnhöfe, daß die SS die Juden in die Waggons hineinprügeln würde. "Der Verladeraum sei nicht ausreichend und die Leute wären arg aufeinander verladen worden".

IV/285 f.
Glas

VI/83
Bleicher

Im Frühjahr 1942 erlebte der Zeuge Bleicher, dem als Reichsbahnoberinspektor u.a. die Bahnpolizeiwache in Treblinka unterstand, in Lemberg die Verladung eines Transportes. Er schätzt, daß in jeden Waggon etwa 100 Juden verladen wurden. Zuvor mußten sie Gold und Wertsachen abgeben. Mehrere Frauen und Kinder, die sich weigerten, die Züge zu besteigen, wurden erschossen.

IV/296 f.
Neuser

Der Zeuge Neuser, der als Zugschaffner zum Personal des Bahnhofes Bialystok gehörte und dort Anfang 1943 bei der Räumung des Ghettos die Beladung eines Transportes beobachtete, bekundet gleichfalls, daß immer 100 Juden in einen Waggon mußten. Die Opfer hätten wohl gewußt, daß sie getötet werden sollten, da sie geweint und geschrien hätten.

In den Waggonen standen den Opfern, da die vorge-sehene Belegungsstärke der Transporte vielfach weit überschritten wurde (vgl. oben E II), jeweils nur wenige Quadratdezimeter Raum zur Verfügung, so daß sie nur abwechselnd sitzen konnten, meist jedoch stehen mußten. Die Waggonen, deren kleine Luftklappen durchweg vergittert oder mit Stachel-draht versperrt waren, wurden meist verplombt. An den Luftklappen sah man die Menschen dicht gedrängt stehen.

VI/85
Bleicher

In dem Bericht eines Meisters der Schutzpolizei vom 28.6.1943 (1./SS-Pol.-Rgt. 14), der zum Begleitpersonal eines am 23.6.1943 von Paris aus erfolgten "Judentransportes von 1001 männlichen und weiblichen Personen" gehörte, heißt es u.a.:

Sb VI/139

"Da vor Abgang des Transportes bereits eine derartige Hitze herrschte, daß die Juden in den plombierten Waggonen schon sehr unruhig wurden und schrieten, zumal auch Kinder und Säuglinge dabei waren, entschloß sich der verantwortliche Verlade-Offizier vom SD die Schiebetüren der Waggonen in etwa Handbreite zu öffnen, um frische Luft hereinzulassen. Andernfalls erschien sonst eine reibungslose Durchführung des Transportes nicht gewährleistet.

Ungefähr 50 km vor Epernay sprangen drei Männer um 13,25 Uhr nach Niederschlagen des Waggon-Ordners aus dem Zuge, der eine Stundengeschwindigkeit von 50 - 60 km hatte....

Gegen 19.00 Uhr gelang es einem weiteren Flüchtling den Waggon durch die Luftklappe vor dem Ort Lerouville zu verlassen....

Vor Abgang des Zuges wurde festgestellt, daß nicht bei allen Waggonen die Luftklappen vergittert waren. Es wurde daher sofort versucht, bei dem französischen Bahnhofsvorsteher zu erwirken, daß diese Waggonen ausgetauscht bzw. die offenen Luftklappen noch vor Abgang des Transportes vergittert werden. Dieses wurde mit dem Bemerkten abgelehnt, daß der Zug fahrplanmäßig abfahren muß und zur Durchführung dieser Arbeiten keine Zeit mehr vorhanden sei.

Um eine Fluchtmöglichkeit überhaupt auszuschließen, halte ich es für unbedingt erforderlich, daß zur Durchführung solcher Transporte nur Waggonen verwendet werden, bei denen die Luftklappen mit Eisengittern versehen sind und außerdem bei Abfahrt des Zuges alle Waggontüren ohne Rücksicht auf die Insassen plombiert werden...."

Während der Fahrt waren die Juden der Ausplünderung durch das Begleitpersonal ausgesetzt, das sie durch Erschießungen zwang, die letzten ihnen noch verbleibenden Wertsachen herauszugeben. In einem Telegramm des damaligen Deutschen Gesandten in Preßburg, Ludin, vom 14.6.1944, das dieser an einen nicht festzustellenden Adressaten - wahrscheinlich jedoch das AA - gerichtet hat, wird u.a. ausgeführt:

SB VII/16

"Betr. Judentransport aus Ungarn über die Slowakei.

Slowakische Abwehr hat deutschem Abwehroffizier folgenden Bericht Gendarmeriestation Kysak Bezirk Presov zur Kenntnis gebracht:

'Am 24. Mai bei der Durchfahrt der deutschen Transporte Nr. 6332316, 6332317 und 6332318, welche Juden aus Ungarn brachten, wurde festgestellt, daß die deutschen Transportbegleiter während des Aufenthalts am Bahnhof Kysak in die Waggons gingen und die Juden durch Erschießen zwangen, ihnen Schmuck und andere Wertgegenstände wie Uhren, Ringe, Füllfedern und auch Geld zu geben. Es wurde festgestellt, daß die begleitenden deutschen Organe des Transportes Nr. 6332317 sich für dieses Geld in der Bahnhofsrestauration bewirten ließen, sich betranken und sangen...'"

XVII/104
Prause

Um ihrem drohenden Schicksal zu entgehen, öffneten die Juden, da ihnen eine Öffnung der Waggontüren nicht möglich und der Weg durch die Luftklappe versperrt war, die Fußbodenbretter in den G-Wagen, um sich dann durch die Löcher ins Gleis fallen zu lassen. Nicht immer überstanden sie diesen Sturz lebend. Wenn das Begleitkommando derartige Fluchtversuche bemerkte, schoß es auf die Flüchtenden. Der Zeuge Bleicher, der nach der oben geschilderten Verladung des Transportes in Lemberg mit dem PKW dem Zuge nach Treblinka nachgefahren ist, sah die Leichen von 3 oder 4 Männern und Frauen neben dem Bahnkörper liegen. Von dem Zeugen Grahl, der im Bereich der Gedob als Betriebskontrollleur eingesetzt war, wird bekundet, daß auf einer Betriebssitzung in Warschau ein Teilnehmer berichtet habe, an einem Bahndamm seien Juden eingegraben worden. Diese jüdischen Toten stammten aus Transportzügen.

VI/84
Bleicher

VII/190
Grahl

In den Waggons waren Toiletten oder eine entsprechende Behelfseinrichtung nicht vorhanden, so daß die Menschen (Männer, Frauen und Kinder) überwiegend in den Waggons ihr Bedürfnis verrichten mußten.

XIV/44
Barthelmäs

Der Zeuge Barthelmäs, der vom 10.10.1939 bis zum 25.1.1945 Dienstvorsteher der Güterabfertigung des Bahnhofes Auschwitz war, hat einmal beobachtet, daß der Boden eines Waggons 10 cm hoch mit Menschenkot und Unrat bedeckt war. Der Zeuge Hilse (Stellvertreter von Barthelmäs) bekundet, daß es üblich gewesen sei, die Waggons einer "Entseuchungsanstalt" zuzuführen.

XIII/29
Hilse

Obwohl die Opfer nur vereinzelt in der Lage waren, sich vor Antritt der Fahrt mit Proviant zu versorgen, wurden sie auf der Fahrt nicht verpflegt. Die Menschen litten unter Hunger und Durst.

VI/85
Bleicher

Es war bei den Betriebsbediensteten der Eisenbahn im Osten bekannt, so sagt der Zeuge Bleicher aus, daß die zusammengepferchten Juden auf den Bahnhöfen schrieten und jammerten. Sie bettelten um Wasser und gaben für einen Becher ihre letzten Schmucksachen hin. Auf dem Bahnhof Treblinka sah der Zeuge Kaess, damals Reichsbahnrat und Dezernent bei der OBD Warschau, einen Transportzug, aus dem heraus die Menschen nach Wasser geschrien haben.

XVII/68
Kaess

XVII/23 f.
Hesselberger

Der Zeuge Hesselberger, der als Leiter eines Reichsbahnneubauamtes von September 1943 bis Kriegsende zur RBD Wuppertal abgeordnet war, berichtet, daß an einem warmen Tage im Herbst 1943 oder Sommer 1944 auf dem Düsseldorfer Hauptbahnhof zwei aus sehr alten Personenwagen zusammengesetzte Züge einliefen. Die Insassen seien Juden gewesen, von denen viele holländisch gesprochen hätten. Die Wagen seien vollgepreßt mit Männern, Frauen und Kindern gewesen, die nur abwechselnd hätten sitzen können. Die Menschen bettelten und weinten um einen Schluck Wasser. Als er, der Zeuge, einen Becher mit Wasser in einen Wagen habe reichen wollen, sei ihm von einem Bahnpolizisten der Becher aus der Hand geschlagen worden.

XVII/150
Brand

Der Zeuge Brand, der von Frühjahr 1943 bis Kriegsende Personaldezernent bei der RBD Oppeln war, sah auf dem Bahnhof in Görlitz einmal einen scharf bewachten Güterzug mit Juden, denen man durch die einen Spalt weit geöffneten Türen Eimer mit Wasser reichte. "Es war so, wie wenn ein Viehtransport mit Wasser versorgt wurde. Die Menschen auf dem Bahnsteig sahen verstohlen zu dem Güterzug, aber es sagte niemand ein Wort".

IV/290
Kryschak

Als Zugführer begleitete der Zeuge Kryschak einige Male "Umsiedler- oder Aussiedlertransporte" aus Bialystok und Grodno nach Malkinia, von wo die Züge weiter nach Treblinka fuhren. Einmal im Frühjahr oder Winter, "als die Leute nach Wasser riefen, habe er ihnen", so sagt der Zeuge aus, "noch Schneewasser gegeben und dann Schwierigkeiten mit dem SD-Begleitpersonal bekommen".

Die unmenschlichen Transportbedingungen bewirkten, daß eine unbestimmbare Anzahl von Juden - vor allem Kranke, Gebrechliche und Kinder - die Strapazen nicht überstanden und schon auf dem Transport ums Leben kamen. Ihre Leichen mußten bis zum Zielort in den Waggons verbleiben.

II/124
Zahn

Die Zahl der Transporttoten erhöhte sich noch dadurch, daß die Züge unverhältnismäßig lange unterwegs waren, weil die vorrangige Abfertigung anderer Züge z.T. zu erheblichen Wartezeiten für die Judentransporte führte. Wie der Zeuge Zahn gelegentlich der Rückfahrt von einer Dienstreise aus der Slowakei feststellen konnte, nahm ein Transport aus der Slowakei nach Auschwitz zumindest 48 Stunden in Anspruch. Bei dem Antransport aus dem Westen ergaben sich noch weitaus längere Fahrzeiten. "Wenn ich mir vorstelle", so hat der Zeuge Hesselberger bekundet, "wie die Menschen in dem Zug zusammengepreßt waren, so möchte ich annehmen, daß nicht alle ein weit im Osten liegendes Ziel erreicht haben, wenn man ihnen weiterhin kein Wasser und wie anzunehmen ist,

XVII/25
Hesselberger

auch keine Nahrung gab."

XVII/26
Dr. Lübbecke

XVI/27
Dr. Tiemann

Der Zeuge Dr. Ing. Lübbecke, der von April 1941 bis März 1943 als Baudezernent im Bereich der Gedob eingesetzt war, hörte im Kollegenkreise, "daß schon ein erheblicher Teil der Insassen auf dem Transport zu Tode käme". Der Zeuge Dr. Tiemann, von 1942 bis 1944 Personaldezernent bei der GVD Osten, erfuhr gleichfalls von Kollegen, daß beim "Öffnen der Wagen Leichen dagewesen wären" und die Juden im Winter auf den Transporten erfroren seien.

Sb II/T.IV/
11
Thomas

Beim Entladen der Züge in den Vernichtungslagern wurde immer wieder festgestellt, daß zahlreiche Menschen während des Transportes verstorben waren. In manchen Wagen befanden sich mehr Leichen als lebende Menschen. Im Sommer 1943 traf in Sobibor ein Zug ein, in dem sich überwiegend Leichen befanden, die bereits in Verwesung übergegangen waren. Bei der Berührung löste sich die Haut von den Körpern.

XIV/43 f.
Barthelmäs

Der Zeuge Barthelmäs bekundet, daß ihm sein Oberbahnmeister, der den Leerwagenbestand am Bahnhof Auschwitz aufzunehmen hatte, eines Tages im Sommer gemeldet habe, beim Öffnen eines vermeintlichen Leerwagens "seien ihm Leichen daraus entgegengefallen", die infolge der Hitze bereits schwarz waren. Der Wagen sei im Lager Auschwitz bei der Entladung übersehen worden. Nach Meldung des Vorfalls habe die Lagerleitung den Wagen sofort durch SS-Leute umstellen und durch eine Gruppe von Häftlingen entladen lassen.

Besonders groß war die Zahl der Transporttoten unter den ab 22.7.1942 aus Warschau in das Vernichtungslager Treblinka gebrachten Juden. Nachdem zunächst täglich ein Sonderzug von Warschau nach Treblinka fuhr, verkehrte gemäß der o.a. Fahrplananordnung Nr. 548 der Gedob

ab 6. August 1942 täglich noch ein weiterer Sonderzug von "Warschau Danz Bf" in das Vernichtungslager. Der Antransport war, da zugleich auch noch aus anderen Orten des GG Juden nach Treblinka geschafft wurden, so erheblich, daß sich die GdOb mit Fahrplananordnung Nr. 243 vom 27.8.1942 (s.o. zu E IV, 2, a) "zur reibungslosen Abfertigung der Umsiedlersonderzüge" veranlaßt sah, den Bahnhof Treblinka vom 1. September 1942 an bis auf weiteres für den öffentlichen Personenverkehr zu sperren.

Sb X/T.II
Michalsen

Nach der Bekundung des Zeugen Michalsen, der in den Jahren 1942/43 als SS-Hauptsturmführer im sog. Umsiedlungsstab an führender Stelle mit der Verbringung polnischer Juden in die Vernichtungslager befaßt gewesen ist und u.a. an den "Umsiedlungsaktionen" in Warschau und Bialystok beteiligt war, hat bekundet, daß der Abtransport der Juden aus Warschau in gedeckten Güterwagen durchgeführt worden sei. Es habe die strikte Anweisung bestanden, den Transportraum unbedingt in der Weise auszunutzen, daß jeweils 5 000 Personen mit den aus etwa 50 bis 60 Wagen bestehenden Zügen transportiert werden sollten.

XIX/107
Stier

Eine solche Belegung von 5 000 Juden in einem Zuge, so hat der Zeuge Stier ausgesagt, "kann ich nur als barbarisch bezeichnen". Bereits bei dem Transport von 2 000 Menschen in einem Zuge seien die Transportbedingungen hart gewesen.

Sb X/T.III

Nach dem Gutachten des Sachverständigen, Professor Krausnick, sind die in Treblinka ankommenden Güterwagen mit durchschnittlich mindestens 100 Menschen belegt gewesen.

A St 141 f.
Sb X/T.I

"Schon verhältnismäßig kurze Zeit nach Aufnahme der in der zweiten Julihälfte in Treblinka begonnenen Massentötungen", so ist in der Anklageschrift gegen den späteren Lagerkommandanten

Franz Stangl (8 Js 1045/69 Staatsanwaltschaft Düsseldorf) ausgeführt, "stellte sich heraus, daß der Kommandant des Lagers, der SS-Untersturmführer Dr. Eberl, der vorher als ärztlicher Leiter von Euthanasieanstalten tätig gewesen war, seiner Aufgabe nicht gewachsen war. In dem Bestreben, eine möglichst große Vernichtungskapazität des von ihm geleiteten Lagers unter Beweis zu stellen, hatte Dr. Eberl immer wieder neue Transporte angefordert bzw. bei seinen vorgesetzten Stellen keine Schritte unternommen, um eine Verringerung der ankommenden Transporte zu erreichen. Da auf der anderen Seite die Lagermannschaften mit den vorhandenen Einrichtungen - insbesondere der kleinen Gaskammer - und bei der Art des Ablaufs der Massentötungen nicht imstande waren, die ankommenden Transporte schnell genug 'ordnungsgemäß abzufertigen', kam es bald, und zwar schon wenige Wochen nach Beginn der Massentötungen, zu einem Chaos und zu derart untragbaren Zuständen im Lager, daß ein alsbaldiger Zusammenbruch der Vernichtungsmaschinerie befürchtet werden mußte. Insbesondere kamen die vorhandenen Kräfte, die deutschen und ukrainischen Wachmannschaften sowie die damals nur in geringer Anzahl im Lager lebenden Arbeitsjuden, mit der Bestattung der Leichen nicht nach. Hinzu kam, daß bei der Ankunft mancher Transporte bis zu zwei Drittel der Insassen bereits tot waren. Dies wiederum war darauf zurückzuführen, daß in die Güterwagen rücksichtslos so viele Menschen hineingepreßt wurden, wie irgend möglich, daß die Opfer während der Fahrt weder Verpflegung noch insbesondere auch Trinkwasser erhielten, wie schließlich zum Teil auch darauf, daß infolge der Schwierigkeiten, die sich im Lager Treblinka ergeben hatten, die Menschen in den verschlossenen und überfüllten Güterwagen auch nach der Ankunft vor dem Lager öfters noch längere Zeit bis zur

Entladung des Transports im Lager warten mußten. Auf Grund dieser Umstände kam es alsbald dazu, daß in verschiedenen Teilen des Lagers - insbesondere im oberen Lager, aber auch in unmittelbarer Nähe der Rampe - zahlreiche Leichen von Juden herumlagen, die zum Teil bereits verfärbt und aufgedunsen waren."

Sb X/T.II
Suchomel

Der Zeuge Suchomel, der den deutschen Wachmannschaften des Vernichtungslagers Treblinka angehört hat, bekundet hierzu: "Unter Dr. Eberl war ein Chaos im Lager. Es kamen so viel Transporte an, daß eine Abfertigung unmöglich war. Ich möchte meinen, daß zu dieser Zeit etwa 2/3 der Insassen der Transportzüge bei der Ankunft in Treblinka bereits tot waren." Nach der Aussage des Zeugen Mentz, gleichfalls Angehöriger der Wachmannschaften, "sind durch das lange Warten der Transportzüge - in der damaligen Zeit war es sehr heiß - viele Menschen gestorben. In dieser Zeit haben ganze Leichenberge unmittelbar an dem Bahnsteig gelegen". (Der Zeuge meint hier mit "Bahnsteig" die Ausladerampe im Vernichtungslager).

Sb X/T.II
Mentz

Diese Zustände führten dann zur Ablösung von Dr. Eberl und Einsetzung des Lagerkommandanten Stangl, unter dem nach Neubau weiterer Gaskammern verbunden mit einer strafferen Lagerorganisation sodann täglich, wie Stangl ausgesagt hat, bis zu 15 000 Menschen "abgefertigt" werden konnten.

II. Umfang der Transporte.

Die im vorstehenden Abschnitt E aufgeführten Fahrplananordnungen, die nur einen ganz geringen Teil der "Da"- und "Pj"- Züge sowie "Umsiedlertransporte" für Juden wiedergeben, lassen bereits einen Schluß auf das große Ausmaß der Transporte zu. Berücksichtigt man dabei noch die häufigen Fahrplankonferenzen und die in den o.a. Dokumenten (Klem-Protokoll, Mitteilungen an das AA) enthaltenen Hinweise auf den Abtransport von Hundert-

tausenden Juden aus den besetzten Gebieten, so ergibt sich, daß mit der Reichsbahn unter Inanspruchnahme des Transportraums ausländischer Eisenbahnen Millionen Juden in die Vernichtungslager geschafft worden sind.

In mehreren großen Strafverfahren gegen die Angehörigen von Wachmannschaften dieser Lager sind auch Feststellungen über die in den Lagern getöteten jüdischen Opfer getroffen worden.

a) Vernichtungslager Treblinka.

UT, S. 48

In dem Urteil des Schwurgerichtes bei dem Landgericht Düsseldorf vom 3.9.1965 - 8 I Ks 2/64 - gegen Franz und andere ehemalige Angehörige der Lagermannschaft des Vernichtungslagers Treblinka ist hierzu ausgeführt:

"Im Vernichtungslager Treblinka wurden mindestens 700 000 Personen, überwiegend Juden, aber auch in geringem Umfang Zigeuner getötet."

Unter diesen Opfern befanden sich über 300 000 Juden aus dem Warschauer Ghetto.

Sb I/T.III/
7-8

Nach dem Bericht des SS- und Polizeiführers im Distrikt Warschau, SS-Brigadeführer Stroop, vom 16.5.1943 wurden in der Zeit vom 22.7.1942 bis zum 3.10.1942 insgesamt 310.322 Juden und im Januar 1943 weitere 6 500 Juden aus dem Warschauer Ghetto "ausgesiedelt".

IMT XXVI
634/635

Im Anschluß an seinen Aufenthalt in Warschau teilte Himmler im Januar 1943 dem Höheren SS- und Polizeiführer Ost, Krüger, mit, daß in Warschau nur noch etwa 40 000 Juden vorhanden seien.

b) Vernichtungslager Belzec.

Sb II /T.I

In dem Vernichtungslager Belzec wurden vom Juli 1942 bis November 1942 mindestens 300 000 Juden durch "Vergasung" getötet. (zu vgl. Beschluß der 4. Strafkammer des Landgerichts

München I vom 30.1.1964 - 22 Js 68/61 - IV 58/63 -
Seite 8, und Urteil des Schwurgerichts bei dem
Landgericht München I vom 21.1.1965 - 110 Ks
3/64 -, Seite 13).

c) Vernichtungslager Sobibor.

Sb II/T.II
Dr. Scheffler

In der Zeit von Oktober 1942 bis Oktober 1943
wurden mit der Eisenbahn nach Sobibor verbracht:

1. von Oktober 1942 bis zum März 1943
mindestens 20.000 Juden aus dem General-
gouvernement,
2. eine nicht näher bestimmbare Anzahl Juden
aus dem Reichsgebiet und aus der Slowakei,
3. am 23.3.1943 und 24.5.1943 je ein Zug mit
Juden aus Frankreich,
4. von März bis Juli 1943 mindestens
34.000 Juden aus den Niederlanden,
5. eine nicht näher bestimmbare Anzahl Juden
aus Belgien und der Sowjetunion.

d) Konzentrations- und Vernichtungslager Auschwitz.

UA, S.82

Die Opfer wurden in der ersten Zeit mit Last-
wagen nach Auschwitz verbracht. Vom Sommer 1942
an erfolgten alle größeren Transporte mit der
Eisenbahn.

UA, S. 84

Das Schwurgericht bei dem Landgericht Frank-
furt/Main hat in der Strafsache gegen die ehe-
maligen Angehörigen der Lagermannschaft des
Konzentrations- und Vernichtungslagers Ausch-
witz (Urteil vom 19. und 20.8.1965 - 4 Ks 2/63)
die Gesamtzahl der in Auschwitz getöteten Men-
schen nicht festzustellen vermocht, aber als
erwiesen angesehen, daß in der Zeit vom Sommer
1942 bis zum Herbst 1944 fast ununterbrochen
Transporte aus allen besetzten Ländern Europas
in Auschwitz eintrafen und allein in der Zeit
von Mai 1944 bis Oktober 1944 über 500 000 Juden
getötet wurden.

UA, S.82

UA, S.84

Sb II/T.II
Dr. Scheffler
Gutachten S.35

Ergänzend ist festzustellen, daß vom 15.7.1942 bis zum 3.9.1944 insgesamt 64 Transporte aus den Niederlanden nach Auschwitz durchgeführt worden sind, bei denen die Zahl der Opfer nach der dort vorgenommenen Registrierung mehr als 50.000 betragen hat.

Von den aus Frankreich nach Auschwitz transportierten Juden wurden gleichfalls mehr als 50 000 vergast (vgl. oben zu E IV,2).

XIV/42
Barthelmäs

Der Zeuge Barthelmäs (Dienstvorsteher der Güterabfertigung des Bahnhofs Auschwitz) hat bekundet, daß er seinen Stellvertreter, Inspektor Hilse, im Juli oder August 1944, als eine ungewöhnlich große Anzahl Züge mit Juden aus Ungarn am Bahnhof Auschwitz eintraf, beauftragt habe, die Anzahl der in diesem Monat eingelaufenen Züge festzustellen. Dabei habe sich eine Zahl von etwa 130-bis 135 Zügen ergeben. Die Zahl der mit diesen Zügen beförderten Häftlinge dürfte etwa 400 000 bis 450 000 betragen haben.

e) Weitere Lager, in denen Juden systematisch getötet wurden.

Sb X/T.IV
Gutachten
Dr. Scheffler

Außer den drei Vernichtungslagern Treblinka, Belzec und Sobibor der "Aktion Reinhard", sowie dem KL- und Vernichtungslager Auschwitz bestanden noch weitere Lager, in denen eine systematische Tötung der Juden erfolgte. Es waren dies u.a. das KL- und Vernichtungslager Majdanek bei Lublin, sowie das Vernichtungslager Zhelmno (Kulmhof) in der Nähe von Lodz. Ferner geschahen Massentötungen jüdischer Häftlinge in den Zwangsarbeitslagern Lublin und Trawniki, in denen bei der sog. "Aktion Erntedankfest" Ende 1943 mehr als 42 000 Juden erschossen worden sind, sowie in dem Lager Maly-Trostinez bei Minsk, in dem gleichfalls

wie auch in der Lagern bei Kowno, Riga und Reval Massenerschießungen erfolgten. Schließlich wurden noch viele Juden, die in die Ghettos im Osten transportiert worden waren, bei Massakern getötet, so u.a. in Stanislau, wo über 10 000 Juden durch Erschießen den Tod fanden.

Zu a) bis e):

AW, S. 328 f. Nach einem statistischen Bericht über die "Endlösung der europäischen Judenfrage" des Inspektors für Statistik beim Reichsführer SS vom 19.4.1943 hatte sich "das Judentum von 1933 bis 1943 innerhalb des erweiterten Reichsgebietes, also im zeitlich- räumlichen Bereich der nationalsozialistischen Staatsführung, um rund 3,1 Millionen Köpfe verringert."

Sb X/T.IV Aus der von dem Sachverständigen Dr. Scheffler erstellten "Vorläufigen Übersicht über die Eisenbahntransporte in die Vernichtungslager 1941 bis 1944" ergeben sich u.a. die folgenden Transportzahlen:

1. <u>Belgien:</u>	27	Transp.	mit	25 062	Personen
2. <u>Frankreich:</u>	76	"	"	76 864	"
3. <u>Holland:</u>	87	"	"	94 668	"
4. <u>Slowakei:</u>	63	"	"	ca. 63 605	"
5. <u>Kroatien:</u>	6	"	"	7 927	"
6. <u>Bulgarien:</u>	7	"	"	" 11 459	"
7. <u>Griechenland:</u>	23	"	"	" 57 533	"
8. <u>Italien:</u>	11	"	"	" 10 000	"
9. <u>Ungarn:</u> Mindest.	147	"	"	450 000	"
10. <u>Theresienstadt</u> <u>Böhmen u. Mähren</u>	59- 60	}	"	86 575	"
11. <u>Lodz:</u> Mindest.	110				
12. <u>Generalgouvernement:</u>					

A Distrikt und Stadt Warschau: bei einer unbestimmten Transportzahl dürften vom 22.7.1942 bis April/Mai 1943 insgesamt über 400 000 Juden deportiert worden sein.

B Distrikt Lublin: Aus diesem Distrikt konnten bis jetzt von ca. 248 000 jüdischen Einwohnern 1941/42 bei 160 000 die Deportationsrichtung und die Aktionszeiten bestimmt werden. Insgesamt: 160 571 Personen

C Distrikt Galizien: Bis Ende 1942 bei unbestimmten Transportzahlen: 232 400 Personen; für 1943 konnte die Durchsicht noch nicht abgeschlossen werden.

D Distrikt Radom:
Bei unbestimmten Transportzahlen insgesamt 268 600 Personen.

E Distrikt Krakau: Bis zum 31.12.1942 waren rund 100 000 Personen deportiert. Rückschlüsse auf die Gesamtzahl der aus dem Distrikt abtransportierten Personen lassen sich noch nicht ziehen.

13. Warthegau:
Bei unbestimmter Transportzahl insgesamt 56 128 Personen.

14. Bezirk Bialystok:
Bei unbestimmten Transportzahlen etwa 165 000 Personen.

15. Deutsches Reich und Österreich:
Die Gesamtzahl der nach den Vernichtungslagern verschleppten Juden dürfte bei 182 000 liegen (unter Einbeziehung von Theresienstadt).

Nach der von Dr. Scheffler aufgestellten "Vorläufigen Gesamtrechnung" betrug die Zahl der abtransportierten Juden: 2 601 137.

Dr. Scheffler führt ferner aus:

"Man wird davon ausgehen müssen, daß insgesamt ca. 3 Millionen Menschen mit der Reichsbahn in die Vernichtungslager transportiert worden sind. -

....Es handelt sich bei der Übersicht n i c h t um eine Errechnung der Gesamtzahl der durch die "Endlösung" ermordeten Menschen. Auf diese Feststellung und auf die Tatsache der Unvollständigkeit des vorhandenen Materials muß zur Vermeidung von Mißverständnissen ausdrücklich hingewiesen werden. Außerdem handelt es sich zumeist um Mindestzahlen, die einen ungefähren Anhaltspunkt geben sollen...."

Die weitaus überwiegende Zahl der o.a. Transporte ist nach der Übersicht von Dr. Scheffler ab Mitte 1942 erfolgt.

G

Das strafbare Verhalten des Angeschuldigten

Dr. Ganzenmüller.

I. Die Vorgeschichte.

1. Die Ernennung des Angeschuldigten zum Staatssekretär,
seine Zusammenarbeit mit den Parteidienststellen und
seine Persönlichkeit.

a) Die Reichsbahn hatte während des Zweiten Weltkrieges ein großes Verkehrsspensum zu bewältigen. Ihr oblag die Durchführung der Transporte in den Bereichen Wehrmacht, Rüstung, Versorgung und Zivil- und Sonderverkehr.

Schon während des Polen- und Frankreichfeldzuges hatten sich Verkehrsschwierigkeiten ergeben, die im Winter 1941/42 in Rußland ihren Höhepunkt erreichten. Es fehlte vor allem an Lok-Behandlungsanlagen, so daß die Maschinen einfroren. Wie der Zeuge Dr. Sommer, damals persönlicher Referent des Reichsverkehrsministers Dr. Dorpmüller, bekundet, erreichte im Einsatzraum der Heeresgruppe Mitte durchschnittlich nur ein Nachschubzug täglich sein Ziel.

Als im Frühjahr 1942 die Transporte in das ostwärtige Kriegsgebiet noch immer nicht in ausreichendem Maße in Gang kamen, teilte der damalige Reichsminister für Bewaffnung und Munition, Speer, in einem Vortrage bei Hitler seine Bedenken über die Verkehrssituation mit, wobei er darauf hinwies, daß die Mitarbeiter des Reichsverkehrsministeriums stark überaltert seien und die Lage nicht meistern könnten. Hitler stimmte zu, wie der Zeuge Speer bekundet, "daß ein jüngerer Reichsbahnbeamter als Nachfolger des Staatssekretärs Dr. Kleinmann zu designieren sei".

VIII/3
Dr. Sommer

IX/87 R
XIX/154
Speer

XVIII/184 ff.
Milch

Daneben erteilte Hitler einige Zeit später - am 24.5.1942 - dem damaligen Generalfeldmarschall und Staatssekretär im Reichsluftfahrtministerium, Milch, den Auftrag, den "Rückstau" von 1.100 Transportzügen, die auf der Fahrt nach dem Osten steckengeblieben waren, binnen drei Monaten zu beseitigen. Hitler erklärte sich auf Wunsch von Milch, so hat dieser Zeuge ausgesagt, damit einverstanden, daß auch Speer mit dieser Aufgabe betraut wurde.

Speer schlug nunmehr den Angeschuldigten zum Staatssekretär vor. Der Angeschuldigte war Speer bis dahin nicht persönlich bekannt. Er habe sich jedoch, so bekundet der Zeuge Speer, bei dieser Gelegenheit an ein Gespräch mit Professor Brugmann (Stadtbaurat aus Nürnberg) erinnert, der in der Ukraine verantwortlich für die Beseitigung von Schäden an den Eisenbahnstrecken gewesen sei und ihm berichtet hätte, daß er dort einen jüngeren, sehr tüchtigen und unbürokratischen Beamten des höheren Eisenbahndienstes namens Ganzenmüller kennengelernt hätte.

Nach Vorstellung bei Speer und Hitler wurde der Angeschuldigte dann Ende Mai 1942 als Nachfolger Dr. Kleinmanns zum 1.6.1942 durch Hitler zum Staatssekretär und gleichzeitig stellvertretenden Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn ernannt. Die Ernennung erfolgte im "Führerhauptquartier", ohne daß der Reichsverkehrsminister zuvor hierüber unterrichtet worden war. Wie der Zeuge Dr. Pischel bekundet, habe ihm Dr. Dorpmüller später berichtet, daß er zu Hitler befohlen und ihm dort der Angeschuldigte als neuer Staatssekretär vorgestellt worden sei.

XIX/157
Speer
XVII/74 f.
Dr. Pischel

V/241

Dies ergibt sich auch aus einem Schreiben Dr. Dorpmüllers vom 27.5.1942 an den "Staatsminister und Chef der Präsidialkanzlei des Führers und Reichskanzlers", worin Dr. Dorpmüller von einer "persönlichen" Ernennung durch Hitler spricht.

In dem Schreiben heißt es u.a.:

"Der Staatssekretär im Reichsverkehrsministerium Dr.-Ing. eh. Wilhelm Kleinmann tritt in den Ruhestand. Zu seinem Nachfolger hat der Führer persönlich den gegenwärtigen Leiter der Haupteisenbahndirektion Ost in Poltawa, Vizepräsidenten Dr.-Ing. Albert Ganzenmüller bestimmt.

Ich gestatte mir deshalb, den Vorschlag zur Ernennung des Vizepräsidenten Dr. Ing. Ganzenmüller zum Staatssekretär mit der Bitte um gefällige möglichst beschleunigte weitere Veranlassung ergebenst zu übersenden..."

XVIII/186
Milch

Am 31.5.1942 nahm der Angeschuldigte mit Speer und Milch an einer bei Göring über die Rückstaulage geführten Besprechung teil und wirkte auch an der Beschleunigung des Nachschubverkehrs gemäß den von Milch gegebenen Richtlinien mit.

Am 24.7.1942 begaben sich Milch und Speer ins Hauptquartier nach Winniza (Ukraine), wo sie Hitler meldeten, daß der Nachschubverkehr nunmehr normal laufe.

In den Tageszeitungen wurde die Ernennung des Angeschuldigten wie folgt kommentiert:

Sb I/T I/5

a) Krakauer Zeitung vom 30.5.1942

"... Nachdem der bisherige Staatssekretär im Reichsverkehrsministerium, Dr. Kleinmann den Führer aus gesundheitlichen Gründen um Entbindung von seinen Dienstgeschäften gebeten und der Führer dieser Bitte stattgegeben hat, ist zu seinem Nachfolger der bisherige Leiter der Haupteisenbahndirektion Ost in Poltawa, Dr. Ing. Ganzenmüller, bestellt worden....

Seit Oktober 1941 hat Staatssekretär Ganzenmüller die Leitung der Haupt-eisenbahndirektion Ost in Poltawa inne und wurde im Februar 1942 zum Eisenbahn-generalkommissar ernannt....

Als Achtzehnjähriger und Angehöriger des Freikorps "Reichskriegsflagge" nahm er am 8. und 9. November 1923 an der Besetzung des Wehrkreiskommandos München teil. Nach seinem Eintritt 1931 in die NSDAP war er langjähriger Mitarbeiter des Hauptamtes für Technik...."

Sb I/T.I/4

b) Deutsche Zeitung in Norwegen vom 12.6.1942

"....Mit dem neuen Staatssekretär im Reichsverkehrsministerium Dr. Ing. Albert Ganzenmüller ist ein Vertreter der jungen Generation auf einen der auch wehrwirtschaftlich wichtigsten Posten gekommen, der außerdem über reiche Erfahrungen im Kriegseinsatz der Deutschen Reichsbahn, besonders in den Gebieten des Ostens, verfügt...

Ganzenmüller ist schon früh zu einem Mitkämpfer für die nationale Erneuerung des deutschen Volkes geworden...."

Sb I/T.I/6

c) Brüsseler Zeitung vom 16.6.1942

"....Die Erscheinung des noch jungen Staatssekretärs verrät Energie, Zielbewußtsein und Aktivität. Er ist 1905 in Passau geboren, nahm als Freikämpfer 1923 an der Besetzung des Wehrkreiskommandos München teil und trat 1931 in die NSDAP ein...."

VII/39
Grashey

Über seine Ernennung zum Staatssekretär hat der Angeschuldigte bei Gesprächen, die er mit seinem Schulkameraden, dem Zeugen Grashey, damals Referent im Reichsluftfahrtministerium, während des Krieges in Berlin geführt hat, berichtet, daß er offenbar wegen seiner Tüchtigkeit aufgefallen und deshalb zum Staatssekretär berufen worden sei. Es sei nunmehr seine Aufgabe, die enormen Schwierigkeiten zu meistern, obgleich "ihm das Drum und Dran wie Partei usw. wenig liege."

Neben den sachlichen haben aber wohl auch politische Gründe dazu geführt, dem Angeschuldigten das wichtige Amt zu übertragen.

IX/87 R
Speer

Der Angeschuldigte war zwar ein hervorragender Fachmann und Organisator, jedoch kann die Tatsache, daß er Blutordensträger und Altparteigenosse war, für die Entscheidung Hitlers nicht ohne Bedeutung gewesen sein. Um nationalsozialistische Zielsetzungen im gesamten Verkehrswesen durchsetzen zu können, bedurfte es eines Staatssekretärs, der nach seiner politischen Laufbahn die Gewähr hierfür bot. Bei dem erst am 1.2.1941 in die NSDAP eingetretenen Reichsverkehrsminister Dr. Dorpmüller lag diese Voraussetzung nicht vor. Ihm war mit dem Staatssekretär Dr. Kleinmann, der seit dem 1.10.1931 der NSDAP angehörte und den Rang eines SA-Gruppenführers besaß, auch bereits ein dem NS-Regime eng verbundener Staatssekretär beigegeben.

Sb I (DC)
46/54

Sb I (DC)
64/66

Der Angeschuldigte hat dann auch, wie sich aus den Ausführungen Dr. Pischels über die Entwicklung der Ostbahn (s.o. D II) ergibt, eine den nationalsozialistischen Vorstellungen entsprechende Verkehrspolitik betrieben.

Der Angeschuldigte war sich auch bewußt, daß seine langjährige Mitgliedschaft in nationalsozialistischen Organisationen seinem beruflichen Fortkommen förderlich war.

Sb I/T.IV

Als seine Ernennung zum Reichsbahnpräsidenten in München für den 1.10.1940 vorgesehen war, trug er dem Direktor der Abteilung E III im Reichsverkehrsministerium am 9.8.1940 folgendes vor:

Er sei erfreut über die vorgesehene Auszeichnung und nehme an, "daß die Wahl auf ihn auch wohl hauptsächlich deshalb gefallen sei, weil er Blutordensträger" sei. Deshalb müsse er darauf hinweisen, daß der "Parteigenosse Mayrwieser,

Abteilungspräsident bei der RBD München, ebenfalls Blutordensträger und außerdem Ehrenzeichenträger sei", so daß er "also ebenfalls für den Präsidentenposten in Frage" komme. Falls dem zugestimmt werden sollte, "würde er (der Angeschuldigte) ohne weiteres zurücktreten, möchte aber den Wunsch äußern, nach Möglichkeit in seinem Fach Elektrotechnik als Abteilungspräsident....(wahrscheinlich: zu bleiben) und später einmal als Nachfolger von Herrn Ministerialdirigenten Professor Dr. Wechmann eingesetzt zu werden."

Staatssekretär Dr. Kleinmann verfügte darauf am 28.9.1940, daß Mayrwieser für den Präsidentenposten in München in Aussicht zu nehmen und der Angeschuldigte wegen seiner "ehrenhaften Gesinnung" und seines fachlichen Könnens besonders zu fördern sei.

Im Zuge der vom RVM vorgenommenen laufbahnmäßigen Förderung "verdienter Altparteimitglieder" erfolgte zum 1.10.1940 die Ernennung des Angeschuldigten zum Abteilungspräsidenten (s. oben zu A).

VII/42
Ganzenmüller,
Gertrud

Die geschiedene Ehefrau des Angeschuldigten hat ausgesagt, ihr Mann, der in erster Linie ein sehr befähigter und arbeitsbesessener Ingenieur gewesen sei, habe zunächst auf seine Zugehörigkeit zur SA und zur Partei keinen besonderen Wert gelegt. Nach ihrer Erinnerung habe er die alten Verbindungen erst später wieder benutzt, um beruflich schnell vorwärts zu kommen. Der Angeschuldigte habe offensichtlich gemerkt, daß "alte Kämpfer" bei Beförderungen bevorzugt worden seien.

VIII/1
Dr. Sommer

- b) Da der Angeschuldigte, wie es der Zeuge Dr. Sommer ausdrückt, "auf politischem Gebiet die erforderliche Resonanz mitbrachte" und so

VII/30
Fritz

die "NS-Probleme (Auseinandersetzungen mit Gauleitern, die regionale Sonderwünsche hatten)" dem Verkehrsminister "gleichsam vom Leibe halten" konnte, "lief nach und nach", so hat die Zeugin Fritz (Vorzimmerdame bei Dr. Dorpmüller) bekundet, "der gesamte Verkehr des RVM mit Parteidienststellen über Dr. Ganzenmüller.

VI/136
Kirste

Auch der Zeugin Kirste, gleichfalls Vorzimmerdame bei Dr. Dorpmüller, ist aufgefallen, daß der Angeeschuldigte mit den verschiedenen Parteidienststellen einen engeren Kontakt als der Minister hatte.

XVI/55
Rückel

Nach der Bekundung des Zeugen Rückel, der bis März 1943 als Regierungsbaurat und wissenschaftlicher Hilfsarbeiter in der Abteilung E II des RVM tätig war, galt der Angeschuldigte allgemein als der besondere Vertrauensmann der Partei im RVM und der Deutschen Reichsbahn. Wegen seiner ausgezeichneten fachlichen Qualifikation, seines energischen und zielbewußten Auftretens und auch wegen seiner guten Verbindungen zur NSDAP er-

XII/81
Schieb

schien der Angeschuldigte dem Zeugen Schieb, damals Regierungsbaurat in der Planungsabteilung des RVM, besonders gut zur Vertretung der Interessen der Deutschen Reichsbahn geeignet.

Hinsichtlich seines Auftretens für die Belange des NS-Regimes und seiner Stellung zur NSDAP sind die Aussagen der Zeugen über den Angeschuldigten widersprüchlich.

XVI/55 Rückel
XVI/142 Bühler
XVI/71 R Dellmann
XVII/60 Dusse
XVII/177 Hirn
XVII/172 Oehm
XVII/65 Dr. Petz
XVI/24 Dr. Tiemann

Der Zeuge Rückel hatte den Eindruck, daß der Angeschuldigte "nicht sonderlich parteifromm war." Die Zeugen Bühler, Dellmann, Dusse, Hirn, Oehm, Dr. Petz und Dr. Tiemann, die 1941/42 als Dezerenten zur HBD Ost in Poltawa abgeordnet waren, bekunden, daß Fragen der Parteizugehörigkeit für den Angeschuldigten keine Rolle spielten, Parteigenossen von ihm nicht bevorzugt worden wären und auch der alte Parteigenosse und

Blutordensträger von ihm nicht herausgestellt worden sei. Es sei dem Angeschuldigten darauf angekommen, ob die Eisenbahner fachlich etwas leisteten.

XVI/40
Massute

Der Angeschuldigte habe, so sagt der Zeuge Massute aus, gewiß auch die Interessen der Partei vertreten, sei aber nicht so ein ausgesprochener Parteimann wie sein Vorgänger Dr. Kleinmann gewesen.

XVI/142
Bühler

Der Zeuge Bühler beschreibt den Angeschuldigten als harten Vorgesetzten, der auf der anderen Seite aber auch sehr menschlich sein konnte. So habe der Angeschuldigte in Poltawa einmal über die Beladung eines Zuges mit russischen Kriegsgefangenen berichtet und sich irgendwie beeindruckt von der Härte gezeigt, mit der das Militär gegen die Russen vorgegangen sei.

Spruchkammer-
Akte Bl.63
Geitmann

Nach einer von dem ehemaligen Präsidenten der RBD Oppeln, Geitmann, unter dem 18.11.1947 abgegebenen eidesstattlichen Erklärung soll der Angeschuldigte sich oftmals gegen Einmischungsversuche der Partei und der Wehrmacht in die Angelegenheiten der Reichsbahn gewandt haben.

Spruchkammer-
Akte Bl.58
Schmid, Christian

Der Zeuge Schmid (Christian), der als technischer Offizier eines Eisenbahnpionierregiments den Angeschuldigten im Herbst 1941 kennengelernt hatte und später auf dessen Veranlassung in den Dienst der Deutschen Reichsbahn zurückberufen wurde, hat bekundet, der Angeschuldigte habe in den letzten Kriegsjahren dem Führerhauptquartier die wirkliche und katastrophale Lage der Deutschen Reichsbahn mit rücksichtsloser Offenheit geschildert, sei zum Defätisten gestempelt und von der Gestapo überwacht worden.

Spruchkammer-
Akte Bl. 64
Remy

In zwei weiteren von dem ehemaligen Präsidenten der RBD Köln, Remy, und dem früheren Oberregierungsbaurat in der Maschinentechnischen Abteilung

Spruchkammer-
Akte Bl. 65
Pless

XIIII/42

des RVM, Pless, unter dem 3.11. bzw. 20.12.1947 abgegebenen eidesstattlichen Erklärungen ist dem Angeschuldigten bescheinigt worden, daß er die von seinem Vorgänger angebahnten Versuche einer Politisierung der Reichsbahn vollkommen ausgemerzt und einen ständigen Abwehrkampf gegen die Partei geführt habe.

XVIII/15
McKee geb.
Schönfeld

Die Zeugin McKee geb. Schönfeld (Vorzimmerdame des Angeschuldigten) hat bekundet, daß man sie im RVM gedrängt habe, in die NSDAP einzutreten. Als sie mit dem Angeschuldigten hierüber gesprochen und ihm die Formulare für den Parteeintritt gezeigt habe, habe dieser erklärt, sie solle die Formulare "in den Papierkorb tun."

XVIII/31
(I/6)
VI/141
Dr. Schelp

Nach der Aussage des Zeugen Dr. Schelp, der einer Widerstandsgruppe gegen das NS-Regime angehörte, war der Angeschuldigte kein fanatischer Parteigenosse, sondern in erster Linie Eisenbahner, der die Partei oft nur dazu benutzte, um der Eisenbahn zu helfen. Der Angeschuldigte habe auch "keineswegs als Judenhasser" gegolten, sondern im Gegenteil jüdischen Kollegen geholfen oder zumindest geduldet, daß diesen geholfen worden sei.

VI/152
Keller

Der Zeuge Keller (jetzt Abteilungspräsident der Bundesbahndirektion Karlsruhe), der den Angeschuldigten im Dezember 1941 in Stalino kennengelernt hatte und im Juni 1942 zu seinem persönlichen Referenten bestellt wurde, ist der Auffassung, daß der Angeschuldigte nach seiner ganzen Persönlichkeit die Vernichtung von unschuldigen Menschen nicht gutgeheißen hätte.

Zu den von der Spruchkammer festgestellten vier Fällen eines Eintretens des Angeschuldigten für verfolgte Personen (s. oben zu A) ergibt sich aus dem Inhalt der Spruchkammerakten und den weiteren Erhebungen:

Bl. 55, 60f.,
u. 86R d.
Spr.-KA.

Der ehemalige Präsident der RBD Nürnberg, Dr. Geyer, wurde im Sommer 1943 wegen "defätistischer" Äußerungen durch die Gestapo verhaftet und in das Stapo-Gefängnis in Berlin überstellt. Aufgrund von Interventionen des Reichsverkehrsministers Dr. Dorpmüller und des Angeeschuldigten, wurde Dr. Geyer aus der Gestapo-Haft entlassen und sodann ohne Einleitung eines Dienststraßverfahrens in den Ruhestand versetzt.

Bl. 74
Spr.-KA.

Der frühere Amtsrat im Reichsverkehrsministerium, Stumpf, wurde von dem damaligen Fachschaftsleiter des Reichsbundes der Deutschen Beamten im RVM wegen Weitergabe einer im Radio London verbreiteten Meldung über die Landung alliierter Truppen bei dem Angeschuldigten angezeigt. Dieser habe, so hat Stumpf unter dem 4.7.1946 eidesstattlich erklärt, davon abgesehen, die Anzeige weiterzuleiten und gegen ihn auf einen Verweis erkannt.

Bl. 67, 78,
86 R
Spr.-KA.

Die Ehefrau des damals zur Belegschaft des RVM gehörenden Amtsrates Dreyling war wegen angeblich defätistischer Äußerungen durch Urteil des Volksgerichtshofes vom 31.3.1944 zum Tode verurteilt. Auf Vorschlag des damaligen Personalreferenten im RVM, Dr. Densch (+), suchte der Angeschuldigte zunächst schriftlich und später auch durch persönliche Vorsprache im Reichsjustizministerium um eine Begnadigung der Frau Dreyling nach. Diese wurde dann auch zu einer mehrjährigen Zuchthausstrafe begnadigt.

XX/8

Bl. 86 R
Spr.-KA.

Der Abteilungspräsident Landenberger, Leiter der Haupteisenbahndirektion Süd in Kiew und der Reichsbahnrat Dr. Hahn (+), Betriebsleiter der Haupteisenbahndirektion Mitte in Minsk, wurden im Winter 1941/42 von der Gestapo verhaftet und in das KZ Oranienburg verbracht, weil man sie für das Versagen der Reichsbahn in diesen Bezirken verantwortlich machte. Nachdem zuvor wiederholte Schritte des Reichsverkehrsministers Dr. Dorpmüller zu Gunsten der Verhafteten erfolglos geblieben waren, erreichte der Angeschuldigte kurze Zeit nach seinem Dienstantritt in einem persönlichen Gespräch mit Hitler die Freilassung Landenbergers und Dr. Hahns, die dann auch

XX/8
Sonderband
X/T.V/81

weiter im Eisenbahndienst verwandt wurden.

Diesen Feststellungen und den o.a. Bekundungen stehen die Aussagen anderer Zeugen gegenüber, wonach der Ange-schuldigte betont als Nationalsozialist aufgetreten ist und auch die Parteilinie entsprechend der damaligen NS-Propaganda vertreten hat.

XVII/198 f.
Seitz

Der Zeuge Seitz, der von Herbst 1941 bis März 1943 als Dezernent der HBD Ost in Poltawa (später Dnjepropetrowsk) angehörte, schildert den Ange-schuldigten als einen nach außen hin robusten und forschenden Mann, der sehr pflichteifrig und ehrgeizig gewesen sei. Gelegentlich habe der Ange-schuldigte in Poltawa die alten Parteigenossen um sich versammelt. Den Inhalt der hierbei ge-führten Gespräche kennt der Zeuge nicht. Er hatte aber immer das Gefühl, daß für den Angeschuldigten "der Führer der Führer war und man nichts gegen das sagen durfte, was damals geschah". Der Ange-schuldigte sei um ein gutes Verhältnis mit der Wehrmacht aber auch mit der Partei bemüht gewesen.

XVI/140
Dr. Lange

Der Zeuge Dr. Lange, der von Juli 1942 bis Juli 1943 bei der GVD Osten als Personalreferent tätig war und später zur OBD Lemberg kam, bekundet, daß der Angeschuldigte als überzeugter National-sozialist und als ein Mann gegolten habe, "der etwas hemdsärmlich vorging".

XVII/123
Becker

Der Zeuge Becker, damals Dezernent 34 (Güter-zugbetrieb) bei der OBD Warschau, begleitete den Angeschuldigten um die Jahreswende 1943/44 im Bereich der Direktion bei der Verteilung von Liebesgaben an die Eisenbahner. Bei dieser Ge-legenheit sprach der Zeuge den Angeschuldigten auf die falsche Behandlung der Polen an, worauf der Angeschuldigte dem Sinne nach erwiderte, "der Führer wisse schon, was er täte". Der Zeuge Becker hatte von dem Angeschuldigten den Eindruck eines "überzeugten Nationalsozialisten".

XVII/69
Kaess

Der Zeuge Kaess, der den Angeschuldigten noch als Regierungsbaumeister aus der Zeit vor dem Zweiten Weltkriege kannte, wurde 1943 in Warschau einmal kurz von dem Angeschuldigten aufgesucht, der sich auf einer Durchreise nach den besetzten russischen Gebieten befand. Der Angeschuldigte sei zwar, so sagt der Zeuge aus, höflich und nett, "nunmehr aber der Staatssekretär und ein treuer Gefolgsmann des Führers" gewesen. Ähnlich wie der Zeuge Becker hatte der Zeuge Kaess von dem Angeschuldigten den Eindruck "eines fanatischen Parteiangehörigen."

XI/35
Dr. Sommer

Der Zeuge Dr. Sommer hat im Juli 1945 in einer "Anlage zum Fragebogen", der damals von ihm über seinen politischen Werdegang ausgefüllt werden mußte, vorgetragen, daß seine durch Dr. Dorpmüller angeregte Beförderung zum Ministerialdirigenten auf Grund einer Erklärung des Angeschuldigten vom 23.7.1944 "wegen mangelnder politischer Aktivität" abgelehnt worden sei. Der Zeuge bracht die Ablehnung mit seiner Zugehörigkeit zu der damals verbotenen "Christengemeinschaft" in Zusammenhang.

IX/36
Renz

Bei Ansprachen und Erklärungen vor Eisenbahnern äußerte sich der Angeschuldigte ganz im Sinne der "Durchhalteparolen", wie sie damals von der NS-Propaganda ausgegeben wurden. So erklärte er nach der Bekundung des Zeugen Renz, damals Dezernent bei der OBD Warschau, auf einer Direktionssitzung in Warschau "im damals üblichen Jargon", daß jeder seinen Mann zu stellen habe und jeder, der nicht parieren würde, an die Wand gestellt werde."

XVII/28
Dr. Lübbecke

Der Zeuge Dr. Lübbecke, der dem Angeschuldigten im Sommer 1943 bei einer Inspektionsreise in Lemberg begegnete, berichtet von einer Belegschaftsversammlung, auf der der Angeschuldigte "vom Durchhalten und vom Endsieg" gesprochen habe.

XVI/74 f.
Stingl

Bei Appellen, die der Angeschuldigte auf einer Inspektionsreise im Jahre 1943 mit Eisenbahnern

in Dneipropetrowsk abhielt, betonte er die Schwere des Krieges und sprach davon, daß die Eisenbahner wie die Soldaten im Einsatz stünden. Der Zeuge Stingl, der damals als Referent der HBD Ost bei den Appellen zugegen war, hatte den Eindruck, daß der Angeschuldigte von oben her einem entsprechenden Druck ausgesetzt gewesen sei. In Zusammenhang mit den Anforderungen, die er an die Eisenbahner stellte, habe der Angeschuldigte von einer bevorstehenden Unterredung mit dem Reichsmarschall Göring gesprochen.

XIII/21
Ammon

Der Zeuge Ammon gewann bei kurzen Unterredungen, die er als 1. Vertreter des Präsidenten der Gedob mit dem Angeschuldigten geführt hat, den Eindruck, daß dieser von seiner Aufgabe die Leistungsfähigkeit der Deutschen Reichsbahn im Dienst der Kriegsführung zu stärken, "völlig besessen war."

III/185
Bildt

Bei Beginn der Bombardierung Berlins, so hat der inzwischen verstorbene Zeuge Bildt, der als Reichsbahninspektor in der Registratur des RVM tätig war, ausgesagt, habe der Angeschuldigte alle Bediensteten im Hof des Ministeriums antreten lassen und "in arroganter Weise" erklärt, daß sie es sich als besondere Ehre anrechnen lassen müßten, "jetzt in die Reihe der Großstädte zu treten, die schon lange bombardiert würden."

Aus den o.a. Aussagen der Zeugen ergibt sich trotz ihrer Widersprüchlichkeit, wonach der Angeschuldigte in verschiedenen Abstufungen einmal nicht als "parteilich" und zum anderen wieder als "fanatischer Parteianghöriger" geschildert wird, daß der Angeschuldigte zwar vor seiner Ernennung nur in begrenztem Maße seine nationalsozialistische Einstellung gezeigt hat, danach jedoch weitgehend als "getreuer Gefolgsmann des Führers" - wie ihn der Zeuge Kaess bezeichnet hat - für die Belange des NS-Regimes eingetreten ist.

Wenn der Angeschuldigte sich nach seiner Ernennung zum Staatssekretär in einzelnen Fällen bei Festnahmen von Eisenbahnern oder der Verurteilung der Ehefrau eines Eisenbahners für deren Freilassung bzw. Begnadigung eingesetzt hat, so erklärt sich dies nicht aus einer gegen das NS-Regime gerichteten Haltung. Vielmehr dürfte es seinen Grund in der Fürsorge gehabt haben, die nach der eidesstattlichen Versicherung des früheren Personalreferenten im RVM, Dr. Densch (+), vom 12.2.1947 der "ausgesprochen sozial" denkende Angeschuldigte "gerade auch den kleinen Eisenbahnern angedeihen ließ".

Bl. 86 R
Spr.-KA.

XVIII/
12 f.
McKee

- c) Als Staatssekretär ist der Angeschuldigte späterhin noch wiederholt zum Vortrag bei Hitler in dessen Hauptquartier bzw. auf dem Obersalzberg gewesen. An Hitler erstattete der Angeschuldigte auch schriftliche Berichte, für die nach der Aussage der Zeugin McKee, eine Schreibmaschine mit besonders großen Buchstaben verwendet werden mußte. Auch hatte der Angeschuldigte neben den bereits dargelegten Besprechungen mit Göring, Milch und Speer vor allem mit Speer in der Folgezeit immer wieder dienstlichen Kontakt, aus dem sich nach der Aussage Speer's "ein fast als herzlich zu bezeichnendes Arbeitsverhältnis ergab".

XIX/158
Speer

VI/5

Weiterhin ist der Angeschuldigte auch mit dem damaligen "Reichsführer-SS" Himmler wiederholt zusammengetroffen. Nach seinen Angaben hat der Angeschuldigte etwa im Juni 1942 Himmler bei seiner Vorstellung in der Reichskanzlei und später nochmals auf dem Obersalzberg getroffen. Aus Himmler's

XIII/77 f. Terminkalender ergibt sich, daß er Besuche des Angeschuldigten für den 24.6.1943 in Hochwald und für den 29.5.1944 in Bergwald vorgemerkt hatte. Ferner fand eine Besprechung Himmler's mit dem Angeschuldigten am 3.11.1944 auf dem Bahnhof Klein-Berkel bei Hameln i.W. im Rahmen einer "Westbesprechung" statt.

IX/39, 48

VI/5 Den damaligen Chef des "Persönlichen Stabes Reichsführer SS", SS-Obergruppenführer Wolff, lernte der Angeschuldigte nach seiner Ernennung zum Staatssekretär im Führerhauptquartier beim Mittagessen kennen.

Verbindungsmann der SS-Führung zur Deutschen Reichsbahn war der SS-Oberführer Fritz Kranefuss (+).

Sb I/T.V/14 f. Unter dem 2.9.1942 teilte Kranefuss dem SS-Obersturmbannführer Dr. Brandt im "Persönlichen Stab des Reichsführers SS" über seinen Antrittsbesuch bei dem Angeschuldigten mit:

"Lieber Kamerad Dr. Brandt,

hierdurch bitte ich Sie, dem Reichsführer SS in meinem Namen folgendes mitzuteilen:

In meiner Eigenschaft als Verbindungsmann zur Deutschen Reichsbahn - in der ich mich allerdings im wesentlichen auf die Beschaffung der Freifahrkarten für die SS beschränke - habe ich heute meinen Antrittsbesuch bei Herrn Staatssekretär Dr. Ganzenmüller gemacht und bin von ihm freundlich empfangen worden. Ich hatte meinen Besuch bis jetzt hinausgeschoben, weil ich zunächst den von Herrn Dr. Ganzenmüller beim Reichsführer SS erbetenen Empfang hatte abwarten wollen. Da ich aber hörte, daß der Reichsführer SS diesen Empfang wohl grundsätzlich zugesagt hat, jedoch noch keinen Termin in Aussicht stellen konnte, habe ich es für richtiger gehalten, mich nunmehr doch vorzustellen.

Herr Staatssekretär Dr. Ganzenmüller hat zugesagt, dass die Zusammenarbeit in der gleichen Form wie mit seinem Vorgänger, Herrn Staatssekretär a.D. Dr. Kleinmann, erfolgen solle, und er hat auch zugestimmt, daß unsere Wünsche durch SS-Standartenführer Ministerialrat Dr. Volmer, den früheren persönlichen Referenten von Staatssekretär Kleinmann, bearbeitet werden. Dr. Volmer hat nach der Neuordnung an sich schon das Referat übernommen, in welchem Freifahrkarten-Fragen und ähnliche Angelegenheiten bearbeitet werden, so daß diese Regelung auch aus diesem Grunde zweckmäßig erscheint.

Der persönliche Referent des Herrn Staatssekretärs Dr. Ganzenmüller ist Regierungsbaurat Keller, den ich bei dieser Gelegenheit ebenfalls kennenlernte. Er ist Angehöriger des NSKK, doch ist um seine Übernahme in die SS gebeten worden. SS-Obergruppenführer Schmitt hat auf einen entsprechenden Antrag mitgeteilt, daß der Reichsführer SS grundsätzlich mit der Übernahme von Keller als SS-Untersturmführer einverstanden sei. Ich werde mich um diese Angelegenheit auch kümmern.

Schließlich hat Staatssekretär Dr. Ganzenmüller gebeten, dem Reichsführer SS herzliche Grüße zu übermitteln.

Mit herzlichem kameradschaftlichem Gruß
und

Heil Hitler!

Ihr

".

Vor der Ernennung des Angeschuldigten zum Staatssekretär hatte die SS-Führung, wie sich aus dem vorstehenden Schreiben ergibt, überwiegend mit dem persönlichen Referenten des Staatssekretärs Dr. Kleinmann, dem Ministerialrat Dr. Volmer,

Sb I (DC)
Bl. 85

in Verbindung gestanden, der SS-Standartenführer war und daher als besonders vertrauenswürdig angesehen wurde. In einem Schreiben vom 19.6.1941 an das SS-Personalhauptamt hat sich Dr. Volmer seinerseits als Verbindungsmann des Reichsführers SS zum RVM bezeichnet.

XIX/175
Keller

Die in dem Schreiben vom 2.9.1942 erörterte Übernahme des Zeugen Keller in die SS als Untersturmführer ist nach der Bekundung des Zeugen nicht erfolgt. Er habe zwar nach Rücksprache mit dem Angeschuldigten einen Antrag unterschrieben, jedoch sei die Aufnahme in die SS davon abhängig gemacht worden, daß er - Keller - seine Verhehlung anzeigte, was nicht geschehen sei. Auch der Angeschuldigte habe auf Wunsch der SS einen SS-Rang erhalten sollen. Der Angeschuldigte habe jedoch hierzu keine Neigung gezeigt, da er nicht der Befehlsgewalt des Reichsführers SS unterstellt sein wollte. Er sei daher in der SA verblieben und in dieser Organisation zum SA-Brigadeführer befördert worden.

Als auch seine - Keller's - Übernahme in die SS nicht erfolgte, sei der Angeschuldigte damit durchaus zufrieden gewesen, weil nunmehr auch er - der Zeuge - "in keiner Weise einer Befehlsgewalt des Reichsführers SS ausgesetzt war."

Sb I/T.I/44

Unter Bezugnahme auf das Schreiben vom 2.9.1942 wurde Kranefuss im Auftrage Wolff's am 17.9.1942 mitgeteilt, Wolff erhoffe "eine weitere fruchtbare Zusammenarbeit" mit der Dienststelle des Angeschuldigten und halte es für möglich, dem Angeschuldigten "in absehbarer Zeit einmal eine Rücksprache mit dem Reichsführer SS zu ermöglichen."

Dem Besuch von Kranefuss war bereits am 20.8.1942 eine Besprechung zwischen dem Angeschuldigten und dem SS-Standartenführer Schellenberg vorausgegangen, der damals Vertreter des Amtschefs VI

V/16

(Auslandsnachrichtendienst) im RSHA war. Über diese Besprechung teilte Schellenberg in einem an Himmler gerichteten Fernschreiben mit:

"Am 20.8.1942 habe ich den bereits seit langem angesetzten Besuch bei Staatssekretär Ganzenmüller gemacht, um mit ihm die Einrichtung eines nachrichtendienstlichen Büros im Reichsverkehrsministerium zu besprechen (Ausnutzung der natürlicherweise im Ausland arbeitenden Organisationen, wie Mitropa und Mitteleuropäisches Reisebüro, Reichsbahnwerbezentrale). Staatssekretär Ganzenmüller war mit den Ausführungen grundsätzlich einverstanden und sicherte zu, in 4 bis 6 Wochen das Büro einzurichten. Die Leitung will er einem alten SS-Angehörigen, Obersturmbannführer Pless, der z.Zt. noch in Osnabrück bei der Reichsbahn tätig sein soll, übertragen. Die nächste Besprechung soll in 4 Wochen sein..."

XVIII/31(I/20)
Dr. Dilli

Nach dem Eintritt des Angeschuldigten in das RVM wurde zum 1.8.1942 der Zeuge Dr. Dilli, der bis dahin Leiter der Verkehrsdirektion in Kiew gewesen war, zum Leiter der Betriebsabteilung des RVM berufen. Der bisherige Leiter der Abteilung E II, Dr. Leibbrand, übernahm die Planungsabteilung. Der Zeuge Dr. Dilli erklärt seine Berufung in das Ministerium mit seiner praktischen Bewährung bei der Behebung der großen Winterschwierigkeiten im Osten.

VII/30
Fritz

Sonstige besondere Umgruppierungen traten, wie die Zeugin Fritz bekundet, nach dem Dienstantritt des Angeschuldigten im RVM nicht ein.

2. Die Maßnahmen des Angeschuldigten zur Bedarfs-
kürzung sowie Beschleunigung des Wagenumlaufes
und die Transportschwierigkeiten.

V/220

Nach seiner Amtsübernahme stellte der Angeschuldigte fest, daß die tägliche Güterwagenstellung etwa 90 000 Waggons betrug. Da sich der tägliche Bedarf auf etwa 130 000 bis 140 000 Güterwagen belief und eine Vermehrung durch Waggonneubau kurzfristig nicht erfolgen konnte, war der Angeschuldigte bestrebt, den Bedarf zu kürzen und den Wagenumlauf von 9 auf 6 Tage zu beschleunigen. Dies erreichte er dadurch, daß er die Standgelder erhöhen, für kürzere Entladungszeiten Prämien erteilen und die Umlaufpläne straffen ließ.

Diese Maßnahmen konnten aber die sich ständig steigenden Transportschwierigkeiten nicht beheben.

Schon bei Beginn des Zweiten Weltkrieges war der zur Verfügung stehende Transportraum äußerst begrenzt. Mit der Ausweitung des Krieges und den vom Reichsgebiet immer entfernteren Kriegsschauplätzen mußte bei dem immer langwieriger werdenden Wagenumlauf zwangsläufig auch der Transportraum zunehmend knapper werden. Hinzu kamen im Westen die immer stärker werdenden Luftangriffe, die das Transportproblem laufend schwieriger gestalteten.

IX/22 Keller

Standen größere militärische Aktionen bevor oder zeichneten sich sonst Engpässe ab, so wurde zuerst das rollende Material für die nichtmilitärischen Bedarfsträger gekürzt oder ggf. diesen völlig entzogen. Dies betraf auch die "Umsiedlungstransporte" für die ein besonderes Kontingent bei der Großverteilung der Wagen durch das RVM (vgl. D I) nicht vorgesehen war. Da die Wagen

für diese Sonderzüge jeweils aus den noch verbleibenden Beständen der Generalbetriebsleitungen, bzw. der Gedob und der Direktionen gestellt werden mußten, ergaben sich hinsichtlich dieser Transporte immer wieder erhebliche Schwierigkeiten. Wenn der Zeuge Dr. Schelp ausgesagt hat, daß die für die "Umsiedlertransporte" benötigten Wagen überhaupt nicht ins Gewicht gefallen wären, so mag dies zahlenmäßig zutreffen. Es ergab sich jedoch gerade aus der Tatsache, daß die Sonderzüge aus dem verhältnismäßig geringen Restbestand des nichtkontingentierten Wagenmaterials aufgebracht werden mußten, für die SS-Führung die Notwendigkeit, fortlaufend um Sonderzüge für die Judentransporte bemüht zu sein. Die oben zu D II 2 angeführten Dokumente des BdS Frankreich lassen dies immer wieder erkennen. Wie sehr in diesem Zusammenhang dem RSHA daran gelegen war, schon im Hinblick auf die Zusammenarbeit mit dem RVM keinen der gestellten Züge ausfallen zu lassen, ergibt sich aus dem Anruf Eichmanns vom 14.7.1942, worin er den Ausfall eines Zuges als "sehr blamabel" bezeichnet, nachdem man mit dem RVM wegen der Züge längere Besprechungen habe führen müssen.

Darüber hinaus werden auch die ständigen Transportschwierigkeiten durch mehrere noch vorliegende Schriftstücke ausgewiesen, in denen es u.a. heißt:

Sb VII/39

- a) Fernschreiben des SS-Brigadeführers Müller (RSHA) an die Inspektoren und Befehlshaber der Sicherheitspolizei in Königsberg, Danzig, Kattowitz, Posen, Litzmannstadt, Wien und Krakau vom 15.3.1941:

".... Aus den bereits bekannten Gründen ist es nicht möglich, ab 16.3.41 bis auf weiteres Evakuierungstransporte aus den eingegliederten deutschen Ostgebieten bzw. Wien in das Generalgouvernement durchzuführen.

Ich ersuche daher, von diesem genannten Zeitpunkt an keinen Evakuierungstransport mehr abzuwickeln. - Nähere Angaben über die voraussichtliche Zeitgrenze dieser vorübergehenden Einstellung der Evakuierungstransporte können zur Zeit nicht gemacht (werden)."

Sb VI/39

- b) Fernschreiben des BdS Frankreich vom 16.6.1942 an das RSHA in Berlin:

"Betr.: Judentransporte aus Frankreich

....Die Eisenbahntransport-Abtl. (Etra, Paris) ist auch nachstehenden Gründen nicht imstande die seinerzeit von Gen. Leutnant Kohl gemachte Zusage der Abstellung rollenden Materials aufrecht zu erhalten:

1. In den letzten Wochen sind zur Vorbereitung der Operationen im Osten 37 000 Güterwagen, 800 Personenwagen und 1 000 Lokomotiven allein aus dem französischen besetzten Gebiet schlagartig nach dem Reich verbracht worden, so daß mit dem vorhandenen Wagenmaterial kaum die von Gauleiter Sauckel geforderten 350 000 franz. Arbeiter befördert werden können.

Die Wagen wurden so dringend abgefordert, daß noch nicht einmal mehr eine Beladung möglich war, sondern daß sie als Leerzüge nach dem Reich in Marsch gesetzt werden mußten.

2."

Sb VI/87

- c) Vermerk des SS-Obersturmführers Roethke (Referat IV J beim BdS Frankreich) vom 9.9.1942:

"Die für den Monat September vom Reichsverkehrsministerium zum Abtransport bereitgestellten 13 Züge müssen daher m.E. auf jeden Fall ausgenutzt werden, da die Zurverfügungstellung s.Zt. bereits auf lange Sicht erfolgt ist und dem Reichsverkehrsministerium auch erhebliche Schwierigkeiten bereitet hat...."

Sb VIII/14

- d) Fernschreiben des SS-Gruppenführers Müller (RSHA) vom 16.12.1942 an Himmler:

"Die Reichsbahn ist nicht in der Lage, in der Zeit vom 15.12.1942 bis 10.1.1943 infolge des verstärkten Wehrmachtsurlauberverkehrs Sonderzüge für die Evakuierung bereitzustellen...."

Sb VII/49

e) Schreiben - Geheim - der Dienststelle des Auswärtigen Amtes Brüssel vom 5.1.1943 an das Auswärtige Amt Berlin:

"....Die Abbeförderung der Juden hat infolge Mangels an Eisenbahnwagen vorläufig eingestellt werden müssen. Sie wird wieder aufgenommen werden, sobald dieser Mangel behoben ist, was nach Meinung der Militärverwaltung nicht vor dem Frühjahr ds. Js. der Fall sein wird...."

Sb VII/5 f.

f) Schreiben des "Reichskommissars für die besetzten niederländischen Gebiete" vom ... Februar 1944 - Geheim - an das Auswärtige Amt in Berlin:

"....Nach Aufhebung der Waggonssperre und der über das Lager Westerbork verhängten Quarantäne (Kinderlähmung) wird das Lager fortlaufend geräumt...."

In dem Lager Westerbork wurden die zum Abtransport aus den Niederlanden vorgesehenen Juden zusammengefaßt.

Sb VIII/67 f.

In einer Aufstellung über die seit Aufhebung der Transportsperre von Westerbork abgegangenen Judentransporte sind für die Zeit vom 11.1. bis 31.7.1944 insgesamt 34 Transportzüge aufgeführt.

Eine Transportsperre auch für die "Umsiedlungstransporte" bestand demnach wegen des verstärkten Wehrmachtsurlauberverkehrs jeweils über die Jahreswende 1942/43 und 1943/44.

Im Sommer 1942 und 1943 ergaben sich durch die Kriegsergebnisse im Osten erhebliche Transportprobleme.

V/198
Dr. Pischel

So hat der Zeuge Dr. Pischel bekundet, daß die Gedob "im Sommer 1942 durch den Nachschub für die Sommeroffensive über die Maßen" belastet gewesen sei.

IX/21
Keller

Eine Reise, die der Angeschuldigte im Sommer 1943 nach Bialystok und Kiew unternahm, stand nach der Aussage des Zeugen Keller im Zeichen

des Rückzugs und der damit verbundenen Transport-sorgen, wobei der ungeheuerliche Verlust an rollen-dem Material ein besonderes Problem gewesen sei.

XIX/106
Stier

Die ständigen Transportschwierigkeiten führten nach der Aussage des Zeugen Stier dazu, daß im Bereich der Gedob niemand gern Betriebsleiter sein wollte. Die Wehrmacht habe dem RVM gegenüber immer wieder gedrängt - unter Zurückstellung sonstiger Transporte - mehr Militärtransporte durchzuführen. Das Drängen der Wehrmacht könnte sich, so bekundet der Zeuge Stier, darauf bezogen haben, daß für die sog. Umsiedlungstransporte Transportraum benötigt wurde, der damit der Wehrmacht entzogen war.

Im RVM selbst stand die Erörterung der Betriebslage immer wieder im Vordergrund.

XVIII/140
Lischner

Die Zeugin Lischner (Vorzimmerdame bei Dr. Dilli) hat bekundet, daß sie die von den Generalbetriebs-leitungen übermittelten "telefonischen Betriebs-lagen" entgegengenommen habe, bei denen es um den laufenden Einsatz des Zugmaterials gegangen sei. Wenn die Betriebslage irgendwelche Schwierigkeiten aufwies, habe unverzüglich das Büro des Staats-sekretärs verständigt werden und der Abteilungs-leiter Dr. Dilli den Staatssekretär sofort aufsuchen müssen. Die Schwierigkeiten hätten darin bestanden, daß die Generalbetriebsleitungen jeweils nicht über genügend Transportraum verfügten.

II. Die strafbare Tätigkeit des Angeschuldigten.

(Mitwirkung bei der verkehrsmäßigen Abwicklung der Judentransporte in die Vernichtungslager).

1. Die Beteiligung bei der Beschaffung von Transportraum und die generelle Überwachung der Transportabwicklung im RVM durch den Angeschuldigten.
 - a) Beteiligung bei der Beschaffung von Transportraum für die Durchführung der Großaktion gegen die Juden in der zweiten Jahreshälfte 1942.
 - aa) Die Großaktion gegen die Juden in der zweiten Jahreshälfte 1942.

Nachdem die Vernichtungslager Belzec und Sobibor schon einige Monate in Betrieb waren, zeichnete sich für Himmler mit der für Ende Juli 1942 vorgesehenen Fertigstellung des Vernichtungslagers Treblinka die Möglichkeit ab, nunmehr noch in größerem Maße die physische Vernichtung der jüdischen Bevölkerungsgruppen durchzuführen.

Das Vernichtungslager Treblinka war zwar in erster Linie zur Tötung der Juden des Warschauer Ghettos eingerichtet worden, jedoch sollten dort auch noch Juden - wie in den anderen Lagern der "Aktion Reinhard" - aus dem Generalgouvernement und anderen Teilen Europas getötet werden.

AW, S. 292

Wie sich aus einem Bericht des Reichssicherheitshauptamtes an Himmler vom 26.7.1942 und dem Telegramm der Deutschen Gesandtschaft in Bukarest vom 19.8.1942 (s.o. E II 1) ergibt, war die Verbringung der Juden aus Rumänien in den Distrikt Lublin für Anfang September 1942 vorgesehen. Nach dem Klem-Protokoll (vgl. oben E IV 1) hat sich der Abtransport der Juden aus Rumänien zunächst verzögert.

Neben den Transporten aus Rumänien war sodann noch nach dem vorgenannten Protokoll für die zweite Jahreshälfte 1942 die "Evakuierung" von 600.000 Juden aus dem GG geplant. Sie konnte später auch zu einem großen Teil durchgeführt werden.

IV/304

Über die Vernichtungsaktionen im Bereich der "Aktion Reinhard" hinaus, sollte auch die Tötung der Juden im KL- und Vernichtungslager Auschwitz intensiviert werden. Nach einem Vermerk der Sicherheitspolizei in Paris vom 5.9.1942 hatte das Reichsverkehrsministerium auf Veranlassung des RSHA für den Abtransport der Juden aus dem besetzten Frankreich "ab 17.7.42 wöchentlich drei Züge bis Ende September (voraussichtlich jedoch noch bis zum 31.10. bzw. 15.11.42)" zur Verfügung gestellt.

Sb IIII/13

Die Durchführung der Großaktion erforderte umfangreiche organisatorische Maßnahmen, denen sich Himmler persönlich widmete. Zu diesem Zweck reiste er im Juli 1942 nach Lublin, Von dort richtete er am 19.7.1942 an den Höheren SS- und Polizeiführer Ost, SS-Obergruppenführer Krüger, in Krakau ein Schreiben, in dem er die Durchführung der gegen die jüdische Bevölkerung des GG gerichteten Maßnahmen wie folgt bis zum 31.12.1942 befristete:

"Ich ordne an, daß die Umsiedlung der gesamten jüdischen Bevölkerung des Generalgouvernements bis 31. Dezember 1942 durchgeführt und beendet ist.

Mit dem 31. Dezember 1942 dürfen sich keinerlei Personen jüdischer Herkunft mehr im Generalgouvernement aufhalten. Es sei denn, daß sie sich in den Sammellagern Warschau, Krakau, Tschenstochau, Radom, Lublin aufhalten. Alle anderen Arbeitsvorkommen, die jüdische Arbeitskräfte beschäftigen, haben bis dorthin beendet zu sein, oder, falls ihre Beendigung nicht möglich ist, in eines der Sammellager verlegt zu sein.

Diese Maßnahmen sind zu der im Sinne der Neuordnung Europas notwendigen ethnischen Scheidung von Rassen und Völkern, sowie im Interesse

der Sicherheit und Sauberkeit des Deutschen Reiches und seiner Interessengebiete erforderlich. Jede Durchbrechung dieser Regelung bedeutet eine Gefahr für die Ruhe und Ordnung des deutschen Gesamtinteressengebietes, einen Ansatzpunkt für die Widerstandsbewegung und einen moralischen und physischen Seuchenherd.

Aus all diesen Gründen ist die totale Bereinigung notwendig und daher durchzuführen. Voraussichtliche Terminüberschreitungen sind mir rechtzeitig zu melden, so daß ich früh genug für Abhilfe sorgen kann. Alle Gesuche anderer Dienststellen um Abänderung sowie Ausnahmegenehmigung sind mir persönlich vorzulegen."

Im Anschluß an Himmlers Besuch in Lublin teilte Globocnik dem Zeugen Wolff unter dem 22.7.1942 folgendes mit:

AW, S. 224

"....Der Reichsführer-SS war nun hier und hat uns so viel neue Arbeit gegeben, daß nun alle unsere geheimsten Wünsche damit in Erfüllung gehen. Ich bin ihm so sehr dankbar dafür, denn das eine kann er gewiß sein, daß diese Dinge, die er wünscht, in kürzester Zeit erfüllt werden.

Ihnen Aber, Obergruppenführer, danke ich auch, denn es steht für mich fest, daß Sie bei diesem Besuch mitgeholfen haben, da ich Ihnen das letzte Mal sagte, daß dies mein einziger Wunsch wäre."

Der schnellen und reibungslosen Durchführung der für die Zeit vom 22.7. bis zum Dezember geplanten umfangreichen Vernichtungsmaßnahmen gegen die Juden standen zunächst noch organisatorische Probleme entgegen.

Erhebliche Schwierigkeiten bereitete vor allem die Beschaffung der erforderlichen Sonder- und

II/120
Zahn

V/144,
VI/2, 95
Zabel

UW, S. 222

V/198
Dr. Pischel

Pendlerzüge zum Abtransport der Juden in die Vernichtungslager. Zunächst wurde mit dem Präsidenten und den Sachbearbeitern der Gedob wegen des erforderlichen "rollenden Materials" verhandelt. Im Bereich der Gedob konnte der Transportmittelbedarf der Wehrmacht zeitweise nur durch die Verhängung von Sperren für den übrigen Transportverkehr erfüllt werden. Die Gedob war nach der o.a. Bekundung des Zeugen Dr. Pischel durch den Nachschub für die Sommeroffensive "über alle Maßen" belastet.

Die Schwierigkeiten, die sich bei der unmittelbaren Transportraumbeschaffung durch die Gedob ergeben hatten, wurden nach dem Inhalt einer Niederschrift auf einer "Arbeitssitzung" zwischen Vertretern der Regierung des GG und Polizeiangehörigen am 18.6.1942 wie folgt erörtert:

UW, S. 221
Sonderband II
(Gutachten)

"....

Auf die Frage von Staatssekretär Dr. Bühler, ob eine Aussicht auf eine schnellere Verminderung der Ghettobevölkerung bestehe, erwidert Staatssekretär Krüger (der Höhere SS- und Polizeiführer Ost), daß man darüber wohl im Laufe des August einen Überblick haben werde. Das Problem der Judenaussiedlung dränge zu einer Entscheidung... Der Erfolg einer möglichst günstigen Ernteerfassung habe die Beseitigung des Schleichhandels und diese wiederum die Ausschaltung der Juden zur Voraussetzung. Für die Durchführung einer solchen Aktion sei die Gestellung von ausreichenden Transportzügen notwendig. Trotzdem für die nächsten 14 Tage eine restlose Zugsperrung verordnet sei, habe er in Verhandlungen mit Präsident Gerdeis erreicht, daß für den Abtransport von Juden

ab und zu Züge bereitgestellt würden. Nach Ablauf der Sperrfrist müsse die Judenaktion verstärkt durchgeführt werden...

Stellvertretender Amtschef Oswald äußert sich über die derzeitige Lage im Distrikt Radom. In der Judenumsiedlung sei der Distrikt Radom etwas ins Hintertreffen geraten. Im Distrikt habe man im Laufe des letzten Jahres jüdische Wohnbezirke gebildet, in die man nun die 15.000 Juden aus Radom umsiedeln wollte. Der Verteilungsplan sei bereits aufgestellt gewesen, als die Umsiedlung nach dem Distrikt Lublin akut geworden sei. Diese Aussiedlung der Juden hänge jetzt nur noch von dem Transportproblem ab und hier sei erklärt worden, daß der Distrikt noch 6 bis 8 Wochen warten müsse....

Staatssekretär Krüger weist darauf hin, daß von Seiten der Polizei die Judenaktion bis in alle Einzelheiten vorbereitet sei und daß ihre Durchführung nur eine Frage des Transportes sei. In Radom und Tschenstochau müßten jüdische Arbeiter für die Rüstungsindustrien zurückgehalten werden. Natürlich müsse man die unmittelbaren Familienangehörigen dieser Arbeiter zurücklassen, alles andere aber würde ausgesiedelt....

Von den früher in Tarnow lebenden 32.000 Juden ständen 8.000 jetzt in Arbeit. Leider müsse man diese Arbeit jetzt abstoppen, da die Ostbahn keine Transportmittel mehr stellen könnte...."

Der Gedob fehlte es sowohl an Fahrpersonal als auch an Zügen. Sie war daher mit Rücksicht auf den übrigen Transportverkehr weder bereit noch in der Lage, täglich verkehrende Sonderzüge mit einer erheblichen Anzahl Güterwagen zur Verfügung zu stellen. Die Zugstellung in einem solchen Umfang hatte die ander-

weitige Beschaffung des erforderlichen Personals und Materials zur Voraussetzung und konnte nur überregional durch das RVM erfolgen. Nach den Erlassen des RVM über den Sonderzugverkehr war zudem auch die Gedob zur Einlegung einer derart großen Zahl von Sonderzügen nicht befugt.

Himmler war sich bei dieser Sachlage klar, daß eine energische Intervention auf höchster Ebene erforderlich sein würde, um die Gedob trotz der Transportnotlage und trotz der weitgehend erfolglosen Vorverhandlungen zur Bereitstellung einer ausreichenden Anzahl Sonderzüge zu veranlassen. Offenbar erschien es ihm zweckmäßig, nicht mit dem Verkehrsminister, sondern mit dem Staatssekretär im Reichsverkehrsministerium Verbindung aufzunehmen.

- bb) Die Beteiligung des Angeschuldigten bei der Beschaffung von Transportraum für die Großaktion 1942.

Himmler beauftragte den Zeugen Wolff - seinen "vertrauenswürdigsten" Mitarbeiter -, sich mit dem Angeschuldigten zwecks Beschaffung des erforderlichen Transportraumes in Verbindung zu setzen. Darauf wandte sich Wolff am 16.7.1942 fernmündlich an den Angeschuldigten und erörterte mit ihm das Transportproblem.

Der Inhalt dieses Ferngespräches ist dokumentarisch nicht belegt. Der Zeuge Wolff hat hierüber ausgesagt:

Bl. 54 der BA
10 Js 17/57
StA Dortmund

"....Im Juli 1942 erteilte mir Himmler während seiner Anwesenheit im Führerhauptquartier den Befehl, den Staatssekretär Dr. Ganzenmüller anzurufen und ihm Kenntnis zu geben davon, daß im Generalgouvernement Polen bei der Zusammenführung der vielen einzelnen Juden-Ghettos an einer zentralen Stelle in der Nähe von Lublin erhebliche Transportstockungen aufgetreten seien, über welche der zuständige Höhere SS- und Polizeiführer in Polen, SS-Obergruppenführer Krüger und der SS- und Polizeiführer von Lublin SS-Brigade-Führer Globocnik lebhafteste Klage beim Reichsführer-SS geführt hätten. Der Reichsführer-SS lasse Staatssekretär Dr. Ganzenmüller dringend bitten, persönlich Anweisungen an die zuständige Reichsbahndienststelle im Generalgouvernement zur schnellstmöglichen Behebung dieser Transportstockungen zu erlassen und mir zwecks Weiterleitung an Himmler, Krüger und Globocnik Mitteilung über das Veranlaßte und über die weitere Abwicklung zugehen zu lassen.

Diesem Befehl genau entsprechend habe ich seinerzeit mit Dr. Ganzenmüller telefoniert...

Über nähere Einzelheiten, insbesondere über den endgültigen Sinn dieser Zusammenführung ist in diesem Telefongespräch nicht gesprochen worden...."

II/62
Sd.Bd.X/T.VII

Unter dem 28.7.1942 richtete der Angeschuldigte an Wolff folgendes von ihm eigenhändig unterzeichnetes und auf einem Privatkopfbogen gefertigtes Schreiben:

II/62
I

Dr-Ing Ganzenmüller
Staatssekretär im Reichsverkehrsministerium
Stellvertretender Generaldirektor
der Deutschen Reichsbahn

Berlin W 8, den 28. Juli 1942

Voßstraße 35
Fernruf 120036

Persönlicher Stab Reichsverkehrsministerium
Schriftgutabteilung
amt. No. F.R. 1/1

Herrn
SS-Obergruppenführer W o l f
Berlin SW 11
Prinz-Albrecht-Str 8
- Persönlicher Stab des
Reichsführers SS -

Geheim

Sehr geehrter Pg Wolff!

Unter Bezugnahme auf unser Ferngespräch vom 16. Juli teile ich Ihnen folgende Meldung meiner Generaldirektion der Ostbahnen (Gedob) in Krakau zu Ihrer gefälligen Unterrichtung mit:

"Seit dem 22.7. führt täglich ein Zug mit je 5 000 Juden von Warschau über Malkinia nach Treblinka, außerdem zweimal wöchentlich ein Zug mit 5 000 Juden von Przemysl nach Belzek. Gedob steht in ständiger Fühlung mit dem Sicherheitsdienst in Krakau. Dieser ist damit einverstanden, daß die Transporte von Warschau über Lublin nach Sobibor (bei Lublin) solange ruhen, wie die Uzbauarbeiten auf dieser Strecke diese Transporte unmöglich machen (ungefähr Oktober 1942)."

Die Züge wurden mit dem Befehlshaber der Sicherheitspolizei im Generalgouvernement vereinbart. SS- und Polizeiführer des Distrikts Lublin, SS-Brigadeführer Globotschnigg, ist verständigt.

Heil Hitler!

Ihr ergebener

Ganzenmüller

AR 10/19/42.

III/272
Rohde

Nach zeugenschaftlichen Angaben des Ministerialdirigenten i.R. Rohde, der von 1941 bis 1945 die Referate 22 bzw. 23 in der Betriebsabteilung des RVM geleitet hat, handelt es sich bei dem Schreiben vom 28.7.1942 um ein persönliches Schreiben des Angeeschuldigten, bei dem das fehlende Referatszeichen den Schluß zulasse, "daß Dr. Ganzenmüller den Brief selbst diktierte".

VI/151
Keller

Der Zeuge Keller hat ausgesagt, daß es sich seiner Kenntnis entziehe, wie der Brief im einzelnen zustande gekommen sei, insbesondere wer ihn geschrieben habe.

VII/27
Neumann

Nach der Bekundung der Zeugin Neumann (Vorzimmerdame des Angeschuldigten) kam es vor, daß Schreiben vom Minister und Staatssekretär auf deren Kopfbogen ohne Aktenzeichen geschrieben wurden. Hierdurch sollte dem Empfänger des Schreibens kundgetan werden, daß seiner Stellung irgendwie Rechnung getragen wurde.

XVIII/13
McKee

Die Zeugin McKee (gleichfalls Vorzimmerdame des Angeschuldigten) ist der Meinung, daß der Brief nicht auf einer Maschine aus dem Vorzimmer geschrieben worden ist. Ihrer Erinnerung nach seien die Buchstaben auf diesen Maschinen etwas größer gewesen. Im Vorzimmer habe sich auch kein "Geheim"-Stempel befunden. Die Geheimvermerke seien mit der Maschine geschrieben worden. Sie, die Zeugin, habe keine Erinnerung, den Brief damals gesehen zu haben.

Der Angeschuldigte hat das Schreiben entweder selbst mit dem Geheimstempel versehen oder versehen lassen und auch den Vorgang, obwohl es sich um eine Verschlußsache handelte, nicht zur Registrierung in die Akte gegeben.

XVIII/121
Dudda

Der in der "Aktei Bm" des RVM tätig gewesene Zeuge Dudda hat hierzu ausgesagt, daß in dieser Aktei alle Geheimsachen, auch diejenigen des Referates 21, geführt worden seien. Er könne das Schreiben vom 28.7.1942 nicht gesehen haben, denn es führe kein Aktenzeichen. Ausgehende Schreiben dieser Art wären mit einem Aktenzeichen und dem Zusatz "g" versehen worden. Den Geheimschreiben hätte ein Empfangsschein beigelegt sein müssen, auf dem eine Nummer und das Geheimaktenzeichen vermerkt worden sei. Ohne Aktenzeichen habe der Entwurf des Schreibens nicht nachgewiesen und auch ein eingehender Empfangsschein nicht untergebracht werden können. "Ich kann mir nur vorstellen", so bekundet der Zeuge weiter, "daß Ganzenmüller persönlich in eigener Machtvollkommenheit den Entwurf bzw. Durchschlag dieses Schreibens an sich genommen und in seinem Panzerschrank aufbewahrt hat, vorausgesetzt, daß er einen Panzerschrank gehabt hat, was ich nicht weiß".

XVIII/115 f. Nach der Bekundung des Zeugen Bartdorff, der von Mai
Bartdorff

1942 bis 1944, zuletzt als SS-Untersturmführer, der persönliche Referent von Wolff war, ist der Geheimstempel mit Sicherheit im RVM auf den Brief gesetzt worden. Dies ergebe sich schon daraus, daß Wolff um den Stempel herum geschrieben habe. Wenn der Vorgang in dem Stempel "Persönlicher Stab Reichsführer SS" eine "AR-Nummer" erhalten habe, dürfe dies "eine gewisse Vertraulichkeit des Inhalts bedeuten".

Die von Wolff nach Eingang des Briefes auf dem Schreiben gemachten handschriftlichen Notizen lauten:

"herzl. danken, auch im Namen RF

Abschrift

an Dr. Brandt

Brigf. Glob

+ Ogrf Krüger

2/VIII

W

"

Sb VII/27 f. Eine Notwendigkeit, Schriftstücke ähnlichen Inhaltes wie das Schreiben vom 28.7.1942 zur Verschlußsache zu erklären, drängte sich auch anderen hohen Staatsbeamten auf, wenn sie die tatsächliche Bedeutung der "Umsiedlungen" erkannten. So ist das zu E II 1 angeführte Telegramm der Deutschen Gesandtschaft in Bukarest, in dem von einer "Sonderbehandlung" der in den Distrikt Lublin verbrachten nicht arbeitsfähigen Juden aus Rumänien die Rede ist, zur "Geheimen Reichssache" erklärt worden.

Das Schreiben vom 28.7.1942 gibt zwar im wesentlichen eine Meldung der Gedob weiter, jedoch muß eine entsprechende Weisung des Angeschuldigten vorgelegen haben, den erbetenen Transportraum zur Verfügung zu stellen. Wie oben dargelegt, hatte es die Gedob bis dahin abgelehnt, Sonderzüge in ausreichender Zahl zu stellen. Wenn sie nur um eine Information über die Transportlage gebeten worden wäre, hätte ihre Mitteilung nicht den einer Vollzugsmeldung gleichkommenden Inhalt gehabt. Ferner bedeutete der im letzten Absatz des eingerückten Teiles der Gedob-Mitteilung enthaltene Hinweis über eine ungefähr ab Oktober 1942 mögliche Aufnahme der Transporte nach Sobibor eine für die weitere Planung der Vernichtungsmaßnahmen wesentliche Information, die dann auch entsprechend weitergegeben worden ist (s. nächste Seite).

VI/140
Dr. Schelp
Sb IV/T.III/
59 ff.

Entgegen der Annahme des Zeugen Dr. Schelp, der in dem Vorgang einen gewissen Eingriff in die Wagenverteilung der Gedob sieht, ist nach dem Erlaß Hitlers vom 17.1.1942 (vgl. auch die Ausführungen von Dr. Pischel über die Gedob - s. oben D II -) davon auszugehen, daß der Angeschuldigte zu Anordnungen an die Gedob befugt war, da ein Weisungsrecht des Reichsverkehrsministers u.a. auf dem Gebiete des Eisenbahnbetriebes bestand. Der Angeschuldigte spricht demgemäß auch in seinem Schreiben von einer "Meldung meiner Generaldirektion".

Über den Abtransport der Juden aus dem Warschauer Ghetto kamen nach einiger Zeit im RVM Gerüchte auf, die die Zeugin McKee dann zu einer Rückfrage bei dem Angeschuldigten veranlaßten. Die Zeugin hat hierzu ausgesagt:

XVIII/14
McKee

"....Es ging damals das Gerücht im RVM über den Abtransport der Juden aus dem Ghetto Warschau. Ich erinnere mich, daß ich damals Dr. Ganzenmüller gefragt habe, was dieser Abtransport bedeutete. Dr. Ganzenmüller hat mir keine klare Antwort gegeben, er hat mir lediglich erklärt, er hätte Züge zu stellen, um die Juden aus dem Ghetto Warschau abzu-transportieren...."

Sb I/T.I/20
Sb III/17

Ein Auszug des Schreibens des Angeschuldigten vom 28.7.1942 wurde dem SS-Obersturmbannführer Dr. Brandt, dem SS-Brigadeführer Globocnik und dem SS-Obergruppenführer Krüger unter dem 18.8.1942 zur Kenntnisnahme zugeleitet.

SB I/T.I/19

In Beantwortung des Briefes vom 28.7.1942 richtete Wolff an den Angeschuldigten unter dem 13.8.1942 folgendes von ihm selbst unterzeichnetes Schreiben:

"Lieber Parteigenosse Ganzenmüller!

Für Ihr Schreiben vom 28.7.1942 danke ich Ihnen - auch im Namen des Reichsführers-SS - herzlich. Mit besonderer Freude habe ich von Ihrer Mitteilung 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 Bevölkerungsbewegung in einem beschleunigten Tempo durchzuführen. Ich habe von mir aus mit den beteiligten Stellen Fühlung aufgenommen, so daß

eine reibungslose Durchführung der gesamten Maßnahmen gewährleistet erscheint. Ich danke Ihnen nochmals für die Bemühungen in dieser Angelegenheit und darf Sie gleichzeitig bitten, diesen Dingen auch weiterhin Ihre Beachtung zu schenken.

Mit besten Grüßen
und Heil Hitler
Ihr ergebener Wolff. "

XVIII/118
Bartdorff

Der Zeuge Bartdorff erinnert sich, daß er diesen Brief an den Angeschuldigten auf Grund stichwortartiger Angaben von Wolff entworfen habe. Er könne allerdings nicht mehr angeben, ob die Formulierung "...seit 14 Tagen täglich ein Zug mit je 5.000 Angehörigen des auserwählten Volkes nach Treblinka" von ihm stamme oder auf mündlichen Angaben von Wolff beruhe.

XI/38 ff.
Wolff

Wolff hat zu dem Inhalt des Antwortschreibens vom 13.8.1942 ausgesagt, daß er die zynische Formulierung nicht gebilligt, jedoch im Führerhauptquartier, wohin ihm das Schreiben zur Unterschrift zugeleitet worden war, keine Möglichkeit gehabt habe, nur einen kurzen Brief schreiben zu lassen. Um Verzögerungen zu vermeiden, habe er das Schreiben unterzeichnet.

In dem gegen Wolff vor dem Schwurgericht München durchgeführten Strafverfahren (1 Ks 1/64 StA München II), in dem Wolff wegen Beihilfe zum Mord (Beteiligung an der Tötung von mindestens 300 000 aus dem Warschauer Ghetto nach Treblinka transportierten Juden) zu 15 Jahren Zuchthaus verurteilt worden ist, hat Wolff eingewandt, seine Arglosigkeit bei der Verhandlung mit Dr. Ganzenmüller ergebe sich schon daraus, daß sein Antwortschreiben vom 13.8.1942 keinen Geheimhaltungsvermerk trage. Dieser Einwand,

so hat das Schwurgericht ausgeführt, könne Wolff nicht entlasten. Es heißt in dem Urteil sodann:

UW, S. 240 ff. "....Im Schriftverkehr des Reichsführers-SS und der Höheren SS-Führer über die Judenverfolgung und -ausrottung wurde auf die gebotene Geheimhaltung oftmals nicht hingewiesen (vgl. hierzu die bereits erwähnten Schreiben Himmler's an Greiser vom 18.9.1941, Heydrich's an den Angeklagten vom 21.10.1941, das die Besprechungsniederschrift vom 4.10.1941 enthielt, v.d. Bach-Zelewskis an den Angeklagten vom 13.9.1940, Eichmann's an das Auswärtige Amt vom 28.8.1941 usw.). Zudem erübrigte sich oftmals die Anbringung eines Geheimhaltungsvermerks schon wegen der im Schriftverkehr regelmäßig verwendeten getarnten Ausdrucksweise...

UW, S. 250 Die bisher angeführten Urkunden und die ihren Inhalt ergänzenden bereits behandelten Zeugenaussagen zeigen, daß die Einlassung des Angeklagten nicht der Wahrheit entspricht..."

Das Schwurgericht in München vermochte nicht festzustellen, mit welchen Worten Wolff den Angeschuldigten auf die Dringlichkeit der Zugstellungen angesichts der angespannten Transportlage hingewiesen hat, jedoch ist aus der Tatsache, daß Wolff sein Antwortschreiben nicht mit einem Geheimhaltungsvermerk versehen hat, zu entnehmen, daß Wolff seinerseits sich gegenüber dem Angeschuldigten nicht zu einer zurückhaltenden Ausdrucksweise veranlaßt

gesehen hat. Die Erklärung Wolff's, daß ihm eine Schreibkraft für die Anfertigung eines kurzen Briefes im Führerhauptquartier nicht zur Verfügung gestanden habe, ist bei der damaligen Stellung des Zeugen als "Verbindungsgeneral des Reichsführers-SS zum Führer" unglaublich.

Der Zeuge von dem Bach-Zelewski, der SS-Obergruppenführer, General der Polizei und Bevollmächtigter des Reichsführers-SS für die Bandenbekämpfung war, und eine lebenslange Zuchthausstrafe in der Strafanstalt Straubing verbüßt, hat zur Person des Zeugen Wolff und dessen Erklärungen u.a. folgendes ausgesagt:

XI/44
v.d. Bach-
Zelewski

"Er sei mit Wolff befreundet und seit dem Jahre 1945 der Ansicht, daß Wolff alle früheren Vorkommnisse verdränge, das Schwergewicht seiner Erlebnisse auf seinen Italieneinsatz verlagere und daß bei Wolff ein 'Verdrängungskomplex' bestehe. Falls die 'Endlösung der Judenfrage' auf einen Hitlerbefehl zurückzuführen sein sollte, sei Wolff gerade derjenige gewesen, der schon durch Hitler, der 'aus seinem Herzen nie eine Mördergrube gemacht' habe, entsprechende Kenntnis erlangt haben müßte.

Bei Gesprächen, die sie nach dem Kriege geführt hätten, habe er (Bach) dem Zeugen Wolff wiederholt nachweisen können, daß dieser Vorfälle aus der früheren Zeit nicht richtig wiedergegeben habe. Wolff sei in solchen Fällen hartnäckig bei seiner Darstellung geblieben und habe schließlich geweint.."

Daß Wolff über den Zweck des Abtransportes der Juden aus Warschau unterrichtet war, ergibt sich im übrigen aus dem Schreiben, das Globocnik im Anschluß an den Besuch Himmlers in Lublin unter dem 22.7.1942 an Wolff richtete (s.o. zu G, II, 1a, aa) und in dem er unter Hinweis auf die Anordnungen Himmlers mitteilte, "daß nun alle unsere geheimsten Wünsche damit in Erfüllung gehen".

b) Bereitstellung von Transportraum im Januar/Februar 1943.

(Abtransport der Juden aus Bialystok, den russischen Gebieten und dem Westen).

Bei der stets angespannten Transportlage der Reichsbahn ergab sich für Himmler in den Jahren 1943 und 1944 die Notwendigkeit, dann wiederum bei dem Angeeschuldigten um die Bereitstellung von Zügen für die Judentransporte nachzusuchen, wenn der Sonderzugverkehr wegen anderer Transporte, z.B. um die Jahreswenden wegen des Wehrmachtsurlauberverkehrs, eingeschränkt war oder sich im Rahmen des Vernichtungsplanes größere Transportvorhaben abzeichneten.

Um die Jahreswende 1942/43 wurde der Sonderzugverkehr auch für die Judentransporte ebenso wie im darauffolgenden Jahr (vgl. oben zu G I, 2) eingestellt und eine Transportsperre verhängt.

Unter dem 5.12.1942 richtete der Höhere SS- und Polizeiführer Ost, Krüger, an Himmler folgendes Fernschreiben:

Sb I/T.I/33

".....geheim..... SS- und Polizeiführer melden mir heute einstimmig, daß auf Grund der Transportsperre ab 15.12.1942 bis vorerst 15.1.43 jegliche Transportmöglichkeit für

Judenaussiedlung genommen ist. Durch diese Maßnahme ist Gesamtplanung Judenaussiedlung stärkstens gefährdet.

Bitte gehorsamst durch Verhandlungsführung mit Reichszentralstellen OKW-Reichsverkehrsministerium zu erreichen, daß mindestens 3 Zugpaare für die vordringliche Aufgabe zur Verfügung stehen. Jede Transportbewegung sämtlicher von Wehrmachtsdienststellen beantragter Lieferung von Textilien, Bekleidung usw. ist ebenfalls unmöglich. Mir liegt Antrag des Reichsluftfahrtministers seit gestern vor, auf dringliche Lieferung ganzer Ausrüstungen für Hilfsorganisationen...."

Himmler vermerkte auf dem Fernschreiben oben rechts: "Wolff". Ein Sachbearbeiter notierte, daß "Chef P" (= Wolff) Kenntnis habe. Auf welche Weise Wolff diesen Auftrag ausgeführt hat, ist dokumentarisch nicht belegt, jedoch ist anzunehmen, daß Wolff - wie auch bereits früher - mit dem Angeschuldigten wegen der Bereitstellung von Transportraum Verbindung aufgenommen hat.

AW S.305

Gleichfalls Anfang Dezember 1942 erhielt Himmler folgenden Bericht aus Frankreich:

"Man weist darauf hin, daß sich z.Z. in dem früher unbesetzten Frankreich mindestens 1,5 Millionen Todfeinde der Achse, nämlich

- 6 - 700.000 Juden
- 5 - 600.000 antifaschistische Italiener
- 3 - 400.000 Rotspanier
- rd. 20.000 Angelsachsen
- 80.000 Polen, Griechen usw.

aufhalten und frei bewegen können. Sie bedeuten zweifellos eine nicht unerhebliche Gefahr für die Versorgung und Sicherheit der deutsch-italienischen Mittelmeerarmee. Dazu kommen noch

ein Vielfaches dieser Zahl an feindlichen Franzosen, die sich in erster Linie aus Kommunisten, Gaullisten und Klerikalen zusammensetzen."

Nach Vortrag bei Hitler fertigte Himmler am 10.12. 1942 folgenden Vermerk:

Sb VI/94

"....

3.) Zu Punkt 3.):

Der Führer hat Anweisung gegeben, daß die Juden und sonstigen Feinde in Frankreich verhaftet und abtransportiert werden. Dies soll jedoch erst erfolgen, wenn er mit Laval darüber gesprochen hat. Es handelt sich um 6 - 700.000 Juden.

Die 3 - 400.000 Rotspanier werden dem Arbeitsprozeß zugeführt. Die Gaullisten, Engländer und Amerikaner sind von uns zu verhaften."

Sb VIII/14

In einem Fernschreiben an Himmler "Dringend-geheim" vom 16.12.1942 teilte in Vertretung des Chefs der Sicherheitspolizei und des SD der SS-Gruppenführer Müller mit:

" Im Zuge der bis 30.1.1943 befohlenen verstärkten Zuführung von Arbeitskräften in die KL. kann auf dem Gebiet des Judensektors wie folgt verfahren werden.

1.) Gesamtzahl: 45.000 Juden -

2.) Transportbeginn: 11.1.1943 -

Transportende: 31.1.1943 -

(Die Reichsbahn ist nicht in der Lage, in der Zeit vom 15.12.1942 bis 10.1.1943 infolge des verstärkten Wehrmachtsurlauberverkehrs Sonderzüge für die Evakuierung bereitzustellen.) -

3.) Aufgliederung: Die 45.000 Juden verteilen sich auf 30.000 Juden aus dem Bezirk Bialystok- 10.000 Juden aus dem Ghetto Theresienstadt. Davon 5.000 arbeitsfähige

Juden, die bisher für im Ghetto erforderliche kleinere Arbeiten eingesetzt waren und 5.000 im allgemeinen arbeitsunfähige, auch über 60 Jahre alte Juden, um bei dieser Gelegenheit den im Interesse des Ausbaues des Ghettos zu hohen Lagerbestand von 48.000 etwas herunter zu rücken. Hierfür bitte ich Sondergenehmigung zu erteilen. Es würden, wie bisher, für den Abtransport nur Juden, die über keine besonderen Beziehungen und Verbindungen verfügen und keine hohen Auszeichnungen besitzen, erfaßt. -

3.000 Juden aus den besetzten niederländischen Gebieten. -

2.000 Juden aus Berlin - 45.000.

In der Zahl von 45.000 ist der arbeitsunfähige Anhang (alte Juden und Kinder) mit inbegriffen. Bei Anlegung eines zweckmäßigen Maßstabes fallen bei der Ausmusterung der ankommenden Juden in Auschwitz -

Mindestens 10.000 bis 15.000 Arbeitskräfte an."

Nach dem Fernschreiben Krügers vom 5.12.1942 war zum Jahresende 1942 die in der zweiten Jahreshälfte begonnene Großaktion noch nicht abgeschlossen und hierfür weiterer Transportraum nötig.

Daneben zeichneten sich weitere gegen die Juden gerichtete Aktionen bereits ab, für die zusätzlich Waggons benötigt wurden. Außerdem sah Himmler eine personelle Verstärkung der Arbeitskräfte in Auschwitz vor (vgl. das vorstehende FS Müller's vom 16.12.1942), für deren Transport wiederum Anfang des Jahres 1943 Wagen zur Verfügung stehen mußten.

Sb I/T.I/34 f.

Nachdem Himmler sich mit einem Schreiben vom 2.1.1943 an den Angeschuldigten gewandt und unter Hinweis auf eine verstärkte mit Eisenbahnattentaten verbundene Bandentätigkeit um "verschärfte Bestimmungen" zur "unbedingten Geheimhaltung" der Reichsbahntransporte nach-gesucht hatte, übermittelte er dem Chef des Amtes IV des RSHA, SS-Gruppenführer Müller, folgendes Fernschreiben unter dem 11.1.1943:

VI/1

"Ich ordne daher an, daß nun laufend alle Bandenverdächtigen proletarischen Elemente männlichen und weiblichen Geschlechts fest-genommen und den KL. in Lublin, Auschwitz und im Reich zugeführt werden. Die Fest-nahme muß eine so große sein, daß im General-gouvernement in den nicht durch die Arbeit erfaßten Kreisen eine fühlbare Verminderung und damit für die Bandenlage eine spürbare Erleichterung eintritt. Eine Überführung der Verhafteten in Aufenthaltslager oder Zwangs-arbeitslager außer den von mir befohlenen KL. verbiete ich.

Die Aktion ist mit größter Beschleunigung durchzuführen. SS-Obergruppenführer Wolff habe ich gebeten, die Frage der Zugge-stellung mit Staatssekretär Ganzenmüller zu besprechen. Bitten und Wünsche in dieser Richtung sind im großen an SS-Obergruppen-führer Wolff zu richten."

Nach dem Inhalt dieses Fernschreibens ordnete Himmler in Zusammenhang mit der "Bandenbe-kämpfung" den Abtransport der "bandenverdächtigen Elemente" in die KL in Lublin, Auschwitz und dem Reich an, wobei wiederum die Frage der Zuggestellung durch Wolff mit dem Angeschuldigten besprochen werden sollte.

Unter dem 20.1.1943 richtete Himmler dann in Beantwortung eines nicht vorliegenden Briefes des Angeschuldigten vom 12.1.1943 an diesen ein Geheimschreiben, in dem nunmehr auch die Juden als "Bandenverdächtige" bezeichnet werden und ihr Abtransport nicht nur aus den "russischen Gebieten", sondern auch "aus dem Westen" für notwendig erklärt wird.

Das Schreiben lautet:

Sb I/T.I/36 f.

" Sehr geehrter Parteigenosse Ganzenmüller!

Ich bestätige den Empfang Ihres Briefes vom 12.1.1943. Die zwei Sabotagefälle, die ich Ihnen nannte, sind die ersten, die wir auf diese Art nachweisen können. Die Anzeichen verdichten sich jedoch, daß neben den eigentlichen Banden eine besondere Sabotage-Organisation für die Bahn da ist. Ich darf Sie bitten, diese von mir mit vollem Bewußtsein Ihnen übermittelten Angaben nicht auf die leichte Schulter zu nehmen.

Ich bin selbstverständlich einverstanden, wenn ich monatlich ein Exemplar der Übersichten bekomme. Lediglich die Übersendung an Obergruppenführer von dem Bach, der draußen der wichtigste Mann ist, wird von hier aus meines Erachtens zu viel Zeit beanspruchen, so daß er die Statistiken immer zu spät bekommt.

Nun komme ich noch mit einer wichtigen Frage: Eine Voraussetzung für die Befriedung des Generalgouvernements, von Bialystok und von den russischen Gebieten ist der Abtransport der ganzen Bandenhelfer und Bandenverdächtigen. Dazu gehört auch in erster Linie der Abtransport der Juden. Ebenso gehört der Abtransport der Juden aus dem Westen dazu, da wir sonst in diesen Gebieten ebenfalls mit einer Erhöhung

der Anschläge zu rechnen haben.

Hier brauche ich Ihre Hilfe und Ihre Unterstützung. Ich muß, wenn ich die Dinge rasch erledigen will, mehr Transportzüge bekommen. Ich weiß sehr wohl, wie angespannt die Lage für die Bahn ist und welche Forderungen an Sie immer gestellt werden. Trotzdem muß ich an Sie die Bitte richten: Helfen Sie mir und verschaffen Sie mir mehr Züge."

XIII/25

Nach diesem Schreiben hat Himmler ausweislich seiner Telefonnotizen am 3.2.1943 wegen der "Zugstellung für Transporte" mit dem Angeschuldigten noch ein Ferngespräch geführt. In der Telefonnotiz ist vermerkt:

" 15^h Staatssekr.
Ganzenmüller
Berlin

Besprechung mit
Schellenberg
Zugstellung
f. Transporte
Termine "

IX/80

Nach dem Zusammenhang bezieht sich die Eintragung Himmlers "Zugstellung für Transporte" auf das Telefonat mit Ganzenmüller, da Schellenberg, der inzwischen Chef des Amtes VI (Auslandsnachrichtendienst) des RSHA geworden war, mit Zugstellungen für Transporte nicht befaßt wurde. Wahrscheinlich hat Himmler etwa zur gleichen Zeit auch noch ein Ferngespräch mit Schellenberg geführt.

Der in dem Schreiben Himmlers vom 20.1.1943 ausgesprochenen Bitte "Helfen Sie mir und verschaffen Sie mir mehr Züge", die in dem Telefonat vom 3.2.1943 wahrscheinlich nochmals vorgetragen und erläutert wurde, hat der Angeschuldigte stattgegeben. Der von Himmler erbetene Transportraum für die Verbringung der Juden aus Bialystok,

Sb X/T.IV/29-30
Sachverständiger
Dr. Scheffler

den russischen Gebieten und dem Westen wurde zur Verfügung gestellt. Von Ende Januar bis Ende März ist eine Intensivierung der Transporte zu verzeichnen. Bis zum 31.3.1943 wurden mindestens 120.000 Menschen in die Vernichtungslager abtransportiert.

III/135 f.

Eine Niederschrift über die "Vereinbarung zwischen dem bulgarischen Kommissar für jüdische Fragen.... und dem deutschen Bevollmächtigten" vom 22.2.1943 über die Deportation von zunächst 20.000 Juden enthält den Hinweis, daß "die Bulgarische Staatsbahn und die Deutsche Reichsbahn den Fahrplan, sowie die Art der einzusetzenden Züge direkt miteinander vereinbaren werden".

Sb X/T.IV/11

Im März 1943 setzten auch die "Deportationen" der bulgarischen Juden ein. Bis zum 1.4.1943 wurden aus dem bulgarischen Raum mit 7 Transporten etwa 11.459 Personen nach Treblinka verschleppt.

XX/210

Wenn Himmler in dem o.a. Schreiben vom 20.1.1943 an den Angeschuldigten im Zusammenhang mit dem Abtransport der Juden aus dem Westen von "Bandenhelfern und Bandenverdächtigen" spricht, so verstand Himmler, wie der Sachverständige Professor Dr. Krausnick hierzu dargelegt hat, unter "Bandenbekämpfung" auch die Judenexekutionen und die Tötung der Juden in Vernichtungslagern, die er mehrfach unter dieser Bezeichnung zusammenfaßte. Diese Weise insbesondere die Meldung Himmler's an Hitler über Bandenbekämpfung in Rußland-Süd, Ukraine, Bialystok (Nr. 51 vom 29.12.1942) aus, in der für den Zeitraum vom 1.9. - 1.12.1942 zu Ziffer 2) "Bandenhelfer und Bandenverdächtige" hinter 14.257 exekutierten Personen die gesonderte Zahl

Sb X/T.VIII

von 363 212 exekutierten Juden angeführt wurde. Diese Zahl lasse im Vergleich zu den übrigen Exekutionen erkennen, daß es sich bei den exekutierten Juden nicht um Bandenhelfer und Bandenverdächtige gehandelt haben könne, sondern Massenerschießungen vorgelegen haben müßten.

c) Bereitstellung von Transportraum im Juni/Juli 1943.

(Räumung der letzten Ghettos und Arbeitslager im GG).

Sb X/T.IV/30 f.
Sachverständiger
Dr. Scheffler

Die Transportsituation im Juni 1943 ist, wie der Sachverständige Dr. Scheffler dargelegt hat, von dem Bemühen Himmler's gekennzeichnet, im Sommer und Herbst 1943 die letzten Ghettos und Arbeitslager im Generalgouvernement zu räumen. Dieser langfristige Prozeß erstreckte sich im wesentlichen bis zum November 1943, während das Lodzer Ghetto und die Arbeitslager in Oberschlesien erst 1944 geräumt wurden.

Sb X/T.IV/26

So hieß es bereits in einer Notiz des RFSS vom 10.5.1943:

"....Die Evakuierungen der restlichen 300 000 Juden im Generalgouvernement werde ich nicht abstoppen, sondern sie in größter Eile durchführen. So sehr die Juden-Evakuierung im Augenblick ihrer Durchführung Unruhe erzeugt, so sehr wird sie nach ihrem Abschluß zur grundsätzlichen Befriedung des Gebietes die Hauptvoraussetzung sein."

Sb X/T. VIII/1

Am 12.5.1943 notierte Greifeldt, Beauftragter für die Festigung deutschen Volkstums:

"Der Reichsführer-SS hat angeordnet.... eine vordringliche Aufgabe im Generalgouvernement sei es, die dort noch vorhandenen 3 - 400 000 Juden zu entfernen...."

Seine Pläne trug Himmler sodann Hitler vor.

Sb VIII/241 f. In einem von Himmler im Juni 1943 niedergelegten und unterzeichneten Vermerk "Vortrag beim Führer am 19.6.1943 auf dem Obersalzberg - 'Bandenkampf und Sicherheitslage' - " heißt es u.a.:

"....

5. Der Führer sprach auf meinen Vortrag in der Judenfrage hin aus, daß die Evakuierung der Juden trotz der dadurch in den nächsten 3 bis 4 Monaten noch entstehenden Unruhen radikal durchzuführen sei und durchgestanden werden müßte.

....."

Diese Anordnung Hitlers gab Himmler, so ist anzunehmen, Veranlassung erneut mit dem Ange- schuldigten Verbindung aufzunehmen. In seinem Terminkalender ist vermerkt:

XIII/77

"	1943	
Donnerstag	Hochwald	24. Juni
14. ^o Essen m.	15. ^{oo})	Besprechung
Staatssekr.	16. ^{oo})	Staatssekr.
<u>Ganzenmüller</u>	16. ^{3o})	Ganzenmüller
	)	"

XX/192

(Bei "Hochwald" handelt es sich um die Feld- kommandostelle Himmlers in der Nähe von Rasten- burg/Ostpr.).

Daß die Besprechung Himmlers mit dem Angeschuldigten zumindest neben anderen Angelegenheiten die Frage der Transportgestellung zum Gegenstand gehabt hat,

ist aus einem Fernschreiben zu folgern, das der SS-Gruppenführer Müller unter dem 2.7.1943 an den BdS in Frankreich gerichtet hat und in dem er u.a. ausführte:

Sb VI/140 f.

"....Die von dort aus angekündigte Wiedereingangssetzung der Aktion ist sehr erfreulich, zumal der Reichsführer-SS gerade in diesen Tagen eine Beschleunigung der Arbeiten verlangt hat."

Sb X/T.IV/S.31
Sachverständiger
Dr. Scheffler

Diese "Beschleunigung der Arbeiten" ergibt sich auch aus den ansteigenden Transportzahlen. Sind für den Monat Juli insgesamt 12 Transporte zu verzeichnen, so steigt diese Zahl in den beiden folgenden Monaten um 39 auf insgesamt 51 Transporte bis zum 31.8.1943. Diesen Deportationen fielen nach den Feststellungen des Sachverständigen Dr. Scheffler etwa 100 000 Menschen zum Opfer. Hierbei konnten die im polnischen Gebiet während des angegebenen Zeitraumes durchgeführten Transporte mangels entsprechender Unterlagen nicht berücksichtigt werden.

d) Bereitstellung von Transportraum im Mai/Juni 1944.

(Abtransport der ungarischen Juden).

Sb X/T.IV/31 f.
Sachverständiger
Dr. Scheffler

Zur Transportsituation im Frühsommer 1944 hat der Sachverständige Dr. Scheffler ausgeführt, daß in diesen Zeitraum der Abtransport von über 400 000 ungarischen Juden mit einer Gesamtzahl von mehr als 140 Zügen fiel, deren Ankunft im Kalendarium von Auschwitz sehr oft nicht vermerkt sei. Gleichzeitig fand im August die Räumung der oberschlesischen Lager statt, der sich die Räumung der Lodzer Ghettos (über 60 000 Personen) anschloß.

Sb X/T.VI
Ablichtungen
aus Terminka-
lender
Himmler's
XX/217

Ende Mai 1944 hielt sich Himmler für mehrere Tage auf seiner Feldkommandostelle "Bergwald", einem in Aigen etwa 25 - 30 km vom Obersalzberg entfernt gelegenen Landschlöß'chen auf.

Zur gleichen Zeit befand sich Hitler auf dem Obersalzberg bei Berchtesgaden. Mit Hitler führte Himmler dort u.a. am Nachmittag des 28.5.1944 während eines Spazierganges ein längeres Gespräch.

Im Terminkalender Himmler's ist sodann unter dem 29.5.1944 eine Besprechung mit dem Angeschuldigten vermerkt:

XIII/78

"	1944	
Montag	Bergwald	29. Mai
	15. ^o	Staatssekr.
	16. ^o	Ganzenmüller

"

Diese Besprechung dürfte im Zusammenhang mit dem Abtransport der ungarischen Juden gestanden haben.

Ihr ging, wie auch der Besprechung Himmlers mit dem Angeschuldigten im Juni 1943, eine Unterredung Himmlers mit Hitler voraus. Da die "Endlösung der Judenfrage" immer wieder zwischen Hitler und Himmler erörtert worden ist und im Mai 1944 die Vernichtung der ungarischen Juden eingeleitet wurde, ist anzunehmen, daß auch diese Maßnahmen Gegenstand des Gespräches vom 28.5.1944 gewesen sind, und sich Himmler auch veranlaßt gesehen hat, damit im Zusammenhang stehende Transportfragen mit dem Angeschuldigten dann am 29.5.1944 zu besprechen. Bei dem Umfang der Transporte aus Ungarn, der Dauer dieser Deportationen und der sich gegen Kriegsende immer mehr verschlechternden Transportsituation lag es für Himmler nahe, bei dem Angeschuldigten wiederum persönlich auf eine durchgängig ausreichende Zahl von Transportzügen hinzuwirken, die dann auch bis Ende August mit insgesamt 143 Zügen für die nach Auschwitz gehenden Transporte zur Verfügung gestellt wurden.

Sb X/T.IV/32 f.

Sb X/T.IV/31 f.

Sb X/T.IV/31
Sachverständiger
Dr. Scheffler

Wie der Sachverständige Dr. Scheffler dargelegt hat, sind mit den o.a. vier Zeiteinschnitten (Juli/August 1942, Januar/Februar 1943, Juni/Juli 1943 und Mai/Juni 1944) höchstwahrscheinlich auch die wesentlichen Markierungen in der Geschichte der Deportationen gekennzeichnet, wobei der Abschnitt Juli/August 1942 noch mit der gleichen Intensität bis in den Oktober/November 1942 hereinreichte. Vor diesen vier wesentlichen

Markierungen wären dann lediglich noch die ersten Deportationswellen 1941/42 zu verzeichnen.

Die Tatsache, daß der Angeschuldigte zu den vier im Rahmen der "Endlösung" markanten Zeitpunkten entweder wie im Juli 1942 und Januar 1943 wegen der Bereitstellung von Zügen auf Veranlassung Himmlers angerufen bzw. von diesem angeschrieben worden ist, oder wie im Juni 1943 und Mai 1944 zu Besprechungen bei Himmler weilte, läßt einmal darauf schließen, daß auch die beiden letztgenannten Termine in Zusammenhang mit dem Abtransport der Juden gestanden haben. Zum anderen ist aber auch zu erkennen, in welcher maßgeblicher Weise der Angeschuldigte an Schwerpunkten des Vernichtungsplanes eingeschaltet worden ist. Bei der Stellung Himmlers im NS-Regime ist auch davon auszugehen, daß der Angeschuldigte wie bereits im Juli 1942 auch späterhin dessen Transportanforderungen nachgekommen ist und entsprechende Anordnungen getroffen hat, die ab Herbst 1943 mit dem Abschluß der "Aktion Reinhard" dann weitgehend die Transporte nach Auschwitz betrafen.

Aus der Aussage der Zeugin McKee ergibt sich, daß der Angeschuldigte mit den Transporten nach Auschwitz in besonderem Maße befaßt gewesen ist. Die Zeugin hat bekundet:

XVIII/11 f.
McKee

"....Ich erinnere mich, daß Dr. Ganzenmüller mit schwierigen Transportproblemen befaßt gewesen ist. Es war von Evakuierungs- und Umsiedlungstransporten die Rede. Es könnte das schon 1942 gewesen sein, es war aber auch 1943. In diesem Zusammenhang kam der Name Auschwitz auf. Insoweit hieß es damals, daß die Transporte mit Juden dorthin gingen. Ich habe mir damals Gedanken gemacht, was da eigentlich vor sich ginge.

Ich wußte damals, daß Auschwitz ein Lager war. Ich kannte damals auch Oranienburg als den Namen eines Lagers. Auch darüber habe ich mir Gedanken gemacht, was da eigentlich vorging. Ich hielt es für möglich, daß man die Menschen in einem Lager wie Auschwitz durch Hunger sterben ließ.

Ich möchte sagen, daß sich auch Dr. Ganzenmüller damals solche Gedanken gemacht hat. In diesem Sinne hat Dr. Ganzenmüller sich mir gegenüber geäußert. Er hat gesagt sinngemäß: Was macht man mit den Leuten in den Lagern wie Auschwitz, wie will man sie ernähren und kleiden.

Ich weiß auch, daß er die Befehle, die er im Zusammenhang mit solchen Transporten bekam, nicht gern hatte. Ich möchte meinen, Dr. Ganzenmüller hat Befehle aus dem Führerhauptquartier erhalten.

Ich erinnere mich, daß Dr. Ganzenmüller mal gesagt hat, er hätte diese Züge - er meinte

damit Züge mit Juden nach Auschwitz - lieber verwendet, um Soldaten in Urlaub zu fahren.

Ich erinnere mich, daß Dr. Ganzenmüller einmal aus dem Hauptquartier von H i t l e r - ich glaube, es war die Wolfsschanze - sehr erregt wiedergekommen ist. Er hat sinngemäß zum Ausdruck gebracht, er wisse eigentlich nicht, warum er solche Arbeit noch tue.

Ich habe diese Äußerung auf die Transporte bezogen.

Es ist schwer für mich zu sagen, wann dieser Besuch im Führerhauptquartier gewesen sein könnte. Möglicherweise war es schon 1943, ich weiß das aber nicht mehr...."

Nach dieser Aussage ist nicht nur über die Transporte nach Treblinka, sondern auch über die nach Auschwitz zwischen der Zeugin und dem Angeeschuldigten gesprochen worden.

Wenn die Zeugin von "Befehlen" spricht, die der Angeschuldigte "im Zusammenhang mit solchen Transporten (nach Auschwitz) bekam", so bestätigt dies die aus den vorliegenden Dokumenten sich ergebende Feststellung, daß an den Angeschuldigten häufiger derartige Transportanforderungen unmittelbar gerichtet worden sind.

Die weitere Bekundung, der Angeschuldigte habe - (wegen der Gestellung von Zügen für die Transporte nach Auschwitz) - "Befehle aus dem Führerhauptquartier erhalten", weist auf Wolff hin, der sich weitgehend im Führerhauptquartier aufhielt und - wie die o.a. Dokumente ergeben - wiederholt von Himmler aufgefordert wurde, wegen bestimmter Transportvorhaben mit dem Angeschuldigten Verbindung aufzunehmen.

e) Die generelle Überwachung der Transportabwicklung im RVM durch den Angeschuldigten.

Wurde der Angeschuldigte, wie oben zu 1 - 4 dargelegt, bei besonders umfangreichen Transportvorhaben im Rahmen der "Endlösung" persönlich wegen der Zugstellung von Himmler eingeschaltet, so hat er sich daneben auch laufend aus dem Referat 21 heraus über die Abwicklung der Judentransporte unterrichten lassen, nachdem ihm im Juli 1942 die Vorgänge hierüber im RVM unterbreitet worden waren. Hierfür bot sich schon deshalb Anlaß, weil bereits der Vorgänger des Angeschuldigten im Amte, Dr. Kleinmann, wohl im Hinblick auf die Bedeutung der Zusammenarbeit zwischen RVM und RSHA sich über die durchgeführten Transporte unterrichten ließ, wie sich aus dem oben zu E I angeführten Schreiben Himmler's an Dr. Kleinmann ergibt, wonach dieser Himmler unter dem 1.3.1940 "eine genaue Aufstellung über die Sonderzüge für die Polen- und Judentransporte in das Generalgouvernement überschickt" hat.

Darüber hinaus sah der Angeschuldigte sich auch weiterhin zu einer generellen Überwachung der Transportabwicklung durch die in dem Schreiben Wolff's vom 13.8.1942 an ihn gerichtete Aufforderung gehalten, "diesen Dingen auch weiterhin seine Beachtung zu schenken".

Durch die von ihm angeordnete persönliche Unter- richtung wirkte der Angeschuldigte zugleich darauf hin, daß bis zum Abschluß der Vernichtungsmaßnahmen genügend Züge seitens des RVM für die laufenden regelmäßigen Transportanforderungen des RSHA zur Verfügung gestellt wurden.

Daß der Angeschuldigte über die Transportabwicklung informiert wurde und bei der angespannten Transport-

lage seiner-seits auch persönlich eingriff, wenn bereitgestellter Transportraum nicht in Anspruch genommen wurde, ergibt sich aus der Aussage, die Eichmann in dem gegen ihn vor dem Bezirksgericht in Jerusalem durchgeführten Strafverfahren gemacht hat. Dort hat Eichmann u.a. erklärt:

II/19

"....Das ist ein Teil des Fahrplans gewesen und nach der Erfahrung, wenn ein Zug ausfiel ohne daß das Verkehrsministerium - 2 oder 3 Tage war die Zeit gewesen, die angeordnet war - nicht davon unterrichtet gewesen ist, daß dies verabsaeumt wurde, dann konnte es vorkommen, dass der Staatssekretaer Gansmueller sich direkt an das Buero Himmlers gewandt hat und das Donnerwetter ist von oben dann naturlich zu mir heruntergegangen...."

II/20 ff.

Die Tatsache, daß Eichmann sich im Zusammenhang mit Beschwerden über nicht in Anspruch genommene Transporte an den Namen des Angeschuldigten erinnert und nicht den ihm vertrauter gewesenen und in seiner voraufgegangenen Vernehmung durch die israelische Polizei mehrfach erwähnten Namen Stange's genannt hat, läßt darauf schließen, daß der Angeschuldigte persönlich mit derartigen Beschwerden befaßt und auch in irgendeiner Weise bei dem Amtschef IV des RSHA vorstellig geworden ist.

XIX/50
Hanke

Hierfür spricht auch die Bekundung des Zeugen Hanke, der von Januar 1941 bis zum Kriegsende, zuletzt als SS-Hauptscharführer, in der Registratur des Referates IV B 4 im RSHA tätig war. Der Zeuge hat ausgesagt, daß Briefe, die vom RVM an das RSHA (Amtschef IV Müller) gerichtet gewesen seien,

zuständigkeitshalber an das Referat IV B 4 weitergeleitet worden wären. Der Name des Angeschuldigten, den er damals während des Krieges gehört habe, sei nach seiner Erinnerung in Verbindung mit Novak zu bringen, der im RSHA als SS-Hauptsturmführer mit Transporten von Juden in die Lager Theresienstadt, Auschwitz und Treblinka zu tun gehabt habe.

Die schon vor dem Amtsantritt des Angeschuldigten bestehenden und später noch verstärkten Verbindungen zwischen dem RSHA und dem RVM führten zwangsläufig im Referat 21 immer wieder zur Vorgängen besonderer Bedeutung hinsichtlich der Gestellung von Waggons für die Judentransporte (vgl. Klem-Protokoll und die wiederholten Vorgesprächen Eichmann's und Günther's im RVM). Derart bedeutsame Vorgänge sind zumindest durch Vortrag des zuständigen Referenten 21 dem Angeschuldigten zur Kenntnis gebracht worden. Daß in solchem Zusammenhang dann auch Schwierigkeiten, die sich bei der Zusammenarbeit zwischen RSHA und RVM ergeben hatten, erörtert worden sind und dem Angeschuldigten Veranlassung zu Beschwerden gegeben haben, ist nach den gesamten Tatumständen anzunehmen.

Das durch Himmler veranlaßte Eingreifen des Angeschuldigten bei der Behebung der Transportschwierigkeiten im Juli 1942 und dessen hieraus folgende grundsätzliche Einschaltung in Fragen der Transportabwicklung zwischen RVM und RSHA führte dazu, daß in der Folgezeit die laufenden Transportanforderungen des RSHA, soweit sie nicht größere gegen die Juden gerichtete Aktionen betrafen, auch

bei angespannter Transportlage durchgängig ohne besondere Schwierigkeiten Berücksichtigung fanden. Dies lassen sowohl die Dokumente des BdS Frankreich (s. oben zu E, II, 2) erkennen, wonach ab Juli 1942 den Transportanforderungen des RSHA durchweg entsprochen wurde, wie es zum anderen auch den regelmäßig durchgeführten Einzeltransporten aus dem Reichsgebiet, den Niederlanden und den anderen besetzten Gebieten zu entnehmen ist (s. oben zu E, IV, 1). Ferner weist auch der Anstieg der Transportzahlen im Bereich des BdS Frankreich ab Juli 1942 aus, daß eine generelle, letztlich auf den Angeschuldigten zurückgehende Anweisung vorgelegen haben muß, die erfordernten Züge für Judentransporte zur Verfügung zu stellen.

Sb VI/Hülle 181

So erfolgten aus Frankreich gegenüber einem Transport im März 1942 und drei Transporten im Juni 1942 anschließend im Juli 8 und im August sowie September 1942 jeweils 13 Transporte in das KL Auschwitz-Birkenau, denen sich bis zum Mai 1944 - bei fünf transportfreien Monaten - insgesamt noch 34 weitere Transporte anschlossen.

XIX/7
Richter
XVI/59 f.
Dr. Schröter

Nach den o.a. Bekundungen der Zeugen Richter und Dr. Schröter (vgl. E III) ist eine Anweisung des RVM, "jüdische Umsiedlertransporte zu fahren, wenn sie angemeldet würden", auch den nachgeordneten Reichsbahnbehörden zugegangen. Ein derartiger Erlaß wird schon im Hinblick auf die ständigen Transport-schwierigkeiten und möglicherweise in Betracht kommende Überschneidungen mit vordringlichen Wehrmachts-transporten nicht ohne Kenntnis und Billigung des Angeschuldigten ergangen sein.

2. Die Kenntnis des Angeschuldigten von dem Zweck der Judentransporte und den Vernichtungsmaßnahmen gegen die Juden.

Der Angeschuldigte erlangte spätestens im Zusammenhang mit der Bearbeitung des auf den Anruf von Wolff dann abgesandten Schreibens vom 28.7.1942 Kenntnis von dem Zweck der Transporte.

Nach den o.a. zu 1 bb) angeführten Bekundungen hat der Angeschuldigte das Schreiben vom 28.7.1942 entweder selbst mit dem Geheimstempel versehen oder versehen lassen. Die Tatsache, daß das Schreiben von ihm als geheimhaltungsbedürftig angesehen und dabei nicht in die Aktei Bm zur Registrierung gegeben, sondern die Durchschrift getrennt - vermutlich von ihm persönlich - verwahrt worden ist, läßt erkennen, daß der Angeschuldigte sich der Bedeutung des Schreibens bewußt war. Er hat sich, wie es nach dem Bearbeitungsgang von nicht unwesentlichen Geschäftsvorfällen in einem Ministerium regelmäßig der Fall ist, spätestens nach dem Anruf von Wolff, mit den diesbezüglichen Vorgängen im Referat 21 durch Vortrag oder Vorlage der Akten vertraut gemacht, wobei ihm dann auch bei der laufenden Zusammenarbeit zwischen RSHA und RVM Zweck und Ziel der Sonderzüge für die Judentransporte nicht verborgen geblieben sind. Der Umstand, daß Wolff sich bei seinem Telefonat am 16.7.1942 auf Himmler berufen hat, gab dem Angeschuldigten bei der Stellung Himmlers im NS-Regime besondere Veranlassung der Bearbeitung des Vorgangs seine Aufmerksamkeit zu widmen, zumal er davon ausgehen mußte, daß der Inhalt seines Schreibens letztlich auch Himmler zur Kenntnis gebracht werden würde. Hinzu kam, daß das Schreiben die Bewilligung von Transportraum in einem Bereich zum

Gegenstand hatte, in dem jeder Zug für den militärischen Bedarf dringend benötigt wurde. Da der Angeschuldigte sich auch sonst über Schwierigkeiten in der Betriebslage stets sofort unterrichten ließ, war er auch an der für den Bereich der Gedob nunmehr getroffenen Regelung interessiert.

Als ihm das entweder von ihm selbst diktierte oder entsprechend seiner Anweisung möglicherweise von Schnell vorgefertigte Schreiben vorgelegt wurde und er inzwischen auch auf Grund eigener Akteneinsicht oder Vortrages über die entsprechenden Kenntnisse hinsichtlich der Judentransporte verfügte, hat es der Angeschuldigte für geboten erachtet, das Schreiben mit einem Geheimstempel zu versehen, zumal ihm bei Durchsicht des Schreibens mit den darin enthaltenen und für einen Eisenbahnfachmann nicht zu rechtfertigenden Transportzahlen (von 5 000 Juden pro Zug) bestätigt wurde, daß es sich hier nicht um eine Umsiedlung handelte, bei der sonst aus dem kleinen Orte Treblinka binnen Monatsfrist - ohne irgendwelche Versorgungstransporte - eine Großstadt mit 150 000 Menschen hätte entstehen müssen.

Aus den Transportzahlen ergab sich für den Angeschuldigten zugleich, daß die Juden unter Bedingungen weggeschafft wurden, die so barbarisch waren, daß sie den Tod zahlreicher Opfer, vor allem unter den Kindern, Kranken und Gebrächlichen, zur Folge haben mußten. Außerdem ließen diese Transportbedingungen ihn erkennen, daß es den Machthabern des NS-Regimes auch schon deshalb nicht mehr auf eine menschenwürdige Beförderung der Juden ankam, weil diese am Bestimmungsort getötet werden sollten.

Eine Bestätigung seiner Kenntnis über die laufenden Vernichtungsmaßnahmen ergab sich für den Angeschuldigten dann aus der in dem Antwortschreiben Wolff's vom 13.8.1942 enthaltenen Formulierung, "daß

nun schon seit 14 Tagen täglich ein Zug mit je 5.000 Angehörigen des auserwählten Volkes nach Treblinka fährt", wie auch aus einer mit dem Generalgouverneur Dr. Frank in der zweiten Jahreshälfte 1942 in Krakau geführten Besprechung.

Diese Besprechung hatte im Zusammenhang mit Schwierigkeiten eines von der Gedob betriebenen Bauvorhabens den Abtransport der Juden aus dem Generalgouvernement zum Gegenstand. In einer Sitzung der Regierung des GG hat Frank am 9.12.1942 hierüber u.a. ausgeführt:

IV/312

"....Nicht unwichtige Arbeitskraefte hat man uns in unseren altbewaerten Judenschaften genommen. Es ist klar, dass der Arbeitsprozess erschwert wird, wenn mitten in dieses Arbeitsprogramm des Krieges der Befehl kommt, alle Juden sind der Vernichtung anheim zu stellen. Die Verantwortung hierfuer trifft nicht die Regierung des Generalgouvernements. Die Weisung der Judenvernichtung kommt von hoeherer Stelle. Wir muessen uns nur mit den Schlussfolgerungen abfinden und koennen auch den Reichsstellen nur mitteilen, dass die Wegholung der Juden arbeitsmaessig zu ungeheuersten Schwierigkeiten gefuehrt hat. Ich habe neulich Staatssekretaer Ganzenmueller, der Klage darueber fuehrte, dass ein grosses Bauvorhaben im Generalgouvernement zum Stocken kam, beweisen koennen, dass das nicht passiert waere, wenn nicht die vielen tausende dort eingesetzten Juden abgeholt worden waeren. Nun lautet der Befehl, dass die Juden aus der Ruestung wegzuholen seien; ich hoffe, dass dieser Befehl, wenn nicht bereits aufgehoben, noch aufgehoben wird, denn dann sieht die Lage noch schlimmer aus...."

Es ist nicht anzunehmen, daß Frank sich gegenüber dem Angeschuldigten bei seiner Mitteilung über den Grund des Abtransportes der Juden mehr Zurückhaltung auferlegt hat als bei den Mitarbeitern seiner Regierung. Dies ergibt sich einmal aus der Formulierung des Protokolls, Frank habe "beweisen" können, daß die Bauschwierigkeiten nicht eingetreten wären, wenn nicht die eingesetzten Juden abgeholt worden wären. Zum anderen hatte Frank in dem Angeschuldigten einen Altparteigenossen und Blutordensträger als Gesprächspartner vor sich, der ihm vertrauenswürdig im Sinne des NS-Regimes erscheinen mußte und daher eine rückhaltlose Erörterung der Gründe für den Abtransport der Juden gestattete.

Die ihm aus seiner Mitwirkung bei der verkehrsmäßigen Abwicklung der Judentransporte erwachsene Kenntnis über die Tötung der Juden bestätigte dem Angeschuldigten zugleich, daß die Verfolgungsmaßnahmen gegen die Juden nunmehr letztlich zu deren physischen Vernichtung führten, wie sie von Hitler und Göring zuvor bereits in zum Teil wiederholten öffentlichen Erklärungen (vgl. oben zu B, V) angedroht worden war.

Bei seiner Stellung zur Partei blieb dem Angeschuldigten die bereits im Parteiprogramm zum Ausdruck gekommene unerbittliche Feindseligkeit der damaligen Machthaber gegenüber den Juden und die den Massentötungen vorausgegangene in Gesetzesform gekleidete Verfolgung nicht verborgen. Nach den Bekundungen seiner geschiedenen Ehefrau hielt der Angeschuldigte zwar die Vorgänge in der "Kristallnacht" für "unsinnig", aber den aus der "geschäftlichen und beruflichen Verfolgung" sich für die Juden ergebenden "Zwang zur Ausreise" unter Mitnahme von "Hab und Gut" für "keine schlechte Maßnahme".

VII/42 f.
Gertrud
Ganzenmüller

H

Die Einlassung des Angeschuldigten und ihre Würdigung.

I. Die Einlassung.

Der Angeschuldigte hat sich im wesentlichen wie folgt eingelassen:

1. Zur Vorgeschichte.

XX/5
V/219

Er sei nicht durch die Partei in sein Amt als Staatssekretär gekommen und von seiner damaligen Beförderung überrascht gewesen. Sie beruhe, so habe er damals angenommen, auf seinen Verdiensten bei der Leitung der HBD Ost in Poltawa. Erst nach dem Kriege habe er erfahren, daß der ehemalige Staatssekretär Schulze-Fielitz im Ministerium Speer's beauftragt worden sei, Vorschläge für die Besetzung der Stelle des Staatssekretärs im RVM vorzulegen. Er und Professor Brugmann hätten ihn dann vorgeschlagen.

XX/6

Bei Beginn seiner Tätigkeit als Staatssekretär habe er irgendwie davon gehört, daß die Absicht bestünde, ihn zum SS-Ehrenführer zu machen. Die Macht der SS sei ihm schon damals ruchbar geworden, da er Berichte des SD zu lesen bekommen habe, die sich mit internen Vorgängen in der Reichsbahn befaßten. Seine Vorstellung sei dahin gegangen, daß die SS durch die Ernennung zum SS-Ehrenführer bestrebt war, an möglichst vielen Stellen Einfluß und Einsicht zu gewinnen. Durch eine Ernennung zum Ehrenführer, so habe er weiter erwogen, könnte er in seiner Stellung als Fachmann beeinträchtigt werden. Er habe daher seinen Wiedereintritt in

die SA betrieben, in der er dann nach einigen in kurzen Zeitabständen erfolgten Zwischenbeförderungen den Rang eines SA-Brigadeführers erhalten habe.

Sein im Jahre 1931 erfolgter Eintritt in die NSDAP sei ausschließlich durch die große Enttäuschung über die allgemeine und auch die persönliche wirtschaftliche Lage bedingt gewesen.

XX/3

Es treffe zu, daß er in seinem Amte als Staatssekretär als altes Parteimitglied und Blutordens-träger auf politischem Gebiet eine entsprechende Resonanz mitbrachte. Er habe sich z.B. den Gau-leitern gegenüber besser durchsetzen können als der Minister. Diesem sollten auch etwaige Angriffe seitens politischer Stellen ferngehalten werden, da er als Fachmann allgemein und auch beim "Führer" einen hervorragenden Ruf besessen habe.

XX/4

Im Verkehr des RVM mit Parteidienststellen sei er, der Angeschuldigte, nur mit bedeutsamen Vorgängen befaßt worden. Er habe diesen Dienststellen gegenüber mehr Distanz gewahrt, als sein Vorgänger.

XX/3-4

Wenn er politischen Stellen, insbesondere den Gau-leitern entgegengetreten sei, so sei dies im Interesse der Reichsbahn geschehen.

XX/15

Der damalige Reichsorganisationsleiter und Leiter der Deutschen Arbeitsfront, Dr. Ley, habe bei einer Besprechung Ende 1943 ihm gegenüber zum Ausdruck gebracht, bei der Partei bestände der Eindruck, daß er die Reichsbahn zu einem Staat im Staate machen wolle. Anlaß für diese Besprechung sei der

Umstand gewesen, daß er seine Reden vor Eisenbahnern nicht mit einem "Heil Hitler" geschlossen habe.

XX/15

Einem Gauleiter habe er einmal erklärt, wenn er seine (des Angeschuldigten) Aufgabe besser erfüllen könne, solle er sie doch übernehmen.

XX/15

Furcht vor irgendwelchen Parteigenossen, auch vor Himmler, habe er nicht gehabt.

XX/5

Er könne sich nicht erinnern, vom RSHA wegen der Ausnutzung von Dienststellen der Reichsbahn im Ausland für nachrichtendienstliche Zwecke angesprochen worden zu sein. Das in dem Fernschreiben Schellenbergs an den Reichsführer SS genannte Büro sei seiner Erinnerung nach nie eingerichtet worden.

XX/5

Als Eisenbahner sei er bemüht gewesen, alles zu tun, um die Erfordernisse des Krieges zu erfüllen.

Die Ausführungen Pischels, wonach er, der Angeeschuldigte, ganz den Gedankengängen von Hitler, Himmler und Göring gefolgt wäre und die Personal- und Verkehrspolitik der Gedob mit den NS-Auffassungen für unvereinbar angesehen hätte, seien völlig abwegig und nicht wahr.

Die Reichsbahn sei, wenn man diesen Ausdruck gebrauchen wolle, immer zentralistisch gewesen. Das Bestreben Frank's eine gewisse staatliche Eigenständigkeit zu wahren, hätte das RVM nicht gestört, wenn nicht seitens militärischer Transportdienststellen ständig Klagen an das RVM herangetragen worden wären, daß der Verkehr im Bereich der Gedob zähflüssig verlief und zu Rückstauen führe. Diese Beschwerden seien berechtigt gewesen.

XX/16

Es sei ihm unverständlich, wie der Zeuge Kaess auf Grund eines kurzen Besuches zu der Feststellung gelangt sein wolle, er, der Angeschuldigte, sei nunmehr als Staatssekretär ein treuer Gefolgsmann des Führers und ein fanatischer Parteiangehöriger.

XX/14

Wenn er in Poltawa beim Eintreffen neuer Eisenbahner von einem Einsatz für Führer und Volk gesprochen habe, so sei dies damals eine durchaus übliche Redewendung gewesen. Im übrigen habe er in Poltawa alte Parteigenossen nicht bewußt zu sich eingeladen.

XX/14

XX/15

Er könne sich auch nicht erinnern, mit dem Zeugen Becker ein Gespräch über die nach dessen Ansicht falsche Behandlung der Polen geführt zu haben.

XX/16

XX/17

Ebenso habe er keine Erinnerung daran, daß die Beförderung Dr. Sommers zum Ministerialdirigenten wegen mangelnder politischer Aktivität unterblieben sei. Redewendungen wie "jeder würde an die Wand gestellt werden, wenn er nicht pariere" habe er bestimmt nicht gebraucht, wie auch die von dem Zeugen Bildt bekundeten Ausführungen bei einer Ansprache vor Bediensteten des RVM in Berlin nicht in seiner Mentalität gelegen hätten.

XX/9

Als er Staatssekretär geworden sei, habe er erfahren, daß es unter den Eisenbahnern des höheren Dienstes im RVM Volljuden gab oder gegeben hatte. Einer dieser Beamten, Dr. Dr. Baumann, sei im Archiv des RVM beschäftigt gewesen und seines Wissens dort auch bis zum Ende des Krieges in dieser Stellung verblieben. Für einen weiteren Beamten, Dr. Rosenhaupt, sei die Pension auf den Mädchennamen seiner Frau

XX/10

ausgezahlt worden. Dr. Rosenhaupt sei nach dem Kriege zum Präsidenten in München ernannt worden. Innerhalb des RVM habe es noch einen oder zwei derartige Fälle gegeben. Er dürfte hierüber von dem Personalreferenten für den Fall unterrichtet worden sein, daß von außerhalb des Hauses diese Fälle irgendwie aufgegriffen worden wären. Eine Notwendigkeit, irgendwie tätig zu werden, habe sich jedoch nicht ergeben.

XX/8

Für die Freilassung Landenbergers und Dr. Hahn's habe er sich bei Hitler eingesetzt, weil es für ihn ein unerträglicher Gedanke gewesen sei, daß Eisenbahner, die ebenso wie er im Osteinsatz unter schwierigsten Verhältnissen eingesetzt gewesen wären, nunmehr im KZ gesessen hätten.

XX/8

In den Fällen Dreyling und Geyer habe er sowohl mit dem damaligen Justizminister Thierack, wie auch dessen Staatssekretär Schlegelberger Rücksprache genommen und so die Begnadigung der Frau Dreyling bzw. bei Geyer erreicht, daß es zu keinem Strafverfahren, sondern zu einer Erledigung der Angelegenheit in der Zuständigkeit des RVM gekommen sei.

- - -

XIX/189

Bei Antritt seines Amtes als Staatssekretär habe er sich zunächst folgenden wesentlichen Problemen gegenüber gesehen:

- a) Beseitigung des erheblichen Rückstau's,
- b) Erhöhung der Wagengestellung von etwa 90 000 je 24 Stunden auf 130 000 bis 140 000,
- c) vorsorgliche Einplanung des Transportraumes zur Einbringung der Ernte und
- d) Sofortmaßnahmen zum Abtransport der Kohlenhalden an der Ruhr.

Die Lösung dieser Probleme sei noch durch den Beginn der Sommeroffensive erschwert worden.

XIX/190

Der erforderliche Transportraum sei täglich von den Bedarfsträgern angefordert worden, zu denen in erster Linie der Transportchef der Wehrmacht, sowie ferner die Rüstungs- und Ernährungswirtschaft und der Kohlenkommissar gehört hätten.

Die Großanforderungen seien an die Verkehrsabteilung (E I) des RVM gegangen. Die Anforderungen der Bedarfsträger seien so hoch gewesen, daß, von seltenen Tagen abgesehen, kein Überhang an Wagen vorhanden, d.h. kein erheblicher Bestand übrig geblieben sei. Als unerheblichen Bestand würde er einige hundert Waggons angesehen haben.

Er sei mit Fragen der Wagengestellung befaßt worden, wenn einzelne Bedarfsträger eine unzureichende Berücksichtigung ihrer Anforderungen geltend gemacht hätten. Es habe sich in diesen Fällen aber um entsprechend große Kontingente handeln müssen. In solchen Situationen habe er sich dann mit den Herren der Verkehrs- und Betriebsabteilung besprochen, um einen Weg der Abhilfe zu finden.

XIX/190

Die Betriebslage sei täglich zusammengestellt und u.a. auch ihm zugeleitet worden. Es könne sein, daß eine Anweisung bestanden habe, sein Büro zu verständigen, wenn sich Schwierigkeiten in der Betriebslage ergeben hätten. Diese hätten dann aber gravierender Art sein müssen. Sonst sei es Sache der zuständigen Fachabteilung gewesen, diese Schwierigkeiten zu beseitigen. Von Fall zu Fall seien dann die Herren zu ihm gekommen, wobei

XIX/191

es äußerst selten gewesen sei, daß etwaige Schwierigkeiten vom Fachabteilungsleiter im Beisein des Referenten erörtert wurden.

2. Zur zentralen Bearbeitung der Judentransporte im RVM.

XX/164	Er habe in der damaligen Zeit keine Kenntnis davon gehabt, daß das Referat 21 im RVM fortlaufend mit Judentransporten befaßt und der Regierungsrat Stange in diesem Referat für die Bearbeitung zuständig gewesen sei. Im RVM mit seinen 640 - 650 Bediensteten habe infolge der allgemeinen Arbeitsüberlastung die Tendenz bestanden, Vorgänge nach Möglichkeit zu delegieren. Der Leiter der Betriebsabteilung, Dr. Dilli, habe mit ihm nicht über derartige Transporte gesprochen. Hierzu dürfte auch kein Anlaß gewesen sein, da die Größenordnung der Transporte nicht so erheblich gewesen sei, daß sie Dr. Dilli Veranlassung zur Erörterung mit ihm hätten geben können. Allerdings habe er im Laufe seiner Tätigkeit als Staatssekretär gehört, daß Umsiedlertransporte gefahren wurden. Im Zusammenhang mit diesen Umsiedlertransporten sei seiner Erinnerung nach nicht speziell von Judentransporten gesprochen worden, wie er auch mit derartigen Transporten nie befaßt worden sei.
XX/17	
V/222	
XIX/192	
XIX/195	
XXI/5	
XX/18	
V/222	
XIX/191	
XXI/6	Wenn Dr. Dilli und der Referatsleiter Schnell öfters bei ihm gewesen seien, so könne es sich bei derartigen Gesprächen nur um Spitzenprobleme, z.B. die Evakuierung großer Bevölkerungsteile aus bombengeschädigten Städten, wie Hamburg und Berlin, gehandelt haben. Zu Besprechungen wegen Wagenanforderungen sei es mit ihm nur dann gekommen,
XXI/3	

wenn es sich um "besonders große Brocken" gehandelt habe, d.h. um eine Wagengestellung von tausenden Wagen, die auf Grund der Betriebslage nicht unmittelbar zur Verfügung gestanden hätten. Wegen der Gestellung von Judentransporten seien derartige Besprechungen nicht mit ihm geführt worden.

XIX/192

Von einer ständigen dienstlichen Zusammenarbeit zwischen dem RSHA und dem RVM sei ihm nichts bekannt geworden. Bei seinem Dienstantritt sei er mit soviel anderen Problemen beschäftigt gewesen, daß er sich um evtl. eingespielte Dinge nicht habe kümmern können. Er nehme auch an, daß der Umfang der vom RSHA angeforderten Transporte so gering gewesen sei, daß er damit nicht befaßt zu werden brauchte.

XIX/194

Von Vereinbarungen zwischen RVM und RSHA (Dienststelle Eichmann) wisse er nichts, noch könne er angeben, wer die Verhandlungen beim RVM geführt habe.

V/224

Von einer Konferenz im September 1942 in Berlin, bei der der Abtransport von 600 000 Juden aus dem Generalgouvernement sowie 200 000 Juden aus Rumänien vereinbart worden sei, habe er keine Kenntnis erlangt, wie ihm auch der Name des Reichsbahnbeamten Klem nicht bekannt sei.

V/ 225
XIX/195

Wenn es wegen der Durchführung der Judentransporte aus Frankreich im RVM zu "längeren Besprechungen" gekommen sei, so sei er in keinem Fall an derartigen Verhandlungen beteiligt gewesen, noch habe er überhaupt von diesem Abtransport gewußt. Weder aus Aktenvorgängen noch aus irgendeiner mündlichen Unterrichtung sei für ihn erkennbar geworden, daß vor seiner Zeit als Staatssekretär sich einmal

XIX/195

Heydrich in Verhandlungen über den Abtransport der Juden aus Frankreich eingeschaltet habe.

- XIX/196 Er wisse nichts davon, daß im Zusammenhang mit den Judentransporten Erlasse des RVM herausgegeben worden seien und anschließend Fahrplankonferenzen stattgefunden hätten. Auch habe er niemals Zusammenstellungen über Sonderzüge, insbesondere für Judentransporte, gesehen. Erlasse, wie sie Leibbrand unter dem 30.4.1940 und 14.6.1941 unterzeichnet habe, seien lediglich eine Sache der Betriebsabteilung gewesen. Für Erlasse und Verfügungen der Betriebsabteilungen habe seines Wissens die Zeichnungsbefugnis nur beim Abteilungsleiter und den Referenten gelegen. Das Telegramm vom 23.6.1942 stelle eine sogenannte Betriebsverfügung dar. Sechs bis sieben Sonderzüge wöchentlich seien keine Größenordnung gewesen, die über die Anordnungsgewalt eines Referenten hinauszugehen brauchte.
- XIX/197
- XIX/193 f.
- XIX/192
- XIX/196
- XX/19 Es könne schon sein, daß der Zeuge Bildt Einblicke gewonnen habe, die ihn zu dem Schluß kommen ließen, die Juden könnten umgebracht werden. Er habe keinen Einblick in die Unterlagen gehabt, die der Zeuge Hein gesehen habe. Auch wisse er nichts von einem steckengebliebenen und vermutlich mit Juden beladenen Sonderzug. Wenn Angehörige des Ministeriums von den Judentransporten und deren Zweck Kenntnis gehabt hätten, so könne er sich dies durchaus vorstellen, da diese Bediensteten im Referat 21 oder seiner Nähe tätig gewesen seien, bzw. Verbindung zu ihm gehabt hätten.

XX/168 Vom Ausmaß und Zweck der von dem Sachverständigen Dr. Scheffler festgestellten Transporte habe er nichts gewußt.

XIX/196, 197 Daß gegen Kriegsende Akten des RVM verbrannt worden seien, sei vermutlich auf eine der Gruppe L von militärischer Seite zugegangenen Anordnung zurückzuführen. Er habe dunkel in Erinnerung, von dieser Maßnahme in Kenntnis gesetzt worden zu sein.

3. Zur Beteiligung bei der Beschaffung von Transportraum und generellen Überwachung der Transportabwicklung im RVM.

a) Zur Beteiligung bei der Beschaffung von Transportraum für die Großaktion 1942.

Bl. 62 f.
der BA
10 Js 17/57
StA Dortmund

Zu dem mit dem Zeugen Wolff am 16.7.1942 geführten Telefongespräch hat der Angeschuldigte in seiner von dem Untersuchungsrichter am 7.7.1958 durchgeführten verantwortlichen Vernehmung zunächst angegeben, daß ihm "weder vom Inhalt des Telefongesprächs noch von den wirklichen Veranlassungen etwas in Erinnerung" geblieben sei. In seiner späteren zeugenschaftlichen Vernehmung in dem gegen Wolff durchgeführten Strafverfahren hat er dann eingeräumt, bei dem Telefongespräch von der Verlegung des Ghettos erfahren zu haben.

VI/7

Weiter hat er sich hierzu wie folgt eingelassen:

V/222

Wolff habe ihn bei der fernmündlichen Unterredung keinesfalls davon unterrichtet, daß Juden in Vernichtungslager transportiert werden sollten.

XX/14

Seiner Erinnerung nach habe er Wolff zuvor kennengelernt, als er anlässlich seiner Ernennung zum Staatssekretär im Führerhauptquartier gewesen sei.

V/227

VI/6

V/221

Bl. 63 d. BA
10 Js 17/57
StA Dortmund

XX/164

VI/30

Bl. 62 d. BA.
10 Js 17/57
StA Dortmund

V/223

XX/164

Bl. 62 d. BA.
10 Js 17/57
StA Dortmund

XX/165

V/223

Wolff sei außerordentlich höflich und kontaktfähig gewesen. Den Inhalt des für ihn völlig bedeutungslosen Telefongespräches habe er an die zuständige Dienststelle zur Klärung der Beschwerden gegeben. Rückschauend nehme er an, daß er den Leiter der Gruppe L (Landesverteidigung), Ministerialdirigent Ebeling, unterrichtet und diesen gebeten habe, das Weitere bei der zuständigen Generaldirektion der Ostbahn zu veranlassen. In solchen Fällen habe es nahe gelegen, sich zuerst an die Gruppe L zu wenden, weil in der damaligen Zeit die Gedob, mit Ausnahme der durchgehenden Transporte, weitgehend dem Eingriff des RVM entzogen gewesen sei.

Später habe er dann die Rückmeldung erhalten, daß die Transporte nunmehr liefen.

An das hierauf von ihm unter dem 28.7.1942 an Wolff gerichtete Schreiben könne er sich nicht mehr erinnern. Er wisse auch nicht, ob er diesen Brief geschrieben habe. Diktirt habe er diesen Brief nicht. Nach der Art des Briefes (Weitergabe einer Meldung der Generaldirektion der Ostbahnen) nehme er an, daß er diesen Brief nicht persönlich geschrieben habe. Er halte dies sogar für sicher. Der Brief möge wohl von ihm unterzeichnet worden sein - wobei die Verwendung eines Faksimilestempels denkbar sei, jedoch werde die "Abfassung des Briefes vermutlich von einer untergebenen Stelle erfolgt" sein.

Der Inhalt des ihm damals bestimmt völlig unwichtig vorgekommenen Briefes sei nicht in sein Bewußtsein gedrungen. Er sei so mit Problemen

Bl. 62 d.BA.
10 Js 17/57
StA Dortmund

VI/6

des gesamten Transportwesens belastet gewesen, daß seine Aufnahmefähigkeit nicht ausreichend gewesen sei, um den Inhalt des Schreibens in sich aufzunehmen. Auch die Orte Treblinka und Belzec seien für ihn damals kein Begriff gewesen. Gerade in der ersten Zeit seiner Tätigkeit als Staatssekretär habe er derart viel Arbeit zu bewältigen gehabt, daß er sich an irgendwelche Einzelheiten aus dieser Zeit überhaupt nicht mehr erinnern könne.

XX/166

Die Bedeutung der Zahl der mit jedem einzelnen Zug beförderten Juden wäre ihm klar geworden, wenn er dies damals gelesen, bzw. in sich aufgenommen hätte. 5 000 Menschen für einen Zug möchte er als unmenschlich bezeichnen. Da der Inhalt des Briefes nicht in sein Bewußtsein eingedrungen sei, habe er auch keine Überlegungen über den Verbleib der Juden angestellt.

V/223

V/223

Es sei damals üblich gewesen, daß der private Briefkopf für ein Schreiben genommen wurde, wenn ein persönlicher Anruf zu Grunde lag und die Dinge nicht so sehr einen amtlichen Anstrich erhalten sollten. Er halte es für ausgeschlossen, daß er den Entwurf des Briefes persönlich irgendwie aufbewahrt habe.

XX/165

XX/165

Er vermute, daß der Geheimstempel auf das Schreiben vom 28.7.1942 im RVM aufgedrückt worden sei. Dies verleite ihn wiederum zu der Annahme, daß er den Inhalt des Ferngespräches mit Wolff an die Gruppe I weitergegeben habe. Für die Tatsache, daß sich kein Geheim-Aktenzeichen auf dem Schreiben befinde, habe er keine Erklärung.

Bl. 62-63 d.BA.
10 Js 17/57
StA Dortmund

Ganz allgemein müsse er zu den in dem Schreiben erwähnten Judentransporten erklären, daß diese Transporte - wie auch die übrigen Militärtransporte - von der Gedob in ihrem Gebiet in eigener Regie erledigt und bearbeitet worden seien. Die einzelnen Transportzüge wären von den militärischen Stellen sowohl hinsichtlich der Wagenzahl als auch der Transportwege bei den Eisenbahndirektionen angefordert worden. Diese Anforderungen seien als militärische Befehle für die Eisenbahndirektionen bindend gewesen. Daraus ergebe sich, daß er als Staatssekretär gar nicht in der Lage gewesen sei, die in dem Brief vom 28. Juli 1942 erwähnten Transporte von sich aus anzuordnen. Er habe deshalb solche Transporte auch nicht angeordnet.

V/221

Eine Einschaltung der Betriebsabteilung des RVM sei nicht erfolgt, weil diese für Transporte innerhalb des Bereiches der Gedob nicht zuständig gewesen sei. Die Betriebsabteilung hätte nur dann eingeschaltet werden müssen, wenn es sich um Transporte gehandelt habe, die nicht ausschließlich innerhalb des Bereiches der Gedob gefahren worden wären.

XX/164-165

Die Auswirkungen des Erlasses Hitlers vom 17.1.1942, wonach die Ostbahn vom 1.2.1942 an gemeinsam mit der Deutschen Reichsbahn des RVM betrieben und verwaltet wurde, seien für ihn nicht so bemerkbar gewesen, wie dies in dem Aufsatz Dr. Pischel's ausgeführt worden sei.

XX/166

Er habe keine Erinnerung daran, von seiner damaligen Vorzimmerdame Frä. Schönfeld (jetzt Frau McKee) gefragt worden zu sein, was der Abtransport der

Juden aus dem Warschauer Ghetto bedeute. Auch erinnere er sich nicht, ihr erwidert zu haben, er hätte Züge zu stellen, um die Juden aus dem Ghetto Warschau abzutransportieren.

Er denke, daß er mit seinen beiden Vorzimmerdamen hin und wieder ein persönliches Wort gesprochen habe. Für die Zeit in Poltawa möchte er das Verhältnis mit Fräulein Schönfeld als freundschaftlich bezeichnen.

V/223
XX/166
VI/7

XX/166

Ob er das Antwortschreiben Wolff's vom 13.8.1942 gelesen habe, könne er heute nicht mehr sagen. Er dürfte aber von diesem Schreiben Kenntnis erhalten haben, jedoch sei dieser Vorgang an ihm vorbeigegangen. Nach seiner Meinung sei der Text sehr überschwänglich. Wenn er die Formulierung, "daß nun schon seit 14 Tagen täglich ein Zug mit je 5 000 Angehörigen des auserwählten Volkes nach Treblinka fährt", damals gelesen habe, so habe er sich bestimmt darüber geärgert.

XXI/4

Auf die beim Schlußgehör mehrmals an ihn gestellte Frage, ob ihm die Durchführung von Judentransporten bekannt gewesen sei, hat der Angeeschuldigte sodann erklärt:

"Als der Brief vom 28.7.1942 bei mir durchgelaufen ist, muß ich gewußt haben, daß Judentransporte gingen. Ich bin zu dieser Auffassung gelangt, weil es nach dem Inhalt des Briefes nicht anders sein kann. Ich erinnere mich jedoch nach wie vor nicht an den Inhalt dieses Briefes und an seine geschäftsmäßige Bearbeitung, wie mir auch das Telefonat mit Wolff nicht mehr gegenwärtig ist...."

b) Zur Bereitstellung von Transportraum
im Januar/Februar 1943.

- V/223 Mit Ausnahme der Vorgänge vom Juli 1942 sei er nie mit Umsiedlertransporten oder dergleichen befaßt gewesen.
- XX/167 Er habe keine Erinnerung daran, daß das RVM oder er persönlich wegen der im Fernschreiben Krügers vom 5.12.1942 angeführten Transportsperre angesprochen worden seien, wie ihm auch nichts von Judentransporten bekannt sei, die nach dem Fernschreiben Müller's vom 16.12.1942 trotz der darin erwähnten Transportsperre noch gefahren werden sollten.
- XX/168
- XX/163 Transportsperren seien von Zeit zu Zeit vom Transportchef der Wehrmacht angeordnet und über MinEis L zur Durchführung weitergegeben worden.
- V/225 Von Mitte Dezember 1942 bis Mitte Januar 1943 habe er sich an der Front befunden und wisse deshalb nicht, ob Anfang Januar 1943 Besprechungen zwischen RSHA und RVM stattgefunden hätten. Wolff habe ihn nach dem Telefongespräch vom Juli 1942 noch etwa drei- oder viermal angerufen. Hierbei sei es um die Beschaffung von Freifahrscheinen gegangen. Es könne auch von anderen Dingen die Rede gewesen sein. Er habe keine Erinnerung daran, daß Wolff ihn noch einmal wegen der Einstellung von Zügen zum Abtransport der Juden angerufen habe.
- XXI/6
- XX/168 Auch an den Brief Himmlers vom 20.1.1943 könne er sich nicht erinnern. Er werde ihn aber zu lesen bekommen haben. Von sich aus habe er keinen einzigen Zug stellen, wohl aber den Brief an die entsprechende Stelle seines Ministeriums zur Bearbeitung weiterleiten können. Er nehme an, daß der Brief wegen der

XX/168

darin erwähnten Bandenbekämpfung der Gruppe L und der Betriebsabteilung zur weiteren Veranlassung zugeleitet worden sei. Angesichts der damaligen allgemeinen Lage, insbesondere im Zusammenhang mit Stalingrad, habe ihm der Brief Himmlers konfus erscheinen müssen.

XXI/3

Er habe keine Erinnerung daran, mit Himmler am 3.2.1943 telefoniert zu haben. Möglicherweise sei in Ergänzung des Briefes Himmlers vom 20.1.1943 über Zuggestellungen für Transporte und über Termine gesprochen worden. Es könnte auch sein, daß er mit Himmler einmal wegen der Bandenbekämpfung telefoniert habe, wobei der Anruf dann von Himmler ausgegangen sei.

XXI/3

Er könne sich nicht erinnern, daß er auf Grund des Schreibens von Himmler oder auf Grund von späteren Besprechungen mit Himmler irgendeine Initiative hinsichtlich der Judentransporte ergriffen hätte.

c) u. d) Zur Bereitstellung von Transportraum im Juni/Juli 1943 und Mai/Juni 1944.

XX/12

Bei dem Zusammentreffen mit Himmler am 24.6.1943 habe es sich, so nehme er an, um den in dem Schreiben von Kranefuss erwähnten Antrittsbesuch gehandelt, der sich wesentlich hinausgezögert habe. Allerdings erinnere er sich nicht, mit Himmler einmal in der Nähe von Rastenburg, d.h. unweit des damaligen Führerhauptquartiers Wolfsschanze, zusammengetroffen zu sein.

XXI/6

XX/13

XXI/4

Gelegentlich des verspäteten Antrittsbesuches habe er in Berchtesgaden in einem Nebengebäude im größeren Kreise mit Himmler gegessen. Es sei denkbar, wenn er sich auch an ein solches Gespräch nicht erinnere, daß bei dieser Gelegenheit die durch Bandeneinwirkung sehr schwierig gewordene Transportlage im Osten erörtert worden sei.

Die Bandenbekämpfung habe im weiteren Verlauf des Krieges auch für das Transportwesen ein zentrales Thema gebildet, weil durch die Bandeneinwirkung im Osten - weniger im Westen - das Minimum der Zugzahl für die Versorgung der kämpfenden Truppe zeitweise nicht mehr erreicht worden sei. Er erinnere sich daran, daß einmal "an einem schwarzen Freitag" zwischen drei- bis fünftausend Streckenunterbrechungen durch Mineneinwirkungen zu verzeichnen gewesen seien. Es sei sehr naheliegend, daß Himmler sich mit ihm wegen der Bandenbekämpfung unterhalten habe.

XXI/4

Himmler habe sich ihm gegenüber nicht in einer Weise geäußert, die auf Vernichtungsmaßnahmen gegenüber den Juden unter der Tarnbezeichnung Bandenbekämpfung hätte schliessen lassen können. Aus der damaligen Zeit sei ihm noch der Ausdruck "jüdisch- bolschewistische Banden" in Erinnerung. Er wisse aber nicht mehr, bei welcher Gelegenheit er dies gehört oder gelesen habe.

XX/13

An ein Zusammentreffen mit Himmler am 29.5.1944 habe er keine Erinnerung. Er halte es für denkbar, daß diese Besprechung vorgesehen gewesen sei, aber nicht stattgefunden habe. Seines Wissens habe er Himmler zum Ende des Krieges noch einmal aufgesucht, als dieser bereits Befehlshaber der Heeresgruppe Weichsel gewesen sei. Diese Begegnung müsse im Raume Küstrin stattgefunden haben. Hierbei sei es darum gegangen, die Rollbahn von Küstrin nach Berlin von Feindeinwirkung freizuhalten.

XX/13

Er sei fast sicher, daß sonstige Besprechungen mit Himmler nicht erfolgt seien. So habe er auch keine Erinnerung an eine Westbesprechung am 11.3.1944. Möglicherweise sei von ihm zu dieser Besprechung ein Vertreter abgeordnet worden.

XIX/194

Von Judentransporten nach Auschwitz wisse er nichts. Auschwitz sei ihm schon, wie auch Oranienburg, als

Konzentrationslager bekannt gewesen. Während des Krieges habe er einmal gehört, daß Häftlinge aus Auschwitz in dem nahe gelegenen Buna-Werk arbeiteten. Mit Transporten aus den Räumen Ungarn und Rumänien sei er nie befaßt gewesen.

XXI/2

An die von der Zeugin McKee geschilderten Unterhaltungen habe er überhaupt keine Erinnerung. Wenn die Zeugin davon spreche, daß er nach seiner Erklärung die zum Abtransport der Juden nach Auschwitz eingesetzten Züge lieber verwendet hätte, um Soldaten in Urlaub zu fahren, so könne er hierzu mit Sicherheit sagen, daß nach seiner Kenntnis zu keiner Zeit wegen Judentransporten der Wehrmachtsurlauberverkehr eingeschränkt worden wäre. Die Bekundung der Zeugin könne insoweit nur auf einer Unkenntnis der gesamten Struktur des RVM und der damit zusammenhängenden Tätigkeit eines Staatssekretärs beruhen. Die Zeugin habe nicht über administrative Erfahrungen verfügt, da sie sonst hätte wissen müssen, daß ein Staatssekretär von sich aus keinen Transportraum zur Verfügung stellen konnte; dies vor allem nicht in Kriegszeiten, wo die Bedarfsträger die Anforderungen gestellt hätten.

e) Zur generellen Überwachung der Transportabwicklung im RVM.

Bl. 62 d.BA
10 Js 17/57
StA Dortmund
XXI/3

V/227

Mit der Anordnung und Überwachung einzelner Transporte habe er nichts zu tun gehabt. Er habe deshalb auch nicht einzelne Transporte angeordnet. Insoweit habe er auch keine gezielten Aufträge an seine Mitarbeiter gegeben. Kein Eisenbahner, weder der Verkehrsminister noch die kleinste Dienststelle sei in der Lage gewesen, von sich aus Züge einzulegen oder zu stellen. Jedes Eingreifen in das Betriebsgeschehen hätte zu ernsthaften Schwierigkeiten geführt. Deshalb habe er also auch nicht anordnen können, daß Züge für den Judentransport eingesetzt werden sollten.

- XX/167 Es sei entgegen der Aussage Eichmann's völlig ausgeschlossen, daß er im Büro Himmler's angerufen habe, weil bereitgestellter Transportraum nicht ausgenutzt worden sei. Um solche Dinge habe er sich niemals gekümmert. Damals seien täglich 23.000 - 24.000 Züge gefahren. Wenn einmal ein bereitgestellter Zug ausgefallen sei, so bedeutete dies eine Kleinigkeit, mit der er nicht behelligt zu werden brauchte. Allerdings habe er generelle Weisungen gegeben, sich energisch zu beklagen, wenn verfügbare Transportraum nicht benutzt wurde. Dies habe schon in der verständlichen Abwehr gegenüber den fast laufenden Überforderungen aller Bedarfsträger gelegen. Er halte es für möglich, daß Bedienstete des Ministeriums sich seines Namens bedienen hätten, um einen entsprechenden Druck auszuüben.
- V/223
- V/229
- XX/167
- XIX/196 So habe er auch keine Kenntnis davon erlangt, daß in Frankreich für den Abtransport von Juden zur Verfügung gestellter Transportraum nicht genutzt worden sei.
- XX/166 Himmler sei für ihn keine Kraft gewesen, die ihn hätte veranlassen können, seinen Bitten eine besondere Aufmerksamkeit zu schenken.

4. Zur Kenntnis von dem Zweck der Judentransporte und den Vernichtungsmaßnahmen gegen die Juden.

- V/222 Von der Tatsache, daß die Juden systematisch ausgerottet wurden, habe er erst nach dem Kriege erfahren. VI/31 In der Gefangenschaft habe er erstmals davon gehört, daß während des Krieges Vernichtungsaktionen gegen die Juden durchgeführt worden seien.

V/226

Die beabsichtigte "Endlösung der Judenfrage" sei zumindest im RVM nicht bekannt gewesen. Er sei überzeugt, daß auch Dorpmüller hiervon keine Kenntnis gehabt habe. Dieser würde ihm, bei dem zwischen ihnen bestehenden sehr engen Verhältnis, mit Sicherheit etwas gesagt oder angedeutet haben, wenn er - Dorpmüller - von den Massenmorden gewußt hätte. Er sei sich damals nicht bewußt gewesen, daß er durch die Weitergabe der ihm von Wolff übermittelten Wünsche Himmlers der Vernichtung der Juden Vorschub leisten würde, wie er auch von den umfangreichen Transportbewegungen jüdischer Menschen und deren Schicksal nichts erfahren habe.

V/227

XX/17

XXI/8

XIX/197

Bei seinen sämtlichen Reisen in den Ostraum, wie auch in den Westen, habe er zu keiner Zeit einen Transport gesehen, der für ihn als Judentransport erkennbar gewesen wäre. Er vermöge sich auch nicht zu erinnern, daß er einmal auf derartige Transporte angesprochen worden wäre. Seine Aufenthalte an den einzelnen Punkten seien immer nur von begrenzter Dauer gewesen und hätten dann der Erörterung aktueller Transportfragen und bahntechnischer Probleme gedient.

XIX/189

Während seiner Tätigkeit in Poltawa habe er Transporte mit russischen Kriegsgefangenen gesehen und in diesem Zusammenhang eine dunkle Erinnerung daran, daß die Gefangenen bei der Verladung mit Stöcken angetrieben worden seien. Er könne sich durchaus denken, daß er mit Kollegen über seine Beobachtungen gesprochen habe, denn er sei hierüber betroffen gewesen. Bei anderer Gelegenheit, so erinnere er sich, habe er im Vorbeifahren einen Transportzug mit russischen Kriegsgefangenen

gesehen, aus dem einzelne Gefangene - wahrscheinlich um Wasser zu bekommen - Büchsen herausgehalten hätten.

XX/18

V/226

XIX/186

XIX/187

Weder 1941/42 in Poltawa noch im weiteren Verlauf des Krieges habe er etwas von Judenexekutionen und der Tätigkeit der Einsatzkommandos gehört. Er könne sich auch nicht erinnern, in Poltawa SD-Einheiten gesehen zu haben. Von den in den Ereignismeldungen erfaßten Geschehnissen wisse er nichts. Von der Tätigkeit der Einsatzkommandos habe er erstmalig nach Kriegsende in einem Internierungslager erfahren.

V/226

V/225

An die mit Frank in Krakau in der zweiten Jahreshälfte 1942 geführte Unterredung, die sehr erregt verlaufen sei, könne er sich noch gut erinnern. Anlaß für den Besuch bei Frank seien die ständigen Klagen des Wehrmachtstransportchefs, General Gehrke, über den Zugverkehr im und durch das Generalgouvernement gewesen. Mit Frank habe er die Behebung dieser Schwierigkeiten und in diesem Zusammenhang eine unmittelbare Unterstellung der sehr selbständigen Gedob unter das RVM erörtern wollen. Frank habe erwähnt, daß das im Bau befindliche Bahnprojekt schon längst beendet worden wäre, wenn man nicht die jüdischen Arbeitskräfte weggeholt hätte. Zu welchem Zweck die Juden weggeholt worden seien, habe Frank seiner Erinnerung nach nicht gesagt. Es wäre ihm nie der Gedanke gekommen, daß man die Juden zum Zwecke der Vernichtung weggeschafft hätte.

XX/167

VI/7

XX/17-18

V/222

XX/18

V/222

Ende 1944/Anfang 1945 habe er gerüchtweise gehört, daß Juden vernichtet wurden. Keinesfalls sei jedoch eine offizielle Mitteilung an ihn herangekommen. Er habe es nicht für möglich gehalten, daß man Menschen zu einer Zeit töten würde, in der Arbeitskräfte dringend benötigt wurden. Es habe für ihn eine Erleichterung bedeutet, als er beim Durchgang durch eine unterirdische Fabrik zur Produktion von V2-Waffen

im Harz dann habe feststellen können, daß dort Häftlinge und darunter auch solche mit dem Judenstern arbeiteten. Daraus habe er den Schluß gezogen, daß das ihm bekannt gewordene Gerücht nicht stimmen könne. Seine Ansicht sei auch dadurch bestätigt worden, daß er zu dieser Zeit bei Aufräumarbeiten nach Luftangriffen in Berlin ebenfalls Personen gesehen habe, die den Judenstern getragen hätten.

XXI/9

Wenn er antisemitische Äußerungen, wie die in der Zeitung "Der Stürmer" wiedergegebenen, gehört haben sollte, so habe er diese für die damals übliche "Phrasendrescherei" gehalten.

Die "Nürnberger Gesetze" seien ihm zwar bekannt gewesen, jedoch habe er sie in ihrer Bedeutung nicht erfaßt. Wie sehr er den gegen die Juden gerichteten Maßnahmen unbefangen gegenüber gestanden habe, ergebe sich z.B. daraus, daß er von dem Vorgange einer Arisierung, um die ein Hilfsdezernent seiner Salzburger Dienststelle mit seiner Billigung damals in Berlin nachgesucht und dort auch erreicht habe, bis dahin keine Kenntnis gehabt habe. Während er in Innsbruck dienstlich tätig gewesen sei, habe er als möblierter Herr bei einer älteren Jüdin gewohnt, bei der er trotz Gegenvorstellungen der örtlichen Gauleitung wohnhaft geblieben sei, ohne daß die Gauleitung dann nochmals auf die Angelegenheit zurückgekommen wäre. Auf Grund dieser Erlebnisse sei ihm der überhitzte Antisemitismus aufgebauscht erschienen.

XXI/10

XXI/10

Gegen Kriegsende sei er einmal von Dr. Dorpmüller zu einem außerdienstlichen Ministertreffen bei dem damaligen Finanzminister Schwerin-Krosigk mitgenommen worden. Bei dieser Gelegenheit sei auch über die "Kristallnacht" gesprochen worden, wobei er

seiner Meinung Ausdruck gegeben habe, daß man diese Dinge auch auf anständige Weise, d.h. in gesetzlicher Form hätte regeln können. Hierbei habe er daran gedacht, den Juden - wenn man sie schon aus dem Reichsgebiet entfernen wollte - unter entsprechender Abfindung eine Auswanderung freizustellen. Die gegen die Juden durchgeführten Vernichtungsmaßnahmen seien bei dem Gespräch nicht erörtert worden.

XXI/11

Nach dem Kriege sei ihm im Zusammenhang mit seinem Entnazifizierungsverfahren bekannt geworden, daß er bei Kriegsende als "Defätist" bezeichnet und auch überwacht worden sein soll. Von einer derartigen Überwachung habe er nichts bemerkt. Er nehme an, daß er deshalb als Defätist bezeichnet worden sei, weil er sich zusammen mit Speer bemüht habe, Brückensprengungen zu verhindern, und auch bei einer größeren Besprechung in Berlin rückhaltlos die damalige Lage geschildert habe.

II. Würdigung der Einlassung.

1. Zur Vorgeschichte.

Wenn der Angeschuldigte, wie er angibt, "nicht durch die Partei in sein Amt als Staatssekretär gekommen ist", so haben aber wohl auch politische Gründe dazu geführt, ihm dieses wichtige Amt zu übertragen (vgl. oben zu G, I, 1, a). Für die Besetzung von staatlichen Stellen waren im NS-Regime in zunehmendem Maße politische Gesichtspunkte maßgebend, wie die Tatsache erkennen läßt, daß das RVM eine Förderung verdienter Altparteimitglieder in ihrer beruflichen Laufbahn betrieb (vgl. oben zu A). Fanden solche politischen Gesichtspunkte schon generell Berücksichtigung, so galten sie umso mehr bei der Besetzung von Schlüsselstellungen, zu denen auch das Amt des Angeschuldigten gehörte.

Da der Angeschuldigte "als altes Parteimitglied und Blutordensträger auf politischem Gebiet eine entsprechende Resonanz mitbrachte", wurde er von den Parteidienststellen, insbesondere aber von Himmler, schon recht bald, wie der Zeuge Rückel es allgemein ausgedrückt hat, "als der besondere Vertrauensmann der Partei im RVM und der Deutschen Reichsbahn" angesehen. Daß die SS-Führung den Angeschuldigten so wertete, ergibt sich schon daraus, daß er bereits wenige Wochen nach seinem Dienstantritt als Staatssekretär von Himmler in die Vernichtungsmaßnahmen gegen die Juden eingeschaltet und sodann am 20.8.1942 wegen der Einrichtung eines nachrichtendienstlichen Büros im RVM angesprochen wurde. Die Erklärung des Angeschuldigten, er habe den Parteidienststellen gegenüber mehr

Distanz als sein Vorgänger gewahrt, besagt nicht, daß er besonderen Ersuchen der SS-Führung nicht entsprochen oder sich insoweit ablehnend gezeigt habe. Sie läßt allenfalls den Schluß zu, daß der Angeschuldigte sich als "Altparteigenosse und Blutordensträger" in einer politisch abgesicherten Stellung gesehen hat, wie dies auch seiner Angabe zu entnehmen ist, er habe keine Furcht vor irgendwelchen Parteiorganen, auch nicht vor Himmler, gehabt.

Seine besondere politische Stellung ermöglichte dem Angeschuldigten auch sein Eintreten für verfolgte Personen. Daß er sich hierbei nicht von einer gegen das NS-Regime gerichteten Haltung, sondern von fürsorglichen Erwägungen hat leiten lassen (vgl. oben zu G, I, 1, b), ist seiner Erklärung zu entnehmen, ihm sei der Gedanke unerträglich gewesen, daß Eisenbahner, die ebenso wie er im Osteinsatz unter schwierigsten Verhältnissen eingesetzt gewesen wären, nunmehr im KZ gesessen hätten.

In den Fällen, in denen Juden im Dienst des RVM verblieben waren, ergab sich für den nach seinen Angaben hierüber informierten Angeschuldigten keine Notwendigkeit, irgendwie tätig zu werden, so daß insoweit letztlich auch keine zwingenden Rückschlüsse auf die Einstellung des Angeschuldigten in dieser Frage gezogen werden können.

Die Einlassung des Angeschuldigten, er habe entgegen den Ausführungen Dr. Pischel's keine den NS-Auffassungen entsprechende Verkehrspolitik betrieben, wird durch die im Bereich der Gedob tatsächlich eingetretene Entwicklung widerlegt, wonach der Gedob in immer stärkerem Maße den Bestrebungen des RVM entsprechend ihre Sonderstellung genommen

und diese letztlich uneingeschränkt der GVD Osten unterstellt wurde (vgl. oben zu D, II).

Die von zahlreichen Zeugen bekundete betont national-sozialistische Haltung des Angeschuldigten nach seiner Ernennung zum Staatssekretär findet entgegen der Einlassung des Angeschuldigten gerade in der Aussage des Zeugen Kaess eine Bestätigung (vgl. oben zu G, I, 1, b), der den Angeschuldigten noch aus der Zeit vor dem Zweiten Weltkriege kannte und dem darum eine vergleichsweise Beurteilung der gewandelten Persönlichkeit des Angeschuldigten möglich war. Wenn dem Zeugen bei einem kurzen Besuch des Angeschuldigten eine derartige Veränderung aufgefallen ist, so muß diese erheblich gewesen sein.

- - -

Die Angaben des Angeschuldigten über die bei seinem Amtsantritt vorliegenden schwierigen und umfangreichen Verkehrsprobleme stimmen im wesentlichen mit den getroffenen Feststellungen überein. Die weiteren Erklärungen des Angeschuldigten hierzu lassen erkennen, daß der zur Verfügung stehende Transportraum durch die Anforderungen der Bedarfsträger fast ständig ausgeschöpft war und die Frage der Wagengestellung auch immer wieder an den Angeschuldigten herangetragen worden ist. Die Einlassung des Angeschuldigten, er sei mit diesen Fragen nur dann befaßt worden, wenn es sich um entsprechend große Kontingente gehandelt habe, schließt nicht aus, daß im Zusammenhang mit der Erörterung der jeweiligen Transportsituation bei den Besprechungen mit den Leitern und Referenten der Verkehrs- und Betriebsabteilung nicht auch die besonderen Schwierigkeiten in einzelnen Verkehrsbereichen besprochen worden sind, in denen es,

wie z.B. bei der Gedob während der Sommeroffensive 1942, auf jeden Zug ankam. Bei der im weiteren Verlauf des Krieges immer angespannter werdenden Transportlage mußten dann zwangsläufig auch Bedarfsträger - wie das RSHA -, die bei der Großverteilung keine Berücksichtigung fanden, immer wieder vorstellig werden, um mit ihren Transporten, zu denen beim RSHA überwiegend die Züge zum Abtransport der Juden gehörten, Berücksichtigung zu finden.

2. Zur zentralen Bearbeitung der Judentransporte im RVM.

Die Einlassung des Angeeschuldigten, er habe keine Kenntnis davon gehabt, daß im Referat 21 fortlaufend Judentransporte bearbeitet worden seien, ist unglaubhaft.

Ihr steht einmal entgegen, daß die zahlreichen Transporte, mit denen insgesamt etwa drei Millionen Juden in die Vernichtungslager verbracht worden sind, zu ständigen Kontakten zwischen dem RVM und dem RSHA führten, die wiederum mit einem umfangreichen Schriftverkehr verbunden waren. Hinzu kamen, wie das Klem-Protokoll ausweist, bei größeren Transportvorhaben auch Sonderbesprechungen, über die auch das RVM unterrichtet werden mußte, nachdem die zentrale Bearbeitung einmal festgelegt worden war. Weiterhin wurden von der Betriebsabteilung laufend Transporterlasse herausgegeben, die dann die Fahrplankonferenzen auslösten. All diese Vorgänge waren, selbst wenn sie durchweg nur das Referat 21 betrafen, nicht so unerheblich, daß sie nicht auch durch den zuständigen Abteilungs- und Referatsleiter an den Angeeschuldigten zumindest im Wege des Vortrages herangetragen worden wären, zumal Dr. Dilli und Schnell häufig zu Besprechungen bei dem Angeeschuldigten weilten. Bei dem ständigen Mangel an Trans-

portraum drängte sich insbesondere dann eine Erörterung der Transportanforderungen des RSHA auf, wenn hiervon Bereiche wie z.B. die Gedob betroffen waren, die ständig mit Transportschwierigkeiten zu kämpfen hatten.

Wenn der Angeschuldigte angegeben hat, daß er im Laufe seiner Tätigkeit als Staatssekretär von Umsiedlungstransporten gehört habe, jedoch in diesem Zusammenhang nicht speziell von Judentransporten gesprochen worden sei, so kann ihm diese Information nach den gesamten Tatumständen nur im RVM zugegangen sein. Berücksichtigt man dabei aber, daß die "Umsiedlungstransporte" ab Mitte 1942 zum weitaus überwiegenden Teil Judentransporte waren, so ist anzunehmen, daß der Angeschuldigte auch hiervon unterrichtet worden ist.

Der Leiter der Betriebsabteilung, Dr. Dilli, hat eingeräumt, von "Umsiedlertransporten" gewußt zu haben, "in denen sich jedenfalls auch Juden befanden" (vgl. unten zu 4 b). Der weiteren Bekundung des Zeugen Dr. Dilli, mit dem Angeschuldigten nicht über Judentransporte gesprochen zu haben, kann ebenso wenig gefolgt werden, wie der entsprechenden Einlassung des Angeschuldigten. Aber selbst wenn sie zuträfe, ergäbe die Bekundung des Zeugen Dr. Dilli gleichwohl, daß die Durchführung von Judentransporten dem zuständigen Abteilungsleiter bekannt war. Ist dies aber der Fall, so ist auch davon auszugehen, daß der Staatssekretär gleichfalls von den in der Betriebsabteilung abgewickelten Judentransporten wußte.

Dem steht auch nicht die Einlassung des Angeschuldigten entgegen, daß der Umfang der vom RSHA angeforderten Transporte so gering gewesen sei, daß

er damit nicht befaßt zu werden brauchte. Einmal ergab sich aus der wiederholten Einschaltung Himmlers bei der Beschaffung von Zügen für Judentransporte und der daraus folgenden generellen Transportüberwachung durch den Angeeschuldigten (s. zu II/1) die Notwendigkeit einer laufenden Unterrichtung des Angeeschuldigten, zum anderen mußten bei der angespannten Transportsituation letztlich auch zahlenmäßig geringere Transportanforderungen zu Schwierigkeiten führen, wenn die Züge hierfür bei anderen Bedarfsträgern abgezogen werden mußten.

3. Zur Beteiligung bei der Beschaffung von Transportraum und generellen Überwachung der Transportabwicklung im RVM.

a) Zur Beteiligung bei der Beschaffung von Transportraum für die Großaktion 1942.

Der Einlassung des Angeeschuldigten, daß ihm weder von dem Inhalt des Telefongesprächs mit Wolff noch von den wirklichen Veranlassungen etwas in Erinnerung geblieben sei, wie ihm auch der Inhalt des ihm damals völlig unwichtig vorgekommenen Briefes vom 28.7.1942 nicht ins Bewußtsein gedrungen sei, kann gleichfalls nicht gefolgt werden.

Einmal steht dieser Einlassung die zeugenschaftliche Aussage des Angeeschuldigten in dem gegen Wolff durchgeführten Strafverfahren entgegen, wonach er bei dem Telefongespräch mit Wolff von der Verlegung des Warschauer Ghettos erfahren hat. Zum anderen ist aber auch die Mitteilung über die Transporte aus Warschau nach Treblinka und von Przemysl nach Belzec nicht als ein etwa unbedeutender Geschäftsvorfall neben anderen Vorgängen von dem Angeeschuldigten unbeachtet geblieben.

Trotz der nach seinen Angaben bestehenden Arbeitsüberlastung hat der Angeschuldigte bei der Bedeutung eines letztlich zur Information Himmler's bestimmten Schreibens dessen Inhalt auch in sein Bewußtsein aufgenommen. Dies bestätigt seine Aussage, wonach er zu der Auffassung gelangt ist, er müsse gewußt haben, daß Judentransporte gingen, als der Brief vom 28.7.1942 bei ihm durchgelaufen sei. Darüber hinaus hat der Angeschuldigte aber auch, wie oben zu II, 2 dargelegt, zumindest von dem Zeitpunkt an, als er auf den Anruf Wolff's hin mit der Bearbeitung des Vorganges befaßt wurde, Kenntnis von dem Zweck der Judentransporte erlangt.

Wenn der Angeschuldigte angibt, daß er sich nach wie vor nicht an den Inhalt des Briefes erinnere, wie auch das Antwortschreiben Wolff's vom 13.8.1942 an ihm vorbeigegangen sei und er auch keine Erinnerung an das Gespräch mit der Zeugin McKee habe, so ist dies unglaublich.

Der Angeschuldigte ist während eines Zeitraumes von wenigen Wochen mindestens viermal mit dem Abtransport der Juden aus Warschau konfrontiert worden, nämlich durch den Anruf Wolff's vom 16.7.1942, sein Schreiben vom 28.7.1942, das Antwortschreiben Wolff's vom 13.8.1942 und das Gespräch mit der Zeugin McKee. Hiernach hat es sich nicht um ein einmalig erörtertes Geschehen, sondern vielmehr um einen mehrfach an den Angeschuldigten herangetragenen Vorgang gehandelt, der auch so bedeutsam war, daß trotz der gewährten Geheimhaltung schließlich, wie die Zeugin McKee bekundet hat, "damals das Gerücht im RVM über den Abtransport der Juden aus dem Ghetto Warschau ging."

Ein derart wesentlicher Vorgang kann an dem damit befaßten, sodann nochmals von Wolff angeschriebenen und von der Zeugin McKee hierauf angesprochenen Angeschuldigten nicht erinnerungslos vorbeigegangen sein.

Hinzu kommt weiterhin, daß Wolff dem Angeschuldigten in dem Telefonat vom 16.7.1942 die "dringende" Bitte Himmler's übermittelt hatte, "persönlich Anweisung" für die Behebung der Transportstockungen im Generalgouvernement zu geben. Ein derartiges Ersuchen Himmlers gab dem Angeschuldigten, dem nach seinen Angaben (s.o. zu H, I, 1) "die Macht der SS schon damals ruchbar geworden war", alle Veranlassung, einem Vorgang, um dessen Erledigung der "Reichsführer-SS" ihn "dringend" bat, seine volle Aufmerksamkeit zu widmen. Daß ihm trotz dieser besonderen Umstände, die sich mit der Bearbeitung des Schreibens vom 28.7.1942 verbanden, die Vorgänge nicht in Erinnerung geblieben seien, ist eine offensichtliche Schutzbehauptung des Angeschuldigten, die auch durch die oben angeführten Einzelheiten im Zusammenhang mit der Erledigung des Ersuchens Himmler's (s. zu G, II, 1, a, bb), insbesondere den Aufdruck des Geheimstempels ohne Registrierung des Briefes als Verschlusssache, widerlegt wird.

Der Brief ist, wie das beim Bundesarchiv in Koblenz vorliegende Original ausweist, nicht mit einem Faksimile-Stempel unterfertigt, sondern von dem Angeschuldigten mit Tinte unterzeichnet worden. Die Bearbeitung des Vorganges ist entgegen der von dem Angeschuldigten dargelegten Annahme auch nicht durch die Abteilung L (Landesverteidigung), sondern vielmehr durch das Referat 21 der Betriebsabteilung erfolgt. Die Abteilung L war nach den

getroffenen Feststellungen (s.o. zu D) ausschließlich mit militärischen Transporten befaßt, während die zentrale Bearbeitung der Judentransporte dem Referat 21 oblag. Es liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, daß von dieser Regelung abgewichen worden wäre, zumal die Judentransporte bereits vor dem Dienstantritt des Angeschuldigten als Staatssekretär durch das Referat 21 abgewickelt wurden.

Ebenso trifft auch die Behauptung des Angeschuldigten nicht zu, daß die Anforderungen der Judentransporte als "militärische Befehle" für die Eisenbahndirektionen bindend und von der Gedob in eigener Regie erledigt und bearbeitet worden wären. Einmal steht dieser Erklärung bereits die Tatsache entgegen, daß die Gedob die Judentransporte nicht den vorrangigen Militärtransporten gleichstellte, da es sonst in ihrem Bereich nicht zu den auf der "Arbeitssitzung" zwischen Vertretern der Regierung des GG und Polizeiangehörigen vom 18.6.1942 (vgl. oben zu G, II, 1, a, aa) erörterten Transportschwierigkeiten gekommen, sondern vielmehr - trotz der offenbar zu Gunsten der Militärtransporte verhängten Transportsperre - Transportraum für die "Judenaussiedlung" zur Verfügung gestellt worden wäre. Zum anderen schränkten aber auch die Erlasse des RVM über den Sonderzugverkehr die Befugnisse der nachgeordneten Reichsbahnbehörden ein, so daß die Gedob bei dem sich mit der Großaktion gegen die Juden in der zweiten Jahreshälfte 1942 abzeichnenden umfangreichen Transportprogramm nicht "in eigener Regie" den Transportanforderungen entsprechen konnte.

Da die Gedob in betrieblichen Angelegenheiten, wie oben zu D II dargelegt, dem RVM unterstand,

war es dem Angeschuldigten auch möglich, die Durchführung der von Himmler erbetenen Transporte anzuordnen. Die Einlassung des Angeschuldigten, er sei hierzu nicht in der Lage gewesen, ist daher ebenso als eine Schutzbehauptung zu werten, wie seine unzutreffende Erklärung, daß die Judentransporte gleich den Militärtransporten behandelt worden seien und damit letztlich seiner Anordnungsbezugnis entzogen gewesen wären.

Dem Angeschuldigten kann auch nicht darin gefolgt werden, daß das Antwortschreiben Wolff's vom 13.8.1942 an ihm "vorbeigegangen" sei. Durch die in dem Schreiben enthaltene Wendung, "daß nun schon seit 14 Tagen täglich ein Zug mit je 5.000 Angehörigen des auserwählten Volkes nach Treblinka fährt", wie auch den dem Angeschuldigten "im Namen des Reichsführers-SS" hierfür ausgesprochenen herzlichen Dank, unterschied sich der Brief derart auffallend von einem üblicherweise sachlichen Bestätigungsschreiben auf eine voraufgegangene Mitteilung, daß schon aus diesem Grunde der Angeschuldigte das Schreiben inhaltlich aufgenommen und auch in seiner ihm den Zweck der Judentransporte bestätigenden Bedeutung erfaßt haben muß. Hinzu kommt, daß der Brief Wolff's aber auch in Zusammenhang mit dem vorangegangenen Ferngespräch und dem hierdurch veranlaßten Eingreifen des Angeschuldigten bei der Behebung der Transport-schwierigkeiten im Bereich der Gedob stand und sich daher der besonderen Beachtung des Angeschuldigten aufdrängte.

b) Zur Bereitstellung von Transportraum
im Januar/Februar 1943.

Auch die Einlassung des Angeschuldigten, keine Erinnerung daran zu haben, daß er im Zusammenhang mit dem Abtransport der Juden aus Bialystok, den russischen Gebieten und dem Westen von Himmler angeschrieben und angerufen worden sei, ist unglaubhaft.

Wenn Himmler in seinem Fernschreiben vom 11.1. 1943 dem Chef des Amtes IV im RSHA, SS-Gruppenführer Müller, mitteilt, daß er Wolff gebeten habe, die Frage der Zugstellung mit dem Angeschuldigten zu besprechen, so ist davon auszugehen, daß Wolff, wie auch bereits im Juli 1942, dieser Anordnung Himmlers nachgekommen ist und mit dem Angeschuldigten Verbindung aufgenommen hat. Die Erklärung des Angeschuldigten, daß er sich bis Mitte 1943 an der Front befunden habe und deshalb nicht wisse, ob Anfang Januar 1943 Besprechungen zwischen dem RSHA und dem RVM erfolgt seien, ist eine Schutzbehauptung, der die Aussage des Zeugen Keller entgegensteht, wonach der Angeschuldigte etwa bis zum 4.1.1943 zu Besprechungen und Betreuungsbesuchen in den besetzten Ostgebieten weilte. War der Angeschuldigte somit aber bereits Anfang Januar von seiner Reise zurück, so bestanden für Wolff auch keine Schwierigkeiten, den Angeschuldigten zu erreichen und diesem die Transportwünsche Himmler's zu übermitteln. Die Angabe des Angeschuldigten, daß er nach dem Ferngespräch im Juli 1942 von Wolff noch etwa drei- oder viermal

angerufen worden sei, weist darauf hin, daß zwischen dem Angeschuldigten und Wolff eine engere dienstliche Verbindung bestanden hat. Die Beschaffung von Freifahrtscheinen kann für die wiederholten Anrufe Wolff's nicht der Anlaß gewesen sein, da diese Angelegenheit, wie sich aus dem zu G, I, 1 c angeführten Schreiben des SS-Oberführers Kranefuss vom 2.9.1942 ergibt, auch nach dem Amtsantritt des Angeschuldigten wie unter seinem Vorgänger von dem Ministerialrat Dr. Volmer bearbeitet werden sollte und danach ein laufender Vorgang war, zu dessen Erledigung es nicht der Einschaltung des Angeschuldigten bedurfte.

Wie wichtig Himmler die Bereitstellung von Transportraum war, beweist die in seinem Schreiben vom 20.1.1943 an den Angeschuldigten gerichtete Bitte: "Helfen Sie mir und verschaffen Sie mir mehr Züge". Derart dringliche und in dem nachfolgenden Telefonat vom 3.2.1943 nochmals von Himmler vorgetragene Wünsche können von dem Angeschuldigten nicht unbeachtet geblieben sein, nachdem zumindest bereits ein Anruf Wolff's um den 10.1.1943 (s.o.) wegen der Transportzüge vorausgegangen war.

Da das Referat 21 mit den Judentransporten befaßt war, wird der Angeschuldigte auch in diesem Falle die Betriebsabteilung angewiesen haben, bei den nachgeordneten Behörden die Bereitstellung des Transportraumes zu veranlassen. Möglicherweise ist auch, wie der Angeschuldigte annimmt, wegen der in dem Schreiben erwähnten Bandenbekämpfung die Abteilung L unterrichtet worden. Daß jedoch die "Bandenbekämpfung" für Himmler nicht der entscheidende Grund für seine Transportanforderungen war, ergab sich für den Angeschuldigten bei seiner Kenntnis

von den Vernichtungsmaßnahmen gegen die Juden aus der Wendung des Briefes, daß auch der "Abtransport der Juden aus dem Westen" erforderlich sei, um künftigen Anschlägen zu begegnen, obgleich bis dahin keine Anhaltspunkte für eine Tätigkeit "jüdischer Banden" in den besetzten Westgebieten vorlagen. Ein organisierter jüdischer Widerstand war in diesem Bereich schon deshalb ausgeschlossen, weil zu der in Frage stehenden Zeit, die Juden dort bereits weitgehend in abgeriegelten Ghettos oder Lagern zusammengefaßt und in ihrer Bewegungsfreiheit, z.B. durch die Einhaltung von Sperrstunden, soweit eingeschränkt waren, daß von ihnen die von Himmler behauptete Gefahr nicht ausgehen konnte.

Die Einlassung des Angeschuldigten, daß er aufgrund des Schreibens von Himmler keine Initiative ergriffen habe, wird durch die Tatsache widerlegt, daß die Züge für die erbetenen Transporte zur Verfügung gestellt worden sind, und zwar zu einer Zeit, bei der im Zusammenhang mit der Bildung einer neuen Frontlinie nach der Niederlage von Stalingrad, insbesondere im Ostraum ein erheblicher Mangel an rollendem Material bestanden haben muß. Bei einer derartigen Verkehrslage bedurfte es, wie im Juli 1942, der Einschaltung des Angeschuldigten und seiner Anweisungen, um die Gestellung von Zügen für die Judentransporte zu erwirken. Es ist anzunehmen, daß gerade im Hinblick auf diese besondere Situation Himmler sich nochmals zu dem persönlichen fernmündlichen Gespräch mit dem Angeschuldigten am 3.2.1943 veranlaßt gesehen hat.

c) u. d) Zur Bereitstellung von Transportraum im Juni/Juli 1943 und Mai/Juni 1944.

Entgegen der Einlassung des Angeschuldigten, der sich nach seinen Angaben an ein Essen mit Himmler in größerem Kreise in Berchtesgaden erinnert, haben ausweislich der Eintragungen Himmlers in seinem Terminkalender zwei weitere Besprechungen mit dem Angeschuldigten auf den Feldkommandostellen Himmlers in Hochwald (24.6.1943) und Bergwald (29.5.1944) stattgefunden, bei denen nach dem gesamten Sachzusammenhang anzunehmen ist, daß sie die Bereitstellung von Transportraum für den Abtransport der Juden aus dem Generalgouvernement bzw. aus Ungarn zum Gegenstand hatten (vgl. G, II, 1, c und d).

Hierfür spricht der Umstand, daß sich nach der Eintragung Himmlers vom 24.6.1943 einem Essen mit dem Angeschuldigten dann noch eine Besprechung in den Nachmittagsstunden angeschlossen hat. Berücksichtigt man dabei das besondere Interesse Himmlers an der Bereitstellung von Zügen für die Judentransporte zu diesem Zeitpunkt, einer der wesentlichen Markierungen in der Geschichte der Deportationen, so ist davon auszugehen, daß Himmler dem Angeschuldigten bei der Besprechung seine Transportwünsche dargelegt hat. Dies gilt auch für die spätere von Himmler unter dem 29.5.1944 vermerkte Besprechung mit dem Angeschuldigten. Bei den Mitte 1944 infolge des Luftkrieges immer größer werdenden Transportschwierigkeiten ergab sich für Himmler die Notwendigkeit zu einer neuerlichen Besprechung mit dem Angeschuldigten,

um die Durchführung des umfangreichen Programms des Abtransportes der ungarischen Juden zu gewährleisten.

Die Einlassung des Angeschuldigten, von Judentransporten nach Auschwitz wisse er nichts, ist aus den o.a. Gründen unglaublich. Ihr steht die Bekundung der Zeugin McKee entgegen, wonach der Angeschuldigte im Zusammenhang mit derartigen Transporten "Befehle" bekommen hat, denen er dann auch nachgekommen ist.

Wenn der Angeschuldigte gegenüber der Zeugin sinngemäß geäußert hat "Was macht man mit den Leuten in den Lagern wie Auschwitz, wie soll man sie ernähren und kleiden", so dürfte diese Bemerkung in Zusammenhang mit einem die Auschwitztransporte betreffenden Vorgang gestanden haben, von dem auch die Zeugin Kenntnis hatte und der daher Gegenstand einer Erörterung zwischen ihr und dem Angeschuldigten wurde.

Aus dieser Äußerung ergibt sich einmal, daß dem Angeschuldigten der Umfang der nach Auschwitz gefahrenen Transporte bekannt war. Zum anderen gab er aber auch der Zeugin zu verstehen, daß für die Juden in Lagern wie Auschwitz kaum eine Möglichkeit bestand, zu überleben.

Bei der über die Vernichtung der Juden geübten Geheimhaltung verbot es sich für den Angeschuldigten der Zeugin - trotz des bestehenden freundschaftlichen Verhältnisses - den ihm bekannten wahren Sachverhalt zu offenbaren. Die von ihm gewählte Frageform sollte dabei in der Zeugin wohl den Eindruck erwecken, daß auch er - der Angeschuldigte - nicht über den tatsächlichen Zweck der Transporte unterrichtet sei.

Die Angabe des Angeschuldigten, daß er von sich aus keinen Transportraum zur Verfügung habe stellen können, sondern die Anforderungen der Bedarfsträger hierfür bestimmend gewesen seien, ist eine Schutzbehauptung.

Wenn die Bedarfsträger auch in ihren Anforderungen weitgehend das vorhandene Kontingent ausschöpften, so bedeutete dies nicht, daß der Angeschuldigte damit gehindert war, seinerseits Anordnungen dahin zu treffen, ob und ggfs. in welchem Umfang bestimmten Anforderungen zu entsprechen war. Die Tatsache, daß auf die jeweiligen an den Angeschuldigten gerichteten Ersuchen Himmlers der erbetene Transportraum zur Verfügung gestellt worden ist, läßt die Anordnungsbefugnis des Angeschuldigten erkennen. Himmler wäre wegen der Züge für die Judentransporte nicht immer wieder an den Angeschuldigten herangetreten, wenn sich für ihn einmal, sei es aufgrund von Erklärungen des Angeschuldigten oder aus sonstigen Umständen ergeben hätte, daß der Angeschuldigte keine entsprechenden Anordnungen an die nachgeordneten Reichsbahnbehörden hätte erlassen können. Die Einschaltung des Angeschuldigten gerade an den Schwerpunkten des Vernichtungsprogramms beweist, daß es hier im Hinblick auf die vorhandenen Transportschwierigkeiten der besonderen Anordnungsgewalt des Angeschuldigten als Staatssekretär bedurfte, um bei den nachgeordneten Behörden die Gestellung der Züge zu erwirken.

e) Zur generellen Überwachung der Transport-
abwicklung im RVM.

Der Einlassung des Angeschuldigten, daß er mit der Anordnung und Überwachung einzelner Transporte nichts zu tun gehabt und insoweit auch keine gezielten Aufträge an seine Mitarbeiter gegeben habe, steht bereits die Tatsache seiner Mitwirkung bei der Bereitstellung des Transportraumes für die Züge nach Treblinka und Belzec im Juli 1942 entgegen. Darüber hinaus hat der Angeschuldigte sich aber auch, wie sich aus der Aussage Eichmanns ergibt, generell über die laufenden regelmäßigen Transporte aus dem Referat 21 des RVM heraus unterrichten lassen und sich persönlich beschwerdeführend an den Chef des Amtes IV des RSHA gewandt, wenn Schwierigkeiten auftraten. Ein nachgeordneter Beamter, etwa der Amtsrat Stange, wäre zu derartigen Beschwerden gegenüber einem Amtschef des RSHA nicht befugt gewesen. Daß der Angeschuldigte im Zusammenhang mit der Abwicklung der Judentransporte mit dem Amt IV des RSHA korrespondiert hat, läßt auch die Aussage des Zeugen Hanke erkennen. Wenn dem als Registrator im Referat IV B 4 des RSHA tätig gewesenen Zeugen der Name des Angeschuldigten in Verbindung mit den von Novak bearbeiteten Transporten nach Theresienstadt, Auschwitz und Treblinka in Erinnerung geblieben ist, so muß ein nicht unbedeutender im Rahmen der zentralen Bearbeitung der Judentransporte über den Angeschuldigten abgewickelter behördlicher Schriftverkehr vorgelegen haben. Bei dem Umfang des gesamten zwischen dem Referat 21 des RVM und dem Referat IV B 4 des RSHA wegen der Judentransporte geführten Schriftverkehrs und den Vorsprachen von Eichmann und Günther im RVM ist auch anzunehmen, daß Entscheidungen des Angeschuldigten dann eingeholt worden sind, wenn sich Schwierigkeiten, sei es wegen Mangel an Transportraums oder bei dem jeweils in größeren Zugbewegungen

sich vollziehenden Abtransport ausländischer Juden, abzeichneten.

Der Erklärung des Angeschuldigten, Himmler sei für ihn keine Kraft gewesen, die ihn hätte veranlassen können, seinen Bitten eine besondere Aufmerksamkeit zu schenken, steht einmal entgegen, daß Himmler im NS-Regime eine Machtfülle besaß, die es angezeigt erscheinen ließ, seinen Wünschen und Forderungen in jedem Falle unbedingt und vordringlich zu entsprechen. Darüber hinaus ergibt sich aber auch aus der Aussage der Zeugin McKee, wonach der Angeschuldigte im Zusammenhang mit den Judentransporten "Befehle" aus dem Führerhauptquartier erhalten hat, daß die über den im Führerhauptquartier aufhältlichen Zeugen Wolff an den Angeschuldigten herangetragenen Wünsche Himmlers von dem Angeschuldigten als "Befehle" aufgefaßt und demgemäß auch von ihm mit besonderer Aufmerksamkeit behandelt worden sind, wie dies auch der in dem Schreiben Wolff's vom 13.8.1942 an den Angeschuldigten gerichteten Aufforderung entsprach, "diesen Dingen auch weiterhin seine Beachtung zu schenken".

4) Zur Kenntnis von dem Zweck der Judentransporte und den Vernichtungsmaßnahmen gegen die Juden.

Die Einlassung des Angeschuldigten, daß er erst nach dem Kriege von der systematischen Ausrottung der Juden erfahren habe, wird widerlegt durch die von ihm aufgrund seiner Tätigkeit als Staatssekretär gewonnenen Erkenntnisse und die sich für ihn aus den Verfolgungsmaßnahmen des NS-Regimes ergebenden Hinweise auf die "Endlösung der Judenfrage" (s. unten zu a).

Darüber hinaus war aber auch unter den Bediensteten der Reichsbahn die Tötung der Juden in besonderen Lagern weitgehend ebenso Gegenstand von Erörterungen

(s. unten zu b), wie auch die vorausgegangenen Judenexekutionen während der Zeit des Einsatzes des Angeeschuldigten im Osten (s. unten zu c), so daß die Erklärung des Angeschuldigten, weder als Staatssekretär noch zuvor als Direktionspräsident in Poltawa jemals allgemein etwas von den Massentötungen erfahren zu haben, unglaublich ist.

a) Die sich aus seiner Tätigkeit und den Verfolgungsmaßnahmen gegen die Juden ergebende Kenntnis des Angeschuldigten.

Wie oben dargelegt (vgl. zu G, II, 2), erlangte der Angeschuldigte im Zusammenhang mit der Bearbeitung des Schreibens vom 28.7.1942 Kenntnis von dem Zweck der Judentransporte. Es hätte für den Angeschuldigten keine Veranlassung bestanden, das Schreiben mit einem Geheim-Stempel zu versehen, wenn er nicht im Zusammenhang mit der Bearbeitung des Vorganges zu dem sicheren Schluß gekommen wäre, durch seine Anordnungen an die Gedob und die Weitergabe der in dem Schreiben enthaltenen Informationen über die getroffene Transportregelung bei der Vernichtung der Juden mitzuwirken. Der Vorgang erschien dem Angeschuldigten daher in besonderem Maße geheimhaltungsbedürftig, wie die Tatsache erkennen läßt, daß auch eine Registrierung des Schreibens als Verschlusssache nicht erfolgte.

Entgegen seiner Einlassung hat der Angeschuldigte auch in der Folgezeit von den umfangreichen Transportbewegungen jüdischer Menschen sowohl durch die wiederholten Ersuchen Himmlers um Transportraum, wie auch aufgrund der laufend im RVM anfallenden und auch an ihn nach der Aussage Eichmanns herangetragenen einzelnen Transportfragen, immer wieder erfahren.

Dem Angeschuldigten ist aber auch durch das Gespräch mit Frank bestätigt worden, welchem Zweck der

Abtransport der Juden im Generalgouvernement diene. Wenn der Angeschuldigte angibt, daß Frank im Zusammenhang mit den Behinderungen beim Bau eines Bahnprojektes zwar von dem Abzug der jüdischen Arbeitskräfte, nicht jedoch von dem Zweck dieser Maßnahme gesprochen habe, so kann dieser Einlassung schon deshalb nicht gefolgt werden, weil sich nach dem Ablauf des Gespräches zwangsläufig eine Erklärung dafür aufdrängte, aus welchen Gründen die jüdischen Arbeitskräfte einem kriegswichtigen Bauvorhaben der Gedob entzogen wurden. Für eine derartige Erklärung bestand seitens Frank's umso mehr Veranlassung, weil die Besprechung mit dem Angeschuldigten die im Generalgouvernement bestehende schwierige Verkehrssituation und in diesem Zusammenhang eine noch weitergehende und von Frank nicht erwünschte Unterstellung der Gedob unter das RVM zum Gegenstand hatte. Schon zu seiner eigenen Entlastung mußte Frank daher bestrebt sein, dem Angeschuldigten darzulegen, daß die Verantwortung für die Schwierigkeiten beim Bau des Bahnprojektes nicht auf Fehldispositionen der Regierung des GG, sondern auf die Befehle Himmlers zur Vernichtung der Juden zurückzuführen waren. Daß Frank dem Angeschuldigten dann auch diese Erklärung gegeben hat, ist der Formulierung in dem Protokoll über die Sitzung der Regierung des GG vom 9.12.1942 zu entnehmen, wonach Frank dem Angeschuldigten habe "beweisen können", daß die Bauschwierigkeiten auf dem Abtransport der Juden beruhten.

Über diese aufgrund seiner Tätigkeit als Staatssekretär gewonnenen Erkenntnisse hinaus zeichnete sich bei der in zahlreichen Partei- und Presseorganen immer heftiger werdenden Hetze gegen die Juden für den Angeschuldigten eine Entwicklung ab, deren

Konsequenz die von Hitler im Reichstag am 30.1.1939 für den Fall eines Zweiten Weltkrieges angedrohte "Vernichtung der jüdischen Rasse in Europa" sein mußte. Bei den Bindungen des Angeschuldigten an die Partei und seiner Stellung im NS-Staat konnte ihm diese Entwicklung nicht verborgen bleiben, sondern mußte ihm spätestens im Juli 1942 zur Gewißheit werden, als er selbst in die Vernichtungsmaßnahmen zur "Endlösung der Judenfrage" eingeschaltet wurde. Zumindest von diesem Zeitpunkt an konnte der Angeschuldigte die auf die "Endlösung" hinweisenden Erklärungen der maßgeblichen NS-Führer auch nicht mehr als "Phrasendrescherei" werten.

Nach der Aussage des Zeugen von dem Bach-Zelewski waren zudem alle Prominenten des NS-Regimes - wie der Zeuge bereits im Prozeß gegen die Hauptkriegsverbrecher in Nürnberg erklärt hat - allgemein über die Vernichtung der Juden unterrichtet. In jedem Kasino sei darüber gesprochen worden, und zu jedem seien die Gerüchte gedrungen. Zum Abschluß seiner Vernehmung bemerkte der Zeuge, daß z.B. die Strecke Auschwitz wegen der Judentransporte "geradezu blockiert" gewesen sei. Wörtlich fuhr der Zeuge fort: "Und das soll verborgen geblieben sein? Millionenstädte hätten dort entstehen müssen".

XIX/158 f.
Speer
XVIII/187
Milch

Wenn die Zeugen Speer und Milch demgegenüber bekundet haben, daß sie von der systematischen Vernichtung der Juden während des Zweiten Weltkrieges keine Kenntnis gehabt hätten, so lassen ihre weiteren Aussagen jedoch erkennen, daß auch zu diesen Zeugen zumindest Gerüchte im Zusammenhang mit dem Geschehen in den Lagern bzw. dem Abtransport der Juden gedrungen sind. Der Zeuge Speer hat bekundet, daß er im Sommer 1944 von dem damaligen Gauleiter in Niederschlesien, Hanke,

gewarnt worden sei, jemals in Oberschlesien ein Konzentrationslager zu besichtigen. Er, Speer, habe die Andeutungen Hanke's nicht speziell mit den Juden in Verbindung gebracht, jedoch sei ihm klar geworden, daß "irgend etwas Ungeheuerliches geschähe". Der Zeuge Milch hat nach seiner Bekundung vermutlich 1943 einmal Himmler wegen des Abtransportes der Juden befragt. Dieser habe ihm erklärt, daß die Juden in den östlichen Gebieten angesiedelt würden und zum Beweise hierfür einen Bildband mit Fotografien vorgelegt, der erkennbar jüdische Menschen vor villenartigen Häusern gezeigt hätte.

Die Tatsache, daß der Zeuge Milch sich zu seiner Frage an Himmler veranlaßt gesehen hat, beweist, daß diesem Zeugen Mitteilungen zugegangen sein müssen, die ihm Gedanken über das Schicksal der Juden aufkommen ließen. Ebenso muß sich auch dem Zeugen Speer im Sommer 1944, als bereits der größte Teil der jüdischen Bevölkerung aus dem Reichsgebiet und den besetzten europäischen Gebieten abtransportiert worden war, im Zusammenhang mit den Andeutungen Hanke's der Gedanke an eine Vernichtung der jüdischen Bevölkerungsgruppen aufgedrängt haben, zumal der allgemein bekannte Abtransport der Juden aus dem Reichsgebiet dem Zeugen nicht verborgen geblieben sein dürfte und er ferner auch von der Räumung des Ghettos Bialystok Kenntnis hatte. Letzteres ergibt sich aus einem von dem Zeugen Speer unter dem 1.2.1943 an Himmler gerichteten Schreiben, in dem es heißt:

Sb VIII/207 f. " Lieber Parteigenosse Himmler!

Wie mir berichtet wird, ist im Bezirk Bialystok eine größere Umsiedlungsaktion im Gange. Etwa 40 000 Juden sollen aus dem Ghetto Bialystok evakuiert werden. Um den in dem Urwaldgebiet von Bialowitze noch befindlichen Partisanen

die letzten Stützpunkte zu nehmen, sollen die dort lebenden Weißruthenen, hauptsächlich Kleinbauern - ebenfalls 40 000 Menschen - ausgesiedelt und in die in Bialystok freigegebenen Judenwohnungen überführt werden. Da dieselben aber für die ländliche Bevölkerung nicht ausreichen, entsteht ein zusätzlicher Wohnungsbedarf, der durch eine Holzhaus-Siedlung bzw. Baracken für 20 000 Menschen gedeckt werden soll.

Bei voller Würdigung der Notwendigkeit einer solchen Maßnahme erscheint es mir bei der augenblicklich sehr angespannten Baustofflage bedenklich, hierfür noch besondere Bauten zu errichten, da selbst Baracken und ähnliche Behelfsbauten in allererster Linie für die Unterbringung der Rüstungsarbeiter und der Bombengeschädigten benötigt werden. Eine zusätzliche Hergabe von kontingentierten Baustoffen ist nicht möglich.

Ich bitte deshalb zu veranlassen, daß der Raumbedarf ohne Inanspruchnahme von zusätzlichen kontingentierten Baustoffen erfüllt wird.

H e i l H i t l e r !
Ihr Speer"

Auf dieses Schreiben antwortete Himmler am 9.2.1943 wie folgt:

Sb VIII/209

" Lieber Parteigenosse Speer!

Ihren Brief vom 1.2.1943 habe ich erhalten.

Ich bin selbstverständlich Ihrer Ansicht, daß es nicht möglich ist, jetzt für 20 000 Menschen in Bialystok eine Holzhaussiedlung bzw. Baracken zu erstellen. Meine Dienststellen sind angewiesen worden, es bei dem vorhandenen Wohnraum bewenden zu lassen.

H e i l H i t l e r !
Ihr gez. H. Himmler"

War nach diesem Schriftwechsel bereits die Beschaffung von Holzhäusern oder Baracken für 20 000 Weißruthenen nicht möglich, so ergab sich für den Zeugen Speer zwangsläufig die Frage, wie letztlich

für die aus dem Ghetto Bialystok "ausgesiedelten" 40 000 Juden bei dem allgemeinen Mangel an Baustoffen Notunterkünfte erstellt werden sollten. Da dieses Problem aber im Gegensatz zu der erörterten Unterbringung der Weißruthenen nicht an Speer herangetragen wurde, mußten dem Zeugen zumindest erhebliche Bedenken an der "Evakuierung" der Juden kommen, die dann in dem späteren Gespräch mit Hanke eine Erklärung fanden.

Darüber hinaus läßt der Schriftwechsel zwischen Speer und Himmler - ebenso wie der oben dargelegte Schriftverkehr des Auswärtigen Amtes (vgl. zu E, II, 1) - erkennen, daß im Zusammenhang mit den Vernichtungsmaßnahmen nicht nur im RVM, sondern auch in anderen obersten Reichsbehörden Vorgänge anfielen, aus denen sich Hinweise auf den tatsächlichen Zweck der Judentransport ergaben. Traf dies aber bereits auf nicht unmittelbar mit der Transportabwicklung befaßte Behörden zu, so galt es umso mehr für das RVM und den hier wesentlich mit derartigen Vorgängen befaßten Angeschuldigten, der demnach zu jenem Kreis der NS-Prominenz zuzurechnen ist, der sowohl allgemein wie auch aus eigener Tätigkeit über die Vernichtung der Juden unterrichtet war.

b) Die Kenntnis der Angehörigen des Reichsverkehrsministeriums und der Reichsbahn von den Judentransporten und den Vernichtungsmaßnahmen.

Die Bediensteten des RVM und der Reichsbahn waren über die Vernichtungsmaßnahmen zwar nicht generell unterrichtet, jedoch gelangten zahlreiche Eisenbahner aufgrund eigener Beobachtungen und der ihnen zugegangenen "Gerüchte" zu einem Einblick, der in seinem Umfang einmal über das von dem Angeschuldigten vorgeschützte Nichtwissen hinausgeht und zum anderen erkennen läßt, daß der Abtransport der Juden in Verbindung mit den allgemein unter dem NS-Regime gegen die Juden gerichteten Verfolgungsmaßnahmen bei vielen Eisenbahnern dann zu der Erwägung und auch zu der Feststellung führte, es könne sich bei den Transporten nicht um Umsiedlungen, sondern vielmehr nur um eine Verbringung der Juden in Lager handeln, in denen eine systematische Vernichtung betrieben wurde. Bei den Zeugen, denen sich eine Kenntnis von dem wahren Zweck der Transporte aufdrängte, handelt es sich vielfach um solche, die mit der Transportabwicklung mittelbar oder unmittelbar befaßt waren. Wenn daneben eine Anzahl von Zeugen entweder eine Kenntnis von den Judentransporten oder im Falle einer derartigen Kenntnis ein Wissen von den Vernichtungsmaßnahmen in Abrede stellt, so kann sich dies daraus erklären, daß einem Teil dieser Zeugen aufgrund ihrer dienstlichen Tätigkeit bei der Reichsbahn ein entsprechender Einblick nicht möglich war. Soweit sich wiederum unter den Zeugen, die eine Kenntnis von den Vernichtungsmaßnahmen bestreiten, Bedienstete der Reichsbahn befinden, die mit den Judentransporten befaßt waren, ist bei der Wertung ihrer Aussagen zu berücksichtigen, daß diese schon deshalb zurückhaltend sein können, weil diese Zeugen ggfs. selbst eine strafrechtliche Verfolgung wegen ihrer Mitwirkung bei der Transportabwicklung in Betracht ziehen.

V/20
Dr. Dilli

Letzteres gilt insbesondere hinsichtlich der Bekundung des Zeugen Dr. Dilli. Der Zeuge räumt ein, von "Umsiedlertransporten" gewußt zu haben, "in denen sich jedenfalls auch Juden befanden". Auch sei ihm aus Erzählungen die Tatsache bekannt gewesen, "daß Juden getötet wurden", und in Kiew habe er einmal erlebt, "daß Juden in vergitterten Güterwagen abbefördert wurden". Er selbst habe jedoch, so bekundet der Zeuge weiter, nie etwas mit Judentransporten zu tun gehabt, von dem Zweck dieser Transporte nichts erfahren, im Kollegenkreise nie die Frage der Tötung der Juden erörtert und auch von dem Angeeschuldigten und dem früheren Reichsverkehrsminister Dr. Dorpmüller nie etwas über das Judenproblem gehört. Als Abteilungsleiter habe er nichts davon erfahren, was insoweit im Referat 21 bzw. im Geschäftsanteil 211 vor sich gegangen sei. Mit den Dingen, die der Referatsleiter Schnell und Stange bearbeitet hätten, sei er nicht befaßt worden.

XVIII/63
Dr. Dilli

Bei den ständigen Verhandlungen zwischen dem RSHA und dem RVM wegen der Transportgestaltung und den in diesem Zusammenhang zu behebenden Transport-schwierigkeiten ist es nicht glaubhaft, daß derartige Vorgänge nicht auch an den zuständigen Abteilungsleiter herangetragen worden sind. Auch muß der Zeuge sich mit den in dem Referat 21 zu bearbeitenden Vorgängen und dem hier vorliegenden erheblichen Arbeitsanfall befaßt haben, wie sich aus der Aussage des Zeugen Hein ergibt. Danach hat Dr. Dilli unter dem 24.8.1942, wie die Abschrift eines von ihm an die Abteilung V des RVM gerichteten Schreibens ausweist, im Hinblick auf die Zunahme des Wehrmachtsverkehrs um die "Einrichtung einer neuen Arbeitsrate 212 im Referat 21" nachgesucht und hierzu u.a. ausgeführt:

XVIII/98 ff.
Hein

XVIII/105

XVIII/106

"Eine Aufteilung der vorgenannten Arbeiten auf die Expedientenraten 210 und 211 ist nicht möglich, da auch diese Raten so stark belastet sind, daß

eine weitere Vermehrung ihrer Arbeiten nicht mehr möglich, bei Rate 210 sogar eine Entlastung notwendig ist. Der Träger der Rate 210, Rg. Fraedrich steht im 65 Lebensjahr. AR. Stange, Träger der Rate 211, steht im 60. Lebensjahr und ist infolge seiner Krankheit nicht so leistungsfähig, daß er noch zusätzlich belastet werden könnte."

XVIII/104

Bei Prüfung der Frage, ob der neue Geschäftsanteil 212, der dann auch mit dem 1.10.1942 geschaffen wurde, notwendig war, können dem Zeugen Dr. Dilli nicht die in den anderen Geschäftsanteilen anfallenden Tätigkeiten und hierbei auch die seit Mitte 1942 in immer stärkerem Maße erfolgenden Judentransporte verborgen geblieben sein. Berücksichtigt man ferner, daß der Zeuge selbst den Abtransport von Juden erlebt hatte und ihm aus Erzählungen die Tatsache der Tötung der Juden bekannt war, so kann seiner Darstellung von den Vernichtungsmaßnahmen keine Kenntnis gehabt zu haben, nicht gefolgt werden. Dies gilt umso mehr, als die Zeugin Möller (geborene Schlenkrich), die sowohl in Kiew wie auch in Berlin als Vorzimmerdame Dr. Dillis tätig war, aufgrund der ihr im Osten bekannt gewordenen Judenverfolgungen damals zu dem Schluß gekommen ist, "daß die Juden systematisch umgebracht wurden".

XIX/20
Möller

Der von November 1940 bis Anfang März 1943 als Regierungsbaurat und wissenschaftlicher Hilfsarbeiter im Referat 23 (Güterzugfahrplan und oberste Betriebsleitung) der Betriebsabteilung des RVM tätig gewesene

XVI/54 R
Rückel

IX/94
Rückel

Zeuge Rückel hat bekundet, er habe im Laufe des Jahres 1942 erfahren, daß im Referat 21 Massentransporte von Juden bearbeitet wurden. Gesprächsweise habe man von diesen "Umsiedlertransporten" im Kollegenkreise auch dann etwas erfahren, wenn man mit der Bearbeitung dieser Transporte nichts zu tun hatte. Daß die angeblich umgesiedelten Juden vernichtet wurden, ist dem Zeugen um die Jahreswende 1942/43 durch Eisenbahnurlauber aus dem Osten bekannt geworden. Mit Bestimmtheit könne er sagen, daß er Kenntnis von der Judenvernichtung gehabt habe, als er im März 1943 von Berlin weggekommen sei. Im RVM habe es seines Wissens niemanden gegeben, der diesen Aktionen nicht ablehnend gegenübergestanden und das ganze als eine höchst widerwärtige Durchführungsangelegenheit betrachtet habe, mit der man soweit wie irgend möglich nichts zu tun haben wollte.

Nach der Bekundung dieses Zeugen waren die Judentransporte somit Gegenstand von Gesprächen zumindest unter Bediensteten des RVM, die innerhalb der Betriebsabteilung tätig waren.

XVIII/100
Hein

So erfuhr auch der Zeuge Hein, der später die Bearbeitung des neu geschaffenen Geschäftsanteiles 212 (siehe oben) übernahm, von den im Geschäftsanteil 211 bearbeiteten Judentransporten. Wie der Zeuge ausgesagt hat, ist er hierauf einmal in die Aktei "Bm" gegangen, um die dort abgehefteten Unterlagen einzusehen. Dabei habe er festgestellt, daß innerhalb eines nicht zu großen Zeitraumes eine recht große Zahl von Juden nach Auschwitz transportiert worden war. Im Gespräch mit seinem Freunde Dr. Müller, einem damals nicht im Amte befindlichen und inzwischen verstorbenen Oberstudien- direktor, der dem NS-Regime ablehnend gegenüber- standen habe, seien sie zu dem Ergebnis gekommen, daß Auschwitz eine Großstadt sein müsse, wenn man von den Transportzahlen ausginge. Eine planmäßige Vernichtung der Juden hätten sie nicht für möglich gehalten, jedoch damals daran gedacht, daß die Juden durch schlechte Arbeits- und Lebensbedingungen, sowie

mangelnde Hygiene stark reduziert wurden.

III/182 ff.
Bildt

IX/42
XII/46 ff.

III/185
Bildt

Der im November 1966 verstorbene Zeuge Bildt, der als Reichsbahnobersekretär im Jahre 1941 dem Referat 21 der Betriebsabteilung angehörte und danach in der Registratur der Betriebsabteilung tätig war, hat bekundet, er habe zwar trotz des Umfanges der Transporte keine Kenntnis von der Vergasung der Juden gehabt, sich aber seine eigenen Gedanken gemacht und schließlich "zusammengereimt", daß die Juden umgebracht wurden. Im RVM seien eine Menge naive Leute gewesen, die an so etwas gar nicht glauben wollten.

XVIII/90
Boyce
(Mende)

Auch diese Bekundung weist darauf hin, daß die Vernichtung der Juden innerhalb des mit der Transportabwicklung befaßten Personenkreises Gegenstand von Erörterungen gewesen sein muß, wie auch ein weiterer von der Zeugin Boyce geborene Mende (Schreibkraft im Referat 21) geschilderter Vorfall erkennen läßt, daß man sich im Referat 21 der Tragweite der Transporte bewußt war. Die Zeugin hat bekundet, daß eines Tages im Referat 21 wegen eines infolge Fliegerangriffes steckengebliebenen Sonderzuges große Aufregung geherrscht habe. Man habe befürchtet, daß der Zug, bei dem es sich wohl um einen Judentransport gehandelt habe, längere Zeit stehen müsse und die Bewohner der anliegenden Orte "Kenntnis von der Art und dem Zweck dieses Transportes bekommen würden". Deshalb seien alle Hebel in Bewegung gesetzt worden, um diesen Transport möglichst schnell weiterzuleiten. - Was mit den transportierten Juden am Bestimmungsort geschah, so bekundet die Zeugin weiter, habe sie erst nach dem Kriege erfahren. "Andererseits erfuhr man", so die Zeugin wörtlich, "daß die Juden aus Berlin abgeholt wurden, und es mag schon sein, daß ich deshalb gelegentlich ein ungutes Gefühl hatte".

XVIII/92
91
Boyce
(Mende)

III/270
XVIII/Hülle 31
Rohde

Der Zeuge Rohde, der als Ministerialrat im RVM während des Krieges innerhalb der Betriebsabteilung zunächst das Referat 22 (betriebswirtschaftliche Angelegenheiten)

III/270
Rohde

und später das Referat 23 (allgemeine Richtlinien für die Erstellung von Güterzugfahrplänen) leitete, hat bekundet, daß die Referenten über den Zweck der Zusammenstellung von Zügen für Judentransporte nicht Bescheid gewußt hätten. Er nehme aber, nachdem er das ihm vorgehaltene Schreiben des Angeschuldigten an Wolff vom 28.7.1942 gelesen habe, an, daß der Staatssekretär den Zweck der Transporte gekannt habe.

III/189
Luchmann

Ebenso nimmt auch der Zeuge Luchmann, der im RVM seit 1924 Sonderzugangelegenheiten der Reichsbehörden und des Diplomatischen Corps bearbeitete, an, daß der Angeschuldigte über den Zweck der Zusammenstellung von Zügen für Judentransporte Bescheid wußte.

VIII/15, 18
Neumann

Über die mit den Judentransporten befaßten Bediensteten der Betriebsabteilung hinaus ist - außer den bereits erörterten persönlichen Gesprächen zwischen dem Angeschuldigten und der Zeugin McKee - gleichfalls noch der Abtransport der Juden und in diesem Zusammenhang wohl auch deren Schicksal Gegenstand von Gesprächen gewesen, die die andere Vorzimmerdame des Angeschuldigten, die Zeugin Neumann, nach ihrer Erinnerung mit den Vorzimmerdamen des Ministers, den Zeuginnen Fritz und Kirste, oder dem persönlichen Referenten des Angeschuldigten, dem Zeugen Keller, geführt hat. Die Zeugin Neumann hat hierzu bekundet, den Namen Auschwitz während des Krieges gehört und damit die Vorstellung eines Lagers verbunden zu haben. Gesprächsweise sei erwähnt worden, daß die Juden dorthin gebracht würden, und es könne sein, daß in diesem Zusammenhang auch von einer Vernichtung der Juden gesprochen worden sei, die sie sich tatsächlich damals aber nicht habe vorstellen können.

XIX/171
Fritz

XIX/151
Kirste

XIX/181
Keller

Wenn auch die Zeuginnen Fritz und Kirste, ebenso wie der Zeuge Keller sich nicht erinnern, mit der Zeugin Neumann über das Schicksal der Juden gesprochen zu haben und diesen Zeugen nach ihrer Bekundung auch die Tötung der Juden in Vernichtungslagern nicht bekannt

VII/151
Keller

gewesen ist, so hält die Zeugin Fritz ein derartiges Gespräch mit der ihr freundschaftlich verbundenen Zeugin Neumann jedoch für möglich. Der Zeuge Keller hat nach seinen Angaben bei einer anlässlich eines Lehrgangs erfolgten Besichtigung des Konzentrationslagers Dachau im Jahre 1938 dort zwar keine Hinrichtungsstätten, wohl aber den harten Arbeitseinsatz der Juden gesehen und während seines Einsatzes im ersten Jahr des Rußlandfeldzuges "hin und wieder davon Kenntnis erlangt, daß im rückwärtigen Heeresgebiet von deutschen Spezialeinheiten Juden, Kommunisten und Partisanen erschossen" wurden.

XIX/177

IX/27
Keller

In diesem Zusammenhang hat der Zeuge Keller sodann erklärt: "Nach der Goebbelschen Propaganda waren die Juden mehr oder minder Freiwild". Wenn der Zeuge weiterhin bekundet, er habe im RVM weder bei den Abteilungsleiterbesprechungen noch in Gesprächen mit dem Angeeschuldigten oder bei anderer Gelegenheit etwas davon erfahren, daß Eisenbahnzüge zur Verbringung von Juden in Vernichtungslager zur Verfügung gestellt wurden, und es sei ihm auch der Schriftwechsel zwischen dem Angeschuldigten und Wolff nicht zur Kenntnis gelangt, so läßt dies darauf schließen, daß bei Erörterung der Vorgänge um die Judentransporte sowohl seitens der hiervon informierten Bediensteten des RVM wie auch insbesondere von dem Angeschuldigten weitgehende Zurückhaltung geübt worden ist, die sich wiederum aus der Kenntnis über den Zweck dieser Transporte erklärt.

XIII/60
Palm

So kamen auch, wie die zeitweilig als Sitzungsstenografin tätig gewesene Zeugin Palm bekundet, in den Sitzungen über Verwaltungs- und Betriebsangelegenheiten die Judenverschickungen nicht zur Sprache.

Der als Referent in den Abteilungen E III und E IV eingesetzte Zeuge Lindenmayer erhielt während seiner Tätigkeit im RVM - ohne Mitteilung näherer Einzelheiten -

XI/62
Lindenmayer

Andeutungen über Angelegenheiten, die unter strengster Verschwiegenheit behandelt wurden. Hierzu dürften nach den gesamten Tatumständen auch die Judentransporte gehört haben.

Gleichwohl erfuhren auch vereinzelt andere Bedienstete des RVM, die nicht der Betriebsabteilung angehörten oder nicht in den Vorzimmern des Ministers oder Staatssekretärs tätig waren, daß Judentransporte erfolgten, wobei zum Teil auch von unmenschlicher Verfolgung und Tötung berichtet wurde.

XII/57 f.
Czekalla

Der Zeuge Czekalla, Abteilungspräsident a.D., der von 1919 bis Ende des Krieges in der Finanz- und Rechtsabteilung des RVM tätig war, hat bekundet, daß die Durchführung der Judentransporte nur allgemein bekannt gewesen sei, ohne daß man über das Endziel etwas gewußt habe. Die Kenntnis von diesen Vorkommnissen habe er durch gelegentliche Gespräche außerhalb des Dienstes erlangt. - Gleichfalls durch private Gespräche wurde dem damaligen Referenten in der Personalabteilung des RVM, Dr. Hennig, gegen Kriegsende "etwas über die Judenvernichtungen bekannt".

XIII/15 R
Dr. Hennig

VI/164
Hagner

Der Zeuge Hagner, dem als Vertreter des Referenten für Personenverkehr im RVM mehrmals Erlasse über die Gestellung von Sonderzügen nach Theresienstadt und Auschwitz in die Hand gekommen sind, hat nach seiner Bekundung zwar nicht mit Sicherheit gewußt, welchem Zweck diese Transporte dienten, jedoch vermutet, daß es sich um Transporte handelte, "die mit normalem Personenverkehr nichts zu tun gehabt haben."

VII/2
Wiens

Dem Zeugen Dr. Wiens, der von 1940 bis zu seiner im Mai 1943 erfolgten Ernennung zum Präsidenten der OBD Warschau dem RVM als Ministerialrat und Referent für Wagenbau angehörte, wurde durch Gespräche mit Eisenbahnern, die aus dem Osten nach

Berlin zu Dienstbesprechungen kamen, in den Jahren 1941 und 1942 bekannt, daß im Osten Dinge geschähen, die der Deutschen unwürdig seien. Es war in diesem Zusammenhang von Sonderkommandos und Erschießungen die Rede, wobei der Zeuge jetzt nicht mehr zu sagen weiß, ob hierbei speziell Juden erwähnt worden sind. Nach seiner Versetzung nach Warschau erfuhr der Zeuge aus Andeutungen von Kollegen, daß die Juden in Treblinka in großer Zahl starben oder möglicherweise umgebracht wurden.

IX/47 R
Hering

Der Zeuge Hering, der von 1936 bis 1945 in der Verkehrs- und Tarifabteilung des RVM als Regierungsrat tätig war, erfuhr Ende 1944 in privaten Gesprächen durch Beamte gleicher Dienststellung der Gedob, die auf Urlaub in Berlin weilten, "daß im Bereich der Gedob Dinge mit Juden geschähen, die allgemeine Empörung ausgelöst hätten." Es sei ihm, dem Zeugen, eingeschärft worden, "auf keinen Fall etwas weiter zu sagen", da die Dinge bei der Gedob unter strengster Geheimhaltung behandelt würden. Er habe damals nicht erfahren, daß die Juden systematisch vernichtet wurden, sondern es sei ihm lediglich gesagt worden, die Juden würden in Lagern zusammengetrieben und unmenschlich behandelt.

VI/141
Dr. Schelp

Daß die Juden in den KZ infolge Unterernährung oder Krankheit in starkem Maße umkamen, so hat der Zeuge Dr. Schelp bekundet, habe man nur allgemein gewußt. Über die Judentransporte und über eine radikale Judenvernichtung sei in seinem engeren Kollegen- oder Freundeskreis nie gesprochen worden.

Die Aussage dieses Zeugen läßt erkennen, daß im Zusammenhang mit der Verbringung der Juden in Lager auch über das weitere Schicksal der Opfer Erwägungen angestellt worden sind, wobei dann letztlich auch mit dem Tode zahlreicher Juden gerechnet wurde. Wenn der Zeuge Dr. Schelp nach

XIII/43
Pless

seiner Bekundung nicht über Judentransporte gesprochen hat, so war die Tatsache des Abtransportes der Juden dennoch allgemein bekannt, wie sich aus der Aussage des Zeugen Pless ergibt, der dem RVM zunächst bis Sommer 1940 und später wieder ab Frühjahr 1944, zuletzt als Ministerialdirektor und Leiter der maschinentechnischen Abteilung, angehörte. Der Zeuge hat bekundet: "Wohl wußten wir, daß Juden ins KZ gebracht worden sind. Das wußte aber jeder in Berlin, und zwar meine ich damit jeder in der Bevölkerung, denn die Juden wurden ja eingefangen und dann abtransportiert." Nach der weiteren Bekundung des Zeugen Pless hat ihm der Reichsverkehrsminister Dr. Dorpmüller nach dem Kriege in einem Internierungslager bei Paris erklärt, daß er von der Judenvernichtung nichts gewußt habe. Inwieweit diese Erklärung Dr. Dorpmüllers zutrifft, läßt sich nicht feststellen. Zwar nimmt auch der frühere persönliche Referent Dr. Dorpmüllers, der Zeuge Dr. Sommer, an, daß Dr. Dorpmüller keine Kenntnis von den Vernichtungsmaßnahmen hatte, da dieser nie mit ihm über die Tötung der Juden gesprochen habe. Bei den wiederholten persönlichen Ersuchen Himmlers um die Gestellung von Zügen für die Judentransporte ist jedoch anzunehmen, daß auch Dr. Dorpmüller durch den Angeschuldigten hiervon zumindest informatorisch in Kenntnis gesetzt und von Dr. Dorpmüller dann entsprechendes Stillschweigen gewahrt worden ist. Hierzu bestand für ihn nach Kriegsende auch weiterhin Veranlassung, wenn er sich nicht der Gefahr einer strafrechtlichen Verfolgung durch die Alliierten aussetzen wollte.

VIII/5
Dr. Sommer

XVIII/31
Hassenpflug

X/78R
Zwingmann

XIII/70R
Dr. Kittel

XIII/31
Dr. Kreul

XIII/34
Dr. Wendler

XIX/58
Willmann

X/46
Lampe

IX/96
Schöning

XII/40
Dr. Steinhagen

XI/72
Urban

IX/112
Dr. Feindler

Von weiteren, nicht zur Betriebsabteilung des RVM gehörenden Zeugen, so dem Ministerialdirektor und Leiter der Personalabteilung Hassenpflug, dem Referenten in der Personalabteilung Zwingmann, dem Ministerialdirektor und Leiter der Rechtsabteilung Dr. Kittel, den Referenten der Verkehrsabteilung Dr. Kreul, Dr. Wendler und Willmann, sowie dem Referenten Lampe und dem wissenschaftlichen Hilfsarbeiter in der maschinentechnischen Abteilung Dr. Schöning, dem Referenten der Finanz- und Rechtsabteilung Dr. Steinhagen und dem Sachbearbeiter in der Bauabteilung Urban, ist bekundet worden, daß sie von den Judentransporten und der Vernichtung der Juden in Lagern keine Kenntnis gehabt hätten.

Dies läßt wiederum erkennen, daß über die nicht unmittelbar mit den Judentransporten befaßten Angehörigen des RVM hinaus infolge des grundsätzlich gewährten Stillschweigens nur in begrenztem Maße entsprechende Informationen an andere Bedienstete des Ministeriums gelangt sind. Hierzu mag auch der Umstand beigetragen haben, daß die einzelnen Abteilungen des RVM, wie der Zeuge Dr. Feindler, damals Referent in der Planungsabteilung, bekundet hat, "eine Art Eigenleben für sich geführt" haben.

Den außerhalb des RVM tätigen Reichsbahnbediensteten gingen, insbesondere soweit sie im Osten eingesetzt waren, ab Mitte 1942 in zunehmendem Maße Mitteilungen zu, die auf die Tötung der Juden in den Vernichtungslagern hinwiesen, wobei sich vor allem den im Bereich der Gedob tätigen Eisenbahnern zu einem erheblichen Teil schon bald die Kenntnis von dem wirklichen Zweck der Judentransporte aufdrängte.

V/37
vom Baur

Anfang 1942 wurde der Zeuge vom Baur, der damals die Betriebsdirektion Lublin leitete, von einem uniformierten Angehörigen der SS aufgesucht und befragt, ob es möglich sei, mit der Eisenbahn Judentransporte nach Belzec durchzuführen. Auf die Frage des Zeugen, was

dann dort mit den Juden geschehen solle, erwiderte der SS-Mann, "die Juden würden ins Gelände getrieben". Späterhin, so bekundet der Zeuge, sei ihm dann gerüchtweise bekannt geworden, daß die Juden im Lager Belzec getötet wurden.

XIV/86
Reelitz

Ebenso erfuhr der Zeuge Reelitz, der von August 1942 bis Kriegsende der Verkehrsabteilung der GBL Ost als Sachbearbeiter angehörte, gerüchtweise davon, daß die Reichsbahn Judentransporte durchführte und die Juden der Vernichtung zugeführt wurden.

XVII/21 f.
Hesselberger

Der Zeuge Hesselberger, der von Oktober 1941 bis November 1942 als Dezernent für Hochbau der HBD Ost in Poltawa angehörte und danach zunächst nach Berlin als Vorstand des hochbautechnischen Neubauamtes und später nach München und Wuppertal versetzt wurde, hat bekundet, daß er im Laufe des Jahres 1942 in Poltawa durch Angehörige der Organisation Todt (OT) erfahren habe, in Polen würden Juden in Kraftfahrzeugen, in die man die Abgase der Motoren leitete, vergast. Im April oder Mai 1943 habe er in Berlin von Handwerkern - Polen oder Volksdeutschen - gesprächsweise gehört, die Juden würden in Polen in Gaskammern getötet. Er habe hierüber auch mit Kollegen gesprochen und andeutungsweise erfahren, daß auch diese gerüchtweise von der Tötung der Juden im polnischen Gebiet gehört hatten. Aufgrund weiterer Mitteilungen, die er durch Kollegen, die aus dem Osten nach Wuppertal gekommen seien, erhalten habe, sei er zu dem Schluß gekommen, daß die Massentötungen der Juden durch Gas tatsächlich erfolgt waren.

XVII/176R
Hirn

Wie der Zeuge Hesselberger erfuhr auch der Zeuge Hirn, der als Reichsbahnberrät nach einjähriger Abordnung zur HBD Ost (Poltawa) wieder zur RBD Karlsruhe zurückkehrte, dort etwa Ende 1943 von Kollegen, daß die Juden in Polen in besonderen Lagern vernichtet würden.

XVI/Hülle 161
XVII/67 f.
Kaess

Der Zeuge Kaess, der der OBD Warschau von Dezember 1940 bis April 1944 als Dezernent 25 (Starkstrom und elektrische Zugförderung) angehörte, hat ausgesagt, in Warschau habe man sich im Kollegenkreise darüber unterhalten, daß beispielsweise nach Treblinka immer wieder Züge hinführen, aber keine Juden abtransportiert würden. Er könne sich auch an den Namen des Vernichtungslagers Belzec, ebenso wie an Auschwitz erinnern. Es sei mehr und mehr durchgesickert, daß die Juden in den Lagern in Gaskammern umgebracht würden. Er, der Zeuge, könne sich kaum vorstellen, daß von den Beamten des höheren Dienstes in Warschau damals jemand nichts von der Judenvernichtung in besonderen Lagern gehört habe.

XVI/67
Dr. Lohmann

Ebenso bestätigt der Zeuge Dr. Lohmann, der als Verwaltungsdezernent zunächst bei der OBD Warschau und später bei der OBD Lemberg tätig war, daß die Nachrichten von der Vernichtung der Juden 1942 durchgesickert seien.

XVI/Hülle 161
Prasch

Nachdem die Transporte der Juden aus Warschau in das Lager Treblinka schon einige Zeit liefen und bereits viele Tausende von Juden in das Lager geschafft worden waren, so bekundet der Zeuge Prasch, damals Dezernent und später Abteilungspräsident bei der OBD Warschau, "kam natürlich der Verdacht auf, daß die Juden - da nie Abtransporte erfolgten - beseitigt wurden".

XVI/Hülle 161
XVII/99 ff.
Prause

Der Zeuge Prause, der von März 1941 bis Sommer 1943 als Betriebsdezernent in den Ostbahndirektionen Warschau, Radom, Lemberg und später nochmals in Warschau tätig war, erfuhr 1941/42 durch Erzählungen von Eisenbahnern und Offizieren der Wehrmacht von "einem großen Judenmord in Kiew". Ferner wurde ihm von einem Kollegen aus Lemberg berichtet, daß die Juden in Stanislaw eines nachts zusammengetrieben und in einer großen Grube mit Maschinengewehren zusammengeschossen worden seien. Durch Unterhaltungen mit

einem Gendarmeriewachtmeister bzw. einem SS-Offizier erhielt der Zeuge weiterhin Kenntnis davon, daß die Juden in Auschwitz und Treblinka getötet wurden. "Auch im Kollegenkreise", so bekundet der Zeuge weiter, "wurde die Tatsache der Judenvernichtung allmählich bekannt. Sie löste ausnahmslos Empörung aus".

VI/46 f.
Krafft

Den Zeugen Krafft, der von Mai 1943 bis zum November 1944 Präsident der OBD Krakau war, machte gelegentlich einer Dienstreise ein zu seiner Begleitung gehörender Beamter auf ein Vernichtungslager aufmerksam. "Er zeigte mir", so hat der Zeuge Krafft ausgesagt, "im Vorbeifahren einen Berg abgelegter Kleider, die von Juden stammen sollten". Ganz allgemein sei darüber gesprochen worden, daß zu einer Zeit, als er, Krafft, noch nicht in Krakau war, die Juden aus verschiedenen Teilen Polens in bestimmte Lager transportiert worden seien. Konkrete Einzelheiten könne er hierzu nicht angeben, weil er solche nicht erfahren "und auch nicht danach gefragt habe".

XI/65R
Dr. Lincke

Der Zeuge Dr. Lincke, der bis Mitte 1943 als Finanzreferent in der Werkstättenabteilung der Gedob tätig war, hat ausgesagt, daß unter den Kollegen auch seiner Abteilung damals "hinter vorgehaltener Hand darüber geflüstert wurde, die Gedob führe Judentransporte durch". Gerüchte darüber, daß die Juden vergast wurden, habe er spätestens im Mai 1943 gehört. Es sei davon "gemunkelt" worden, daß die Züge leer zurückgefahren wären.

XVII/26
Dr. Lübbecke

Ebenso erfuhr der Zeuge Dr. Lübbecke, der zunächst als Baudezernent der Eisenbahndirektion in Lublin angehörte und Anfang 1943 zur obersten Bauleitung der Gedob kam, aus Gesprächen mit Kollegen, daß Juden aus dem Westen kommend ins GG gefahren würden, die Züge häufig führen und leer zurückkämen. Der Zeuge,

XVIII/24
Dr. Lübbecke

XVIII/27
Dr. Lübbecke

der auch von Massenerschießungen jüdischer Menschen in Kiew und Jaworow (Bezirk Lemberg) Kenntnis erhielt, kam aufgrund der Gespräche über die Judentransporte zu dem Schluß, "die Juden würden irgendwie vernichtet". Dies sei auch im Kollegenkreise zum Ausdruck gebracht worden. "Ich möchte hinzufügen", so sagt der Zeuge weiter aus, "daß wir uns sehr ernsthaft über all' diese Geschehnisse unterhalten haben. Wir haben uns auch Gedanken gemacht, wie es weitergehen würde und wie dies alles bei dem zu erwartenden ungünstigen Ausgang des Krieges auf uns zurückfallen würde".

XVIII/95
Nowak

Der zunächst ab März 1941 als Bauassessor im Bereich der Ostbahndirektionen Warschau und Lemberg und später als Reichsbahnrat und Neubauamtsvorstand in Warschau eingesetzte Zeuge Nowak, sah auf seinen Dienstreisen im Lemberger und Warschauer Bezirk wiederholt Transportzüge mit Juden. Bei Unterhaltungen in Kollegenkreisen, so hat der Zeuge bekundet, sei davon gesprochen worden, daß bei den Bedingungen, unter denen die Transporte erfolgten, nicht alle Insassen lebend davonkommen und die transportierten Juden "wohl irgendwie umgebracht würden". Um einen für die Eisenbahn tätig gewesenen und aufgegriffenen polnischen Bauunternehmer frei zu bekommen, sei er - allerdings vergeblich - einmal nach Auschwitz gefahren. Damals sei davon gesprochen worden, in Auschwitz würden Juden vernichtet.

XVII/190
Grahnl

Der Zeuge Grahnl, der im Bereich der Gedob als Betriebskontrollleur eingesetzt war, berichtet, daß in Kollegenkreisen darüber gesprochen worden sei, "wie eigentlich die Vernichtung erfolgen könne".

XVIII/31
Manowski

Dem gleichfalls als Betriebskontrollleur in Lublin tätig gewesenen Zeugen Manowski war es im Verlaufe

des Jahres 1942 aufgrund eigener Wahrnehmungen und der aufgetauchten Gerüchte klar, daß in den Lagern Belzec, Maydanek und Sobibor die dorthin transportierten Juden getötet würden. Der Zeuge ist der Auffassung, daß auch den übrigen Reichsbahnbendiensteten der jeweiligen Stationen diese Gedanken um diese Zeit kommen mußten.

III/279
Diegelmann

So wurde auch dem Zeugen Diegelmann, der bis August 1942 im Bereich der Gedob als Betriebskontrolleur eingesetzt war, "eines Tages der wirkliche Sinn des Lagers Belzec offenbar", als er hinter einem Lokomotivschuppen Berge von Bekleidungsstücken sowie Schmuck und andere Wertsachen sah.

XVII/194
Raczek

Der Zeuge Raczek, der Leiter der Oberzugleitung bei den Ostbahndirektionen Warschau und Krakau war, hat bekundet, daß zunächst von einer Ansiedlung der aus Warschau nach Treblinka abtransportierten Juden die Rede gewesen sei, später jedoch die Eisenbahner davon gesprochen hätten, die Juden würden in Wirklichkeit vernichtet. Er, Raczek, habe sich vorgestellt, daß die Juden erschossen würden, nachdem er schon vorher durch Wehrmachtsangehörige von Judenerschießungen größeren Umfanges in den besetzten russischen Gebieten gehört gehabt habe. Über die Behandlung von Polen und Juden sei er empört gewesen und er habe die führenden Männer des NS-Regimes wiederholt als Verbrecher bezeichnet.

XVII/122
Becker

Eine derartige Äußerung Raczeks bestätigt der Zeuge Becker, der 1942/43 Leiter der OBD Krakau und anschließend ab Juli 1943 Dezernent für den Güterzugbetrieb bei der OBD Warschau war. Der Zeuge Becker nimmt an, daß Raczek sich ihm gegenüber durch die Vernichtungslager zu seiner Äußerung veranlaßt gesehen hat. Unter den Angehörigen der OBD Warschau

XVI/161(5)
Becker

XVII/122
Becker

sei bekannt gewesen, was den Juden in den Lagern nach Beendigung des Transportes bevorstand. Das Personal des Bahnhofes in Malkinia habe Sonderzuweisungen an Rauchwaren erhalten, weil der Gestank, der von dem einige Kilometer entfernten Lager Treblinka herkam, unerträglich war, wenn Südwind herrschte. Es sei in Warschau gesagt worden, daß der Gestank von der Verbrennung von Leichen herrühre.

XVI/161(15)
Bullemer

Der Zeuge Bullemer, der im Februar 1943 von der HBD Ost als Dezernent für das Signal- und Fernmeldewesen zur OBD Warschau versetzt wurde, hat bekundet, daß natürlich auch in seinem Kollegenkreise der Verdacht aufgekommen sei, die Juden würden in den Lagern beseitigt, nachdem Tausende von Juden dorthin geschafft worden waren und nie Abtransporte erfolgten.

V/130
Dr. Verbeek

So fiel auch dem Zeugen Dr. Verbeek, der von Mai 1942 bis Juni 1943 das Referat für Personenverkehr und Personentarif bei der Gedob leitete und hier Einblick in die Sonderzugfahrpläne der Gedob erhielt, auf, "daß diese Sonderzüge, gleich woher sie kamen, als Ziel alle einen kleinen Ort in Ostpolen hatten", dessen Namen dem Zeugen entfallen ist. Hieran knüpfte der Zeuge dann die Vermutung, daß die Sonderzugfahrpläne für die Judentransporte bestimmt waren.

XVI/57 ff.
Dr. Schröter

Der Zeuge Dr. Schröter, der von August 1942 Juli 1943 zunächst als Personal- und Verwaltungsdezernent der HBD Ost in Poltawa und danach in gleicher Stellung der GVD Osten in Warschau angehörte, erhielt von Massenerschießungen jüdischer Menschen in den Räumen Kiew und Winnica, sowie späterhin in Myslowitz/Oberschlesien, wo die Familie des Zeugen damals untergebracht war, davon Kenntnis, daß die ins Lager

Auschwitz transportierten Juden umgebracht wurden. Zwei auf der Telefonzentrale in Myslowitz beschäftigte Mädchen hätten berichtet, daß der Geruch der verbrannten Leichen manchmal so erheblich gewesen sei, daß die Fenster geschlossen werden mußten. Der Zeuge bekundet, daß er selbst bis zum Zusammenbruch geglaubt habe, "Hitler könne nicht der Urheber solcher Verbrechen gewesen sein, also selbst die Ausrottung der Juden befohlen haben".

XVI/161(26)
Linz

Dem Zeugen Linz, der damals von Dezember 1943 bis zum Januar 1945 bei der RBD Oppeln das Dezernat VI (Personenverkehr pp.) leitete und nach seinem Aufgabengebiet die Judentransporte nicht bearbeitete, "war gleichwohl natürlich bekannt, daß in Auschwitz Menschen vernichtet wurden". Der Zeuge erinnert sich auch, daß im Zusammenhang mit der Vernichtung der Juden bei Gesprächen unter Kollegen oder Bekannten auch der Name Treblinka gefallen ist.

XVII/169
Linz

Unter den Referenten und Sachbearbeitern im Fahrplanbüro der Gedob drängte sich schon bald der Verdacht und weitgehend dann auch die Kenntnis auf, daß zahlreiche Judentransporte in Vernichtungslager führten.

XVI/39
IX/100
Prof. Massute

So hat der Zeuge Professor Massute, der von Ende Dezember 1941 bis zum 1.12.1942 die Betriebsabteilung der Gedob leitete, bekundet, daß etwa von Ende 1942 an in zunehmendem Maße der wirkliche Zweck der Transporte bekannt wurde.

XVI/161(13)
Bringmann

Dem als Vorstand des Fahrplanbüros tätig gewesenen Zeugen Bringmann wurde im Laufe seiner Tätigkeit bekannt, daß Juden in die Lager Treblinka und Belzec transportiert wurden. "Aufgrund der Umstände und der im Laufe der Zeit aufgetauchten Gerüchte", so bekundet der Zeuge, "ahnte ich, daß in den Lagern

eine physische Vernichtung der Juden durchgeführt wurde, wollte es aber einfach nicht glauben".

II/125
Zahn

Der Zeuge Zahn, der damals als Reichsbahnrat im Güter- und Personenzugreferat der Gedob eingesetzt war, erinnert sich daran, einmal mit dem Zuge durch Treblinka zu einer Besprechung nach Malkinia gefahren zu sein und dort von Ostbahnangehörigen erfahren zu haben, daß sich in Treblinka eine Anlage zur Vernichtung der Juden befinde. Während einer Besprechung in Lublin sei von Transporten mit alten, von Juden stammenden Kleidungsstücken berichtet worden, die nach Lublin zur Verwertung gebracht wurden. Auf welche Weise die Juden getötet wurden, habe er, Zahn, nicht erfahren. "Wenn darüber gesprochen wurde, war jeweils nur von Vergasen die Rede". Er, Zahn, habe auch von dem Vernichtungslager in Belzec und von vielen Transporten gewußt, die von Warschau nach Treblinka gefahren seien.

XIX/9
V/135
Richter

"Ende 1942/Anfang 1943", so hat der als Reichsbahnrat in den Referaten 33 und 34 der Gedob tätig gewesene Zeuge Richter ausgesagt, "bekam ich Zweifel daran, ob die Juden tatsächlich umgesiedelt worden seien. Ich weiß, daß gerüchtweise erzählt wurde, die Juden würden umgebracht". - "Außerdem fragte man sich selbst, als die Aktion ungefähr schon zu Ende war, wo die ganzen Juden geblieben wären. Von irgendwelchen Ansiedlungen hörte man nichts."

XVI/161(13)
Liebhäuser

Der gleichfalls im Fahrplanbüro der Gedob als Sachbearbeiter eingesetzte Zeuge Liebhäuser hat bekundet, daß man sich im Kollegenkreise Gedanken gemacht habe, die Juden würden in den Lagern umgebracht, nachdem man feststellen konnte, "daß häufig Züge mit Juden nach bestimmten Orten gingen, und von dort kein

Abgang von Juden zu verzeichnen war". Später sei dann auch durchgesickert, daß die in dieser Hinsicht angestellten Vermutungen richtig waren.

XIX/110
Schmid,
Theodor

Die Orte Treblinka, Sobibor und Belzec, so erinnert sich der als Hilfsreferent und Nachfolger des Zeugen Richter in den Referaten 33 und 34 tätig gewesene Zeuge Schmid (Theodor), seien als "unbeschränkt aufnahmefähige Lager" bezeichnet worden. "Ich hatte damals das Gefühl, daß diese Ausdrucksweise in Wirklichkeit bedeutete, die Juden würden irgendwie umgebracht. Ich wollte mit diesen Dingen nichts zu tun haben und es war mir unangenehm genug, solche Telegramme (eingehende Telegramme für Transportzüge mit Juden) unterschreiben zu müssen".

XVI/161(39)
XIX/103
Stier

Der Zeuge Stier, der als Leiter der Sonderzuggruppe der Gedob 1942/43 regelmäßig an den Fahrplankonferenzen teilnahm, hat bekundet, daß sich etwa im Herbst 1942 den Konferenzteilnehmern die Frage aufdrängte, "was eigentlich mit den transportierten Juden geschehen solle". Der Leiter der Fahrplankonferenzen, Klem, habe erklärt, daß die Juden zum Bau eines sog. Ostwalles eingesetzt und auch sonst als Arbeitskräfte in den verschiedenen Lagern benötigt würden. Hierauf, so hat der Zeuge Stier weiter ausgesagt, "habe ich nicht weiter gefragt, aber ich konnte das Gefühl nicht loswerden, daß in den Lagern etwas nicht mit rechten Dingen zugehe. Man sagte sich, diese Lager müßten doch allmählich überquellen, wenn immer neue Transporte dorthin gingen". - "Erst in Warschau, d.h. im Juli 1943, habe ich positiv erfahren, daß in den einzelnen Lagern Juden physisch vernichtet würden." Im übrigen habe er, Stier, sich damals gesagt, daß Klem oder auch Stange mit den Leuten vom SD Kontakt haben müßten, da Klem sonst keine Angaben über die Transporte hätte machen können.

XIX/104
Stier

V/151 f.
Glas

Auch der als Sachbearbeiter im Fahrplanbüro der Gedob eingesetzte Zeuge Glas hat ausgesagt, daß man sich dort Gedanken darüber gemacht habe, "was mit den umgesiedelten Juden passieren würde. - Wir bemerkten, daß diese Züge zur Hauptsache nach Treblinka, Sobibor und Belzec bestimmt waren, und von dort keine Judentransporte zurückkamen oder nach irgendwo anders hingingen". Ein im Fahrdienst beschäftigter Reichsbahnbeamter habe ihm, Glas, erklärt, "den Juden ginge es dort sehr schlecht. Dort käme keiner wieder raus". In Unkenntnis der tatsächlichen Geschehnisse habe man vermutet, daß die Juden zur Arbeit an Wunderwaffen eingesetzt würden und in Schweigelager untergebracht wären.

Soweit verschiedene der zeugenschaftlich gehörten Eisenbahner, wie dies auch der Zeuge Glas angibt, nach ihren Bekundungen keine Kenntnis von der Einrichtung besonderer Vernichtungslager gehabt haben, so ergibt sich doch, daß auch einem Teil dieser Eisenbahner im Zusammenhang mit der Verbringung der Juden in die Lager und den an Juden durchgeführten Erschießungsaktionen Gerüchte oder Hinweise zugegangen sind, die entweder auf eine planmäßige Tötung oder eine derartige Behandlung der Juden in den Lagern hinwiesen, daß mit ihrem Tode zu rechnen war.

XVII/182
Günthert

So hat der Zeuge Günthert, der damals Oberwerksdirektor der drei Ostbahnausbesserungswerke in Lemberg, Stanislau und Stryj war, bekundet, daß er aufgrund der ihm über die Behandlung der Juden zugegangenen Informationen den Eindruck hatte, die Juden würden an den Plätzen, wohin man sie transportierte, in ihren

Lebensbedingungen so schlecht gestellt, daß sie zwangsläufig reduziert und auf längere Sicht ausgerottet würden.

VI/68
Säufferer

Der von Anfang 1941 bis Mai 1943 als Leiter der Betriebsabteilung bei der Bezirksdirektion in Warschau tätig gewesene Zeuge Säufferer hat ausgesagt, daß man später hin und wieder "munkelte", in den Lagern ginge allerhand vor sich.

XI/26 R
Pohlenz

Auch der Zeuge Pohlenz, der vom Frühjahr 1940 bis zum Frühjahr 1943 zunächst in Lublin und später in Radom als Betriebsdezernent eingesetzt war, hat gerüchtweise erfahren, daß es "in den Judenlagern nicht einwandfrei zugehen solle", ohne daß dem Zeugen "authentische Einzelheiten" bekannt geworden sind.

VI/65
Renz

Der Zeuge Renz, der im Juni 1942 für ein halbes Jahr zur HBD Mitte in Minsk und danach als Dezernent zur Betriebsleitung bei der OBD in Warschau abgeordnet war, berichtet, daß nach einer Mitteilung "zweier Herren des SD in Minsk" einmal mehrere Züge mit Juden aus Holland und Belgien an einem kleinen Haltepunkt vor Minsk ausgeladen, die Juden alsdann hinter den Bahndamm zu einem Wall geführt und dort "eingebettet" werden sollten. Diese Aktion sei jedoch abgesagt worden. - Im Generalgouvernement sei, so bekundet der Zeuge weiter, von großen Judenlagern bei Lublin "gemunkelt" worden, wobei nicht bekannt gewesen sei, daß die dort inhaftierten Juden letztlich vernichtet werden sollten.

XVI/201
Dr. Knebel

Auch der Zeuge Dr. Knebel, der zunächst der Gedob und sodann von September 1941 bis 1944 der HBD Ost als Betreuungsdezernent angehörte, hat nach seinen

Angaben keine Kenntnis von einer Vernichtung der "umgesiedelten" Juden erhalten, wohl aber wiederholt von Judenerschießungen gehört, wobei es hieß, daß wohl die Absicht vorgelegen habe, die Juden als "unnütze Esser" loszuwerden.

XVII/199
Seitz

Der gleichfalls bei der HBD Ost eingesetzte Zeuge Seitz, der bei dieser Direktion von November 1941 bis Februar 1943 Dezernent für den Personenzugverkehr war, hat dort von planmäßigen Judenerschießungen zwar nichts gehört, aber schon "damals ganz allgemein das Gefühl gehabt, es geschieht etwas mit den Juden. Ich wußte damals", so führt der Zeuge weiter aus, "daß es Konzentrationslager gab. Ich habe mir vorgestellt, die Juden kämen in irgendwelche Lager. Ich habe mir auch vorgestellt, daß die Lebensbedingungen in solchen Lagern sehr hart seien und hierdurch eine Dezimierung eintreten könnte".

Wenn von einigen der im Osten bei der Eisenbahn eingesetzten Zeugen bekundet worden ist, daß sie von planmäßigen Vernichtungsaktionen gegen die Juden und insbesondere der Einrichtung von Vernichtungslager keine Kenntnis gehabt hätten, so handelt es sich hierbei zum überwiegenden Teil um Bedienstete, die nach ihrer Dienststellung nicht unmittelbar mit betrieblichen Angelegenheiten befaßt waren. Gleichwohl erfuhren auch diese Zeugen entweder von der Durchführung der Judentransporte oder Erschießungsaktionen, wie ihnen zum Teil auch das Vorhandensein von besonderen Lagern für Juden bekannt wurde und unklare Berichte über diese Lager zugingen.

X/75 R
Kleinbauer

So hat der Zeuge Kleinbauer, der von Mai 1940 bis Sommer 1943 Fernmeldereferent bei der Gedob war,

bekundet, daß er in der ersten Zeit in Krakau "noch Juden mit dem gelben Stern" gesehen habe, während später "über die Juden etwas gemunkelt worden sei, woraus man aber nicht klug werden konnte".

XIII/25 ff.
Dr. Krause

Dem von Januar 1940 bis Oktober 1944 als Referent für allgemeine Rechts- und Verwaltungsfragen bei der Gedob tätigen Zeugen Dr. Krause wurde nach seinen Angaben gerüchtweise bekannt, daß Judentransporte innerhalb des Generalgouvernements und von außen in das Generalgouvernement in Arbeitslager stattfanden.

VI/166
Reinthalder

Durch Gespräche im Kollegenkreise erhielt der Zeuge Reinthalder, der von Oktober 1942 bis September 1944 bei der OBD Warschau zunächst mit Kassenangelegenheiten befaßt und später als Verwaltungs- und Finanzreferent eingesetzt war, davon Kenntnis, daß es Judenlager gab, ohne - wie der Zeuge angibt - gewußt zu haben, was mit den Juden dort geschah.

VI/44
Heinzemann

Von gelegentlichen Einzeltransporten mit Juden hat der Zeuge Heinzemann erfahren, der zunächst Leiter der Betriebsdirektion in Lublin und später als Abteilungspräsident bzw. Vizepräsident bei den Direktionen in Krakau und Lemberg eingesetzt war.

V/198
Dr. Pischel

Der Zeuge Dr. Pischel, der von Herbst 1939 bis Januar 1945 bei der Gedob zunächst Dezernent für den Güterverkehr und später als Abteilungspräsident Leiter der Verkehrsabteilung war, hat auf seinen zahlreichen Dienstreisen, wie er angibt, selbst einmal Judentransporte auf der Strecke gesehen.

XIV/92
Schweinoch
X/37 R
Schenk

Die Durchführung der Judentransporte wardem Zeugen Schweinoch, Sachbearbeiter in der Reisezuggruppe der Gedob, wie auch dem Zeugen Schenk bekannt,

der im Bereich der OBD Warschau zunächst als Betriebsstreckendezernent und von Januar 1942 bis Juli 1942 bei der Gedob als Betriebsreferent eingesetzt war. Der Zeuge Schenk nimmt an, daß über die Durchführung der Judentransporte mit ihm deshalb wenig gesprochen wurde, weil er als Gegner der NSDAP bekannt gewesen sei.

Die gesamten vorstehend angeführten Zeugenbekundungen lassen erkennen, daß der Abtransport der Juden und die in diesem Zusammenhang sich aufdrängende Frage des weiteren Schicksals der Juden unter den Bediensteten verschiedenster Dienststellungen bei der Reichsbahn vielfach Gegenstand von Erörterungen gewesen ist und dies weitgehend zumindest dort zu einer Kenntnis von den Vernichtungsmaßnahmen führte, wo diese Bediensteten in irgendeiner Weise mit betrieblichen Angelegenheiten im Rahmen der Transportabwicklung befaßt waren. Hinzu kam, daß die im Osten durchgeführten Massenerschießungen bereits zahlreiche Eisenbahner auf eine planmäßige Vernichtung der Juden hinwiesen.

XVI/161(8 f.)
Brand, Ulrich

Daß der Transport der Juden in die einzelnen Lager zu Erwägungen über das weitere Schicksal der Opfer zwang, ergibt sich aus der Bekundung des jetzt als Bundesbahndirektor tätigen Zeugen Ulrich Brand, der vom Frühjahr 1943 bis zum Januar 1945 bei der RBD Oppeln Personaldezernate leitete. Der Zeuge, dem später dann von einem Kollegen über größere Verbrennungsöfen für Leichen im Lager Auschwitz berichtet wurde, hat ausgesagt, daß ihm der Gedanke, in Auschwitz würden Juden systematisch getötet, im Laufe der Zeit gekommen sei. Der Zeuge ist auch der Auffassung, daß dieser Gedanke nicht nur ihm allein, sondern auch den übrigen mit den Dingen befaßten Herren der Direktion in Oppeln zwangsläufig kommen mußte.

"Wenn heute", so fährt der Zeuge fort, "verschiedentlich zum Ausdruck gebracht wird, daß man hierüber (gemeint sind die Judentötungen in Auschwitz) sich keine Gedanken gemacht habe, so halte ich es für töricht. Die maßgeblichen und mit Transportfragen beschäftigten Bahnbediensteten, gleich welchen Ranges, konnten bei gehöriger Anspannung ihres Gewissens und Verstandes die Dinge überschauen und an derartigen Überlegungen nicht vorbeigehen. - Ohne die Kenntnis näherer Einzelheiten über den Ablauf der Ereignisse im Lager Auschwitz genügte das Vorhandensein der Tatsachen, den Reichsbahnbediensteten, die mit Transportfragen beschäftigt waren, vollauf, um sich Gedanken machen zu können und auch zu müssen."

XVI/161(19 f.)
Fehling

Darüber hinaus drängte sich auch aufgrund der NS-Propaganda, die im Zusammenhang mit der "Rassenfrage" wiederholt die "Ausrottung der Juden" forderte, die Erwägung auf, daß die Verbringung der Juden in die Lager zum Zwecke der physischen Vernichtung erfolgte. So hat der Zeuge Fehling, der vom Frühjahr 1943 bis zum Januar 1945 Betriebsamtsvorstand in Auschwitz war, bekundet, daß er nach seinem Dienstantritt in Auschwitz zunächst gerüchtweise von der Tötung der Juden Kenntnis erlangt und dann auch angenommen habe, diese Gerüchte stimmten. Auf die Frage, warum er zu dieser Annahme gekommen sei, hat der Zeuge ausgesagt: "Das liegt vielleicht an den Rassenproblemen der NSDAP, die zu jener Zeit mehr oder weniger bekannt waren". Auf die weitere Frage, ob dies nun heiße, daß das Rassenproblem der NSDAP "die Vernichtung der Juden" zum Gegenstand hatte, hat der Zeuge sodann erklärt: "Das muß man wohl annehmen! Denn die Reden von Hitler hatten zum Inhalt häufig

die These 'Ausrottung der Juden'". Im weiteren Verlauf seiner Tätigkeit als Betriebsamtsvorstand in Auschwitz wurde dem Zeugen dann auch gewiß, "daß die Juden in Auschwitz in Erfüllung der damaligen Ideologie physisch vernichtet wurden".

Nach den angeführten Zeugenaussagen ist davon auszugehen, daß Durchführung und Zweck der Judentransporte zumindest unter den mit der betrieblichen Abwicklung dieser Transporte befaßten Bediensteten der Reichsbahn weitgehend bekannt waren, weil "daß Vorhandensein der Tatsachen", wie der Zeuge Brand es ausgedrückt hat, "vollauf genügte, um sich Gedanken machen zu können und auch zu müssen." Hierbei kam, wie der Zeuge Fehling es dargelegt hat, hinzu, daß die NS-Propaganda und die Reden Hitlers häufig die "Ausrottung der Juden" zum Inhalt hatten, so daß hiernach in Verbindung mit den bekanntwerdenden Tatsachen der Schluß auf eine systematische Vernichtung der Juden gezogen wurde. War dies aber bereits bei den Eisenbahnbediensteten der Fall, die in untergeordneten Stellen tätig und in begrenztem Maße mit der Transportabwicklung befaßt waren, so konnte der Angeschuldigte aufgrund seiner Stellung als Staatssekretär bei den ihm zugegangenen Informationen und auch nach seinen geistigen Fähigkeiten nicht an derartigen Erwägungen vorbeigehen.

c) Die Judenexekutionen während des Einsatzes
des Angeschuldigten im Osten.

Während der Zeit, in der der Angeschuldigte die HBD Ost in Poltawa leitete, wurden in diesem Bereich von den Angehörigen der Einsatzgruppe C, die im Vormarschgebiet bis Kiew, Charkow und Dnjepropetrowsk eingesetzt war, in der Zeit von Herbst 1941 bis Frühjahr 1942 mindestens 150.000 Menschen - überwiegend Juden - erschossen.

Die Ereignismeldungen UdSSR enthalten über die Durchführung dieser Exekutionen im wesentlichen folgende Angaben:

a) Ereignismeldung UdSSR Nr. 132 vom 12.11.1941
S. 18 u. 19).

Sb XIII

".....Der Standort des Sonderkommandos 4b ist nach einer Meldung vom 16.10.1941 Poltawa. Als nächster Standort ist Slawiansk vorgesehen. Die durch die teilweise sehr schlechten Witterungs- und Wegeverhältnisse beeinflusste Arbeit des Sonderkommandos 4b beschränkte sich im wesentlichen auf den Stadtbereich Poltawa. In der Woche vom 4.10.1941 bis 10.10.1941 wurden insgesamt 186 Personen exekutiert, davon 21 politische Funktionäre, 4 Saboteure und Plünderer und 161 Juden.....

Die Zahl der durch das Einsatzkommando 5 Exekutierten betrug am 20.10.41 insgesamt 15.110. In der Zeit vom 13.10.41 bis 19.10.41 sind davon 20 politische Funktionäre, 21 Saboteure und Plünderer und 1.847 Juden erschossen worden. Eine besonders starke seelische Belastung der mit der Durchführung beauftragten Männer des Einsatzkommandos 5 stellte die am 18.10.1941 vorgenommene Liquidation von 300 geisteskranken Juden der Kiewer Irrenanstalt dar.....

Das Einsatzkommando 5 exekutierte in der Zeit vom 28.9.1941 bis 4.10.1941 in Kriwoj-Rog 8 politische Funktionäre und 2 Saboteure und in der Zeit vom 28.9.1941 bis 4.10.1941 in Dnepropetrowsk 85 politische Funktionäre, 14 Saboteure und Plünderer und 179 Juden....".

b) Ereignismeldung UdSSR Nr. 135 vom 19.11.1941
(Seiten 20 - 23).

"....Das Sonderkommando 4b führte in der Zeit vom 11. bis 24.10.1941 205 Exekutionen durch.....

In der Zeit vom 25.10 bis zum 30.10. 1941 exekutierte das Sonderkommando 4b... 381 Juden...

Nach einer Meldung des Sonderkommandos 4b befindet sich in Poltawa eine 865 Insassen umfassende Irrenanstalt, der ein 1.200 Morgen großer landwirtschaftlicher Betrieb angegliedert ist, dessen Erträge zur Ernährung der Geisteskranken und des Stammpersonals dienen. Im Hinblick auf die außerordentlich kritische Ernährungslage der Stadt Poltawa - für die drei großen Kriegslazarette steht beispielsweise keine Vollmilch zur Verfügung - trat der Kommandoführer des Sonderkommandos 4b im Einvernehmen mit dem AOK 6 und dem Ortskommandanten mit der leitenden Ärztin der Irrenanstalt in Verbindung mit dem Ziele, eine Einigung über die Liquidierung wenigstens eines Teiles der Geisteskranken herbeizuführen. Die leitende Ärztin brachte der Lösung dieses Problems in dem vorgeschlagenen Sinne volles Verständnis entgegen, machte jedoch den Einwand, daß eine derartige Maßnahme in der Bevölkerung eine nicht zu unterschätzende Unruhe hervorzurufen imstande wäre, zumal die Sowjets - natürlich aus propagandistischen Gründen - der Anstalt jede erdenkliche Förderung hatten zuteil werden lassen. Es wurde ein Ausweg in der Weise gefunden,

daß die Liquidierung von 565 unheilbar Geisteskranken, die in diesen Tagen durchgeführt wird, unter dem Vorwand der Überführung der Kranken in eine andere, bessere Anstalt in Charkow erfolgt. Mit der Entlassung der restlichen 300 Leichtkranken aus der Anstalt kann in Kürze gerechnet werden...

Die Gesamtzahl der vom Einsatzkommando 5 vorgenommenen Exekutionen betrug am 2.11.41 21.258...

Das Einsatzkommando 6 ist seit dem 5.10.41 in dem Gebiet des Dnjeprbogens tätig...

Von den ursprünglich in Dnjepropetrowsk vorhandenen etwa 100.000 Juden sind rund 70.000 vor dem Einmarsch unserer Truppen geflüchtet. Von den etwa 30.000 übrigen sind ungefähr 10.000 am 13.10.41 von einem Kommando des Höheren SS- und Polizeiführers erschossen worden.

Bis zum Berichtstage sind durch das Einsatzkommando 6 weitere 1.000 Juden erschossen worden, wobei es sich nicht vermeiden ließ, aus Gründen des erheblichen Facharbeitermangels jüdische Handwerker, die zur Vornahme dringender Instandsetzungsarbeiten usw. gebraucht werden, vorerst noch am Leben zu lassen. Maßnahmen zur Beseitigung von etwa 1.500 Insassen der Provinzialirrenanstalt sind in die Wege geleitet...."

c) Ereignismeldung UdSSR Nr. 143 vom 8.12.1941
(Seiten 6 - 8).

".... Die Zahl der durch das SK 4a Exekutierten betrug am 9.11.41 57.243...

Das SK 4b erschoss standrechtlich in der Zeit vom 31.10.41 bis 5.11.41 insgesamt 740 Personen. Darunter waren:

3 politische Funktionäre,
1 Saboteur,
137 Juden,
599 Geisteskranke.

Auch diese Aktion konnte entsprechend den getroffenen Vorbereitungen völlig reibungslos durchgeführt werden. Der durch die Erschießung des größten Teiles der Insassen der Irrenanstalt in Poltawa freigewordene landwirtschaftliche Betrieb steht in erster Linie den dortigen Kriegslazaretten zur Verfügung. Die angefallenen Wäsche-, Kleidungs- und sonstigen Gebrauchsgegenstände sind gleichfalls in erster Linie den Lazaretten zugeführt worden. Die 200 verbleibenden heilbaren Anstaltsinsassen werden im landwirtschaftlichen Betrieb beschäftigt.

Ein Teilkommando des SK 4b hat die Säuberung des Gefangenenlagers in Losovoja aufgenommen.

Die Gesamtziffer der durch das Einsatzkommando 5 standrechtlich Erschossenen betrug am 10.11.1941 29.644.

In der Zeit vom 2. November bis einschließlich 4. November 1941 wurden vom EK 5

15 politische Funktionäre,
21 Saboteure und Plünderer,
10.650 Juden und
414 Geiseln

erschossen....

In der Zeit vom 9. bis einschließlich 15. November 1941 führte das EK 5 1.509 standrechtliche Erschießungen durch. In dieser Zahl sind enthalten:

57 politische Funktionäre,
30 Saboteure,
1.422 Juden.

Am 6. und 7. November 1941 wurde die schon länger geplant gewesene Judenaktion in Rowno durchgeführt, bei der rund 15.000 Juden erschossen werden konnten. Die Organisation lag auf Befehl des Höheren SS- und Polizeiführers in den Händen der Ordnungspolizei. Das Außenkommando Rowno des Einsatzkommandos 5 war an der Durchführung maßgeblich beteiligt...."

d) Ereignismeldung UdSSR Nr. 156 vom 16.1.1942
(Seiten 45, 46 und 50).

"Das Teilkommando Poltawa des SK 4a übernahm am 17.11.1941 die Bearbeitung der vom SK 4b zurückgelassenen Vorgänge. Mit der

in Poltawa aufgestellten Miliz wurde in einer Besprechung die zukünftige Zusammenarbeit mit SD, GFP, Feldgendarmarie, Schutzpolizei und Ortskommandantur festgelegt. In diesem Zusammenhang wurde die sogenannte politische Abteilung bei der ukrainischen Miliz in Poltawa aufgelöst. An den Tagen bis zum 20.11.41 wurde eine ganze Reihe von überstellten Kommunisten vernommen, die zum größten Teil erschossen wurden.

Die Durchführung einer größeren Judenaktion erfolgte am 23.11.41, nachdem am Tage zuvor durch Plakatanschlag die jüdische Bevölkerung zur Meldung aufgefordert worden war. Dabei wurden insgesamt 1.538 Juden erschossen. Die angefallenen Kleidungsstücke wurden dem Bürgermeister von Poltawa überlassen, der bei der Verteilung die Volksdeutschen besonders berücksichtigte...

Die Gesamtziffer der durch das Sonderkommando 4a Erschossenen betrug am 30.11. 1941: 59.018.

Das Einsatzkommando 5 hat bis zum 7.12. 41 insgesamt 36.147 Erschießungen vorgenommen....

Das EK 6 führte in der Zeit vom 24. bis 30.11.41 274 Erschießungen durch. In dieser Zahl sind eingeschlossen:

19 Pol. Funktionäre
29 Saboteure und Plünderer u.
226 Juden.

Bis zum 12.11.41 erschoss das EK 6 800 von insgesamt 1160 Geisteskranken in der Irrenanstalt Igrin bei Dnjepropetrowsk."

e) Ereignismeldung UdSSR Nr. 173 vom 25.2.1942
(Seiten 5 und 6).

"....

Durch das Sonderkommando 4b wurden in der Zeit vom 14.1. bis 12.2.42 861 standrechtliche Erschießungen vorgenommen. Davon waren 649 politische Funktionäre. 52 Saboteure und Partisanen und 139 Juden.

Die Zahl der durch das Einsatzkommando 5 vorgenommenen standrechtlichen Erschießungen betrug in der Zeit vom 12.1. bis einschl. 24.1.42 104 politische Funktionäre, 75 Saboteure und Plünderer und rund 8.000 Juden.

Das Einsatzkommando 6 erschoss in den vergangenen Wochen 173 politische Funktionäre, 56 Saboteure und Plünderer und 149 Juden.

In Dnjepropetrowsk wurde in der letzten Zeit besonderer Wert auf die Bekämpfung der zahlreich auftretenden Berufsverbrecher gelegt. Es gelang in Zusammenarbeit mit der ukrainischen Miliz am 4.2.42 25 Kapitalverbrecher, die zum Teil aus dem Gefängnis entwichen waren, festzunehmen. Unter den Festgenommenen befanden sich u.a. 2 der Haupttäter eines Massenmordes und ein Dokumentenfälscher, der eine besondere Fertigkeit darin hatte, deutsche und ukrainische Dienstsiegel herzustellen.

In der Zeit vom 10.1. bis 6.2.42 wurden in Dnjepropetrowsk 17 Berufsverbrecher, 103 kommunistische Funktionäre, 16 Partisanen und ca. 350 Juden standrechtlich erschossen.

Außerdem wurden 400 Insassen der Irrenanstalt Igrin und 320 Insassen der Irrenanstalt Wasilkowska beseitigt."

f) Ereignismeldung UdSSR Nr. 177 vom 6.3.1942
(Seiten 4 und 5).

".....

Durch das Sonderkommando 4b wurde eine Zahl von 1.317 Personen (darunter 63 politische Aktivisten, 30 Saboteure und Partisanen und 1.224 Juden) exekutiert. Durch diese Maßnahme wurde auch der Ort Artemowsk judenfrei.

Aufgrund der Tätigkeit des Einsatzkommandos 5 sind politische Aktivisten, 114 Saboteure und Plünderer sowie 1.580 Juden, insgesamt 1.880 Personen erschossen worden. Bei diesem Kommando ist auch ein Vorgehen gegen Angehörige der Banderagruppe erfolgt.

Infolge der von dem Einsatzkommando 6 getroffenen Maßnahmen sind nunmehr die Orte Gorlowka und Makejewka judenfrei gemacht worden. Ein in Stalino verbliebener Rest wird umgesiedelt werden, sobald die Witterungsverhältnisse es erlauben. Exeku-

tiert wurden hier insgesamt 493 Personen
(darunter 80 politische Aktivisten, 44
Saboteure und Plünderer und 369 Juden)."

g) Ereignismeldung UdSSR Nr. 189 vom 3.4.1942
(Seite 22).

"Einsatzgruppe C:

.....

In der Zeit vom 28.3. bis einschließlich
31.3. wurden insgesamt 434 Personen der
Sondermaßnahme zugeführt. Davon waren

33 politische Funktionäre
48 Saboteure und Plünderer
352 Juden und
1 Geisteskranker."

h) Ereignismeldung UdSSR Nr. 190 vom 8.4.1942
(Seite 29).

"Einsatzgruppe C:

Standort: Kiew.

In der Zeit vom 1.3. bis 3.4.1942
wurden im Bereich des Befehlshabers
der Sicherheitspolizei und des SD
für die Ukraine insgesamt 1.315
Personen der Sondermaßnahme zugeführt.
Davon waren 185 politische Funktio-
näre, 121 Saboteure und Plünderer
1.009."

Die Exekutionen blieben den im Bereich der HBD Ost
eingesetzten Eisenbahnbediensteten weitgehend nicht
verborgen.

Von den Dezernenten, die zu der Zeit, als der Ange-
schuldigte die HBD Ost leitete, dort tätig waren,
haben mehrere bekundet, daß von Kollegen oder anderen
Eisenbahnern über Erschießungen berichtet worden sei.

XVI/70 R-71
Dellmann

XVII/21
Hesselberger

XVI/143
Bühler

XVI/200
Dr. Knebel

XVII/170
Oehm

XVII/58
Dusse

XVII/63
Dr. Petz

XVII/199
Seitz

So hat der Zeuge Dellmann Ende 1941 oder in der ersten Jahreshälfte 1942 im Kollegenkreise von Judenerschießungen erfahren. Der Zeuge Hesselberger hörte in Poltawa gerüchtweise von Erschießungen, während ihm bei einem dienstlichen Aufenthalt in Kriwoj-Rog dann von Erschießungen in Nikolajew berichtet wurde. "Vom Hörensagen" erfuhr der Zeuge Bühler, daß in Alexandrija im Zuge einer "Vergeltungsaktion" Juden erschossen worden seien. Der Zeuge Dr. Knebel hörte in Poltawa "hin und wieder" von Judenerschießungen, wie auch der Zeuge Oehm dort von Erschießungen, jedoch "nicht speziell von Judenerschießungen" erfuhr. Daß in Poltawa von gelegentlichen Judenerschießungen gesprochen worden sei, halten sowohl der Zeuge Dusse, wie auch der Zeuge Dr. Petz für möglich.

Der Zeuge Dr. Petz hat ferner bekundet, daß er kurz nach der Einnahme Charkows im Auftrage des Angeeschuldigten zur Erkundung des Zustandes der Bahnanlagen in diese Stadt gereist sei. Dort habe er zehn oder mehr an Balkonen erhängte Juden gesehen, die angeblich als Geiseln wegen der Erschießung deutscher Posten getötet worden waren.

Der Zeuge Seitz erinnert sich ebenso wie der Zeuge Dr. Petz nicht, etwas von planmäßigen Judenerschießungen gehört zu haben, wie auch die Zeugen Dellmann und Dr. Knebel nach ihrer Bekundung keine Einzelheiten erfahren haben, die auf "planmäßige Aktionen" schließen liessen.

Gleichwohl lassen die Aussagen der o.a. Zeugen erkennen, daß im Zusammenhang mit den Erschießungen durch die Einsatzkommandos Mitteilungen über Exekutionen in den damaligen Dienstbereich des Angeschuldigten immer wieder auch an Eisenbahnbedienstete in seiner nächsten Umgebung gelangt sind und hier Anlaß zu Erörterungen gegeben haben. Bei dem Ausmaß der in den Ereignis-

meldungen wiedergegebenen Massenerschießungen, insbesondere jüdischer Menschen, und den - nach der Aussage des Zeugen Dr. Petz - gelegentlich auch in der Öffentlichkeit vorgenommenen Tötungen ist anzunehmen, daß auch der Angeschuldigte, ebenso wie die Dezernenten seiner Direktion, von den Exekutionen erfahren hat und sich ihm schon damals, da insbesondere Juden getötet wurden, der Gedanke an eine systematische Vernichtung der jüdischen Bevölkerungsgruppe aufdrängte.

5. Zusammenfassung der Würdigung.

Nach allem hat somit der Angeschuldigte ab Mitte 1942 Kenntnis von dem Zweck der Judentransporte gehabt und in dieser Kenntnis bei der verkehrsmäßigen Abwicklung dieser Transporte in die Vernichtungslager mitgewirkt.

Wenn der Angeschuldigte trotz der über seine Einschaltung in das Vernichtungsprogramm vorliegenden Dokumente vom Beginn der gegen ihn geführten Erhebungen an, jegliche Kenntnis von den in so großer Zahl über das RVM abgewickelten Judentransporten bestritten und später lediglich eingeräumt hat, bei dem Telefonat mit Wolff von einer Verlegung des Warschauer Ghettos erfahren zu haben, so läßt dies darauf schließen, daß sich der Angeschuldigte entschloß, sein Wissen um die Judentransporte deshalb grundsätzlich in Abrede zu stellen, weil ihm deren Zweck bekannt war. Die den Abtransport und letztlich auch das Schicksal der Juden betreffenden Gespräche und Telefonate mit Himmler, Wolff, Frank und der Zeugin McKee können nicht völlig erinnerungslos an dem Angeschuldigten vorbeigegangen sein, wie auch die sonstigen unter dem NS-Regime gegen die Juden gerichteten Verfolgungsmaßnahmen in Verbindung mit den Erklärungen Hitlers dem Angeschuldigten bestätigten, daß die Juden "ausgerottet" werden sollten. Bei seiner Stellung im NS-Staat, den hieraus sich ergebenden ständigen Kontakten zu maßgeblichen Staats- und Parteifunktionären und seinen häufigen Reisen durch die besetzten europäischen Gebiete ist auch anzunehmen, daß dem Angeschuldigten Mitteilungen zugegangen sind, die auf die Vernichtungsmaßnahmen hinwiesen.

J Rechtliche Würdigung.

I. Prozessuale Fragen.

1. Zuständigkeit.

XVI/1

Bl.68 ff.
d.BA
10 Js 17/57
StA.Dortmund

Die Zuständigkeit des Landgerichts Düsseldorf ist durch die Verfügung des Untersuchungsrichters I bei dem Landgericht Düsseldorf vom 27.12.1967 (UR I 4/67) hergestellt worden, mit der die gegen den ehemaligen Kommandanten des Vernichtungslagers Treblinka, Franz Stangl, geführte Voruntersuchung wegen Sachzusammenhanges (§ 13 StPO) auf den Angeschuldigten ausgedehnt und zugleich die gegen den Angeschuldigten durch Beschluß des Landgerichtes Dortmund vom 2.3.1959 beendete Voruntersuchung aufgrund neuer Tatsachen und Beweismittel wieder aufgenommen worden ist.

XVI/92 ff.

Der gegen diese Verfügung von dem Verteidiger des Angeschuldigten unter dem 9.4.1968 gemäß § 181 StPO erhobene Einwand der örtlichen Unzuständigkeit und der Unzulässigkeit der Strafverfolgung ist durch Beschluß

XVI/97 ff.

der X. Strafkammer des Landgerichts Düsseldorf vom 20.5.1968 (X Qs 362/68) zurückgewiesen worden. Die

XVI/108

gegen diesen Beschluß eingelegte sofortige Beschwerde hat der 1. Strafsenat des Oberlandesgerichtes Düsseldorf

113 ff.

XVI/119 f.

dorf durch Beschluß vom 16.8.1968 (1 Ws 477/68) als unbegründet verworfen.

XXI/109 d.A.
8 Ks 1/69

Die Voruntersuchung gegen den Angeschuldigten Stangl konnte durch Verfügung des Untersuchungsrichters vom 20.6.1969 geschlossen werden, weil seine Ermittlungen insoweit abgeschlossen waren. Dagegen mußten die Erhebungen in der Voruntersuchung gegen den Angeschul-

XXI/111 u.
XXII/1 d.A.
8 Ks 1/69

digten Dr. Ganzenmüller noch weiter geführt werden. Da der Abschluß dieser Ermittlungen unbestimmt war, sind die Strafsachen nach der durch den Untersuchungsrichter unter dem 20.6.1969 verfügten Schließung der Voruntersuchung gegen Stangl wieder getrennt worden.

Die Trennung der Verfahren hat auf die Zuständigkeit des Untersuchungsrichters für das Verfahren gegen Dr. Ganzenmüller, wie auch auf die Zuständigkeit des Landgerichts Düsseldorf für das Hauptverfahren keinen Einfluß; weil der einmal gegebene Gerichtsstand des Sachzusammenhanges (§§ 3 und 13 Abs. 1 StPO) für die Voruntersuchung^{und}/für das Hauptverfahren bestehen bleibt, nachdem durch die Entscheidungen des Untersuchungsrichters und des Landgerichtes bzw. Oberlandesgerichtes in Düsseldorf eine ausdrückliche Feststellung über die Zuständigkeit für die Voruntersuchung getroffen worden ist (§ 17 StPO). Durch diese nicht mehr anfechtbaren Entscheidungen ist auch der seitens des Angeeschuldigten Dr. Ganzenmüller erhobene Einwand des fehlenden Gerichtsstandes verbraucht (RG 23/155).

2. Verjährungsunterbrechung.

Die Strafverfolgung des Angeeschuldigten ist nicht verjährt. Durch die Eröffnung der gerichtlichen Voruntersuchung mit richterlicher Verfügung vom 4.1.1958 (Bl. 29 d. BA 10 Js 17/57 StA. Dortmund) ist hinsichtlich der Tat die Unterbrechung der Verfolgungsverjährung herbeigeführt worden. Diese Unterbrechungshandlung bezog sich nicht nur auf die Förderung von Transporten in das Vernichtungslager Belzec, sondern auch auf die Transporte nach Treblinka und anderen Vernichtungslagern, wie sich aus der Vernehmung des Angeeschuldigten vom 7.7.1958 in jenem Verfahren (Bl. 61 ff. d. BA 10 Js 17/57 StA. Dortmund) ergibt.

II. Materiellrechtliche Fragen.

1. Strafrechtliche Bewertung der Massenmorde und der Taturheber.

- a) Wie oben dargelegt, haben die verantwortlichen Personen der nationalsozialistischen Staatsführung, namentlich Hitler, Göring, Himmler und Heydrich, den Entschluß zur physischen Vernichtung der im deutschen Machtbereich lebenden Juden gefaßt, die geplanten Massentötungen in der Folgezeit bis in die Einzelheiten hinein vorbereitet und unter Einschaltung des Reichssicherheitshauptamtes und anderer Stellen, insbesondere des in den Vernichtungslagern eingesetzten Personals, durchführen lassen.

Die genannten verantwortlichen Personen in der deutschen Staatsführung waren die Taturheber und sind mit weiteren maßgeblich an der Vernichtung von Juden beteiligten Personen, u.a. dem Leiter der Aktion Reinhard, Globocnik, als Haupttäter anzusehen.

Das Verhalten der Haupttäter erfüllt den Tatbestand des gemeinschaftlich begangenen Mordes gemäß § 211 StGB in der Fassung des Gesetzes zur Änderung des StGB vom 4.9.1941 (RGBl. Teil I, Seiten 549 ff.).

Sie handelten aus fanatischem Rassenhaß, also aus Motiven, die nach allgemein sittlicher ~~Beurteilung auf tieferer Stufe~~ stehen, als besonders verwerflich und somit als niedrige Beweggründe im Sinne des § 211 StGB anzusehen sind (BGHSt. 2/63; 3/133; BGH NJW 1962, S. 2308 ff.).

Die Massentötungen der Juden durch "Vergasung" in den Konzentrations- und Vernichtungslagern (vor allem in Auschwitz, Treblinka, Belzec und Sobibor) erfolgten nicht nur aus niedrigen Beweggründen, sondern auch heimtückisch und grausam.

Den Opfern wurde vorgespiegelt, daß sie in Arbeitslager verbracht würden. Nach der Ankunft in den Lagern wurde ihnen vorgetäuscht, daß sie aus hygienischen Gründen ein Bad nehmen sollten. Im Vertrauen auf die Richtigkeit dieser Erklärungen hatten die meisten Juden keine Bedenken, die Deportationszüge zu besteigen und sich an den Zielorten widerspruchslos zu entkleiden und in die als Duschräume getarnten Gaskammern zu begeben. Sie wurden unter Ausnutzung ihrer Arg- und Wehrlosigkeit getötet.

In den Gaskammern mußten die Opfer während des "Vergasungsvorganges", der etwa 15 - 25 Minuten dauerte, besonders schwere körperliche und seelische Leiden erdulden. Die Menschen, die auf engstem Raum oft zu mehr als 100 Personen zusammengepfercht wurden, vernahmen das Schreien, Weinen und Klagen ihrer Leidensgefährten und besudelten sich teilweise gegenseitig mit Urin und Kot, bis sie dann unter heftigen Erstickungsqualen den Tod fanden. Die Durchführung der Tötungen auf solche Art beruhte ebenfalls auf der diesen Menschen jeden Wert und jede Würde absprechenden grausamen und unbarmherzigen Gesinnung der Haupttäter.

- b) Während der unter Bewachung erfolgenden Transporte mit der Eisenbahn waren die Opfer in den Waggons widerrechtliche eingesperrt und des Gebrauches der persönlichen Freiheit beraubt. In einer unbestimmten Vielzahl von Fällen wurde auf den Transporten der Tod der ihrer Freiheit beraubten Menschen - vor

allem der Kranken, Gebrechlichen und Kinder - durch die völlig unzureichende Unterbringung und weitgehend fehlende Versorgung mit Lebensmitteln und Wasser, sowie Mißhandlungen vielfältiger Art verursacht. Zahlreiche Juden kamen auch dadurch ums Leben, daß sie sich zu befreien versuchten, von den fahrenden Zügen sprangen und zu Tode stürzten. Der Tod dieser Menschen wurde damit gleichfalls durch die Freiheitsentziehung und die ihnen während derselben widerfahrende Behandlung verursacht.

2. Die strafrechtliche Bewertung des Verhaltens des Angeschuldigten als Beihilfe zum Mord und Beihilfe zur schweren Freiheitsberaubung im Amt mit Todesfolge.

a) Beihilfe zum Mord.

Nach den getroffenen Feststellungen hat der Angeschuldigte als Gehilfe (§ 49 StGB) und nicht als Mittäter (§ 47 StGB) gehandelt. Maßgebend für die Abgrenzung von Täter- und Gehilfenschaft ist die innere Einstellung zur Tat. Es haben sich keine zureichenden Anhaltspunkte dafür ergeben, daß für den Angeschuldigten eine antisemitische Einstellung bestimmend für seine Mitwirkung bei der Abwicklung der Judentransporte war. Wenn der Angeschuldigte auch nach der Bekundung seiner geschiedenen Ehefrau einen "Zwang zur Ausreise" der Juden unter Mitnahme von "Hab und Gut" für "keine schlechte Maßnahme" gehalten hat, so läßt sich daraus nicht folgern, daß er auch die Tötung der Juden gebilligt hätte. Hiergegen spricht insbesondere die Aussage der Zeugin McKee, wonach der Angeschuldigte "die Befehle, die er im Zusammenhang mit solchen Transporten bekam, nicht gern hatte".

Weiterhin ist auch zu berücksichtigen, daß der Angeschuldigte im Juli 1942 auf die Intervention Himmlers hin tätig geworden ist und sich dann entsprechend dessen Wünschen um einen geregelten Ablauf der Transporte gekümmert hat. Hierbei dürfte einmal das Bestreben vorgelegen haben, die ihm erteilten Anordnungen staatlicher Stellen zu erfüllen; zum anderen läßt aber auch die Erklärung des Angeschuldigten, bei seinem Dienstantritt als Staatssekretär sei ihm bereits die Macht der SS "ruchbar" geworden, darauf schließen, daß er den Ersuchen Himmlers entsprochen hat, um jegliche Schwierigkeiten mit einem der mächtigsten Männer des NS-Regimes zu vermeiden, der letztlich auch bei einem etwaigen Widerstand des Angeschuldigten in der Lage gewesen wäre, seine Forderungen durchzusetzen. Von Himmler in den Vernichtungsapparat einbezogen hat der Angeschuldigte sich nicht eigener Tatherrschaft bemächtigt, sondern dem Täterwillen Himmlers seine untergeordnete Hilfe geliehen. Dabei mag auch eine gewisse durch die NS-Propaganda noch geförderte, ihn vor sich selbst rechtfertigende "Führerergläubigkeit" für den Angeschuldigten bestimmend gewesen sein, wie seine gegenüber dem Zeugen Becker im Zusammenhang mit der Behandlung der Polen gemachte Äußerung erkennen läßt, "der Führer wisse schon, was er tue".

Auf den Angeschuldigten treffen demnach die von dem Bundesgerichtshof für die Abgrenzung von Täter- und Gehilfenschaft entwickelten Grundsätze zu, nach denen bei durch staatliche Stellen befohlenen Morden alle diejenigen als bloße Gehilfen zu betrachten sind, die die ihnen erteilten Verbrecherbefehle

zwar mißbilligen, sie aber gleichwohl aus menschlicher Schwäche ausführen, weil sie der Übermacht der Staatsautorität nicht gewachsen sind und ihr nachgeben, weil sie den Mut zum Widerstand nicht aufbringen, sei es auch, daß sie ihr Gewissen vorübergehend durch politische Parolen beschwichtigen oder vor sich selber zu rechtfertigen suchen (BGHSt Bd. 18/S. 87 ff.).

Der Angeschuldigte hat durch die von ihm ausgeübte generelle Überwachung verbunden mit seinen Anordnungen bei der Abwicklung der Judentransporte, beginnend im Juli 1942 mit der Weisung an die Gedob und der Weitergabe der Information über die getroffene Transportregelung an Wolff, Beihilfe zu den Verbrechen der Massentötungen geleistet. Durch die von ihm in der Folgezeit dann vorgenommene generelle Überwachung der Transportabwicklung im RVM und die in diesem Zusammenhang gegebenen Weisungen hat der Angeschuldigte die Taten weiter gefördert, womit sein Verhalten ursächlich war für alle seitens des RVM im Zusammenhang mit den Judentransporten getroffenen Maßnahmen. Die jeweiligen späteren Einschaltungen des Angeschuldigten durch Himmler zur Bereitstellung zusätzlichen Transportraumes bei den Schwerpunkten des Vernichtungsprogrammes stellen unter Berücksichtigung des Umstandes, daß die sonstigen Transporte gemäß den Weisungen des Angeschuldigten kontinuierlich durchgeführt wurden, keine selbständigen Handlungen im Rechtssinne dar.

So wie die Tat, von den Haupttätern aus gesehen, sich als ein, auf eine Willensbetätigung zurückgehendes, in gleichartiger Tateinheit begangenes Verbrechen des Mordes an der Vielzahl der zu Tode gekommenen Juden darstellt, so muß auch bei dem

Angeschuldigten davon ausgegangen werden, daß seine Tätigkeit im Zusammenhang mit der Transportabwicklung eine Handlung im Sinne einer gleichartigen Tateinheit gemäß § 73 StGB darstellt. Bei den von dem Angeschuldigten im Reichsverkehrsministerium zur Durchführung der Judentransporte getroffenen Anordnungen handelte es sich, was den Angeschuldigten betrifft, um einen umgrenzten abgeschlossenen Tatkomplex. Seine Handlungen haben sich insoweit bis zum Herbst 1944 sämtlich auf die Transportentwicklung bezogen und damit mittelbar die Tötungen als dem Zweck des Ganzen gefördert. Sein Verhalten ist daher als eine natürliche Handlungseinheit zum Nachteil der auch durch sein Tun zu Tode gekommenen etwa drei Millionen Menschen anzusehen.

Der Angeschuldigte wußte auch, nachdem er sich aufgrund des Anrufes von Wolff mit den Vorgängen über die Judentransporte im RVM vertraut gemacht hatte und hierauf sein Schreiben an Wolff zur Verschlußsache erklärte, daß die Juden getötet werden sollten, und zwar aus Rassenhaß. Er kannte damit den Tatumstand, der das Mordgeschehen als auf niedrigen Beweggründen beruhend kennzeichnet.

Der Angeschuldigte wußte ferner als Eisenbahnfachmann, daß bei einer Belegungszahl von 5.000 Juden je Zug die Menschen mit ihrem Gepäck derart in den Waggons zusammengepfercht wurden, daß Kranke, Kinder und Gebrechliche auf dem Transport sterben mußten. Diese Erkenntnis drängte sich dem Angeschuldigten umsomehr auf, als er selbst während seiner Tätigkeit in Poltawa unter ähnlichen Bedingungen durchgeführte Transporte mit russischen Kriegsgefangenen gesehen hatte, die ihm zugleich bei den um Trinkwasser bittenden Gefangenen augenscheinlich machten, daß derartige Transporte offensichtlich nicht versorgt wurden.

Auch für die Folgezeit mußte der Angeschuldigte davon ausgehen, daß die Juden - wie es tatsächlich auch geschah - unter derart barbarischen Bedingungen transportiert wurden, die sich in der Winterszeit durch das Fehlen jeglicher Beheizung und im Sommer bei der unzureichenden Belüftung der Waggonen noch steigerten und so den Erfrierungs- oder Hitzetod zahlreicher Juden zur Folge hatten.

Waren dem Angeschuldigten aber diese Umstände bekannt und wußte er ferner, daß der Abtransport der Juden deren Vernichtung bedeutete, so war er sich auch bewußt, daß Hitler, Himmler und die Haupttäter der verschiedenen Vernichtungsaktionen aus einer gefühllosen und unbarmherzigen Gesinnung heraus mit einer grausamen Vornahme der Tötungen einverstanden waren. Denn solche Massenvernichtungen konnten nur grausam durchgeführt werden (vgl. Urteil des BGH vom 5.2.1970 - 4 StR 272/68 -).

Sb XIII/T. III

Weil der Angeschuldigte die Umstände kannte, die das Merkmal der Grausamkeit ausmachten, hat er sich der Beihilfe zum Mord auch in der Form der grausamen Tötung schuldig gemacht; er brauchte nicht selbst grausam zu handeln (BGHSt 2, 251).

Obgleich der Angeschuldigte wußte, daß die Juden aus niedrigen Beweggründen und grausam getötet wurden, hat er die Transportzüge zur Verfügung gestellt und damit zumindest mit bedingtem Vorsatz die Massentötungen gefördert.

b) Beihilfe zur schweren Freiheitsberaubung
im Amt mit Todesfolge.

Durch die auf Anordnung Himmlers vom Reichssicherheitshauptamt veranlaßte und den Abtransport vorausgehende Erfassung durch Beamte der Sicherheitspolizei wurden die Juden ihrer Freiheit beraubt. Die Kenntnis hiervon ergab sich für den Angeeschuldigten schon aus dem Inhalt des Schreibens vom 28.7.1942, in Verbindung mit dem vorausgegangenen Anruf Wolff's, wonach eine Ghettoräumung und eine Belegung der Züge mit jeweils 5.000 Juden nur möglich sein konnte, wenn die Juden durch entsprechende polizeiliche Maßnahmen gezwungen waren, ihre Wohnungen aufzugeben und die bereitstehenden Transportzüge zu besteigen, ohne die Möglichkeit zu haben, sich diesen Maßnahmen zu entziehen. Vor allem erkannte der Angeschuldigte auch aus der Transportfolge selbst, daß bei dem sich täglich unter den gleichen Umständen vollziehenden Abtransport keine freiwillige Aufenthaltsveränderung der Juden vorliegen konnte. Schließlich war für den Angeschuldigten bei seiner Kenntnis von dem Zweck der Judentransporte aber auch ersichtlich, daß von der Erfassung bis zur Tötung in den Vernichtungslagern die Juden unter ständiger Bewachung stehen würden, um eine vollkommene Durchführung der Vernichtungsmaßnahmen zu gewährleisten.

Wie oben zu a) dargelegt, wußte der Angeschuldigte ferner auch, daß die Juden unter unmenschlichen Bedingungen, oft zu mehr als 100 Personen in einen Waggon gepreßt, noch nicht einmal mit Trinkwasser versorgt und erbarmungslos der Hitze und der Kälte ausgesetzt, in die Vernichtungslager geschafft wurden.

Gleichwohl förderte der Angeschuldigte solche Transporte und nahm dabei in Kauf, daß diese Umstände den Tod zahlreicher Personen herbeiführen würden.

Da dem Angeschuldigten der Zweck der Transporte bekannt war, wußte er zugleich auch, daß der Tod der vorsätzlich und widerrechtlich ihrer Freiheit beraubten jüdischen Opfer nicht nur durch die Freiheitsentziehung selbst, sondern zum weitaus überwiegenden Teil durch die ihnen während dieser Freiheitsentziehung widerfahrende Behandlung, nämlich die am Zielort erfolgende Vergasung, Erschießung u.a., verursacht werden würde, wenn er auch über die jeweilige Tötungsart - soweit dies festgestellt werden konnte - im einzelnen nicht unterrichtet war.

Aus den oben dargelegten Gründen hat der Angeschuldigte sich auch bei den auf Anordnung der Taturheber durch Beamte der Sicherheitspolizei vorgenommenen Freiheitsberaubung nicht eigener

Tatherrschaft bemächtigt, sondern dem Täterwillen Himmlers seine untergeordnete Hilfe durch die Bereitstellung des Transportraumes geliehen und damit neben dem Straftatbestand der Beihilfe zum Mord (§§ 211, 49 StGB) auch den der Beihilfe zur Freiheitsberaubung im Amt mit Todesfolge (§§ 239 Abs. 1 und 3, 341, 49 StGB) erfüllt.

Diese Verbrechen stehen zueinander im Verhältnis der Tateinheit, § 73 StGB (vergl. Schönke-Schröder, StGB, 12. Auflage 1965, § 239 Anm. XII).

3. Keine Rechtfertigungs- oder Schuld ausschließungsgründe.

Auf Rechtfertigungs- und Entschuldigungsgründe kann sich der Angeschuldigte nicht berufen. Der Angeschuldigte hat selbst nichts dafür vorgetragen, wonach er sein Handeln selbst für gerechtfertigt oder entschuldbar angesehen hätte.

Dem Angeschuldigten stehen keine Rechtfertigungsgründe zur Seite. Seine Tätigkeit im Rahmen des Vernichtungsapparates war insbesondere nicht durch den Führerbefehl zur "Endlösung der Judenfrage" gerechtfertigt. Die Massenvernichtung der unschuldigen Menschen war rechtswidrig, da sie brutal gegen die einfachsten Grundsätze der Menschlichkeit und die unter Kulturvölkern feststehenden Auffassungen verstieß. Sie wurde auch nicht etwa dadurch rechtmäßig, daß sie auf dem Willen Hitlers als des höchsten Gesetzgebers des nationalsozialistischen Staates beruhte. Dem Führerbefehl zur völligen physischen Vernichtung der jüdischen Bevölkerung im Herrschaftsbereich des Nationalsozialismus muß die Bedeutung einer gesetzgeberischen Maßnahme

schon deshalb abgesprochen werden, weil er nicht im Reichsgesetzblatt veröffentlicht und auch sonst nicht öffentlich bekannt gemacht worden ist. Schon dadurch entbehrt die in ihm zum Ausdruck gekommene Abweichung von dem in Deutschland allgemein geltenden Rechtszustand jeder ordnungsmäßigen Grundlage. Eine Anordnung wie der Führerbefehl zur "Endlösung der Judenfrage", der die Gerechtigkeit nicht einmal erstrebte, den Gedanken der Gleichheit bewußt verleugnete und die Würde des Menschen brutal verachtete, schuf kein Recht, und ein nach ihm ausgerichtetes Verhalten blieb in jedem Falle Unrecht.

Das Unrechtsbewußtsein der Haupttäter kommt in dem Bestreben zum Ausdruck, die Maßnahmen im Rahmen der Vernichtungsaktionen möglichst zu tarnen und soweit durchführbar geheim zu halten. Auch der Angeschuldigte war sich des Unrechtes seines Handelns bewußt, wie die Tatsache erkennen läßt, daß er sein Schreiben vom 28.7.1942 für "Geheim" erklären und trotzdem nicht als Verschlusssache registrieren ließ.

Der Angeschuldigte kann sich auch nicht auf einen Nötigungsnotstand (Befehlsnotstand) im Sinne des § 52 StGB berufen.

Einen Entschuldigungsgrund des blinden Gehorsams kennt das deutsche Strafrecht nicht (BGH in NJW 1952, 835).

Die Anwendung der Vorschrift des § 52 StGB würde voraussetzen, daß dem Angeschuldigten sein an sich strafbares Verhalten durch Drohung mit gegenwärtiger Gefahr für Leib und Leben abgenötigt worden wäre oder aber ihm für den Fall der Verweigerung

der Ausführung der ihm erteilten verbrecherischen Weisungen eine ebensolche Gefahr gedroht hätte. Hierfür haben sich aber keine Anhaltspunkte ergeben. Vielmehr ist davon auszugehen, daß der Angeschuldigte keinem irgendwie gearteten Zwang ausgesetzt gewesen ist, noch jemals Einwendungen gegen die an ihn ergangene Anordnungen erhoben hat.

Der Angeschuldigte kann sich auch nicht darauf berufen, von Gegenvorstellungen nur aus dem Grunde Abstand genommen zu haben, weil er befürchtet hätte, daß Himmler Maßnahmen gegen ihn eingeleitet hätte (vermeintlicher Notstand).

Die Annahme eines vermeintlichen Notstandes setzt bestimmte, wirklich eingetretene oder vermeintliche Umstände voraus, die dem vermeintlich Genötigten ein Gesamtbild vortäuschen, aufgrund dessen er sich mit gegenwärtiger Gefahr für Leib oder Leben bedroht fühlt, ohne wirklich bedroht zu sein. Diese Voraussetzungen liegen bei dem Angeschuldigten nicht vor. Bei seiner Stellung im NS-Regime konnte der Angeschuldigte vielmehr davon ausgehen, daß er als Altparteigenosse und Blutordensträger im Falle der Verweigerung seiner Hilfe bei den Vernichtungsmaßnahmen keinen Schaden an Leib oder Leben nehmen, sondern im äußersten Falle berufliche Nachteile erleiden würde.

Der Angeschuldigte ist nach allem der ihm zur Last gelegten strafbaren Handlungen hinreichend verdächtig.

K Anklageanträge:

Es wird beantragt,

1. die Anklage zur Hauptverhandlung zuzulassen,
das Hauptverfahren vor dem Landgericht - Schwur-
gericht - in Düsseldorf zu eröffnen
und
2. den gegen den Angeschuldigten bestehenden
Haftbefehl entsprechend dem Anklagesatz zu
berichtigen, den Haftbefehl aufrechtzuerhalten
und vor Zustellung der Anklageschrift wieder in
Vollzug zu setzen, da der mit der öffentlichen
Klage zur gerichtlichen Entscheidung gestellte Tat-
und Schuldvorwurf so schwerwiegend ist, daß die
Sicherheitsleistung eine Fluchtgefahr nicht mehr
ausräumen kann.


(K u h l)

Leitender Oberstaatsanwalt



OBERLANDESGERICHT DÜSSELDORF

BESCHLUSS

1 Ws 226/71

8 Js 430/67

StA Düsseldorf

In der Strafsache g e g e n

den Diplomingenieur Dr. Albert G a n z e n m ü l l e r
aus Oberjoch bei Hindelang/Allgäu, geboren am
25. Februar 1905 in Passau,

w e g e n Beihilfe zum Mord u.a.

hat der 1. Strafsenat des Oberlandesgerichts Düsseldorf durch
den Senatspräsidenten Gregor und die Oberlandesgerichtsräte
Dr. Schneider und Dr. Amelunxen in der Sitzung vom 2. Juni 1971
auf die sofortige Beschwerde der Staatsanwaltschaft gegen den
Beschluß der V. Strafkammer des Landgerichts Düsseldorf vom
17. Dezember 1970 nach Anhörung des Generalstaatsanwalts
b e s c h l o s s e n:

Der angefochtene Beschluß wird aufgehoben, soweit die
Strafkammer die Eröffnung des Hauptverfahrens abge-
lehnt und den Angeeschuldigten außer Verfolgung gesetzt
hat.

Die Anklage des Leitenden Oberstaatsanwalts bei dem Land-
gericht Düsseldorf vom 16. März 1970 wird zur Hauptver-
handlung zugelassen, soweit dem Angeeschuldigten Beihilfe
zum Mord und zur Freiheitsberaubung im Amt mit Todesfol-
ge in der Zeit von Juli 1942 bis Frühjahr 1943 zur Last
gelegt wird.

Auf Antrag der Staatsanwaltschaft wird insoweit gegen den Angeschuldigten das Hauptverfahren vor dem Schwurgericht des Landgerichts Düsseldorf eröffnet.

G r ü n d e

Die Strafkammer hat durch den angefochtenen Beschluß u.a. die Eröffnung des Hauptverfahrens gegen den Angeschuldigten abgelehnt und angeordnet, daß er außer Verfolgung zu setzen sei. Die sofortige Beschwerde der Staatsanwaltschaft hat im wesentlichen Erfolg.

Nach dem Ergebnis des Vorverfahrens ist der Angeschuldigte hinreichend verdächtig, in der Zeit von Juli 1942 bis Frühjahr 1943 in Berlin und an anderen Orten durch eine Handlung den Tätern zur Begehung einer als Verbrechen mit Strafe bedrohten Handlung, nämlich

- 1.) zu der von Hitler, Himmler und anderen nationalsozialistischen Führern bei der sogenannten "Endlösung der Judenfrage" vorsätzlich und aus niedrigen Beweggründen, zum Teil auch grausam und heimtückisch begangenen Tötung jüdischer Menschen und
- 2.) zur vorangegangenen, der Ausführung der Morde dienenden und mit ihnen in Tateinheit stehenden, von Beamten der Sicherheitspolizei und anderen begangenen vorsätzlichen und widerrechtlichen Freiheitsentziehung der jüdischen Opfer, deren Tod durch die Behandlung während der Freiheitsentziehung oder durch diese selbst verursacht wurde, durch die Tat wesentlich Hilfe geleistet zu haben; Verbrechen nach §§ 211, 239 Abs. 1 und 3, 341, 49, 73 StGB.

In der Zeit von Juli 1942 bis Herbst 1944 sind im europäischen Machtbereich des nationalsozialistischen Regimes auf Anordnung Hitlers, Himmlers und anderer nationalsozialistischer Führer planmäßig mehrere Millionen Juden zwangsweise mit Eisenbahnzügen in Vernichtungslager verbracht und aus Rassenⁿmass getötet worden; infolge unmenschlicher Transportbedingungen kamen zahlreiche Opfer schon während der Fahrt ums Leben.

Nach dem Ermittlungsergebnis besteht die Wahrscheinlichkeit, daß der Angeschuldigte, wie bereits die Strafkammer zutreffend dargelegt hat, bei der "Großaktion" gegen etwa 500000 Juden in der zweiten Jahreshälfte 1942 objektiv im Sinne der Anklage Beihilfe geleistet hat, indem er das an ihn in seiner Eigenschaft als Staatssekretär im Reichsverkehrsministerium durch den Zeugen Wolff herangetragene Begehren Himmlers, Transportraum zu beschaffen und Transportstockungen zu beheben, der "Generaldirektion für die Ostbahn" (GEDOB) zukommen und die entsprechenden Anforderungen erfüllen ließ.

Entgegen der Auffassung der Strafkammer ist auch als wahrscheinlich anzunehmen, daß der Angeschuldigte zu der im Januar/Februar 1943 erfolgten Verschickung von etwa 120000 Juden nach Auschwitz objektiv Beihilfe geleistet hat. Der Senat folgert dies aus dem Geheimschreiben Himmlers vom 20.1.1943, in dem er den Angeschuldigten bat: "Helfen Sie mir und verschaffen Sie mir mehr Züge", in Verbindung mit dem Umstand, daß Himmler ausweislich einer Telefonnotiz am 3.2.1943 mit dem Angeschuldigten ein Ferngespräch über "Zuggestellung für Transporte" geführt hat, sowie der weiteren Tatsache, daß der erbetene Transportraum alsbald unter er-

heblicher Erhöhung der Transportzahlen zur Verfügung gestellt worden ist, was zu diesem Zeitpunkt ohne persönliche Einschaltung des Angeschuldigten schwerlich möglich gewesen wäre. Sodann hat der Angeschuldigte sich mit der Zeugin McKee nach deren Aussage im Jahre 1943 speziell über das Lager Auschwitz unterhalten; auch dies spricht dafür, daß er mit den für dieses Lager bestimmten Transporten persönlich befaßt war.

Es ist entgegen der Auffassung der Strafkammer als wahrscheinlich anzusehen, daß der Angeschuldigte die physische Vernichtung der Juden durch grausame Tötung zumindest als möglichen Zweck der Transporte erkannt und den Mord - wie auch die Freiheitsberaubung im Amt mit Todesfolge - für den Fall der Verwirklichung billigend in Kauf genommen hat. Dies genügt für den bedingten Gehilfenvorsatz, bei dem der Gehilfe den Erfolg auch dann billigen kann, wenn ihm dessen Eintritt an sich unerwünscht ist (vgl. BGH St 7, 363, 369).

Der Senat hebt folgende - nicht nur jeweils für sich allein, sondern im Zusammenhang zu würdigende - Umstände hervor, die auf einen derartigen Vorsatz des Angeschuldigten schließen lassen.

Der Angeschuldigte war überzeugter Nationalsozialist in führender Stellung. Es ist ihm schwerlich zu glauben, daß er, für den nach Zeugenaussagen "der Führer (eben) der Führer war, der schon wisse, was er tue", die im Verlauf des Krieges sich steigenden Vernichtungsdrohungen Hitlers gegenüber dem Judentum für bloße "Phrasendreschereien" oder Übertreibungen gehalten hat. Im Bereich der von ihm seit Oktober 1941 bis Ende Mai 1942 geleiteten Hauptbahndirektion Poltawa sind während dieser Zeit 150000 vor-

wiegend jüdische Menschen erschossen worden; diese Ausrottungsmaßnahmen und die damit verbundenen Transportbewegungen, von denen zahlreiche untergeordnete Beamte seiner Direktion zumindest gerüchtweise erfahren haben, können ihm kaum gänzlich verborgen geblieben sein. Auch wenn er naheliegende Einsichten, Erkenntnisse oder Vermutungen aufgrund seines politischen Glaubens weitgehend aus seinem Bewußtsein verdrängt haben mag, so war er doch jedenfalls psychisch nicht unvorbereitet, als ihm - der nunmehr Staatssekretär geworden war - von SS-Obergruppenführer Wolff am 16.7.1942 das Ersuchen Himmlers um Förderung von Judentransporten unterbreitet wurde.

In dem Antwortschreiben vom 28.7.1942 hat der Angeschuldigte mitgeteilt, daß "seit dem 22.7. täglich ein Zug mit je 5000 Juden... nach Treblinka" fährt, "außerdem zweimal wöchentlich ein Zug mit 5000 Juden... nach Belzec". Er hat dieses Schreiben selbst mit Tinte unterzeichnet; ein Faksimilestempel ist nicht benutzt worden. Der Brief ist auf einem Privatkopfbogen des Angeschuldigten geschrieben, nicht mit einem Referatszeichen versehen und nicht zur Registrierung in die Akte des Ministeriums gegeben worden.

Mögen diese Umstände noch mit der zu berücksichtigenden hohen Stellung des Adressaten zu erklären sein, so sprechen sie doch andererseits für die besondere Bedeutung des behandelten Sachverhalts, dem der unterzeichnende Staatssekretär - eben einem Wunsch Himmlers entsprechend - ersichtlich seine höchstpersönliche Aufmerksamkeit geschenkt hatte. Es kann auch vernünftigerweise kaum bezweifelt werden, daß der Angeschuldigte das Ersuchen Himmlers nicht lediglich "weitergegeben", sondern Anordnungen im Sinne des Ersuchens selbst getroffen hat, wozu er durchaus befugt und

in der Lage war.

Ist schon aus diesem Grund die Einlassung des Angeschuldigten, das Schreiben sei ^{an} ihm "vorübergelaufen und nicht in sein Bewußtsein gedrungen", schwerlich glaubhaft, so deutet auf sein vorhandenes Bewußtsein noch mehr die ungewöhnliche Verwendung eines - im Briefverkehr bezüglich regelmäßiger Judentransporte sonst nicht benutzten - Geheimstempels hin, den der Angeschuldigte auf dem Brief mit hoher Wahrscheinlichkeit entweder selbst angebracht hat oder durch ausdrückliche Weisung hat anbringen lassen.

Durch das ausführliche Antwortschreiben Wolffs vom 13.8.1942, in dem sogar die Transportzahlen wiederholt wurden, ist der Angeschuldigte sodann nochmals nachhaltig an diesen Sachverhalt erinnert worden.

Wenn aber der Inhalt seines Briefes dem Angeschuldigten zum Bewußtsein gekommen ist, so kann er den Zweck der Transporte wie eine täglich um 5000 Menschen wachsende Zahl von Juden in auch deren Methoden kaum verkannt haben. Daß/einem kleinen Bestimmungsort wie Treblinka angesiedelt oder auch nur ausreichend versorgt werden konnte, war für ihn realistisch nicht vorstellbar. Vielmehr mußte er mit der physischen Vernichtung dieser Menschen rechnen. Zudem mußte sich ihm als Eisenbahnfachmann die Belegung je eines Waggons mit 100 Menschen als eine barbarische, mit schwersten Gefahren für Leib und Leben verbundene Beförderungsart aufdrängen. Auch die Kennzeichnung des Briefes als Geheimsache ist ein naheliegendes Indiz dafür, daß der Angeschuldigte den wahren Zweck der Transporte wie auch die unmenschlichen Transportbedingungen - letztere im S-inne einer Freiheitsberaubung mit Todesfolge - erkannt und eben diese Umstände für ge-

heimhaltungsbedürftig gehalten hat. Dementsprechend ist dieser Brief auch beim Adressaten gewürdigt worden indem er - was zumindest eine gewisse Vertraulichkeit des Inhalts voraussetzte - mit einem AR-Zeichen registriert wurde.

Von besonderer Bedeutung für einen Rückschluß auf die Kenntnis des Angeeschuldigten vom Zweck der Transporte sind seine Gespräche mit der Zeugin McKee. Die Zeugin hat zwar nicht bekundet, daß ausdrücklich vom Lager Treblinka die Rede war; doch sollen sich die Unterhaltungen nicht nur auf Auschwitz, sondern auf "Lager wie Auschwitz" (damit möglicherweise auch auf Treblinka und andere Lager) bezogen haben.

Hiernach hat der Angeeschuldigte sich zumindest über den Zweck der Judentransporte Gedanken gemacht. Es besteht angesichts seiner Stellung, seiner Intelligenz und des Standes seiner Information hinreichender Grund für die Annahme, daß er zu richtigen Erkenntnissen gelangt war. Der Angeeschuldigte hat der Zeugin nach deren Bekundung auf ihre Frage, was mit den Juden in solchen Lagern geschehe, "keine klare Antwort" gegeben. Das kann sehr wohl dafür sprechen, daß er selbst die zutreffende Antwort wußte, aber die Zeugin aus Gründen gebotener oder erwünschter Geheimhaltung im Unklaren lassen wollte. Seine Äußerung: "Was macht man mit den Leuten in Lagern wie Auschwitz, wie will man sie ernähren und kleiden" wäre dann als rhetorische Frage aufzufassen, mit der er der Zeugin zu verstehen geben wollte, daß den Juden in den Lagern eben nicht das Leben erhalten werden konnte und sollte. Für diese Deutung und damit für die Kenntnis des Angeeschuldigten spricht, daß er der Zeugin später erklärt haben soll, er "wisse

nicht, warum er diese Arbeit noch tue". Die Zeugin wird in der Hauptverhandlung darlegen können, weshalb jedenfalls sie selbst diese Äußerung auf die Transporte bezogen hat.

Im Hinblick auf eine - erst später erlangte oder lediglich verstärkte - Information des Angeschuldigten über den Zweck der Auschwitz-Transporte ist sodann sein Gespräch mit dem Generalgouverneur Frank im Herbst 1942 hervorzuheben. Frank hat in einer Sitzung seiner Regierung am 9.12.1942 ausdrücklich von "Judenvernichtung" gesprochen und mitgeteilt, daß er dem Angeschuldigten habe beweisen können, ein großes Eisenbahn-Bauvorhaben im Generalgouvernement wäre nicht "zum Stocken gekommen... wenn nicht die vielen tausende dort eingesetzten Juden abgeholt worden wäre.". Es ist durchaus unwahrscheinlich, daß Frank, der sich bei dem Angeschuldigten auf dessen "Klage" hin wegen der Bauverzögerung rechtfertigen wollte, gerade ihm den Grund für die "Abholung" der Arbeitskräfte - soweit es überhaupt einer Information noch bedurfte - verschwiegen haben sollte, zumal es sich bei dem Gesprächspartner nicht um einen Untergebenen, sondern um einen rangmäßig nahezu Gleichgestellten und zudem um einen Altparteigenossen handelte, dem gegenüber kein Blatt vor dem Mund zu nehmen war.

Letztlich bestärkt auch das Schreiben Himmlers vom 20.1.1943 den Verdacht, daß der Angeschuldigte vom Transportzweck wußte. Der Angeschuldigte dürfte den Sinn des Geheim-Vermerks ebensowenig verkannt haben wie den Umstand, daß die "Juden aus dem Westen" ausdrücklich den "ganzen Bandenhelfern und Bandenverdächtigen", deren geplante Liquidierung unzweifelhaft war, gleichgestellt wurden.

Alle diese Umstände in der gebotenen Gesamtschau zwingen zwar nicht zu der Überzeugung, daß der Angeschuldigte Kenntnis von den Morden und den Freiheitsberaubungen mit Todesfolge hatte. Sie ergeben jedoch, worauf es in diesem Stadium des Verfahrens allein ankommt, hinreichenden Tatverdacht im Sinne der Anklage für die Zeit von Sommer 1942 bis Frühjahr 1943 und begründen die Wahrscheinlichkeit, daß der Angeschuldigte insoweit in einer Hauptverhandlung verurteilt wird. Die Tatsache, daß der Angeschuldigte im Vorverfahren zunächst jegliche Kenntnis von Judentransporten bestritten, später jedoch eine solche Kenntnis eingeräumt hat, wird in der Hauptverhandlung Anlaß geben, seine Glaubwürdigkeit mit besonderer Sorgfalt zu prüfen, soweit er den Schuldvorwurf leugnet.

Hingegen vermag der Senat einen hinreichenden Tatverdacht im Sinne der Anklage für den Zeitabschnitt Juni/Juli 1943 (Räumung der letzten Ghettos und Arbeitslager im Generalgouvernement) und für den Zeitabschnitt Mai/Juni 1944 (Verschleppung der ungarischen Juden) nicht zu bejahen. Verdachtsgründe in dieser Hinsicht sind zwar dem Terminkalender Himmlers über geplante Besprechungen mit dem Angeschuldigten zu entnehmen. Es wird aber in einer Hauptverhandlung voraussichtlich nicht aufgeklärt werden können, ob derartige Besprechungen - falls sie überhaupt und zu den notierten Terminen stattgefunden haben - sich gerade auf Judentransporte bezogen haben. Auch in Verbindung mit der Tatsache, daß jeweils zu den genannten Zeitpunkten die Transportzahlen angestiegen sind und mehr Transportraum zu Verfügung stand, kann die Wahrscheinlichkeit nicht angenommen werden, daß der Angeschuldigte weiterer Beihilfeakte im Sinne etwaiger neuer Ersuchen Himmlers

zu überführen ist. Die Anklage stützt sich insoweit auf Schlüsse aus vorangegangenen Handeln und auf Vermutungen, die mehr oder minder naheliegen mögen, zu einem vollgültigen Beweis jedoch nicht ausreichen würden. Die Aussage Adolf Eichmanns in seinem Prozeß in Jerusalem führt zu keiner anderen Beurteilung, zumal Eichmann nicht mehr als Zeuge für eine Hauptverhandlung zur Verfügung steht.

Soweit hiernach hinreichender Tatverdacht bejaht werden kann und muß, ist die Strafverfolgung nicht verjährt. Das Verhalten des Angeschuldigten dürfte als natürliche Handlungseinheit zu werten sein. Beihilfe zu einem auch grausam begangenen Mord, bei dem die Grausamkeit tatbezogenes Merkmal ist, verjährt nach § 67 Abs. 1 Nr. 1 StGB in der Fassung des 9. St.Ä.G. vom 4.8.69 BGBl I, 1965 nach dreißig Jahren. Im übrigen ist die Verjährung durch Eröffnung der Voruntersuchung mit richterlicher Verfügung vom 4.1.1958 unterbrochen worden.

Zuständig für das Hauptverfahren ist das Schwurgericht des Landgerichts Düsseldorf. Hinsichtlich der Zuständigkeit nimmt der Senat Bezug auf seinen Beschluß vom 16.8.1968 - 1 Ws 477/68 -.

Unter entsprechender Aufhebung der angefochtenen Entscheidung war daher die Anklage mit der aus dem erkennenden Teil dieses Beschlusses ersichtlich zeitlichen Eingrenzung zur Hauptverhandlung zuzulassen und das Hauptverfahren vor dem zuständigen Schwurgericht zu eröffnen.

Gregor

Dr. Schneider

Dr. Amelunxen

Ausgefertigt:



Müller
Justizangestellter
als Urkundsbeamter der Geschäftsstelle

Päckchen

Justizverwaltung
5 Köln 1
Appellhofplatz



Herrn
Braten Staatsanwalt Holzner
Staatsanwaltschaft bei
dem Kammergericht

1 Berlin 21
Turmstraße 91