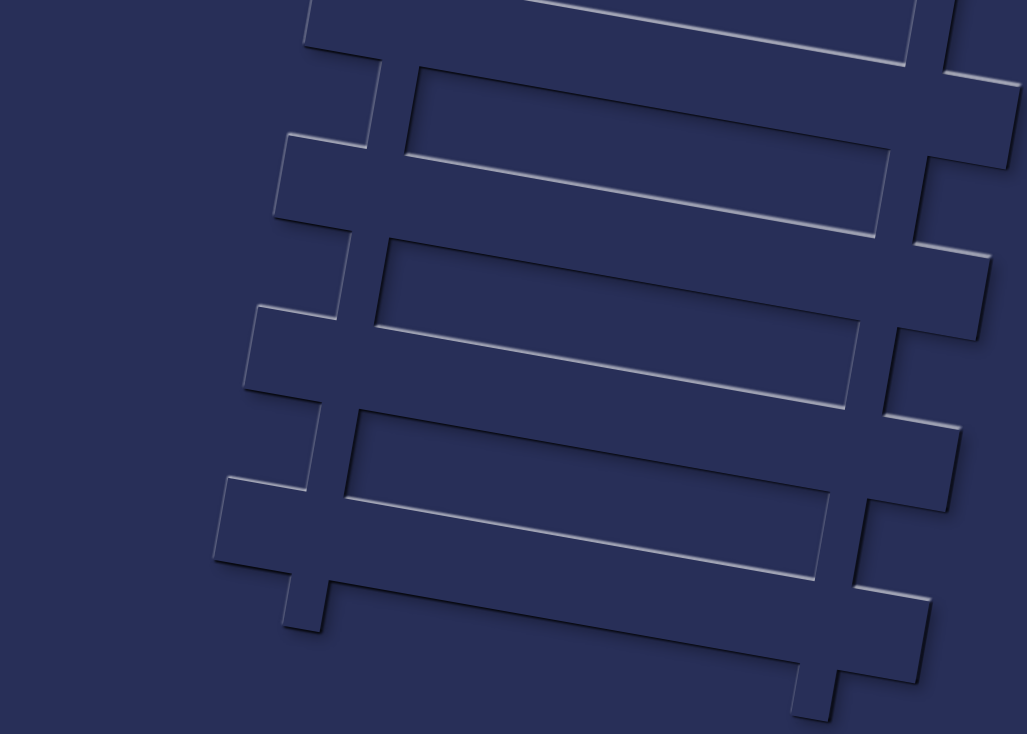
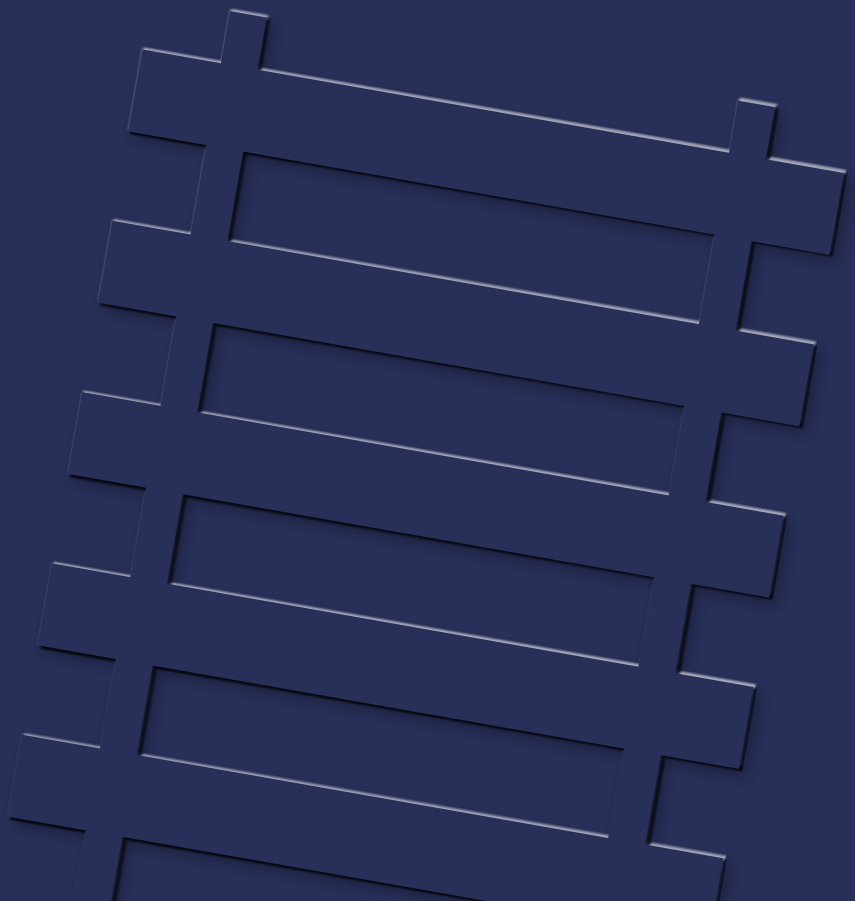


Verdrängte Jahre

Bahn und Nationalsozialismus in Österreich 1938—1945



Eine Dokumentation
der ÖBB-Holding AG













EISENBAHN-PIONIERE



Waffenhefte des Heeres





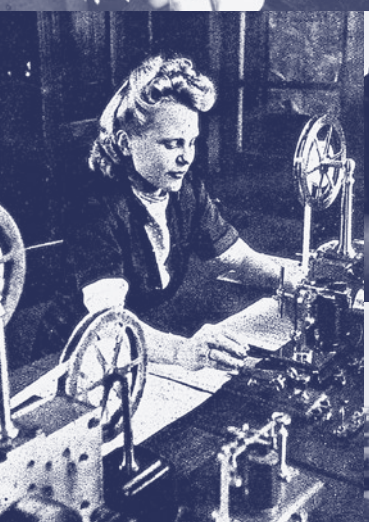


Konzentrationslager. 1) während eines Krieges ein Lager für die Festhaltung von Zivilgefangenen; 2) *im Deutschen Reich seit 1933:* ein polizeilich bewachtes Unterkunftslager für Volksschädlinge aller Art, die hier zu nutzbringender Arbeit angehalten werden.



Start der Rundfunkpropaganda in der Ostmark













Verdrängte Jahre

Bahn und Nationalsozialismus in Österreich 1938 — 1945

Projektleitung und Text: Dr.in Traude Kogoj
Wissenschaftliche Beratung: Univ.-Prof. DDr. Oliver Rathkolb
Eine Dokumentation, herausgegeben von der ÖBB-Holding AG.

Inhalt

Vorwort 3
Einleitung 4
Der »Anschluss« 5
Die Bahnbediensteten 18
Emigration und Kindertransporte 48
Die Sondertransporte 62
Der Widerstand 80
Die Zwangsarbeit 92
Das »arisierte« Vermögen 98
Die Restitution 100
Anmerkungen 107
Impressum & Bildnachweis 113
Nachwort 114

Vorwort

2012 feierte die Eisenbahn in Österreich ihr 175 jähriges Jubiläum. Dabei wurden die enormen technischen Errungenschaften und die Bedeutung der Bahn für die industrielle Revolution, für Erneuerung und den wirtschaftlichen Aufschwung thematisiert. Die ÖBB legten erstmals auch einen kritischen Blick auf die dunkle Zeit des Systems Schiene: Von 1938 bis 1945 waren die Österreichischen Bundesbahnen (BBÖ) ein Teil der Deutschen Reichsbahn und eine der wichtigsten Stützen des nationalsozialistischen Staates. Für das NS-Regime hatte die Bahn vor allem eine machtpolitische und strategische Bedeutung – für die gesamte Kriegswirtschaft im Aggressionskrieg und für die NS-Vernichtungsmaschinerie. Sie zog Zwangsarbeiterinnen und Zwangsarbeiter für die Bahnarbeiten heran. Sie deportierte Millionen Menschen in Konzentrations- und schließlich in die NS-Vernichtungslager. Das ist das dunkelste Kapitel in der Geschichte der Bahn.

Es war den ÖBB von Beginn an wichtig, möglichst viele Menschen in die Aufarbeitung unserer Unternehmensgeschichte während des Nationalsozialismus einzubinden: ÖBB-Kolleginnen und Kollegen, ÖBB-Pensionistinnen und Pensionisten, allen voran unsere ÖBB-Lehrlinge. Das zusammengetragene Wissen und die umsichtige, wissenschaftliche Begleitung durch den Vorstand des Instituts für Zeigeschichte an der Universität Wien, Prof. Oliver Rathkolb, führten zu der vorliegenden Dokumentation. Darüber hinaus wurden die wichtigsten Erkenntnisse und Originaldokumente in Form der Ausstellung „Verdrängte Jahre“ den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des ÖBB-Konzerns sowie der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Diese ÖBB Themenausstellung wurde unter anderem in Wien, im Wissensturm Linz, in Salzburg, im GrazMuseum, im Landesmuseum Kärnten, im Europäischen Parlament in Brüssel und im Stadtmuseum Wiener Neustadt gezeigt. Die Integration der geschichtlichen Reflexionsarbeit in die ÖBB-Lehrlingsausbildung, die breite Einbindung der ÖBB-Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die Dauerausstellung in unserem ÖBB Bildungszentrum St. Pölten/Wörth und die Öffnung des Diskurses zur Bevölkerung sind Bausteine eines breiten Wissens- und Erinnerungsprozesses. In Zusammenarbeit mit dem Institut für Zeitgeschichte der Universität Wien konnten neue wissenschaftliche Erkenntnisse vertieft und ein wichtiger Schritt in der Aufarbeitung der Unternehmensgeschichte gesetzt werden. Denn die Bahn hat mit ihrer logistischen Kapazität einen furchtbaren Beitrag zum industriellen Massenmord und zum Vernichtungskrieg geleistet. Was damals geschehen ist, war der denkbar grausamste Missbrauch des Systems Schiene. Wir müssen dieses dunkle Kapitel als Teil unserer Unternehmensgeschichte akzeptieren. Wir lernen daraus für die Zukunft und gedenken der Opfer!

Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä, Vorstandsvorsitzender ÖBB-Holding AG

Einleitung

Diese Dokumentation, basierend auf einer Initiative der ÖBB und umgesetzt von Frau Doktorin Traude Kogoj unter Mitarbeit von Herrn Dr. Hans Kaser, Mag. Michael Wimmer, Mag. Franz Althuber und Ing. Alfred Klein-Wisenberg, ist eine Pionierarbeit, die zum ersten Mal einen kritischen Blick in die Geschichte der Bahn während des Nationalsozialismus auf dem Gebiet des heutigen Österreich unternimmt. Sehr positiv festzuhalten ist dabei, dass dieses Projekt nicht aus juristischen Zwängen wie den Sammelklagen in den frühen 2000er-Jahre gegen Firmen entstanden ist, sondern einen grundsätzlichen Beitrag zur innerbetrieblichen Beschäftigung mit der NS-Geschichte des eigenen Unternehmens darstellt.

Auch in diesem Fall war die kritische Aufarbeitung in der Bundesrepublik Deutschland früher erfolgt, aber auch die internationale Debatte über die »Züge nach Auschwitz« fokussierte diese, wie beispielsweise 1987 die Detailstudie des großartigen Holocaust-Forschers Raul Hilberg, eines 1939 aus Wien vertriebenen Juden, mit dem Titel »Sonderzüge nach Auschwitz« zeigte. Selbstkritisch muss jedoch festgehalten werden, dass trotz der Tatsache, dass zum Beispiel Franz Novak ein geborener Österreicher und für den in Österreich sozialisierten Adolf Eichmann, der im Reichssicherheitshauptamt, Referat IV D 4 für »Juden- und Räumungsangelegenheiten« zuständig war und die Züge für die Deportationen in die Vernichtungslager organisierte, auch die österreichische Zeitgeschichtsforschung das Thema Bahn und Nationalsozialismus nicht umfassend analysiert hat. Hans Safrians Studie über die »Eichmannmänner« aus 1993 bleibt eine hervorhebenswerte Ausnahme. Zuletzt hat Irene Suchy in einem Projekt und einem Buch begonnen, die Bedeutung des Bahnhofs Strasshof bei Wien als zentrale Bahndrehscheibe plus »Durchgangslager« für Zigtausende verschleppte Zwangsarbeitende, Kriegsgefangene und ungarischen Jüdinnen und Juden zu erforschen.

In rund zwei Jahren Recherchearbeit ist es dem Team um Kogoj gelungen, die Sekundärliteratur und die graue Literatur wie Betriebszeitschriften auszuwerten, sowie Primärquellen zu lokalisieren und Privatnachlässe zu erschließen, die auch in die durch Milli Segal eindrucksvoll gestalte Ausstellung einfließen. In der Integration in die ÖBB-Lehrlingsausbildung haben Dokumentation und Ausstellung eine neue Dimension in der Reflexion über die Reichsbahn 1933 bis 1945 erreicht. Hier nehmen die Interviews mit Zeitzeuginnen und Zeitzeugen einen wichtigen Platz ein. Damit wurde auch ein völlig neues Kapitel in der Unternehmensgeschichte der ÖBB geöffnet. Ich hoffe, die ÖBB, dieses größte österreichische Unternehmen, werden diesen einmal eingeschlagenen Weg des Geschichtsbewusstseins fortsetzen.

Univ.-Prof. DDr. Oliver Rathkolb,
Vorstand des Instituts für Zeitgeschichte der Universität Wien

Der »Anschluss«

Die Österreichischen Bundesbahnen bis 1938

Wirtschaftliche Krise, Streiks und die Zerstörung des österreichischen Parlamentarismus: Die 1930er-Jahre gingen an den Bahnbediensteten nicht spurlos vorbei. Tausende wurden arbeitslos, viele wurden wegen der Teilnahme an Streiks verhaftet, einige konnten ins Ausland flüchten. 1937 arbeiteten rund 57.000 bei den Österreichischen Bundesbahnen, die Betriebslänge betrug 5.930 km.

Die Österreichischen Bundesbahnen (kurz BBÖ[1]) hatten in den 1930er-Jahren eine überaus wechselhafte Geschichte.[2] Die angespannte finanzielle Situation Österreichs, hervorgerufen durch die Weltwirtschaftskrise 1929, die Banken- und Wirtschaftsskandale und parteipolitische Ziele, führte auch zu drastischen Einsparungen im Bahnbereich. Gehälter und Nebengebühren wurden reduziert, Stellenpläne eingeschränkt und rund 8.000 Eisenbahnerinnen und Eisenbahner arbeitslos.[3] Der Beteiligung von Bahnbediensteten am Eisenbahnerstreik 1933 folgten Tausende Maßregelungen. Der Personalstand sank von 83.200 Bediensteten im Dezember 1927 auf 56.903 im Dezember 1937.[4]

Seit die Österreichischen Bundesbahnen per Bundesbahngesetz 1923 aus der staatlichen Verwaltung entlassen und als selbstständiger Wirtschaftskörper, als Privatunternehmen mit Eintrag im Handelsregister, arbeiteten, waren bis März 1938 insgesamt sieben Generaldirektoren tätig: Hans Siegmund, Josef Maschat, Rudolf Foest-Monshoff, Hans Sedlak, Franz G. Strafella und Egon Seefehlner.[5] Zwischen Februar 1933 und März 1938 war Anton Schöpfer Generaldirektor der Bundesbahnen. Anton Schöpfer war ein ausgewiesener Anhänger der Kanzlerdiktatur unter Engelbert Dollfuß und des austrofaschistischen Regimes unter Kurt Schuschnigg. Er war Bundesfachleiter der Vaterländischen Front bei den Österreichischen Bundesbahnen und stand wegen seiner politischen Überzeugung und der autoritären Maßnahmen bei einem Großteil der Bediensteten in scharfer Kritik.[6] Selbst im Personalakt des Gauamtspersonalleiters Dorner vom 25. April 1940 steht zur Person Anton Schöpfer: *»Er trat der Arbeiterschaft mit brutaler Rücksichtslosigkeit entgegen und zwang im Jahre 1933 die Gefolgschaft der Bundesbahnen unter Androhung der Existenzvernichtung in die VF* [Vaterländische Front, Anm. d. Verf.].*«*[7]

Bis zum »Anschluss« Österreichs an Deutschland gab es bei den BBÖ eine Generaldirektion mit Sitz in Wien. Der Generaldirektion waren vier Bundesbahndirektionen mit Sitzen in Wien (Bundesbahndirektor Rudolf Jarn)[8], Linz (Bundesbahndirektor Friedrich Hohenbühel)[9], Innsbruck (Bundesbahndirektor Adolf Scherrl)[10] und Villach (Bundesbahndirektor Rupert Kautzky)[11] unterstellt. 1938 betrug die gesamte Betriebslänge der BBÖ 5.930,047 km.[12] 1946, nach Ende des Zweiten Weltkriegs, entfielen auf das Gebiet der Österreichischen Eisenbahnen insgesamt 5.910,253 km Betriebslänge, so der Almanach der österreichischen Eisenbahnen.[13]

Ähnlich der Reorganisation im Unternehmensmanagement wurden im austrofaschistischen Österreich der 1930er-Jahre auch Personalvertretung und Gewerkschaften neu strukturiert. Ein Proteststreik der österreichischen Bahnbediensteten am 1. März 1933, der von den drei größten Gewerkschaften der Eisenbahner beschlossen worden war[14], führte indirekt zur Auflösung des Parlamentes. Das war der Beginn der Kanzlerdiktatur unter Engelbert Dollfuß. Dollfuß kannte die Eisenbahn. Auf Bestellung des damaligen Bundeskanzlers Carl Vaugoin war er seit Herbst 1930 Präsident der Verwaltungskommission der Österreichischen Bundesbahnen und überwachte in dieser Funktion die Geschäftsführung der BBÖ.

Die Konsequenzen aus dem Bahnstreik 1933 waren einschneidend: Der Republikanische Schutzbund wurde aufgelöst, die Kommunistische Partei Österreichs verboten. Nach dem Bürgerkrieg im Februar 1934 folgten das Verbot der Sozialdemo-

Rudolf Töpfer, ab 1938 der mächtige Bahn-Mann bei einer Rede in Knittelfeld 1943.





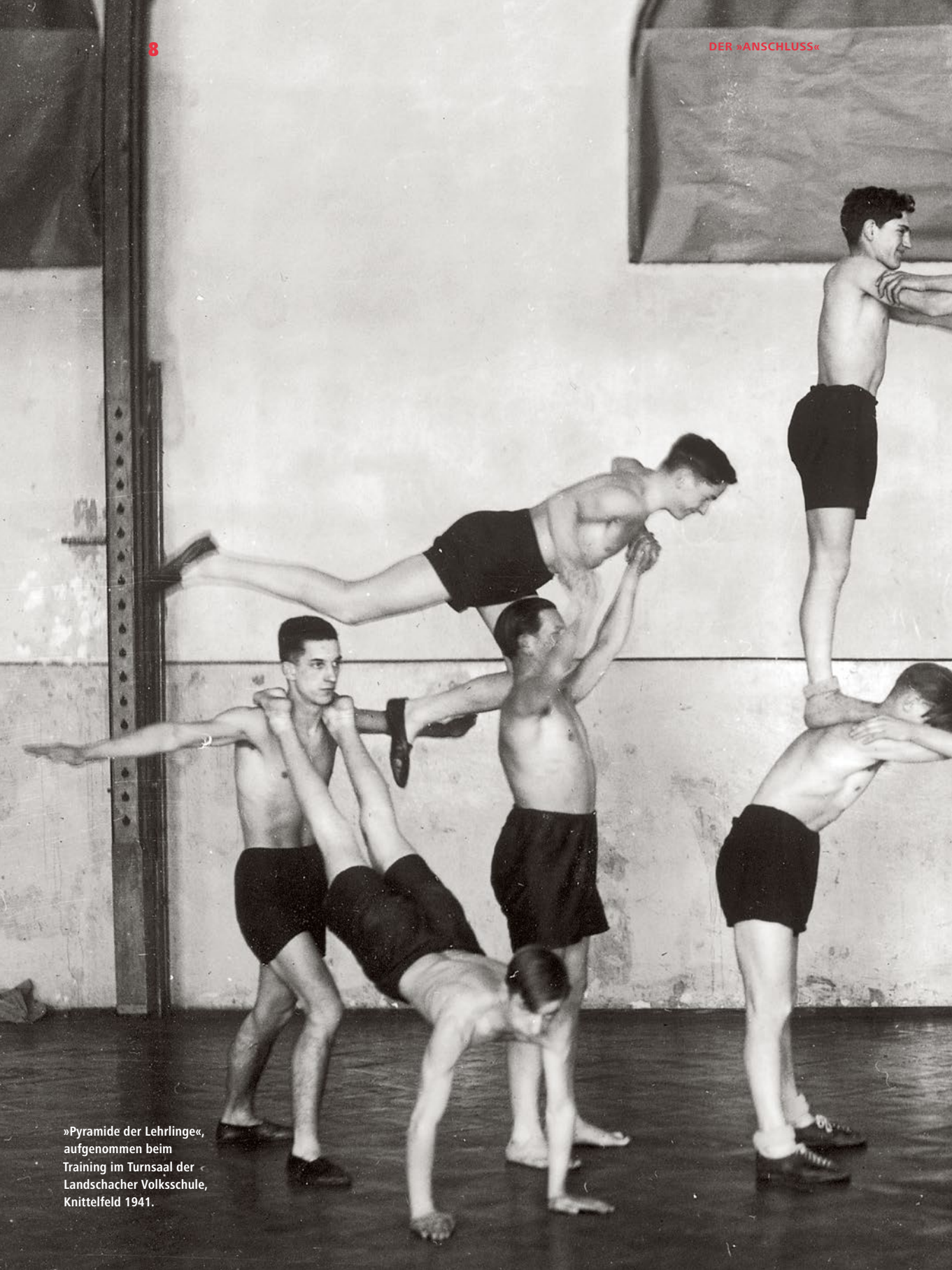


1 Anton Schöpfer, Generaldirektor der Österreichischen Bundesbahnen 1933 – 1938. **2** Engelbert Dollfuß, Bundeskanzler 1932 – 1934, ab 1933 diktatorisch regierender Bundeskanzler. **3** Kurt Schuschnigg, diktatorisch regierender Bundeskanzler 1934 – 1938.

kratischen Partei Österreichs und die Auflösung sowie das Verbot der freien Gewerkschaften und damit auch des Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereins der österreichischen Eisenbahner.

Sozialdemokratische Funktionärinnen und Funktionäre der Gewerkschaften und Parteien wurden nach dem Bahnstreik 1933 und dem Februaraufstand 1934 gemaßregelt und mit Haftstrafen zwischen sechs Wochen und einem Jahr abgeurteilt.[15] Rechtliche Grundlage bot die 1914 erlassene Dienstpragmatik für Beamte, die ein dienstrechtliches Streikverbot vorsah, sowie eine diese ergänzende kaiserliche Notverordnung, ebenfalls aus dem Jahre 1914, die den Streik im öffentlichen Dienst unter Strafe stellte. Die Rechtmäßigkeit der drakonischen Strafen für die Streikenden ist bis heute strittig. Diejenigen Funktionärinnen und Funktionäre, welche nicht verhaftet wurden, flohen ins Ausland, vorzugsweise in die demokratische Tschechoslowakei, und führten ihre gewerkschaftliche Arbeit in der Illegalität weiter. Sie verfassten Flugblätter und sie konnten mit der Unterstützung jener österreichischen Bahnbediensteten rechnen, die größtenteils in der Freien Gewerkschaft organisiert waren.[16] Eine Personalvertretung bei den Bundesbahnen existierte erst wieder mit der Errichtung des Berufsstandes öffentlicher Bediensteter.[17] Der Mitgliedsbeitrag wurde per Bundesgesetz monatlich automatisch vom Lohn der Eisenbahnerinnen und Eisenbahner abgezogen[18], von Freiwilligkeit konnte keine Rede sein.

Während der Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein nach dem Februaraufstand 1934 aufgelöst wurde, blieb die deutsch-nationale Deutsche Verkehrsgewerkschaft auch noch nach dem Putsch der Nationalsozialisten im Juli 1934 unberührt. Diese Gewerkschaft, in der zwischen 1918 bis 1933 die nationale Beamtenschaft vertreten war, wurde nach dem Verbot der NSDAP 1933 zum *»Sammelbecken für die BBÖ-Nazis«.*[19] Die Deutsche Verkehrsgewerkschaft stellte bei den Personalvertretungswahlen auch stets die stärkste Fraktion sowohl in der Generaldirektion als auch bei den Bundesbahndirektionen der BBÖ.[20]



»Pyramide der Lehrlinge«, aufgenommen beim Training im Turnsaal der Landschacher Volksschule, Knittelfeld 1941.



Die Eingliederung in die Deutsche Reichsbahn

Wenige Tage nach dem Einmarsch der Hitler-Truppen in Österreich im März 1938 waren die Österreichischen Bundesbahnen Teil der Deutschen Reichsbahn. Die Organisationsstruktur veränderte sich, rund 20 Prozent der Bahnbediensteten wurden umgehend aus dem Dienst entlassen. Insbesondere für altgediente Nazis ging die Tür weit auf. Innerhalb weniger Wochen wurden 9.000 der sogenannten »Alten Kämpfer« neu eingestellt.

Während bei den Österreichischen Bundesbahnen (BBÖ) im austrofaschistischen Österreich die Zahl der Bediensteten konstant zurückging, kam der Deutschen Reichsbahn (DRB) im Nationalsozialismus *»eine Schlüsselrolle bei der Ankurbelung der Wirtschaft und vor allem der Beseitigung der Arbeitslosigkeit zu«*.[21]

Von der Machtergreifung der Nazis im Jahr 1933 bis zum Jahr 1937 stieg die Zahl der Bediensteten bei der DRB von 631.000 (1934) auf etwa 703.546 (1937) an.[22] Mit der Aufkündigung des Versailler Vertrags durch Hitler-Deutschland 1937 wurde der kaufmännisch geführte Staatsbetrieb Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft in die staatliche Verwaltung des Reichsverkehrsministeriums überführt. *»Jede im staatlichen Eigentum stehende Eisenbahn muß als Unternehmen, das der Allgemeinheit, dem Volke zu dienen bestimmt ist, in ihrer Geschäftspolitik in erster Linie der allgemeinen Politik dienen«*, lautete das Bekenntnis der Reichsbahn.[23] Julius Dorpmüller[24], seit 1926 Generaldirektor der DRB, wurde zusätzlich zum Reichsverkehrsminister ernannt und blieb in dieser Doppelfunktion bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs am 8. Mai 1945.

Dass sich das Deutsche Reich durch die Beschäftigungsprogramme gleichzeitig hoch verschuldete, konnte den Mythos vom »nationalsozialistischen Wirtschaftswunder« zunächst nicht trüben. Dass dem Ausbau der Eisenbahn neben der Beseitigung der Arbeitslosigkeit vor allem auch eine militärische und kriegswirtschaftliche Rolle beigemessen wurde[25], lässt sich auch an Hermann Görings *»Aufbauprogramm für Österreich«* ablesen. Punkt 14 des Aufbauprogramms betraf den Neubau von Eisenbahnlinien.[26]

Nach dem Einmarsch der deutschen Wehrmacht, der SS und von Polizeieinheiten in Österreich am 12. März 1938 und dem »Gesetz zur Wiedervereinigung Österreichs mit dem Deutschen Reich« am 13. März war der sogenannte »Anschluss« ohne Widerstand des Schuschnigg-Regimes vollzogen. Bereits fünf Tage später, am





Der »Anschluss« Österreichs an Hitler-Deutschland im Spiegel der Coverseiten. Verkehrswirtschaftliche Rundschau, Wien, Ausgabe März und April 1938.

18. März 1938, war die BBÖ Teil der DRB. Rechtlich abgesichert war die Eingliederung durch den Artikel III des »Anschlußgesetzes«, wonach mit Verordnung der Reichsregierung vom 17. März 1938 das Unternehmen Österreichische Bundesbahnen als Sondervermögen des Deutschen Reiches in die Verwaltung der Deutschen Reichsbahn übernommen wurde.[27] Damit gingen 5.922 Kilometer Betriebslänge (inkl. 390 km Privatbahnen), 56.900 Bedienstete, 2.122 Lokomotiven, 115 Triebwagen und 38.990 Personen- und Güterwagen an die Deutsche Reichsbahn.[28] Überwacht wurde die Eingliederung vom Präsidenten der Reichsbahndirektion Wuppertal Ludwig Röbe, dem Kommissar des Reichverkehrsministers für die Eingliederung der Österreichischen Bundesbahnen in die Deutsche Reichsbahn.[29] Sein Stellvertreter wurde Rudolf Töpfer, ein Betriebseisenbahner, seit 1. Mai 1938 österreichisches NSDAP-Mitglied und ab Oktober 1938 Präsident der Reichsbahndirektion Wien.[30] Die vollständige Überleitung der Österreichischen Bundesbahnen in die Deutsche Reichsbahn wurde innerhalb eines Jahres erfüllt. Die Abwicklungsstelle Österreich des Reichsverkehrsministeriums konnte mit 31. März 1939 aufgelöst werden.[31]



Coverseite. Verkehrswirtschaftliche Rundschau, Wien, Ausgabe Mai 1938.

Die Österreichischen Bundesbahnen waren nun Teil der Deutschen Reichsbahn. Im August 1939 wandte sich der Generaldirektor der gesamten Reichsbahn, Julius Dorpmüller, erstmals an seine *»Berufskameraden«* und bedankte sich für die *»in so überreichem Maße zugegangenen Glückwünsche«* zu seinem 70. Geburtstag, die ihn *»mit Stolz und Genugtuung«* [32] erfüllten. Wenige Tage später begann der Überfall auf Polen: *»Eure Leistungen in den letzten Wochen in der Heimat und im Operationsgebiet stellen sich den unvergänglichen Taten unserer Wehrmacht würdig zur Seite. Ich wußte, daß ich mich auf Euch verlassen kann, und ich bin stolz auf Euch!«* [33], ließ Dorpmüller seine *»Deutschen Eisenbahner«* wissen.

Die Deutsche Reichsbahn setzte sich aus dem Vorstand und den Geschäftsstellen zusammen. Generaldirektor der DRB und gleichzeitig Reichsverkehrsminister war Julius Dorpmüller. Sein Staatssekretär war Wilhelm Kleinmann, der die Aufgaben des Ständigen Stellvertreters des Generaldirektors der Deutschen Reichsbahn wahrnahm.[34] Bis 1942 war Wilhelm Kleinmann, Mitglied der NSDAP seit 1931, SA-Oberführer und Mitglied im Freundeskreis Reichsführer SS, Staatssekretär. Kleinmann wurde 1942 von Albert Ganzenmüller, Mitglied der NSDAP und SA seit 1931, der 1923 an Hitlers





1 Gauleiter Joseph Bürckel, von Hitler ernannter Reichskommissar für die Wiedervereinigung mit dem Reich und Beauftragter für die Volksabstimmung in Deutschösterreich. **2** Präsident Ludwig Röbe, Kommissar des Reichsverkehrsministers für die Eingliederung der Österreichischen Bundesbahnen in die Deutsche Reichsbahn. **3** Rudolf Töpfer, Stellvertreter von Ludwig Röbe und Präsident der Reichsbahndirektion in Wien ab 1938.

Novemberputsch in München teilgenommen hatte, als Staatssekretär abgelöst.[35] Der Verwaltungsrat der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft als Kontrollorgan wurde aufgelöst und 1937 durch einen Beirat der Deutschen Reichsbahn mit beratenden Aufgaben ersetzt. Die Geschäftsstellen der DRB waren die Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums, die 29 Reichsbahndirektionen sowie die ihnen gleichgeordneten zwei Reichsbahnbaudirektionen und zwei Reichsbahn-Zentralämter, die drei Oberbetriebsleitungen, die Oberste Bauleitung für Elektrisierungen in Leipzig und das Reichsbahn-Werbeamt, die Reichsbahnämter und Reichsbahnausbesserungswerke sowie schlussendlich die Dienststellen.[36]

Für die ehemaligen Österreichischen Bundesbahnen bedeutete dies, dass die Bundesbahndirektionen Wien, Linz, Villach in Reichsbahndirektionen umgewandelt wurden. Anstelle der Direktion in Innsbruck entstand eine Elektrische Oberbetriebsleitung, in Salzburg wurde eine Oberste Bauleitung für Elektrisierung errichtet.[37] Die Direktoren rund um Anton Schöpfer[38] wurden allesamt abgesetzt, vom alten Vorstand der BBÖ blieb lediglich der kommerzielle Direktor Hugo Suchomel im Amt.[39] Die Reichsbahndirektionen wurden mit Nationalsozialisten besetzt. In Wien war dies Rudolf Töpfer[40], der vorher Dezernent der Österreichischen Bundesbahnen für Militärangelegenheiten in der der Generaldirektion unterstellten Betriebsdirektion war[41]. Otto Schießel[42], Bundesbahndirektor in Rente, Mitglied der NSDAP seit 1. Mai 1938, der sich alsbald einen Namen als Berater zur *»Bearbeitung der Personalangelegenheiten im nationalsozialistischen Sinne«* machte, wurde Linzer Reichsbahnpräsident[43] und Karl Guggenberger Präsident der Reichsbahndirektion Villach. Letzterer wurde 1942 Präsident der Reichsbahndirektion in Regensburg.[44] Ihm folgte Heinrich Zechmann aus der Verwaltungsabteilung der Bundesbahndirektion Linz[45] als Villacher Reichsbahnpräsident.

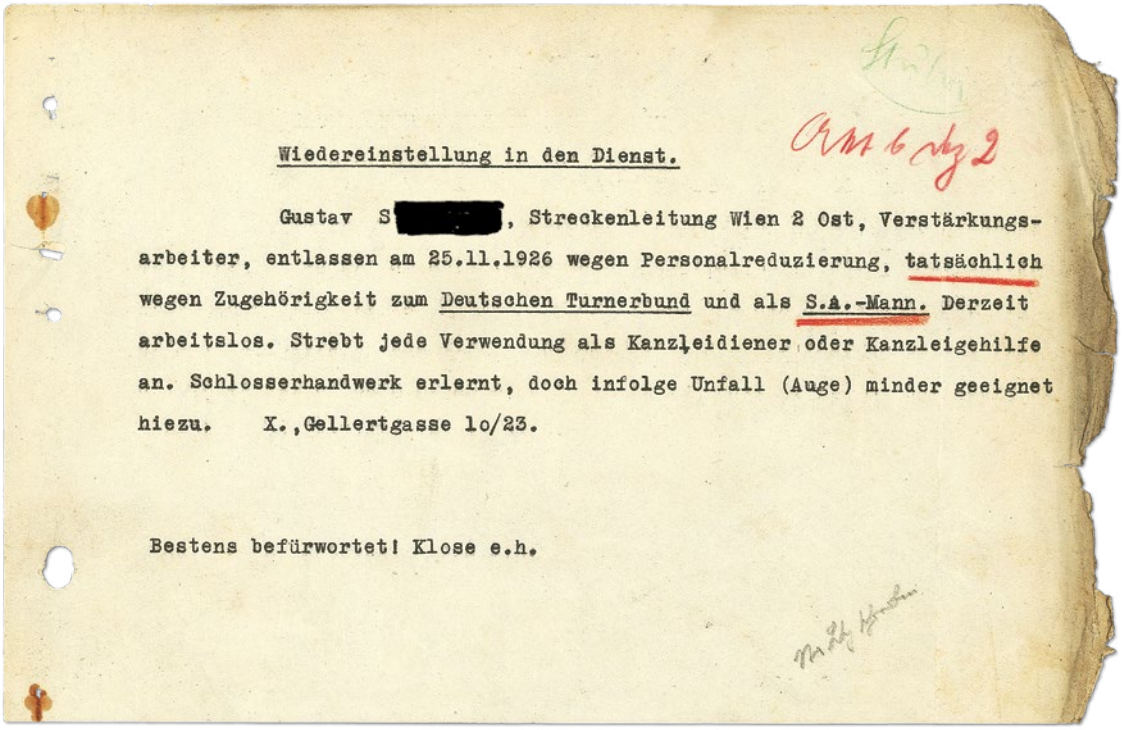
Das Ringen um die Postenbesetzungen war zäh. Auf der einen Seite standen die Interessen der leitenden Funktionäre der Reichsbahn nach fachlich qualifizierten Bediensteten. Auf der anderen Seite standen die Interessen der politischen Behörden und der NSDAP, NS-Mitglieder mit Positionen zu belohnen. Das Verhältnis zwischen Ludwig Röbe und dem von Hitler ernannten Joseph Bürckel, dem Reichskommissar für die Wiedervereinigung Österreichs mit dem Reich, war so gespannt, dass bereits im Sommer 1938 Reichsbahnrat Werner Hassenpflug vom Reichsverkehrsministerium mit der Leitung der gesamten Personalgeschäfte und als politischer Referent bei der Abwicklungsstelle Österreich betraut wurde. In dieser Funktion vertrat Hassenpflug *»durchaus die Interessen der Verwaltung«* und *»lehnte oft Parteigenossen wegen fachlicher Unfähigkeit ab«*.[46]

Probleme gab es auch im beruflichen Alltag: *»In letzter Zeit ist es wiederholt vorgekommen, daß Angehörige der SA und SS aus Anlaß der Teilnahme an Kundgebungen […] vom Dienst ferngeblieben sind, ohne daß vorher die Dienstbefreiung von der Reichsbahndirektion ausgesprochen war.«* Die Verfügung des Reichsbahnministeriums vom Juli 1939 war unmissverständlich: *»Für die Bewilligung der Dienstbefreiung ist ausschließlich die Reichsbahndirektion zuständig.«*[47]

Um dennoch die »Alten Kämpfer« der NSDAP unterzubringen, wurden zahlreiche zusätzliche Posten geschaffen, z. B. *»Dezernenten-Stellvertreter«*, *»Entlastungsdezernate«*, *»Hilfsarbeiterstellen«*.[48] Innerhalb von nur drei Monaten, zwischen 18. März und 1. Juni 1938, wurden *»9.068 Neuaufnahmen durchgeführt, 185 strafweise Entlassene oder in Ruhestand versetzte wurden wieder eingestellt, 43 Ruheständlern, die den Verlust ihrer Ruhegenüsse zu beklagen hatten, wurden wieder ihre vollen Ruhegenüsse angewiesen«*, ließ die Verkehrswirtschaftliche Rundschau im August 1938 wissen. Zu den 9.000 Neuaufnahmen kamen noch *»300 Ruheständler, die wieder in den Dienst gestellt wurden«*. Zusätzlich richtete Reichskommissar Gauleiter Bürckel im Juli 1938 an *»alle Betriebsführer der Ostmark«* einen Aufruf, *»in allernächster Zeit noch die zusätzliche Einstellung von 1.750 SS-Männern, SA-Männern und NSKK-Männern«* vorzunehmen.[49]

Einzelne dieser »Alten Kämpfer« fanden sich später etwa *»im Zusammenhang mit Anweisungen der Reichsbahndirektion Wien, mit denen die österreichischen Juden in den Osten transportiert wurden«*.[50] Für sie ging die Tür zur Deutschen Reichsbahn auf: Waren 1937 noch knapp 57.000 österreichische Bahnbeschäftigte erfasst, so betrug der Personalstand am 31. Dezember 1945 104.742 Personen.[51] Davon waren 47.101 als Beamte angeführt, 693 als Angestellte und 56.948 als Arbeiter.[52] Insgesamt 10.708 Personen wurden als *»zur Wehrmacht eingerückt und noch nicht rückgekehrt«* erwähnt.[53]

Mit jedenfalls *»vertrauenswürdigen Personen, die nicht aus Österreich stammten«*[54] wurden die Posten der Bahnbevollmächtigten (Bbv) bei den Direktionen in Wien, Linz und Villach besetzt.[55] In ihre Verantwortung fielen alle militärischen Angelegenheiten. Sie nahmen bei den Direktionen eine besondere Stellung bei der Abwicklung der Züge und der Ausarbeitung der Planungen ein.



Wiedereinstellung in den Dienst.

Gustav S[redacted], Streckenleitung Wien 2 Ost, Verstärkungsarbeiter, entlassen am 25.11.1926 wegen Personalreduzierung, tatsächlich wegen Zugehörigkeit zum Deutschen Turnerbund und als S.A.-Mann. Derzeit arbeitslos. Strebt jede Verwendung als Kanzleidiener oder Kanzleigehilfe an. Schlosserhandwerk erlernt, doch infolge Unfall (Auge) minder geeignet hiezu. X.,Gellertgasse 1o/23.

Bestens befürwortet! Klose e.h.

Wiedereinstellung »Alter Kämpfer«, Akte Gustav S., 1938.

Die Bediensteten bekamen neue Uniformen mit Reichsadler, das rollende Material wurde den Nummern- und Anstrichnormen aus Deutschland angepasst. Für die ehemaligen BBÖ-Mitarbeitenden galten – wie für alle anderen Reichsbahnbediensteten auch – die beamtenrechtlichen Vorschriften des Reichsbahngesetzes.[56] Neben dem *»neuen Diensteid auf Hitler«*[57] wurden die Bediensteten einer »politischen Beurteilung« unterzogen: Hunderten ehemaligen BBÖ-Bediensteten wurde aus »rassischen«, politischen und anderen Gründen das Berufsrecht entzogen. Berufsverbote und Entlassungen trafen zunächst die Beamtenschaft. Alleine in der ehemaligen Generaldirektion der BBÖ und des Zentraldienstes der Bundesbahndirektion Wien wurden 1938 und 1939 von insgesamt 2.100 Bediensteten 857 gemaßregelt, davon 460 entlassen oder in den Ruhestand versetzt. Von den in Ruhestand Versetzten wurden in 95 Fällen die Bezüge gekürzt. Im Außendienst der nunmehrigen Reichsbahndirektion Wien wurden von rund 19.500 Bediensteten 1.500 (darunter 1.480 Beamtinnen und Beamte) gemaßregelt. Davon wurden 81 entlassen und 521 auf andere Dienstposten – davon 209 in niedrigerer Verwendung – versetzt. Über 900 Bedienstete wurden teilweise mit Kürzung der Pension in den Ruhestand geschickt.[58] Bis heute ist nicht geklärt, wie viele von ihnen wegen der NS-Rassenideologie umgehend verfolgt wurden. Aufgrund des bereits vor 1938 latenten Antisemitismus bei Staatsbetrieben gab es – so der aktuelle Forschungsstand – relativ wenige jüdische Bahnbedienstete.





Seite 16 Die Wiener heißen die deutschen Soldaten willkommen, März 1938.
Seite 17 Plakat zur Volksabstimmung am 10. April 1938. Diese inszenierte Volksabstimmung fand einen Monat nach dem Einmarsch der Hitler-Truppen in Österreich statt. Die Propaganda war allgegenwärtig: auf Loks, in Wartehallen, in Bahnhöfen.

Die Bahnbediensteten

Von der Dienstpragmatik zum Diensteid

Das Deutsche Beamtengesetz, die politische Beurteilung der Bahnbediensteten und die umgehende Umsetzung antisemitischer Verordnungen erwiesen sich als Stellhebel bei der »Gleichschaltung« der Belegschaft. Wer nicht ins Bild des nationalsozialistischen Beamten oder Arbeitenden passte, wurde entlassen oder musste den Dienst künftig im sogenannten »Altreich« versehen. Rund 9.000 Bahnbedienstete wurden entweder ins Deutsche Reich oder in die von Hitler-Deutschland besetzten Gebiete entsendet bzw. versetzt.

Wie sich Bedienstete der Bahnen in Österreich zu verhalten hatten, regelte bis zum »Anschluss« die Dienstordnung. Bis 1938 war die sogenannte »Dienstpragmatik« von 1898 entscheidend.[59] Sie war in neun Abschnitte unterteilt und behandelte u. a. die Bedingungen der Aufnahme in den Dienst oder die obersten Pflichten eines Bediensteten, etwa, die Gesetze streng zu achten, den Vorgesetzten unbedingten Gehorsam im Dienst zu leisten oder die Verschwiegenheit über dienstliche Angelegenheiten zu wahren.[60] Wurden *»Beamte, Unterbeamte«* und *»Diener«* angestellt, so mussten sie vorher einen Diensteid ablegen. Die obersten Prinzipien des Eides betrafen den unbedingten Gehorsam gegenüber der *»höchsten Instanz«*, sei es der Kaiser oder später der Staat und die Obsorge für einen geregelten Ablauf des Betriebes.[61]

Der Passus in der Dienstpragmatik, wonach Bahnbedienstete keinerlei politische Aktivitäten eingehen durften, änderte sich im nationalsozialistischen Herrschaftssystem grundlegend. Als nach dem »Anschluss« das Gesetz über die Deutsche Reichsbahn auch für Österreich angewendet wurde, regelte § 18 die Bestimmungen über die Angestellten. *»Reichsbahnbeamte«* waren demnach unmittelbare *»Reichsbeamte«*, dementsprechend galten die beamtenrechtlichen Vorschriften.[62] Von besonderer Bedeutung sind hier die *»politischen Beamtenpflichten«*: Die Beamtin bzw. der Beamte *»hat jederzeit rückhaltlos für den nationalsozialistischen Staat einzutreten und sich in seinem gesamten Verhalten von der Tatsache leiten zu lassen, daß die Nationalsozialistische Deutsche Arbeiterpartei in unlöslicher Verbundenheit mit dem Volke die Trägerin des deutschen Staatsgedankens ist«*.[63] Es wurde festgehalten, dass es im

»nationalsozialistischen Staat […] den unpolitischen Beamten nicht geben […] kann« [64], was wiederum Auswirkungen auf die Möglichkeit der Ernennung zur Beamtin bzw. zum Beamten hatte, denn: *»Das Deutsche Beamtengesetz hat einen einheitlichen Beamtenbegriff geschaffen, […] wer nicht dazu gehört, ist nicht Beamter.«* [65] In der Allgemeinen Dienstanweisung des Reichsverkehrsministeriums für die Reichsbahnbeamten (ADA) regelte gleich der § 1 das Beamtenverhältnis sowie den Treueid. Absatz 1 hielt fest, dass die Beamtin bzw. der Beamte *»dem Führer, der ihm seinen besonderen Schutz zusichert, Treue bis zum Tod zu halten«* hatte.[66]

Im Gegensatz zur Dienstpragmatik galt die Reichsbahnbeamtin bzw. der Reichsbahnbeamte als *»Vollstrecker des Willens«* des von der NSDAP getragenen Staates und musste folglich *»jederzeit rückhaltlos für den nationalsozialistischen Staat eintreten«* und diesen Staatsgedanken tragen.[67] Ihre bzw. seine nationalsozialistische Haltung bekundete die Reichsbahnbeamtin bzw. der Reichsbahnbeamte dadurch, dass sie bzw. er *»in und außer Dienst mit dem Deutschen Gruß durch Erheben des rechten Arms und«* dem deutlichen Zuruf *»Heil Hitler«* grüßte, wobei das Erheben des rechten Arms im Bereich aller Gleisanlagen, auf denen Betriebshandlungen vorgenommen wurden, auf dort befindlichen Fahrzeugen, auf Bahnsteigen und durch die Schaffnerin

Der Eid auf Hitler, Mai 1939.



Bahnmeisterei

Reichsbahnstelle Traun

Traun, den 4. Mai 1939

Niederschrift über das Gelöbnis nach Dilo § 3 Absatz 2

Ich habe heute folgendes Gelöbnis abgelegt:

„Ich gelobe: Ich werde dem Führer des Deutschen Reiches und Volkes Adolf Hitler treu und gehorsam sein und meine Dienstobliegenheiten gewissenhaft und uneigennützig erfüllen."

Beglaubigt:

(Leiter der Reichsbahnstelle)

(Name des Verpflichteten)

(Dienststellung)

Zu den Personalpapieren

(Vor- und Zuname)

17305 Gelöbnis A 5 q 6 a Breslau VI 40 200 000 NS-Dr


BLOCK C
BLOCK C



Seite 20 Hitler spricht in der Nordwestbahnhalle, am 9. April 1938 in Wien.
Seite 21 Postkarte und Plakat zur antisemitischen Ausstellung in der Nordwestbahnhalle in Wien 1938.

bzw. den Schaffner an der Bahnsteigsperre unterblieb.[68] Weiters sollte die Beamtin bzw. der Beamte die nationalsozialistische Tagespresse lesen und sich auf diese Weise politisch weiterbilden,[69] der NS-Volkswohlfahrt beitreten,[70] die Kinder zum Eintritt in Jugendgliederungen der NSDAP bewegen,[71] durfte sich nicht mit Jüdinnen und Juden in Geschäfte einlassen noch bei ihnen einkaufen,[72] Kinder nicht in private Schulen schicken[73] und musste im Ausland eine deutschbewusste Haltung zeigen.[74] Erst wenn diese Beamtenpflichten erfüllt wurden und die bisherige politische Einstellung gewährte, dass die Beamtin bzw. der Beamte rückhaltlos für den nationalsozialistischen Staat eintrat, war eine Beförderung möglich.[75]

Sofort nach dem »Anschluss« und lange bevor die Österreichischen Bundesbahnen mit 31. März 1939 in die Deutsche Reichsbahn vollkommen eingegliedert worden sind, wurden jüdische Bedienstete aus dem öffentlichen Dienst entlassen. Die pseudolegistischen Grundlagen dazu waren der *»Führererlass«* vom 15. März 1938 über die Vereidigung der öffentlichen Beamten des Landes Österreich. Dort hieß es im § 3 (Absatz 2): *»Jüdische Beamte sind nicht zu vereidigen«* und im § 4 wurde in Anlehnung an die Nürnberger Gesetze festgelegt, wer als Jüdin bzw. Jude zu betrachten sei.[76] Bereits zwei Tage später, am 17. März 1938, gab die Bahnverwaltung eigene Durchführungsbestimmungen heraus, wonach die Bediensteten vor der Abnahme des Diensteides schriftlich bekannt zu geben hatten, ob sie im Sinne des Erlasses *»Juden sind«* oder *»als Juden gelten«*. Verstöße wurden mit *»strengster Ahndung«* bedroht. Weiters hieß es: *»Bedienstete, die im Sinne der §§ 3 und 4 des Erlasses den Diensteid nicht ablegen dürfen, sind sofort vom Dienste zu entheben.«*[77] Am 23. April 1938 wurde Gauleiter Joseph Bürckel durch einen weiteren *»Führererlass«* beauftragt, innerhalb eines Jahres die *»politische, wirtschaftliche und kulturelle Wiedervereinigung mit dem Reich«*[78] herzustellen. Das hatte Folgen.

Bereits ab 14. Mai 1938 war es Reichsbahnbediensteten verboten, eine Ehe mit einer Person *»nicht deutschen oder artverwandten Blutes«* einzugehen.[79] Die Reichsbahnbediensteten mussten eine Erklärung abgeben, diese wurde geprüft und durch die vorgesetzte Dienststelle bewilligt. Am 20. Mai 1938 traten die *»Nürnberger Rassengesetze«* auch für das Land Österreich in Kraft. Am 31. Mai 1938 wurde eine Verordnung zur Neuordnung des österreichischen Berufsbeamtentums erlassen. Der *»Arierparagraph«* übertraf bei den Regeln zu den *»jüdischen Mischlingen«* die des reichsdeutschen Berufsbeamtengesetzes von 1933.[80] Mit Juni 1938 ging die Entlassung der jüdischen Beamtinnen und Beamten auf die allgemeine Verwaltung über. Die Durchführung oblag dem Reichsstatthalter Arthur Seyß-Inquart. Die Bahnverwaltung konnte ihre jüdischen Angestellten, Arbeiterinnen und Arbeiter weiterhin selbst entlassen. Die Verträge zwischen der *»Krankenkasse der Österreichischen Bundesbahnen«* und jüdischen Vertragsärztinnen und -ärzten wurden aufgelöst, ein *»Verzeichnis der arischen Vertragsärzte für den Gau Wien«* aufgelegt und das Einkaufen in jüdischen Gewerbebetrieben verboten.[81]

Bahn und Bahnhofshallen wurden immer häufiger zu bevorzugten Orten der nationalsozialistischen Propaganda. Im März 1938 sprach Generalfeldmarschall Hermann Göring in der stillgelegten Halle des Wiener Nordwestbahnhofes vor *»12.000*



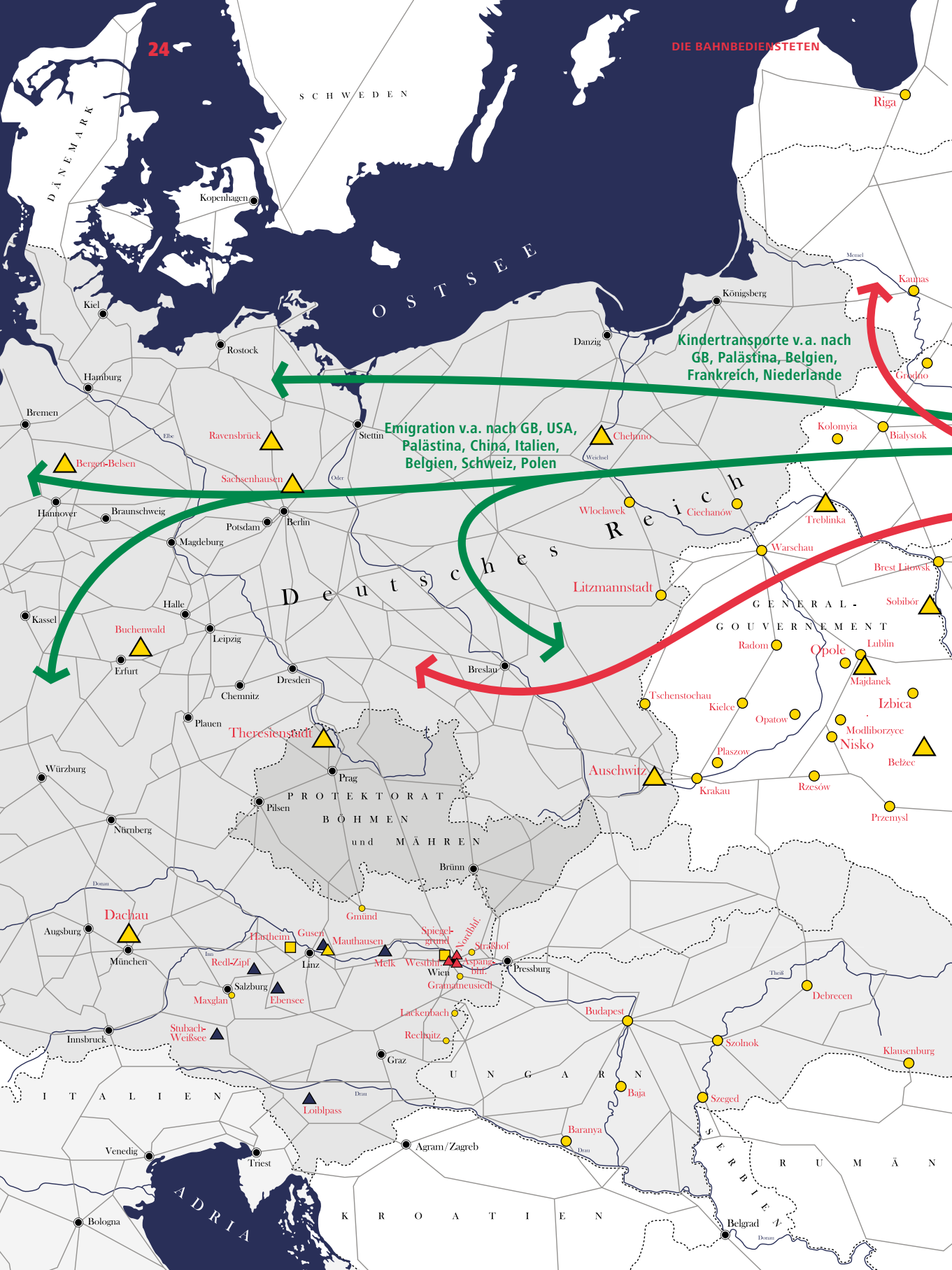


1 Generalfeldmarschall Herman Göring, Beauftragter für den Vierjahresplan. **2** Reichspropagandaminister Joseph Goebbels.

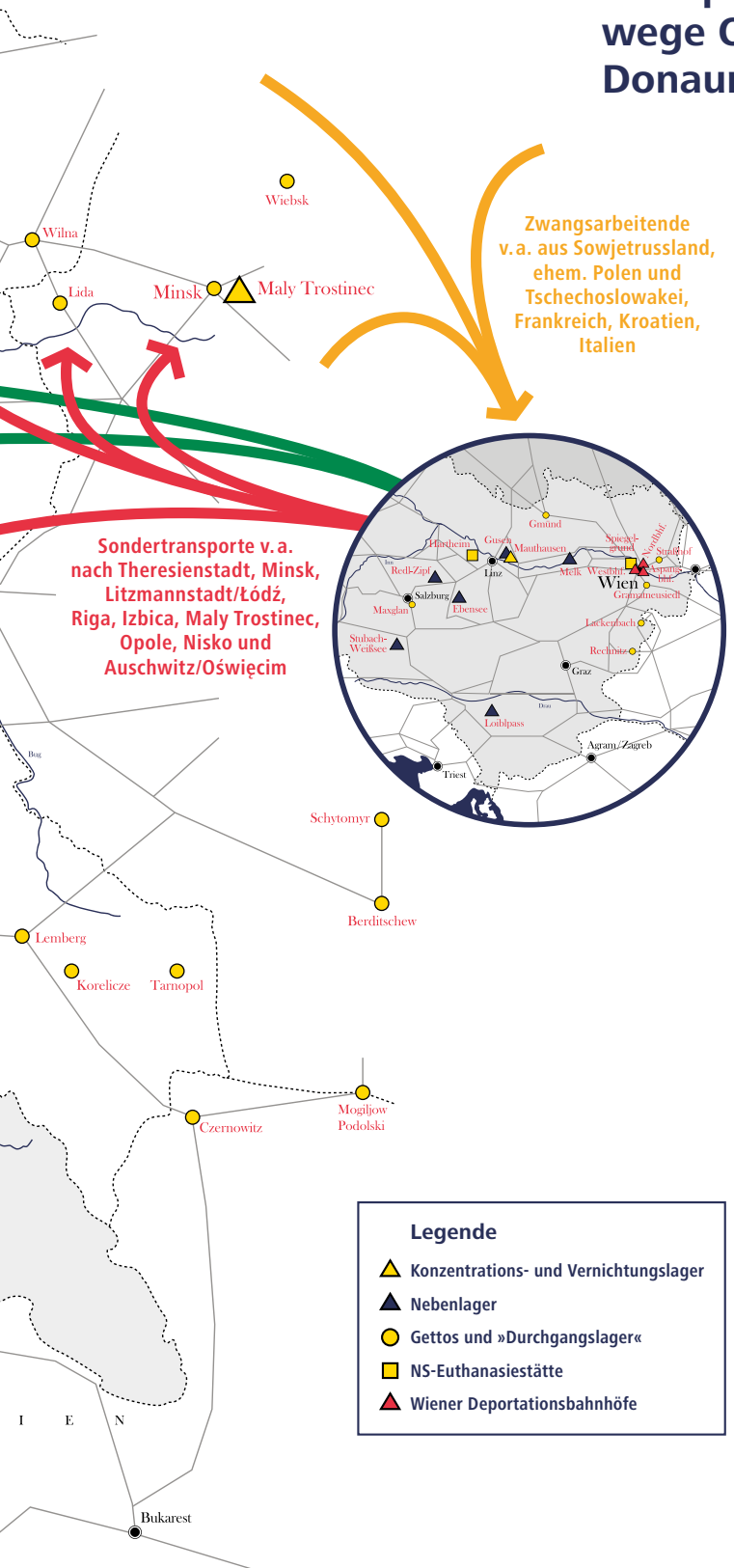
Personen«. Anfang April hielten Reichspropagandaminister Joseph Goebbels und Adolf Hitler ebenda ihre Reden. Ebenfalls im April 1938 besuchte Adolf Hitler mit einem Sonderzug die ehemals österreichischen Großbahnhöfe. Im Sommer 1938 wurde der Wiener Nordwestbahnhof zur Ausstellungshalle. Das Thema: *»Der ewige Jude«*. Die Verkehrswirtschaftliche Rundschau bewarb diese *»aufschlußreiche Ausstellung«*, die an antisemitischen und herabwürdigenden Darstellungen nicht zu überbieten war, in der Ausgabe vom September 1938 über mehrere Seiten und kommentierte: *»Endlich, in letzter Stunde, ist dem deutschen Volk ein Mann erstanden, der auch diesen Kampf gegen das in aller Welt eingenistete, bisher allgewaltige Judentum aufnahm.«* [82]

Ministerkommissar Ludwig Röbe und sein politischer Referent Werner Hassenpflug, der seit Juni 1938 im Auftrag des Reichsverkehrsministers die gesamten Personalgeschäfte leitete, sorgten für eine rasche Umsetzung. Als Stellhebel erwies sich die Neuvereidigung aller Eisenbahnbeamtinnen und -beamten der vormaligen Österreichischen Bundesbahnen nach dem »Anschluss« Österreichs.

Genaue Zahlen, wie viele Beamtinnen und Beamte wegen der antisemitischen Personalmaßnahmen entlassen bzw. zwangspensioniert worden sind, liegen nicht vor. Mit Stand vom 27. April 1938 scheinen in den sogenannten »Vermögensanmeldungen« 368 Jüdinnen und Juden bzw. elf »Versippte« (in der NS-Diktion Ehepartnerinnen bzw. Ehepartner von Juden bzw. Jüdinnen) auf.[83]


Kindertransporte v.a. nach GB, Palästina, Belgien, Frankreich, Niederlande
Emigration v.a. nach GB, USA, Palästina, China, Italien, Belgien, Schweiz, Polen
Deutsches Reich
SCHWEDEN
DÄNEMARK
OSTSEE
Kopenhagen
Kiel
Rostock
Hamburg
Bremen
Hannover
Braunschweig
Magdeburg
Potsdam
Berlin
Stettin
Danzig
Königsberg
Memel
Kaunas
Riga
Grodno
Elbe
Oder
Weichsel
Ravensbrück
Bergen-Belsen
Sachsenhausen
Chełmno
Kolomyia
Białystok
Włocławek
Ciechanów
Treblinka
Warschau
Brest Litowsk
Litzmannstadt
Sobibór
GENERAL-GOUVERNEMENT
Radom
Opole
Lublin
Majdanek
Tschenstochau
Kielce
Opatow
Izbica
Modliborzyce
Nisko
Bełżec
Plaszow
Auschwitz
Krakau
Rzesów
Przemysl
Kassel
Halle
Leipzig
Buchenwald
Erfurt
Dresden
Chemnitz
Breslau
Plauen
Theresienstadt
Würzburg
Prag
PROTEKTORAT BÖHMEN und MÄHREN
Pilsen
Nürnberg
Brünn
Donau
Dachau
Augsburg
München
Gmünd
Hasheim
Gusen
Mauthausen
Spiegelgrund
Nordbhf.
Straßhof
Inn
Redl-Zipf
Linz
Melk
Westbhf.
Wien
Aspang bhf.
Pressburg
Salzburg
Maxglan
Ebensee
Gramatneusiedl
Lackenbach
Budapest
Stubach-Weißsee
Innsbruck
Rechnitz
Szolnok
Graz
Klausenburg
Theiß
Debrecen
UNGARN
Baja
Szeged
ITALIEN
Drau
Loiblpass
Baranya
Venedig
Triest
Agram/Zagreb
SERBIEN
RUMÄN
ADRIA
KROATIEN
Bologna
Belgrad
Donau

Transport- und Deportationswege Ostmark bzw. Alpen- und Donaureichsgaue 1938–1945



Emigration und Kindertransporte

Emigration von rund 128.000 österreichischen Jüdinnen und Juden. Transporte von über 3.000 österreichischen, jüdischen Kindern

Sondertransporte

Rund 16.700 der zuvor in andere europäische Länder emigrierten österreichischen Jüdinnen und Juden und über 50.000 österreichische Jüdinnen und Juden (Sondertransporte aus Wien) wurden in Gettos, Konzentrations- und Vernichtungslager deportiert. Eine genaue Gesamtzahl liegt nicht vor.
Rund 65.500 österreichische Jüdinnen und Juden wurden dort ermordet.

Rund 8.000 Roma und Sinti wurden nach Litzmannstadt/Łódź und Auschwitz/Oświęcim deportiert und ermordet. Weitere 1.500 wurden in andere Gettos und Konzentrationslager verbracht.

Zivile Arbeitskräfte und Zwangsarbeit

540.000 zivile Arbeiterinnen und Arbeiter bzw. Zwangsarbeiterinnen und -arbeiter wurden 1944 zur Arbeit auf dem Gebiet des heutigen Österreichs herangezogen. Davon arbeiteten 19.235 bei der Deutschen Reichsbahn.

Quellen Österreichische Historikerkommission, Wien/München, 2004. DÖW – Dokumentationsarchiv d. österr. Widerstands. Baumgartner, Gerhard/Freund, Florian: Der Holocaust an den österreichischen Roma und Sinti. Ein Bericht. Moser, Jonny (1999): Demographie der jüdischen Bevölkerung Österreichs. Wien. Hofreiter, Gerda (2010): Allein in der Fremde. Innsbruck.
Grundkarte Deutsche Reichsbahn, Übersichtskarte zum Reichsbahn Kursbuch – Karte für den Fernverkehr, 1943.

Wie viele jüdische Beamtinnen und Beamte der ehemaligen Österreichischen Bundesbahnen darunter waren, lässt sich nicht genau sagen. Der Ausschluss der österreichischen Jüdinnen und Juden, die bei der Deutschen Reichsbahn beschäftigt waren, war konsequent Gegenstand der Amtsnachrichten. Im Amtsblatt der Reichsbahndirektion Villach 1940 beispielsweise erfolgte der Bezug von Haushaltsbrennstoff gegen Stundung des Kaufbetrages mit dem Hinweis: *»Jüdische Ruheständler sind vom Brennstoffbezuge aus Bahnvorräten ausgeschlossen.«* [84]

Ein Stellhebel, um politisch Andersdenkende loszuwerden, war die politische Beurteilung der Bediensteten. Die Nazis waren darauf bedacht, über die politische Gesinnung der Bahnbediensteten informiert zu sein. So gab das *»Amt für Beamte-Fachschaft Reichsbahn«* im *»NSDAP Gau Wien«* am 7. November 1938 ein *»Schulungsblatt 1«* mit dem Titel *»Erläuterung zur ›politischen Beurteilung‹«* heraus.[85] Darin wurden der Ablauf und die Abstufungen bei politischen Beurteilungen von Bediensteten definiert. Die Vorgesetzten mussten ihre Bediensteten zu verschiedenen Punkten befragen und jede Woche mindestens 100 Vordrucke ordnungsgemäß ausfüllen und an die Fachschaft zurückschicken. Die politische Beurteilung betraf fast alle Lebensbereiche der Beteiligten. So wurde etwa genau aufgezeichnet, wo die befragte Person ihren Dienst ableistete, ob sie Mitglied der NSDAP war, bei welchen nationalsozialistischen Gliederungen und Verbänden sie war, inwiefern sie sich überdurchschnittlich für die NSDAP betätigte und welche Strafen aus politischen Gründen vorlagen.

Das nationalsozialistische Regime konnte solcherart sehr schnell die politische Gesamtsituation bei den ehemaligen Österreichischen Bundesbahnen beurteilen und auf umfangreiche persönliche Informationen zurückgreifen. Diese politischen Beurteilungen gingen unmittelbar auf die Machtergreifung Hitlers zurück, wo umgehend die *»Organisation des politischen Überwachungsdienstes«* eingerichtet wurde, die zu den *»persönlichen Dienstgeschäften des Präsidenten«* einer jeden Reichsbahndirektion zählten.[86]

Neben Entlassungen und Zwangspensionierungen wurden die ehemals österreichischen Bahnbediensteten in andere Gebiete außerhalb der damaligen »Ostmark« berufen. Mittels der sogenannten »Abordnungen in das Altreich« wurden mehr als 3.000 ins Deutsche Reich und mehr als 6.000 österreichische Bahnbedienstete in die von Hitler-Deutschland besetzten Gebiete entsendet.[87] Das bedeutete ein Leben fern der Familie, nicht selten in widrigen Unterkünften, oftmals der Kriegsfront gefährlich nahe.

Berufsalltag im Nationalsozialismus

Tausende Bahnbedienstete sorgten dafür, dass Reise- und Güterzüge rollten – für die Bevölkerung gleichermaßen wie für die Kriegswirtschaft und die Sondertransporte in die NS-Vernichtungslager. Sie wurden unmissverständlich und unter Androhung von harten Strafen für Dienstvergehen zur Pflichterfüllung angehalten.

Das Zugfahren in den 1930er-Jahren ist mit der Zugreise von heute nicht vergleichbar: In den Waggonen ruckelte es, die Sitze waren in der niedrigeren Klasse aus Holz, der Geruch der Dampflokomotive lag in der Luft. Der Berufsalltag der Bahnbediensteten unterschied sich zur Zeit des Nationalsozialismus auch vom Alltag der vorangegangenen Zeit. Die Organisation der Bahn bekam eine neue Struktur und die Aufgabenfelder wurden durch den Krieg beeinflusst. Der »Anschluss« Österreichs und die Eingliederung in die Deutsche Reichsbahn erfolgten unverhohlen und mit großer Bereitschaft: *»Im Herzen waren wir stets bei Euch. Ein Volk! Ein Reich! Ein Führer!«* titelte das Nachrichtenblatt der Reichsbahndirektion Villach am 26. März 1938. Am 10. November 1938 wandte sich Karl Guggenberger an seine *»Berufskameraden«*: *»Der Führer und Reichskanzler hat mich zum Präsidenten der Reichsbahndirektion Villach ernannt. […] Ich weiß, daß es nicht notwendig ist, Euch, deren Leben der Arbeit gehört, neuerlich zur Arbeit, zur treuen Pflichterfüllung und steten Einsatzbereitschaft aufzurufen, aber ich bin stolz darauf, mit Euch in Hinkunft unsere ganze Kraft im nationalsozialistischen Geiste uneigennütziger und gerade darum jedem Einzelnen nutzbringender Gemeinschaftsarbeit dem deutschen Volke und dem mächtigen, unter einem Führer geeinten Deutschen Reiche weihen zu dürfen.«* [88]

Hunderte Erlässe und Verordnungen regelten den Arbeitsalltag, die *»auch in der Sprache vorbildlich«* sein sollten: *»Alle Berichte, Verfügungen, Bescheide usw. sind deutlich, aber gedrängt und in gutem Deutsch abzufassen, in kurzen und klaren Sätzen.«* [89] Statt *»der Leideform«* musste *»die Tatform«* verwendet werden, eigene Sprachecken gaben Aufschluss über den Sprachgebrauch, denn *»wer sich der Sprache seines Volkes entfremdet, entfremdet sich dem Volke selbst«*.[90]

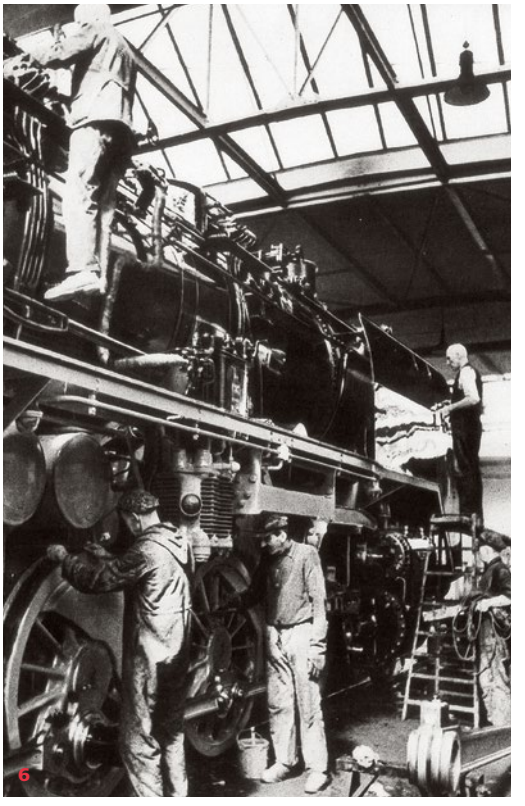
Den Bahnbediensteten – insbesondere den Beamteten – wurde mittels Runderlass des Reichsverkehrsministeriums vom 27. Juni 1939 das Lesen der nationalsozialistischen Presse, insbesondere des *»Völkischen Beobachters«* nahegelegt, um *»den Geist des Nationalsozialismus so erschöpfend zu erfassen, dass er […] dem Staatsleben die vom Führer gewiesene Richtung sichern kann.«* [91] Neben Verhaltensvorschriften gab es zahlreiche Verbote. Dazu zählte das Verbot des Fotografierens auf Bahngebiet, von Ferngesprächen, die *»das Netz nur unnötig belasten […] und geeignet sind, dem ausländischen Nachrichtendienst seine Arbeit zu erleichtern.«* [92]


1


2


3


4


6


Hafipfl b 20 2.29
Soda- und Säurefeuerlöscher
Spar-Anstrich b 20 2.30
b 3112.46
5


7


03 079
8


9

Nachdem festgestellt wurde, *»daß gelegentlich […] Angehörige der Reichsbahn sich mit Kriegsgefangenen wiederholt und längere Zeit unterhalten haben«*, wurde ab 1940 *»ein solcher Verkehr verboten«*.[93] Die Bahnbediensteten hatten sich *»zurückhaltend«* und *»würdig«* zu benehmen. Sie wurden zudem aufgefordert, Fahrgäste, die *»aus fahrenden oder in Bahnhöfen haltenden Zügen den entlang der Strecke arbeitenden Kriegsgefangenen Lebensmittel, Zigaretten u a«* zuwerfen, *»auf das Strafbare ihrer Handlungsweise hinzuweisen und sie bei Widersetzlichkeit anzuzeigen«*.[94]

Spätestens seit Ganzenmüllers Antritt im Reichsverkehrsministerium ging es um Leistungssteigerung um jeden Preis: *»Unser einziges Gewissen, das es für uns gibt, heißt Pflichterfüllung bis zum äußersten, und das einzige Ziel muß heißen, daß wir die Anerkennung des Führers rechtfertigen«*[95], tönte er im Oktober 1942 beim Großappell im Reichsbahnausbesserungswerk (RAW) Floridsdorf.

Ein halbes Jahr später erhielt das RAW-Werk Simmering *»das Gaudiplom für hervorragende Leistungen«*. Hohe Nazi-Prominenz war zugegen: Gauobmann der Deutschen Arbeiterfront Karl Schneeberger, der stellvertretende Gauleiter Karl Scharizer und natürlich der Präsident der Reichsbahndirektion Wien, Rudolf Töpfer. *»Unter den Klängen eines flotten Marsches unserer Werkkapelle marschierte, in militärisch strammer Haltung, unser Stoßtrupp ein, voran, hochgetragen, die Fahne unseres Betriebs«*[96], schrieb die Werkszeitschrift. Rudolf Töpfer dankte *»besonders den Frauen, die sich in den Dienst der Deutschen Reichsbahn gestellt haben«*. Und weil die Leistung des Werks *»um mehr als das Doppelte gestiegen ist«*, wurde Simmering vom Gau- und Reichsleiter Baldur von Schirach drei Monate später gleich noch einmal mit einem Gaudiplom ausgezeichnet.[97]

Je länger der Krieg dauerte, umso rigoroser wurde das Fernbleiben vom Arbeitsplatz geahndet. Wurde ein Bahnunterhaltungsarbeiter am 21. Juli 1941 wegen wiederholt unentschuldigten Fernbleibens zu 60 Reichsmark verurteilt,[98] verurteilte das Gericht Franz Mulai 1944 wegen desselben Delikts zu 2 Monaten Gefängnis.[99]

Obwohl die Bahnbediensteten in einem kriegswichtigen Betrieb arbeiteten, wurden Tausende zum Kriegsdienst bei der deutschen Wehrmacht eingezogen. Viele mussten an die Ostfront zu den Eisenbahnpionieren. Die Feldeisenbahner sorgten dafür, dass der reibungslose Nachschub für die Wehrmacht funktionierte. Sie mussten zerstörte Brücken wieder aufbauen, Tausende Kilometer Gleise – vielfach unter zwangsweiser Heranziehung der ortsansässigen Bevölkerung – von der russischen Breitspur (1.524 mm) auf die europäische Normalspur (1.435 mm) umspuren. Nur wenige Dutzend Kilometer hinter der Front war die Überlebenswahrscheinlichkeit für die Feldeisenbahner gering.

---

1 »Aufsichtsbeamter als Helfer des kleinen Reisenden« **2** »Der Streifendienst auf dem Prüfgang mit seinem Diensthund« **3** Geburtstagsfeier in der Kriegszeit an der Ostfront 1943, Feldeisenbahner Franz Veitschegger (1. v. l.). **4** Zugbegleiterin beim Entwerten der Fahrkarte **5** »Der Rangiermeister« **6** »Kesselanstrich in einer Lokomotivwerkstätte« **7** »Das Bekohlen der Lokomotive« **8** »Zugführer und Lokomotivführer« **9** »Beim Gepäckverladen«



Arbeitsanleitung für Bahnbedienstete, Postkarte 1941.

Immer häufiger verschickten Reichsbahndirektionen Feldpostpakete. *»Sie wissen gar nicht, was mir das Buch für eine Freude bereitet hat. […] Dazu kommt das Bewußtsein, dass die Heimat an uns denkt, ja, selbst ein Betrieb, wie es die Deutsche Reichsbahn ist, denkt an ihre Angehörigen. […] Man fühlt sich auf einmal nicht mehr so einsam«*, schrieb Funker Soldat Ferdinand Koiszer am 12. Jänner 1942 aus dem Osten. Sonderführer Hans Ebenwaldner, am 9. Jänner 1942: *»Habe heute Ihr Paket mit den zwei wertvollen Büchern mit großer Freude erhalten, recht herzlichen Dank dafür. Ich bin hier in der öden russischen Winterlandschaft auf einem Bahnhof als Fahrdienstleiter in Verwendung und bin stolz darauf, im Ehrenkleid des deutschen Soldaten als Eisenbahner an der Vernichtung des Bolschewismus mitwirken zu können.«* [100]

Die Liste der im Krieg gefallenen Eisenbahner wurden immer länger. Die zivilen Bahnbediensteten waren nachdrücklich angehalten, für das Kriegswinterhilfswerk (WHW) zu spenden und dem Reichsbahn-Kameradschaftswerk beizutreten. Spenden an andere Organisationen, die für Hinterbliebene von Nazi-Opfern sammelten, wurden hingegen nicht selten mit der Todesstrafe geahndet.

Im Zug dabei und unmittelbar am zivilen Reisebetrieb waren der Lokomotivführer, der Heizer, die Schaffnerin bzw. der Schaffner und der Zugführer beteiligt. Letzterer verantwortete den gesamten Wagenzug – einerlei ob Personen- oder Güterzug. Dazu gehörten die richtige Anbringung der Signale, die Bremsberechnung, die Signalbeobachtung, teilweise auch die Verantwortung über das aufgegebene Reisegepäck. Als »Chef am Zug« war der Zugführer auch für die Aufgabenaufteilung der Schaffnerinnen und Schaffner zuständig. Der Fahrdienstleiter sorgte für die Abfertigung und sichere Durchführung der Zug- und Rangierfahrten. Die örtliche Aufsicht direkt am Bahnhof oblag neben dem Fahrdienstleiter vor allem der Bahnschutzpolizei, die eng mit den örtlichen Polizeistellen zusammenarbeitete.

Lokomotivführer und Heizer

»Langsam gleitet der schwere D-Zug in die Halle des Bahnhofes. Sicher kommt er kurz vor dem Prellbock zum Halten. Ein halbes Tausend Fahrgäste verläßt eilig die Wagen und strömt in die Straßen der Großstadt […].« [101]

Mit diesen einleitenden Sätzen beschrieb Wolfgang Peters 1941 das Berufsbild des Lokomotivführers, den Traum von vielen kleinen Buben. Für Frauen waren die Berufe der Lokomotivführerin und Heizerin nicht vorgesehen. *»Lachende Gesichter der Wartenden, die ihre Angehörigen begrüßen. Urlauber von der Front, oft schwer bepackt, setzen zum ersten Mal seit Monaten wieder ihren Fuß auf den heimischen Boden. Ein kurzer Blick gilt im Vorbeigehen der Lokomotive, die den Zug sicher durch das schöne deutsche Land ans Ziel gebracht hat. Niemand kann sich dem mächtigen Eindruck dieser dampfenden Maschine entziehen auf dessen Führerstand der Mann steht, dem die Verantwortung für die Sicherheit des Transportes auferlegt ist.«*

Im ehemaligen Österreich, auf dem Gebiet der nunmehrigen »Ostmark«, waren nur wenige Strecken elektrifiziert: die Länder Vorarlberg und Tirol, die Strecken Salzburgs nur bis zur Tauernbahn sowie die Salzkammergutbahn. Im Bereich der Reichsbahndirektion Wien waren die Mariazellerbahn (Schmalspur) und die Preßburgerbahn (Groß Schwechat–Engerau) elektrisch betrieben. Diesellokomotiven bzw. Dieseltriebwagen waren in geringen Stückzahlen vorhanden. Der überwiegende Teil der Transportleistung wurde mit Dampflokomotiven erbracht.

Voraussetzung für den Beruf des Lokomotivführers war eine abgeschlossene Handwerkslehre, meistens wurden Schlosser in den (reichs-)bahneigenen Lehrwerkstätten ausgebildet und danach in den Werkstättendienst übernommen, um Reparaturen an Loks und Wagen vorzunehmen. In der Kriegszeit wurde diese Zeit wegen des erhöhten Personalbedarfs verkürzt und Lokomotivanwärter wurden früher in die Heizerlaufbahn übernommen.

Der Heizer war dem Lokführer direkt unterstellt und seine Hauptaufgabe bestand darin, Kohle zu schaufeln und damit zu jeder Zeit und in jedem Betriebszustand dafür zu sorgen, dass genügend Dampfdruck im Kessel der Maschine vorhanden war. Das bedeutete, Feuertür öffnen, Kohle vom Tender aufnehmen, dann eine halbe Körperdrehung und zügig in die Feuerbüchse einschaufeln, circa fünf bis sechs Tonnen in einer Schicht, bei besonders schweren Zügen und längeren Strecken waren es wohl bis zu elf Tonnen. Während der Aufenthalte in den Stationen musste der Heizer die Maschinen abölen, ebenso musste bei Bedarf bei den großen Wasserkränen Wasser getankt werden. Nach jahrelangem Dienst als Heizer folgten Tests und die staatliche Prüfung zum Lokführer.

Der Lokomotivführer hatte die letzte Verantwortung für den sicheren Betrieb der Dampflokomotive und das Führen aller Züge unter Einhaltung von Fahrzeiten und Betriebsvorschriften.



Propaganda-Postkarte zur Leistungssteigerung der Reichsbahnbediensteten.



Postkarte zur Suche nach zusätzlichen Arbeitskräften für die Deutsche Reichsbahn.

Schon vor Kriegsbeginn stieg durch das Aufrüsten der Wehrmacht der Güterverkehr und mit ihm der Bedarf an Lokomotiven, Wagen und Personal. Die »Reichsbahner« und ganz besonders die Lokomotivführer waren von Einberufungen zur Wehrmacht »uk« (unabkömmlich) gestellt.

Je länger der Krieg dauerte, umso öfter kam es zu Verzögerungen im Eisenbahnbetrieb. *»Nachdem nun durch den Eintritt milderer Witterung die größten Schwierigkeiten überwunden sind, geht es jetzt darum, wieder pünktlich zu fahren, dann werden Front und Heimat von der Reichsbahn so versorgt werden können, wie man es von uns gewöhnt war und unser alter Ruf, der zuverlässigste Eisenbahnbetrieb der Welt zu sein, wird auch in Zukunft voll zur Geltung kommen«* [102], ließ Reichsverkehrsminister und Reichsbahn-Generaldirektor Dorpmüller seine Bediensteten im Frühjahr 1940 wissen. Die Arbeitszeiten wurden erhöht, die Wochenarbeitszeit auf 56 Stunden hinaufgesetzt.

Mit dem Angriff auf die Sowjetunion kam es vermehrt zu »Abordnungen in den Osten«, das heißt, dass Lokführer und Heizer temporär – für mehrere Monate – zu Dienststellen des heutigen Polen, der Ukraine bzw. Russlands abgeordnet wurden, um dort ihren Dienst, teilweise nahe der Frontlinien, zu tun. Das Lokpersonal wurde vor seinem Einsatz im Osten immer häufiger an Schusswaffen (Pistolen) ausgebildet. Es wurde zu Wehrmachts- und Truppentransporten sowie laufenden Nachschubtransporten an allen Fronten eingesetzt. Von den Fronten wurden Transporte mit Zwangsarbeiterinnen und Zwangsarbeitern sowie Plünderungsgut vor allem aus den besetzten Ostgebieten durchgeführt. Hinzu kamen Verwundeten- und Krankentransporte, Kriegsurlaubertransporte, oftmals mit besonderen Schnellzügen für Fronturlauber (SF-Züge), Kriegsgefangenentransporte, Räumungstransporte bei Rückzug, Sonderzüge (für Regierungs- und spezielle Wehrmachtsstellen) [103] und, als dunkelstes Kapitel in der Geschichte der Deutschen Reichsbahn, die Deportationszüge für Jüdinnen und Juden und andere Verfolgte (wie Sinti und Roma, Regimegegnerinnen und -gegner) zu den Konzentrationslagern und Vernichtungslagern bzw. Hinrichtungsstätten.

Ab 1943 häuften sich auch in den »Donau- und Alpenreichsgauen« (vormals »Ostmark« genannt) die Bombenangriffe der Alliierten, wobei die Transportwege der Reichsbahn (Brücken und Knotenbahnhöfe) sowie Rüstungsbetriebe, Treibstoff- und Schmiermittelfabriken bevorzugtes Zielgebiet waren – und dazwischen die Lokomotivführer, Heizer, Schaffner und Schaffnerinnen, Fahrdienstleiter: *»Mein Großvater war Fahrdienstleiter. Er verabschiedete sich jeden Tag von meiner Großmutter so, als ob es der letzte wäre«*, so die Erinnerungen eines ÖBB-Bediensteten an die Erzählungen seiner Großmutter. [104]

Die Kriegslokomotive

Unterwegs waren Lokomotivführer und Heizer unter anderem mit der Dampflokomotive der Baureihe 52, einer speziell in Auftrag gegebenen Güterzuglokomotive mit hoher Zugkraft und geringer Achslast, die neben der Beförderung vor allem einem Zweck diente: der nationalsozialistischen Propaganda. 51 dieser Kriegslokomotiven setzten sich am 7. Juli 1943 im Rangierbahnhof Seddin (nahe Berlin) auf einmal in Bewegung. Die deutsche Presse und die Wochenschau bejubelten einmal mehr die inszenierte Leistungsstärke der deutschen Industrie in Kriegszeiten. Gefertigt wurde die Lokomotive Baureihe 52 wie alle anderen nicht in den Werksstätten der Deutschen Reichsbahn, sondern vielmehr in den Fabriken der deutschen Industriebetriebe.

Am 14. Oktober 1942 meldet das Neue Wiener Tagblatt die Lieferung der ersten neuen Kriegslokomotive der Baureihe 52: *»Unter Zugrundelegung der Richtlinien des Hauptausschusses Schienenfahrzeuge vom März 1942 ist jetzt die erste Kriegslokomotive Baureihe 52 in einer deutschen Lokomotivfabrik fertiggestellt worden. Bei der neuen Konstruktion wurde Wert auf die größtmögliche Einsparung von Material und Arbeitszeit gelegt. An jeder Kriegslokomotive einschließlich Tender werden gegenüber den bisherigen Ausführungen 26 t Einsatzmaterial und 600 Arbeitsstunden erspart. Zur Rationalisierung und Intensivierung des deutschen Lokomotivbaues wird zukünftig nur die Lokomotiv-52-Type hergestellt, die bei gleicher Leistungsfähigkeit wie die bisherigen Maschinen völlig frostsicher ist und sich deshalb auch bestens für den Einsatz im Osten eignet.«* [105]

Dass es sich dabei um das weltweit größte Lokomotivbauprogramm handelte, das je gestartet wurde, blieb im Wiener Tagblatt unerwähnt. Als erstes Produktionsziel wurde die Zahl von 15.000 Stück innerhalb von nur zwei Jahren genannt. Diese hohe Stückzahl sollte durch die gleichzeitige Produktion in 16 deutschen Lokomotivfabriken umgesetzt werden. Wie bei anderen Großprojekten des Deutschen Reichs, die groß angekündigt und letztlich nur in Ansätzen umgesetzt worden sind, war es auch im Fall der Lokomotiven: Der am 15. August 1942 ergangene Lieferauftrag an die deutsche Industrie umfasste nur 7.000 Stück Dampflokomotiven der Baureihe 52. Die fehlenden 8.000 Stück wurden der stärkeren Baureihe 42 (auch bezeichnet als KDL 3) zugeordnet, die jedoch noch nicht produktionsreif war.

Der Aggressionskrieg verlangte nach neuen Lokomotiven, um den Transportbedarf zu decken. Besonders verschärft wurde die Lage mit dem Angriff auf die Sowjetunion am 22. Juni 1941, der das Operationsgebiet der Deutschen Reichsbahn erheblich vergrößerte. Richtig prekär wurde die Lage im Winter 1941/42, als in Russland tiefste Temperaturen von bis zu −42° C auftraten. Die verfügbaren Lokomotiven waren dafür nicht konstruiert. Sie froren ein. Nur 30 Prozent der notwendigen Transporte konnten durchgeführt werden. Die erbeuteten russischen Lokomotiven konnten wegen der Umspurung der Gleise auf die europäische Normalspur nicht eingesetzt werden. Der Bau der Kriegslokomotive, mit einer maximalen Lebensdauer von fünf Jahren, wurde beschlossen.



Die Kriegslokomotive, Baureihe 52, 1943.


52 361
52 6050

Um möglichst rasch diese neue Lokomotive fertigen zu können, wurde die Baureihe 52 von der bestehenden deutschen Einheitsbaureihe 50 abgeleitet. Schrittweise wurde die Konstruktion vereinfacht und es wurde auf andere Rohstoffe ausgewichen, bis eine Reduktion von 6.000 Einzelteilen (BR 50) auf 5.000 Einzelteile (BR 52) erreicht war. Das Besondere an diesem Industrieauftrag war jedoch, dass nicht die Deutsche Reichsbahn als Bestellerin auftrat, sondern das Ministerium für Bewaffnung und Munition unter Albert Speer. Die Lokomotive BR 52 war somit ein Rüstungsprodukt.

Zur Umsetzung dieses gigantischen Bauvorhabens wurde der Hauptausschuß Schienenfahrzeuge (HAS) unter der Leitung von Gerhard Degenkolb gegründet, der den gesamten Auftrag zur Produktion der Kriegslokomotiven an 16 deutsche Lokfabriken vergab. In der »Ostmark« war als einzige die Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf, im Besitz des Henschel-Konzerns stehend, an der Produktion der BR 52 beteiligt. Die Bewältigung dieses Großauftrages wurde nur durch massiven Einsatz von ausländischen Zwangsarbeiterinnen und Zwangsarbeitern erreicht.

Bis Mai 1943 lieferten alle Fabriken zusammen monatlich bis zu 500 Lokomotiven aus, im Juni 1943 war erstmals die geforderte, sehr hohe Produktionsmenge von 500 Lokomotiven BR 52 pro Monat auch tatsächlich erreicht. Rüstungsminister Albert Speer kürzte daraufhin das Lokomotiv-Neubauprogramm. Die militärische Entwicklung benötigte weniger Lokomotiven als vielmehr zusätzliche Panzer.

Am 7. Juli 1943 hatte die Kriegslokomotive ihren großen Propagandaauftritt für die deutsche Presse und Wochenschau am Rangierbahnhof Seddin. 51 Loks wurden gleichzeitig in Bewegung gesetzt. 51 Loks war auch die höchste Anzahl der an einem Tag von allen Fabriken produzierten Lokomotiven. Ab Juli 1943 reduzierten sich die Liefermengen durch die geänderten Vorgaben, später auch durch Beschädigungen der Werke nach Bombenangriffen. Produziert wurde aber praktisch bis Kriegsende. An die Deutsche Reichsbahn wurden 1942 192 Stück, 1943 3.830 Stück, 1944 2.154 Stück und 1945 28 Kriegslokomotiven ausgeliefert. Bis Kriegsende waren es 6.204.

Folgende Fabriken lieferten zum Teil unter Heranziehung von Hunderten Zwangsarbeiterinnen und Zwangsarbeitern die Kriegslokomotive der Reihe 52 aus: Bors: Borsig Lokomotivwerke, Henningsdorf bei Berlin; DWM: Deutsche Waffen- und Munitionsfabriken AG, Posen; Essl: Maschinenfabrik Esslingen; Graf: Maschinenbau AG Graffenstaden, Straßburg; Hen: Henschel & Sohn, Kassel; Jung: Arnold Jung Lokomotivfabrik, Jungenthal; KM: Krauss-Maffei, München; Kren: Oberschlesische Lokomotivwerke, Krenau; Krup: Krupp, Essen; MBA: Maschinenbau und Bahnbedarf AG, Berlin-Potsdam; Schi: Maschinenbauanstalt F. Schichau, Elbing; Schwk: Berliner Maschinenbau AG, Berlin (ehem. Schwarzkopff); Sko: Škodawerke, Pilsen; WLF: Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf (LOFAG); Warsch: Warschauer Lokomotivfabrik.[106]

Die Bahnschutzpolizei

Der Chef der SS und der deutschen Polizei Heinrich Himmler schrieb im November 1937, sichtlich davon angetan, dass sämtliche Bahnstrecken beim Staatsbesuch Benito Mussolinis intensiv bewacht worden waren, an die Deutsche Eisenbahnverwaltung: *»Die Deutsche Reichsbahn und vor allen Dingen der Bahnschutz haben die polizeilichen Maßnahmen ganz außerordentlich unterstützt.«* [107]

Oberste Bahnpolizeibehörde war das Reichsverkehrsministerium, höhere Bahnpolizeibehörden waren die Reichsbahndirektionen, unterste Bahnpolizeibehörde war das Betriebsamt, dem die gesamte *»örtliche Leitung und Überwachung des durch haupt- und nebenamtliche Bahnpolizeibeamte besorgten Außendienstes«* [108] oblag.

Die Bahnschutzpolizei war in Bahnhöfen und auf Bahnsteigen allgegenwärtig. Neben den nebenamtlichen Bahnpolizeibeamten, zu denen *»Bahnhofvorsteher, Aufsichtsbeamte, Bahnsteigschaffner, Bahnmeister, Schrankenwärter usw.«* zählten, waren der (nicht ständige) *»Bahnschutz«* und der (ständige) *»Streifer und Fahndungsbeamte«* hauptamtlich für die Sicherheit im gesamten Reichsbahnbetrieb zuständig und übten als eine der Ordnungspolizei untergeordnete Einheit eine Elitefunktion im Sicherheitswesen der Reichsbahn aus.[109] In der nationalsozialistischen Propaganda wurde sie als *»Selbstschutzorganisation in Form von Bahnwehren«* dargestellt, deren historische Hauptaufgaben nicht nur in der Verhinderung von Beraubungen, Plünderungen, Überfällen und Straftaten im Bahnbetrieb lagen, sondern auch in der Niederschlagung von *»Kommunistenaufständen«*.[110]

Die Hauptaufgaben der Bahnschutzpolizei bei den Reichsbahndirektionen waren es, für die Aufrechterhaltung der Sicherheit, Ruhe und Ordnung innerhalb des Bahngebietes und im Verkehr Sorge zu tragen und *»unlautere Elemente«* von der Reichsbahn fernzuhalten.[111] Wurden sie aufgerufen, die Zugstreife bzw. den Streifdienst zu verstärken, konnten Bahnschutzpolizisten zur Fahrkartenkontrolle herangezogen werden und waren darüber hinaus befugt, Personalien von verdächtigen Personen festzustellen, *»Ruhestörer zu entfernen und verdächtige Personen anzuhalten, vorzuführen und vorläufig festzunehmen«*.[112] Die sogenannten *»Streifen«* bestanden aus *»zwei Mann oder einem Mann mit Diensthund«* [113] und erfüllten die Aufgaben, die ihnen vom Betriebsamt oder von der Bahnschutzleitung der Reichsbahndirektion gestellt wurden.

Neben dem Bahnschutz und Streifdienst bestand der Reichsbahn-Fahndungsdienst. Die Fahndungsbeamten arbeiteten eng mit der *»ordentlichen Kriminalpolizei«* zusammen und waren zu *»Hilfsbeamten der Staatsanwaltschaft«* bestellt, sie mussten also auch sachliche Weisungen vom Staatsanwalt entgegennehmen. *»Man könnte sie daher als Eisenbahnkriminalbeamte bezeichnen, während der Streifdienst angesichts seines vielseitigeren Aufgabenkreises als Eisenbahngendarmerie angesprochen werden kann«* [114], schrieb die Verkehrswirtschaftliche Rundschau im November 1938.

Organisatorisch knüpfte die schon bewährte Zusammenarbeit zwischen Justiz, Polizei und Bahnverwaltung an Vorschriften an, die bereits vor dem Ersten Weltkrieg erlassen worden sind.[115] Regelmäßige Begegnungen fanden zwischen den Spitzenbediensteten des Polizeiapparates und der Reichsbahn genauso statt wie von leitenden Personen beider Behörden: *»Dazu zählten Besprechungen zur Kriegsvorbereitung […], zur Planung von demonstrativer ›Massenaufmärsche‹ der NSDAP […], aber auch zur Koordination der Verwaltungen bei den herkömmlichen Gefangenentransporten sowie bei allen antijüdischen ›Großaktionen‹ der Sicherheitspolizei.«*[116] Die Bahnschutzpolizei war eine bewaffnete Einheit, die uniformiert oder auf Weisung der Reichsbahndirektion in Zivil in Erscheinung trat. Durch den Krieg wurden ihr die Überwachung der Lager von *»ausländischen Arbeitern«* sowie der Lager und Arbeitsplätze von *»russischen Zivilarbeitern«* und schlussendlich die *»Ausweisüberprüfungen in den Reisezügen und Wartesälen, über besondere Anordnung des Bahnbevollmächtigten im Einvernehmen mit den Staatspolizeistellen«* übertragen.[117] Sie kann aber durchaus auch als interne kontrollierende Instanz gesehen werden, musste sie doch etwa Schrankenwärterinnen und Schrankenwärter hinsichtlich der korrekten Schrankenbedienung überwachen.[118]

Ab Januar 1943 bezeichnete sich die Bahnschutzpolizei der Reichsbahndirektion Wien als *»ständige Bahnschutzpolizei«* und wurde in *»Abschnitte, Wachen und Nebenwachen«* eingeteilt.[119] Dies war in der Reichsbahndirektion Villach schon mit 22. April 1939 erreicht worden, als die *»ständige Bahnschutzpolizei«* mit Wachabteilungen in Villach Hbf., Klagenfurt Hbf. und Leoben eingerichtet wurde.[120] Die Reichsbahndirektion Wien unterteilte ihre Bahnschutzpolizei-Abschnitte (BzPol-Abschnitte) in Wien-Süd, Wien-West, Wien-Nord, St. Pölten, Graz und Marburg.[121] Ihre Bedeutung war unverkennbar. Zum Jahreswechsel 1939/40 bedankte sich Reichsbahnschutzführer Hülsenkamp bei allen Bahnschutzbeamten und drückte seine unmissverständliche Erwartung aus *»[…], daß ein jeder von Euch durch Opferwillen, Treue zur Volksgemeinschaft und blinden Gehorsam zu unserem Führer zum Erfolg und Sieg der Deutschen Sache beiträgt.«*[122] Zum Bahnschutzpolizeidienst wurden ausschließlich Reichsbahnarbeiter (Nichthandwerker) zugelassen, die etwa 25 Jahre alt sein sollten und mindestens sechs Monate im Reichsbahndienst gestanden sowie die Wehrdienstpflicht erfüllt hatten bzw. daraus unverschuldet ausgeschieden waren.[123] Obwohl es kein Höchstalter für den Dienst in der Bahnschutzpolizei gab, war die Deutsche Reichsbahn darauf bedacht, das Durchschnittsalter niedrig zu halten: *»Es wird danach gestrebt, möglichst bald die Arbeiter nach 10-jähriger Zugehörigkeit zur Bahnschutzpolizei aus dem Bahnschutzpolizeidienst auszuscheiden.«*[124]

Die *»Führerstellen«* wurden ausschließlich mit Reichsbahnbeamten besetzt.[125] Ein *»nicht beamteter Bahnschutzpolizist«* hatte Aufstiegschancen: Wurde er nach 10-jähriger Zugehörigkeit in Ehren entlassen, so konnte er ohne Rücksicht auf sein Lebensalter die Zulassung zu einer Beamtenlaufbahn des einfachen Reichsbahndienstes oder die unmittelbare Ausbildung und Prüfung zum Reichsbahnassistenten beantragen.[126]

Der Nachwuchs bei der Reichsbahn

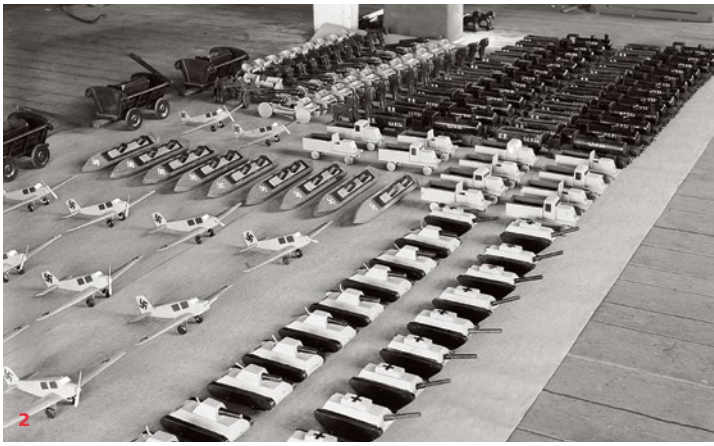
Die Deutsche Reichsbahn legte Wert darauf, den Nachwuchs selbst auszubilden. In den Amtsblättern der Reichsbahndirektionen wurden mehrmals im Jahr Ausschreibungen veröffentlicht, in denen für Nachwuchsprogramme bei der Deutschen Reichsbahn geworben wurde. Je nach Ausbildungsangebot mussten die Bewerber zwischen 14 und maximal 17 Jahre alt sein. Die Ausbildung konnte entweder direkt bei der Reichsbahn oder im Zuge eines staatlichen Sonderlehrganges erfolgen, gesucht wurde ausschließlich nach jungen Männern.

Sonderlehrgänge erfolgten beispielsweise in der Gewerbeschule Mödling, wo ein achtsemestriger Sonderlehrgang im Tiefbau für Bewerber angeboten wurde,[127] oder in Villach (achtsemestriger Sonderlehrgang für Hoch- und Tiefbau).[128] In der staatlichen Ingenieurschule in Lundenburg (heute Břeclav) befand sich eine Abteilung für Maschinenbau, wohin ebenfalls *»Reichsbahn-Sonderschüler«* entsendet wurden.[129] Um in die Gewerbeschule Mödling aufgenommen zu werden, mussten folgende Bedingungen erfüllt werden: *»Körperliche Tauglichkeit für Gruppe B, arische Abstammung, Zugehörigkeit zu HJ* [Hitlerjugend, Anm. d. Verf.]*, abgeschlossene Volksschul- oder bessere Schulbildung.«*[130] War dies der Fall, übernahm die Deutsche Reichsbahn die Kosten des Studiums.

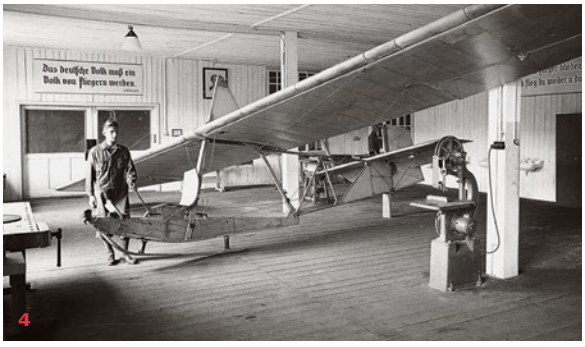
»Flaggenappell« vor der Lehrwerkstätte Knittelfeld, 1940.




LEHRMEISTER
1


2


3


Das deutsche Volk muß ein
Volk von Fliegern werden.
4


5


Wir kämpfen für Deutschland
und fordern sein Recht.
Wir wollen werden ein starkes
Geschlecht.
6


7


8

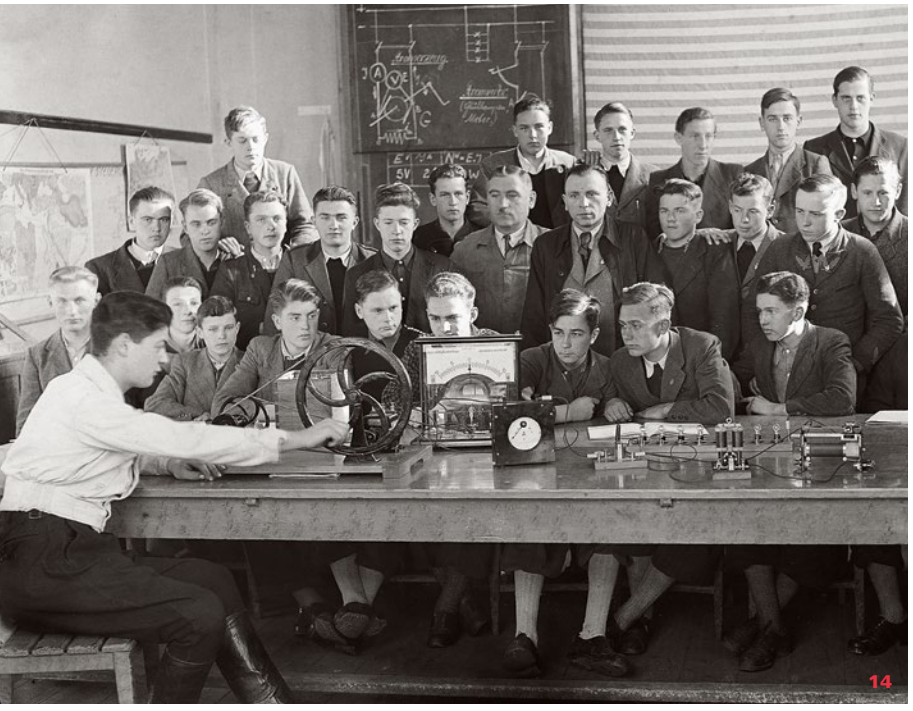

9


10


11


12


13


14



15


16

1 Reichsbahn-Lehrling, Werkmeister Wurst und Betriebsjugendverwalter Hutterer (v. l. n. r.) in der Lehrwerkstätte St. Pölten. **2** Spielsachenerzeugung in der Segelfliegerwerkstätte Knittelfeld 1942. **3** Besuch des Gauleiters Uiberreither in der Lackhalle der Lehrlingswerkstätte Knittelfeld 1943. **4** In der Segelfliegerwerkstätte Knittelfeld 1941. **5** Stabsleiter Hadamovsky in der Lehrwerkstätte St. Pölten. **6** Prüfungsarbeit in der Lehrwerkstätte Knittelfeld 1944. **7** Schweißausbildung in der Lehrwerkstätte St. Pölten 1940. **8** Gau-Siegerehrung der besten Lehrlinge, St. Pölten. **9** »Autogenes Schweißen« (heute Gasschmelzschweißen) in der Lehrwerkstätte St. Pölten 1942. **10** »Verpflichtungsfeier« (Lehrvertragsfeier am Beginn der Lehrlingsausbildung) 1943 in der Lehrwerkstätte St. Pölten **11** Gemeinsames Mittagessen im Speisesaal St. Pölten 1940. **12** Lehrlinge beim nachmittäglichen Schachspiel in der Lehrwerkstätte St. Pölten 1943. **13** Waschraum in der Lehrwerkstätte St. Pölten 1944. **14** Im Lehrsaal der Lehrwerkstätte Knittelfeld 1941. **15** Bebilderter Stiegenaufgang der Lehrwerkstätte St. Pölten 1944. **16** »Verpflichtungsfeier« (Lehrvertragsfeier am Beginn der Lehrlingsausbildung) 1943 mit Ausbildungsleiter Drtina in St. Pölten.

Reichsbahninterne Ausbildungen konnten etwa zum gehobenen nicht technischen Dienst (Reichsbahninspektorendienst) erfolgen.[131] Die Bewerber mussten jünger als 18 Jahre alt sein und einen entsprechenden Schulabschluss vorweisen. Sie durften keine Brillenträger sein. Die Ausbildungszeit gliederte sich in eine Lehrzeit und in eine Vorbereitungszeit, die Lehrzeit dauerte ein Jahr, die Vorbereitungszeit zweieinhalb Jahre, wobei das erste Vierteljahr der Lehrzeit als Probezeit galt. Sie verdienten während dieser Zeit monatlich 30 Reichsmark (RM), bei entsprechenden Leistungen 50 RM. Nachdem die einjährige Lehrzeit beendet war, wurde der Lehrling als Beamtenanwärter in den Vorbereitungsdienst übernommen und erhielt 115 (Ledige) bzw. 185 (Verheiratete) RM pro Monat.

Bei den Reichsbahnausbesserungswerken Floridsdorf, Gmünd (Waldviertel), St. Pölten, Marburg (Drau) und Linz wurden Schlosserlehrlinge, bei der Reichsbahn-Signalwerkstätte Wien Signalmechanikerlehrlinge und bei der Zentral-Telegraphenwerkstätte Wien Mechanikerlehrlinge eingestellt und ausgebildet.[132]

Die antisemitische Rassenpolitik spiegelte sich auch in den Aufnahmevoraussetzungen für Lehrlinge wieder: *»Juden oder jüdische Mischlinge«* wurden für Lehrlingsprogramme nicht zugelassen. Gute Chancen auf Lehrlingsprogramme hatten *»Söhne von im Kampf für die nationalsozialistische Erhebung Gefallenen und Schwerbeschädigten, Kriegerwaisen, Söhne von Schwerkriegsbeschädigten, Söhne verstorbener oder infolge dienstlichen Unfalles dienstunfähiger Reichsbahnbediensteter, Söhne von Volksdeutschen aus den befreiten Gebieten, Söhne aus kinderreichen Familien und Söhne von Gefolgschaftsmitgliedern der Deutschen Reichsbahn«*. Die Lehrzeit betrug meist drei Jahre, die Lehrlinge erhielten eine nach Lehrjahren abgestufte und vom Lebensalter unabhängige wöchentliche Erziehungsbeihilfe, die sich nach den entsprechenden Ortslohnstaffeln richtete.[133]

Die Lehrwerkstätte Innsbruck wurde 1939 unter der Reichsbahndirektion München gegründet und war am Innsbrucker Westbahnhof untergebracht: Werkstätte, Dreherei und Schmiede unter einem Dach. *»Im September 1939 wurden die ersten 16 Lehrlinge aufgenommen. Bis 1944 erfolgte die Aufnahme zweimal pro Jahr. Die Anzahl schwankte zwischen sechs und 44 Lehrlingen pro Aufnahme. Seit 1939 haben sieben Lehrmeister die Lehrwerkstätte Innsbruck geführt. Ihnen zur Seite haben 24 Lehrgesellen bei der Ausbildung der Lehrlinge mitgewirkt. Die praktische Ausbildung erfolgte von*



»Freisprechung« am Ende der Lehrlingsausbildung in der Lehrwerkstätte Knittelfeld 1942.

Anfang an nach dem Schema »Eisen erzieht«. Die Berufsschule wurde in der Woche einmal besucht. Während der Berufsausbildung waren von 1939 bis April 1945 noch vier politische Erzieher tätig (NS)«, schrieb der ehemalige Ausbildungsleiter Hans Unsinn in seinen Erinnerungen.[134]

Ähnlich den Sonderlehrgängen oder der reichsbahninternen Lehrlingsausbildung legte die Deutsche Reichsbahn Wert auf Weiterbildung. Im Weiterbildungsprogramm der Deutschen Reichsbahn standen beispielsweise Sonderlehrgänge zur Weiterbildung für *»Basa-Mechaniker«* im Reichsbahnausbesserungswerk München-Freimann. Die Teilnehmer durften sich nur innerhalb der umzäunten Rasenflächen frei bewegen, das Fotografieren am Werksgelände war strengstens untersagt, Ausgangszeiten galten bis 22 Uhr, vor und an Sonn- und Feiertagen bis 24 Uhr, wobei vor dem Übersteigen der Werksmauer gewarnt wurde, da Wächterhunde und Werkluftschutz anwesend waren, ist einem Merkblatt aus dem Jahre 1943 zu entnehmen.[135]

Der Deutschen Arbeiterfront (DAF) oblag die *»Erziehung zur nationalsozialistischen Gesinnung«*. Der Unterricht in *»Gauschulen und Schulungsburgen«* fand in der Regel außerhalb der Arbeitszeit und unabhängig vom *»dienstlichen Unterrichtswesen«* statt. Vor allem in Dienststellen der Reichsbahnausbesserungswerke (RAW) bildete die DAF sogenannte »Werksscharen« *»als soldatischen Kern der Betriebsgemeinschaft«*. Das Reichsamt für Jugend der DAF widmete sich der Reichsbahnjugend. Die *»Jugendberufsarbeit«* umfasste insbesondere Reichsberufswettkämpfe, die *»Jugendbetriebsarbeit«* konzentrierte sich auf Freizeitlager für Jungarbeiter, Lehrlingsheime und Gemeinschaftsheime für Jungarbeiter. Bei der Reichsbahn wurden *»Betriebsjugendwalter«* (*»bewährte HJ-Führer«*) vorzugsweise in Reichsbahnausbesserungswerken durch die DAF bestellt.[136]

Frauen bei der Reichsbahn

Im Deutschen Reich wurden schon in den 1930er-Jahren Frauen für den Reichsbahndienst geworben. Mit bescheidenem Erfolg, verdienten doch die Männer wesentlich besser und auch Aufstiegsmöglichkeiten für Frauen waren kaum vorgesehen.[137] 1943 waren 1,3 Mio., davon nur 190.000 Frauen, bei der Reichsbahn beschäftigt.[138]

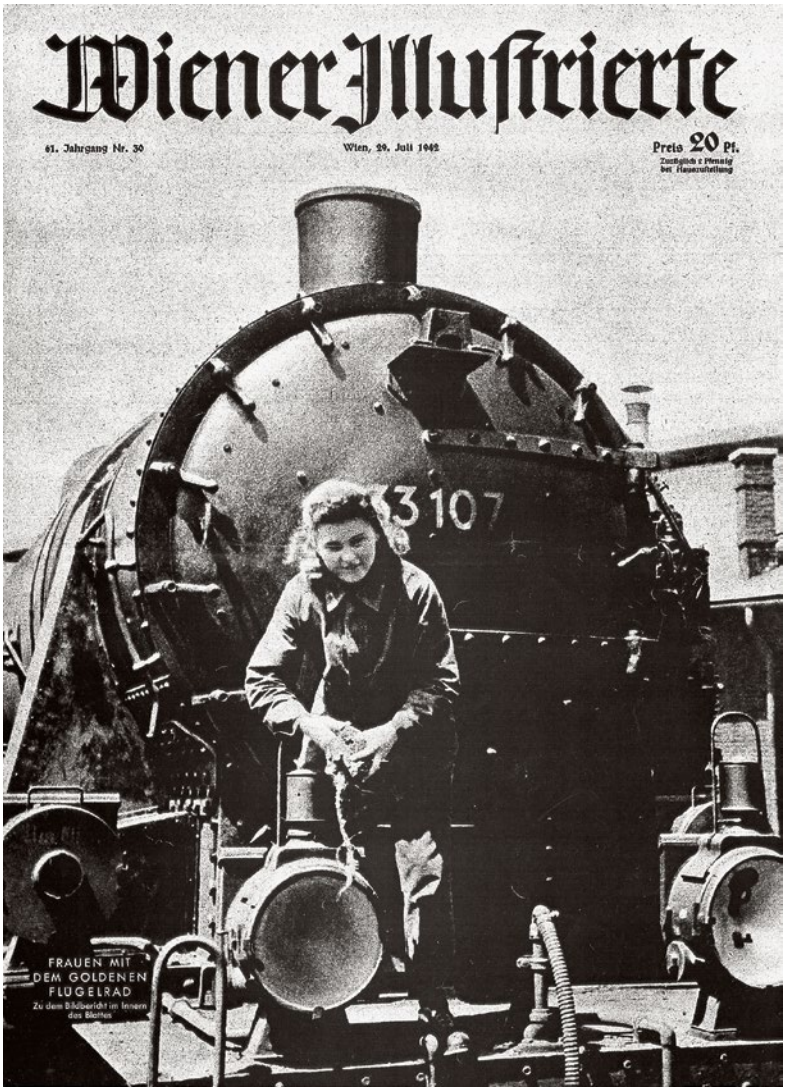
Bei der Einstellung in den Reichsbahndienst mussten Frauen – genau wie andere Bewerber auch – einen Aufsatz verfassen. Beliebte Themenstellungen für Frauen waren: *»Die Aufgabe der deutschen Frau im Krieg«* oder *»Unsere Wehrmacht«*.[139] Bevorzugt wurden Frauen eingestellt, die beim Bund Deutscher Mädel (BDM) oder Parteimitglied der NSDAP waren bzw. die nationalsozialistische Weltanschauung teilten.[140] Ebenso war es für eine Anstellung von Vorteil, sich für den Reichsarbeitsdienst (RAD) gemeldet zu haben bzw. einen Reichsarbeitsdienstschein vorweisen zu können.[141]

Einmal eingestellt, wurden Frauen nach der Dienst- und Lohnordnung für die Arbeiter der Deutschen Reichsbahn (Dilo) in der untersten Kategorie C entlohnt. In diese Kategorie fielen *»Arbeiter in einfachen Tätigkeiten«*. Noch vor Kriegsbeginn bekamen bei der Reichsbahn beschäftigte Frauen mit Ausnahme von Frauen im Reinigungsdienst[142] den Grundlohn der Gruppe C und somit den Grundlohn für Männer.

Das änderte sich. Ab 1942 erhielten nur noch Reichsbahngehilfinnen und Arbeiterinnen, von denen angenommen werden konnte, *»daß die weibliche Arbeitskraft den männlichen Arbeiter voll ersetzt«*[143], denselben Lohn wie eine männliche Arbeitskraft. Geltende Verordnungen machten es den Frauen schwer, denn *»Frauen dürfen nicht ausschließlich mit Transportarbeiten schwerer Art beschäftigt werden; für das Tragen von Lasten gelten als Höchstgewicht in der Regel 15 kg. Im Übrigen dürfen sie zu schweren körperlichen Arbeiten überhaupt nur herangezogen werden, soweit sie dafür nach ihrer körperlichen Konstitution geeignet und durch die vorgesehene Beschäftigung keine gesundheitlichen Schäden zu erwarten sind.«*[144]

Hauptsächlich im Reinigungsdienst eingesetzt, war die Personalsituation bei der Reichsbahndirektion Wien 1942 dermaßen kritisch, dass diese sich mit der Einstellung von Frauen im Alter unter 16 Jahren *»in gewissen Zweigen des Reichsbahndienstes einverstanden«* zeigte.[145]

Die Situation verschärfte sich nochmals ab Februar 1943. Im Amtsblatt der Reichsbahndirektion Wien sprach Reichsbahndirektionspräsident Rudolf Töpfer davon, dass es jetzt an der Zeit war, *»mit allem Nachdruck deutsche Frauen für den Dienst der Deutschen Reichsbahn zu werben. […] Sie werden insbesondere für folgende Verwendungen benötigt: Bürokräfte mit technischen Kenntnissen und Stenotypistinnen, Schalter- und Abfertigungsdienst bei Fahrkartenausgaben, Gepäck- u Güterabfertigungen, Betriebsdienst als Telegraphistin, Weichenwärterin, Hemmschuhlegerin, Zugabfertigerin, Sicherheitsposten bei Gleisarbeiten, Schrankenwärterin, Maschinen- und Wagenputzerin, Haus- und Reinigungsdienst, Werk- und Lagerküchen.«*[146]



Die Frau als »unentbehrliche Mitarbeiterin« der Reichsbahn, Wiener Illustrierte im Juli 1942.

Wie aus einer *»Zusammenfassung der Verfügungen über die Beschäftigung von deutschen Frauen bei der Deutschen Reichsbahn«* hervorgeht, wurden ab dieser Zeit Frauen in fast allen Berufsgruppen der Deutschen Reichsbahn eingesetzt.[147] Um den Personalengpass entgegenzutreten, wurden ab Mitte 1943 auch *»Ehefrauen zu Beamtenlaufbahnen zugelassen.«*[148] Alle NS-Maßnahmen zur beruflichen Einbindung von Frauen erfolgten ausschließlich, weil es an billigen Arbeitskräften mangelte. Sie hatten weder die Änderung des patriarchalischen Systems noch die des traditionellen Frauenbildes zum Ziel. Das Gegenteil war der Fall, wie die Forschungen zum NS-Frauenbild hinlänglich zeigen.

Emigration und Kindertransporte

Transporte im Auftrag des NS-Regimes

Ab 1938 wurden über 200.000 Österreicherinnen und Österreicher,[149] nahezu die gesamte jüdische Bevölkerung, zum Verlassen ihrer Heimat gezwungen oder in Konzentrations- und Vernichtungslager geschickt. Die Transporte erfolgten mit der Bahn.

»Der Nachtexpress Wien-Prag verlässt den Ostbahnhof um 23.15 Uhr […]. Aber an jenem Abend des 11. März drängten sich bereits um 20 Uhr so viele Flüchtlinge auf dem Perron, dass sie den Zug vollkommen gefüllt hätten. […] alle suchten verzweifelt, auf dem abfahrenden Zug einen Platz zu erobern. […] Die Fahrgäste verlangten, dass man so bald wie möglich abfahren sollte, aber auf den Eisenbahnen gab es, wie überall, Naziverräter. Die Tränen der Frauen und Flüche der Männer blieben unbeachtet. Dann kamen die ersten SA-Leute, nur halbuniformiert, bloß halbbewaffnet, aber alle mit den gefürchteten Hakenkreuzbinden angetan, siegestrunken, heiser vor Siegesgebrüll und dürstend nach Rache. Mit Hundepeitschen in der Hand gingen sie von Waggon zu Waggon und zwangen Männer, Frauen und Kinder wieder auszusteigen. Wie Vieh wurden diese vom Bahnsteig weg ins Gefängnis getrieben.«[150] Der britische Journalist George Eric Rowe Gedye war am Vorabend des Einmarsches der Hitler-Truppen am Ostbahnhof in Wien. Wenige Tage nach dem »Anschluss« wurde er von der Gestapo abgeschoben, ging nach London und kurze Zeit später nach Prag.

Bereits Stunden bevor die deutschen Truppen am 12. März 1938 in Österreich einmarschierten, gingen die österreichischen Nazis in Wien und in den Bundesländern mit hasserfüllten, demütigenden Handlungen gegen die jüdische Bevölkerung und öffentliche Personen des »Ständestaates« vor.[151]

Die systematische Verfolgung und Abschiebung der jüdischen Bevölkerung begann. Bereits im Oktober 1938[152] wurden im Deutschen Reich zwischen 12.000 und 17.000 Jüdinnen und Juden polnischer Staatsangehörigkeit (vornehmlich erwachsene Männer, aber auch Familien) ausgewiesen und von der Deutschen Reichsbahn an die Grenze zu Polen gebracht. Die für die sogenannten »Sammeltransporte« benötigten Eisenbahnwagen und Sonderzüge bestellten die örtlichen Polizeidienststellen bei den Reichsbahndirektionen. Am 28./29. Oktober 1938 gingen solche Transporte aus Leipzig,





1 Herschel Grynszpan nach dem Attentat auf Ernst von Rath. **2** »Reichskristallnacht« Tempel-Große Schiffgasse 8, 1020 Wien.

Dresden, Hamburg, Hannover, München und anderen deutschen Städten ab. Aus Wien wurden 2.000 polnische Jüdinnen und Juden abgeschoben, davon kamen 16 aus Innsbruck. Der Zielbahnhof Zbąszyń lag 950 km von Wien entfernt.[153]

Unter den Deportierten aus dem Deutschen Reich befanden sich auch die Eltern von Herschel Grynszpan.[154] Am 7. November 1938 schoss der 17-Jährige Herschel Grynszpan aus einem Verzweiflungsakt und aus Protest gegen die Verfolgung der polnischen Jüdinnen und Juden auf den deutschen Diplomaten Ernst von Rath. Von Rath erlag seinen Verletzungen zwei Tage später. Für Reichspropagandaminister Joseph Goebbels war das ein willkommener Grund zur Ausrufung »spontaner« Vergeltungsmaßnahmen gegen die jüdische Bevölkerung.

Es folgte das mehrere Tage andauernde Novemberpogrom 1938, das von den Nazis »Reichskristallnacht« genannt wurde. In Deutschland wurden 30.000 Jüdinnen und Juden inhaftiert und mithilfe der örtlichen Reichsbahnstellen in Konzentrationslager transportiert.[155] Im »angeschlossenen« Österreich wurden bei der »Rath-Aktion« 6.547 Wiener Jüdinnen und Juden verhaftet.[156] Innerhalb weniger Tage wurden nahezu 4.600 österreichische Jüdinnen und Juden in das Konzentrationslager Dachau deportiert. Alleine in Wien wurden 42 Synagogen und Bethäuser zerstört, jüdische Wohnungen und Geschäfte verwüstet und beschlagnahmt. In Innsbruck wurden in der Nacht vom 9. auf den 10. November drei Menschen ermordet, zahlreiche verletzt, vier Ältere in den Fluss Sill geworfen.

Die Deportationen innerhalb kürzester Zeit waren möglich durch die Denunziationen des nationalsozialistisch gesinnten Teils der Bevölkerung und die enge Zusammenarbeit von Gestapo, Finanzbehörden, der Zentralstelle für jüdische Auswanderung und der Deutschen Reichsbahn. Die Gestapo-Leitstelle Wien war bereits am 15. März 1938 eingerichtet worden.[157] Mit über 900 Beamtinnen und Beamten war Wien nach der Gestapa/Gestapo Berlin die größte Gestapostelle im Deutschen Reich.





1 Polizei und SS sammeln sich im Hof des Innenministeriums. Adolf Eichmann (Pfeil) vor Beginn der Razzia in der Israelitischen Kultusgemeinde am 18. März 1938. **2** SS-Hauptsturmführer Alois Brunner, Mitarbeiter von Eichmann in der Wiener Zentralstelle und verantwortlich für die Deportation von über 100.000 Jüdinnen und Juden.

Die Zentralstelle für jüdische Auswanderung in Wien, Prinz-Eugen-Straße 22, wurde am 20. August 1938 per Erlass des Reichskommissars für die Wiedervereinigung Österreichs mit dem Deutschen Reich, Gauleiter Joseph Bürckel, gegründet und von Adolf Eichmann, damals SS-Obersturmführer, geleitet. Diese war für die *»Beschaffung von Einreisemöglichkeiten«*, für *»die Auswanderung notwendigen Devisen«* und für die Überwachung der mit der Auswanderung befassten Organisationen zuständig.[158] Unter dem in Österreich sozialisierten Adolf Eichmann und ab November 1938 seinem in Burgenland geborenen Mitarbeiter Alois Brunner[159] entwickelte die Zentralstelle Wien bei der Vertreibung der jüdischen Bevölkerung eine derartige Präzision, dass diese als Vorbild für die Reichszentrale für die jüdische Auswanderung in Berlin (errichtet Anfang 1939) und für die Zentralstelle für jüdische Auswanderung in Prag (errichtet im Sommer 1939) herangezogen wurde.

Erlässe, Gesetze und Verordnungen des NS-Regimes sorgten dafür, dass bereits bis zum Kriegsbeginn im September 1939 die wirtschaftliche Existenz der jüdischen Bevölkerung vernichtet war. Neben der jüdischen Bevölkerung wurden politisch Andersdenkende, Roma und Sinti, Sloweninnen und Slowenen, Homosexuelle, Zeuginnen und Zeugen Jehovas sowie Behinderte vom NS-Terrorregime verfolgt, gedemütigt, gefoltert und zu Tausenden in Lager deportiert und ermordet.

Die Errichtung von Konzentrations- und »Arbeitserziehungslagern« durch das NS-Regime wurde in den 1930er-Jahren massiv vorangetrieben: u. a. Dachau (1933), Sachsenhausen (1936), Buchenwald (1937), Flossenbürg (1938), Mauthausen (1938), Ravensbrück (1939). Der Angriff des Deutschen Reiches im Juni 1941 auf die Sowjetunion markierte auch den massiven Bau von weiteren Konzentrationslagern, den Beginn der Vernichtungslager im Osten, in denen Millionen Menschen systematisch ermordet worden sind: Auschwitz-Birkenau / Oświęcim (1941), Majdanek-Lublin (1941), Kulmhof / Chełmno (1941), Bełżec (1942), Maly Trostinec (1942), Sobibór (1942), Treblinka (1942).

Die Emigration

Über 100.000 österreichischen Jüdinnen und Juden gelang es bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkriegs, Österreich zu verlassen.[160] Tausende davon emigrierten in europäische Länder wie Belgien, Polen, die Niederlande, Jugoslawien oder Ungarn und gerieten während des Krieges erneut unter die tödliche nationalsozialistische Machtmaschinerie. Die Emigration erfolgte zum großen Teil mit der Bahn.

»Das Triumphgefühl der Befreiung vermengt sich zu stark mit der Trauer, denn man hat das Gefängnis, aus dem man entlassen wurde, immer noch sehr geliebt«[161], schrieb Sigmund Freud am 6. Juni 1938 nach seiner Ankunft in London an Eitingon in Jerusalem. Mitte März 1938 wurden Freuds Wohnung und Verlag durchsucht, wenig später seine Tochter Anna Freud von der Gestapo verhaftet und verhört. Kommentierte Freud das Verbrennen seiner Bücher 1933 noch mit den Worten: *»Was wir für Fortschritte machen! Im Mittelalter hätten sie mich verbrannt, heutzutage begnügen sie sich damit, meine Bücher zu verbrennen«*[162], versetzte ihn die Verhaftung seiner Tochter unter Schock. Mit internationaler Unterstützung, insbesondere seiner Freundin Marie Bonaparte, konnte die Ausreiseerlaubnis aus Wien nach mehrmonatigem Warten beschleunigt werden. Nach Erhalt der Unbedenklichkeitsbescheinigung, Freud musste einen Betrag von 31.329 Reichsmark »Reichsfluchtsteuer«, rund ein Drittel seines gesamten Vermögens[163], zahlen, fuhren Sigmund und Martha Freud sowie Tochter Anna mit dem Orientexpress von Wien Westbahnhof über München, Stuttgart nach Paris und von dort nach London. Die Fahrt verlief ohne Komplikationen. Freud: *»Die lästige Revision in Kehl wurde uns durch ein Wunder erspart. Nach der Rheinbrücke waren wir frei.«*[164] Ein Grund dafür mag auch gewesen sein, dass ein Angehöriger der amerikanischen Botschaft in Wien mitreiste.[165] Noch bevor er Wien verließ, ging ein kurzer Brief an den nach Palästina emigrierten Arnold Zweig: *»Leaving today […]. Affect, greetings Freud.«* Zweig antwortet am 18. Juni 1938: *»Nun sind Sie in Sicherheit, weg von den Opfern einer jahrzehntelangen Rachsucht. […] Ihr Archiv, Ihre Bücher, die Sammlungen sind gerettet.«*[166] Vier Schwestern von Sigmund Freud blieben in Wien zurück. Marie Freud, Adolfine Freud und Paula Winternitz wurden im Juni 1942 und Rosa Graf vermutlich im August 1942 nach Theresienstadt deportiert. Marie und Paula wurden im September 1942 ins Vernichtungslager Maly Trostinec verschickt und dort ermordet. Adolfine starb im Februar 1943 in Theresienstadt. Rosa kam vermutlich im April 1943, im Alter von 83 Jahren, in das NS-Vernichtungslager Treblinka.[167]

Viele Menschen ergriffen im Nationalsozialismus aus politischen Gründen die Flucht aus Österreich. Für die jüdische Bevölkerung wurde das Exil zur Überlebensfrage. Die antisemitischen Maßnahmen erfolgten sofort nach dem »Anschluss«.



Die guten arischen Wiener Firmen

Buchdruck
W. Jacobi & Sohn
(Anton Zöchling), gegr. 1866
Zeitgemäße Drucksorten aller Art
Wien IX, Althanstraße Nr. 7—9 / A 1 14 92

Johanna Kerbler
Lichtpausen-Plandrucke etc.
Wien VI, Theobaldgasse 7
Telephon B 2 55 09 / Gegründet 1894

Wir gehen zum **„Foto-Schütze"**

Reiche Auswahl in Foto — Kino — Projektion — Versand
Wien 56, Mariahilfer Straße 91 (Ecke Kasernengasse)

Foto-Spezialgeschäft für Lichtbildner Sport-**Berger**
Wien XVI, Lerchenfelder Gürtel 51
Gegründet 1903 Fernruf A 2 34 11

Liepolt & Fally
Pläne sowie alle Arten Zeichnungen werden maßstäblich genau, ein- und mehrfarbig, auch verkleinert und vergrößert, gedruckt
Wien VII, Stiftgasse Nr. 21 • Tel. B 3 54 28
XV, Sechshauser Straße 11 • Tel. R 3 52 01

Raim. Gerstendörfer
Mechanische Werkstätte für Phototechnik und Optik, Erzeugung von Vergrößerungs-Apparaten und Kleinbild-Kameras
Wien II, Harkortstraße 7 / Telephon R 4 46 00

Buchdruckerei
Holubetz & Loibl
Wien XV, Goldschlagstraße Nr. 24
Fernsprecher U 3 60 53

Carl Geyling's Erben
Wien 56/VI, Windmühlgasse 28
Kunstverglasungen aller Art, Glasmalereien, Kirchenfenster, Glasmosaike, Glasätzereien, Instandsetzung von antiken Glasmalereien und getreue Nachbildung derselben / Älteste Glasmalerei / Alle einschlägigen Reparaturen Gegründet 1841

Christoph Cloeter
Blech- und Metallwarenfabrik
Lackierte Haushaltungsgeräte und gestanzte Massenartikel
Wien V, Wiedner Hauptstraße 146
Tel. B 2 30 27

Rud. & August Rost
Vermessungs-Instrumente, Nivelliergeräte, Auftragsapparate und sämtliche Geräte für das Vermessungswesen
Wien XV, Märzstraße 7 / Telephon U 3 60 24

Joh. Gütling's Wwe. & Sohn
Asphaltierung und Dachdeckungsunternehmung
Wien XVI, Flötzersteig 19 / Tel. U 3 60 22

Josef Stifter
Maschinen- und Apparatebau
Hydraulische Pumpen und Pressen
Wien X, Schleiergasse 17

J. G. Petzolt & Sohn
„Zu den 2 Rittern"
Werkzeuge und Metallhalbfabrikate
Wien VII, Burggasse 52/54
Gegründet 1825 / Fernruf B 3 25 65

Franz Berger
Foto- und Kinospezialgeschäft
Eigene Ausarbeitungswerkstätte
Wien I, Kärntner Straße 45
Fernruf R 2 91 84

Rudolf Sonderhof & Neffe
Unternehmen für Gas-, Wasser-, Pumpen-, Bade-, Warmwasser-, Lüftungs- und Zentralheizungsanlagen. Elektrische Licht-, Kraft- und Schwachstromanlagen. Übernehme Reparaturen an Elektromotoren aller Systeme u. Sparnungen / Postsparkassenkonto 184.064
146/XXI, Wagramer Straße Nr. 114, Ruf R 4 53 52

Wallner & Neubert
Öfen und Herde
F.-H.-K.-Heizer
ZENTRALL:
Wien V, Schönbrunner Straße Nr. 13

J. Kammler & Co.
Holzhandlung
Wien IX, Stadtbahnviadukt 79—80
Ruf A 2 30 79
Sperrholz, Leisten, Furniere

Autorettung U 4 80 40
Tag- und Nachtdienst
Toman & Co.
Wien IV, Prinz-Eugen-Straße Nr. 30

Glasgroßhandel,
Bau- und Spiegelverglasung
B. Ellend Offerte gratis
Wien VII, Stuckgasse 11
Ruf B 3 00 56, B 3 93 05

Tengler Max
Autoreparatur-Werkstätte für alle in- und ausländischen Marken, ständig beeideter Sachverständiger und Schätzmeister
Wien XX, Treustraße 94 / Telephon A 4 31 92

Anton Berghofer
Inhaber: Ferdinand Pierer
Eisen und Eisenwaren aller Art
Wien XIV, Ullmannstraße 32—34
Sechshauser Straße 31
Telephon R 3 95 90 Serie

INJEKTOREN . REDUZIERVENTILE . ELEKTROVENTILE ALLER ART
KONDENSTÖPFE . SPEZIALARMATUREN FÜR ÖLFEUERUNGSANLAGEN
MASCHINENFABRIK **FERD. BRUNNBAUER, WIEN X** BUCHENGASSE 89

Schönbrunner Tiergarten Gegründet 1752
Täglich von 9 Uhr bis zur Dunkelheit
Berühmte historische Anlage, überaus reicher Tierbestand, prachtvolle neue Gehege für Seelöwen, Bären, Steinböcke usw.

HOTEL WINDSOR Wien VI, Mariahilfer Straße 15 · Fernruf B 275 55 Serie
Feinbürgerliches Familienhaus mit allem neuzeitlichen Komfort

O. K.- GASTSTÄTTE FÜR JEDERMANN Vis-à-vis der Oper
Wiener Rathauskeller / Im Grinzinger Keller täglich Wiener Musik

Herausgeber: Beigeordneter der Stadt Wien Ing. Hanns BLASCHKE; **Hauptschriftleiter:** Egon KOTT; **Literarische Leitung** und **Bildredaktion:** Annie SEIFERT; sämtliche Wien I, Neutorgasse 18, Fernruf U 2 51 54. — Für die **Anzeigen** verantwortlich: J. KOGLER, Wien I, Neutorgasse 18, Fernruf U 2 51 74. — **Verlag:** Preßverein des Wiener Bildungswerkes. — **Auslieferung für die Ostmark:** Wien I, Neutorgasse 18, Fernruf U 2 51 54 (Postscheckkonto Wien 64.567); **Auslieferung für das übrige Reichsgebiet:** Bibliographisches Institut A. G., Leipzig C1 (Postscheckkonto Leipzig 53823). — **Preis dieser Doppelnummer RM. 2.—.** — **Kupfertiefdruck:** Druck- und Verlagsanstalt „VORWÄRTS" KG., Wien 55. — **Kunstdruck:** Walter Cyliax, Wien 55. — **Werkdruck:** P. Strohal, Wien 55. — **Klischees:** Patzelt u. Co., Wien 62.

Seite 52 Die Zugfahrt in die Emigration. Sigmund Freud am Wiener Westbahnhof, Juni 1938.
Seite 53 »Arische« Werbung renommierter Wiener Firmen. In: »Die Pause«, eine Kunstzeitschrift, Wien 1939.

Dazu zählten die Entlassung von Beamtinnen und Beamten, von Journalistinnen und Hochschullehrern, Auftrittsverbote für Schauspieler und Musikerinnen.[168] Österreichische Jüdinnen und Juden mussten die Kruckenkreuze aus der Schuschnigg-Zeit auf öffentlichen Plätzen und unter Hohnbezeugungen der Nazis wegkratzen. Zuerst sah sich die jüdische Bevölkerung mit sogenannten »wilden Arisierungen«, also Vermögensentzug ohne rechtliche Grundlage, konfrontiert. Später »arisierte« die NS-Führung selbst das jüdische Vermögen. Ein Betriebskapital von 300 Millionen Reichsmark, verteilt auf etwa 36.000 Betriebe in Wien, wurde von der neu geschaffenen Vermögensstelle »arisiert«. Das betraf etwa ein Viertel aller Wiener Unternehmen. Von insgesamt 70.000 jüdischen Wohnungen in Wien wurden zwischen März 1938 und Mai 1939 rund 44.000 Wohnungen – also mehr als die Hälfte – »arisiert«[169].

Parallel zum Raub erfolgte die »Entrechtung durch Sonderrecht«, ab 20. Mai 1938 galten die »Nürnberger Rassengesetze«, im Sommer kamen der Kennkartenzwang für die jüdische Bevölkerung und die gesetzlich festgelegte Pflicht zum Tragen der Vornamen »Israel« und »Sara«. Auf Schweizer Initiative kam die Kennzeichnung der Reisepässe mit einem roten »J« hinzu. Anfang November 1938 erhielten die noch verbliebenen jüdischen Geschäfte hebräische Aufschriften.[170] Jüdische Schülerinnen und Schüler wurden vom Unterricht ausgeschlossen. Die gesellschaftliche und existenzielle Grundlage war innerhalb weniger Monate zerstört. Wer nicht sofort ins ausländische Exil gehen konnte, war spätestens mit der Errichtung der Zentralstelle für jüdische Auswanderung in Wien im August 1938 der vollkommenen Kontrolle und systematischen Beraubung ausgesetzt.

Nach den Studien des Historikers Jonny Moser lebten am 13. März 1938 181.882 Jüdinnen und Juden in Österreich, 14.633 in den Bundesländern und 167.249 in Wien.[171] Am 31. Dezember 1938 lebten 135.739 Jüdinnen und Juden in Österreich[172], am 17. Mai 1939 96.042[173], am 15. September 1939, zwei Wochen nach Beginn des Zweiten Weltkrieges, 77.775.[174]

Die Auswanderung war von Beginn an ein Spießrutenlauf. Die 4.600 österreichischen Jüdinnen und Juden, die während der Novemberpogrome 1938 in das KZ Dachau deportiert worden waren, konnten im ersten Halbjahr 1939 entlassen werden, wenn sie sich verpflichteten, innerhalb von 14 Tagen das Deutsche Reich zu verlassen.[175] 4.000 wurden daraufhin aus Dachau entlassen. Wie viele davon tatsächlich emigrierten, ist unbekannt. Denn die Ausreise gestaltete sich schwierig. Einen Pass bekam man nur mit Einwanderungsvisum, ein Visum nur mit Pass.[176] Eine »Steuerunbedenklichkeitsbescheinigung« musste genauso vorgewiesen werden wie auch Steuern entrichtet werden mussten. Dazu kamen die Zahlung der »Reichsfluchtsteuer«, die 1931 gegen wohlhabende Steuerflüchtlinge eingeführt worden war und jetzt auch für die ins Exil gezwungene jüdische Bevölkerung galt, die »Judenvermögensabgabe«, eine willkürliche Sonderabgabe auf Vermögen und Wertsachen. Darüber hinaus war die »Zentralstelle« auch hier eingebunden. *»Sie sollte für die Beschaffung von Einreisemöglichkeiten und der für die Auswanderung notwendigen Devisen ebenso zuständig sein wie für die Einrichtung und Überwachung von Umschulungsstätten und die Zusammenarbeit mit Reisebüros und Schifffahrtsgesellschaften, um die technische Durchführung*

der Ausreise zu gewährleisten.« [177] Gegen eine Abgabe von fünf Prozent des Vermögens gab sie Reisepässe aus und organisierte unter weiterer Ausplünderung die Ausreise, kümmerte sich aber nicht um Visa, Schiffspassagen oder Einreise.

Problematisch war die oft nicht vorhandene oder entzogene Staatsbürgerschaft. Dies betraf insbesondere die während bzw. nach dem Ersten Weltkrieg nach Wien geflüchteten galizischen Jüdinnen und Juden (»Ostjuden«).[178] Für die Auswanderung waren zudem Gelder für die Auslandswährung notwendig. Die Beschaffung oblag der Israelitischen Kultusgemeinde (IKG) unter Aufsicht des Sicherheitsdienstes (SD), wobei die Hauptgeldgeber das Joint Distribution Committee (JDC) und der britische Council for German Jewry waren.[179] Die Devisen durften nicht der Reichsbank zufließen, die Valuta blieben im Ausland und wurden gegen Reichsmark-Beträge verkauft. Daraus gewährte die IKG Reisekostenzuschüsse für Mittellose und bestritt Ausgaben auf dem Fürsorgesektor.

Fast alle mussten die Emigration, so diese gelang, in Armut antreten. Ob die Emigration gelang, entschied sich nicht zuletzt an den Grenzkontrollen, die von der deutschen Grenzpolizei, die zur Geheimen Staatspolizei gehörte, und der Zollverwaltung durchgeführt wurden. Bei der Abfertigung von Frachtgut und Reisegepäck, gedacht zur Beförderung ins Ausland, spielte auch die Eisenbahn eine zentrale Rolle. Güterverzeichnisse mussten von Emigrantinnen und Emigranten angelegt und in mehrfacher Ausführung bei den Devisenstellen eingereicht werden, die nunmehr darüber entschieden, was beim Umzug mitgenommen werden durfte. Diese genehmigten Listen mussten schließlich vor dem Versand bei der Eisenbahn vorgelegt werden. Neben Zollbeamten waren auch die Eisenbahnbediensteten berechtigt, Erklärungen zu verlangen und nachzuschauen, ob sich im Gepäck Zahlungsmittel, Gold oder Wertpapiere befanden.

Nach den Novemberpogromen 1938 verschärften sich Vorschriften und Kontrolltätigkeit der Bahnbediensteten. Deutsche und staatenlose Jüdinnen und Juden durften im Reiseverkehr nur die unbedingt erforderlichen Gegenstände zum persönlichen Gebrauch ins Ausland mitnehmen. Alles andere musste genehmigt werden. Lag kein Genehmigungsbescheid vor, war die Person festzustellen und die nächste Zoll- oder Polizeistelle umgehend zu verständigen.[180]

Rund 128.000 Jüdinnen und Juden gelang es, Österreich zu verlassen. 30.850 fanden in Großbritannien Zuflucht, 4.460 in Italien, 4.270 in Belgien, 2.265 in der Schweiz, 2.260 in Polen, 1.644 in Jugoslawien, 1.635 in Frankreich, 1.151 in Holland und 915 in Ungarn.[181] Tausende emigrierten in europäische Länder, die im Verlauf des Krieges erneut unter den für die jüdische Bevölkerung tödlichen nationalsozialistischen Machtapparat gerieten.[182] Von den restlichen Erdteilen nahm Nordamerika 28.615 auf, Südamerika 11.580, Asien 28.172 (China 18.124 und Palästina 9.195), Australien und Neuseeland 1.880 und Afrika 644.[183] Die Fahrt in die Emigration erfolgte hauptsächlich mit der Bahn und mit dem Schiff.

ZUR ERINNERUNG

The Jewish Chronicle, London 1938-1939

Who will help young Jewish Viennese couple of good family who have no relatives abroad? Please reply to: Otto Hahn, Porzellangasse, 20, Vienna, 9, Germany.

PLEASE help me. I am an intelligent 19-year-old girl from Vienna and would be more than thankful for the possibility of finding work in England. Please don't pass by my appeal.—Grete Landauer, 26/10 Stumpergasse, Vienna 6.

My 80-years-old father and aunt (aged 71) are still in Vienna. I am an immigrant in London. Which generous person would bring over these two persons and look after them until I earn sufficient to keep them?—Address, 5,336, Jewish Chronicle.

Desperate parents beg benevolent people to take care of their boy (14½), grammar school, well mannered, all sports, intelligent.—Linder, Vienna 27, Darwingasse 37.

Jewish teacher's family seek for their daughter, healthy, aged 13, talented music and languages, and for their son, aged 8, one or two generous families, who would take charge of them.—Benedikt, 20, Pfeilgasse, Vienna 8.

Heartbreaking case. Could any kind person adopt temporarily a boy of 12 years, good Jewish family, well educated. Apply for further information: Ehrmann, Wien, IX, Müllnerg 13.

Two girls, 8 and 9 years old, beautiful, blonde, healthy, well-educated, father well-known Viennese solicitor, in great distress, request kind-hearted people to take them in their families.—Address, 1,568, Jewish Chronicle.

Viennese boy (13) very gifted, would like to be taken by family who could look after him.—Leo Fiderer, 44/13, Kandlgasse, Vienna, 7.

For want of other possibilities I ask any magnanimous family during the present hard time to take charge of my two children or to adopt them. Their father is a doctor of engineering, has worked for many years in the Austrian State Railways, and is now, because a Jew, without employment. The two children, 10 and 12½ years old, are pretty and in full health. The parents would be happy to know that their children are with a Jewish religious family.—Dr. Ing. S. Morgenstern, 2, Böcklinstrasse, Vienna, 2.

Urgent: Director of Viennese Chocolate Factory, whose circumstances are sadly depleted due to political situation, is extremely anxious to place his son with refined and charitable family; boy aged 10 is of bright and happy disposition.—Address, 1,850, Jewish Chronicle.

Would kind-hearted family take good tempered Viennese boy, aged 16. Forced to leave Vienna very urgently. Parents missing. Please help, and write to Dr. Frankel, Pallas-Imperial House, South-street, London, E.C.2.

Will kind-hearted person act as guarantor, without obligation, to 74 year-old Viennese manufacturer, who wishes to enter a home for the aged.—Write, Sigmund Wachtel, Vienna VII, Stollgasse 8.

Jewish Austrian lawyer (young) with wife and baby needs immediate help to come to England; urgent, in danger; pending emigration to America; self-supporting.—Address, 4,848, Jewish Chronicle.

Old Viennese lady, 84, on crutches, otherwise healthy, well-known Jewish family, quite lonely, lost lodging, implores good people to guarantee 30s. weekly to come into home for aged.—Address, 7,657, Jewish Chronicle.

VIENNESE Physician, refugee, seeks post as nurse, assistant. Immediately. Au Pair. — Dr. Vogel, 36, Gumpendorferstr., Vienna 6.

Non-Aryan of German nationality, 51 years old, single, former merchant, compelled to emigrate and in a desperate situation, implores for a post as domestic worker and for permit enabling him to come to England.—Write to Paul Weiss, Vienna VII, Neubaugasse 7, Tür 61.

Who would help my son, now helpless abroad owing to the cancelling of his visa to Colombia, to a visa for South America? Landing paper and money available; he is 24, electro-mechanic; English, French, Spanish, German; Maccabi world champion 1932, Prague; 1935, Tel-Aviv. — Hermine Fischer, Vienna, 3, Obere Weissgärberstrasse, 18.

Mehr von diesen Inseraten:
www.tocounteract.com/refugeeads
Gedenkausstellung "Für das Kind" vom 8.-30. November 2006 im Theater im Nestroyhof, Nestroyplatz 1, 1020 Wien

COUNTER/ACT

Collage mit Inseraten von Wiener Familien im The Jewish Chronicle in London 1938–1939.

Die Kindertransporte

43 Kindertransporte ab Wien brachten bis zum Kriegsbeginn insgesamt 2.844 österreichische Kinder, die bei den Nazis als »jüdisch« galten, in der Mehrzahl zu englischen Familien in Sicherheit. Den Abschiedstermin erfuhren die Eltern zwei bis 14 Tage vor der Abreise. Die Transporte erfolgten mit Bahn und Schiff.

»Immer wieder, wenn ich heute über den Margaretengürtel fahre, dort, wo er in einer großen Kurve zur Gumpendorfer Straße hin schwenkt, sehe ich vor mir, wie wir damals, vor 66 Jahren, an einem nebeligen Wintertag um 6 Uhr früh, zum Westbahnhof fuhren. Meine Mutter, mein Vater, den ich nie wieder sehen sollte, und ich. […] Und dann waren wir am Westbahnhof. Ich war schon eingestiegen und schaute zum Fenster heraus, eingezwängt zwischen den vielen Kindern, die von ihren Eltern Abschied nahmen. Wir alle hatten ein Pappendeckelschild um den Hals mit einer Nummer, damit man uns in England unseren Bestimmungsorten richtig zuteilen konnte. Die Eltern standen auf dem Perron und gaben noch letzte Ratschläge. Mein Vater, Fürsorgerat und sozialdemokratischer Funktionär, sagte: ›Nur nie in die Politik einmischen.‹ –›Ja, Papa‹, sagte ich, habe mich aber in den späteren Jahren nicht daran gehalten. Dann fuhr der Zug ab.« Otto Tausig fuhr im Jänner 1939 mit einem sogenannten Kindertransport vom Wiener Westbahnhof nach England. Damals war er 16 Jahre alt. Er blieb bis 1945 im Londoner Exil. *»Unser Junge schaute mit anderen Kindern zum Waggonfenstern* (sic!) *heraus. Ohne zu wissen, was ihn erwartete, wohin er kommen würde, wer ihn aufnehmen würde, ohne Geld, mussten wir ihn wegschicken. Denn jede Stunde war eine tödliche Gefahr«*, [184] erinnerte sich Franziska Tausig später an den Abschied von ihrem Sohn im Jänner 1939 am Westbahnhof.

Mit den Kindertransporten traten über 10.000 Kinder, die als »jüdisch« im Sinne der Nürnberger Gesetze galten, zwischen Ende November 1938 und dem 1. September 1939 die Ausreise aus dem Deutschen Reich bzw. aus von diesem bedrohten Ländern nach Großbritannien an. Der erste Transport ist der Holländerin Gertruida Wijsmuller-Meyer zu verdanken, die nach Wien fuhr und mit Adolf Eichmann verhandelte.[185] Eichmanns Bedingung war, innerhalb kürzester Zeit 600 jüdische Kinder für die Abfahrt nach England zu sammeln.

Bis zum Kriegsbeginn sind aus Wien in 43 Kindertransporten 2.844 jüdische Kinder, in der Mehrzahl nach England, aber auch nach Belgien, Frankreich, Holland, Schweden, in die USA und in die Schweiz gekommen. Nach Kriegsbeginn folgten bis zum Sommer 1941 sechs Transporte in die USA.[186]



Seite 58 Bei den Zugtransporten mussten die Kinder stets eine Nummertafel tragen.
Seite 59 Österreichische Kinder bei ihrer Ankunft in London, August 1941.



Für Österreich kam dabei der Israelitischen Kultusgemeinde (IKG) eine große Bedeutung zu. Sie wurde am 12. März 1938 aufgelöst und ihre Funktionärinnen und Funktionäre in Dachau inhaftiert. Wegen der Neugründung am 2. Mai 1939 wurde der ehemalige Amtsdirektor Josef Löwenherz aus Dachau entlassen und zum ersten Befehlsempfänger Adolf Eichmanns[187]. Adolf Eichmann, ab 1941 SS-Obersturmbannführer, organisierte 1938 die Vertreibung von 150.000 österreichischen Jüdinnen und Juden, plante 1939 die Zwangsumsiedlung der jüdischen Bevölkerung in das Generalgouvernement, war ab 1941 als Leiter des RSHA-Referats für Juden und Räumungsangelegenheiten im Reichssicherheitshauptamt an der Organisation von über vier Millionen Jüdinnen und Juden in die Gettos und Konzentrationslager direkt beteiligt und besuchte 1941 die Massenerschießung in Minsk, die tödliche Gaswagenstation in Chełmno, 1942 folgte der Besuch des Vernichtungslagers Auschwitz/Oświęcim. 1944 leitete Adolf Eichmann das SS-Sonderkommando in Budapest und organisierte die Deportation ungarischer Jüdinnen und Juden. Als »Schreibtischtäter« wurde Eichmann zum Symbol der »Banalität des Bösen«[188].

Die IKG erlebte nach ihrer Wiedereröffnung *»einen tief greifenden Funktionswandel: Hatten sich ihre Aufgaben bis zum ›Anschluss‹ auf religiöse, soziale und kulturelle Angelegenheiten konzentriert, so wurde sie nun immer ausschließlicher zu einer Institution zur Organisierung der Auswanderung und einer Fürsorgeeinrichtung.«*[189] Eine Stelle der IKG bemühte sich eigens um die Auswanderung von Kindern.

Für die Einreise in Großbritannien waren Garantiesummen für die Reise- und Umsiedlungskosten der Kinder in Höhe von 50 Pfund (heute ca. 1.500 Euro) notwendig. Die Kinder sollten im Land verteilt werden und ihnen sollte eine Ausbildung angediehen werden. Später sollten die Kinder wieder zu den Familien zurückkehren. Die britische jüdische Gemeinde verpflichtete sich, die Garantiesummen zu übernehmen.

Für die Kinder selbst war das Refugee Children Movement, RCM, verantwortlich. Für jedes Kind musste ein Sponsor gefunden werden, der die 50 Pfund garantierte. Das RCM prüfte die Anträge und die Permitnummern, organisierte die Reise mit Zug und Schiff, sorgte für die erste Aufnahme der Kinder in England, für Auswahl der Pflegeeltern, für Platzierung in Familien und Heimen, für Nachbetreuung.[190] Nach Kriegsausbruch war die Weiterwanderung für die Kinder nur schwer möglich.

Das Büro für Kinderauswanderung in Wien war für die Kommunikation mit dem RCM in London verantwortlich und führte die Registrierung durch. Es mussten ein Fragebogen über den Familienhintergrund ausgefüllt und eine Ausreisebescheinigung von den Eltern eingeholt werden. Den Abschiedstermin erfuhren die Eltern zwei bis 14 Tage vor der Abreise. Jedem Kind war erlaubt, einen Koffer, ein Handgepäckstück und zehn Reichsmark mitzunehmen, wobei die Kultusgemeinde die Empfehlung ausgab, Kleidungsstücke, Schreibpapier, Briefumschläge mit Adressen versehen sowie eventuell ein Wörterbuch und religiöse Utensilien für religiöse Kinder einzupacken. Nach dem Krieg blieben viele Kinder bei den Pflegeeltern. Ein Großteil der Eltern war ermordet worden.




1 Josef Löwenherz, Präsident der Isrealitischen Kultusgemeinde, während der Razzia am 18. März 1938 in der Kultusgemeinde. **2** Otto Tausig im Stück »Vineta« von Jura Soyfer, aufgenommen im Mai 1945, London, Exilbühne »Das Laterndl«.

Eine weitere Organisation zur Rettung der Kinder war die Kinder- und Jugend-Alijah. Sie ermöglichte es, Kinder und Jugendliche im britischen Mandatsgebiet Palästina aufzunehmen. Auch hier waren Zertifikate Voraussetzung. Von April bis Oktober 1938 wurden 700 Zertifikate ausgestellt, davon waren 305 für die »Ostmark« bestimmt.[191] Im Sommer 1938 konnten die ersten 400 Kinder auswandern, im Winter 1938/39 wurden 500 weitere Zertifikate ausgegeben. Zwischen Kriegsbeginn und Jahresanfang 1940 konnten noch einmal 400 Kinder und Jugendliche außer Landes gebracht werden. Gerda Hofreiter spricht hier von einer inoffiziellen Zahl von 1.300 Kindern für Österreich.[192]

Zwei, die nach Amerika verschifft wurden, waren Silvia und Erwin Rennert. Am 31. Oktober 1939 nahm Erwin Rennert, damals 13 Jahre alt, mit seiner um drei Jahre älteren Schwester Silvia von seinen Eltern am Wiener Südbahnhof Abschied: *»Der Vater hat für 22 Uhr ein Taxi bestellt. […] Mit zwei Handkoffern und einem Privatbeutel steigen wir ein. […] ›Wohin soll's denn gehen?‹ ›Zum Südbahnhof.‹ Meine Mutter hält meine Hand. […] Auf welchem Gleis steht der Zug? Mein Vater und ich finden unseren Waggon, unser Coupé, dann den unbekannten, aber freundlichen Herrn Weissmann, den meine Mutter anschaut, als wäre er unser Schutzengel. Die Plattform ist spärlich beleuchtet. Ich sehe aber ihre Tränen, und wie sie sich in die Lippen beißt. Mein Vater hilft uns noch, die Koffer zu verstauen. […] auch meine Mutter betritt noch kurz das Abteil, betrachtet unsere Sitze, so als wolle sie sehen, wie sich unsere Zukunft gestalten wird. Eine letzte Umarmung, sie streicht mir noch über das Haar, küsst mich, dann muss sie aussteigen. Jetzt fährt der Zug langsam ab. Silvia und ich beugen uns aus dem Fenster, um den Eltern zuzuwinken. Ich sehe noch das blasse und verweinte Gesicht meiner Mutter, und wie der Vater sie am Arm hält. Beide winken, dann sind sie verschwunden.«*[193] Erwin und Silvia Rennert lebten mit ihren Eltern in der Nähe des Wiener Naschmarkts. Sie wurden zu entfernten Verwandten nach New York geschickt. Dort arbeitete Erwin zunächst als Laufbursche. Ihre Eltern sahen Erwin und Silvia nie mehr. Sie wurden Opfer des Holocaust.

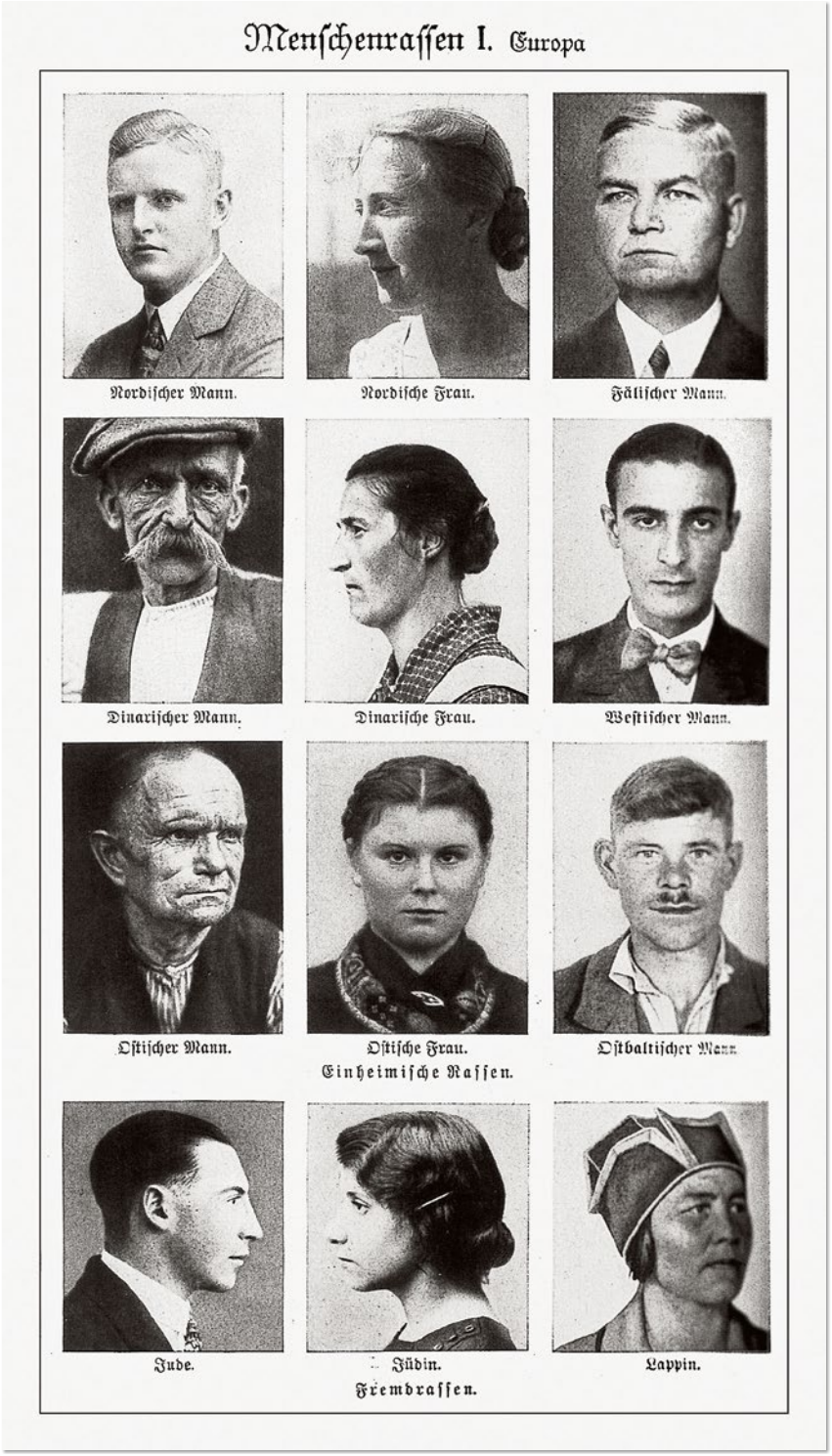
Die Sondertransporte

Die Sonderzüge in den Tod

Rund 65.500 österreichische Jüdinnen und Juden und ca. 8.000 österreichische Sinti und Roma wurden in den Konzentrations- und Vernichtungslagern ermordet.[194] Hunderte österreichische Homosexuelle und Zeuginnen bzw. Zeugen Jehovas wurden während des Nazi-Regimes in Konzentrationslager deportiert. Mehr als die Hälfte davon wurde ermordet. Über tausend österreichische Sloweninnen und Slowenen wurden 1942 in Lager deportiert und zur Zwangsarbeit verpflichtet. Die Transporte erfolgten zum großen Teil mit der Bahn.

»Mit 19 wurde ich am 4. Jänner 1942 mit meinen Eltern und den oben erwähnten ›Glaubensgenossen‹ [1.200 Jüdinnen und Juden, Anm. d. Verf.] *deportiert. Nachdem wir aus unserer Wohnung, Wien 1., Naglergasse 2 ›ausgehoben‹ wurden. […] Per Lastauto ging es dann zum Aspangbahnhof, wo wir von der jüdischen Kultusgemeinde ein Esspaket bekamen. Unsere Henkersmahlzeit, wie wir Ahnungslosen es damals – gottseidank! – noch nicht so richtig begriffen. Das Wenige an Gepäck ging im letzten Waggon mit, so wurde uns versichert, wurde aber direkt außerhalb von Wien abgekuppelt. Die Reise ins Ungewisse dauerte fast fünf Tage, soweit ich mich erinnere. Der Zug stand vor allem nachts stundenlang still oder wurde umrangiert. Je weiter wir fuhren, desto kälter wurde es. Der Zug war ungeheizt und nach zweitägiger Fahrt war unsere Ration an Brot aufgegessen. Der Durst jedoch war noch ärger, wir leckten schließlich das Kondenswasser von den Scheiben […]. Nach 5 Tagen kamen wir in Riga (Lettland) an. […] Junge und kräftige Mädchen mussten unter Bewachung den zweistündigen Fußmarsch ins Ghetto* (sic!) *antreten, der Rest – darunter auch meine Mutter (49) –, werde per Lastauto nachkommen. Sie kamen nie an. Sie mussten in direkt am Bahnhof stehende, getarnte Autos einsteigen und wurden direkt vergast. Sie […] werden verstehen, dass schon allein das Wort ›Bahnhof‹ für mich noch heute ein Alptraum ist.«*[195] Edith de Zeeuw-Klaber hat ihre Eltern nie mehr gesehen.

Mit Beginn des Krieges am 1. September 1939 wurden die Grenzen für Emigrantinnen und Emigranten aus dem ehemaligen Österreich und dem Deutschen Reich von wichtigen Aufnahmeländern geschlossen. Den ehemals österreichischen und deutschen Jüdinnen und Juden drohte die zwangsweise Aussiedlung.



Eintrag im Standardlexikon »Volksbrockhaus«, Leipzig, August 1939.











1 Julius Dorpmüller, Reichsverkehrsminister und Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn. **2** Wilhelm Kleinmann, Staatssekretär im Reichsverkehrsministerium bis 1942 und SA-Gruppenführer. **3** Albert Ganzenmüller, Staatssekretär im Reichsverkehrsministerium ab 1942. **4** Heinrich Himmler, Reichsführer-SS und Reichsinnenminister. **5** Reinhard Heydrich, SS-Obergruppenführer, Leiter der Wannseekonferenz, wurde mit der sogenannten »Endlösung der Judenfrage« beauftragt. **6** Adolf Eichmann, SS-Obersturmbannführer, zentral mitverantwortlich für die Ermordung von sechs Millionen Menschen. **7** Franz Novak, geboren in Kärnten, SS-Hauptsturmführer, Mitarbeiter von Adolf Eichmann bei der Koordination der Transporte. **8** Baldur v. Schirach, Gauleiter und Reichsjugendführer. **9** Franz Josef Huber, Leiter der Gestapo (Geheime Staatspolizei) in Wien, Hotel Metropol am Morzinplatz.

Nach dem Überfall auf Polen 1939 befahl der Reichskommissar zur Festigung des Deutschtums Heinrich Himmler ein Umsiedlungsprogramm unbeschreiblichen Ausmaßes. Die Anordnung 1/II am 30. Oktober 1939 vom Reichsführer-SS sah die sofortige Umsiedlung aller *»Juden«* (aus den ehemals polnischen, jetzt reichsdeutschen Provinzen und Gebieten), *»Kongresspolen«* und *»eine noch vorzuschlagende Anzahl besonders feindlicher polnischer Bevölkerung«* [196] vor. Die Gesamtplanung oblag dem Chef der Sicherheitspolizei und des Sicherheitsdienstes Reinhard Heydrich. Für die Umsiedlung verantwortlich waren höhere SS- und Polizeiführer. Für die Unterbringung im sogenannten »Generalgouvernement« hatte die polnische Verwaltung bzw. die Selbstverwaltung zu sorgen. Ein großer Teil der polnischen Bevölkerung, Hunderttausende Menschen, sollte demnach aus dem annektierten Westpolen in das Generalgouvernement

(das von den Deutschen besetzte Zentralpolen) deportiert werden. Im Gegenzug sollten sogenannte »Volksdeutsche«, die bisher außerhalb der Reichsgrenzen im Osten lebten, in die sogenannten neuen »reichsdeutschen Provinzen« (also nach Westpolen) zurückgeholt und angesiedelt werden. Rückgrat dieser Umsiedlungsaktion war die Bahn. Ende Januar konnte bereits der 100.000. Rückwanderer *»heim ins Deutsche Reich geholt werden«*, hieß es im amtlichen Nachrichtenblatt *Die Reichsbahn.*[197] Im Frühjahr 1940 ließ Staatssekretär Wilhelm Kleinmann dem Reichsführer-SS und Chef der deutschen Polizei Heinrich Himmler eine Auflistung der bereits durchgeführten Deportationstransporte zukommen. Bis zu diesem Zeitpunkt wurden durch die Deutsche Reichsbahn 134.242 Menschen ins Generalgouvernement deportiert. Darunter befanden sich auch zwei Sonderzüge aus Wien mit 1.500[198] Wiener Jüdinnen und Juden, die im Oktober 1939 in die Gegend von Nisko am San deportiert wurden. Bei Nisko am San plante das NS-Regime die Errichtung eines – im perversen NS-Jargon sogenannten – »Judenreservates«. Die anfallenden Transportkosten wurden zunächst vom Chef der Sicherheitspolizei und des SD übernommen und später mit dem Reichsführer-SS und dem Oberkommando der Wehrmacht verrechnet.[199]

Bis zum Überfall auf die Sowjetunion im Juni 1941 wurden in weiteren fünf Sonderzügen über 5.000 Wiener Jüdinnen und Juden deportiert. Treibende Kraft der Massentransporte aus Wien war Gauleiter- und Reichsstatthalter Baldur von Schirach. Die lokale Verantwortung für die Deportationen trug Franz Josef Huber, Chef der Gestapo-Leitstelle Wien und Inspekteur des Sicherheitsdienstes, protegiert von Reinhard Heydrich und Freund von Heinrich Müller, dem Gestapo-Amtsleiter im RSHA. Am 1. Februar 1941 verfügte die Wiener Staatspolizeistelle, dass Jüdinnen und Juden das Gaugebiet von Groß-Wien nicht verlassen durften. Karl Ebner, Stellvertreter von Franz Josef Huber, gab in Gegenwart von Alois Brunner dem Amtsdirektor der Israelitischen Kultusgemeinde Josef Löwenherz die Weisung, dass die Transporte jeweils tausend Personen umfassen sollten. Die Zentralstelle für jüdische Auswanderung, deren Dienststellenleiter der Gestapo-Chef Huber war, traf die Auswahl der Personen. Die für diese Deportationszüge vorgesehenen Menschen mussten sich erstmals vorab in einem Sammellager, in einem ehemaligen Schulgebäude der Castellezgasse 35, einfinden. Am 12. Februar verschickte die Gauleitung Wien ein Rundschreiben an alle Kreisleiter. Am 13. Februar erließ Wiens Polizeipräsident Leo Gotzmann ein Rundschreiben über die *»Evakuierung der Juden aus Wien in das Generalgouvernement.«*[200] Ebenfalls am 13. Februar richtete Adolf Eichmann im Auftrag von Reinhard Heydrich ein Fernschreiben der RSHA an alle Staatspolizeileitstellen. Nur zwei Tage später, am 15. Februar, ging der erste von insgesamt fünf Sonderzügen, beladen mit je 1.000 Frauen, Männern und Kindern, vom *»schwach ausgelasteten und daher für die Deportationszüge gut geeigneten«*[201] Aspangbahnhof ins Generalgouvernement nach Polen.

Nach dem Angriff auf die Sowjetunion rückten erneut die sogenannten »kriegs- und lebenswichtigen Transporte« ins Zentrum. Mithilfe der Bahn wurden Truppen und Material verlegt, die Sonderzüge auf das Alleräußerste eingeschränkt. Die sogenannten »Umsiedlungstransporte von Volksdeutschen«, die mehr als fünf Züge umfassten, mussten vom Reichsverkehrsministerium genehmigt werden. Wurden nur einzelne Züge gebraucht, konnten die Reichsbahndirektionen alleine entscheiden.



Seite 66 Zwei Teilnehmerinnen des Lehrgangs für Landwirtschaft für die Alijah (Einwanderung nach Palästina), organisiert von der zionistischen Jugendbewegung, Wien 1941.
Seite 67 Beaufsichtigung beim Verladen des Gepäcks der Deportierten in der Sammelstelle Kleine Sperlgasse, 1020 Wien.



Anders war es bei den Sonderzügen, die für die Deportation Hunderttausender Menschen zusammengestellt worden sind: All diese Sonderzüge, auch einzelne, waren genehmigungspflichtig. Gleichzeitig waren sie weder kriegs- noch lebenswichtig. Das führte dazu, dass nicht selten Tausende Menschen in den zumeist hoffnungslos überfüllten Sonderzügen bei Hitze oder klirrender Kälte Stunden und manchmal mehrere Tage auf die Weiterfahrt warteten. Auschwitz/Oświęcim ist nach dem Entfernungsanzeiger der Deutschen Reichsbahn vom August 1942 lediglich 349 km von Wien entfernt. Die Fahrt von Wien nach Auschwitz/Oświęcim dauerte nicht selten mehrere Tage. Den Vorzug bekamen Wehrmachtstransporte, während die Menschen in geschlossenen Wagen, ohne Verpflegung, eingesperrt auf dem Abstellgleis standen.

Die Durchführung der Sonderzüge erfolgte auf Bestellung. Besteller von Deportationszügen für *»Juden und fremdvölkische Personen«* zur *»Aussiedlung aus dem deutschen Reich«* war der *»Chef der Sicherheitspolizei und des SD«*. Die Beförderung von *»Häftlingen nach oder von Konzentrationslagern«* erfolgte auf Bestellung vom *»Chef oder Inspekteur der Sicherheitspolizei und des SD«* bzw. durch die *»Geheime Staatspolizei«*.[202] War ein Sonderzug mit mindestens 400 Menschen gefüllt, musste ab Juli 1941 nur noch der halbe Fahrpreis zur Personenbeförderung 3. Klasse bezahlt werden. Die Bahnfahrt für Kinder unter vier Jahren war gratis. Ebenso kostenlos waren Leerfahrten von den Konzentrationslagern. Über Anzahl, Gattung und Achsenzahl der Wagen entschied die Eisenbahn selbst.

Ab Herbst 1941 stiegen die Massendeportationen im gesamten Deutschen Reich und dessen Einflussbereich sprunghaft an. Die Verfolgung von Roma und Sinti, organisiert durch das Reichskriminalpolizeiamt, sowie die Verfolgung von Kommunistinnen und Kommunisten, Sozialistinnen und Sozialisten, Geistlichen und anderen, organisiert durch die Zentrale der Geheimen Staatspolizei, wurden weiter perfektioniert. Das nationalsozialistische Vernichtungsprogramm, die sogenannte »Endlösung der Judenfrage«, besiegelte spätestens mit Reinhard Heydrichs Wannsee-Konferenz am 20. Januar 1942 das Schicksal von Millionen Menschen. Die Sammeltransporte kamen aus allen geografischen Richtungen, die Organisation derselben war eingespielt. Eichmanns Referat IV B4 für Juden- und Räumungsangelegenheiten im Reichssicherheitshauptamt erließ Richtlinien mit den technischen Eckdaten des Deportationsprogramms und übermittelte diese an die regionalen Staatspolizeistellen und nachgeordneten Stellen. Die regionalen Dienststellen der Sicherheitspolizei meldeten die Zahl der für die Deportation vorgesehenen Personen nach Berlin und forderten gleichzeitig Sonderzüge für konkrete Abfahrtsbahnhöfe und bestimmte Termine an. Eichmanns Berliner Referat koordinierte diese Meldungen mit den Zielbahnhöfen und stellte die Bestellung an das Reichsverkehrsministerium zusammen. Eichmanns Mitarbeiter, der Kärntner Nazi-Putschist Franz Novak[203], ging mit der Bestellung ins Reichsverkehrsministerium zum Amtsrat für Reisesonderzüge, Otto Stange. Die verantwortlichen Stellen im Reichsverkehrsministerium, insbesondere das Referat 21 für Massenbeförderungen unter Paul Schnell, stellten den Fahrplan zusammen und schickten ihn wieder an Eichmanns Referat. Dort wurde der Fahrplan von Franz Novak aufgegliedert und an die regionalen Staatspolizeistellen verschickt. Damit waren die regionalen Gestapo-Stellen im Detail über die Deportationen informiert und setzten diese um. Das Reichsverkehrsministerium seinerseits gab einen

Erlass zur Ausführung an Generalbetriebsleitungen, aus dem die Anzahl der Personen, die Abgangs- und Zielbahnhöfe ersichtlich waren. Hier erfolgten die Zuteilung der Wagen und die konkrete Einordnung der Sonderzüge in den Fahrplan. Ab Herbst 1941 wurde in den Bahndienststellen das Kürzel »Da« (stand anfänglich wahrscheinlich für »Deutsche Aussiedler«) für Sonderzüge mit Jüdinnen und Juden verwendet, unabhängig davon, wo die Züge abfuhren. Die Transporte mit polnischen Jüdinnen und Juden erhielten das Kürzel »Pj«.[204]

Der Krieg gegen die Sowjetunion führte im Winter 1941/42 zu betrieblichen Problemen beim kriegswichtigen Nachschub für die Ostfront. Der Stellvertretende Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn und Staatssekretär im Reichsverkehrsministerium, Wilhelm Kleinmann, musste seinen Sessel räumen, um für den 37-Jährigen Albert Ganzenmüller Platz zu machen. Ganzenmüller beseitigte zuvor die Transportprobleme in der besetzten Ukraine, galt als tatkräftiger Fachmann und begann seine Amtszeit mit der Propaganda zur Leistungssteigerung: *»Räder müssen rollen für den Sieg«*.[205] *»Es ist ein Gebot der Stunde, daß jeder Eisenbahner sich der Pflicht bewußt ist, seinen Teil beizutragen an der Erringung des Endziels!«,* schrieb er bei Amtsantritt an die *»Deutschen Eisenbahner«*.[206] Für den Reichsführer-SS und Chef der deutschen Polizei Heinrich Himmler der richtige Ansprechpartner, um die ins Stocken geratene Deportationswelle Richtung Osten zu beschleunigen. Am 16. Juli 1942 telefonierte Himmlers Mitarbeiter, Karl Wolff, mit Ganzenmüller, um die Generaldirektion im Osten zu mehr Transporten zu veranlassen. Zwölf Tage nach dem Telefonat kam die Vollzugsmeldung der Generaldirektion im Osten (Gedob), wonach seit 22. Juli täglich ein Zug mit 5.000 Jüdinnen und Juden vom Warschauer Getto in das Vernichtungslager Treblinka fuhr. Ein halbes Jahr später intervenierte Heinrich Himmler persönlich in einem Brief an Ganzenmüller. Wieder ging es um mehr Züge für Deportationen.[207]

Walter Stier, Bediensteter der Deutschen Reichsbahn, war ab 1940 in der Generaldirektion der Ostbahn in Krakau. Im Interview von Claude Lanzmanns Dokumentationsfilm »Shoa« (1985)[208] stellte er zu den Sondertransporten fest: *»Diese Züge wurden vom Reichsverkehrsministerium angeordnet – mit einem Erlass – und mit der Durchführung dieser Sonderzüge wurde die Generalbetriebsleitung OST in Berlin beauftragt. […] Da haben wir gehört, dass es Juden gewesen sein sollen […]. Natürlich wussten wir das. […] Ich war doch die letzte Direktion. […] Ich bin nie in Treblinka gewesen. Ich bin aus Krakau nicht rausgekommen, ich bin aus Warschau nicht* (sic!)*. Ich hab ständig an meinem Tisch gesessen. Das wars. Ich war ein Schreibtischmann. […] Wir hatten ja mehrere Orte Treblinka, Belzec und wie sie alle hießen […]. Für uns waren es Konzentrationslager. Ein Ziel. Weiter nichts.«* Ab Mitte 1943 koordinierte Walter Stier die Todeszüge in Warschau und war mitverantwortlich für die Deportation von rund 900.000 Menschen. Nach dem Krieg ging Walter Stier straffrei aus, blieb bei der Bahn und leitete in Frankfurt am Main Jahre später wieder Sonderzüge – diesmal für »Gastarbeiter«.

»Am 20. April 1942 wurden wir aus unserer damaligen Wohnung in das Sammellager, Wien II., Sperlgasse, zur Evakuierung nach dem Osten gebracht. Man sagte uns damals, dass den Juden im Osten die Möglichkeit gegeben wird, sich eine neue Existenz zu schaffen. Zu diesem Zweck sollte man sich Werkzeug und alles was


1


2


3


4


5


6


7

man besitzt mitnehmen. Am 6. Mai 1942 verließen wir das Sammellager. Ein Teil unserer Dokumente war bei der Kommissionierung zurückbehalten worden, den restlichen Teil hatten wir versehen mit dem Stempel ›Evakuiert‹ am 4. Mai 1942 zurückerhalten.–Mit uns wurden 1.100 Personen evakuiert. Am Bahnhof erfuhren wir auch, dass es diesmal nach Minsk ging. Bis Wolkowisk fuhren wir mit Personenzügen. Dort mussten wir bei gänzlich verdunkelten Bahnhof, mitten in der Nacht den Zug verlassen und in Viehwaggon umsteigen. Viele, die sich nicht so schnell zurecht finden konnten bekamen die Stiefel der SS zu spüren, und alte Gebrechliche blieben unter den Knüppelschlägen auf dem Bahnsteig liegen.–In dieser Nacht hatten viele den Verstand verloren–waren irrsinnig geworden. Die Transportleitung gab den Auftrag sämtliche irrsinnig Gewordene in einen separaten Waggon zu sperren. Was sich in diesem Waggon abspielte, ist nahezu unbeschreiblich.–Am 11. Mai kamen wir in Minsk an. Am Bahnhof empfing uns die SS und Polizei–Herr SS-Obersturmführer Ludgenhus. Wir wurden aufgefordert sofort den Zug zu verlassen. Einige Burschen und Männer wurden zur Verladung des Gepäcks zurückbehalten, alle anderen mussten zur Bahnhofssperre. Für den Abtransport der Kranken, auf der Fahrt verrückt gewordenen Menschen, der alten und gebrechlichen (die Zahl belief sich bei diesem Transport auf ca. 200) standen Kastenwagen–graue, grosse geschlossene Autos, bereit, in die man die Leute übereinander durcheinander hineinwarf. Männer, Frauen, alte, kranke, irre und tote Menschen.–Die anderen gingen zur Bahnhofssperre. Dort wurden einem sämtliches Handgepäck und die Überkleider abgenommen. Kastenwagen und L.K.W.s standen bereit und brachten die Leute auf eine Wiese. Man suchte aus den angekommenen 81 arbeitsfähige Leute aus und brachte diese in das zwölf Kilometer von Minsk entfernte Lager der Sicherheitspolizei und des SD-Klein Trostinec (das sich neben den gleichnamigen Dorf befindet.) […]« [209]

Wien war einer der Hauptorte, aus denen Jüdinnen und Juden in das weißrussische Dorf Maly Trostinec deportiert wurden. Insgesamt fuhren neun Züge. Der erste Zug verließ am 6. Mai 1942 den Wiener Aspangbahnhof. Rund 10.000 Wiener Jüdinnen und Juden sind mit der Bahn nach Maly Trostinec gekommen. Die Mehrzahl der deportierten Frauen und Männer wurde unmittelbar nach der Ankunft im Wald von Blagowschtschina von der Sicherheitspolizei mit einem Genickschuss hingerichtet.

Auf Bestellung des Reichssicherheitshauptamtes (RSHA) gingen zwischen 1941 und 1945 schätzungsweise 1.000 bis 2.000 Sondertransporte in die Gettos und Vernichtungslager im Osten. Gesichert laut Forschungsstand ist, dass 97 bzw. 99 dieser Deportationszüge mit österreichischen Jüdinnen und Juden von Bahnhöfen in Wien abfuhren. Diese Massentransporte hatten den Aspangbahnhof in Wien als Abgangsort.

---

1 Sloweninnen mit Kindern. **2** Lehrgang für Landwirtschaft für die Alijah (Einwanderung) nach Palästina, organisiert von der zionistischen Jugendbewegung Wien, 1939–41. **3** Roma-Kinder beim Schulbesuch, Stegersbach. **4** Aron Mencer (sitzend in der Mitte), Leiter der Jugendalijah 1939–41, wurde gemeinsam mit 1.200 Kindern im Oktober 1943 in Auschwitz ermordet. **5** Janez und Jera Igerc wurden mit Tochter Aloizija am 14. April 1942 in ein sogenanntes »Ausgesiedeltenlager« nach Rehnitz nahe Glasow deportiert. **6** Roma, aufgenommen von der Gendarmerie. **7** Aus einem Album der IKG / November 1940, gewidmet der Hachschara (hebr. Vorbereitung) für die Alijah (Einwanderung) nach Palästina.

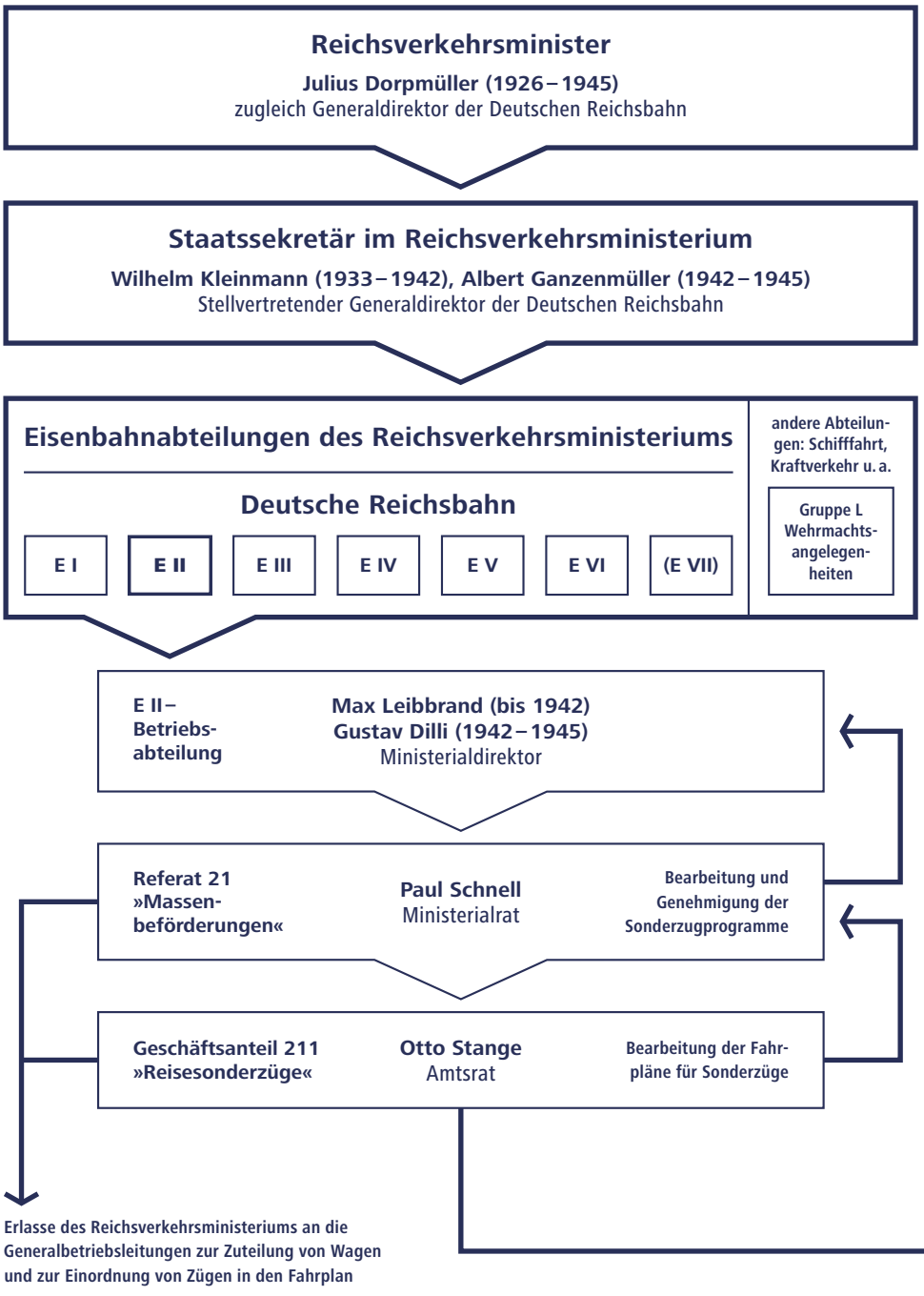




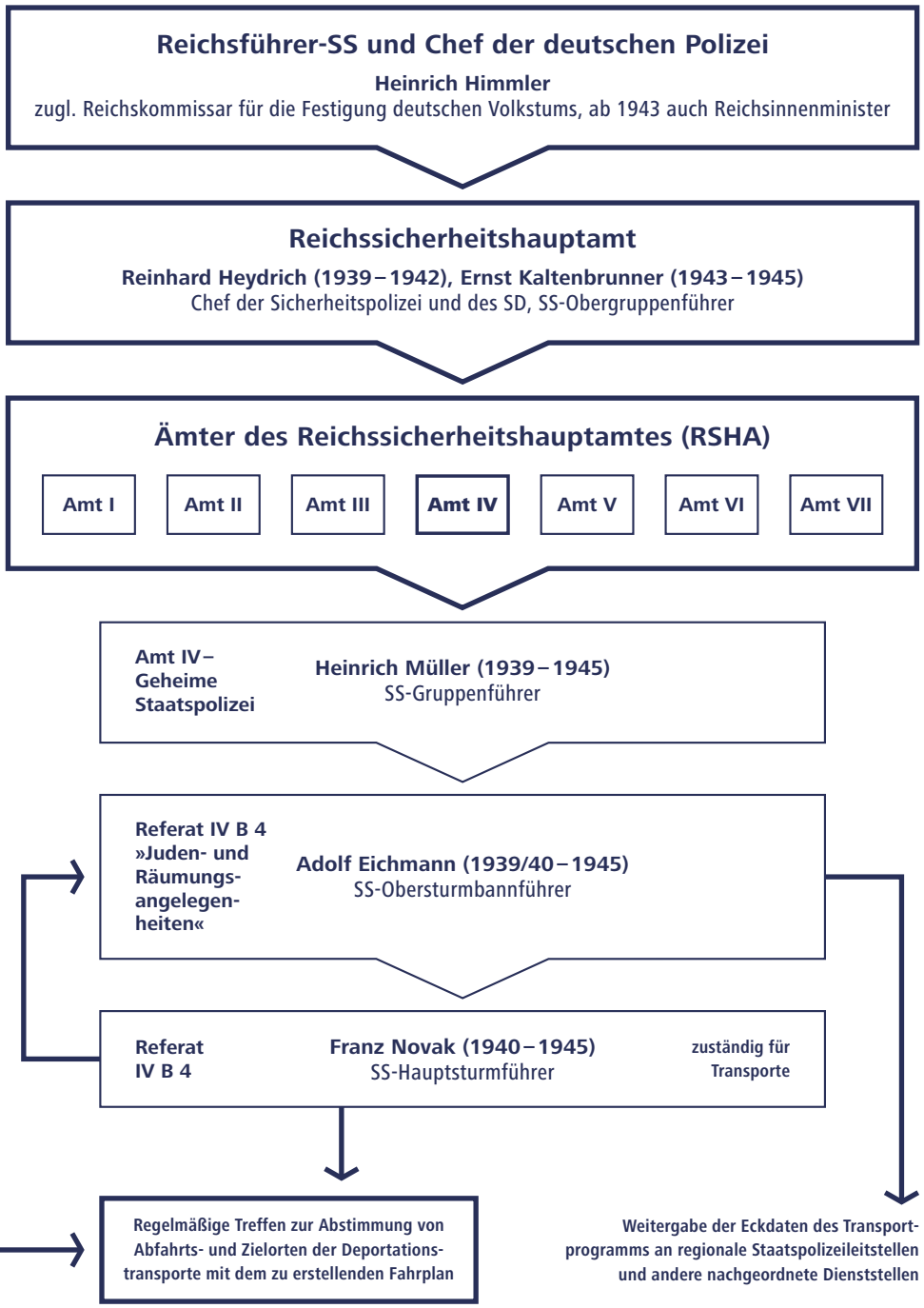
Vernichtungslager Auschwitz (Oświęcim) – Selektion auf der Rampe

Planung der Deportationen 1941/42

Aus der vereinfachten Darstellung sind jene Dienststellen in Reichsverkehrsministerium und Reichssicherheitshauptamt ersichtlich, die 1941/1942 mit der Planung der Massendeportation von österreichischen und deutschen Jüdinnen und Juden befasst waren. Die Sonderzüge wurden vom Reichssicherheitshauptamt beim Reichsverkehrsministerium bestellt.



Das Reichsverkehrsministerium prüfte die Sonderzüge, stimmte diese mit den relevanten Abteilungen – insbesondere mit der Gruppe L (Wehrmachtsangelegenheiten) – ab, erstellte den Fahrplan und gab einen Erlass an untere Dienststellen zur Umsetzung heraus. Das Reichssicherheitshauptamt bekam die Fahrpläne und informierte die mit der Deportation befassten regionalen Staatspolizeileitstellen. Diese Darstellung ist der Dokumentation Sonderzüge in den Tod entnommen und wurde von der Deutschen Bahn für die vorliegende Arbeit zur Verfügung gestellt. Besonderer Dank dafür an Susanne Kill.





Zrilu und Selig Jacob, beide wurden nach ihrer Ankunft in Auschwitz (Oświęcim) vergast.



Ausnahmen bildeten Massentransporte wie jener vom 8. März 1945, bei dem über 1.000 ungarische Jüdinnen und Juden von Strasshof an der Nordbahn nach Theresienstadt deportiert worden sind.[210] Deportationszüge mit weniger als 400 Menschen hatten den Wiener Nordbahnhof als Abgangsbahnhof oder verließen Bahnhöfe in Linz, Waidhofen an der Ybbs, Kremsmünster, Graz, Ried im Innkreis, Traunkirchen, Salzburg oder Amstetten und legten vor dem Verlassen des ehemals österreichischen Gebiets einen Halt am Wiener Nordbahnhof ein.

Hinzu kamen Sonderzüge zur Deportation österreichischer Roma und Sinti. Anfang November 1941 verließen fünf Massentransporte mit jeweils ca. 1.000 Menschen Ostösterreich in Richtung Litzmannstadt, dem heutigen Łódź. Zwei dieser Transporte wurden im Zwangslager Lackenbach (Burgenland) und Maxglan (Salzburg)[211] zusammengestellt. Die weiteren drei Transporte gingen von Fürstenfeld und Pinkafeld ab. Niemand von den 5.007 deportierten österreichischen Roma und Sinti, darunter Frauen, Männer und über 2.600 Kinder, überlebte. Eine weitere Deportationswelle, erneut auf Erlass von Heinrich Himmler, setzte mit Anfang 1943 ein. 2.900 österreichische Roma und Sinti wurden nach Auschwitz/Oświęcim deportiert. Nur wenige überlebten. Genaue Angaben zu Abgangsbahnhöfen fehlen.[212] Wie viele Deportationszüge insgesamt von österreichischen Bahnhöfen in Gettos und Vernichtungslager im Osten abgingen, bleibt ungeklärt.

Damit die Deutsche Reichsbahn diese Sondertransporte bewältigen konnte, wurde alles an Wagenmaterial aktiviert, das zur Verfügung stand. Heillos überfüllte, vergitterte Zellenwagen wurden eingesetzt und im eigens von Reichbahndirektionen herausgegebenen Kursbuch für Gefangenwagen fahrplanmäßig geführt.[213] Bewacht wurden diese Transporte durch die der SS unterstellte Ordnungspolizei, zumeist von zwei Personen. Wenn keine Zellenwagen verfügbar waren, die Deutsche Reichsbahn hatte nur wenige davon, wurden zunächst Personenwagen herangezogen, angehängt an bestimmte öffentliche Reisezüge. In diesen Personenwagen befanden sich Deportierte und Ordnungspolizei. Wurde ein Bahnhof passiert, mussten die Vorhänge zugezogen werden. Jeder Versuch, das Zugfenster zu öffnen, wurde erbarmungslos geahndet. Für die Massendeportationen in die Vernichtungslager ab Mitte 1942 wurden gedeckte Güterwagen, die sogenannten Viehwaggons eingesetzt, weil diese speziell für den Transport von nässeempfindlichen Gütern und von Tieren gebaut worden waren. In diesen Waggons waren weder Heizung noch Toiletten, keine Fenster und vor allem keine Sitze. Die Menschen wurden stehend hineingepfercht und tagelang transportiert, im Waggon befanden sich lediglich ein Wasser- und ein Abortkübel. Sie waren von außen verriegelt, plombiert, die Lüftungsgitter nicht selten vernagelt. Die bewaffnete SS-Ordnungspolizei, die den Zug bewachte, war in einem angehängten Personenwagen oder zusätzlich im Bremserhaus untergebracht.

In der Endphase des Zweiten Weltkriegs, ab Anfang 1945, erfolgten die sogenannten »Häftlingstransporte« bzw. »Räumungstransporte« nicht selten mit offenen Güterwagen, die eigentlich für den Transport von Steinen, Kohle oder Rüben vorgesehen waren. Aus mangelndem Schutz vor Wetter und Kälte waren die Menschen dem Erfrierungstod ausgeliefert und unmittelbar bedroht von der Ordnungspolizei, die,

wenn die Bremserhäuser fehlten, in den offenen Güterwagen mitfuhren. Wenn gar kein Material mehr zur Verfügung stand, behalf sich die Deutsche Reichsbahn mit Plattformen. Im Unterschied zu offenen Güterwagen umgaben die Plattformen nur ca. 50 cm hohe Wände. Wer aus Platzmangel nicht mehr sitzen konnte, fiel bei ruckartigen Zugbewegungen von der Plattform auf die Gleise.

Hunderttausende Fahrten, Tausende Transporte, was davon haben die Bediensteten der Bahn bemerkt, registriert, mitbekommen? Herbert Scheiber, Inspektor und Reserve-Lokführer bei der Deutschen Reichsbahn: *»Wir fuhren den Fronturlauberzug […], und auf der Rückfahrt […] hängten sie uns dann einen Wagen an, aber ganz hinten am Zug. Und dann mussten wir in Fürstenberg* [nahe dem Konzentrationslager Ravensbrück, Anm. d. Verf.] *halten. Auf dem Bahnsteig alles diese SS-Frauen. Und als dann von der Bahn ein Kollege gefragt wird, sagt er: ›Na, das ist doch ein Lager hier, ein Frauenlager.‹ Na und ich sage: ›Was ist das?‹ ›Ja, das sind alles Inhaftierte, die in der Rüstungsindustrie waren und irgendwelche Sabotageakte verübt haben – und die werden da in dieses Lager gebracht.‹ Das konnten wir ja nicht widerlegen […]. Es lief an uns vorbei […].«* [214]

Karl Steinocher, Fahrdienstleiter bei der Deutschen Reichsbahn: *»Ein Sonderzug stand mehrere Stunden auf einem Nebengleis am Bahnhof Steindorf bei Strasswalchen. Ich hörte furchtbares Stöhnen aus den Waggons. Jede Annäherung an den Waggon war lebensgefährlich, die Ordnungspolizei war überall. Wir haben das gesehen, wir haben das gewusst. Es war entsetzlich. Es ist entsetzlich.«* [215]

»Dennoch hatten die Reichsbahner unter den deutschen Zivilisten die besten Kenntnisse vom Schicksal der Deportierten«, schreibt die Ethnologin Karolin Steinke in ihrem Buch »Züge nach Ravensbrück«. Nach 1945 galten sie als *»unbelastete Technokraten«.*

Sechs Millionen Jüdinnen und Juden wurden von den Nazi-Schergen ermordet.[216] Zwischen 1941 und 1945 wurden rund drei Millionen Jüdinnen und Juden aus Deutschland und den von den Nazis besetzten Ländern in die Vernichtungslager im Osten deportiert. 10.000 bis 15.000 Homosexuelle wurden während des Nazi-Regimes in Konzentrationslager, allen voran nach Sachsenhausen, Ravensbrück und Buchenwald, transportiert. Mehr als die Hälfte davon wurde ermordet. 2.000 Zeuginnen und Zeugen Jehovas wurden in Konzentrationslager deportiert. Davon wurden 1.490 ermordet. Hinzu kommen politisch Andersdenkende, Behinderte und sogenannte »Asoziale«. Die Transporte erfolgten zum großen Teil mit der Bahn.

Wegen Beteiligung an der Deportation der Jüdinnen und Juden in die Vernichtungslager angeklagt wurde nur ein einziger Angehöriger der Deutschen Reichsbahn: Albert Ganzenmüller. 1905 in Passau geboren, stieg Ganzenmüller 1942 auch zum stellvertretenden Reichsbahngeneraldirektor auf und war mit den Deportationen *»persönlich befasst«*. Das Verfahren wurde 1977 wegen Verhandlungsunfähigkeit eingestellt. Albert Ganzenmüller wurde 91 Jahre alt und starb 1996.[217]

Der Widerstand

Österreichs Eisenbahnerinnen und Eisenbahner im Widerstand

Zwischen 1938 und 1945 wurden 2.700 Österreicherinnen und Österreicher aus politischen Gründen zum Tode verurteilt und hingerichtet. 16.493 Widerstandskämpfende wurden in den Vernichtungslagern ermordet, 9.687 in Gefängnissen oder durch die Gestapo getötet.[218] 154 Eisenbahnerinnen bzw. Eisenbahner wurden zum Tode verurteilt und hingerichtet. 1.438 bekamen Zuchthaus- oder KZ-Strafen, 135 Bahnbedienstete starben in einem Zuchthaus oder Konzentrationslager. 43 gehörten der Division 999 an und davon fielen 22 Personen.[219]

Eisenbahnerinnen und Eisenbahner waren maßgeblich am österreichischen Widerstand gegen den Nationalsozialismus beteiligt. Bereits im Juni 1939, also Monate vor dem Überfall auf Polen, sah sich die Bahn aufgerufen, den Aushang mit dem Titel *»Berufskamerad, sei auf der Hut«* an allen Dienststellen anzuordnen, denn *»dem Ausland ist […] sehr daran gelegen, möglichst viel über unsere geheimzuhaltenden Wehrmittel zu erfahren. Es bedient sich dabei des Spionage(Nachrichten-)dienstes* (sic!)*. Unter der Maske harmloser Menschen suchen diese in allen Volkskreisen ihre Opfer, um […] zu dem fluchwürdigsten aller Verbrechen, dem Landesverrat, und damit zum Kameradenmord zu veranlassen.«* Unmissverständlich wird in den Amtsblättern auf die Konsequenzen verwiesen: *»Wer es nämlich wagt, die Hände gegen sein Vaterland zu erheben, der ist des Todes. […] So wurde noch vor kurzer Zeit ein Bediensteter einer Behörde zu 3 Monaten Gefängnis verurteilt […].«* Einen anderen *»Behördenangehörigen«* traf es schlimmer: *»Der Volksgerichtshof hat ihn zum Tode verurteilt.«*[220]

Die in der Mehrzahl zwar weitgehend erfolglosen Sabotageaktionen an Eisenbahnanlagen waren Anlass, dass sich das Reichssicherheitshauptamt (RSHA) bereits Ende 1940 genötigt sah, eine über 200 Seiten starke Studie zur *»Sabotage- und Terrororganisation in der Ostmark«* zu verfassen.[221] Neben der *»Eisenbahnsabotageorganisation in Kärnten und der Steiermark«* stand die *»Wiener Sabotage- und Terrororganisation«* im Fokus der Gestapo. Bei dieser Gruppe handelte es sich um die *»Tschechische Sektion der KPÖ«*, auf deren Konto seit 1939 insgesamt 47 Brand- und Sprengstoffanschläge in Wien und Umgebung gingen.[222] Beide Gruppen wurden im Herbst 1941 zerschlagen und *»ausgemerzt«* – wie es in der NS-Diktion hieß. 1942 kam es zu

einem großen Prozess gegen zehn Eisenbahner in Klagenfurt – es ist also davon auszugehen, dass die Widerstandstätigkeit erst da den wirklich entscheidenden Rückschlag erhalten hatte.

Eine der ersten nennenswerten transnationalen Widerstandsinitiativen im Südosten ging vom britischen Auslandsgeheimdienst Secret Intelligence Service (SIS bzw. MI 6) aus und begann sich mit dem deutschen Einmarsch in Österreich im März 1938 in Jugoslawien zu formieren. Gemeinsam mit erprobten Widerstandsorganisationen wie zum Beispiel der TIGR (Trst, Istra, Gorica, Rijeka), deren Aktivistinnen und Aktivisten bereits seit den 1920er-Jahren gegen die »faschistische Italianisierungspolitik«[223] kämpften, gelangen mit Einbindung von Widerständigen in Österreich einige Flugblattaktionen und zwischen April und Mai 1940 die Sprengstoffanschläge auf Eisenbahngleise in Judenburg, die, obgleich sie nur einen geringen Schaden verursacht haben (die Gleise konnten innerhalb weniger Stunden repariert werden), letztlich zur Zerschlagung der gesamten ersten transnationalen Widerstandsvernetzung an der südöstlichen Grenze des ehemaligen Österreichs und des neutralen Jugoslawiens beitrugen. Den Beteiligten an diesen Widerstandsaktionen wurden im Juli 1941 in dem bis dahin *»größten Kriegsgerichtsprozess in der Ostmark«*[224] ein mit beispielsloser Härte geführter *»politischer Prozess«* gemacht. Sechs der insgesamt 13 Angeklagten wurden unter dem Vorsitz des Präsidenten des 3. Senates, Karl Schmauser, wegen Landes- und Hochverrats zum Tode verurteilt und hingerichtet.[225] Während sich unter den 13 Angeklagten vor dem Reichskriegsgericht keine Eisenbahner befanden, waren vom Nachfolgeprozess, der im Herbst 1941 bzw. Frühjahr 1942 in Wien geführt worden ist, vier Eisenbahner betroffen. Allen wurde Mitwisserschaft zur Vorbereitung von Hochverrat vorgeworfen: Die Villacher Eisenbahner Karl Tantinger und Josef Peskoller, die jede illegale politische Betätigung bei diesem grenzüberschreitenden Unternehmen bestritten, bekamen vier bzw. drei Jahre Gefängnis. Guido Valle, Wagenreiniger aus Rosenbach, erhielt wegen Mitwisserschaft vom Sprengstoffschmuggel und Nichtanzeige acht Jahre Gefängnis. Der Koch Karl Ecker, der in den Fernzügen nach Wien bzw. München beschäftigt war, bekam, obwohl er NSDAP-Mitglied war, vier Jahre Gefängnis.

Waren jene Eisenbahnerinnen und Eisenbahner, die eine sozialistische oder kommunistische Überzeugung hatten, gegenüber christlich-monarchistischen und vom westlichen Ausland getragenen Widerstandsoperationen zunächst skeptisch eingestellt, so begannen sie spätestens mit dem deutschen Angriff auf die Sowjetunion im Juni 1941 zusammenzuarbeiten. Von Juni bis Mitte November 1941 stellte die Gestapo auf Bahnhöfen in Kärnten und der Steiermark über 200 Einzelsabotageakte fest: *»Bemerkenswert an dieser Sache ist, daß die Sabotageanschläge immer nur an Waggons verübt werden, die für Wehrmachtszwecke bestimmt sind oder in Richtung Italien laufen«,* heißt es dazu im Sammelbericht der Gestapoleitstelle Wien vom 11. November 1941.[226] Störten die Sabotageakte bis 1940 vor allem die deutschen Kohlelieferungen an Italien, die nahezu ausschließlich entlang der Südbahn erfolgten, konzentrierten sich diese ab 1940 vor allem auf kriegswirtschaftlich wichtige Transporte. Die Sabotageaktionen riefen selbst den Chef des Reichssicherheitsamtes Reinhard Heydrich auf den Plan, der im Oktober 1941 an Reichsaußenminister Joachim von Ribbentrop über Sabotageakte in Donawitz, Scheifling, Maria St. Lamprecht, Graz, Villach, Göß bei Leoben, Bruck an


1
2
3
7
8
9
13
14
15
19
20
21
25
26
27
31
32
33
37
38
39
43
44
45
49
50
51


4
5
6
10
11
12
16
17
18
22
23
24
28
29
30
34
35
36
40
41
42
46
47
48
52
53
54

1 Josef Blaschek **2** Ludwig Huber **3** Jarolin Anton Tesar **4** Otto Wehofschitz **5** Eduard Wessely **6** Josef Lusk **7** Franz Baumgartner **8** Johann Karner **9** Franz Thaler **10** Friedrich Zenzinger **11** Karl Tomasek **12** Ferdinand Steger **13** Josef Brenner **14** Karl Kvas **15** Narciß Vavra **16** Georg Wurm **17** Josef Vachal **18** Stefan Weiner **19** Gustav Christian **20** Otto Kubak **21** Franz Ulram **22** Anton Voglsang **23** Franz Nagl **24** Bruno Jursitzky **25** Karl Dlouhy **26** Friedrich Narrath **27** Robert Schön **28** Johann Weber **29** Adolf August Hampel **30** Matthias Liska **31** Richard Freund **32** Franz Neusiedler **33** Edwin Schuster **34** Leopold Wölfel **35** Siegfried Hartmann **36** Josef Haller **37** Josef Haidinger **38** Ferdinand Picka **39** Franz Reinelt **40** Karl Gries **41** Leopold Tschabitscher **42** Franz Gustav Kokta **43** Franz Grimmel **44** Franz Cech **45** Johann Weber **46** Franz Baumgartecker **47** Maximilian Wilcek **48** Anton Wosihnoj **49** Thomas Torzicky **50** Franz Tomek **51** Franz Kasteiner **52** Johann Kaiser **53** Wilhelm Pfeiler **54** Leopold Tischer

der Mur usw. berichtete.[227] Das Berliner Reichssicherheitshauptamt (RSHA) schrieb dazu Ende 1941, dass im Vergleich zum *»Altreich […] die Ostmark seit Ausbruch des Krieges 1939 in sabotage-polizeilicher Hinsicht eine grössere Rolle spielte, da hier die fremdländischen Nachrichtendienste und inländischen Gegnergruppen es bereits früher verstanden hatten, Sabotageorganisationen aufzubauen«.*[228]

Wie schon bei der ersten Verhaftungswelle 1940 trugen die Informationen des Gestapo-Spitzels Alexander Herbst, eines Klagenfurter Altwarenhändlers mit undurchsichtiger politischer Biografie, auch 1941 wesentlich zur zweiten großen Verhaftungswelle der Eisenbahner in Kärnten und der Steiermark bei. Am 25. April 1942 verurteilte das Reichskriegsgericht Klagenfurt, erneut unter dem Vorsitz von Karl Schmauser, zehn Eisenbahner aus Kärnten und der Steiermark wegen Hochverrats und Feindbegünstigung zum Tode. Im Dezember 1942 wurden vom Reichskriegsgericht in Graz von insgesamt 14 angeklagten Eisenbahnern 11 zum Tode verurteilt. Die Eisenbahner von Leoben bezahlten ihren Widerstandskampf gegen die Kriegstransporte mit 14 Todesurteilen. Darüber hinaus wurden mehrere Dutzend Eisenbahnerinnen und Eisenbahner sowie deren Familienangehörige und Bekannte verhaftet und mit langen Gefängnisstrafen, die nicht selten in Konzentrationslagern endeten, belegt.

Während des Krieges war die Sabotage eine entscheidende Form des Widerstandes der Eisenbahnerinnen und Eisenbahner. Zu den Sabotagehandlungen, die an Reichskriegsgerichten verhandelt wurden, zählten das Durchschneiden von Bremskupplungsschläuchen, das Entfernen von Bremskupplungsringen, das Streuen von Sand in die Achsenlager der Waggons, das Verstopfen der Schmierbüchsen der Lokomotiven, aber auch das Entfernen und Vertauschen der Wagenbezettelung, um die Waggons zu anderen Zielbahnhöfen zu schicken, was die Errichtung eines umfangreichen Nachforschungsdienstes erforderte, oder die Irreführung der Dienststellen durch fingierte Telefongespräche, Anweisungen und Telegramme.[229] Drakonisch geahndet wurden zudem vom Volksgerichtshof/Oberlandesgericht das Verteilen von Flugblättern, das Hören von Auslandssendern im Radio bzw. kritische Bemerkungen zu Krieg und Nationalsozialismus, die als Wehrkraftzersetzung geahndet wurden. Zum Letzteren schrieb Bahnhistoriker Friedrich Vogl bereits 1968: *»Den Eisenbahnern konnten die Truppen- und Kriegsmaterialtransporte, die Lazarettzüge voll verwundeter und verstümmelter Soldaten, die brutal durchgeführten Kriegsgefangenentransporte, die Transporte der Zivilgefangenen, KZler, Juden und Zigeuner nicht verborgen bleiben.«*[230]



Karte mit Anleitung für die gesamte Bevölkerung.

Unter Wehrkraftzersetzung fiel auch die religiöse Überzeugung. Von der Wehrkraftzersetzung wurde der Oberbahnwart Josef Macho im Juli 1940 vom Reichskriegsgericht in Berlin zwar freigesprochen. Weil er aber als Zeuge Jehovas an den Lehren festhielt, wurde Macho von der Gestapo erneut verhaftet und in das Konzentrationslager Dachau eingeliefert, wo er im Juni 1941 ermordet wurde. Der Zugführer Johann Wielander wurde wegen *»Teilnahme an der Bewegung der Bibelforscher«* [231] im Jänner 1941 zu sechs Jahren Zuchthaus verurteilt. Aus den zur Verfügung stehenden Akten konnte Vogl von drei Eisenbahnern berichten, die *»als Bibelforscher angeklagt wurden«.* [232] Zersetzungserscheinungen wurden Eisenbahnerinnen und Eisenbahnern angelastet, wenn sie ausländisches Radio hörten (Rundfunkvergehen). Es reichte schon, bei konspirativen Gesprächen dabei zu sein, um in ein Zuchthaus oder Konzentrationslager eingewiesen zu werden. In Mauthausen wurde am 14. Juli 1942 eine Gruppe von 75 Eisenbahnern inhaftiert. Sechs der Inhaftierten wurden nackt und an den Händen gefesselt von Doggen gejagt, lebensgefährlich verletzt und einen Tag später erschossen. [233]

Als die Rote Armee Anfang April 1945 bereits in Richtung St. Pölten marschierte, wurden in der Strafanstalt Stein Hunderte zuvor entlassene Häftlinge, darunter sieben Eisenbahner, von der SS, SA und Volkssturmeinheiten ermordet. [234]

In Wien gab es drei bedeutende Widerstandsgruppen der Eisenbahnerinnen und Eisenbahner. [235] Die erste Gruppe wurde von Richard Freund (Verschubaufseher), Andreas Thaler (Bahnarbeiter) und Karl Dlouhy (Fahrdienstleiter) angeführt und hatte hauptsächlich mit den Revolutionären Sozialisten Österreichs (RSÖ) in Salzburg Verbindungen. Alle drei wurden wegen Vorbereitung zum Hochverrat angeklagt. Die zweite Gruppe bezeichnete sich als Revolutionäre Gewerkschafts-Opposition (RGO). Zu den leitenden Köpfen zählten Otto Wehofschitz, Anton Vogelsang, Franz Reinelt, Josef Brenner, Matthias Nagel und Fritz Zwickl. All die Genannten wurden im Konzentrationslager Mauthausen ermordet. [236] Die dritte Gruppe formierte sich um den Bahnhelfer Karl Kvas und den Lokführer Friedrich Narrath, die bereits 1939 eine weitverbreitete kommunistische Zellen-Organisation am Wiener Westbahnhof errichtete. Die führenden Mitglieder wurden 1943/44 verhaftet. Neben diesen drei Gruppen bestand in der Eisenbahn-Hauptwerkstätte Simmering rund um Anton Kuchticek und Ferdinand Picka eine gut organisierte Widerstandsbewegung, die ebenfalls Gelder für Notdürftige sammelte und illegale Literatur verbreitete. Beide wurden vom Volksgerichtshof verurteilt und hingerichtet.

Die vermutlich größte Gruppe in Tirol, die »Rote-Hilfe-Gruppe«, stand unter der Leitung des Zugführers Josef Frenademetz. Nach polizeilichen Angaben hatte die Gruppe 60 Mitglieder. [237] Dazu zählten Josef Köll, Johann Haslinger, Josef Marth und Karl Haidegger. Alois Brunner, Rangierer im Bahnhof Wörgl, und seine Frau Josefine Brunner standen in Kontakt mit den RSÖ-Gruppen in Wien und Bayern, übernahmen Kurierdienste und verteilten die Flugschrift »Das Rollkommando«, die das Aufstellen und den Einsatz von bewaffneten Widerstandsgruppen beschrieb. Beide wurden im September 1943 hingerichtet.

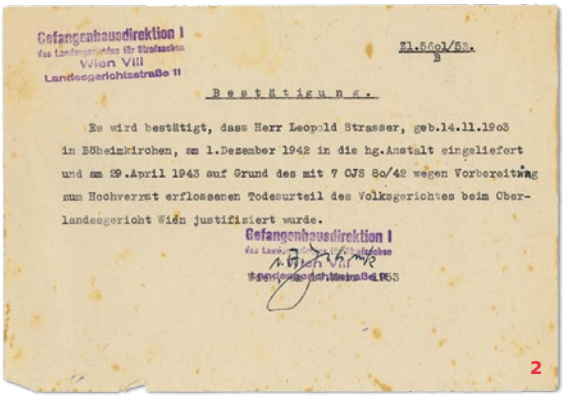
In Kärnten gab es mehrere Widerstandsgruppen, wobei die Österreichische-Freiheitsfront (ÖFF) alle politischen Lager vereinte und stark in die Steiermark wirkte.[238] 1942 wurden mehrere Eisenbahner zum Tode verurteilt. Darunter: Maximilian Zitter, Ludwig Höfernig, Peter Schlömmer, Josef Straubinger, Alexander Waste, Josef Kuchler, Karl Zimmermann, Michael Robert Essmann. Die Salzburger, die St. Pöltner und die Knittelfelder zählen zu den größten Widerstandsgruppen der Bahnbediensteten gegen den Nationalsozialismus. In Salzburg standen sich zwei Widerstandsbewegungen gegenüber: die der Revolutionären Sozialisten Österreichs (RSÖ), unter der Leitung von Engelbert Weiß, und jene der KPÖ, unter der Leitung von Josef Haidinger.[239]

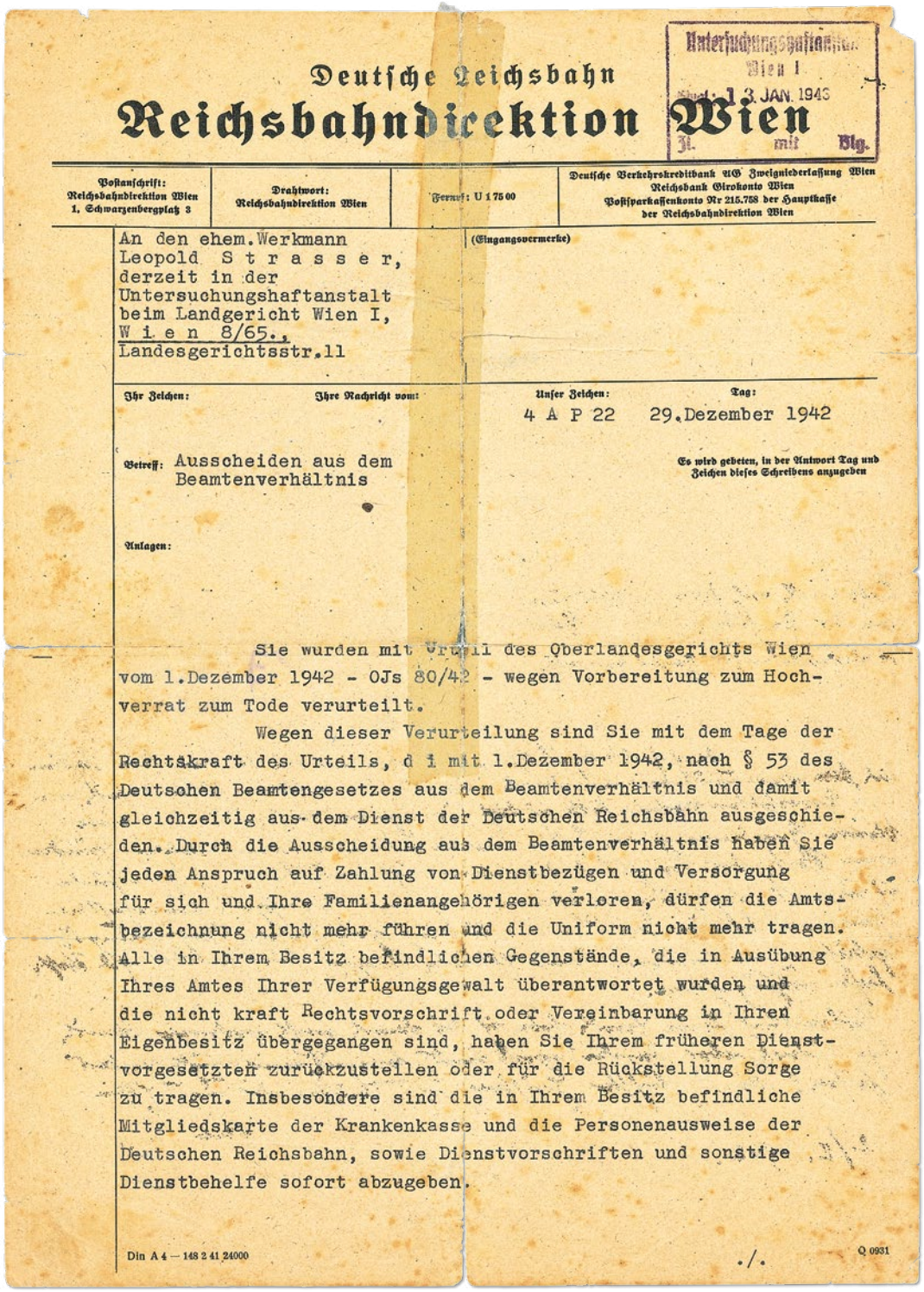
In Niederösterreich arbeitete die stärkste Gruppe entlang der Westbahnstrecke, die sich bis zur Traisen- und zur Mariazeller Bahnstrecke erstreckte. Sie stand unter der Leitung des Zugführers August Steindl, der eng mit der RGO-Zentrale in Wien kooperierte und mit Unterstützung von Georg Schaffranek Flugschriften wie »Weg und Ziel«, »Bauernbrief«, »Lieber Heinz« illegal herausgab. Bereits im Dezember 1941 meldete die Stapoleitstelle Wien an das Reichssicherheitshauptamt Berlin: *»Insgesamt wurden 166 Reichsbahnbedienstete als Angehörige der Organisation ermittelt und hiervon 70 Personen – darunter zehn Spitzenfunktionäre – wegen Vorbereitung zum Hochverrat festgenommen.«*[240] Dutzende Eisenbahnerinnen und Eisenbahner wurden wegen Sammlung von Unterstützungsgeld für inhaftierte Bahnbedienstete (Rote Hilfe), für die Verbreitung der Flugschriften und weil sie einer kommunistischen Zelle angehörten zum Tode verurteilt. Darunter August Steindl und seine Frau, Gisela Steininger, Zugschaffnerin, geboren in Budapest und Leopold Strasser, geboren in Böheimkirchen, der bei der Reichsbahn St. Pölten arbeitete.

»Von Montag bis Freitag können immer Hinrichtungen sein, wessen es ist, weiss man nie. Kommt dann ein solch schrecklicher Tag und man hört, wie links und rechts die Leute weggeführt werden, ist es fürchterlich und so geht das, bis es einen selbst trifft, wenn nicht ein Wunder geschieht.« Aus einem Brief von Leopold Strasser an seine Frau. Leopold Strasser wurde am 29. April 1943 wegen Vorbereitung zum Hochverrat hingerichtet.[241]

1 Führerschein von Leopold Strasser. **2** Bestätigung der vollstreckten Hinrichtung.







Deutsche Reichsbahn
Reichsbahndirektion Wien

Untersuchungsgefangenenhaus Wien I
Eingel. 13. JAN. 1943
Zl. mit Blg.

Postanschrift: Reichsbahndirektion Wien 1, Schwarzenbergplatz 3 | Drahtwort: Reichsbahndirektion Wien | Fernruf: U 17500 | Deutsche Verkehrskreditbank AG Zweigniederlassung Wien Reichsbank Girokonto Wien Postsparkassenkonto Nr 215.758 der Hauptkasse der Reichsbahndirektion Wien

An den ehem. Werkmann
Leopold S t r a s s e r,
derzeit in der
Untersuchungshaftanstalt
beim Landgericht Wien I,
W i e n 8/65.,
Landesgerichtsstr.11

(Eingangsvermerke)

Ihr Zeichen:	Ihre Nachricht vom:	Unser Zeichen:	Tag:
		4 A P 22	29. Dezember 1942

Betreff: Ausscheiden aus dem Beamtenverhältnis

Es wird gebeten, in der Antwort Tag und Zeichen dieses Schreibens anzugeben

Anlagen:

Sie wurden mit Urteil des Oberlandesgerichts Wien vom 1. Dezember 1942 - OJs 80/42 - wegen Vorbereitung zum Hochverrat zum Tode verurteilt.

Wegen dieser Verurteilung sind Sie mit dem Tage der Rechtskraft des Urteils, d i mit 1. Dezember 1942, nach § 53 des Deutschen Beamtengesetzes aus dem Beamtenverhältnis und damit gleichzeitig aus dem Dienst der Deutschen Reichsbahn ausgeschieden. Durch die Ausscheidung aus dem Beamtenverhältnis haben Sie jeden Anspruch auf Zahlung von Dienstbezügen und Versorgung für sich und Ihre Familienangehörigen verloren, dürfen die Amtsbezeichnung nicht mehr führen und die Uniform nicht mehr tragen. Alle in Ihrem Besitz befindlichen Gegenstände, die in Ausübung Ihres Amtes Ihrer Verfügungsgewalt überantwortet wurden und die nicht kraft Rechtsvorschrift oder Vereinbarung in Ihren Eigenbesitz übergegangen sind, haben Sie Ihrem früheren Dienstvorgesetzten zurückzustellen oder für die Rückstellung Sorge zu tragen. Insbesondere sind die in Ihrem Besitz befindliche Mitgliedskarte der Krankenkasse und die Personenausweise der Deutschen Reichsbahn, sowie Dienstvorschriften und sonstige Dienstbehelfe sofort abzugeben.

Din A 4 — 148 2 41 24000 ./. Q 0931

Mit dem Todesurteil verlor auch die gesamte Familie Anspruch auf Unterstützung.

Die von Ihnen während Ihrer Dienstzeit eingezahlten Pensionsbeiträge einschließlich geleisteter Nachzahlungsgebühren können nach Vorlage eines entsprechenden Ansuchens ohne Zinsen rückgezahlt werden. Die Rückzahlung dieser Beträge kann auch an eine von Ihnen benannte Person erfolgen wenn Sie uns eine Erklärung einsenden, daß die Pensionsbeiträge an:

wohnhaft in

ausgezahlt werden sollen. Ihre Unterschrift auf dieser Erklärung muß jedoch von der Leitung der Anstalt, in der Sie sich bei der Abgabe dieser Erklärung befinden, beglaubigt sein.

Das mit Verfügung vom 10.Juli 1941 - 4 A P 106 - gegen Sie eingeleitete förmliche Dienststrafverfahren wurde, da nunmehr gegenstandslos, gemäß § 52 Abs 1 Pkt 3 der Reichsdienststrafordnung eingestellt. Die gemäß § 79 der erwähnten Verordnung einbehaltenen Bezugsteile sind verfallen und werden daher nicht nachgezahlt.

Reichsbahndirektion Wien:
(gez) Berka

Beglaubigt:

Reichsbahndirektion Wien

Liebe Frau, mit diese Verständigung von der Reichsbahndirektion Wien ist unser Ansuchen gestern gemacht.

Ich teile Ihnen 4. April 1943 als Antwort bei der Reichsbahn bedauern wir unser Ansuchen nicht immer gute vollste Zufriedenheit mit Vorgesetzten gemacht, bitte ich für meine Familie um eine kleine Gnadenpension. Falls meine Bitte aus irgend welchen Gründen von Seite der Reichsbahndirektion nicht möglich sein, so ersuche ich um Rückzahlung meiner während meiner Dienstzeit einbezahlten Pensionsbeiträge und einschließlich geleisteter Nachzahlungsgebühren an meine Frau Elfriede Kreuzer Wien XX. Hasenhüsche Straße.

Hoffentlich liebe Frau habe ich dir damit nicht zuviel Schwierigkeiten, aber leider weiß und kann mir nicht anders helfen. Mit herzlichen Grüßen und Küssen dir und Elfi

Dein Lutz

2./2. 1943.

Tradition beim Widerstand

Mehr als andere Berufsgruppen konnten die Eisenbahnerinnen und Eisenbahner auf eine längere Tradition ihrer gewerkschaftlichen Arbeit zurückblicken. Der Fach- und Unterstützungsverein der Verkehrsbediensteten Österreichs wurde am 2. April 1892 gegründet und mit ihr die Sozialdemokratische Freie Eisenbahnergewerkschaft. Die Mitglieder konnten schon ab Oktober 1893 mit einem eigenen Fachblatt, das sich »Der Eisenbahner« nannte, erreicht und informiert werden. 1897 wurde der Fach- und Unterstützungsverein vorübergehend aufgelöst und ging nach der erneuten Gründung 1898 als Allgemeiner Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein wieder auf.[242] Bis 1934 erreichte die Freie Eisenbahnergewerkschaft bei den Wahlen immer rund 80 Prozent der Stimmen. Andere Bahnbedienstete organisierten sich im September 1915 im Reichsverband christlicher Eisenbahner Österreichs.[243] Eine nationale Gewerkschaftsbewegung bildete sich bei den österreichischen Eisenbahnerinnen und Eisenbahnern hingegen schon um die Jahrhundertwende zum 20. Jahrhundert heraus, die vorerst tschechisch-national und nicht deutsch-national geprägt war.[244] Eine deutsch-nationalen Gewerkschaftsbewegung kam erst während der Ersten Republik Bedeutung zu. Diese drei gewerkschaftlichen Richtungen bestanden in dieser Konstellation bis zum Februar 1934.

Die gewerkschaftliche Arbeit setzt bereits früh ein. Im November 1905 wurde erstmals gestreikt. Initiiert wurde die Resistenz (Dienst nach Vorschrift) von der tschechisch-nationalen Gewerkschaft.[245] Der Streik verlief erfolgreich. Einige Verbesserungen der Arbeitsbedingungen wurden umgesetzt. Während der Ersten Republik kam es zu mehreren Streiks, die zunächst sozial begründet waren – wie die Brotstreiks 1919. Bis 1927 folgte eine verhältnismäßig ruhige Zeit, die dann mit Schattendorf bzw. nach der Urteilsverkündung abrupt beendet war. Am Generalstreik der Arbeiterschaft beteiligten sich auch viele Bahnbedienstete. Der Proteststreik wurde bis zum 18. Juli fortgesetzt. Es folgten Maßregelungen sowie Anzeigen für die am Streik beteiligten Bahnbediensteten.

Als schließlich am 20. Februar 1933 angeordnet wurde, die Märzgehälter in drei Raten auszuzahlen, beschlossen die drei Eisenbahn-Gewerkschaften, am 1. März einen zweistündigen Proteststreik durchzuführen. Obwohl den Bahnbediensteten mit einer kaiserlichen Verordnung aus dem Jahre 1914 gedroht wurde, fand der Streik fast lückenlos statt. Daraufhin folgten für viele Beteiligte Maßregelungen. Der Streik war es auch, der im Parlament zur Debatte stand und zur temporären Lähmung des österreichischen Parlaments führte, die Engelbert Dollfuß für seine Machtergreifung missbrauchte.[246] Die freien Gewerkschaften wurden aufgelöst und später durch eine regierungsnahe Einheitsgewerkschaft ersetzt. Am 18. Februar 1934 wurde von den in die Illegalität gedrängten Gewerkschaften das »Siebener Komitee« gebildet, dem mit Karl Mantler und Andreas Thaler zwei Eisenbahnervertreter angehörten.[247] Der Zentralsekretär der Freien Eisenbahnergewerkschaft, Berthold König, flüchtete nach Brünn. Der Internationale Gewerkschaftsbund erkannte 1937 den illegalen freien Gewerkschaften den offiziellen Status als Vertretung der österreichischen Gewerkschaften zu.[248] Die

Gewerkschaftsarbeit war erfolgreich, konnte sie doch auf ein weitgehend funktionierendes System aus Vertrauensleuten, aus Schaffnerinnen und Lokführern zurückgreifen, die für die Verbreitung von Zeitungen (»Signal«, »Prellbock«) und Flugschriften sorgten. Carl Vaugoin beispielsweise musste bei den Bundesbahnen zurücktreten, nachdem seine Beteiligung am Phönix-Skandal veröffentlicht wurde.

Nachdem die freien Gewerkschaften im Zuge der Februarkämpfe aufgelöst und verboten wurden, kam es am 2. März 1934 durch eine Verordnung zur Errichtung einer Einheitsgewerkschaft.[249] Die freien Gewerkschaften existierten illegal und hatten darüber hinaus in der offiziellen Gewerkschaft einen Teil ihrer Mitglieder versammelt. Die christlichen waren in der offiziellen Gewerkschaft federführend, die Nazis arbeiteten ebenfalls in der offiziellen Gewerkschaft mit. Die christliche Arbeiterbewegung betrieb gegenüber den freien Gewerkschaften eine Politik der Öffnung und Integration, wie etwa die Vertrauensmännerwahlen von 1936 zeigen, wo ein erster, aber gleichzeitig auch einziger Schritt in Richtung Demokratisierung der betrieblichen Vertretungen gesetzt wurde.[250]

Nach der Machtübernahme durch die Nationalsozialisten verschlechterte sich die Situation erneut. Die Eisenbahnervertrauensmänner Richard Freund und Andreas Thaler wurden in der Nazi-Zeit verhaftet, misshandelt und unter Anklage gestellt, mit der Todesstrafe bedroht und schließlich zu langjährigen Kerkerstrafen verurteilt.

Eine Stromliniendampflok der Deutschen Reichsbahn im Frühjahr 1938, Wien-Westbahnhof.



Die Zwangsarbeit

Zwangsarbeitende bei der Reichsbahn

1944 arbeiteten 7,6 Millionen Ausländerinnen und Ausländer im Deutschen Reich. Die Mehrzahl wurde zur Arbeit verschleppt und gezwungen. 200.000 zivile ausländische Arbeitskräfte, Kriegsgefangene und KZ-Häftlinge arbeiteten bei der Deutschen Reichsbahn, davon 19.235 auf dem Gebiet des einstmaligen Österreichs. Die Transporte erfolgten überwiegend mit der Bahn und sie wurden von der Bahn zur Arbeit herangezogen.

Die Österreichischen Bundesbahnen sind nach der nationalsozialistischen Machtübernahme in Österreich im März 1938 in die Deutsche Reichsbahn eingegliedert worden (GBl. f. d. L. Ö. Nr. 7/1938). Die ehemaligen Bundesbahndirektionen Wien, Linz und Villach wurden zu Reichsbahndirektionen umgewandelt, die Streckenbereiche Tirol und Vorarlberg den Reichsbahndirektionen München und Augsburg zugeteilt.

Die Reichsbahn bildete ein zentrales und unverzichtbares Instrument der Herrschaftsausübung des Nationalsozialismus. Das drückt sich alleine schon in ihrer Bedeutung für die Kriegswirtschaft und Kriegsführung sowie bei der Deportation von Jüdinnen und Juden in die Gettos und Vernichtungslager aus.

Mit Beginn des Zweiten Weltkrieges wurden tausende Bahnbedienstete zum Kriegsdienst verpflichtet. Arbeitskräfte, insbesondere billige Arbeitskräfte, fehlten bei der Bahn, in der Industrie und der gesamten Wirtschaft des Deutschen Reiches. Dieser Arbeitskräftemangel sollte durch ausländische Arbeitskräfte ausgeglichen werden. Erfolgte die Anwerbung 1939 noch auf freiwilliger Basis, verstärkte sich der Druck mit Fortdauer des Krieges: Hundertausende Menschen aus den von Hitler-Deutschland besetzten Gebieten wurden zwangsweise zur Arbeit verschleppt. *»Die rund 7,6 Millionen Ausländer, die 1944 im Deutschen Reich arbeiteten – darunter 5,7 Millionen zivile Arbeiter und 1,9 Millionen Kriegsgefangene – kamen überwiegend mit der Eisenbahn.«* [251]

Um die Transporte zu bewältigen wurde der Verschiebebahnhof Strasshof, in der Nähe von Wien, als »Drehscheibe« verwendet. In Strasshof selbst waren 1944 Tausende Zwangsarbeiterinnen und Zwangsarbeiter, vor allem aus dem Osten und über 20.000 ungarische Jüdinnen und Juden in insgesamt sieben NS-Konzentrations- und Arbeits- bzw. »Durchgangslager« untergebracht. [252] Die Deutsche Reichsbahn übernahm

die Transporte, die Zahl der involvierten Bahnbediensteten betrug 1.500. Josef Schischka, NSDAP-Mitglied, war Bahnhofsvorstand bis 1943. Der Zustand in den Lagern war prekär, viele »Insassen« starben an Ruhr und Typhus. Zwischen Bahnbediensteten und Zwangsarbeitenden kam es immer wieder zu Übergriffen. So wurde Heinrich Weinberger, Bediensteter der Reichsbahn und Vorsteher des Bahnbetriebswerks, 1945 inhaftiert, wegen »Verletzung der Menschlichkeit und Menschenwürde« angeklagt und schließlich freigesprochen.[253]

Viele zivile ausländische Arbeitskräfte wurden von der Deutschen Reichsbahn zur Arbeit herangezogen: als Heizer, Lok- und Wagenputzerinnen oder als Ladehilfen für die Güterabfertigung. Sie reparierten Gleisanlagen, arbeiteten im Betriebsmaschinendienst gleichermaßen wie in den Reichsbahnausbesserungswerken. 1943 waren bei der Deutschen Reichsbahn knapp 1,3 Mio. Menschen beschäftigt, darunter 200.000 ausländische Arbeitskräfte: 40.000 Kriegsgefangene, rund 20.000 Tschechinnen und Tschechen, 75.000 Polinnen bzw. Polen sowie sowjetische Arbeitskräfte, 63.000 Arbeiterinnen und Arbeiter aus anderen Ländern und 1.300 Häftlinge aus Konzentrations- und Arbeitserziehungslagern.[254] Bis Ende 1944 erhöhte sich die Zahl der Bahnbediensteten auf 1.581.000 und mit ihr die Zahl der Zwangsarbeitenden. Die Arbeitsämter übernahmen die Anwerbung, organisierten die Transporte bzw. Deportationen und wiesen die ausländischen Arbeitskräfte den Arbeitgebern zu.

In der »Ostmark« (ab 1942 in Donau- und Alpenreichsgaue umbenannt) beschäftigte die Deutsche Reichsbahn im Mai 1942 insgesamt 5.190 ausländische Arbeiterinnen und Arbeiter und zählte somit zu den größten Einzelarbeitgebern. Die Zahl der Zwangsarbeitenden erhöhte sich, je länger der Krieg andauerte. Im August 1944 wurden 19.235 ausländische Arbeitskräfte als bei der Reichsbahn beschäftigt gemeldet. Das waren 3,6 Prozent aller zivilen Ausländerinnen und Ausländer.[255] Im Vergleich dazu war der Anteil der bei der Reichsbahn beschäftigten zivilen Ausländerinnen und Ausländer im Reichsdurchschnitt etwas höher und lag im August 1944 bei vier Prozent. Die Zwangsarbeitenden und Kriegsgefangenen waren in der Mehrzahl in Lagern untergebracht. Auf dem Gelände der Deutschen Reichsbahn befanden sich *»381 Arbeitslager«.*[256] In Österreich waren bekannte Reichsbahnlager Attnang-Puchheim, Bludenz, Haag/Niederösterreich, Kematen, Kirchberg/Tirol, Langen/Arlberg, Linz-Kleinmünchen, Neumarkt-Kalham, Pasching, Wels-Pernau, Uttendorf-Weißsee.

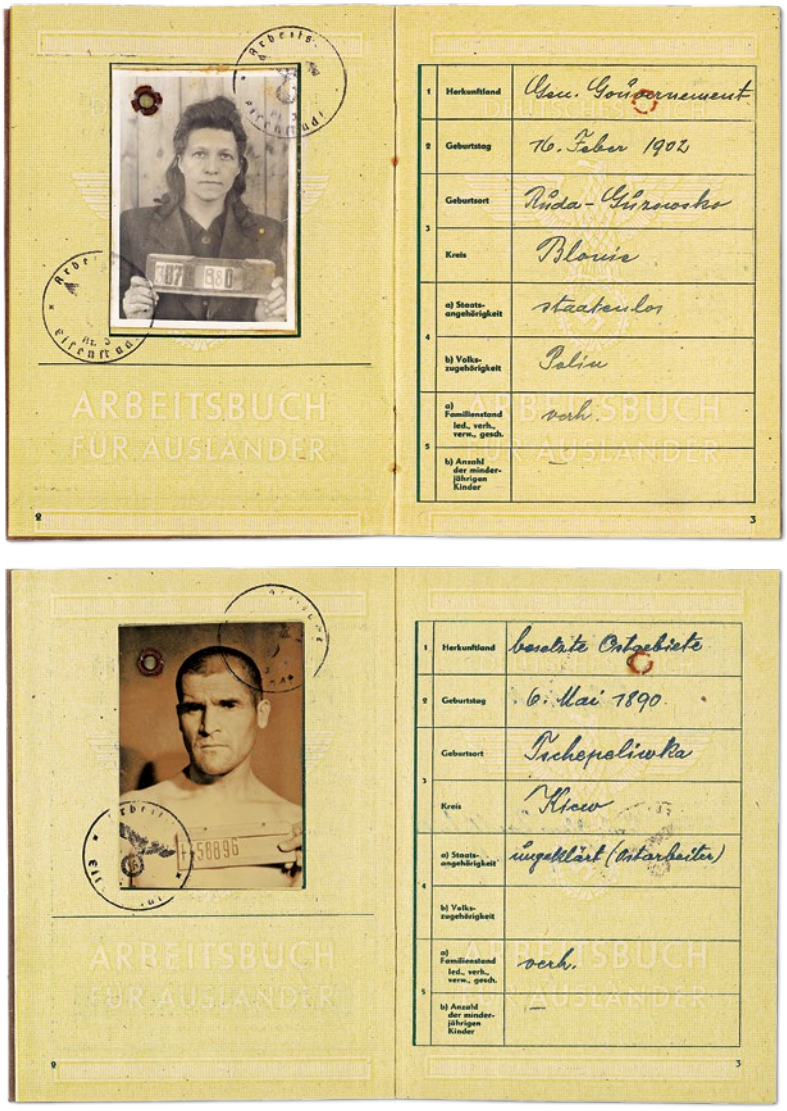
Die Leitung der Lager oblag zumeist der Deutschen Arbeitsfront (DAF), die der Kriegsgefangenenlager der Wehrmacht. Die KZ-Häftlinge lebten in Lagern, die als Außenstellen der Konzentrationslager von der SS verwaltet wurden.[257]

Zwischen den ausländischen Arbeitskräften gab es spätestens seit den sogenannten »Polenerlässen« eine rassistische Unterteilung, je nachdem, woher die Arbeitskräfte kamen. In der *»Dienstvorschrift über die Beschäftigung ausländischer Arbeiter bei der Deutschen Reichsbahn«* vom 1. Mai 1943 wurde zwischen *»Ausländern«, »Protektoratsangehörigen«, »Polen«* und *»Ostarbeitern«* unterschieden. Polnische Arbeiterinnen und Arbeiter mussten ein deutlich sichtbares *»P«* tragen. *»Ostarbeiter«* aus den besetzten sowjetischen Gebieten wurden mit *»Ost«* gekennzeichnet.[258] Ab



Zwangsarbeiter aus dem ehemaligen Königreich Jugoslawien, Knittelfeld, Juli 1942.





Arbeitsbuch einer Zwangsarbeiterin und eines Zwangsarbeiters bei der Deutschen Reichsbahn.

1942 mussten alle Zwangsarbeitenden, die zu Arbeiten im Betriebs- und Betriebsmaschinendienst herangezogen wurden, *»eine graue Armbinde mit schwarzen Aufdruck ›Im Dienst der Deutschen Reichsbahn‹«* tragen. Von der Bestimmung unberührt blieben *»Russen und Polen«*.[259] Die Verpflegungskosten für polnische und sowjetische Zwangsarbeitende durften nicht mehr als 1,50 Reichsmark pro Tag betragen. Sie hatten deutlich schlechtere Beschäftigungsbedingungen als die sogenannten »Westarbeiter«, die zivilen Arbeitskräfte aus Holland, Belgien, Frankreich, Italien und Dänemark, die grundsätzlich besser behandelt wurden. Allein für *»Juden«* und *»Zigeuner«* galten nochmals Sonderbestimmungen, die nicht in die Dienstvorschrift aufgenommen wurden.[260]

Wie in anderen Wirtschaftsbereichen waren am Anfang auch bei der Deutschen Reichsbahn hauptsächlich Polinnen und Polen sowie Ostarbeiterinnen und Ostarbeiter und ab 1942/43 verstärkt Kriegsgefangene beschäftigt. Für die »Beförderung Kriegsgefangener und polnischer Zivilarbeiter« sah die Deutsche Reichsbahn eigene Vorschriften vor: *»Die Abgangsbahnhöfe solcher Transporte sind anzuweisen, die Beförderung von geschlossen zu befördernden Polen und Kriegsgefangenen, die auf anderen Bahnhöfen auf Anschlusszüge übergehen, rechtzeitig vorzumelden, damit besondere Abteile in Personenwagen der Holzklasse bereit gehalten werden können. Unter keinen Umständen dürfen Polen oder sonstige Kriegsgefangene auf Polstersitzen untergebracht werden. […] Für die regelmäßige Beförderung Kriegsgefangener und polnischer Arbeiter von einem Stammlager zu einer Arbeitsstelle und zurück sind gleichfalls besondere Abteile oder Wagen freizuhalten, damit eine Berührung mit deutschen Volksgenossen vermieden wird. […] Sämtliche mit Polentransporten aus den besetzten Ostgebieten eintreffenden Wagen […] dürfen erst nach verschärfter Reinigung für den allgemeinen Reiseverkehr wieder freigegeben werden.«* [261] Normalerweise durften die mit Menschen besetzten Wagen nur *»so verschlossen werden, daß sie von den Insassen geöffnet werden können«.* Auch hier sah die Deutsche Reichsbahn eine Ausnahme vor: wegen der *»besonderen Verhältnisse beim Transport der Ostarbeiter, bei denen sich Fluchtfälle in letzter Zeit häufen, sind während der Dunkelheit die mit Ostarbeitern besetzten Güterwagen verschlossen zu halten.«* [262]

Die Zuweisung der ausländischen Arbeitskräfte erfolgte durch die zuständigen Gauarbeitsämter. Die Reichsbahndienststellen konnten angeben, welcher Nationalität die angeforderten Arbeitskräfte angehören sollten und ob Gefangene einsetzbar waren. In der Industrie hatten Kriegsgefangene meist günstigere Arbeitsbedingungen als bei der Reichsbahn, wo sie körperlich schwer arbeiten mussten und oft Wind und Wetter ausgesetzt waren. So zum Beispiel bei den Kraftwerksbaustellen der Deutschen Reichsbahn im Stubachtal.

Grausam und beschwerlich waren die Lebensumstände für jene Zwangsarbeitenden und Kriegsgefangenen, die im Bereich des Weißsees eingesetzt waren, denn die Rudolfhütte befand sich im hochalpinen Gelände in 2.300 m Höhe. Bis 1943 waren im Stubachtal und am Weißsee hauptsächlich zivile Ausländerinnen und Ausländer, vor allem aus der Ukraine und Polen, aber auch russische Kriegsgefangene im Einsatz. Bei den aus dem KZ Dachau zugewiesenen Arbeiterinnen und Arbeitern handelte es sich überwiegend um Häftlinge aus Frankreich und Belgien, aber auch um politische Häftlinge aus Österreich.

Dem Arbeitskommando *»Weißsee«* waren insgesamt 450 Arbeitende unterstellt, die allesamt in drei Baracken untergebracht waren. Bewacht wurden sie sowohl von Mitgliedern der SS als auch von Wehrmachtsangehörigen. Das Unternehmen *»Stausee Weißsee«* wurde unaufhörlich vorangetrieben und erst am 6. April 1945 beschloss die Deutsche Reichsbahn, die Durchführung ihres Bauvorhabens bis zum Kriegsende zurückzustellen. [263]

Das »arisierte« Vermögen

Beteiligung der Reichsbahn an der »Arisierung jüdischen Vermögens«

Erlässe, Gesetze und Verordnungen des NS-Regimes sorgten dafür, dass bereits bis zum Kriegsbeginn im September 1939 die wirtschaftliche Existenz der jüdischen Bevölkerung vernichtet war. Zuerst sah sich die jüdische Bevölkerung mit sogenannten »wilden Arisierungen«, also Vermögensentzug ohne rechtliche Grundlage, konfrontiert. Später »arisierte« die NS-Führung selbst das jüdische Vermögen. Ein Viertel aller Wiener Unternehmen und die Hälfte der »jüdischen Wohnungen« in Wien wurden bereits zwischen März 1938 und Mai 1939 »arisiert«.[264]

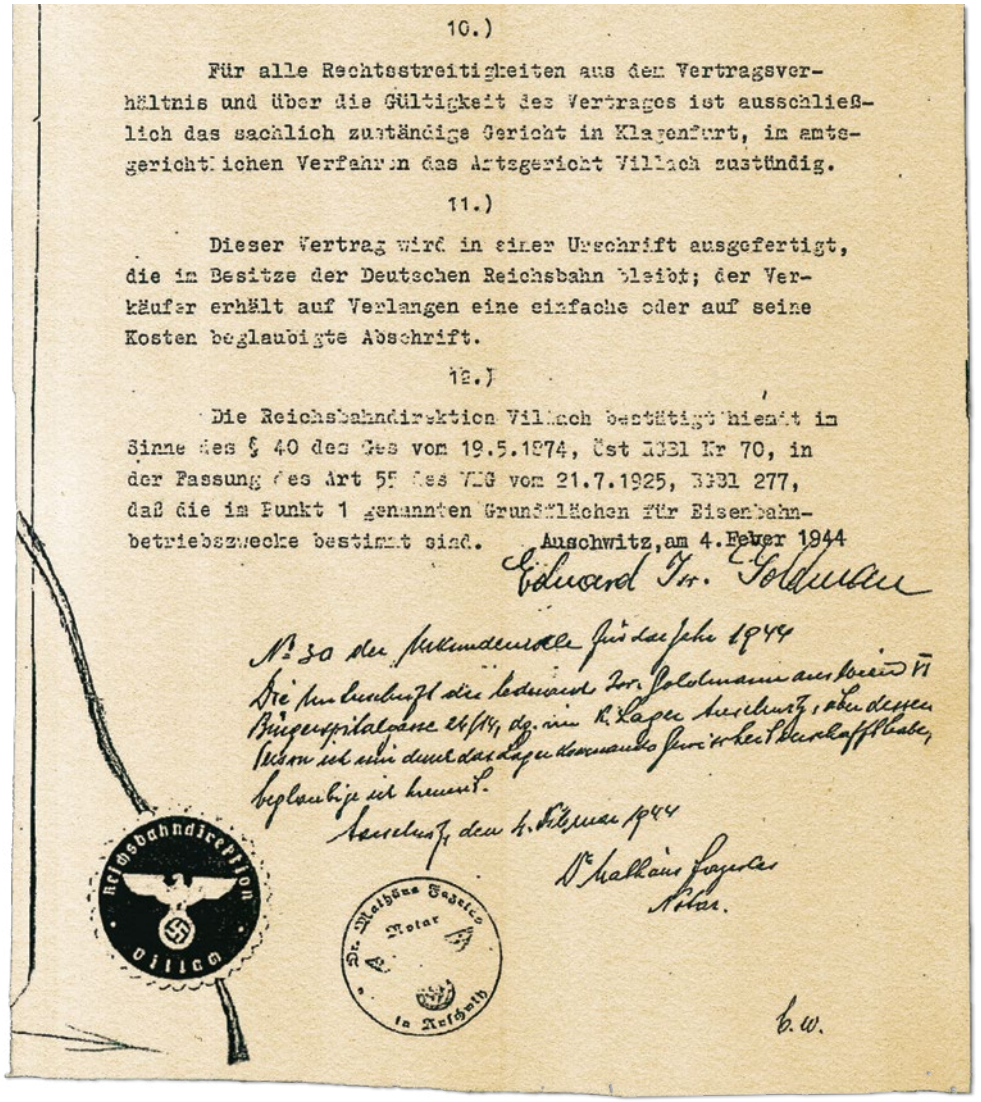
Mit Verordnung der Reichsregierung vom 17. März 1938 wurde das Unternehmen Österreichische Bundesbahnen als Sondervermögen des Deutschen Reiches in die Verwaltung der Deutschen Reichsbahn übernommen.

Zahlreiche NS-Erlässe, Verordnungen und Maßnahmen sorgten dafür, dass die österreichischen Jüdinnen und Juden aus dem Wirtschaftsleben völlig ausgeschlossen und verdrängt wurden. Die Novemberprogrome 1938 führten zur neuerlichen Verschärfung und Formalisierung der NS-Maßnahmen gegen die jüdische Bevölkerung. *»Von den als ›Arisierung‹ bezeichneten Quasi-Enteignungen profitierten sowohl ›arische‹ Kaufleute wie auch Behörden des Reiches selbst, wenn sie Betriebe und Grundstücke aus jüdischem Eigentum billig erwarben.«* [265]

Zentral war die Verordnung über die Anmeldung des Vermögens von Jüdinnen und Juden vom 26. April 1938. Ein halbes Jahr später, im Dezember 1938, folgte eine weitere NS-Verordnung über den Einsatz des jüdischen Vermögens. Spätestens da stellten sich die Reichsbehörden die Frage, welche Vermögenswerte für ihre Ziele brauchbar wären.

»Während aus dem Reichspostministerium bekannt ist, dass die regionalen Reichspostdirektionen jeweils Listen der in ihrem Interesse zu ›arisierenden‹ Immobilien vorlegen mussten, wurden entsprechende Akten der Deutschen Reichsbahn bislang nicht aufgefunden.« [266]

Die verpflichtende Anmeldung von Vermögen über 5.000 Reichsmark bei der sogenannten »Vermögensverkehrsstelle« gab der NS-Bürokratie bereits 1939 eine umfassende Übersicht über das jüdische Vermögen im ehemaligen Österreich. Veröffentlicht wurde die Übersicht im Völkischen Beobachter.[267] Die Reichsbehörden nutzten diese antisemitischen Verordnungen, um an Immobilien zu kommen.



10.)

Für alle Rechtsstreitigkeiten aus dem Vertragsverhältnis und über die Gültigkeit des Vertrages ist ausschließlich das sachlich zuständige Gericht in Klagenfurt, im amtsgerichtlichen Verfahren das Amtsgericht Villach zuständig.

11.)

Dieser Vertrag wird in einer Urschrift ausgefertigt, die im Besitze der Deutschen Reichsbahn bleibt; der Verkäufer erhält auf Verlangen eine einfache oder auf seine Kosten beglaubigte Abschrift.

12.)

Die Reichsbahndirektion Villach bestätigt hiemit im Sinne des § 40 des Ges vom 19.5.1874, Öst RGBl Nr 70, in der Fassung des Art 55 des VLG vom 21.7.1925, BGBl 277, daß die im Punkt 1 genannten Grundflächen für Eisenbahnbetriebszwecke bestimmt sind. Auschwitz, am 4. Feber 1944

Eduard Dr. Goldmann

Nr 30 der Urkundenrolle für das Jahr 1944

Die Identität des Herrn Eduard Dr. Goldmann aus Wien VII Bürgerspitalgasse 6/14, dg. im K. Lager Auschwitz, über dessen Person ich mir durch das Lagerkommando Auschwitz Oberschlesien Bestätigung verschafft habe, beglaubige ich hiemit.

Auschwitz, den 4. Februar 1944

Dr. Balthasar Segelcke
Notar

Reichsbahndirektion Villach

Dr. Balthasar Segelcke Notar A. Z. in Auschwitz

b.w.

Vertragsauszug zu einer Liegenschaft abgeschlossen zwischen der Deutschen Reichsbahn und Eduard Goldmann.

Die Restitution

Nach dem Krieg

Die Tage nach dem Zweiten Weltkrieg waren für die Eisenbahn ernüchternd und schockierend. Die weitgehend nationalsozialistisch gesinnte Führungsriege war entweder untergetaucht oder bereits verhaftet. Der Wiederaufbau lag bei den »einfachen« Eisenbahnerinnen und Eisenbahnern.

Am 8. Mai 1945 ging der Zweite Weltkrieg zu Ende und mit ihm das nationalsozialistische Regime. Das Resümee für die Eisenbahn war ernüchternd: Hunderte Sondertransporte mit Tausenden österreichischen Jüdinnen und Juden, Roma und Sinti, Sloweninnen und Slowenen, homosexuellen Menschen, Regime-Gegnerinnen und -Gegnern wurden von Bahnbediensteten gefahren. Tausende Zwangsarbeitende, KZ-Häftlinge und Kriegsgefangene arbeiteten während der Kriegszeit unter zum Großteil menschenunwürdigen Verhältnissen für die Bahn. 300 Eisenbahnerinnen und Eisenbahner wurden Opfer der NS-Justiz, wurden entweder hingerichtet oder in Zuchthäusern und Konzentrationslagern ermordet. Hunderte zur Wehrmacht eingezogene Eisenbahner starben. Hinzu kamen die Gestapo-Opfer unter den zivilen Bahnbediensteten während des Nationalsozialismus und die Kriegsopfer.

Die Infrastrukturanlagen in Wiener Neustadt, Linz, Wels, Attnang-Puchheim und Salzburg lagen in Schutt und Asche. Das Bombardement auf Attnang-Puchheim war am 21. April 1945 erfolgt.

»Ich erinnere mich noch sehr genau, es war ein föhniger, warmer Frühlings-Samstag mit guter Fernsicht. Wir kamen von einer Geländeübung ins Lager zurück und hörten ein Geräusch […], ein dumpfes, bedrohliches Brummen. Es waren sehr viele viermotorige B-17-Bomber. Es war ungefähr nach zehn Uhr als ein unvorstellbares Bombardement auf Attnang-Puchheim begann. Wir hörten die Detonationen der Bomben und die Luft flimmerte. […] Es gab keine Gegenwehr, kein einziger deutscher Jagdflieger zu sehen. Keine Flakabwehr! Nichts! Die amerikanischen Flieger konnten ihre Bomben ungehindert und unaufhaltsam abwerfen. […] Der Bahnhof und Ort war ein einziges Trümmerfeld. […] Es war schrecklich anzuschauen, links und rechts war eine einzige Trümmerwüste. […] Überall lagen Teile von Waggons, geknickte Fahrleitungsmasten und aufgebogene Schienen, kein Haus im Bahnhof und Ort war noch ganz, ein Bombentrichter neben den anderen. Ein Bild des Grauens! […] Während des Angriffs befanden sich zwei Lazarettzüge und einige Personen- und Güterzüge, alle voll mit Flüchtlingen

aus dem Osten am Bahnhof. […] Der Angriff hinterließ mehr als 700 Tote von denen nur 208 identifiziert werden konnten. 500 Unbekannte waren bis zur Unkenntlichkeit zerrissen […]. Die Opferbilanz war sicher noch viel höher. Fremde, Fremdarbeiter (Zwangsarbeiter), Kriegsgefangene und KZ-Häftlinge wurden damals nicht in die Opferbilanz aufgenommen.« [268]

Alle Wiener Kopfbahnhöfe, mit Ausnahme des Franz-Josefs-Bahnhofs, sowie viele anderen Bahnhöfe Österreichs waren zerbombt bzw. beschädigt.

Ab 9. April 1945 lieferten sich die Sowjetarmee und die deutschen Heeresverbände den Kampf um Wien: *»Am Nachmittag des 9. April 1945 wurde das Aufnahmegebäude des Wiener Westbahnhofs in Brand geschossen. 24 Stunden wütete das Feuer.«* Das Feuer konnte nicht gelöscht werden, *»weil die Städtische Wiener Feuerwehr […] nach Oberösterreich abgezogen war. Als sich die Rauchschwaden verzogen hatten, waren nur mehr Ruinen des Gebäudes, ausgeglühte Eisen- und Stahlträger zu sehen«* [269], heißt es dazu in der Bahnhofschronik Wien Westbahnhof.

Der Umfang der Zerstörung in der Hauptwerkstätte Floridsdorf lag bei 90 Prozent, in Simmering bei 80 Prozent, St. Pölten bei 20 Prozent, in Knittelfeld bei 30 Prozent und in Linz bei 80 Prozent. Von den Bahnstrecken waren 2.507 km zerstört oder schwer beschädigt. Drei Viertel der Fahrzeuge waren unbrauchbar.[270]

Die weitgehend nationalsozialistisch gesinnte Führungsriege der Eisenbahn war entweder untergetaucht oder bereits entlassen. Am 6. Juni 1945 titelte das Obersteirische Tagblatt mit *»300 Nazi-Eisenbahner in Leoben entlassen«* und beschrieb die ersten Entlassungen: *»In Anlehnung an das Verfassungsgesetz der Provisorischen Österreichischen Staatsregierung vom 8. Mai 1945 wurde eine große Anzahl dienstlich abkömmlicher Parteimitglieder und Anwärter der NSDAP, unvorgreiflich der späteren gesetzlichen Regelung, mit 1. Juni 1945 beurlaubt. Illegale, also sogenannte ›Alte Kämpfer‹ wurden ohne Gebühren beurlaubt, alle anderen Nazis mit Gebühren. […] Im Bereich der Betriebsdirektion Leoben wurden rund 300 Bedienstete entfernt. Diese hohe Zahl wird verständlich, wenn man weiß, daß die Eisenbahn einer jener Betriebe war, die im Kriege eine große Anzahl von Bediensteten unabkömmlich stellen durfte. […] Jeder geeichte Parteigenosse, der nicht zur Wehrmacht wollte, wurde bei der Eisenbahn untergebracht und leistete hier Parteiarbeit. Gauredner, […] Zellen- und Blockleiter, Abwehrbeauftragte für Sabotagefälle […]–ja selbst der Kreisleiter Alexander Tischler–alle waren Eisenbahner.«* Das Obersteirische Tagblatt resümierte: *»Wenn man bedenkt, wie viele Opfer das verflossene, blutbefleckte Regime auch unter den Eisenbahnern forderte, muß man eigentlich zu dem Schluß kommen, daß alle diese Maßnahmen eher zu milde als zu hart sind. Allein in der Betriebsorganisation Leoben wurden 17 antifaschistische Eisenbahner hingerichtet […].«* [271]

Mit 31. Mai 1948 galten bei den Österreichischen Bundesbahnen 29.309 Bahnbedienstete als unbelastet und 6.590 als minderbelastet. Zwischen April 1945 und Mai 1948 waren 13.957 ausgeschieden, darunter befanden sich 4.858, die bis zum Stichtag gemäß Verbotsgesetz 1947 ausgeschieden waren.[272]





Linzer Bahnhof 1945.



Wien-Westbahnhof 1945.

In den letzten Weltkriegstagen übernahmen Eisenbahnerinnen und Eisenbahner Verwaltungsaufgaben, organisierten die ersten Zugverkehre arbeiteten auf Bahnhöfen: Bereits am 16. April 1945 gab es Westbahnverkehr nach Neulengbach. Der erste offizielle Personenzug ging am 14. Mai 1945 von Wien Westbahnhof nach St. Pölten, ab 2. Juli gab es beschränkten Verkehr entlang der Südbahnstrecke.[273]

Im amerikanischen Sektor wurde der mittlerweile gewählte Obmann des Betriebsrats für den Salzburger Bahnhof zum »Bevollmächtigten für dienstliche und personelle Angelegenheiten« bestellt. Personalausschüsse wurden gegründet, Initiativen zum Wiederaufbau gesetzt.

Ernst Kaan wurde neuer Generaldirektor der Österreichischen Staatseisenbahnen. Die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) wurden 1947 als eine vom Staat verwaltete Gesellschaft neu gegründet.

Umgang mit der Vergangenheit

Der Wiederaufbau wurde auch von den Alliierten unterstützt und vorangetrieben. Wie bei allen anderen Bahnen Europas dauerte es bis zur Jahrtausendwende, ehe sich die zumeist staatsnahen Bahnen ihrer geschichtlichen Verantwortung stellten.

1944 arbeiteten über 19.000 Zwangsarbeitende auf dem Gebiet der »Alpen- und Donaureichsgaue« für die Deutsche Reichsbahn. Als freiwillige Geste gegenüber diesen Menschen, die durch das nationalsozialistische Regime zur Sklaven- und Zwangsarbeit bei der Deutschen Reichsbahn auf dem Gebiet der heutigen Republik Österreich gezwungen wurden, leisteten die Österreichischen Bundesbahnen im Jahre 2000 eine Zuwendung in Höhe von 200 Millionen Schilling (14.534.567 Euro) an den Fonds für Versöhnung, Frieden und Zusammenarbeit (Versöhnungsfonds).

Was das »arisierte« Vermögen betrifft, schuf die Republik Österreich zur umfassenden Lösung offener Fragen der Entschädigung von Opfern des Nationalsozialismus durch das Entschädigungsfondsgesetz BGBl. I Nr. 12/2001 den Allgemeinen Entschädigungsfonds und richtete dort eine Schiedsinstanz zur Prüfung von Anträgen auf Naturalrestitution von öffentlichem Vermögen ein. Die Schiedsinstanz gibt Empfehlungen über die Naturalrestitution von Vermögenswerten an die zuständige Bundesministerin bzw. den zuständigen Bundesminister ab oder lehnt den Antrag ab.

Antragsberechtigt sind Personen und Vereinigungen, die vom nationalsozialistischen Regime aus politischen Gründen, aus Gründen der Abstammung, Religion, Nationalität, sexuellen Orientierung, aufgrund einer körperlichen oder geistigen Behinderung oder aufgrund des Vorwurfes der sogenannten Asozialität verfolgt wurden oder das Land verlassen haben, um einer solchen Verfolgung zu entgehen, und die als Folge von oder in Zusammenhang mit Ereignissen auf dem Gebiet der heutigen Republik Österreich während der Zeit des Nationalsozialismus Verluste oder Schäden erlitten haben.[274]

Einige Beispiele zur Naturalrestitution: Am 20. März 2006 empfahl die Schiedsinstanz für Naturalrestitution die Rückstellung des Palais in der Elisabethstraße 18 im 1. Bezirk in Wien, Innere Stadt, das von den ÖBB als Bürogebäude genutzt wurde. Die Liegenschaft befand sich 1938 im Eigentum des jüdischen Großindustriellen und Kunstmäzens Ferdinand B.-B., der auch Präsident des Verwaltungsrates der »Österreichischen Zuckerindustrie-Aktiengesellschaft« (ÖZAG) war. Ferdinand B.-B. verließ Österreich kurz vor dem 13. März 1938 und emigrierte in die Schweiz. Im Zuge eines unmittelbar nach dem »Anschluss« eingeleiteten Steuerstrafverfahrens gegen die ÖZAG und ihre Funktionäre musste er sein gesamtes Vermögen veräußern, um die ihm ange-

lasteten Steuerschulden begleichen zu können. Das Palais in der Elisabethstraße 18, 1010 Wien wurde um 250.000 Reichsmark vom Deutschen Reich für die Reichsbahn erworben. Eine Reststeuerforderung von rund 300.000 Reichsmark blieb auch nach Verkauf und Versteigerung der Kunstsammlung Ferdinand B.-B.s offen.

1947 beantragten die Erbinnen und Erben von Ferdinand B.-B., der Ende 1945 in der Schweiz verstorben war, die Rückstellung der Liegenschaft. In einem 1956 geschlossenen Vergleich mit der Republik Österreich, in welchem auch die zu diesem Zeitpunkt bereits verjährte Steuerforderung von ehemals 300.000 Reichsmark mit aufgenommen wurde, zogen die Erbinnen und Erben von Ferdinand B.-B. ihren Antrag auf Rückstellung der Liegenschaft zurück und bezahlten an die Republik Österreich einen Betrag von 1,5 Millionen Schilling, womit auch der Steuerrückstand beglichen war. Die Republik Österreich zog ihrerseits alle Ansprüche an der ÖZAG zurück, wodurch die AG wieder errichtet werden konnte. Die Schiedsinstanz stellte fest, dass der Vergleichsbetrag weit unter dem Wert lag, der von der Rückstellungskommission zugesprochen worden wäre, zumal unter anderem bereits verjährte Steuerschulden mit aufgenommen wurden und darüber hinaus die Republik Österreich über das Verfahren zur ÖZAG Druck auf die Rückstellungswerber ausgeübt hatte. Unter diesen Gesichtspunkten stufte die Schiedskommission den Vergleich als »extrem ungerecht« ein.[275] Die ÖBB-Infrastruktur AG hat dieser Rückstellungsempfehlung unverzüglich unentgeltlich Folge geleistet.

Am 3. März 2009 empfahl die Schiedsinstanz für Naturalrestitution die Rückstellung von Grundstücksteilen in Steindorf am Ossiachersee. Die Grundstücksflächen befanden sich 1938 im Eigentum von Eduard G. Dieser galt nach den Nürnberger Gesetzen von 1935 als Jude und wurde 1943 (wegen »mindestens zweimaligen Hörens eines Moskauer Radiosenders«) in das Konzentrationslager Auschwitz/Oświęcim deportiert. Im Rahmen von Verhandlungen mit der Deutschen Reichsbahn wegen Grundabtretungen bzw. Erweiterung der Bahnanlagen hatte Eduard G. 1941 die Erklärung abgegeben, diese Grundflächen zum Preis von 0,50 Reichsmark pro m² abzutreten, wobei festgehalten worden war, dass Eduard G. Jude sei und damit die Grundeinlösung der Genehmigung der Vermögensverkehrsstelle unterliege. Den Kaufvertrag musste Eduard G. am 4. Februar 1944 als Häftling im KZ Auschwitz/Oświęcim unterzeichnen und der Verkaufserlös in Höhe von 168,50 Reichsmark wurde auf ein Sperrkonto überwiesen. Da die Grundstücksflächen aufgrund ihrer geografischen Lage weder der Bahnhofserweiterung noch dem zweigleisigen Ausbau der Bahntrasse dienen konnten, gelangte die Schiedsinstanz daher zur Ansicht, dass mit dem zwischen Eduard G. und der Deutschen Reichsbahn abgeschlossenen Kaufvertrag die Liegenschaftsteile aufgrund der jüdischen Abstammung von Eduard G. entzogen wurden.[276] Die ÖBB-Infrastruktur AG leistete der Rückstellungsempfehlung unverzüglich unentgeltlich Folge.

Bei der Restitution arbeitet der ÖBB-Konzern intensiv mit den dafür relevanten Stellen zusammen. Im April 2004 wurde die ÖBB-Holding AG, die strategische Leitgesellschaft des ÖBB-Konzerns, gegründet. Die Anteile am Unternehmen hält zu 100 Prozent die Republik Österreich. 2012 umfasst das Bahn-Streckennetz 4.825 km. Bei den ÖBB arbeiten rund 42.500 Bedienstete (inklusive Lehrlinge).

Anmerkungen

Der »Anschluss«

Die Österreichischen Bundesbahnen bis 1938

[1] OeBB ist die Abkürzung für die schweizerische Oensingen-Balsthal-Bahn, weshalb die Österreichischen Bundesbahnen bis 1938 mit BBÖ abgekürzt worden sind. In den Nachrichtenblättern wurde die Abkürzung ÖBB aber bereits in den 1930er-Jahren verwendet.
[2] Vgl. Schmid, Georg / Lindenbaum, Hans / Staudacher, Peter (1994): Bewegung und Beharrung. Transport und Transportsysteme in Österreich 1918 bis 1938. Eisenbahn Automobil, Tramway. Wien / Köln / Weimar.
[3] Vgl. Vogl, Friedrich (1968): Österreichs Eisenbahner im Widerstand. Wien, 21.
[4] Darunter befinden sich 50.378 Angestellte, 3 Beamtenanwärter, 201 Praktikanten, 747 ständige Hilfskräfte, 5.574 Verstärkungskräfte. In: Reichsverkehrsministerium, Abwicklungsstelle Österreich (1938): Geschäftsbericht der ehemaligen Österreichischen Bundesbahnen für das Jahr 1937. Wien Selbstverlag, 96.
[5] Namentlich: Hans Siegmund (1923 – 1924), Josef Maschat (1924 – 1926), Rudolf Foest-Monshoff (1926 – 1930), Hans Sedlak (1930), Franz G. Strafella (1930 – 1931), Egon Seefehlner (1931 – 1933), Anton Schöpfer (1933 – 1938).
[6] Vgl. dazu die von 1934 bis zum Februar 1938 periodisch erscheinenden Flugblätter »Das Signal« und »Der Prellbock«. Die Flugblätter wurden von den illegalen freien Gewerkschaften, die der Sozialdemokratie nahestanden, im Ausland (überwiegend Brünn / Tschechoslowakei) produziert und in Österreich verteilt. Siehe Althuber, Franz (2012): Die (illegale) Freie Eisenbahnergewerkschaft im autoritär-ständischen System 1933 – 1938. Diplomarbeit. Wien, 75 f.
[7] Zit. n. Schreiben vom 25. April 1940 an Büro des Gauleiters, z. H. Pg Feiner. Archiv der Republik, Gauakt Anton Schöpfer.
[8] Vgl. Almanach der österreichischen Eisenbahnen 1938, 37, vida B 92 1938 / 1.
[9] Vgl. ebd., 43.
[10] Vgl. ebd., 47.
[11] Vgl. ebd., 50.
[12] Vgl. ebd., 50.
[13] Vgl. Almanach der österreichischen Eisenbahnen 1946, 147.
[14] Die drei Gewerkschaften waren der sozialdemokratisch beeinflusste Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein oder Freie Gewerkschaft, die Christlich-Deutsche-Gewerkschaft und die deutsch-nationale Deutsche Verkehrs-Gewerkschaft. Vgl. Vogl, Friedrich (1968): Eisenbahner im Widerstand, 21.
[15] Telegr.der.Gen.Dion 699b vom 1. März 1933. In: vida, C. 138.
[16] Bei der letzten Personalvertretungswahl der Eisenbahner in der Ersten Republik, die am 12. Juni 1931 stattfand (die nächsten Personalvertretungswahlen fanden erst nach dem Zweiten Weltkrieg im Oktober 1946 statt), entfielen von insgesamt 73.173 gültigen Stimmen 74,6 Prozent an die Freie Gewerkschaft, 18 Prozent an die Deutsche Verkehrsgewerkschaft und 5,5 Prozent an die christlichen Gewerkschaften. Vgl. Österreichischer Gewerkschaftsbund – Gewerkschaft der Eisenbahner (1972, Hg.): 80 Jahre Gewerkschaft der Eisenbahner, Wien, 374 ff.
[17] Am 1. März 1935 trat die ständestaatlich organisierte »Bundesfachleitung bei den Österreichischen Bundesbahnen«, die Nachfolgerin der alten Personalvertretung, ihr Amt an. Ihre Mitglieder wurden »vom Bundeskanzler« ernannt, schreibt der neue Obmann der Bundesfachleitung Robert Hunna in einem Artikel der Zeitung der Christlichen Eisenbahner Österreichs, der »Österreichische Eisenbahner«, vom 15. März 1935. Vgl. Österreichischer Gewerkschaftsbund – Gewerkschaft der Eisenbahner (1972, Hg.): 80 Jahre Gewerkschaft der Eisenbahner, Wien, 393 f.
[18] BGBl. 1934 / 294, 17. In: Althuber (2012), 85.
[19] Vgl. Vogl, Friedrich (1968): Österreichs Eisenbahner im Widerstand, 27.
[20] Vgl. Mechtler, Paul: Die Liquidierung der »Österreichischen Bundesbahnen« im Jahre 1938. In: Zeitgeschichte, Jahrgang 1975, 65.

Die Eingliederung in die Deutsche Reichsbahn

[21] Vgl. Engwert, Andreas / Kill, Susanne (2009): Sonderzüge in den Tod. Die Deportationen mit der Deutschen Reichsbahn. Köln / Weimar / Wien, 27. Vgl. Österreichischer Wirtschaftsverlag (Hg.): Verkehrswirtschaftliche Rundschau. Monatsschrift für das gesamte Verkehrswesen, Wien, Oktober 1938, 4 ff.
[22] Vgl. Sarter, Adolf / Kittel, Theodor (1938): Was jeder von der Deutschen Reichsbahn wissen muß. Leipzig, 45.
[23] Vgl. ebd., 38.
[24] Vgl. Gottwald, Alfred (2009): Dorpmüllers Reichsbahn. Die Ära des Reichsverkehrsministers Julius Dorpmüller 1920 – 1945. EK-Verlag, Freiburg.
[25] Auf den Winterfahrplan 1935/36 gestützt, der als Stammplan diente, bereiteten Militärexperten die Rolle der Eisenbahn für den militärischen Aufmarsch und die wirtschaftliche Versorgung des Reiches im Kriegsfall vor. In: Engwert, Andreas / Kill, Susanne (2009): Sonderzüge in den Tod. Die Deportationen mit der Deutschen Reichsbahn, Köln / Weimar / Wien, 37.
[26] Keesings Archiv 1938, 3488, 18. Zit. n. Schausberger, Norbert: Sieben Jahre deutsche Kriegswirtschaft in Österreich (1938 – 1945). In: Dokumentationsarchiv des österreichischen Widerstandes (1986), Jahrbuch 1986, Wien, 18.
[27] Vgl. Gottwaldt, Alfred (2011): Die Reichsbahn und die Juden 1933 – 1939. Antisemitismus bei der Eisenbahn in der Vorkriegszeit, Wiesbaden, 263. Vgl. Österreichischer Wirtschaftsverlag (Hg.): Verkehrswirtschaftliche Rundschau. Monatsschrift für das gesamte Verkehrswesen, Wien, Juni 1938, 4 ff.; Juli 1938, 26 ff.
[28] Vgl. Sarter, Adolf / Kittel, Theodor (1938): Was jeder von der Deutschen Reichsbahn wissen muß. Leipzig, 61 f.
[29] Vgl. Gottwaldt, Alfred (2011): Die Reichsbahn und die Juden 1933 – 1939. Antisemitismus bei der Eisenbahn in der Vorkriegszeit, Wiesbaden 201, 264.
[30] Töpfer studierte an der Technischen Universität in Wien, trat 1908 in den Dienst der Nordbahn, meldete sich freiwillig zum Militärdienst, wurde dort Kommandant der Feldtransportleitungs-Expositur in Marburg. 1923 wurde Töpfer von den Österreichischen Bundesbahnen übernommen und betreute betriebswirtschaftliche Angelegenheiten des Verkehrsdienstes und die Agenden des Luftschutzes. Anlässlich Töpfers Ernennung zum Dezernenten für Militärangelegenheiten veröffentlichte die Verkehrswirtschaftliche Rundschau, das »Organ der öffentlichen Verkehrsunternehmungen«, eine kurze Biografie. In: Österreichischer Wirtschaftsverlag (Hg.): Verkehrswissenschaftliche Rundschau. Monatsschrift für das gesamte Verkehrswesen, Wien, März 1938, 6. Jahr, 3. Heft, 33.
[31] Erlass des Reichsverkehrsministers betr. Auflösung der Abwicklungsstelle Österreich, Az. 2 Ogd (Ö), vom 24. März 1939. Umgezeichneter Abdruck. In: Die Reichsbahn 15 (1939), 305.
[32] Titelseite, Amtsblatt der RBD Villach, 40 / 1939.
[33] Titelseite, Amtsblatt der RBD Villach, 45 / 1939.
[34] Vgl. Deutscher Beamten-Kalender 1939, 229, vida.
[35] Albert Ganzenmüller war bis Juni 1940 Abteilungspräsident und Leiter der Elektrischen Oberbetriebsleitung der Reichsbahn in Innsbruck, ehe er sich freiwillig zum Einsatz im besetzten Frankreich und ein Jahr später zum Dienst im Osten meldete (vgl. Gottwald 2009, 193). Ganzenmüller war in die Organisation der Deportationen eingebunden, ist nach dem Weltkrieg aus dem Internierungslager nach Argentinien geflüchtet, ein Verfahren gegen ihn wurde 1952 eingestellt. 1955 Rückkehr von Ganzenmüller nach Deutschland, Wiederaufnahme des Verfahrens 1973, endgültige Einstellung des Verfahrens wegen Verhandlungsunfähigkeit 1977. Ganzenmüller starb 1996 im Alter von 91 Jahren.

[36] Vgl. Deutscher Beamten-Kalender 1939, 229, vida.
[37] Vgl. Gottwaldt, Alfred (2009): Dorpmüllers Reichsbahn. Die Ära des Reichsverkehrsministers Julius Dorpmüller 1920–1945, 143.
[38] Schöpfer wurde im März 1938 sofort abgesetzt, im Mai ins Konzentrationslager Dachau verbracht und im September 1938 wieder entlassen. Er trat zu Beginn des Krieges der NSDAP im Gau München-Oberbayern bei und war noch als Major der Wehrmacht aktiv. In: Gottwaldt, Alfred (2011): Die Reichsbahn und die Juden 1933–1939. Antisemitismus bei der Eisenbahn in der Vorkriegszeit. Wiesbaden, 264.
[39] Vgl. Mechtler, Paul: Die Liquidierung der »Österreichischen Bundesbahnen« im Jahre 1938. In: Zeitgeschichte, Jahrgang 1975. 68.
[40] Vgl. Gottwaldt, Alfred (2009): Dorpmüllers Reichsbahn. Die Ära des Reichsverkehrsministers Julius Dorpmüller 1920–1945, 143.
[41] Vgl. Almanach der österreichischen Eisenbahnen 1938, 13.
[42] Otto Schießel wurde 1881 in Wien geboren, 1930 Bundesbahndirektor in Villach, 1934 aus politischen Gründen vom Dienst suspendiert und am 13. März 1938 wieder bei der Deutschen Reichsbahn in Dienst gestellt. Mitte 1938 erfolgte seine Bestellung zum Präsidenten der Reichsbahndirektion Linz. 1945 wurde Otto Schießel entlassen. Mit dem Inkrafttreten des Verbotsgesetzes 1947 wurde die verfügte Entlassung allerdings aufgehoben und Schießel in den Ruhestand versetzt.
[43] Gottwaldt, Alfred (2011): Die Reichsbahn und die Juden 1933–1939. Antisemitismus bei der Eisenbahn in der Vorkriegszeit, Wiesbaden 2011, 266.
[44] Karl Guggenberger, in Istrien geboren, wurde 1938 durch das Reichsverkehrsministerium Abwicklungsstelle Wien übernommen. Nach dem Krieg wurde er interniert und aus dem Reichsbahndienst entlassen, 1947 allerdings als »Minderbelasteter« eingestuft.
[45] Vgl. Almanach 1938, 43. Heinrich Zechmann wurde 1945 aus dem Bahndienst entlassen und war bis 1947 interniert, zwischen 1956 und 1962 Nationalratsabgeordneter im österreichischen Parlament.
[46] Mechtler, Paul: Die Liquidierung der »Österreichischen Bundesbahnen« im Jahre 1938. In: Zeitgeschichte, Jahrgang 1975, 70.
[47] Nr. 351, Amtsblatt der RBD Villach 1939, 141.
[48] Gottwaldt, Alfred (2011): Die Reichsbahn und die Juden 1933–1939. Antisemitismus bei der Eisenbahn in der Vorkriegszeit, Wiesbaden, 273.
[49] Österreichischer Wirtschaftsverlag (Hg.): Verkehrswirtschaftliche Rundschau. Monatsschrift für das gesamte Verkehrswesen, Wien, August 1938, 6.
[50] Gottwaldt, Alfred (2011): Die Reichsbahn und die Juden 1933–1939. Antisemitismus bei der Eisenbahn in der Vorkriegszeit, Wiesbaden, 273.
[51] Vgl. Almanach der österreichischen Eisenbahnen 1946, 140 f.
[52] Vgl. ebd.
[53] Vgl. ebd.
[54] Mechtler, Paul: Die Liquidierung der »Österreichischen Bundesbahnen« im Jahre 1938. In: Zeitgeschichte, Jahrgang 1975, 70.
[55] 1943 wurden im Verzeichnis der Oberen Reichsbahnbeamten (Leipzig 1943) folgende Personen als Bahnbevollmächtigte angeführt: Faatz (RBD Wien), Wilhelm (RBD Linz), Seldmeyer (RBD Villach). Die Bbv galten in ihrem Arbeitsbereich als unmittelbar Beauftragte der Präsidenten ihrer Direktionen. Bbv einer RBD war stets deren Betriebsleiter, sein erster Vertreter der Güterzugfahrplandezernent. Zur Unterstützung standen ihm besondere Dezernenten für die Schutzangelegenheiten – Luftschutz und Bahnschutz (Dez. 36) – und für Transportangelegenheiten (Dez. 37) zur Verfügung. Die Geschäftssachen wurden im Bbv-Büro mit den Gruppen Personalkartei, Verwaltungsdienst, Transportgruppe, Luft- und Gasschutz, Abwehr und Bahnschutz bearbeitet. Im Bbv-Büro wurden die gesamten Verschlusssachen der Direktion registriert und aufbewahrt. In: Kreidler, Eugen (2001): Die Eisenbahnen im Zweiten Weltkrieg. Hamburg, 209.
[56] Vgl. Reichsbahngesetz vom 4. Juli 1939 § 18 (1).
[57] ADA § 1. Vgl. auch Alexander Mejstrik / Therese Garstenauer / Peter Melichar / Alexander Prenninger / Christa Putz / Sigrid Wadauer (2004): Berufsschädigungen in der nationalsozialistischen Neuordnung der Arbeit. Vom österreichischen Berufsleben 1934 zum völkischen Schaffen 1938–1940. Wien, München.
[58] ROT-WEISS-ROT-BUCH. Gerechtigkeit für Österreich! Darstellungen, Dokumente und Nachweise zur Vorgeschichte und Geschichte der Okkupation Österreichs (nach amtlichen Quellen). Wien 1946, Erster Teil, 212.

Die Bahnbediensteten

Von der Dienstpragmatik zum Diensteid

[59] vida A 12 / 6.
[60] Vgl. ebd., 26–42.
[61] Vgl. ebd., 124 f.
[62] Vgl. Reichsbahngesetz vom 4. Juli 1939 § 18 (1).
[63] Vgl. Deutscher Beamten-Kalender 1939, 167.
[64] Vgl. ebd., 168.
[65] Vgl. ebd., 159.
[66] ADA § 1.
[67] Vgl. ADA § 2.
[68] Vgl. ADA § 3.
[69] Vgl. ADA § 3, 1, b.
[70] Vgl. ADA § 3, 1 c.
[71] Vgl. ADA § 3, 1 d.
[72] Vgl. ADA § 3, 1 e.
[73] Vgl. ADA § 3, 1 f.
[74] Vgl. ADA § 3, 1 g.
[75] Vgl. ADA § 3, 2.
[76] Vgl. Gottwaldt, Alfred (2011): Die Reichsbahn und die Juden 1933–1939. Antisemitismus bei der Eisenbahn in der Vorkriegszeit, Wiesbaden, 267 ff.
[77] Vgl. ebd.
[78] Erlaß des Führers und Reichskanzlers über die Bestellung des Reichskommissars für die Wiedervereinigung Österreichs mit dem Reich, vom 23. April 1938. RGBl. Teil 1, 407; Zit. n. Gottwaldt, Alfred (2011): Die Reichsbahn und die Juden 1933–1939. Antisemitismus bei der Eisenbahn in der Vorkriegszeit, Wiesbaden, 262.
[79] Vgl. Dienstanweisung des Reichsverkehrsministeriums, Abwicklungsstelle Österreich, Nr. 51 / 1938, betr. Eheschließung von Bediensteten, Az. 846 / P, gez. Töpfer. Abdruck im Nachrichtenblatt RVM-AStÖ 1938, 57–60. In: Gottwaldt, Alfred (2011): Die Reichsbahn und die Juden 1933–1939. Antisemitismus bei der Eisenbahn in der Vorkriegszeit, Wiesbaden, 270.
[80] Vgl. Gottwaldt, Alfred (2011): Die Reichsbahn und die Juden 1933–1939, 268 f. § 3 (Absatz 1) »Jüdische Beamte, [sowie] Beamte, die jüdische Mischlinge sind, die mit einer Jüdin (einem Juden) oder mit einem Mischling ersten Grades verheiratet sind, sind in den Ruhestand zu versetzen.« Die Regelung war also bezüglich der »Mischlinge« unter den Beamtinnen und Beamten offener ausgesprochen als bei entsprechenden Vorschriften im »Altreich«. Auch in: Dienstanweisung des Reichsverkehrsministeriums, Abwicklungsstelle Österreich, Nr. 367 / 1938, betr. [Ausführungsbestimmungen der] Verordnung zur Neuordnung des österreichischen Berufsbeamtentums (Berufsbeamtenverordnung), Az. 1634 / P, vom 12. Dezember 1938, gez. Röbe. Abdruck im Nachrichtenblatt RVM-AStÖ 1938, 477–485.
[81] Vgl. ebd., 272 f.
[82] Österreichischer Wirtschaftsverlag (Hg.): Verkehrswirtschaftliche Rundschau. Monatsschrift für das gesamte Verkehrswesen, Wien, September 1938, IVf. Antisemitische Beiträge wurden zusehends Bestandteil der Rundschau-Berichterstattung. Vgl. auch die Ausgabe Dezember 1938, 32 f.
[83] Mejstrik, Alexander u. a. (2004): Berufsschädigungen in der nationalsozialistischen Neuordnung der Arbeit. Vom österreichischen Berufsleben 1934 zum völkischen Schaffen 1938–1940. Oldenbourg, 651. Aufgrund der »Verordnung über die Anmeldung des Vermögens von Juden« vom 26. April 1938 mussten alle Jüdinnen und Juden, deren Vermögen über 5.000 Reichsmark betrug, bis zum 30. Juni 1938 eine Vermögenserklärung abgeben. Sie diente der Ermittlung des Vermögens von Jüdinnen und Juden und bildete eine wesentliche Grundlage für den Vermögensentzug, so auch zur Berechnung der Judenvermögensabgabe. Ab 1941 mussten alle zur Deportation bestimmten Jüdinnen und Juden eine Vermögensanmeldung ausfüllen, die der Erfassung, Verwaltung und Verwertung des zurückgelassenen Hab und Guts diente.
[84] Vgl. Nr. 319, Amtsblatt der RBD Villach, 30 / 1940.
[85] Das Schulungsblatt befindet sich im Karton »Dokumente 1938–1945 1. Teil«, vida, C 618 / 1.
[86] Vgl. Hildebrand, Klaus: Die Deutsche Reichsbahn in der national-

sozialistischen Diktatur 1933–1945. In: Gall, Lothar / Pohl, Manfred (Hg. 1999): Die Eisenbahn in Deutschland. Von den Anfängen bis zur Gegenwart, München, 165–244, hier 187.
[87] Vogl, Friedrich (1968): Österreichs Eisenbahner im Widerstand. Wien, 53. Das ROT-WEISS-ROT-BUCH schreibt dazu, dass von den 21.963 Bediensteten der ehemaligen Generaldirektion der BBÖ und der Bundesbahndirektion Wien einschließlich des Außendienstes 3.085 nach dem Altreich abgeordnet wurden, hiervon 500 endgültig dorthin versetzt, und 5.130 Bedienstete nach den besetzten Ost- und Westgebieten abgeordnet worden sind. Nahezu ein Drittel des Bedienstetenstandes wurde demnach aus Wien abgeordnet bzw. versetzt. Vgl. dazu auch: ROT-WEISS-ROT-BUCH. Gerechtigkeit für Österreich! Darstellungen, Dokumente und Nachweise zur Vorgeschichte und Geschichte der Okkupation Österreichs. Wien, Erster Teil, 212.

Berufsalltag im Nationalsozialismus

[88] Amtsblatt der RBD Villach, 8 / 1938.
[89] Amtsblatt der RBD Villach, 12 / 1938.
[90] Amtsblatt der RBD Villach, 13 / 1940, 94.
[91] Nr. 401, Amtsblatt der RBD Villach, 36 / 1939.
[92] Nr. 515, Amtsblatt der RBD Villach 1939, 285.
[93] Nr. 503, Amtliche Nachrichten RBD Villach, 45 / 1940.
[94] Nr. 569, Amtsblatt der RBD Villach, 51 / 1940.
[95] Werkzeitschrift der Betriebsgemeinschaft des Reichsbahn-Ausbesserungswerks Simmering. Wien, 3. Jahrgang, Nr. 10–12 / 1942.
[96] Werkzeitschrift der Betriebsgemeinschaft des Reichsbahn-Ausbesserungswerks Simmering. Wien, 4. Jahrgang, Nr. 1–2 / 1943.
[97] Werkzeitschrift der Betriebsgemeinschaft des Reichsbahn-Ausbesserungswerks Simmering. Wien, 4. Jahrgang, Nr. 6–7 / 1943.
[98] Vgl. Amtsblatt der RBD Villach, 46 / 1941, 266.
[99] Amtsblatt der RBD Villach, 12 / 1944, 61.
[100] Amtsblatt der RBD Villach, 11 / 1942, 74.

Lokomotivführer und Heizer

[101] Peters, Wolfgang (1941): Großdeutschlands Eisenbahner. Berlin, 122 f.
[102] Titelseite, Amtsblatt der RBD Villach, 19 / 1940.
[103] Vgl. Kreidler, Eugen (2001): Die Eisenbahnen im Zweiten Weltkrieg, Hamburg, 301 ff.
[104] ÖBB-Bediensteter in einem Gespräch vom 17. 04. 2012.

Die Kriegslokomotive

[105] Vgl. Neues Wiener Tagblatt vom 14. Oktober 1942
[106] Vgl. Griebl, Helmut / Wenzel Hansjürgen (1971): Geschichte der deutschen Kriegslokomotiven, Wien, 105.

Die Bahnschutzpolizei

[107] Gottwaldt, Alfred (2011): Die Reichsbahn und die Juden 1933–1939. Wiesbaden, 322.
[108] Verkehrswirtschaftliche Rundschau. Wien, November 1938, 13.
[109] Ebd., 13.
[110] Reichsbahn-Beamten-Zeitung vom 16. April 1939, 292, vida C 180.
[111] Nr. 46, Amtsblatt der RBD Wien, 6 / 1943.
[112] Nr. 195, Amtsblatt der RBD Villach, 17 / 1939.
[113] Verkehrswirtschaftliche Rundschau. Wien, November 1938, 15.
[114] Verkehrswirtschaftliche Rundschau. Wien, November 1938, 14.
[115] Vgl. Gottwaldt, Alfred (2011): Die Reichsbahn und die Juden 1933–1939. Wiesbaden, 328.
[116] Ebd., 322.
[117] Ebd.
[118] Ebd.
[119] Nr. 46, Amtsblatt der RBD Wien, 6 / 1943.
[120] Nr. 195, Amtsblatt der RBD Villach, 17 / 1939.
[121] Vgl. Nr. 46, Amtsblatt der RBD Wien, 6 / 1943.
[122] Titelseite, Amtsblatt der RBD Villach, 1 / 1940.
[123] Vgl. Amtsblatt der RBD Wien, 41 / 1942, 426 f.
[124] Amtsblatt der RBD Wien, 67 / 1942, 706.
[125] Amtsblatt der RBD Wien, 53 / 1942, 553.
[126] Vgl. Amtsblatt der RBD Wien, 67 / 1942, 706.

Der Nachwuchs bei der Reichsbahn

[127] Vgl. Nr. 342, Amtsblatt der RBD Villach, 1939, 136.
[128] Vgl. Nr. 358, Amtsblatt der RBD Villach, 27 / 1942.
[129] Vgl. Nr. 163, Amtsblatt der RBD Wien, 12 / 1942.
[130] Nr. 342, Amtsblatt der RBD Villach, 1939, 136.
[131] Vgl. Nr. 6, Amtsblatt der RBD Villach, 1 / 1941; vgl. ferner Nr. 146, Amtsblatt der RBD Wien, 11 / 1942.
[132] Vgl. Nr. 105, Amtsblatt der RBD Villach, 8 / 1943; vgl. ferner Nr. 177, Amtsblatt der RBD Wien, 9 / 1942.
[133] Nr. 105, Amtsblatt der RBD Villach, 8 / 1943, zu den Ortslohnstaffeln vgl. beispielsweise den Anhang in der Dilo.
[134] Die schriftliche Erinnerung befindet sich im Archiv der ÖBB-Lehrwerkstätte Innsbruck.
[135] Die Originaldokumente befinden sich im Archiv am ÖBB-Standort Linz.
[136] Vgl. Verkehrswirtschaftliche Rundschau. Wien, November 1938, 6 f.

Frauen bei der Reichsbahn

[137] Vgl. Swoboda, Rolf: Dienstverpflichtete Frauen bei der Reichsbahndirektion Essen während des Zweiten Weltkrieges. In: Jahrbuch für Eisenbahngeschichte Band 33 2001, 17–36, hier 18.
[138] Vgl. Hildebrand, Klaus: Die Deutsche Reichsbahn in der nationalsozialistischen Diktatur 1933–1945. In: Lothar Gall u. Manfred Pohl, Hg., Die Eisenbahn in Deutschland. Von den Anfängen bis zur Gegenwart, München 1999, 165–250, hier 235.
[139] Vgl. Swoboda, Rolf: Dienstverpflichtete Frauen bei der Reichsbahndirektion Essen während des Zweiten Weltkrieges. In: Jahrbuch für Eisenbahngeschichte Band 33 2001, 17.
[140] Vgl. Nr. 123, Amtsblatt der RBD Wien, 12 / 1943.
[141] Vgl. Nr. 419, Amtsblatt der RBD Wien, 33 / 1943.
[142] Sie wurden mit 75 Prozent des Lohnes der Lohngruppe C besoldet. Vgl. Dilo 1938, § 9 (2), vida A 580.
[143] Dilo 1942 § 9 (2) c) u. b), vida A 581.
[144] Nr. 123, Amtsblatt der RBD Wien, 12 / 1943.
[145] Nr. 137, Amtsblatt der RBD Wien, 10 / 1942.
[146] Aufruf Töpfer in Amtsblatt der RBD Wien, 12 / 1943.
[147] Vgl. Nr. 123, Amtsblatt der RBD Wien, 12 / 1943.
[148] Nr. 378, Amtsblatt der RBD Villach 30 / 1943.

Emigration und Kindertransporte

Transporte im Auftrag des NS-Regimes

[149] Johnny Moser kommt für 1938 auf 181.882 Personen israelitischer Religionszugehörigkeit in Österreich. In: Moser, Johnny (1999): Demographie der jüdischen Bevölkerung Österreichs 1938–1945. Wien, 16. Die Historikerkommission kommt für 1938 auf eine Gesamtschätzung der jüdischen Bevölkerung – den Nürnberger Gesetzen folgend – von 206.000 Personen. In: Historikerkommission (Hg.) Bailer-Galanda, Brigitte / Blimlinger, Eva / Kowarc, Susanne (2000): »Arisierung« und Rückstellung von Wohnungen in Wien. Die Vertreibung der jüdischen Mieter und Mieterinnen aus ihren Wohnungen und das verhinderte Wohnungsrückstellungsgesetz. Wien, 13.
[150] Kos, Wolfgang / Dinhobl, Günter (Hg.; 2006): Großer Bahnhof. Wien, 139. Zit. aus: Geyde, George Eric Rowe (1947): Die Bastionen fielen. Wie der Faschismus Wien und Prag überrannte. Wien, 287 f. Die Erstausgabe von Fallen Bastions. The Central European Tragedy erschien bereits 1939 in London.
[151] Vgl. Neugebauer, Wolfgang (2008): Der österreichische Widerstand 1938 bis 1945. Wien, 45 f.

[152] Vgl. dazu: Gottwaldt, Alfred (2011): Die Reichsbahn und die Juden 1933–1939. Antisemitismus bei der Eisenbahn in der Vorkriegszeit. Wiesbaden, 361 ff.
[153] Vgl. ebd., 368.
[154] Engwert, Andreas / Kill, Susanne (Hg., 2009): Sonderzüge in den Tod. Die Deportationen mit der Deutschen Reichsbahn. Eine Dokumentation der Deutschen Bahn AG. Köln, Weimar, Wien, 40.
[155] Vgl. ebd., 40.
[156] Vgl. Bankier, Alexander A. / Ganglmair, Siegwald / Karner, Regina, Historisches Museum der Stadt Wien (1988): Der Novemberprogrom 1938: die »Reichskristallnacht« in Wien. Wien.
[157] Vgl. Weisz, Franz (1991): Die geheime Staatspolizei, Staatspolizeileitstelle Wien: 1938 bis 1945. Organisation, Arbeitsweise und personale Belange. Band 7, Wien. Vgl. auch Mang, Thomas Franz (2003): »Gestapo-Leitstelle Wien – Mein Name ist Huber«: Wer trug die lokale Verantwortung für den Mord an den Wiener Juden? Münster.
[158] Anderl, Gabriele / Rupnow, Dirk: Die Zentralstelle für jüdische Auswanderung als Beraubungsinstitution, Wien / München 2004, 113.
[159] SS-Hauptsturmführer Alois Brunner, geboren 1912 in Nadkut / Rohrbrunn im Burgenland, war ab 1941 Leiter der »Zentralstelle für jüdische Auswanderung« in Wien. Zwischen 1939 und 1945 leitete er SS-Sonderkommandos in Griechenland, Frankreich und der Slowakei. Er ist verantwortlich für die Deportation von über 100.000 Jüdinnen und Juden aus Wien, Saloniki, Paris (darunter über 1.300 Kinder), Sered. Nach dem Krieg arbeitete Brunner unter falschem Namen in Deutschland, ehe ihm mit prominenten Helfern die Flucht nach Syrien gelang. Alois Brunner wurde von Frankreich in Abwesenheit wegen Verbrechen gegen die Menschlichkeit zu einer lebenslangen Freiheitsstrafe verurteilt. Er konnte bis heute nicht ausgeforscht werden.

Die Emigration

[160] Johnny Moser kommt von 181.882 (März 1938) auf 77.775 (September 1939) Juden und Jüdinnen auf dem Gebiet des ehemaligen Österreichs. In: Moser, Johnny (1999): Demographie der jüdischen Bevölkerung Österreichs 1938–1945. Wien, 35. Vgl. Historikerkommission (Hg.) Bailer-Galanda, Brigitte / Blimlinger, Eva / Kowarc, Susanne (2000): »Arisierung« und Rückstellung von Wohnungen in Wien. Die Vertreibung der jüdischen Mieter und Mieterinnen aus ihren Wohnungen und das verhinderte Wohnungsrückstellungsgesetz. Wien, 13.
[161] http://www.hagalil.com/archiv/2008/11/freud.htm. Zitiert aus: Gay, Peter (1989): Freud. Eine Biographie für unsere Zeit. Frankfurt / Main, 707.
[162] Vgl. ebd.
[163] http://www.freud-museum.at/freud/themen/emigr-d.htm.
[164] Gottwaldt, Alfred (2011): Die Reichsbahn und die Juden 1933–1939. Antisemitismus bei der Eisenbahn in der Vorkriegszeit. Wiesbaden, 294 f. Zitiert aus: Molnar, Michael (Hg.; 1996): Sigmund Freud, Tagebuch 1929–1939. Kürzeste Chronik. Frankfurt am Main, 420–425.
[165] Vgl. ebd., 296.
[166] http://www.hagalil.com/archiv/2008/11/freud.htm. Zitiert aus: Sigmund Freud – Arnold Zweig, a. a. O., 169 f.
[167] Vgl. die Untersuchungen Bahnstation Treblinka von Christfried Tögel. In: Tögel, Christfried: Zum Schicksal von Sigmund Freuds Schwester Rosa Graf. Psyche, 44 / 1990, 1019–1024.
[168] Vgl. Moser, Johnny, Die Apokalypse der Wiener Juden. In: Historisches Museum der Stadt Wien (Hg.) (1988): Wien 1938, Wien, 286–297, hier 291.
[169] Vgl. Österreichische Historikerkommission (Hg.) Bailer-Galanda, Brigitte / Blimlinger, Eva / Kowarc, Susanne (2000): »Arisierung« und Rückstellung von Wohnungen in Wien. Die Vertreibung der jüdischen Mieter und Mieterinnen aus ihren Wohnungen und das verhinderte Wohnungsrückstellungsgesetz. Wien, 34.
[170] Vgl. Tomas Albrich, Vorwort. In: Hofreiter, Gerda (2010): Allein in die Fremde. Kindertransporte von Österreich nach Großbritannien und in die USA 1938–1941, Innsbruck, 7–10, hier 8.
[171] Moser, Johnny (1999): Demographie der jüdischen Bevölkerung Österreichs. Wien, 16.
[172] Vgl. ebd., 30.
[173] Vgl. ebd., 31.
[174] Vgl. ebd., 37.
[175] Vgl. Dusek, Peter / Pelinka, Anton / Weinzierl, Erika (1981): Zeitgeschichte im Aufriss. Österreich von 1938 bis in die achtziger Jahre, Wien 1981, 227–228.
[176] Vgl. Hofreiter, Gerda (2010): Allein in die Fremde. Kindertransporte von Österreich nach Frankreich, Großbritannien und in die USA 1938–1941. Innsbruck, 21.
[177] Österreichische Historikerkommission (Hg.) Anderl, Gabriele / Rupnow, Dirk (2004): Die Zentralstelle für jüdische Auswanderung als Beraubungsinstitution, Wien / München, 113.
[178] Vgl. Burger, Hannelore / Wendelin, Harald: Vertreibung, Rückkehr und Staatsbürgerschaft. In: Jabloner, Clemens (Hg.) (2004): Staatsbürgerschaft und Vertreibung. Wien / München, 239–448, hier 263.
[179] Vgl. Hofreiter, Gerda (2010): Allein in die Fremde. Kindertransporte von Österreich nach Frankreich, Großbritannien und in die USA 1938–1941. Innsbruck, 22.
[180] Vgl. Gottwaldt, Alfred (2011): Die Reichsbahn und die Juden 1933–1939. Antisemitismus bei der Eisenbahn in der Vorkriegszeit, Wiesbaden, 303 ff.
[181] Vgl. Hofreiter, Gerda (2010): Allein in die Fremde. Kindertransporte von Österreich nach Frankreich, Großbritannien und in die USA 1938–1941. Innsbruck, 23 f.
[182] Vgl. dazu Brugger, Eveline / Keil, Martha / Lichtblau, Albert (Hg., 2006): Geschichte der Juden in Österreich. Wien, 525.
[183] Vgl. Hofreiter, Gerda (2010): Allein in die Fremde. Kindertransporte von Österreich nach Frankreich, Großbritannien und in die USA 1938–1941. Innsbruck, 24.

Die Kindertransporte

[184] Kos, Wolfgang / Dinhobl, Günter (Hg.; 2006): Großer Bahnhof. Wien, 139. Zit. nach: Tausig, Otto (2005): Kasperl, Kummer, Jud. Wien, 33.
[185] Vgl. Hofreiter, Gerda (2010): Allein in die Fremde. Kindertransporte von Österreich nach Frankreich, Großbritannien und in die USA 1938–1941. Innsbruck, 40.
[186] Vgl. ebd., 40. In Kos / Dinhobl werden für die Zeit vom 2. Dezember 1938 bis zum 22. August 1939 insgesamt 23 Transporte mit 2.262 Kindern von Wien nach England, die von der Israelitischen Kultusgemeinde organisiert worden sind, genannt. Vgl. Kos, Wolfgang / Dinhobl, Günter (Hg.; 2006): Großer Bahnhof. Wien, 352.
[187] Adolf Otto Eichmann wurde 1906 in Solingen geboren und brach in Linz die Ausbildung zum Mechaniker ab. 1932 wurde er Mitglied der NSDAP und der SS, übersiedelte nach dem NSDAP-Verbot in Österreich nach Deutschland, meldete sich 1934 zum Sicherheitsdienst nach Berlin, baute dort die »Freimaurerkartei« auf. 1935 wurde Eichmann ins neu geschaffene »Referat Juden« versetzt. 1938 kehrte er als SD-Führer nach Österreich zurück und baute in Wien die Zentralstelle für jüdische Auswanderung in Wien auf, im März 1939 baute er die Auswanderungsbehörde in Prag auf und im Oktober übernahm er die Leitung der Reichszentrale für jüdische Auswanderung in Berlin. 1941 folgte die Leitung des RSHA-Referats für »Juden und Räumungsangelegenheiten« und mit ihr die gesamte Organisation der Deportation von vier Millionen Jüdinnen und Juden in die Gettos und Konzentrationslager. 1942 protokollierte er die Wannsee-Konferenz, 1944 führte Eichmann ein SS-Sonderkommando in Budapest und organisierte die Deportation ungarischer Jüdinnen und Juden nach Auschwitz. Nach Ende des Zweiten Weltkriegs gelang ihm die Flucht aus der amerikanischen Internierungshaft, bis 1950 arbeitete er als Gelegenheitsarbeiter. 1950 emigrierte Eichmann unter dem Namen Ricardo Klement nach Buenos Aires, holte seine Familie nach und arbeitete bei Daimler-Benz. 1960 wurde er vom israelischen Geheimdienst festgenommen. 1961 folgte der Eichmann-Prozess, er bekannte sich als nicht schuldig im Sinne der Anklage. Am 1. Juni 1961 wurde das Todesurteil an Adolf Eichmann vollstreckt.
[188] Dieser Begriff wurde von Hannah Arendt geprägt, die beim Gerichtsprozess von Eichmann in Israel anwesend war. Vgl. Arendt, Hannah (2006): Eichmann in Jerusalem: A Report on the Banality of Evil. Penguin Books.
[189] Vgl. Anderl, Gabriele / Rupnow, Dirk (2004): Zentralstelle als Beraubungsinstitution, 243.

[190] Vgl. Göpfert, Rebekka (1999): Der jüdische Kindertransport von Deutschland nach England 1938 / 39, Frankfurt am Main / New York, 82 – 89.
[191] Vgl. Hofreiter, Gerda (2010): Allein in die Fremde. Kindertransporte von Österreich nach Frankreich, Großbritannien und in die USA 1938 – 1941. Innsbruck, 32.
[192] Vgl. ebd., 34.
[193] Kos, Wolfgang / Dinhobl, Günter (Hg.; 2006): Großer Bahnhof. Wien, 140. Zit. aus: Rennert., Erwin (2000): Der Welt in die Quere. Lebenserinnerungen 1926 – 1947. Wien, 9 und 125.

Die Sondertransporte

Die Sonderzüge in den Tod

[194] Hanisch, Ernst (1994): Der lange Schatten des Staates. Österreichische Gesellschaftsgeschichte im 20. Jahrhundert. Wien, 381 ff.
[195] Kos, Wolfgang / Dinhobl, Günter (Hg.; 2006): Großer Bahnhof. Wien, 141. Zit. aus einem Brief von Edith de Zeeuw-Klaber an Peter Eppel, Kurator des Wien Museums, 5. März 2006.
[196] Die Anordnung Himmlers vom 30. Oktober 1939. In: Engwert, Andreas / Kill Susanne (2009): Sonderzüge in den Tod. Köln, Weimar, Wien, 41.
[197] Vgl. dazu Engwert, Andreas / Kill Susanne (2009): Sonderzüge in den Tod. Köln, Weimar, Wien, 41.
[198] In der Auflistung vom 1. März 1940 vom Reichsverkehrsministerium Referat 21 Massenbeförderung werden für den 20. Oktober 1939 zwei Sonderzüge mit insgesamt 1.000 Personen von Wien nach Nisko angeführt. Vgl. dazu Faksimile. In: Engwert, Andreas / Kill Susanne (2009): Sonderzüge in den Tod. Köln, Weimar, Wien, 44. Im Gegensatz dazu kommen für die Transporte vom 20. und 26. Oktober 1939 sowohl Gottwald / Schulle (2005, 32) als auch die Transportlisten von Yad Vashem auf eine Personenzahl von über 1.500.
[199] Vgl. Engwert, Andreas / Kill Susanne (2009): Sonderzüge in den Tod. Köln, Weimar, Wien, 41.
[200] http://www.doew.at/publikationen/holocaust/gestapo/164_titel.html.
[201] Vgl. dazu Gottwaldt, Alfred / Schulle, Diana (2005): Die »Judendeportationen« aus dem Deutschen Reich 1941 – 1945. Wiesbaden, 46 und 68.
[202] Tarifliche Behandlung der Reisesonderzüge zum Erlass vom 14. Juli 1941, verfasst als ergänzender Erlass am 26. Juli 1941. In: Engwert, Andreas / Kill Susanne (2009): Sonderzüge in den Tod. Köln, Weimar, Wien, 47
[203] Franz Novak wurde 1913 in Wolfsberg in Kärnten geboren. Seit 1933 Mitglied der NSDAP, nahm er am Nazi-Juliputsch 1934 teil, trat der Österr. Legion in Deutschland bei. Nach dem »Anschluss« Österreichs arbeitete er bei der Zentralstelle für jüdische Auswanderung in Wien, trat der SS bei, folgte Adolf Eichmann nach Berlin und wurde »Transportreferent«. Zwischen 1940 und 1945 koordinierte er alle Bahntransporte zur Deportation in die Vernichtungslager im Osten. Franz Novak wurde erst 1961 in Wien verhaftet und zehn Jahre später wegen des »Eisenbahnerparagraphen« zu acht Jahren Haft verurteilt. Novak: »Auschwitz war für mich nur ein Bahnhof.« Nach fünf Jahren Untersuchungshaft musste er die Reststrafe nicht mehr antreten. Novak wurde von Bundespräsident Rudolf Kirchschläger 1974 begnadigt.
[204] Engwert, Andreas / Kill Susanne (2009): Sonderzüge in den Tod. Köln, Weimar, Wien, 49 ff.
[205] Die Reichsbahnschauen tourten durch das gesamte Deutsche Reich, im Jänner 1943 erreichten sie auch Villach. Vgl. Nr. 43, Amtsblatt der RBD Villach, 4 / 1943.
[206] Titelseite, Amtsblatt der RBD Villach, 20 / 1942.
[207] Vgl. dazu Engwert, Andreas / Kill Susanne (2009): Sonderzüge in den Tod. Köln, Weimar, Wien, 56 f.
[208] Das Interview mit Walter Stier. In: Lanzmann, Claude (1985): Shoa. DVD Nr. 3. Bei der Uraufführung 1985 in Paris verlangte die polnische Regierung ein Aufführungsverbot, da die Dokumentation den immer noch bestehenden Antisemitismus in Polen zeigt. Im Oktober 1985 kam es zu einer auf 90 Minuten zusammengeschnittenen Ausstrahlung im polnischen Fernsehen. Umstritten war die Ausstrahlung auch in Deutschland.
[209] Aufzeichnungen über Judendeportationen, in: DÖW, Akt 854, Bl. 1 f. Vgl. dazu auch Benz, Wolfgang / Distel, Barbara (Hg.; 2009): Der Ort des Terrors. Geschichte der nationalsozialistischen Konzentrationslager. Band 9, München. In diesem Band beschreibt Petra Rentrop das verbrecherische System von Maly Trostinec. Bis Herbst 1943 blieb der Wald, die schlecht einsehbare Lichtung von Maly Trostinec, zentrale Exekutionsstätte. Getötet wurde auf zweierlei Weise. Ein Teil der Deportierten wurde von Exekutionskommandos mit einem Genickschuss erschossen. Die Mehrzahl wurde in zu »Gaswagen« umgebauten Lkws erstickt, die Leichen in Gruben geworfen, mit Chlorkalk überschüttet und verscharrt.
[210] Vgl. Gottwald, Alfred / Schulle, Diana (2005): Die »Judendeportationen« aus dem Deutschen Reich 1941 – 1945. Wiesbaden, 467. Vgl. auch Moser, Johnny (1999): Demographie der jüdischen Bevölkerung Österreichs 1938 – 1945. Wien. Vgl. Datenbank von Yad Vashem.
[211] Vgl. Häupl, Waltraud (2008): Der organisierte Massenmord an Kindern und Jugendlichen in der »Ostmark« 1940 – 1945. Gedenkdokumentation für die Opfer der NS-Euthanasie. Wien.
[212] Vgl. dazu Gottwaldt, Alfred / Schulle, Diana (2005): Die »Judendeportationen« aus dem Deutschen Reich 1941 – 1945. Wiesbaden, 63 f. Vgl. ebenso http://www.doew.at/thema/thema_alt/wuv/roma/geschichte.html.
[213] Vgl. dazu Fahrplantafel aus dem »Kursbuch für die Gefangenenwagen«, gültig vom 15. Mai 1939, mit Zellenwagen für das Lager Mauthausen. In: Gottwaldt, Alfred (2011): Die Reichsbahn und die Juden 1933 – 1939. Wiesbaden, 391.
[214] Dieses Zitat ist von Herbert Scheiber, Berliner, Inspektor und Reserve-Lokführer bei der Deutschen Reichsbahn. In: Steinke, Karolin (2009): Züge nach Ravensbrück. Transporte mit der Reichsbahn 1939 – 1945. Berlin, 33.
[215] Karl Steinocher im Interview am 22. März 2012 im Rahmen der Filmdokumentation zum ÖBB-Geschichtsprojekt. Karl Steinocher, geboren in Bischofshofen, war zwischen 1938 bis 1940 bei der Deutschen Reichsbahn als Fahrdienstleiter und Schulungsbeamter, 1940 Einberufung zur deutschen Wehrmacht, zwischen 1945 bis 1957 Schulungsbeamter der ÖBB, später Präsident der Arbeiterkammer, Mitglied des Bundesrats, Landeshauptmann-Stellvertreter von Salzburg. Sein Vater Karl Steinocher wurde in der NS-Zeit wegen Vorbereitung zum Hochverrat zu sieben Jahren Zuchthaus verurteilt und starb im Mai 1945 an den Folgen der Haft.
[216] Vgl. Pohl, Dieter (2003): Verfolgung und Massenmord in der NS-Zeit 1933 – 1945. Darmstadt.
[217] Vgl. dazu Engwert, Andreas / Kill Susanne (2009): Sonderzüge in den Tod. Köln, Weimar, Wien, 61.

Der Widerstand

Österreichs Eisenbahnerinnen und Eisenbahner im Widerstand

[218] Parlamentsdirektion (2007): Widerstand 1938 bis 1945 – Zivilcourage heute. Wien, 13.
[219] In die »Strafdivision 999« wurden ab 1942 auch jene Männer eingezogen, die als »wehrunwürdig« (»WU«) galten. WU waren Personen, die durch ein zivilgerichtliches Urteil die Wehrwürdigkeit verloren haben, weil sie z. B. wegen staatsfeindlicher Betätigung gerichtlich bestraft waren. Der Hauptgrund, warum WU eingezogen worden sind, lag darin, dass die Wehrmacht Kriegssoldaten brauchte. Die »Strafdivision 999« umfasste 28.000 bedingt WU, die zum Teil unter extremen Bedingungen den Kriegsdienst leisten mussten. Vgl. Vogl, Friedrich (1968): Österreichs Eisenbahner im Widerstand. Wien, 93.
[220] Amtsblatt der RBD Villach, 26 / 1939.
[221] Sabotage- und Terrororganisation in der Ostmark, RSHA IV A 2, B.Nr. 3362 / 40g verbunden mit IV A 2a – B.Nr. 722 / 40 gRs., Berlin, 28. 12. 1940, 159. Politisches Archiv des Auswärtigen Amtes Bonn (PA AA), R 100734. In: Pirker, Peter (2010): Gegen das »Dritte Reich«. Sabotage und transnationaler Widerstand in Österreich und Slowenien 1938 – 1940. Klagenfurt – Wien, 8.
[222] Ebd., 7. Zit. n. Neugebauer, Wolfgang (2008): Der österreichische Widerstand 1938 – 1940, Wien, 84 ff.
[223] Pirker, Peter (2010): Gegen das »Dritte Reich«. Sabotage und transnat. Widerstand in Österreich und Slowenien 1938 – 1940. Klagenfurt / Wien, 14.

[224] Ebd., 16.
[225] Ebd., 223 ff. Am 25. Juli 1940 wurde über Engelbert Glitzner, Franz und Anton Ivancic, Franz Knes, Konrad Lipusch und Martin Cemernjak vom Reichskriegsgericht (RKG) wegen Landesverrat, Vorbereitung zum Hochverrat, Sprengstoffverbrechen und Verbrechen gegen die Wehrkraft die Todesstrafe verhängt. Theresia Knes (Mutter von Franz Knes) erhielt zehn Jahr Zuchthaus, Anna Knes (Schwester von Franz Knes) fünf Jahre Zuchthaus, Franz Melcher sechs Jahre Zuchthaus. Die betagten Schwiegereltern von Engelbert Glitzner, seine Ehefrau und die Lebensgefährtin von Franz Ivancic erhielten wegen Mitwisserschaft Haftstrafen zwischen neun und zwölf Monaten.
[226] Vogl, Friedrich (1968): Österreichs Eisenbahner im Widerstand. Wien, 65. DKA 1444, 46. Sammelbericht der Gestapoleitstelle Wien vom 11. November 1941.
[227] Vgl. ebd., 66. Zit. n. Bericht des Chefs des Reichssicherheitsamtes Heydrich an den Reichsminister Ribbentrop vom 24. Oktober 1941. In: Politisches Archiv des A. A. Bonn, Inland II, g. Band 73/3.
[228] Pirker, Peter (2010): Gegen das »Dritte Reich«. Sabotage und transnat. Widerstand in Österreich und Slowenien 1938–1940. Klagenfurt–Wien, 7.
[229] Vogl, Friedrich (1968): Österreichs Eisenbahner im Widerstand. Wien, 65.
[230] Vgl. ebd., 71 f.
[231] Vgl. ebd., 86.
[232] Vgl. ebd., 85.
[233] Vgl. ebd., 91 f.
[234] Vgl. ebd., 89.
[235] Vgl. ebd., 109–119.
[236] Vgl. ebd., 91.
[237] Vgl. ebd., 199.
[238] Vgl. ebd., 165–168.
[239] Vgl. ebd., 176.
[240] Vgl. ebd., 121. Vgl. auch DKA 1448.09–119.
[241] Privatsammlung Elfriede Strasser

Tradition beim Widerstand

[242] Vgl. Gewerkschaft der Eisenbahner, Hg., 80 Jahre Gewerkschaft der Eisenbahner, Wien 1972, 103–106.
[243] Zur Geschichte der christlichen Eisenbahnergewerkschaft vgl. die Beiträge infolge des zwanzigjährigen Bestehens in »Der österreichische Eisenbahner« vom 15. November 1935, 1–8.
[244] Vgl. Althuber, Franz (2012): Die (illegale) Freie Eisenbahnergewerkschaft im autoritär-ständischen System 1933–1938. Diplomarbeit. Wien, 16.
[245] Vgl. Lentner, Johann (1975): Die Rolle der Eisenbahner im politischen Leben Österreichs. Ergebnisse einer empirischen Untersuchung im Zusammenhang mit einer sozialgeschichtlichen und eisenbahnrechtlichen Analyse. Univ.-Diss. Wien, 105 ff.
[246] Ein stenografisches Protokoll der 125. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich liegt vor in vida, C 537.
[247] Vogl, Friedrich (1968): Österreichs Eisenbahner im Widerstand. Wien, 23.
[248] Vgl. Pasteur, Paul (2008): Unter dem Kruckenkreuz. Gewerkschafter und Gewerkschafterinnen in Österreich 1934–1938, Innsbruck, 146.
[249] Vgl. Tálos, Emmerich / Neugebauer, Wolfgang (Hg. 2005): Austrofaschismus. Politik-Ökonnomie-Kultur 1933–1938, Wien, 423.
[250] Vgl. ebd. 93 f.

Die Zwangsarbeit

Zwangsarbeitende bei der Reichsbahn

[251] Franzke, Jürgen / Deutsche Bahn AG Museum (Hg.) (2002): Im Dienst von Demokratie und Diktatur. Die Reichsbahn 1920–1945. Nürnberg, 112.
[252] Vgl. Suchy, Irene (2012): Strasshof an der Nordbahn. die NS-Geschichte eines Ortes und ihre Aufarbeitung. Wien, 8 ff.
[253] Vgl. ebd., 31 ff.
[254] Franzke, Jürgen / Deutsche Bahn AG Museum (Hg.) (2002): Im Dienst von Demokratie und Diktatur. Die Reichsbahn 1920–1945. Nürnberg, 112.
[255] Vgl. dazu Freund, Florian / Perz, Bertrand / Spoerer, Mark (2004): Zwangsarbeiter und Zwangsarbeiterinnen auf dem Gebiet der Republik Österreich 1939–1945. Wien / München, 113.
[256] Franzke, Jürgen / Deutsche Bahn AG Museum (Hg.) (2002): Im Dienst von Demokratie und Diktatur. Die Reichsbahn 1920–1945. Nürnberg, 114.
[257] Vgl. ebd., 114.
[258] Vgl. ebd., 118.
[259] Nr. 593, Amtsblatt der RBD Villach, 44 / 1942.
[260] Franzke, Jürgen / Deutsche Bahn AG Museum (Hg.) (2002): Im Dienst von Demokratie und Diktatur. Die Reichsbahn 1920–1945. Nürnberg, 118.
[261] Nr. 686, Amtliche Nachrichten RBD Villach, 64 / 1940.
[262] Nr. 369, Amtsblatt der RBD Villach, 28 / 1943.
[263] Slupetzky, Nicole: Weiße Hölle Weißsee, Zwangsarbeit in 2.300 m Höhe (Weißsee, ein Nebenlager des KZ Dachau). http://www.bergnews.com/service/arbeitslager-weisssee/arbeitslager-weissee.php.

Das »arisierte« Vermögen

Beteiligung der Reichsbahn an der »Arisierung jüdischen Vermögens«

[264] Vgl. Österreichische Historikerkommission (Hg.) Bailer-Galanda, Brigitte / Blimlinger, Eva / Kowarc, Susanne (2000): »Arisierung« und Rückstellung von Wohnungen in Wien. Die Vertreibung der jüdischen Mieter und Mieterinnen aus ihren Wohnungen und das verhinderte Wohnungsrückstellungsgesetz. Wien, 34.
[265] Gottwald, Alfred (2011): Die Reichsbahn und die Juden 1933–1939. Wiesbaden, 257 f.
[266] Vgl. ebd., 261.
[267] Rathkolb, Oliver: Verhandlungen über Schuld und Geschichte: Materielle Restitution und Entschädigung in Österreich 1945–2002, 6. In: Marinelli, Lydia (Hg.) (2003): Freuds verschwundene Nachbarn. Wien.

Restitution

Nach dem Krieg

[268] Aus einem Brief vom 17. Dezember 2011, geschrieben von Erich Pühringer im Rahmen des ÖBB-Geschichtsprojekts. Erich Pühringer wurde 1943 als technischer Reichsbahn-Junghelfer bei der Deutschen Reichsbahn eingestellt. Ende 1944 gab es den Mobilisierungsbefehl, »Hitlers letztes Aufgebot«. Im Februar 1945 folgten die Musterung und der Einberufungsbefehl zur Wehrtüchtigung nach St. Georgen in Attergau. Nach der amerikanischen Kriegsgefangenschaft wurde er 1945 bei der Bahnmeisterstelle in Linz eingestellt und arbeitete für die neu gegründeten Österreichischen Staatseisenbahnen.
[269] ÖBB, Bahnhofchronik Bahnhof Wien Westbahnhof, 9.
[270] Vgl. Gewerkschaft der Eisenbahner, Hg., 80 Jahre Gewerkschaft der Eisenbahner, Wien 1972, 302.
[271] 300 Nazi-Eisenbahner in Leoben entlassen. In: Obersteirisches Tagblatt, 6. Juni 1945, 1. JG, Nr. 19, 1.
[272] Stiefel, Dieter (1981): Entnazifizierung in Österreich. Wien / München / Zürich, 141.
[273] Vgl. Gewerkschaft der Eisenbahner (1995): Stunde Null. Die Gewerkschaft der Eisenbahner im Jahr 1945. Wien, 18 f.

Umgang mit der Vergangenheit

[274] § 27 Entschädigungsfondsgesetz, BGBl. I Nr. 12 / 2001 i. d. F. BGBl. I Nr. 54 / 2009.
[275] Schiedsinstanz für Naturalrestitution, Entscheidungsnummer 88 / 2006.
[276] Schiedsinstanz für Naturalrestitution, Entscheidungsnummer 533 / 2009.

Impressum

Verdrängte Jahre Bahn und Nationalsozialismus in Österreich 1938—1945
Begleitdokumentation zur gleichnamigen Wanderausstellung.

Herausgeberin ÖBB-Holding AG
Projektleitung, Text und redaktionelle Konzeption Dr.in Traude Kogoj
Wissenschaftliche Beratung Univ.-Prof. DDr. Oliver Rathkolb
Wissenschaftliche Recherche und redaktionelle Beiträge Mag. Franz Althuber, Dr. Hans Kaser, Ing. Alfred Klein-Wisenberg, Dr.in Traude Kogoj, Mag. Michael Wimmer
Ausstellungskonzeption und didaktisches Konzept Milli Segal
Kartengrafik (Seite 24/25)/Ausstellungsarchitektur ÖBB-Werbung GmbH
Art Direction & Design Rosebud

ÖBB-Holding AG, Prod.-Nr 331012-0438. Änderungen, Satz- und Druckfehler vorbehalten.

Bildnachweis

Bildnachweis, Seite 1 (U2) (v.l.n.r./v.o.n.u.) Die Schalterbeamtin, 1942. Foto: Scherl. Der »Führer« wird am Bahnhof von Knittelfeld erwartet, 4. April 1938. Stadtarchiv Knittelfeld, Erich Schreilechner. Eingangsschild – Vernichtungslager Maly Trostinec. US Memorial Holocaust Museum. »Tag des Großdeutschen Reiches« in Wien, 9. April 1938. Fotoarchiv-Österr. Nationalbibliothek Hitler spricht in der Nordwestbahnhalle, 9. April 1938. Fotoarchiv – Österr. Nationalbibliothek. Ein SA-Mann klebt ein Plakat auf ein jüdisches Geschäft. »Kein Pfenning den Juden«. US Memorial Holocaust Museum. Broschüre Eisenbahnpioniere. Privatsammlung Alfred Klein-Wisenberg. Fahrt (»Kraft durch Freude«) von Wien nach Berlin, Juni 1938. Fotoarchiv – Österr. Nationalbibliothek Abfahrt von 30 Hitlerjugend-Führern nach Japan im Rahmen des deutsch-japanischen Jungführeraustausches. Fotoarchiv – Österr. Nationalbibliothek. Ankunft Wiener Kinder in London-Liverpool Station. Fotoarchiv – Österr. Nationalbibliothek. Lexikoneintrag zu Konzentrationslager aus: Der Volksbrockhaus, 1939, 367. Privatsammlung Alfred Klein-Wisenberg. Radioüberschrift: Kinojournal, 24. 9. 1938. Privatsammlung Alfred Klein-Wisenberg. Ankunft auf der Rampe in Auschwitz. Fotoarchiv-Gedenkstätte Yad Vashem. Die Telegrafistin, 1942. Foto: Scherl, Privatsammlung Alfred Klein-Wisenberg. Lehrlinge bei der Schmiedeausbildung in der Lehrwerkstätte, 1942. Archiv ÖBB-Lehrwerkstätte St. Pölten. Die Schaffnerin, 1942. Foto: Scherl. Privatsammlung Alfred Klein-Wisenberg. Der Aspangbahnhof 1945. vida. Privatsammlung Alfred Prokop. Frauen beim Wagenwaschen, 1942. Foto: Scherl. Privatsammlung Alfred Klein-Wisenberg.

Bildnachweis Innenteil Seite 6, 8/9, 41, 42/43 (Bild 2, 3, 4, 6, 14), 45, 94/95: Privatsammlung Reinhold Kainbrecht Seite 7 (Bild 2, 3), 49 (Bild 1, 2), 50 (Bild 1, 2), 61 (Bild 1, 2), 64 (Bild 5, 6, 7, 8), 67, 70 (Bild 4), 82/83: DÖW. Dokumentationsarchiv des Österreichischen Widerstandes. Seite 7 (Bild 1), 11, 12, 13 (Bild 1, 2, 3), 17, 19, 21, 23 (Bild 1, 2), 32, 33, 47, 53, 63, 64 (Bild 1, 2, 3, 4), 85, 96: Privatsammlung Alfred Klein-Wisenberg Seite 15, 104: vida, Privatsammlung Alfred Prokop Seite 16: US Holocaust Memorial Museum Seite 20, 59: Fotoarchiv-Österreichische Nationalbibliothek Seite 24/25: ÖBB CIM Seite 28 (Bild 1, 2, 5, 7, 8, 9): Archiv des Reichsverkehrsministeriums, (Bild 6): Weltbild. In: Wolfgang Peters (1941): Großdeutschlands Eisenbahner, Berlin. Seite 28 (Bild 3): Privatsammlung Franz Veitschegger. Seite 28 (Bild 4): Foto Scherl. Seite 30: Privatsammlung Erich Pühringer. Seite 36/37: Foto Willi Ruge. Seite 42/43 (Bild 1, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 16): Fotoarchiv der ÖBB-Lehrwerkstätte St. Pölten. Seite 47: Foto Scherl. Seite 52: Sigmund Freud Privatstiftung. Seite 56: Counter/Act. Seite 58: Privatsammlung Milli Segal. Seite 64 (Bild 9): www.holocaustresearchproject.org/Gedenkstätte Wannsee. Seite 66, 70 (Bild 2, 7), 72/73, 76/77: Fotoarchiv – Gedenkstätte Yad Vashem/Jerusalem. Seite 70 (Bild 1, 5): Slowenisches wissenschaftliches Institut in Klagenfurt. Seite 70 (Bild 3, 6): Volkshochschule der Burgenländischen Roma. Seite 74/75: Deutsche Bahn AG. Seite 82/83: Wiener Stadt- und Landesarchiv Seite 87 (Bild 1, 2), 88/89: Privatsammlung Elfriede Strasser. Seite 91: Privatsammlung Helmut Soyka Seite 99: Urkundensammlung Bezirksgericht Innere Stadt Wien. Seite 102/103: ÖBB-Archiv Linz.

Bildnachweis Umschlag, Seite 117 (U3) Fotos: Marcus Marschalek

Nachwort

Menschen miteinander in Verbindung bringen, dafür bewegt sich die ÖBB. Im historischen Kontext steht die Bahn für die industrielle Revolution, für Aufschwung, für neue Verbindungen und die Zukunft. Mit dem »Anschluss« Österreichs an das Deutsche Reich wurde dieses Bild dramatisch verändert: Die Bedeutung der Bahn als Transportträger, der Menschen über Grenzen hinweg verbindet und Güter für die wirtschaftliche Versorgung befördert, bekam eine gänzlich andere Rolle. Für das NS-Regime hatte die Bahn vor allem eine machtpolitische und strategische Bedeutung – für die gesamte Kriegswirtschaft im Aggressionskrieg und für die NS-Vernichtungsmaschinerie.

Konnten mit der Bahn bis zum »Anschluss« 1938 über hunderttausend Österreicherinnen und Österreicher, Erwachsene und Kinder, ins noch friedliche Ausland flüchten, änderte sich die Funktion der Bahn bereits ab April 1938 radikal. Die Bahn entwickelte sich zur willigen Helferin des NS-Regimes. Die Emigration ins Ausland wurde nahezu unmöglich. Die Deutsche Reichsbahn transportierte bis 1945 Millionen Zwangsarbeitende quer durch das Deutsche Reich und die von Hitler-Deutschland besetzten Gebiete. Sie zog Zwangsarbeitende für die Bahnarbeiten heran. Sie deportierte Millionen Menschen in Konzentrations- und schließlich in die NS-Vernichtungslager. Das ist die dunkle Geschichte der Bahn.

Ohne die Thematisierung der Zeit zwischen 1938 und 1945, in der die Bahn ein zentrales Herrschaftsmittel des Nationalsozialismus war, bleibt die Bahngeschichte bruchstückhaft und unzureichend. Es ist dem ÖBB-Vorstand und hier insbesondere Vorstandsvorsitzenden Christian Kern zu verdanken – und ebenso den Konzernbetriebsratsvorsitzenden Wilhelm Haberzettl und Roman Hebenstreit –, dass dieses Kapitel für die ÖBB endlich aufgeschlagen werden konnte. Denn dieser Geschichtsabschnitt betrifft uns alle, Bedienstete gleichermaßen wie das Management, will der ÖBB-Konzern zum umfassenderen Verständnis der eigenen Unternehmensgeschichte gelangen.

Anders als andere große Unternehmen in Österreich war den ÖBB von Beginn an klar, dass Geschichtsbetrachtung und Reflexion des Nationalsozialismus nicht ausschließlich von versierten Fachleuten der Wissenschaft gemacht werden sollte. In diesen Prozess sollten möglichst viele eingebunden werden: allen voran die ÖBB-Lehrlinge, aber auch ÖBB-Kolleginnen und Kollegen, ÖBB-Pensionistinnen und Pensionisten. Seit Dezember 2011 wurden in der monatlichen Konzern-Zeitung UnsereÖBB ganzseitige Themenartikel veröffentlicht und die Bediensteten zur aktiven Beteiligung aufgerufen. Viele ÖBB-Mitarbeitende haben ihr Wissen, ihre Erfahrungen, ihre persönlichen Archive geöffnet, um zur Dokumentation und zur Themenausstellung, die seit Juni 2012 besucht werden kann, beizutragen. Kolleginnen und Kollegen in ganz Österreich erzählten ihre persönlichen Geschichten oder verwiesen auf Menschen, die von »damals« berichten konnten.

Mein besonderer Dank gilt in diesem Zusammenhang Siegfried Moser, Sandra Jopp, Rene Zumtobel, Elisabeth Vondrasek, Bernhard Prates, Rudolf Srba, Sabine Althaller, Elisabeth Österreicher, Roland Irnberger, Hans Siegl, Isabella Tressler, Renate Kain, Erwin Summerauer, Christian Hager, Waltraud Strasser, Mario Brunnmayr, Walter Neumann, Pamela Kritzinger, Peter Traschkowitsch, die uns bei der Suche nach Augenzeuginnen und Augenzeugen unterstützt haben. Andreas Matthä, Erich Pirkl, Karl Knapp, Alfred Ramssl, die die letzten noch im Unternehmen verbliebenen und vor allem erhaltenen ÖBB-Archive zur Einsicht öffnen ließen. Die auf persönliche Initiative von Walter Grimus, einem exzellenten Kenner des Geschichtsabschnitts, aufbewahrten Originaldokumente gaben uns nicht nur einen guten Einblick in die NS-Zeit, Walter Grimus ist auch Garant dafür, dass die vielleicht letzten erhaltenen Pläne und Korrespondenzen weiterhin in guten Händen bleiben. Ganz besonderer Dank gilt Alfred Prokop und seinen Kollegen, die uns das vida-Archiv während der gesamten Forschungszeit zur umfassenden Verfügung gestellt haben, die uns bei wichtigen Fragen unterstützt und schließlich mit Originaldokumenten und Fotos ausgeholfen haben und natürlich Heinrich Kirchner, der uns einige noch erhaltene Personalakten aus dem Personal-Archiv ausgehoben hat. Viele ehemalige ÖBB-Mitarbeitende haben sich mit uns in Verbindung gesetzt und haben ihre Erinnerungen für diese Dokumentation zur Verfügung gestellt. Allen voran Josef Neidhart zu Strasshof, Franz Hubacek zur Kriegszeit, Alfred Haidinger mit seiner eindrucksvollen Bahn-Sammlung, Johann Auer zu den Zwangsarbeitenden, Erwin Kaiser zu den »Abordnungen ins Altreich«, Edith Weber zur Geschichte der Frauen bei der Bahn, Anton Steiner zur Entnazifizierung, Martin Stuppnig mit seinen Erinnerungen an die Kriegszeit, Oskar Trummer zur Nachkriegszeit, Theo Nowak zur Rolle von Josef Dultinger, Karl Peschl zur Lehrlingszeit und Kriegsdienst bei der Marine, Friedrich Kessler zum Alltag bei der Reichsbahn und Kriegsgefangenschaft, Elfriede Schery zur Arbeit als Telegrafistin, Franz Wagner zum Arbeitsalltag im Krieg, Kurt Motlik zur Nachkriegszeit, Erich Pühringer zur Kriegs- und Nachkriegszeit, Helmut Soyka und Johann Bröthaler mit Originaldokumenten u. v. m.

Wie in jedem Prozess führte auch dieses Geschichtsprojekt zur Zusammenarbeit mit besonders bemerkenswerten Menschen: Alfred Klein-Wisenberg, dessen Bahnwissen und Privatsammlung eindrucksvoll sind, Hans Wallner, früher Leiter der Lehrwerkstätte Innstraße, Markus Heim von der Lehrwerkstätte Innsbruck, Dietmar Rabl von der Lehrwerkstätte St. Pölten, Peter Stocker von der Lehrwerkstätte Knittelfeld, die uns wichtige Dokumente zur Lehrlingsausbildung in der NS-Zeit zur Verfügung gestellt haben.

Im Zentrum der geschichtlichen Auseinandersetzung mit der Bahnzeit 1938 bis 1945 aber standen die ÖBB-Lehrlinge. Dass dieser Austausch funktioniert hat, ist vor allem dem Verantwortlichen für die ÖBB-Lehrlingsausbildung, Günter Hell, und den Kollegen Peter Gold und Alois Grill zu verdanken. Hells Unterstützung und Bereitschaft, neue Möglichkeiten für »seine Lehrlinge« zu eröffnen, ist herausragend. Dutzende Lehrlinge haben sich im November 2011 für das ÖBB-Geschichtsprojekt und für die Interviews mit Augenzeuginnen und Augenzeugen gemeldet. In einem persönlichen Gespräch wurden schließlich insgesamt sieben Lehrlinge ausgewählt: Tina Ebner, Maria Zuber, Julia Scherzer, Andreas Kleinschuster, Michael Köhler, Krisztian Szabo und

Christoph Kreuzer. Sie haben in Archiven geschmökert, die Bahngeschichte studiert und schließlich mit Augenzeuginnen und Augenzeugen Interviewgespräche geführt. Sie stellten jene Fragen, die sie persönlich zur NS-Geschichte interessierten – ganz ohne Coaching, mit allen Vorteilen und Nachteilen: *»Als ich gefragt wurde, ob ich bei diesem Projekt teilnehmen will, war ich sofort begeistert, allerdings wusste ich nicht wirklich, was mich dabei erwartet. Es ist schwierig in Worte zu fassen, wie meine Empfindungen sind. Traurigkeit, Wut und Mitleid sind dabei ein ständiger Begleiter. Ich habe im Laufe des Projekts einige Zeitzeugen interviewt und ich weiß nicht, woher sie die Kraft nehmen, darüber zu sprechen«*, schrieb etwa Julia Scherzer zu Projektende. Dass jene, die die furchtbare Zeit des Nationalsozialismus erleben mussten, gesprochen haben – dafür großer Dank an Franz Tilke, Friedrich Müller, Emanuela Fröhlich, Karl Steinocher, Hilde Boaron, Norbert Lopper, Rudolf Gelbard, Elfriede Strasser, Margit Meng und Franz Veitschegger.

Ich danke Oliver Rathkolb für die umsichtige Zusammenarbeit und wissenschaftliche Beratung, Irene Suchy, die uns dabei durch wertvolle Hinweise die Ausstellung betreffend unterstützt hat, sowie Milli Segal für Ausstellungskonzeption und Umsetzung. Vor allem danke ich dem engagierten Projektteam: Franz Althuber, Hans Kaser, Alfred Klein-Wisenberg, Marcus Marschalek, Josef Neumayr, Michael Poderschnig, Iwona Szmidt, Michael Wimmer haben durch ihren Einsatz über jegliche Dienstzeit hinaus diesen breit angelegten, unternehmensweiten Erinnerungsprozess möglich gemacht.

Dieser intensive Prozess hat nicht nur die vorliegende Publikation sowie die Themenausstellung zur »Bahn im Nationalsozialismus in Österreich 1938 – 1945« ermöglicht. Diese Spurensuche hat das bewirkt, wofür die Bahn seit jeher steht: Menschen miteinander in Verbindung zu bringen.

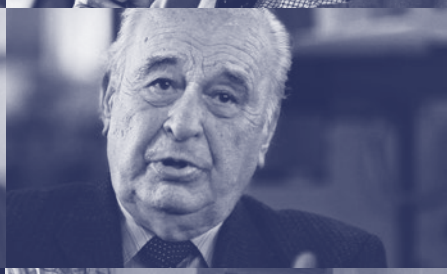
Traude Kogoj, Diversity Beauftragte des ÖBB-Konzerns und Projektleiterin des Geschichtsprojekts

Am Projekt haben folgende Augenzeuginnen, Augenzeugen und ÖBB-Lehrlinge teilgenommen. Die Beschreibung erfolgt zu den Fotos auf der Umschlagseite, v. l. n. r.: Emanuela Fröhlich, geboren 1944 im Lager Lackenbach. Franz Tilke (ganz l.), geboren 1929, Lehrling bei der Deutschen Reichsbahn 1943 in der Lehrwerkstätte Innstraße in Wien. Karl Steinocher, geboren 1920, Eintritt in die Deutsche Reichsbahn am 1. Juli 1938, Telegrafist in Bischofshofen, Fahrdienstleiter am Bahnhof Steindorf, ab 1940 eingezogen bei der deutschen Wehrmacht. Arbeitsbuch von Hildegard Holzer (verh. Boaron) Tina Ebner, geboren 1992, ÖBB-Lehrling in Mechatronik. Fritz Müller, geboren 1928, Lehrling bei der Deutschen Reichsbahn in der Lehrwerkstätte Innstraße in Wien 1943. Hilde Boaron, geboren 1924, ab 1943 Schaffnerin bei der Lokalbahn in Payrbach. Eisenbahner, die im Konzentrationslager Mauthausen hingerichtet wurden. Maria Zuber (ganz r.), geboren 1990, ÖBB-Lehrling der Mechatronik. Norbert Lopper, geboren 1919, wurde 1943 gemeinsam mit seiner Frau nach Auschwitz deportiert. ÖBB-Lehrling Tina Ebner. Krisztian Szabo, geboren 1995, ÖBB-Lehrling in Eisenbahnfahrzeugtechnik. Rudolf Gelbard, geboren 1930, wurde 1942 gemeinsam mit seinen Eltern nach Theresienstadt deportiert. Julia Scherzer, geboren 1992, ÖBB-Lehrling in Maschinenbautechnik. Fotoalbum von Franz Veitschegger. Elfriede Strasser, geboren 1940, ÖBB-Pensionistin, ihr Vater Leopold Strasser wurde 1943 hingerichtet. Margit Meng, geboren 1954, ihre Mutter war Fahrdienstleiterin bei der Deutschen Reichsbahn. Andreas Kleinschuster, geboren 1993, ÖBB-Lehrling in Mechatronik. Christoph Kreuzer, geboren 1993, ÖBB-Lehrling in Maschinenbautechnik. Julia Scherzer. Franz Veitschegger, geboren 1922, Lokführer bei der Deutschen Reichsbahn, 1942 Einberufung in die deutsche Wehrmacht als Feldeisenbahner. Rudolf Gelbard. Christoph Kreuzer, Franz Veitschegger, Julia Scherzer. Julia Scherzer, Rudolf Gelbard, Krisztian Szabo. Michael Köhler, geboren 1993, ÖBB-Lehrling in Eisenbahntransporttechnik. Franz Veitschegger.





Arbeitsbuch


















Mit dem »Anschluss« Österreichs an das Deutsche Reich wurden die Österreichischen Bundesbahnen Teil der Deutschen Reichsbahn. Für das NS-Regime hatte die Bahn als Transportmittel eine große machtpolitische und strategische Bedeutung – für die gesamte Kriegswirtschaft im Zweiten Weltkrieg und für die NS-Vernichtungsmaschinerie. Das ist die dunkle Geschichte der Bahn.

Ohne die Thematisierung der Zeit zwischen 1938 und 1945, in der die Bahn ein zentrales Herrschaftsmittel des Nationalsozialismus war, bleibt die Bahngeschichte bruchstückhaft und unzureichend. Im Blickpunkt stehen die Österreichischen Bundesbahnen als organisatorischer Teil der Deutschen Reichsbahn und ihre Bedeutung für die Kriegswirtschaft und die Deportation von Menschen in die Gettos und Vernichtungslager. Betrachtet werden der berufliche Alltag der Bahnbediensteten im Zweiten Weltkrieg und ihre Rolle im Widerstand gegen den Nationalsozialismus.