

DIE REICHSBAHN UND DIE JUDEN 1933-1939

ALFRED GOTTWALDT

DIE REICHSBAHN UND DIE
JUDEN 1933–1939

ANTISEMITISMUS BEI DER EISENBAHN
IN DER VORKRIEGSZEIT

marixverlag

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen National-
bibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über
<http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Alle Rechte vorbehalten

Es ist nicht gestattet, Texte dieses Buches zu scannen, in PCs oder auf CDs zu speichern
oder mit Computern zu verändern oder einzeln oder zusammen mit anderen Bildvorlagen
zu manipulieren, es sei denn mit schriftlicher Genehmigung des Verlages.

Die Deutsche Bahn AG hat den Druck dieses Buches freundlich unterstützt.

Copyright © by marixverlag GmbH, Wiesbaden 2011
Covergestaltung: Nicole Ehlers, marixverlag GmbH
Bildnachweis: DB-Museum Nürnberg (oben),
Landesarchiv Berlin (unten)
Lektorat: Dietmar Urmes, Bottrop
Satz und Bearbeitung: Medienservice Feiß, Burgwitz
Der Titel wurde in der Minion Pro gesetzt.
Gesamtherstellung: Bercker Graphischer Betrieb GmbH & Co.KG, Kevelaer

Printed in Germany

ISBN: 978-3-86539-254-1

www.marixverlag.de

Inhalt

Vorbemerkung.	9
Untersuchungsthema	9
Forschungsstand	13
Ziele der Untersuchung	15
Benutzte Quellen.	16
Aufbau der Arbeit	18
Dank.	19
1 Reichsverkehrsministerium und Deutsche Reichsbahn- Gesellschaft bei Hitlers Machtantritt am 30. Januar 1933 . . .	21
1.1 Entwicklungsgeschichte der Deutschen Reichsbahn- Gesellschaft bis 1933.	21
1.2 Die Stellung des Reichsverkehrsministeriums im Jahr 1933	29
1.3 Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft im Januar 1933 . . .	32
1.4 Verwaltungsrat und Vorstand der Reichsbahn-Gesellschaft im Januar 1933	36
1.5 Direktionen, Oberbetriebsleitungen, Zentralämter, Ämter und Dienststellen der Reichsbahn-Gesellschaft im Januar 1933	48
1.6 Die sechs Dienstzweige bei der Deutschen Reichsbahn- Gesellschaft	54
2 Teilnahme der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft an der Judenpolitik zwischen 1933 und 1936.	57
2.1 Rahmenbedingungen der personellen Gleichschaltung bei der Reichsbahn.	57
2.2 Das Personal des Reichsverkehrsministeriums von 1933 bis 1936	62
2.3 Veränderungen an der Spitze der Reichsbahn-Gesellschaft im Jahr 1933	68
2.4 Veränderungen im Verwaltungsrat der Reichsbahn- Gesellschaft 1933.	73
2.5 Veränderungen in Vorstand und Hauptverwaltung der Reichsbahn-Gesellschaft im Jahr 1933.	81

2.6	Personelle Entwicklungen unter den Präsidenten der Reichsbahndirektionen im Jahr 1933	118
2.7	Durchführung des »Berufsbeamtenengesetzes« vom 7. April 1933 bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft	122
3	Nationalsozialistische Gleichschaltung bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft zwischen 1933 und 1936	141
3.1	Schritte zur »antisemitischen Korpsbildung« unter den Eisenbahnern	141
3.2	Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen bei der Reichsbahn ab 1933	145
3.3	Förderung der Karriere von »Parteigenossen« bei der Reichsbahn-Gesellschaft ab 1933.	150
3.4	Nationalsozialistische Schulung für die Bediensteten der Reichsbahn-Gesellschaft ab 1933.	155
3.5	Billige Sonderzüge für die NSDAP und ihre Organisationen	159
3.6	Das Ende der jüdischen Bahnhofshilfe im Jahre 1933	163
3.7	Maßnahmen im Personalwesen der Reichsbahn-Gesellschaft infolge der »Nürnberger Gesetze« vom 15. September 1935	166
3.8	Antijüdische Vorschläge zum Beförderungsrrecht der Reichsbahn-Gesellschaft ab 1935.	182
3.9	Anleitung der Eisenbahner zum persönlichen Judenboykott und Boykott jüdischer Lieferanten der Reichsbahn-Gesellschaft bis 1936.	188
4	Fortsetzung der Judenpolitik durch Reichsverkehrsministerium und Reichsbahn von 1937 bis zum Beginn des Zweiten Weltkriegs.	204
4.1	Veränderungen an der Spitze von Reichsverkehrsministerium und Reichsbahn nach Überführung in unmittelbare Staatsverwaltung am 30. Januar 1937	204
4.2	Antijüdische Personalpolitik bei der Reichsbahn in den Jahren von 1937 bis 1939	221
4.3	Weitere Anleitung der Eisenbahner zum persönlichen Judenboykott in den Jahren 1937 bis 1939	232

4.4	Antijüdische Maßnahmen im Beförderungsrecht der Reichsbahn von 1937 bis 1939	239
4.5	Beteiligung der Reichsbahn an der »Arisierung jüdischen Vermögens« von 1937 bis 1939	257
4.6	Antijüdische Schritte bei der Reichsbahn in den seit März 1938 annektierten Gebieten Österreichs, des Sudetenlands und des »Protektorats«	261
5	Die Rolle der Deutschen Reichsbahn bei der Emigration von Juden in der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg	279
5.1	Art und Umfang der Emigration von Juden zwischen 1933 und 1936	279
5.2	Eisenbahnfahrten im Vorfeld der Emigration nach Palästina.	285
5.3	Veränderte Bedingungen der Emigration zwischen 1937 und dem Kriegsbeginn	292
5.4	Mitwirkung der Bahnbeamten bei der Devisenüberwachung von jüdischen Emigranten	303
6	Zusammenarbeit von Polizei und SS mit der Deutschen Reichsbahn während der Vorkriegszeit.	314
6.1	Beziehungen des »Reichsführers-SS« zur Leitung der Reichsbahn	314
6.2	Besondere Tarifbestimmungen der Reichsbahn für Verbände der SS	323
6.3	Transporte von Gefangenen auf der Eisenbahn im Jahre 1933	326
6.4	Zugtransporte in die ersten Konzentrationslager während der Jahre 1933 und 1934.	335
6.5	Ausbau und Logistik der Konzentrationslager Dachau, Sachsenhausen und Buchenwald während der Jahre 1937 und 1938	351
6.6	Zusammenarbeit von Sicherheitspolizei und Reichsbahn bei der Abschiebung polnischer Juden aus dem Reichsgebiet im Oktober 1938 (»Polen-Aktion«).	361

6.7	Verschleppung deutscher Juden in die Konzentrationslager durch die Sicherheitspolizei mittels der Reichsbahn nach dem Novemberpogrom 1938 (»Rath-Aktion«)	375
6.8	Errichtung und Logistik der Konzentrationslager Flossenbürg, Mauthausen und Ravensbrück in den Jahren 1938 und 1939	387
7	Ergebnisse	399
8	Anhang	404
8.1	Verzeichnis der Abkürzungen	404
8.2	Quellen und Literatur	405
	Archivalien	405
	Amtliche Druckschriften	406
	Quellenveröffentlichungen	408
	Zeitschriften, Jahrbücher und Almanache	409
	Monographien und Aufsätze (Erscheinungsjahre bis 1945)	410
	Forschungsliteratur (Erscheinungsjahre seit 1945)	414
8.3	Ausgewählte Kurzbiographien	432
8.4	Personenregister	442

Vorbemerkung

Untersuchungsthema

Die Beteiligung der Deutschen Reichsbahn an der Ermordung der europäischen Juden ist eine historische Tatsache. Neben der diese Vorgänge beherrschenden Polizei bildete die Eisenbahn ebenso wie andere deutsche Verwaltungen in Staat und Kommunen – bis hin zu Finanzbehörden oder Gesundheitsämtern – eine von vielen reichsweit organisierten Institutionen mit zahllosen Beschäftigten, deren Mitwirkung an dem Staatsverbrechen unabdingbar war. Ohne Transporte zu entlegenen Vernichtungsstätten, die nicht weniger als drei Millionen Menschen erlitten, wäre der organisierte Massenmord unmöglich gewesen. Damit fällt der Blick nicht nur auf Adolf Hitler, Heinrich Himmler, Reinhard Heydrich, Adolf Eichmann und ihre Gehilfen, sondern ebenso auf die Aktivitäten von deutschen Eisenbahnern wie Julius Dorpmüller, Wilhelm Kleinmann, Albert Ganzenmüller und vielen anderen Beamten bei der Deutschen Reichsbahn.

Als die Deportation der Juden aus dem Großdeutschen Reich am 15. Oktober 1941 einsetzte, hatte die nationalsozialistische Judenpolitik schon nahezu neun Jahre andauert. Unübersehbar ist bereits der Katalog judenfeindlicher Maßnahmen von Partei, Regierung und einzelnen Verwaltungen während der fast sieben »Vorkriegsjahre« zwischen Januar 1933 und August 1939. Vom ersten bis zum letzten Tag jenes vielleicht als unwirklich zu bezeichnenden »Friedens« waren an der deutschen Judenpolitik im Rahmen beständig wachsender revanchistischer und antisemitischer Schritte stets auch das Reichsverkehrsministerium und die Deutsche Reichsbahn beteiligt.

Damit ist nach historischen Grundlagen und einzelnen Schritten auf dem Weg zum reibungslosen Funktionieren der deutschen Eisenbahner im Verlauf von Deportation und Massenmord zu fragen. Ebenso ist zu betrachten, an welchen Punkten sich die Reichsbahn bereits während der Ära vor dem Beginn der Massentransporte von Juden an frühen judenfeindlichen Maßnahmen im Deutschen Reich zwischen 1933 und 1939 beteiligt hat. Jene Jahre bildeten die Wurzeln der folgenden sechs Jahre im Krieg. Möglicherweise sind in den vielen kleinen Schritten antisemitischen Verwaltungshandelns, mit denen Eisenbahner bereits vor Beginn

des Zweiten Weltkriegs an der Entrechtung der deutschen Juden mitgewirkt haben, auch die Gründe für ihr zumeist gefühlloses bürokratisches Handeln gegenüber Juden, Ausländern und Zwangsarbeitern im Krieg enthalten.

Schon vor dem Ersten Weltkrieg waren jüdische Beamte der Staatsbahnen wegen ihres Glaubens angefeindet worden. Nachgemachte »Fahrkarten nach Jerusalem, aber nicht zurück« waren als antisemitische Schmähungen vor 1933 weit verbreitet. Gegenstand dieser Ausarbeitung soll allein die Beteiligung der deutschen Staatsbahn an den antijüdischen Maßnahmen sein, die im Deutschen Reich zwischen der Machtübergabe an Adolf Hitler am 30. Januar 1933 einerseits und dem Beginn des Zweiten Weltkriegs am 1. September 1939 andererseits während der ersten Hälfte »unserer nationalsozialistischen Periode« (Hans Mommsen) in die Tat umgesetzt wurden.¹ Antisemitische Äußerungen im Bereich der deutschen Eisenbahnen während der Zeit vor 1933 gehören daher nicht zum Thema. Auch die sofort nach dem deutschen Überfall auf Polen im Herbst 1939 beginnende Mitwirkung der Deutschen Reichsbahn an weiteren antijüdischen Maßnahmen während des Krieges wird hier nicht untersucht.

Die Arbeit folgt der Frage, ob die deutsche Eisenbahnverwaltung lediglich Hitlers Willen vollstreckte, oder ob sie darüber hinaus auf ihrem Gebiet in jenen Jahren erste eigene Initiativen gegen Juden ergriff. Drei kurze Zitate reflektieren das Thema: Mit dem Satz »Der Reichsbahnbeamte darf sich nicht mit Juden in Geschäfte einlassen« aus der Allgemeinen Dienstanweisung für Eisenbahner von 1938, mit der Bestimmung »Juden ist die Benutzung von Speisewagen untersagt« vom Februar 1939 und mit der noch bis zum Herbst 1941 gültigen Phrase »Juden ist es derzeit nicht verboten, mit der Reichsbahn zu reisen« aus dem Reichsverkehrsministerium ist die Bandbreite dieser Arbeit umrissen.

Schon vor vielen Jahren hat der österreichisch-amerikanische Forscher Raul Hilberg auf die »arbeitsteilige Täterschaft« des Beamtenapparats im NS-System hingewiesen.² Die Reichsbahn hat er einmal lakonisch als

1 Hans Mommsen: Der Nationalsozialismus und die deutsche Gesellschaft. Ausgewählte Aufsätze. Reinbek 1991.

2 Raul Hilberg: The Destruction of the European Jews. Chicago (USA) 1961; ders.: Die Vernichtung der europäischen Juden. Die Gesamtgeschichte des Holocaust. Berlin (West) 1982; ders.: Die Vernichtung der europäischen Juden. Durchgesehene und erweiterte Ausgabe. Frankfurt am Main 1991; ders.: Gehorsam oder Initiative? Zur arbeitsteiligen Täterschaft im National-

seine »liebste Behörde« bezeichnet, weil ihre Akten »in aller Unschuld« von Transportleistungen berichteten, die doch Elemente des Massenmords waren.³ Daher verdient die bürokratische Eigeninitiative, womit die Beamten nach einem Wort des englischen Historikers Ian Kershaw bereits vor dem Krieg »dem Führer entgegenarbeiten« konnten (»working towards the Führer«), selbst auf dem Gebiet der deutschen Staatsbahnverwaltung besondere Aufmerksamkeit.⁴

Seit der Ernennung Adolf Hitlers zum Reichskanzler durch den Reichspräsidenten Paul von Hindenburg am 30. Januar 1933 waren alle Behörden im Reich dazu aufgerufen, die Politik seiner nationalsozialistischen Regierung in die Praxis umzusetzen. Auch die deutsche Eisenbahnverwaltung beteiligte sich zwischen 1933 und 1945 in beständig zunehmender Weise daran, die antisemitischen Ziele der NSDAP zu verwirklichen. Immer wieder verblüffend erscheint die Kontinuität, mit welcher leitende Fachbeamte der Reichsbahn aus der ungeliebten Weimarer Republik in den Führerstaat übergetreten sind und sich fortan am Aufbau des Dritten Reiches beteiligten. Der Romanist Victor Klemperer (1881–1960) hat schon in seiner Tagebuchnotiz vom 10. März 1933 die Beobachtung ausgesprochen: »Vollkommene Revolution und Parteidiktatur. Und alle Gegenkräfte wie vom Erdboden verschwunden.«⁵

Der mehr oder weniger offen ausgesprochene Judenhass in vielen der nachfolgend zitierten Vorschriften und Meinungsäußerungen von Verwaltung und Angehörigen der Deutschen Reichsbahn vor allem aus den Jahren von 1935 bis 1939 lässt erkennen, wie weit bis zum Beginn des Zweiten Weltkriegs eine vielfältige antijüdische Entwicklung bei der Eisenbahn bereits gediehen war. Sie lässt sich vorsichtig als »antisemitische Korpsbildung« bezeichnen.

Im historischen Rückblick erscheint das Verfahren, nach welchem deutsche Behörden im Verlauf des Zweiten Weltkriegs die Transporte von Juden auf der Eisenbahn durchführten, zunächst als beispiellos. Bei näherer Betrachtung ist jedoch zu erkennen, wie das logistische Vorgehen

sozialismus. Materialien der Arbeitsstelle zur Vorbereitung des Frankfurter Lern- und Dokumentationszentrums des Holocaust, Folge 3. Frankfurt am Main 1992.

3 Nachruf auf Raul Hilberg, von Lorenz Jäger, in der Frankfurter Allgemeinen Zeitung, Ausgabe Nr. 181, vom 7. August 2007, Seite 31.

4 Ian Kershaw: Hitler 1936–1945. 4. Auflage Stuttgart 2000.

5 Victor Klemperer: Tagebücher 1933–1934. Herausgegeben von Walter Nowojwski unter Mitarbeit von Hadwig Klemperer. Berlin 1995, Seite 9 (Eintrag vom 10. März 1933).

bei den Deportationen in den Jahren von 1939 bis 1945 zu einem erheblichen Teil auf Erfahrungen fußte, welche die Angehörigen von Polizei und Bahnverwaltung spätestens seit 1933 bei zivilen Massenverkehren und (quasi-)militärischen Transportbewegungen auf der Schiene gewonnen hatten. Elemente der dafür gültigen Regeln wurden bei der Durchführung von Deportationen verbunden mit tradierten Erkenntnissen, die Polizisten und Bahnbeamte sogar schon seit der Wende zum vorigen Jahrhundert mit Sammeltransporten von Gefangenen auf der Eisenbahn erworben hatten.

Dabei darf nicht übersehen werden, dass die Eisenbahnen in Deutschland noch bis Anfang 1937 in der Rechtsform einer »Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft« betrieben wurden, welche seit 1924 zur Bedienung der Reparationsschulden aus dem Ersten Weltkrieg bestand. Das Reichsverkehrsministerium war bis Januar 1937 als Aufsichtsbehörde noch organisatorisch getrennt von der Reichsbahn-Hauptverwaltung; die dort seit 1933 eingetretene Entwicklung ist bereits untersucht und wird hier nur gestreift.⁶ Kaum behandelt werden ferner Entwicklungen bei denjenigen Abteilungen des Reichsverkehrsministeriums, welche für Dinge außerhalb der Bahnverwaltung zuständig waren. Ebenso gehören Ereignisse bei den deutschen Privatbahnen im Dritten Reich nicht zum Thema. Vorgänge bei der Reichsbahn im »angeschlossenen Land Österreich« seit dem März 1938 wurden in knapper Form untersucht, um dort die zügige Implementierung der im Deutschen Reich bereits durchgesetzten antijüdischen Politik zu betrachten. Dagegen konnten entsprechende Vorgänge bei der Eisenbahn im »Protektorat Böhmen und Mähren« seit März 1939 nur gestreift werden, weil es sich um eine weiterhin eigenständige Verwaltung handelte. Eine zeitlich an den behandelten Stoff anschließende Studie über die Vorgänge der Verschleppung von Juden während des Krieges in »Großdeutschland« ist – gemeinsam mit Diana Schulle – bereits erarbeitet worden und in einer Schrift über »Die Judendeportationen aus dem Deutschen Reich« veröffentlicht.⁷ Eine eigene Untersuchung der Deportationen im europäischen Raum befindet sich in Vorbereitung.

6 Alfred Gottwaldt und Diana Schulle: »Juden ist die Benutzung von Speisewagen untersagt«. Die antijüdische Politik des Reichsverkehrsministeriums zwischen 1933 und 1945. Schriftenreihe des Centrum Judaicum, Band 6. Teetz 2007.

7 Alfred Gottwaldt und Diana Schulle: Die »Judendeportationen« aus dem Deutschen Reich 1941–1945. Eine kommentierte Chronologie. Wiesbaden 2005.

Forschungsstand

Zu dem skizzierten Untersuchungsthema sind bislang nur sehr wenige Studien erschienen. Ein bereits zu Beginn der Fünfzigerjahre vom Vorstand der Deutschen Bundesbahn eingeleitetes, in seinen Ansätzen eher exkulpatorisch gemeintes Forschungsprojekt zur Geschichte der Eisenbahn im Zweiten Weltkrieg unter Leitung des früheren Reichsbahndirektionspräsidenten Adolf Sarter wandte sich kaum der Zeit vor dem September 1939 zu; sein Vorhaben wurde zudem ohne Druckfassung der Ergebnisse archiviert.⁸ Auch die wenigen wissenschaftlichen Veröffentlichungen zum deutschen Eisenbahnwesen während der Hitlerzeit haben vorwiegend Themen aus dem Krieg zum Gegenstand.⁹

Eine vom Dokumentationsdienst der Deutschen Bundesbahn seit 1971 unter der Leitung des früheren Bundesbahndirektionspräsidenten Hugo Strößenreuther herausgegebene mehrbändige »Dokumentarische Enzyklopädie: Eisenbahnen und Eisenbahner« für die Zeit zwischen 1931 und 1940 stellte in ausgewählten Dokumenten zwar den Judenboykott im Deutschen Reich, die Nürnberger Rassegesetze und die Verfolgung politischer Gegner durch den NS-Staat als historische Faktoren dar. Sie enthielt sich aber in dem Geschichtsbuch für Eisenbahner jeder näheren Anwendung dieses abstrakten Wissens auf die eigene Organisationsgeschichte.¹⁰ Im selben Jahr wurde der Begriff der »Judenpolitik« von Uwe Dietrich Adam erstmals in der Forschung verwendet.¹¹

8 Die Materialien befinden sich heute im Bundesarchiv Berlin, Bestand R 5, Anhang 1 (Sammlung Sarter); zu seiner Biographie vgl. den Nachruf, in »Die Bundesbahn« 31 (1957), Seite 1725; eine Kurzbiographie findet sich am Schluss des Bandes.

9 Hans Pottgießer: Die Reichsbahn im Ostfeldzug 1939–1945. Neckargemünd 1960; Eugen Kreidler: Die Eisenbahnen im Machtbereich der Achsenmächte während des zweiten Weltkrieges. Einsatz und Leistung für die Wehrmacht und Kriegswirtschaft. Studien und Dokumente zur Geschichte des Zweiten Weltkriegs, Band 15. Göttingen 1975; Klaus A. Friedrich Schüler: Logistik im Ostfeldzug. Die Rolle der Eisenbahn bei Planung, Vorbereitung und Durchführung des deutschen Angriffs auf die Sowjetunion bis zur Krise vor Moskau im Winter 1941/42. Frankfurt am Main 1987.

10 Hugo Strößenreuther und Dokumentationsdienst der Deutschen Bundesbahn (Hrsg.): Eisenbahnen und Eisenbahner zwischen 1931 und 1935. Dokumentarische Enzyklopädie, Band III. Frankfurt am Main 1971, Seite 92 und Seite 155; vgl. dies.: Eisenbahnen und Eisenbahner zwischen 1936 und 1940. Dokumentarische Enzyklopädie, Band IV. Frankfurt am Main 1972, Seite 18 und Seite 59.

11 Uwe Dietrich Adam: Judenpolitik im Dritten Reich. Tübinger Schriften zur Sozial- und Zeitgeschichte, Band 1. Düsseldorf 1972.

Mit seinem Beitrag über die Funktion der Reichsbahn beim Mord an den europäischen Juden von 1981 hat Raul Hilberg grundlegend dazu beigetragen, dass zumindest die Rolle der Reichsbahn bei den Deportationen in das Bewusstsein der Öffentlichkeit gelangte. In ähnlicher Weise ist Heiner Lichtenstein mit einer Veröffentlichung von Material aus dem Düsseldorfer Strafverfahren gegen den letzten Staatssekretär im Reichsverkehrsministerium, Albert Ganzenmüller, noch 1985 hervorgetreten. Auch diese Autoren stellen Ereignisse während des Krieges in den Vordergrund.¹²

Eine umfassendere Betrachtung der »Deutschen Reichsbahn in der nationalsozialistischen Diktatur« mit ihrer Funktion des »Transporteurs der Tyranis« hat der Bonner Historiker Klaus Hildebrand erst im Jahre 1999 als Bestandteil der von Lothar Gall und Manfred Pohl herausgegebenen populären Geschichte der deutschen Eisenbahnen vorgelegt.¹³ Unter den kritischen Beiträgen zur Geschichte der Deutschen Reichsbahn während der Zeit des Dritten Reiches ist schließlich der amerikanische Forscher Alfred C. Mierzejewski mit seiner bahnbrechenden Studie »The Most Valuable Asset of the Reich« aus dem Jahr 2000 zu nennen, die der Vorkriegszeit breiteren Raum gibt. Der jüngste Katalog des DB-Museums greift diese wissenschaftliche Diskussion auf.¹⁴

Die Mehrzahl der Vorgänge, mit denen die Juden im Deutschen Reich entrechtet und verfolgt wurden, kam im formalen Gewand öffentlich bekannt gemachter Vorschriften der Verwaltung daher. Dies galt auch bei der Eisenbahnverwaltung. Sie fanden deshalb das wissenschaftliche Interesse des juristisch vorgebildeten Forschers. So enthalten die bereits seit dem Jahr 1952 herausgegebenen Quelleneditionen der Ausnahmeregeln zur organisierten Entrechtung der Juden von Bruno Blau und seit 1981 von Joseph Walk zahlreiche Hinweise auf Rechtsverlust und Behinderung von

12 Raul Hilberg: Sonderzüge nach Auschwitz. Dokumente zur Eisenbahngeschichte, Band 18. Mainz 1981; Heiner Lichtenstein: Mit der Reichsbahn in den Tod. Massentransporte in den Holocaust 1941–1945. Köln 1985.

13 Klaus Hildebrand: Die Deutsche Reichsbahn in der nationalsozialistischen Diktatur 1933–1945, in Lothar Gall und Manfred Pohl (Hrsg.): Die Eisenbahn in Deutschland. Von den Anfängen bis zur Gegenwart. München 1999, Seite 165–243 (171).

14 Alfred C. Mierzejewski: The Most Valuable Asset of the Reich. A History of the German National Railway, Volume 2 (1933–1945). Chapel Hill (USA) 2000; vgl. DB-Museum und Jürgen Franzke (Hrsg.): Im Dienst von Demokratie und Diktatur. Die Reichsbahn 1920–1945. Geschichte der Eisenbahn in Deutschland, Band 2. Katalog zur Dauerausstellung. Nürnberg 2002.

Juden bei der Reichsbahn während der Vorkriegszeit.¹⁵ Ebenso hat Hans G. Adler mit seinem monumentalen Werk »Der verwaltete Mensch« von 1974 zwar in erster Linie umfassende Studien über die Deportation aus Deutschland vorlegen wollen, dabei aber auch den Terror der Vorkriegszeit beschrieben und sich eingehend der Reichsbahn-Bürokratie gewidmet.¹⁶

Ziele der Untersuchung

Der als unzureichend empfundene Forschungs- und Wissensstand über die konkreten Ausprägungen der deutschen Judenpolitik auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens von Januar 1933 bis September 1939 bot den Anlass, in einer weitgehend empirisch angelegten Arbeit zunächst das vielfältige Material zugänglich zu machen und zu ordnen. Die Eisenbahn verfügte – und verfügt – als weitgehend universeller Transporteur über ein Instrumentarium, das mit unbedeutenden Anpassungsmaßnahmen in der Lage war und ist, reibungslos auch den Transport rechtloser Menschen zu bewerkstelligen. Eisenbahner, so die wichtigste These, sind demnach damals bei Ausübung ihres Berufs in erster Linie dazu bereit gewesen, vielfältige »Transportaufgaben« zu lösen. Pflichteifer und Gleichgültigkeit der Beamten reichten dazu weitgehend aus, ohne dass »eliminatorischer Antisemitismus« vorhanden sein musste.

Aus Gründen der Betriebssicherheit war das paramilitärische System der Reichsbahn von Befehl und Gehorsam geprägt. Konkreter Ausdruck dieser Struktur war die Bevorzugung von Versorgungsanwärtern der Reichswehr und der Wehrmacht bei der Besetzung von Stellen im Betriebsdienst. Anzeichen dafür, dass sich Reichsbahnbeamte Fragen moralischer Art gestellt haben, waren den überlieferten Dokumenten kaum zu entnehmen. An Widerstand haben nur wenige deutsche Eisenbahner gedacht, und ihr Tun richtete sich dann zumeist auf Gebiete außerhalb des Berufsalltags.¹⁷

15 Bruno Blau: Das Ausnahmerecht für die Juden in Deutschland 1933–1945. 3. Auflage Düsseldorf 1965; ebenso Joseph Walk: Das Sonderrecht für die Juden im NS-Staat. Eine Sammlung der gesetzlichen Maßnahmen und Richtlinien – Inhalt und Bedeutung. 2. Auflage Heidelberg 1996.

16 Hans G. Adler: Der verwaltete Mensch. Studien zur Deportation der Juden aus Deutschland. Tübingen 1974.

17 Alfred Gottwaldt: Eisenbahner gegen Hitler. Widerstand und Verfolgung bei der Reichsbahn 1933–1945. Wiesbaden 2009.