



universität
wien

DISSERTATION / DOCTORAL THESIS

Titel der Dissertation /Title of the Doctoral Thesis

„Die Deutsche Reichsbahn in Österreich.
Zur Rolle der ehemaligen österreichischen
Bundesbahnen in nationalsozialistischer Politik und den
NS-Verbrechen am Beispiel der Reichsbahndirektion
Villach.“

verfasst von / submitted by

Mag. Magdalena Neumüller

angestrebter akademischer Grad / in partial fulfilment of the requirements for the degree of
Doktorin der Philosophie (Dr. phil.)

Wien, 2021 / Vienna 2021

Studienkennzahl lt. Studienblatt /
degree programme code as it appears on the student
record sheet:

UA 792 312

Dissertationsgebiet lt. Studienblatt /
field of study as it appears on the student record sheet:

Geschichte

Betreut von / Supervisor:

Univ.-Prof. Mag. DDr. Oliver Rathkolb

Danksagung

Am wichtigsten für das Entstehen dieser Dissertation war mein Dissertationsbetreuer Univ.-Prof. Mag. DDr. Oliver Rathkolb. Nicht nur hat er gemeinsam mit den Österreichischen Bundesbahnen dieses Projekt ins Leben gerufen, sondern er ist mir durch die vielen Jahre des Schaffens stets mit Rat und Tat zur Seite gestanden. Ich danke Herrn Prof. Rathkolb für die vielen inhaltlichen und methodischen Hinweise, seine Tipps und Anregungen und dafür, dass er jederzeit hilfreich und fördernd zur Verfügung stand. Neben seiner inhaltlichen Unterstützung möchte ich mich insbesondere für seine Geduld und seine Ermutigungen bedanken.

Frau Dr.in Traude Kogoj von den Österreichischen Bundesbahnen war ebenso von Beginn an eine immense Unterstützung für das Entstehen der Dissertation. Frau Kogoj war nicht nur immer an inhaltlichem Austausch interessiert, sondern hat mir Unterlagen aus ihrer Privatsammlung zur Verfügung gestellt und für mich Recherchen in ÖBB-internen Personaldatenbanken veranlasst. Am meisten möchte ich mich jedoch dafür bedanken, dass Frau Kogoj veranlasst hat, die Akten der Reichsbahndirektion Villach nach Wien zu transportieren. Das hat die Durchsicht der Dokumente erst möglich gemacht. Des Weiteren hat mich Frau Kogoj stets animiert, wissenschaftliche Beiträge für die Ausstellung „Verdrängte Jahre“ beizusteuern oder Vorträge vorzubereiten.

Dem Institut für Zeitgeschichte der Universität Wien und all seinen MitarbeiterInnen möchte ich dafür danken, dass sie mich 2,5 Jahre als Mitarbeiterin bei sich aufgenommen haben und mir die technischen und wissenschaftlichen Ressourcen des Instituts zur Verfügung gestellt haben.

Ing. Alfred Klein-Wisenberg danke ich dafür, dass er sein großes geschichtliches Wissen über die Österreichischen Bundesbahnen mit mir geteilt hat, mir ebenso Werke aus seiner Privatsammlung zur Verfügung gestellt hat und mir vor allem vom Bestand in Villach erzählt hat. Ohne seine kollegiale Unterstützung wäre diese Arbeit so nicht möglich gewesen.

Ein großer Dank gilt allen MitarbeiterInnen der Anlagendokumentation Ost in Wien. Dieses Archiv der Österreichischen Bundesbahnen hat nicht nur den Bestand aus Villach, sondern auch mich bei sich aufgenommen. Über neun Monate durfte ich im Archiv sein und Seite an Seite mit den KollegInnen der ÖBB arbeiten. Ich wurde mit äußerster Freundschaft und Kollegialität aufgenommen. Vielen lieben Dank! Ohne diese KollegInnen hätte die Aufarbeitung des Materials nicht so professionell vonstattengehen können.

Den MitarbeiterInnen der Bundesbahndirektion Villach danke ich dafür, dass sie Herrn Klein-Wisenberg und mir Einsicht in ihre Keller und die darin liegenden historischen Schätze gewährt haben. Die KollegInnen vor Ort haben uns mit viel Interesse und Gastfreundschaft bei sich aufgenommen und uns eine Fülle an Dokumenten zur Einsicht und Bearbeitung überlassen.

Generell möchte ich mich bei den Österreichischen Bundesbahnen bedanken, die gemeinsam mit Univ.-Prof. Mag. DDr. Oliver Rathkolb dieses Forschungsprojekt ins Leben gerufen haben. Stets fand ich Gehör bei allen MitarbeiterInnen der ÖBB mit meinen Anliegen, alle waren bemüht, zum Gelingen dieser Arbeit beizutragen. Stellvertretend für alle hilfsbereiten und an Aufklärung und Wissenschaft interessierten MitarbeiterInnen möchte ich mich herzlich beim derzeitigen Vorstandsvorsitzenden der ÖBB, Ing. Mag. Andreas Matthä, dem vormaligen Vorstandsvorsitzenden Mag. Christian Kern und Frau Dr.in Traude Kogoj bedanken.

Dem Österreichischen Staatsarchiv und seinen MitarbeiterInnen gebührt ebenso Dank. Durch ihre Beratung und Hilfestellung konnten die Bestände im Archiv ausfindig gemacht werden. Allen voran möchte ich hier Frau Maria Stagl dafür danken, dass sie ihr Wissen über die für mich relevanten Bestände im ÖStA mit mir geteilt hat.

Dem Haifa Center for German und European Studies der Universität Haifa möchte ich dafür danken, dass ich knapp ein Jahr Research Associate am Center sein durfte. Der Austausch mit internationalen und vor allem israelischen WissenschaftlerInnen hat die

Arbeit inhaltlich und argumentativ stark bereichert. Besonderer Dank gilt hierbei Katharina Konarek, Prof. Stefan Ihrig und Prof. Eli Salzberger.

Mag.a Jutta Fuchshuber gilt mein ganz besonderer Dank. Ohne den inhaltlichen Austausch mit ihr wäre die Qualität dieser Arbeit nicht erreicht worden. Frau Fuchshubers exzellente inhaltliche Kenntnisse und wissenschaftlichen Anmerkungen sowie ihre enorme Hilfsbereitschaft waren von unermesslichem Wert.

Dr. Stefan Galoppi danke ich für das professionelle Lektorat, dass der Arbeit den letzten Schliff verliehen hat. Herrn Galoppis akkurate, zuverlässige und vor allem freundliche Arbeitsweise waren sehr bereichernd und unterstützend.

Viele Menschen haben auf vielseitigste Weise zum Entstehen dieser Arbeit beigetragen und mich in vielen Prozessen begleitet. Für die inhaltliche wie emotionale Unterstützung möchte ich mich bei folgenden Personen ganz herzlich bedanken: Linda Erker, Florian Herzele, Stefan Jagsch, Ingrid und Theodor Meissel, Paula Neumüller, Philipp Rohrbach, Lisa Schulz-Yatsiv, Linda Oberndorfer und Florian Wenninger.

Der größte Dank jedoch gilt Lukas Meissel. Ohne seinen Zuspruch all die Jahre hätte diese Arbeit nicht fertig gestellt werden können. Der inhaltliche Austausch mit ihm hat die Arbeit unheimlich bereichert und war mir stets Hilfe, Freude und Ansporn. Lukas war mir die größte Stütze in diesem Prozess.

Inhalt

Einleitung.....	8
Forschungsstand	10
Quellen	32
Forschungsinteresse.....	38
Theoretische Auseinandersetzungen zum nationalsozialistischen Staat	43
Methodik	48
Struktur der Arbeit	53
I. Der <i>Anschluss</i> der Österreichischen Bundesbahnen an die Deutsche Reichsbahn	55
Strukturelle und legistische Maßnahmen	64
Personelle Maßnahmen der Reichsbahn	74
Nationalsozialistische „Wiedergutmachung“ 1938.....	86
Politische und rassistische Verfolgung des Personals nach dem <i>Anschluss</i> 1938	98
Antijüdische Maßnahmen im Betrieb und für das Personal	106
Zusammenfassung.....	108
II. Die Österreichischen Bundesbahnen in Krieg und Verfolgung	112
Der Wandel der Bahn im Krieg.....	113
Kriegsindustrie.....	120
Die Bahn als Besatzungsbehörde	126
Die Reichsbahn führt Krieg: Der Angriff auf die Sowjetunion.....	133
Nationalsozialistische Genozidpolitik.....	138
Das Unternehmen im Völkermord	138
Antisemitismus in der Bahn	142
Bahnbedienstete im Völkermord	148
Die Bahn als Ausführerin von Germanisierungspolitik.....	153
Zusammenfassung.....	157
III. Die Österreichischen Bundesbahnen im Netzwerk der Zwangsarbeit.....	159
III.1. Die Reichsbahn und das nationalsozialistische Zwangsarbeitsregime.....	160
Etablierung des Zwangsarbeitsregimes	168
Zusammenfassung.....	179
III.2. Die Reichsbahn als Unterstützerin des Zwangsarbeitsregimes	181
Die Lebensbedingungen von ZwangsarbeiterInnen bei der Bahn	192
Zusätzliche Züge für Zwangsarbeitstransporte	197

Zusammenfassung.....	202
III.3. Formen von Zwangsarbeit bei der Deutschen Reichsbahn	205
Von ausländischen Arbeitskräften zur Zwangsarbeit.....	205
Zwangsarbeit im Stubachtal. Ein Beispiel von vielen	209
Zwangsarbeit an Baustellen der Reichsbahn.....	217
ZwangsarbeiterInnen im Alltag der Deutschen Reichsbahn	222
Eisenbahnbrigaden	235
Lebens- und Arbeitsbedingungen von ZwangsarbeiterInnen	238
Täterschaft von Reichsbahnbediensteten.....	246
IV. Die Entnazifizierung der Österreichischen Bundesbahnen. Das Beispiel Villach 1945 bis 1946....	256
Kriegsende, Provisorische Staatsregierung und Aufbau staatlicher Strukturen	258
Die Entnazifizierung in der britischen Besatzungszone Kärnten und Steiermark	266
Die Staatseisenbahndirektion Villach und ihre Entnazifizierung.....	277
Entnazifizierte MitarbeiterInnen der Reichsbahndirektion Villach.....	285
Conclusio	290
Bibliografie, Quellen und Anhänge.....	301
Monografien, Dokumentationen, Dokumentensammlungen.....	301
Artikel	308
Sammelbände.....	316
Online-Publikationen.....	320
Betriebspublikationen	322
Archive	322
Anhänge.....	322

Einleitung

Die Eisenbahn stieg im 19. Jahrhundert zum Hauptmassenverkehrsmittel Europas auf. Ihr Potenzial, Materialien und Produkte kostengünstig und schnell zu transportieren, wurde vom Wirtschaftssektor genutzt und verhalf der Bahn zum Siegeszug im Verkehrsbereich. Die Eisenbahn ist jedoch nicht nur Produkt ökonomischer Überlegungen, sondern ein wichtiger Faktor der Industrialisierung. Durch den schnellen, massenhaften Transport der Energiequelle Kohle und anderer Ressourcen half die Bahn wesentlich mit, die neuen Produktionsprozesse zu beschleunigen.¹ Parallel zur Etablierung der Bahn als Transportmittel für die Wirtschaft entwickelten sich der individuelle Personenreiseverkehr² und die Nutzung der Bahn als Transporteurin von Kommunikation.³

Staaten erkannten neben der ökonomischen und gesellschaftlichen Relevanz der Eisenbahn auch ihr militärisches Potenzial. Beginnend in den 1840er-Jahren setzte in Europa die Nutzung der Eisenbahnen durch das Militär ein und im Amerikanischen Bürgerkrieg 1862-1865 wurde das neue Transportmittel schließlich erstmalig kriegsrelevant genutzt.⁴ Militärische Erkenntnisse und die sich über Jahrzehnte zuspitzende politische Lage in Europa intensivierten den strategischen Eisenbahnbau der Großmächte. Aufgrund der politischen Situation wurden im Bereich der Verkehrspolitik militärische Überlegungen in den Fokus genommen. Der Erste Weltkrieg verschaffte den Eisenbahnunternehmen Europas ihren erstmaligen Großeinsatz als Kriegsmittel, wobei die Eisenbahnen nicht nur Truppenaufmärsche, die Versorgung der Fronten und Rückzüge erleichterten, sondern auch eine neue Kriegsdimension mitermöglichten: die systematische Ausbeutung erobelter Gebiete, die im Ersten Weltkrieg erstmals unter maßgeblicher Beteiligung von

¹ Zur Genese des Schienenverkehrs siehe: Rossberg, Ralf Roman, 1977, Geschichte der Eisenbahn, Künzelsau, Sigloch Service Edition.

² Zur Genese des zivilen Eisenbahnverkehrs siehe: Schivelbusch, Wolfgang, 2004, Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert, Frankfurt am Main, Fischer Taschenbuch Verlag.

³ Vgl: Roth, Ralf, 2005, Das Jahrhundert der Eisenbahn. Die Herrschaft über Raum und Zeit 1800-1914, Ostfildern, Thorbecke, 44.

⁴ Vgl: Knipping, Andreas, 2005, Eisenbahn im Krieg. Im Dienste des Militärs 1848-1948, München, GeraMond, 16f.

Eisenbahnunternehmen ausgeführt wurde.⁵ Die Eisenbahn war auch für politische Umstürze und Revolutionen von Bedeutung. Dies zeigte sich beispielsweise in politischen Auseinandersetzungen im Rahmen der Oktoberrevolution 1917 in Russland, in der die jeweiligen Konfliktparteien versuchten, die Eisenbahn unter ihre Kontrolle zu bringen, um im politischen Kampf zu reüssieren.⁶

Die Bedeutung der Eisenbahn im Ersten Weltkrieg setzte sich im Zweiten Weltkrieg fort. Die NationalsozialistInnen⁷ bedienten sich der Eisenbahn als Kriegsmittel, nutzten das Ausbeutungspotenzial der Bahn intensiv durch Verschleppung von wirtschaftlichen und agrarischen Gütern, Ressourcen und Menschen aus den okkupierten Gebieten, um die erbeuteten Menschen und Güter an kriegswichtige Destinationen zu transportieren. Bei den Deportationen handelte es sich nicht nur um das Lukrieren von billigen Arbeitskräften bzw. ZwangsarbeiterInnen, sondern auch um die Ausführung nationalsozialistischer Ideologien, wie etwa die rassistische *Lebensraumschaffung* und damit einhergehende Verhaftungen oder Expatriierungen von aus nationalsozialistischer Überzeugung *rassisch* unpassenden Bevölkerungsgruppen. Durch den Transport von tausenden Menschen in Ghettos, Konzentrations-, Vernichtungs- und Kriegsgefangenenlager sowie weitere Orte nationalsozialistischer Verbrechen nahm die Eisenbahn aktiv an der Repressions-, Verfolgungs- und Vernichtungspolitik teil. Die Bahn partizipierte durch ihre Organisation und Führung von Deportationszügen an Erschießungs- und Vernichtungsstätten direkt am Morden. Verantwortlich für die Unterstützung dieser Maßnahmen war namentlich die Deutsche Reichsbahn, welche dem Reichsverkehrsministerium unterstand und eng mit Staats- und Parteibehörden zusammenarbeitete. Ohne Kapazitäten, Kompetenzen und Kooperationsbereitschaft der Deutschen Reichsbahn hätten die NationalsozialistInnen viele ihrer Vorhaben und Verbrechen nicht in die Tat umsetzen können.

⁵Vgl: Bremm, Klaus-Jürgen, 2013, Armeen unter Dampf. Die Eisenbahnen in der europäischen Kriegsgeschichte 1871-1918, Hövelhof, DGEG Medien, 69.

⁶ Vgl: Reed, John, 2011, 10 Tage, die die Welt erschütterten, Essen, Mehring, 77-246.

⁷ In der vorliegenden Dissertation wird durchgehend mit Binnen-I gegendert. Dort, wo nur eine der beiden Formen verwendet wird, drückt dies aus, dass dezidiert nur Männer oder Frauen gemeint sind.

Die vorliegende Arbeit beschäftigt sich mit der Verstrickung und der Rolle der ehemaligen Österreichischen Bundesbahnen in nationalsozialistische Politik und die NS-Verbrechen. Dieses Forschungsvorhaben ist ein Paradoxon, wurden die Österreichischen Bundesbahnen doch im Rahmen des sogenannten *Anschlusses* Österreichs an das Deutsche Reich in die Deutsche Reichsbahn eingegliedert und hörten somit auf zu existieren. In dieser Studie verweist der Begriff Österreichische Bundesbahnen im Zeitraum 1938-1945, insbesondere in den Kapitelüberschriften, jedoch nicht auf ein damals real existierendes Unternehmen, sondern auf den Teil der Deutschen Reichsbahn auf dem Gebiet des heutigen und vorherigen Österreichs mit seiner spezifischen Zusammensetzung in Struktur, Personal, Tradition, uvm., der durch die Eingliederung angepasst und transformiert wurde. Diese Strukturen und insbesondere das österreichische Bahnpersonal und die Führungsebene des Unternehmens waren wiederum im Jahr 1945 die Grundlage der Neugründung und Basis für die weitere Entwicklung der Österreichischen Bundesbahnen. Zentrales Anliegen der Arbeit ist es also, die spezifisch österreichische Komponente der Deutschen Reichsbahn zu untersuchen, die sich durch ihre spezifische Vor- und Nachgeschichte – organisatorisch und personell – vom Rest der Deutschen Reichsbahn unterschied. Der Fokus auf der Eingliederung eines österreichischen Unternehmens ermöglicht einerseits einen Blick auf spezifisch österreichische Aspekte im Nationalsozialismus zu werfen und andererseits als besonderes Beispiel mit spezifischer Geschichte Herrschaftsdynamiken des Deutschen Reiches im Allgemeinen unter neuen Gesichtspunkten zu thematisieren.

Forschungsstand

Die Bedeutung der Eisenbahn bzw. der Deutschen Reichsbahn für das nationalsozialistische Regime blieb in der Wissenschaft lange Zeit unerwähnt. H. G. Adler – Dichter, Schriftsteller, Holocaust-Überlebender und Verfasser von wissenschaftlichen Auseinandersetzungen zur Shoah – widmete 1974 dem Thema Verkehr und Deportationen in seinem umfangreichen Werk *Der verwaltete Mensch* ein

eigenes Kapitel, wobei auch in anderen Teilen seines Buchs relevante Beiträge zu diesem Thema zu finden sind.⁸ Adler geht vor allem auf die Zusammenarbeit der Gestapo mit der Deutschen Reichsbahn ein und beschreibt anhand von Dokumenten verschiedene Aspekte der Verschleppungen durch die Bahn. Er gibt dabei wichtige und damals gänzlich neue Einblicke in die Geschichte der Deportationen, insbesondere in Bezug auf die Zusammenstellung der Begleitmannschaften der Deportationszüge. Diese wurden von Angehörigen und MitarbeiterInnen diverser deutscher Institutionen gestellt, etwa der Schutzstaffel (SS), der Wehrmacht oder der Reichsbahn selbst. Adler geht ebenso auf die Verrechnung von Transportkosten ein, verdeutlicht also die Verstrickung in Verbrechen über militärische bzw. militarisierte Behörden hinaus. Sein Buch ist also eine wichtige Grundlage zur Erforschung der Umsetzung von nationalsozialistischen Verbrechen am Beispiel der Reichsbahn.

Der Politikwissenschaftler und Holocaustforscher Raul Hilberg widmete als erster Wissenschaftler der Rolle der Eisenbahn im Holocaust eigene Publikationen. Seine erste Arbeit zu diesem Thema erschien 1976, *Sonderzüge nach Auschwitz*, die deutsche Übersetzung wurde 1981 herausgegeben.⁹ Hilberg stellt seiner Forschung zunächst die rhetorische Frage voraus, warum man sich mit der Bahn in Bezug auf den Holocaust überhaupt auseinandersetzen solle, und verweist dann insbesondere auf das überwiegende Desinteresse der Justiz gegenüber den verkehrspolitischen Aspekten des Holocausts. Hilbergs Interesse gilt also besonders den Verantwortlichen hinter den Taten der Reichsbahn, ist also eine zentrale Grundlagenstudie für jede Untersuchung der Verstrickung der Bahn in die NS-Verbrechen.

⁸ Siehe: Adler, H. G., 1974, *Der verwaltete Mensch. Studien zur Deportation der Juden aus Deutschland*, Tübingen, Mohr, 438-465.

⁹ Siehe: Hilberg, Raul, 1981, *Sonderzüge nach Auschwitz*. Mainz, Dumjahn. Kürzerer, englischer Text: Hilberg, Raul, 1976, *German railroads/jewish souls*. In *Society*, volume 14, issue 1, 60-74. Hilberg gibt bereits in seinem Hauptwerk Einblicke in die Rolle der Deutschen Reichsbahn bei der Vernichtung, Hilberg, Raul, 2007, *Die Vernichtung der europäischen Juden*, Bd. 2, 10. Aufl., Frankfurt am Main, Fischer, 428-435. Englische Originalausgabe: Hilberg, Raul, 1961, *The Destruction of the European Jews*, Chicago, Quadrangle books. Kommentierte Neuauflage: Browning, Christopher R., Hayes, Peter, Hilberg, Raul, 2020, *German Railroads, Jewish Souls. The Reichsbahn, Bureaucracy and the final solution*, published in association with the United States Holocaust Memorial Museum (ed), New York, Berghahn Books.

Die ersten wissenschaftlichen Auseinandersetzungen mit der Deutsche Reichsbahn im Nationalsozialismus fokussierten somit auf der Shoah bzw. den Deportationen von Jüdinnen und Juden, waren also Teil der Holocaust-Studien und ihren spezifischen Forschungsinteressen. Die Erforschung der nationalsozialistischen Judenverfolgung, die erst später als Holocaust-Studien bezeichnet wurde, durchlief verschiedene Phasen, umfasste akademische Kontroversen und polarisierende Interpretationen. Die israelischen Historiker David Bankier und Dan Michman verwiesen in dem von ihnen herausgegeben Standardwerk „Holocaust Historiography in Context“ auf die Bedeutung jüdischer Historiker in der Frühphase der Forschung.¹⁰ Dan Michman identifiziert die ersten Studien sogar in den 1930er-Jahren, also vor dem Beginn der großen Mordaktionen.¹¹ Philip Friedmans Studien sind ein besonders herausstechendes Beispiel für diese frühe Phase: Friedmann war als Jude selbst Überlebender der nationalsozialistischen Verfolgung und in die Ermittlungen zu den Nürnberger Hauptkriegsverbrechen involviert, seine Forschungstradition lag in Jüdischer Geschichte.¹² Raul Hilberg, der ebenfalls als Jude von den NationalsozialistInnen verfolgt wurde und in die USA entkommen konnte, ist ein weiterer Proponent der frühen Holocaust-Historiographie. Im Gegensatz zu Friedmann war er kein Historiker, sondern Politikwissenschaftler. Insbesondere seine im Jahr 1961 fertiggestellte Dissertation „The Destruction of the European Jews“, die in der Tradition seines Lehrers Franz Neumann die nationalsozialistische Judenverfolgung modellhaft darstellte, ist bis heute ein Standardwerk.¹³ Hilbergs weitere Studien, insbesondere die oben erwähnte zur Reichsbahn, sind für die vorliegende Arbeit von großer Bedeutung, da sie Einblicke in die Involvierung unterschiedlichster deutscher und kollaborierender Institutionen in den Genozid an den Jüdinnen und Juden bieten.

¹⁰ Bankier, David; Michman, Dan, 2008, Holocaust Historiography in Context. Emergence, Challenges, Polemics and Achievements, Jerusalem, Berghahn Books.

¹¹ Michman, Dan, Holocaust Historiography. A Jewish Perspective. Conceptualization, Terminology, Approaches and Fundamental Issues, London/Portland, Vallentine Mitchell.

¹² Siehe insbesondere Friedman, Philip, 1945, To jest Oświęcim, Warszawa, Państwowe Wydawn. Eine englische Ausgabe erschien im folgenden Jahr: Friedman, Philip, 1946, This was Oswiecim. The Story of a Murder Camp, London, The United Jewish Relief Appeal.

¹³ Raul Hilbergs Studie erschien auf Deutsch erst knapp 20 Jahre nach der englischsprachigen Erstveröffentlichung: Hilberg, Raul, 1982, Die Vernichtung der europäischen Juden; die Gesamtgeschichte des Holocaust. Berlin, Olle & Wolter.

In der Geschichtswissenschaft war der Holocaust lange Jahre nicht im Fokus der Forschung zum Nationalsozialismus und Arbeiten von Gelehrten anderer Disziplinen wie der Philosophin Hannah Arendt prägten die Holocaust-Studien nachhaltig.¹⁴ Ab den 1980er-Jahren kam es jedoch zu mehreren in der Öffentlichkeit geführten geschichtswissenschaftlichen Debatten zur Shoah, welche neue Forschungstrends begründeten. Dies waren insbesondere polarisierende Interpretationen zur Entscheidungsfindung im Holocaust, die weitgehend als Intentionalismus versus Strukturalismus/Funktionalismus zusammengefasst werden und im Kapitel zum Forschungsinteresse nochmals aufgegriffen werden. Die 1990er-Jahre waren geprägt von Studien zu nationalsozialistischen TäterInnen, repräsentativ waren die Arbeiten des US-amerikanischen Historikers Christopher Browning und des US-amerikanischen Soziologen und Politikwissenschaftlers Daniel Jonah Goldhagen¹⁵, die sich mit der Rolle von durchschnittlichen Deutschen am Judenmord beschäftigten. In Österreich waren insbesondere der Historiker Hans Safrian und der Politikwissenschaftler Walter Manoschek Vorreiter in der Erforschung von Tätergeschichte.¹⁶ Ab den 2000er-Jahren wurden nationalsozialistische Institutionen unter die Lupe genommen, zu erwähnen ist insbesondere die 2010 erschienene Studie „Das Amt und die Vergangenheit“, welche die Rolle des deutschen Auswärtigen Amtes im Holocaust untersuchte.¹⁷ Alle diese drei Debatten, also zu Entscheidungsfindung, TäterInnen und Täterinstitutionen des Holocausts, prägen die vorliegende Studie insofern, als alle drei Forschungsinteressen als rote Fäden die Arbeit durchziehen.

Das vorliegende Promotionsprojekt versteht sich also auch als Teil der Holocaust-Studien, setzt sich aber darüber hinaus ebenfalls mit anderen nationalsozialistischen Verbrechen auseinander. Die Begriffe Holocaust und Shoah werden hier synonym als

¹⁴ Arendt, Hannah, 1964, Eichmann in Jerusalem. Ein Bericht von der Banalität des Bösen, München, Piper.

¹⁵ Browning, Christopher, 1993, Ganz normale Männer. Das Reserve-Polizeibataillon 101 und die „Endlösung“ in Polen, Reinbek bei Hamburg, Rowohlt; Goldhagen, Daniel Jonah, 1996, Hitlers willige Vollstrecker. Ganz gewöhnliche Deutsche und der Holocaust, München, Siedler.

¹⁶ Safrian, Hans, 1993, Die Eichmann-Männer, Wien, Zürich, Europa-Verlag; Manoschek, Walter, 1993, Serbien ist judenfrei, München, Oldenbourg Verlag.

¹⁷ Conze, Eckart et al, 2010, Das Amt und die Vergangenheit. Deutsche Diplomaten im Dritten Reich und in der Bundesrepublik, München, Karl Blessing Verlag.

Bezeichnungen für den nationalsozialistischen Genozid an Jüdinnen und Juden sowie als solchen Verfolgten verwendet. Für den Genozid an von den NationalsozialistInnen als ZigeunerInnen Verfolgten, also in erster Linie Romnija, Roma, Sintizas und Sinti, wird der Begriff Porajmos benutzt. Die Vielzahl an weiteren NS-Verbrechen wird jeweils konkret benannt und beschrieben. Diese Differenzierung ist notwendig, da insbesondere der Begriff Holocaust vielfach als Sammelbegriff für NS-Gräueltaten verwendet wird, dies der Meinung der Autorin nach jedoch zu analytischen Unschärfen führen kann.

Für die Historiographie zur deutschen Reichsbahn war Raul Hilbergs zitierte Studie von zentraler Bedeutung und inspirierte weitere Untersuchungen. Das Buch des Journalisten und Publizisten Heiner Lichtenstein *Mit der Reichsbahn in den Tod*¹⁸ aus dem Jahr 1985 stellt in dieser Hinsicht ein engagiertes Werk dar. Der Autor untersucht Teilbereiche des Holocaust und beschäftigt sich mit der Rolle der Deutschen Reichsbahn bei der Beraubung von Jüdinnen und Juden durch den Transport ihrer Besitztümer. Darüber hinaus widmet er sich der Beziehung zwischen dem Reichssicherheitshauptamt und der Deutschen Reichsbahn, der Organisationsstruktur der Eisenbahn und gibt als erster Wissenschaftler einen Einblick in die Gerichtsverfahren gegen Eisenbahnmitarbeiter. Lichtenstein thematisiert viele Aspekte der Geschichte der Deutschen Reichsbahn im Nationalsozialismus; durch die nicht kontinuierlich erfolgende Angabe von Quellen und fehlende Methodik mangelt es der Studie jedoch an stringenter analytischer Aussagekraft. Nichtsdestotrotz stellt sie einen guten kursorischen Einblick in die Tätigkeiten der Deutschen Reichsbahn dar und bietet Anreize für weitere vertiefende wissenschaftliche Forschung.

Die HistorikerInnen Kurt Pätzold und Erika Schwarz legten 1994 mit *„Auschwitz war für mich nur ein Bahnhof“*¹⁹ die Biografie eines sogenannten Schreibtischtäters des

¹⁸ Siehe: Lichtenstein, Heiner, 1985, *Mit der Reichsbahn in den Tod. Massentransporte in den Holocaust 1941-1945*, Köln, Bund.

¹⁹ Siehe: Pätzold, Kurt, Schwarz, Erika, 1994, *„Auschwitz war für mich nur ein Bahnhof“: Franz Novak – der Transportoffizier Adolf Eichmanns* (Reihe Dokumente, Texte, Materialien/Zentrum für Antisemitismusforschung der Technischen Universität Berlin, Bd. 13), Berlin, Metropol.

Holocaust vor, des Kärntner SS-Hauptsturmführers Franz Novak, der im Reichssicherheitshauptamt die Organisation der Transporte von Jüdinnen und Juden zu Mordstätten regelte. Die Arbeit legt zwar den Fokus auf die Person Novak selbst bzw. das Referat IV B 4a im Reichssicherheitshauptamt, sie liefert jedoch auch wichtige Hinweise auf die Arbeitsweise der Deutschen Reichsbahn. Im letzten Kapitel ihrer Studie kritisieren Pätzold und Schwarz die in der Geschichtswissenschaft vertretene Annahme, Deportationszüge mit Jüdinnen und Juden wären prioritär, also vor Wehrmachtstransporten, abgefertigt worden bzw. die Deportationszüge hätten den Krieg für das Deutsche Reich negativ beeinflusst. Die beiden HistorikerInnen kommen zur Erkenntnis, dass aufgrund des immensen Verkehrsaufkommens Deportationszüge in Relation betrachtet nur wenig Auswirkungen auf den Eisenbahnverkehr haben konnten. Damit liefern sie wichtige Argumente in der Diskussion um die Positionierung antijüdischer Politik im nationalsozialistischen Staat und die AkteurInnen hinter den Deportationen. Die im Anhang ihrer Studie angeführten Dokumente liefern darüber hinaus einen wichtigen Einblick in überlieferte Berichte von Tätern und Überlebenden.

Der Historiker und Jurist Alfred Bernd Gottwaldt geht in einem Sammelbandartikel aus dem Jahr 2013 ebenfalls der Frage nach dem Stellenwert von Deportationszügen für die Reichsbahn nach. Er betont, dass trotz der prioritären Nachreihung von sogenannten Sonderzügen (also den Deportationszügen) die Zusammenarbeit zwischen Deutscher Reichsbahn und dem für die Deportationen zuständigen Reichssicherheitshauptamt fast friktionsfrei gewesen sei.²⁰ 2014 widmete sich der Historiker Yaron Pasher in seiner publizierten Dissertation *Holocaust versus Wehrmacht*²¹ erneut der Debatte um die Priorität von Deportationszügen im Kontext des Kriegs. Wie der Untertitel seines Werkes *How Hitler's „Final Solution“ undermined the War Effort* betont, vertritt Pasher die These, dass Deportationszüge für Jüdinnen und Juden sehr wohl den Krieg für die Deutschen negativ beeinflussten. Dabei geht er methodisch quantifizierend vor, indem er ausrechnet, wie viele Zugwaggons

²⁰ Gottwaldt, Alfred, 2013, Warum war die Reichsbahn nicht auf der Wannsee-Konferenz vertreten? In Kampe, Norbert, Klein, Peter (Hg), Die Wannsee-Konferenz am 20. Januar 1942. Dokumente, Forschungsstand, Kontroversen. Köln u.a., Böhlau, 341-354.

²¹ Pasher, Yaron, 2014, *Holocaust versus Wehrmacht. How Hitler's „Final Solution“ undermined the German War Effort*. Lawrence, University Press of Kansas.

insgesamt für die Aufmärsche und die Versorgung der Wehrmacht benötigt wurden. Dem gegenüber stellt er die Zahl von Deportationswaggons und betont, dass Teile der Wehrmacht gegen die Nutzung der Bahn für Deportationen Einwände einbrachten, da sie die Waggonen für ihre Zwecke nutzen wollten. Pasher arbeitet die phasenweise Unterversorgung der Wehrmacht eindringlich heraus. Seine These, dass Deportationszüge den deutschen Kriegsanstrengungen fundamental geschadet hätten, ist jedoch nicht vollends überzeugend. Der Kriegserfolg war neben den Transportmöglichkeiten von einer Vielzahl anderer Faktoren abhängig, etwa schlicht der Verfügbarkeit von Soldaten und Kriegsmitteln wie Waffen und Munition. Pasher berücksichtigt zum Beispiel nicht, ob es grundsätzlich ausreichend Waffen, Munition oder Versorgung für die Wehrmacht gegeben hat. Die Einwände der Wehrmacht gegen die Nutzung von Bahnwaggons für Deportationen bedeuten außerdem nicht, dass die Wehrmacht ihr unmittelbar militärisches Interesse an sich in Gegensatz zur nationalsozialistischen Vernichtungspolitik gesehen hat, die zeitliche Hintanstellung der Ermordung nach dem Transport von Kriegsmaterial spiegelt lediglich eine zeitliche Priorisierung wider.

Im Gegensatz zu Yaron Pasher streicht der Historiker Wolf Gruner 2004 in seinem Artikel *Von der Kollektivausweisung zur Deportation der Juden aus Deutschland*²² die höhere Rangordnung der Kriegsziele vor den antisemitischen und rassistischen Verfolgungen hervor. Militärtransporte wurden vorrangig vor Deportationszügen abgefertigt. Der Schwerpunkt der Analyse von Gruner liegt auf der Planung, den Hintergründen und der Entwicklung der Deportationen im Deutschen Reich. Die Studie bringt zwar keine neuen Erkenntnisse für die Forschung über die Deutsche Reichsbahn im Nationalsozialismus, zeigt aber neue Aspekte des deutschen Deportationssystems auf. So kritisiert Gruner die Annahme, welche zum Beispiel von H. G. Adler und dem Historiker Peter Witte vertreten wird²³, dass die Entscheidung zur

22 Siehe: Gruner, Wolf, 2004, *Von der Kollektivausweisung zur Deportation der Juden aus Deutschland*. Neue Perspektiven und Dokumente (1938-1945). In Kundrus, Birthe, Meyer, Beate (Hg), *Die Deportationen der Juden aus Deutschland. Pläne – Praxis – Reaktionen 1938–1945* (Beiträge zur Geschichte des Nationalsozialismus, Bd. 20), Göttingen, Wallstein. 21-62.

23 Vgl: Adler, 1974, 86; Witte, Peter, 1995, *Two Decisions Concerning the „Final Solution to the Jewish Question“*. Deportations to Lodz and Mass Murder in Chelmno. In *Holocaust and Genocide Studies*, Volume 9, Issue 3, 319-345, hier 331.

Deportation der deutschen Jüdinnen und Juden nach Osteuropa erst im September 1941 von den verantwortlichen Nationalsozialisten gefasst worden sei. Gruner vermag mittels akribischer Analyse neuer Quellen und der bestehenden Literatur die valide These zu formulieren, dass bereits seit 1939 Ideen und Konzepte zur systematischen Deportation der deutschen jüdischen Bevölkerung von den nationalsozialistischen Führern diskutiert und auch teilweise umgesetzt wurden. Bereits in den Jahren vor Gruners Arbeit wurde in der Geschichtswissenschaft diskutiert, dass der Grundstein zur systematischen Deportation aller Jüdinnen und Juden vor Herbst 1941 von den Nationalsozialisten gelegt wurde, und zwar bereits im September 1939. Hier ist vor allem die umfassende Studie *Politik der Vernichtung* des Historikers Peter Longerich hervorzuheben.²⁴

Zu Deportationen aus dem Deutschen Reich ist auch die umfassende Auflistung *Die „Judendeportationen“ aus dem Deutschen Reich von 1941-1945*²⁵ aus dem Jahr 2005 von den HistorikerInnen Alfred Gottwaldt, Diana Schulle und Ina Lorenz anzuführen. Die Herausgeberinnen und der Herausgeber stellten damit ein detailliertes lexikalisches Nachschlagewerk zusammen. Als Grundlage lagen außerdem bereits vereinzelte Studien in Bezug auf Österreich vor, wie zum Beispiel jene des Historikers und Holocaust-Überlebenden Jonny Moser mit dem Titel *Die Judenverfolgung in Österreich 1938-1945*.²⁶ Moser untersuchte darin auch den Themenkomplex Deportationen. Eine vollständige und systematische Aufarbeitung der Deportationen von Jüdinnen und Juden fehlte jedoch bis 2005. In ihrer Publikation listen die AutorInnen Gottwaldt, Schulle und Lorenz alle sogenannten Sonderzüge aus den damaligen reichsdeutschen Städten samt Datum, Personenanzahl und Zielort auf.

²⁴ Vgl: Longerich, Peter, 1998, *Politik der Vernichtung. Eine Gesamtdarstellung der nationalsozialistischen Judenverfolgung*, München – u.a., Piper, 251-261, 427-434; Schwarz, Helmut, 1985, *Das Räderwerk des Todes. Die Reichsbahn und die „Endlösung“ der Judenfrage*. In Eisenbahnjahr-Ausstellungsges.m.b.H. Nürnberg (Hg): *Zug der Zeit, Zeit der Züge. Deutsche Eisenbahnen 1835-1985. Bd. 2 (Konzeption Brandt, Harm-Hinrich)*, 2. Aufl., Berlin, Siedler, 683-689, hier 683. Pohl, Dieter, 1993, *Von der „Judenpolitik“ zum Judenmord. Der Distrikt Lublin des Generalgouvernements 1939-1941* (Münchner Studien zur neueren und neuesten Geschichte, Bd. 3), Frankfurt am Main – u.a., Lang, 26; Safrian, Hans, 1995, *Eichmann und seine Gehilfen*, Frankfurt am Main, Fischer-Taschenbuch, 71.

²⁵ Siehe: Gottwaldt, Alfred, Schulle, Diana, Lorenz, Ina, 2005, *Die „Judendeportationen“ aus dem Deutschen Reich von 1941–1945. Eine kommentierte Chronologie*, Wiesbaden, Marix.

²⁶ Siehe: Moser, Jonny, 1966, *Die Judenverfolgung in Österreich 1938-1945*, Wien – u.a., Europa.

Diese Auflistung ist für die Forschung von hoher Relevanz, insbesondere da sie erstmals auch Deportationen von Romnija, Roma, Sintizas und Sinti – sprich die von den NationalsozialistInnen als sogenannte Zigeuner verfolgten Personen – systematisch berücksichtigt. Weniger vorbildlich ist jedoch die analytische Einleitung gelungen, in der Gottwaldt, Schulle und Lorenz die Thesen von Wolf Gruner ohne Gegenargumente anzweifeln und ablehnen.²⁷

Bei der Betrachtung der Publikationen über Deportationen in Ghettos, Konzentrationslager, Vernichtungsstätten und -lager fällt auf, dass vor allem die Transporte von Jüdinnen und Juden erforscht sind. Wiewohl die Historiker Peter Longerich, Alfred Gottwaldt und Wolf Gruner in der Auswahl ihrer Quellen auch auf die zeitgleiche Deportation der Romnija, Roma, Sintizas und Sinti hinweisen, ist die Auseinandersetzung mit Antiziganismus und Porajmos in der Forschung unterrepräsentiert. Ebenso wenig gibt es Studien zur Verschleppung durch die Eisenbahn von anderen Opfergruppen, wie zum Beispiel politisch Verfolgter oder ZwangsarbeiterInnen.

Eine weitere innovative Arbeit des Historikers Alfred Gottwaldt zur Deutschen Reichsbahn im Nationalsozialismus ist seine Studie *Die Reichsbahn und die Juden 1933-1939* aus dem Jahr 2011.²⁸ Gegenstand dieser Untersuchung sind antijüdische Maßnahmen, die vor Kriegsbeginn mit und durch die Bahn umgesetzt wurden. Gottwaldt zeigt auf, dass die Deutsche Reichsbahn willige Vollstreckerin antisemitischer Vorhaben war, Widerstand des Betriebs oder durch Angestellte gab es nur selten. Die Studie widmet auch Österreich ein kurzes Kapitel, der Autor kommt darin zum Schluss, dass antijüdische Maßnahmen in Österreich bereits ein Jahr nach dem *Anschluss* vollständig eingeführt waren²⁹, während zum Beispiel die Implementierung dienstrechtlicher Vorschriften doppelt so lange benötigte. Die Studie

²⁷ Vgl: Gottwaldt, Schulle, Lorenz, 2005, 21-24.

²⁸ Siehe: Gottwaldt, Alfred, 2011, *Die Reichsbahn und die Juden 1933-1939. Antisemitismus bei der Eisenbahn in der Vorkriegszeit*, Wiesbaden, Marix.

²⁹ Vgl: Gottwaldt, 2011, 12.

skizziert außerdem die verschiedenen Organisationsformen der Eisenbahn in Deutschland.

Die Deutsche Bahn AG nahm sich der Geschichte des eigenen Betriebs an und finanzierte eine Wanderausstellung mit dem Titel *Sonderzüge in den Tod*, welche von 2006 bis 2008 in Frankreich und Deutschland gezeigt wurde. Der dazugehörige Begleitband³⁰ versammelt in komprimierter Form den Forschungsstand und präsentiert Dokumente, Fotos und Grafiken, welche die Rolle der Deutschen Reichsbahn im Holocaust beleuchten. Während in dieser Sonderausstellung nur das Thema Massenmord behandelt wurde, bietet die in den 1990er-Jahren erstellte und 2002 erweiterte Ausstellung zur Deutschen Reichsbahn im Nationalsozialismus des Deutsche Bahn Museums in Nürnberg einen detaillierteren Überblick.

Auch die Österreichischen Bundesbahnen haben 2012 eine Wanderausstellung zur Geschichte des Unternehmens im Nationalsozialismus in Auftrag gegeben. Diese widmet sich nicht nur dem Thema Holocaust, sondern darüber hinaus auch den Bereichen Eingliederung der Österreichischen Bundesbahnen in das Deutsche Reich bzw. an die Deutsche Reichsbahn, Bahnbedienstete, Emigration und sogenannte Kindertransporte, Widerstand, Zwangsarbeit, Enteignungen und Restitution. Die Begleitdokumentation³¹ zur Ausstellung ist als Grundlagenforschung zu den Österreichischen Bundesbahnen im Nationalsozialismus zu verstehen, da es die erste eigenständige Publikation zu den Österreichischen Bundesbahnen im Nationalsozialismus darstellt. Die Rolle der Österreichischen Bundesbahnen nach dem *Anschluss* wurde jedoch bislang nur marginal erforscht.

³⁰ Siehe: Engwert, Andreas, Kill, Susanne, 2009, *Sonderzüge in den Tod. Die Deportationen mit der Deutschen Reichsbahn* (Eine Dokumentation der Deutschen Bahn AG. Begleitpublikation zur gleichnamigen Wanderausstellung der Deutschen Bahn AG), Wien – u.a.: Böhlau.

³¹ Siehe: Österreichische Bundesbahnen-Holding AG (Hg), 2012a, *Verdrängte Jahre. Bahn und Nationalsozialismus in Österreich 1938-1945* [Begleitdokumentation zur gleichnamigen Wanderausstellung, Projektleitung Kogoj, Traude], Wien, Österreichische Bundesbahnen-Holding AG. Englische Ausgabe: Österreichische Bundesbahnen Holding AG (ed), 2012b, *The Suppressed Years. Railway and National Socialism in Austria 1938-1945* (accompanying documentation for the emigration exhibition of the same name, Project management, text and editorial design Kogoj, Traude), Vienna, Österreichische Bundesbahnen-Holding AG.

Neben den bereits erwähnten Kapiteln in den Werken von Alfred Gottwaldt gibt es nur einen Artikel aus den 1970er-Jahren, der sich explizit der österreichischen Situation widmete: In *Die Liquidierung der „Österreichischen Bundesbahnen“ im Jahre 1938*³² geht der Historiker Paul Mechtler auf die Inkorporation der österreichischen Eisenbahn in die Deutsche Reichsbahn ein. Seiner Analyse folgend, war das Jahr 1938 vor allem von Machtkämpfen und Streitigkeiten rund um Postenbesetzungen geprägt. Vor 1934 seien circa 70% der Angestellten in den Freien Gewerkschaften, die der Sozialdemokratie nahestanden, organisiert gewesen. Angestellte in höheren Verwaltungsebenen, wie zum Beispiel BeamtInnen in den Direktionen, seien größtenteils der Deutschen Verkehrsgewerkschaft nahegestanden und oft der NSDAP beigetreten. Streitigkeiten um personelle Um- und Neubesetzungen hätte es 1938 vor allem im mittleren und höheren Dienst gegeben, wo alteingesessene EisenbahnerInnen und neu in den Betrieb kommende NationalsozialistInnen um Posten kämpften. Die eigentliche Eingliederung und Übernahme reichsdeutscher Gesetze sei hingegen widerstandslos verlaufen. Neben dem Fokus auf das einschneidende Jahr 1938 gibt Paul Mechtler auch Einblicke in die strukturelle und finanzielle Situation der Österreichischen Bundesbahnen in der Zeit vor dem *Anschluss*.

Ähnlich wie Mechtlers Studie belegen allgemeinere Analysen der Geschichte der Deutschen Reichsbahn im Nationalsozialismus weitreichende Auseinandersetzungen um Postenbesetzungen auch im sogenannten Altreich. Der Historiker Klaus Hildebrand konstatiert in *Die Deutsche Reichsbahn 1933-1945*³³ und *Die Deutsche Reichsbahn in der nationalsozialistischen Diktatur 1933-1945*³⁴, dass sich der Einfluss der neuen nationalsozialistischen Machthaber Mitte der 1930er-Jahre in der Bahn und ihrer Belegschaft bemerkbar gemacht habe. Es gab Konflikte um Arbeitsplätze, und MitarbeiterInnen seien aus rassistischen bzw. antisemitischen sowie politischen Gründen entlassen worden. Abseits von EisenbahnerInnen, die im

³² Siehe: Mechtler, Paul, 1975, *Die Liquidierung der „Österreichischen Bundesbahnen“ im Jahre 1938*. In *Zeitgeschichte*, Jg. 3, Heft 2, 65-72.

³³ Hildebrand, Klaus, 1998, *Die Deutsche Reichsbahn 1933-1945*. In Gall, Lothar, Pohl, Manfred (Hg), *Unternehmen im Nationalsozialismus*. München, Beck, 73-90. Zur vor allem antisemitischen Personalpolitik siehe Gottwaldt, 2011.

³⁴ Hildebrand, Klaus, 1999, *Die Deutsche Reichsbahn in der nationalsozialistischen Diktatur 1933-1945*. In: Gall, Lothar, Pohl, Manfred (Hg), *Die Eisenbahn in Deutschland. Von den Anfängen bis zur Gegenwart*, München, Beck, 165-243.

Nationalsozialismus verfolgt wurden, belegt Hildebrand, dass es eine Vielzahl nationalistischer MitarbeiterInnen der Bahn gab, der Autor geht sogar von einer antidemokratischen Mehrheit in der Eisenbahn aus.³⁵ Die beiden Studien von Hildebrand gehen insgesamt auf fünf Aspekte der Geschichte der Reichsbahn ein: die Deutsche Reichsbahn als Arbeitgeberin, den Bereich Wirtschaft, die Innenpolitik, die Außenpolitik sowie Technik. Hildebrand argumentiert, dass die Deutsche Reichsbahn ein modernes Unternehmen in einem vormodernen Staat war und behauptet, dass die Bahn kein unmittelbares wirtschaftliches Interesse verfolgt habe, sondern in erster Linie die Abdeckung allgemeiner Bedürfnisse. Die Deutsche Reichsbahn sei zwar das größte Massenverkehrsmittel der damaligen Zeit gewesen, habe aber zusehends Konkurrenz durch den Autobahnbau bekommen. Dieses Konkurrenzverhältnis zwischen Bahn und Straße sei entscheidend für die Loyalität der Deutschen Reichsbahn und seiner MitarbeiterInnen gegenüber dem nationalsozialistischen Staat gewesen. Das Ziel, die Stellung der Reichsbahn in diesem Interessensgegensatz zu wahren, sei ausschlaggebend für die bereitwillige Durchführung nationalsozialistischer Politik durch den Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn und Reichsverkehrsministers Julius Dorpmüller (1869-1945) gewesen. Darüber hinaus sei laut Hildebrand das spezifische Berufsethos der EisenbahnerInnen, das Ordnung, (Zeit-)Disziplin und Leistung umfasste, von großer Bedeutung für ihre weitgehend reibungslose Zusammenarbeit mit NS-Behörden gewesen. Während Hildebrand in seiner 1998 veröffentlichten Studie noch mehrere Transportkrisen der Deutschen Reichsbahn ausmacht, so etwa in der Besetzung des Saarlandes, bei der Eingliederung Österreichs und des Sudetenlandes in das Deutsche Reich sowie bei der sogenannten *Umvolkung* von Volksdeutschen in den Jahren 1939/40, revidiert er diese Behauptungen 1999 teilweise.³⁶

Generell wird in der Literatur zumeist nur der Winter 1941/42 als Phase der Transportkrise bezeichnet, wobei sich HistorikerInnen größtenteils darüber einig sind, dass die Schwierigkeiten, ausgelöst durch die Wetterbedingungen in Osteuropa, nicht von der Deutschen Reichsbahn mitverursacht wurden bzw. das Unternehmen sie bald

³⁵ Vgl: Hildebrand, 1999, 184.

³⁶ Siehe: Hildebrand, 1999.

im Griff hatte.³⁷ Die Reichsbahn führte also die ihr von Seiten des NS-Staates zugesprochenen Aufgaben ohne gravierende Krisen, Schwierigkeiten oder gar Widerstände durch.

Insbesondere in der englischsprachigen Forschung über die Rolle der Eisenbahn im Nationalsozialismus stechen die umfangreichen Arbeiten des Historikers Alfred Mierzejewski aus den Jahren 2000 und 2005 hervor. In Bezug auf die Zeit des Nationalsozialismus sind vor allem die Bücher *The most valuable asset of the Reich. The German National Railway 1933-1945*³⁸ und das inhaltlich fast deckungsgleiche *Hitler's Trains. The German National Railway & the Third Reich*³⁹ anzuführen. Mierzejewski konstatiert eine vollständige Unterwerfung der Deutschen Reichsbahn unter die nationalsozialistische Politik. Dies sei durch die Bemühungen des Unternehmens um Eigenständigkeit zu erklären. Mierzejewski wählt in seinen Untersuchungen in erster Linie einen wirtschaftsgeschichtlichen Ansatz und präsentiert ausführliche Auflistungen von Zahlen und Statistiken zu Investitionen, Güter- und Wehrmachttransporten sowie Deportationszügen. Weiters gibt er Einblicke in die Zusammenarbeit der Eisenbahn mit der Wehrmacht, wobei er die regionalen Unterschiede betont. In den besetzten östlichen Gebieten wurden zum Beispiel mehr deutsche Eisenbahner eingesetzt als in Belgien und Frankreich. Es sei nicht immer klar gewesen, wem die Mitarbeiter der Deutschen Reichsbahn unterstellt waren, dem Reichsverkehrsministerium, der Wehrmacht oder eigenständigen Strukturen. Der Autor beschäftigt sich auch intensiv mit den Transportschwierigkeiten bei der Deutschen Reichsbahn im Winter 1941/42, für die er neben den Witterungsbedingungen auch Kompetenzüberschneidungen ausmacht. So wären die Kernaufgaben verschiedener Organisationen und Personen widersprüchlich gewesen und hätten zu irreführender Kommunikation sowie nicht ausreichender Vorbereitung

³⁷ Zur Frage von Transportkrisen der Deutschen Reichsbahn im Nationalsozialismus siehe u.a.: Gottwaldt, 2013, 341-354. Mierzejewski, Alfred C., 2005, *Hitler's Trains. The German National Railway & the Third Reich*. Stroud, Tempus, 109-127.

³⁸ Mierzejewski, Alfred C., 2000, *The most valuable asset of the Reich. The German National Railway*, Bd. 2, 1933-1945, Chapel Hill - u.a., University of North Carolina Press.

³⁹ Mierzejewski, 2005.

von Unternehmungen geführt, welche wiederum zu massiven Beeinträchtigungen des Verkehrs führten.

In *Dorpmüllers Reichsbahn*⁴⁰ geht Historiker Alfred Gottwaldt 2009 ebenfalls der Struktur der Deutschen Reichsbahn und ihrer Zusammenarbeit mit anderen staatlichen Organisationen und Parteistellen nach. Sein Schwerpunkt liegt einerseits auf der Person des Generaldirektors der Deutsche Reichsbahn, Julius Dorpmüller, dem er Beteiligung an den nationalsozialistischen Verbrechen nachweist. Andererseits beschäftigt er sich mit den technischen Aspekten der Bahngeschichte und dem der Bahn unterstellten Autobahnbau. Wie auch Klaus Hildebrand betont Gottwaldt die fast widerstandslose Mitarbeit der Deutschen Reichsbahn bei allen ihr erteilten Aufträgen. Ebenfalls begründet er diese Haltung durch die Obrigkeitshörigkeit sowie das Pflicht- und Standesbewusstsein der EisenbahnerInnen.

Die bisherigen wissenschaftlichen Publikationen zur Geschichte der Eisenbahn im Nationalsozialismus zeigen, dass die Deutsche Reichsbahn bzw. die Entscheidungsträger innerhalb der Bahn die nationalsozialistische Politik großteils widerspruchslos ausgeführt haben. Während in früheren Werken, wie bei den Historikern Paul Mechtler und Klaus Hildebrand, auch der große Anteil an nationalistischen bzw. mit dem Nationalsozialismus sympathisierenden MitarbeiterInnen betont wird, gehen rezentere Publikationen davon aus, dass EisenbahnerInnen aufgrund ihrer hohen Autoritätsgläubigkeit, ihrer Disziplin und ihrem Willen, Herausforderungen zu meistern, sich an der Ausführung von Verbrechen beteiligten.⁴¹

⁴⁰ Gottwaldt, Alfred, 2009, *Dorpmüllers Reichsbahn. Die Ära des Reichsverkehrsminister Julius Dorpmüller 1920-1945*, Freiburg im Breisgau, EK-Verlag. Die Kernthesen sind auch in kurzen Artikeln einsehbar. Die aktuellste Version: Gottwaldt, 2004, Reichsverkehrsminister Julius Dorpmüller – ein Idol? In Lorenz, Werner, Meyer, Torsten (Hg), *Technik und Verantwortung im Nationalsozialismus* (Cottbuser Studien zur Geschichte von Technik, Arbeit und Umwelt, Bd. 25), Münster u.a., Waxmann, 143-157.

⁴¹ Vgl: Brandt, Harm-Hinrich, 1985, *Nationalsozialismus und Bürokratie. Überlegungen zur Rolle der Eisenbahn bei der Vernichtung der europäischen Juden*. In *Eisenbahn-Ausstellungsjahrges.mbH. Nürnberg* (Hg), *Zug der Zeit – Zeit der Züge. Deutsche Eisenbahnen 1835-1985*, Bd. 2 (Konzeption Brandt, Harm-Hinrich), 2. Aufl., Berlin, Siedler, 693-701, hier: 695.

Abseits der umfassenden Beteiligung der Deutschen Reichsbahn an nationalsozialistischen Verbrechen gab es auch Widerstand in den Reihen der EisenbahnerInnen. Das Standardwerk zu diesem Thema *Österreichs Eisenbahner im Widerstand*⁴² ist aus den 1960er-Jahren und wurde von Friedrich Vogl verfasst, einem ehemaligen Mitarbeiter der Deutschen Reichsbahn, der im Widerstand gegen das nationalsozialistische Regime tätig war. In seiner Arbeit skizziert Vogl den Umfang von Widerstand und die Auswirkungen von oppositionellem Verhalten innerhalb der Deutschen Reichsbahn. Neben der Kategorisierung von Widerstandshandlungen gibt er Einblicke in Biografien von widerständigen EisenbahnerInnen und versucht, regionale und ideologische Einteilungen der Handelnden vorzunehmen. Sein Werk bietet einen reichen Fundus an Anknüpfungspunkten für weitere Forschungen. Ähnlich wie rezentere Studien betont auch Vogl die anerzogene Disziplin und das Berufsethos der EisenbahnerInnen. Er argumentiert jedoch, dass das auf diesen Werten basierende Selbstbewusstsein im 19. Jahrhundert zur Schaffung von Interessensvertretungen führte, die wiederum die politischen Zäsuren von 1933 und 1938 überstanden hätten und in der Illegalität weiter aktiv blieben. In diesen Traditionen sieht er die Erklärung für die besonders starke Widerstandstätigkeit von EisenbahnerInnen, die zum Beispiel in St. Pölten rund 300-400 Personen umfasst hätte und in Salzburg, Kärnten und der Steiermark besonders effektiv gewesen sei. Als Abgleich dazu sei die rezente Studie des Politikwissenschaftlers und Historikers Peter Pirker *Gegen das „Dritte Reich“. Sabotage und transnationaler Widerstand in Österreich und Slowenien 1938-1940*⁴³ erwähnt. Pirker streift immer wieder die Widerstandstätigkeit von EisenbahnerInnen im Süden des ehemaligen Österreichs. Einen detaillierten Einblick in die Kärntner Situation gibt die Historikerin Herlinde Roth in ihrer 1985 fertiggestellten Dissertation *Beiträge zum Widerstand gegen das NS-Regime in Kärnten 1939-1945*.⁴⁴ Die Studie besticht durch intensive Nutzung bisher unbeachteter Quellen und Bestände. Alfred Gottwaldt widmete sich ebenfalls

42 Vogl, Friedrich, 1968, *Österreichs Eisenbahner im Widerstand*, Wien, ÖGB-Verlag.

43 Pirker, Peter, 2010, *Gegen das „Dritte Reich“. Sabotage und transnationaler Widerstand in Österreich und Slowenien 1938-1940*, Klagenfurt, Wien, Kitab.

44 Roth, Herlinde, 1985, *Beiträge zum Widerstand gegen das NS-Regime in Kärnten 1938-1945*, Wien, unveröffentlichte Dissertation.

widerständigen Bahnbediensteten, seine Untersuchung *Eisenbahner gegen Hitler*⁴⁵ ist jedoch weniger analytische Aufarbeitung der Thematik als Sammlung umfangreicher Biografien von Oppositionellen verschiedenster politischer Richtungen in Deutschland.

Zwangsarbeit bei der Deutschen Reichsbahn ist bislang ein unterbelichtetes Thema der Zeitgeschichteforschung. Insgesamt muss festgestellt werden, dass Zwangsarbeit unter dem Nationalsozialismus generell bis in die 1980er-Jahre ein wissenschaftliches Desiderat darstellte. Die erste umfassende wissenschaftliche Auseinandersetzung zum Thema war Ulrich Herberts 1985 erschienene Monografie *Fremdarbeiter. Politik und Praxis des „Ausländer-Einsatzes“ in der Kriegswirtschaft des Dritten Reiches*.⁴⁶ Im Vergleich zu Deutschland ist Zwangsarbeit in Österreich unter besonderer Berücksichtigung der Reichsbahn in den letzten Jahren vermehrt Fokus von Studien geworden. Hierbei spielte in erster Linie die Historikerkommission der Republik Österreich (1998-2003) eine wichtige Rolle und ermöglichte wichtige Forschungsarbeiten zu verschiedenen Formen der Zwangsarbeit. Insbesondere die Historiker Florian Freund und Bertrand Perz haben in ihren wissenschaftlichen Karrieren wertvolle Beiträge zu diesem Themenkomplex geleistet, in denen sie auch auf die Deutsche Reichsbahn eingehen. Die beiden Historiker führen in ihren Publikationen aus, dass auf dem Gebiet Österreichs, also den *Alpen- und Donaureichsgauen*, 19.235 ausländische Arbeitskräfte im August 1944 bei der Deutschen Reichsbahn Zwangsarbeit leisten mussten.⁴⁷ Darüber hinaus stellten sie bereits 1988 die These auf, dass die Zwangsarbeit ein maßgeblicher Schritt bei der

45 Gottwaldt, Alfred, 2009, *Eisenbahner gegen Hitler. Widerstand und Verfolgung bei der Reichsbahn 1933-1945* (Mit Beiträgen von Ursula Bartelsheim), Wiesbaden, Marix.

46 Herbert, Ulrich, 1985, *Fremdarbeiter. Politik und Praxis des „Ausländer-Einsatzes“ in der Kriegswirtschaft des Dritten Reiches*. Berlin u.a., Dietz.

47 Vgl: Jabloner, Clemens et al, 2004, Veröffentlichungen der Österreichischen Historikerkommission. Vermögensentzug während der NS-Zeit sowie Rückstellungen und Entschädigungen seit 1945 in Österreich, Zwangsarbeiter und Zwangsarbeiterinnen auf dem Gebiet der Republik Österreich 1939-1945. Bd. 26/1, Wien, München, Oldenbourg, 217. Veröffentlichte Manuskriptfassung: Freund, Florian, Perz, Bertrand, 2000, Die Zahlenentwicklung der ausländischen Zwangsarbeiter und Zwangsarbeiterinnen auf dem Gebiet der Republik Österreich 1939-1945. Gutachten im Auftrag der Historikerkommission der Republik Österreich, Wien, Institut für Zeitgeschichte. Siehe ebenso: Freund, Florian, Perz, Bertrand, 2002, Zwangsarbeit von zivilen AusländerInnen, Kriegsgefangenen, KZ-Häftlingen und ungarischen Juden in Österreich. In Tálos, Emmerich, Hanisch, Ernst, Neugebauer, Wolfgang, Sieder, Reinhard (Hg), *NS-Herrschaft in Österreich. Ein Handbuch*, Wien, öbv & hpt Verlagsgmbh.

Industrialisierung in Österreich allgemein darstellte und den wirtschaftlichen Wiederaufbau und Aufschwung nach Ende des Zweiten Weltkrieges begünstigte.⁴⁸ Bertrand Perz konstatierte im Rahmen des Österreichischen Zeitgeschichtetags 1993, dass zahlreiche Aspekte von Zwangsarbeit unerforscht seien. Laut ihm fehlten Arbeiten zu einzelnen Gruppen von ZwangsarbeiterInnen, Kategorien wie Geschlecht und Nationalität der Betroffenen seien unberücksichtigt geblieben. Ebenso fehlten differenzierte Darstellungen der unterschiedlichen Behandlungen verschiedener ZwangsarbeiterInnengruppen durch die NationalsozialistInnen unter rassistischen Vorzeichen und Untersuchungen von Reaktionen der Zivilbevölkerung auf ZwangsarbeiterInnen – um nur ein paar seiner Punkte zu nennen.⁴⁹ Der Historiker Wolf Gruner schloss eine dieser Forschungslücken Ende der 1990er-Jahre, indem er sich mit seinen Pionierarbeiten zu deutschen und österreichischen Juden und ihrem Zwangseinsatz beschäftigte.⁵⁰ Gruner kommt dabei zum Schluss, dass die Deutsche Reichsbahn eine maßgebliche Rolle bei der Organisation und Ausnutzung antijüdischer Maßnahmen gespielt habe. Obwohl er die Bahn nicht explizit untersucht hatte und sie nur selten erwähnt, argumentiert Gruner die Wichtigkeit der Reichsbahn, die ihm in den Quellen als kontinuierliche Ansprechperson und Nutznießerin beim sogenannten geschlossenen Arbeitseinsatz der reichsdeutschen Jüdinnen und Juden auffiel.⁵¹ Beispielhaft zitiert Gruner aus einer Sitzung von Reichsbahnpräsidenten, in welcher der Präsident der Reichsbahndirektion Berlin dafür eintrat, Jüdinnen und Juden in der Bahnerhaltung einzusetzen.⁵²

48 Vgl: Freund, Florian, Perz, Bertrand, 1988, Industrialisierung durch Zwangsarbeit In Tálos, Emmerich, Hanisch, Ernst, Neugebauer, Wolfgang (Hg), NS-Herrschaft in Österreich 1939-1945, Wien, Verlag für Gesellschaftskritik, 95-114.

49 Vgl: Perz, Bertrand, 1993, Perspektiven der österreichischen Forschung zur Zwangsarbeit und Arbeitsmigration im Nationalsozialismus. In Böhler, Ingrid, Steininger, Rolf (Hg), Österreichischer Zeitgeschichtetag 1993, 24. bis 27. Mai 1993 in Innsbruck, Innsbruck, Wien, Österreichischer Studienverlag, 209-215, 212f.

50 Gruner, Wolf, 1997, Der geschlossene Arbeitseinsatz deutscher Juden. Zur Zwangsarbeit als Element der Verfolgung 1938-1943. Reihe Dokumente, Texte, Materialien. Veröffentlicht vom Zentrum für Antisemitismusforschung der Technischen Universität Berlin. Band 20, Berlin, Metropol; Gruner, Wolf, 2000, Zwangsarbeit und Verfolgung österreichischer Juden 1938-45. Reihe Der Nationalsozialismus und seine Folgen. Band 1. Innsbruck, Wien, Studien-Verlag.

51 Vgl: Gruner, 1997, 122, 345.

52 Vgl: Gruner, 1997, 122, Fußnote 90.

Das Bundesland bzw. den ehemaligen Reichsgau Salzburg betreffend, erschien 2004 die ausgezeichnete Studie *Arbeiter für den Endsieg*⁵³ des Historikers Oskar Dohle und der Politikwissenschaftlerin und Historikerin Nicole Slupetzky. Die beiden AutorInnen durchsuchten die Bestände des Salzburger Landesarchivs und lokaler Archive nach Dokumenten von ZwangsarbeiterInnen, Kriegsgefangenen sowie Konzentrationslager-Häftlingen, um neue Erkenntnisse insbesondere zur Zwangsarbeit bei der Deutschen Reichsbahn zu gewinnen. Eine ihrer Erkenntnisse war, dass das höchst gelegene nationalsozialistische Lager in 2.300 Höhenmeter am Weißsee im Stubachtal anfänglich ein Lager der Deutschen Reichsbahn war. Schon die Österreichischen Bundesbahnen bauten hier in den 1920er-Jahren an einem Kraftwerk, die NationalsozialistInnen setzten dieses Projekt fort und setzten dafür ausländische ZwangsarbeiterInnen ein. Da es kriegsbedingt zu einem (Zwangs-) Arbeitermangel kam, wurden in Weißsee schließlich Konzentrationslager-Häftlinge eingesetzt und das Lager wurde 1943 unter die Verwaltung des Konzentrationslagers Dachau gestellt. Die Recherche hat neben diesem Lager am Weißsee neue Orte von Lagern der Deutschen Reichsbahn sichtbar gemacht und bietet wichtige Anhaltspunkte für weitere Forschung über regionale Aspekte des nationalsozialistischen Lagersystems. In Bezug auf das umfassende Netzwerk an Lagern in Österreich sei an dieser Stelle auch nochmals der Ausstellungskatalog der Österreichischen Bundesbahnen *Verdrängte Jahre*⁵⁴ genannt, der ebenfalls auf die lokale Dimension des Lagersystems eingeht.

Einem ganz speziellen Thema der Zwangsarbeit bei der Eisenbahn hat sich Karola Fings 2005 in ihrer Studie *Krieg, Gesellschaft und Konzentrationslager*⁵⁵ gewidmet. Darin untersucht sie die sogenannten SS-Baubrigaden, zu denen auch SS-

⁵³ Dohle, Oskar, Slupetzky, Nicole, 2004, *Arbeiter für den Endsieg. Zwangsarbeit im Reichsgau Salzburg 1939-1945* (Unter Mitarbeit von Gerda Dohle, Schriftenreihe des Forschungsinstitutes für Politisch-Historische Studien der Dr. Wilfried-Haslauer-Bibliothek, Salzburg, Bd. 21), Wien u.a., Böhlau. In Bezug auf das Lager Weißsee siehe auch: Slupetzky, Nicole, *Weißer Hölle Weißsee. Zwangsarbeit in 2.300 m Höhe*, <http://www.bergnews.com/service/arbeitslager-weisssee/arbeitslager-weisssee.php>, Abgerufen am 25. August 2015.

⁵⁴ Österreichische Bundesbahnen Holding AG (Hg), 2012a, 93.

⁵⁵ Fings, Karola, 2005, *Krieg, Gesellschaft und Konzentrationslager: Himmlers SS-Baubrigaden* (Sammlung Schöningh zur Geschichte und Gegenwart), Paderborn u.a., Ferdinand Schöningh.

Eisenbahnbaubrigaden zählten. Zusammengestellt aus jeweils rund 500 Konzentrationslager-Häftlingen aus unterschiedlichen Lagern, mussten insgesamt acht solcher SS-Eisenbahnbaubrigaden ab Herbst 1944 für die Deutsche Reichsbahn Aufräumungs- und Reparaturarbeiten an der Bahn durchführen. Diese Zwangsarbeitsbataillone wurden dabei von SS-Männern bewacht, wobei der Großteil von diesen Eisenbahner waren. Die Autorin argumentiert aufgrund von Aussagen von Überlebenden, die für diese Brigaden Zwangsarbeit leisten mussten, dass die Eisenbahner bei der Bewachung humaner vorgingen als jene aus den Lagern zugewiesenen SS-Führer. Fings betont jedoch, dass die Eisenbahner dennoch Gewalt und Terror duldeten, wenn sie diese schon nicht selbst ausführten. Da die SS-Eisenbahnbrigaden an den Strecken zur Westfront eingesetzt wurden, gab es diese im heutigen Österreich nicht. Erst durch sogenannte Evakuierungstransporte zu Kriegsende wurden die SS-Eisenbahnbaubrigaden Richtung *Alpen- und Donaureichsgaue* abkommandiert.

Im Jahr 2010 fasste eine Ausstellung, die in den folgenden Jahren an zahlreichen Standorten gezeigt wurde, die damalige deutsche Forschungslandschaft zur Zwangsarbeit zusammen. Sie konfrontierte auch erstmals ein breites Publikum mit dem beinahe allumfassenden Netzwerk an Zwangsarbeit im Deutschen Reich und darüber hinaus.⁵⁶ Ein weiterer wichtiger Beitrag zur Erforschung der Zwangsarbeit aus dem selben Jahr ist der Sammelband von Marc Buggeln und Michael Wildt zu Arbeit im Nationalsozialismus, in dem vor allem das Kapitel von Buggeln zu Begrifflichkeiten die bisherigen in der Forschung geläufigen Definitionen zusammenträgt und auf differenzierte Art weiterdenkt.⁵⁷ Insgesamt ist der Themenkomplex Zwangsarbeit im Nationalsozialismus jedoch vergleichsweise wenig erforscht. So stellte etwa Günter Saathoff in einem Grußwort eines Sammelbandes, der das Förderprogramm „Dokumentation der Zwangsarbeit als Erinnerungsaufgabe“ abschloss, im Namen des

⁵⁶ Siehe auch den im Auftrag der Stiftung Gedenkstätten Buchenwald und Mittelbau-Dora herausgegebenen Sammelband: Volkhard Knigge, Rikola-Gunnar Lüttgenau, Jens-Christian Wagner (Hg), 2010, Zwangsarbeit. Die Deutschen, die Zwangsarbeiter und der Krieg. Begleitband zur Ausstellung, Weimar, Stiftung Gedenkstätten Buchenwald und Mittelbau-Dora.

⁵⁷ Siehe auch den im Auftrag der Stiftung Gedenkstätten Buchenwald und Mittelbau-Dora herausgegebenen Sammelband: Volkhard Knigge, Rikola-Gunnar Lüttgenau, Jens-Christian Wagner (Hg), 2010, Zwangsarbeit. Die Deutschen, die Zwangsarbeiter und der Krieg. Begleitband zur Ausstellung, Weimar, Stiftung Gedenkstätten Buchenwald und Mittelbau-Dora.

Vorstandes der Stiftung „Erinnerung, Verantwortung und Zukunft“ fest, dass das gesamte Themenfeld der Zwangsarbeit im Nationalsozialismus unzureichend erforscht wurde und kaum erinnert würde, betont also die weiterhin bestehenden großen Lücken in der NS-Historiographie in Bezug auf diesen zentralen Aspekt nationalsozialistischer Herrschaft.⁵⁸ Dieter Pohl und Tanja Sebta führen jedoch weiter aus, dass diese Forschungslücken in erster Linie die deutsch-besetzten Gebiete betreffen, da in den 1990er-Jahren Debatten zur Entschädigung von ZwangsarbeiterInnen das Thema zumindest für die Gebiete Deutschlands und Österreichs in der Öffentlichkeit präsenter machten.⁵⁹

Eine der neuesten Erscheinungen in Bezug auf Zwangsarbeit und Deutsche Reichsbahn ist Winfried Nerdingers Studie *Zwangsarbeit in München*⁶⁰ aus dem Jahr 2018. In seinem Sammelband publiziert der Historiker Aufsätze zur Bedeutung der Zwangsarbeit im Deutschen Reich und gibt am Beispiel des Reichsbahnausbesserungswerks Neuaubing Einblick in Lebensbedingungen und Erfahrungen der ZwangsarbeiterInnen. Der Band zeichnet sich auch durch die Vielzahl an publizierten Dokumenten und seltene Fotos aus.

Die ökonomische Komponente der Zwangsarbeit bei der Deutschen Reichsbahn hat Statistiker und Ökonom Thomas Kuczynski in *Dem Regime dienen – nicht Geld verdienen*⁶¹ 2009 untersucht. In seiner Studie widmet sich der Autor den Kosten und Gewinnen durch den Einsatz von ZwangsarbeiterInnen und ihrem Transport mittels Deportationszüge. Er schlussfolgert, dass die Deutsche Reichsbahn mit diesen

⁵⁸ Günter Saathoff, 2013, Dokumentation der Zwangsarbeit als Erinnerungsaufgabe. Grußwort. In Dieter Pohl, Tanja Sebta (Hg), *Zwangsarbeit in Hitlers Europa. Besatzung – Arbeit – Folgen*, Berlin, Metropol, S. 9-10.

⁵⁹ Dieter Pohl, Tanja Sebta, 2013, Nationalsozialistische Zwangsarbeit außerhalb des Deutschen Reiches und ihre Folgen. In Dieter Pohl, Tanja Sebta (Hg), *Zwangsarbeit in Hitlers Europa. Besatzung – Arbeit – Folgen*, Berlin, Metropol, S. 13.

⁶⁰ Nerdinger, Winfried (Hg), 2018, *Zwangsarbeit in München*. Das Lager der Reichsbahn in Neuaubing (Unter Mitarbeit von Angela Hermann, Paul-Moritz Rabe, Sibylle von Tidemann; herausgebendes Organ NS-Dokumentationszentrum München), Berlin, Metropol.

⁶¹ Kuczynski, Thomas, 2009, *Dem Regime dienen – nicht Geld verdienen*. Zur Beteiligung der Deutschen Reichsbahn an Deportationen und Zwangsarbeit während der NS-Diktatur. Einige Überlegungen aus ökonomischer Sicht, In *Zeitschrift für Geschichtswissenschaft*, Jg. 57/6, 510-528.

Transporten keinen Gewinn erzielte, sondern im Gegenteil, etwa aufgrund von erlassenen Ermäßigungen, Verluste in Kauf nahm. Gerade das bereitwillige Zugestehen von Tarifen an die SS sei ein Beleg für die widerstandslose Durchführung nationalsozialistischer Politik durch die Bahn gewesen, so Kuczynski. Im Gegensatz zu den Transporten hat der Einsatz von ZwangsarbeiterInnen selbst dem Unternehmen Geld gespart. Mit einer halben Million ZwangsarbeiterInnen im gesamten Deutschen Reich im August/September 1944 (im Vergleich zu Österreich 19.235⁶²) hatte die Deutsche Reichsbahn 3,5%⁶³ aller Zwangsarbeitskräfte für sich genutzt und war somit das Wirtschaftsunternehmen mit dem größten Kontingent an ZwangsarbeiterInnen.

Die Voraussetzung für den massenweisen Einsatz von Zwangsarbeitskräften im Deutschen Reich war der Krieg und die deutsche Besatzungspolitik. Im Militärwesen des Zweiten Weltkriegs spielte die Eisenbahn eine zentrale Rolle. Die Deutsche Reichsbahn arbeitete der Wehrmacht zu und unterstützte sie u.a. bei Aufmärschen, bei der Kriegsführung und dem Nachschub. Eine umfassende wissenschaftliche Auseinandersetzung dazu fehlt bislang. In Büchern über den Zweiten Weltkrieg bzw. über das Wehrmachttransportwesen ist die Bahn jedoch aufgrund ihrer zentralen Rolle im Regelfall Bestandteil der Untersuchungen. Horst Rohde veröffentlichte das erste Werk zu diesem Thema im Jahr 1971 mit dem Titel *Das deutsche Wehrmachttransportwesen im Zweiten Weltkrieg*⁶⁴. Als Militärhistoriker liegt sein Fokus klar auf der Wehrmacht. Er widmet sich in seiner Arbeit der Zusammenarbeit des Heeres mit der Deutschen Reichsbahn bzw. dem Reichsverkehrsministerium in einem eigenen Kapitel und stellt fest, dass das Verhältnis der beiden Institutionen klar hierarchisch definiert war, da mit dem *Reichsverteidigungsgesetz* vom 4. September 1938 der Reichsverkehrsminister an die Forderungen der Wehrmacht gebunden war.⁶⁵

⁶² Vgl: Freund, Florian, Perz, Bertrand, 2004, Zwangsarbeiter und Zwangsarbeiterinnen auf dem Gebiet der Republik Österreich 1939-1945. Veröffentlichungen der Österreichischen Historikerkommission. Band 26, Teil 1, Wien, Böhlau, 7-274, 217.

⁶³ Kuczynski, 2009, 526.

⁶⁴ Rohde, Horst, 1971, *Das deutsche Wehrmachttransportwesen im Zweiten Weltkrieg*. Entstehung, Organisation, Aufgaben (Beiträge zur Militär- und Kriegsgeschichte, Bd. 12), Stuttgart, Deutsche Verlags-Anstalt.

⁶⁵ Vgl: Rohde, 1971, 293.

Eine genauere Ausdifferenzierung der Arbeitsweise oder der Kompetenzaufteilung zwischen Bahn und Heer wurde nicht vorgenommen, was Rohde folgend zu Doppelgleisigkeiten, Verzögerungen, Kommunikationsproblemen und schlussendlich Transportschwierigkeiten führte. Der Autor konstatiert auch ein gegenseitiges Misstrauen von Bahn und Heer und die Angst der Deutschen Reichsbahn bzw. des Reichsverkehrsministeriums, die Eigenständigkeit zu verlieren. Seine Studie sei jedoch, so betont Rohde, keine Aufarbeitung der Rolle der Deutschen Reichsbahn allgemein, die er jedoch explizit durch seine Studie angeregt wissen will. Seine Thesen sind in Anbetracht des Forschungsstandes zur Deutschen Reichsbahn im Nationalsozialismus schlüssig, da auch die Historiker Alfred Mierzejewski und Alfred Gottwaldt in ihren Werken zur Bahn im Nationalsozialismus die Kompetenzkämpfe und Ängste der Deutschen Reichsbahn um ihre Autonomie betonen. Auch Klaus A. Friedrich Schüler, deutscher Politiker und Historiker, bestätigt diese Annahmen in seiner 1986 publizierten Dissertation *Logistik im Rußlandfeldzug*⁶⁶ [sic!]. Schüler schildert detailreich die Versorgungsschwierigkeiten der Wehrmacht beim Angriff auf die Sowjetunion und beschreibt eindrücklich die Kompetenzschwierigkeiten zwischen der Wehrmacht und der Deutschen Reichsbahn.

Die Betrachtung des Forschungsstandes zur Deutschen Reichsbahn im Nationalsozialismus zeigt, dass es vor allem Studien zu Deportationen von Jüdinnen und Juden, Zwangsarbeit, Krieg und Widerstand gibt. Es fehlt jedoch ein umfassendes und grundsätzliches Werk zur Eisenbahn, ihrer Struktur und ihrem Personal sowie ihren Rollen und Aufgaben im Nationalsozialismus. Außerdem existieren derzeit nur vereinzelte Studien, die sich mit den eingegliederten Österreichischen Bundesbahnen in die Deutsche Reichsbahn auseinandersetzen. Bislang gibt es etwa nur zwei Publikationen, die sich ausschließlich der Geschichte der Österreichischen Bundesbahnen in der Zeit des Nationalsozialismus widmen.⁶⁷ Die Österreichischen Bundesbahnen und das Institut für Zeitgeschichte der Universität Wien haben mit der

⁶⁶ Schüler, Klaus A. Friedrich, 1987, *Logistik im Rußlandfeldzug*. 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 u.a., Lang.

⁶⁷ Siehe: Mechtler, 1975. Österreichische Bundesbahnen Holding AG, 2012a. Österreichische Bundesbahnen Holding AG, 2012b.

Wanderausstellung *Verdrängte Jahre*⁶⁸ 2011 und damit mitkonzipierten Lehrlingsprojekten zur Vermittlung dieser Geschichte Initiativen gesetzt, um diesen Teil der Unternehmensgeschichte zu erforschen. Die Erkenntnisse aus diesen Projekten haben gezeigt, dass die Forschungen zur Rolle der Österreichischen Bundesbahnen im Nationalsozialismus bisher nur sehr marginal sind und sich stark an dem bisherigen Wissensstand über die Rolle der Deutschen Reichsbahn im Nationalsozialismus allgemein orientieren. Die Österreichischen Bundesbahnen und das Institut für Zeitgeschichte haben sich also dieser Erkenntnis folgend entschlossen, diese Forschungslücke zu schließen und ein Dissertationsprojekt initiiert. Das Ziel dieses Projektes war ursprünglich laut Ausschreibungstext die „Erforschung der Geschichte der Österreichischen Bundesbahnen vom Nationalsozialismus bis zum Wiederaufbau in den 1950er-Jahren“.

Der Schwerpunkt der nun vorliegenden wissenschaftlichen Arbeit, die auf diesem Projekt basiert, wurde in Absprache mit den AuftraggeberInnen auf die Österreichischen Bundesbahnen im Nationalsozialismus gelegt. Dieser Fokus spiegelt sich in der Vorgangsweise, den Fragestellungen, den verwendeten Quellen und dem Forschungsdesign wider. Aufgrund des Auffindens bisher völlig unbekannter und in der Forschung unbeachteter neuer Quellenbestände wurde der Forschungsschwerpunkt auf den Süden Österreichs zwischen 1938 und 1945 gelegt.

Quellen

Jede Suche nach adäquaten Quellen für die Beantwortung einer geschichtswissenschaftlichen Fragestellung bedarf einer Reflektion des historischen Kontexts. Die Österreichischen Bundesbahnen wurden im März 1938 durch das *Gesetz zur Wiedervereinigung Österreichs mit dem Deutschen Reich*⁶⁹ und durch eine Verordnung der Reichsregierung als selbstständiges Unternehmen aufgelöst und in

⁶⁸ Siehe: <https://konzern.oebb.at/de/vielfaeltige-oebb/verdraengte-jahre> Stand 28. November 2018.

⁶⁹ Siehe: http://www.ns-quellen.at/gesetz_anzeigen_detail.php?gesetz_id=32510&action=B_Read Stand 29. November 2018.

die Deutsche Reichsbahn eingegliedert. Am 18. März 1938 war der formale, rechtliche Akt abgeschlossen. Fortan wurden die ehemaligen Österreichischen Bundesbahnen als Sondervermögen, also als eigener Budgetposten im Reichsverkehrsministerium, der Deutschen Reichsbahn geführt⁷⁰ und die Organisationsstruktur der ehemaligen Österreichischen Bundesbahnen jener der Deutschen Reichsbahn angepasst. Somit ist die Geschichte der Österreichischen Bundesbahnen im Nationalsozialismus mit jener der Deutschen Reichsbahn im Nationalsozialismus verwoben. Da der Fokus der vorliegenden Dissertation auf den ehemaligen Österreichischen Bundesbahnen als Teil der Deutschen Reichsbahn liegt, sind vor allem Quellen relevant, die Einblicke in diesen Teil des Unternehmens geben.

Als Grundlagen der bisherigen Studien zur Deutschen Reichsbahn dienten die erhalten gebliebenen Dokumente und Unterlagen des Reichsverkehrsministeriums und von Abteilungen der Deutschen Reichsbahn. Im Jahr 2013 informierte ein Mitarbeiter der Bundesbahnen die Verfasserin der vorliegenden Studie über bisher unbekannte Akten aus der NS-Zeit, auf die er mit Unterstützung von Univ.-Prof. Oliver Rathkolb aufmerksam geworden war: Im Keller der Bundesbahndirektion Villach lagerten hunderte Aktenordner, dutzende Konvolute und unzählige Publikationen der ehemaligen Reichsbahndirektion Villach, die weder archivarisch erschlossen noch wissenschaftlich erforscht waren.

Der Verfasserin dieser Studie war es möglich, diese Dokumente intensiv und gründlich zu sichten und nach archivwissenschaftlichen Standards zu dokumentieren und aufzuarbeiten. Diese grundlegenden Arbeiten ermöglichten einen Einblick in diese riesige, bisher völlig unbekannte Dokumentensammlung: den Aktenbestand der ehemaligen Reichsbahndirektion Villach. Insgesamt handelt es sich um 788 Aktenordner dieser Reichsbahndirektion, die im Originalablagensystem aus der Zeit des Nationalsozialismus erhalten sind. Dieses Ablagesystem ist kein Spezifikum der Villacher Direktion, sondern das bevorzugte System aller Reichsbahndirektionen in der NS-Zeit. Ein erhalten gebliebener Aktenplan, den die Verfasserin von einem

⁷⁰ Vgl: Österreichische Bundesbahnen-Holding AG, 2012a, 11.

Mitarbeiter der ÖBB zur Verfügung gestellt bekommen hat, belegt, dass alle Reichsbahndirektionen angehalten waren, Unterlagen nach derselben Systematik zu erfassen.⁷¹ 776 Ordner im Bestand Villach wurden nach diesem Prinzip angelegt. Die restlichen 12 Ordner sind ebenfalls aus den Jahren 1938 bis 1945, führen jedoch nicht die Beschriftung des Aktenplans und folgen keiner ersichtlichen Ordnung. Obwohl sie in der NS-Zeit beschriftet wurden, dürften sie nicht in die vorgegebene Logik des Ablagesystems gepasst haben und wurden demnach nicht in die Systematik integriert. Die Ordner beinhalten Schriftverkehr, Protokolle, Anweisungen und Memos, in erster Linie zwischen der Reichsbahndirektion Villach und übergeordneten Stellen im Reichsverkehrsministerium und Abteilungen anderer Reichsbahndirektionen.

- Fünf Konvolute sind thematisch geordnet und auf die Jahre 1938 bis 1945 datiert. Jedes Konvolut umfasst zwischen zwei und 50 Blätter. Die Konvolute beinhalten Schriftverkehr, Protokolle, Anweisungen und Memos, ebenfalls in erster Linie Reichsbahn-intern.
- Der Bestand umfasst außerdem Verkehrsministeriums-Nachrichtenblätter der Abwicklungsstelle Österreich, die im Regelfall wöchentlich erschienen und über betriebsinterne Entwicklungen informierten. Die Abwicklungsstelle Österreich des Reichsverkehrsministeriums existierte vom *Anschluss* 1938 bis Ende März 1939. Ihre Aufgabe war es, die Eingliederung der Österreichischen Bundesbahnen in die Deutsche Reichsbahn voranzutreiben und zu kontrollieren.⁷² In dieser Zeit gab sie diese Nachrichtenblätter für die Abteilungen und MitarbeiterInnen heraus.
- Ein Ordner mit Informationen zu den Nachrichtenblättern der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen 1945 bis 1960.

⁷¹ Privataarchiv Magdalena Neumüller, Name der Verfasserin bekannt.

⁷² Vgl: Gottwaldt, 2011, 264.

- **Amtsblätter der Reichsbahndirektion Villach:**
Die Amtsblätter wurden von 1938 bis 1945 von der Reichsbahndirektion herausgegeben und hatten ähnliche informative Funktionen wie die Nachrichtenblätter.
- **Listen von bewährten NationalsozialistInnen:**
Die Reichsbahndirektion Villach erstellte in den Jahren 1938 bis 1942 Listen von aus ihrer Sicht „verdienten“ und für das NS-Regime „bewährten“ NationalsozialistInnen. Diese dienten der Direktion als Grundlage für Beförderungen nach 1938.
- Im Keller der Bundesbahndirektion Villach wurden auch Unterlagen gefunden, die nicht aus der Zeit des Nationalsozialismus stammen: Zwei Konvolute der Bundesbahndirektion Villach stammen aus den Jahren des Austrofaschismus. Es handelt sich dabei um Listen von illegalen NationalsozialistInnen, die im Verwaltungsbereich der Villacher Direktion arbeiteten, und Aufzeichnungen über illegale nationalsozialistische Tätigkeiten an Bahngeländen, darunter heimliche Treffen und Sprengstoffanschläge.
- Die fünf Konvolute aus den Jahren 1945 bis 1946 umfassen jeweils ca. 20 Blätter und widmen sich u.a. der Erfassung von ehemaligen NationalsozialistInnen und Entnazifizierungsmaßnahmen der Bundesbahndirektion Villach.
- Der Bestand der ehemaligen Reichsbahndirektion Villach enthält außerdem einen Restbestand der Bibliothek der Bundesbahndirektion Villach. Dabei handelt es sich hauptsächlich um Romane, die den MitarbeiterInnen zum Ausleihen zur Verfügung standen.

Diese Ordner, Konvolute und Publikationen lagen bis 2013 von der Forschung unentdeckt im Keller der ehemaligen Reichsbahndirektion Villach bzw. jetzigen

Bundesbahndirektion Villach. Der Kellerraum bot jedoch keine adäquaten Standards für die Archivierung der Dokumente und somit auch nicht für langfristige Aufbewahrung und Nutzung. Es scheint, als wären die Unterlagen in den ersten Jahren nach der Befreiung vom Nationalsozialismus in den Keller verräumt und vergessen worden. Bei der Erschließung der Dokumente war eine große Herausforderung, dass keine Hilfsmittel wie Bestandslisten, Indizes oder Inhaltsangaben der Akten vorhanden waren, da solche weder während des NS-Regimes noch nach 1945 angelegt wurden. Außerdem existierte kein einheitliches Signatursystem.

Die großen Schwierigkeiten einer grundlegenden Erschließung eines großen Aktenbestandes ohne archivalische Hilfsmittel erweiterten das Promotionsprojekt um einen zeitintensiven weiteren Aspekt: archivwissenschaftliche Grundlagenarbeit. Die Verfasserin musste sämtliche Dokumente des gesamten Archivs durcharbeiten, kategorisieren, erfassen und für die eigene und zukünftige Forschungsarbeit zugänglich machen. Alle Signaturangaben von Bestandsakten der Reichsbahndirektion Villach, die in der vorliegenden Arbeit verwendet werden, basieren somit auf dieser extra für das Promotionsprojekt angelegten Einteilung durch die Verfasserin. Als Basis der Signaturen wurden, soweit dies möglich war, überlieferte Hinweise auf die ursprüngliche Ablagelogik herangezogen; falls dies nicht der Fall war, wurde ein eigenes Erschließungssystem nach archivwissenschaftlichen Standards entwickelt. Der Bestand wurde schließlich im Jahr 2014 von den Österreichischen Bundesbahnen nach Wien in die Österreichische Bundesbahnen-Anlagendokumentation Ost gebracht. In diesem Archiv sind die Akten nun unter den für die archivarische Verwahrung notwendigen Bedingungen gelagert und konnten weiter eingehend durch die Verfasserin bearbeitet werden.

Der Bestand Villach ist eine einzigartige Fundgrube für historische Forschungen zur Geschichte der Eisenbahn im Nationalsozialismus. Er bietet bisher unbekannte Einblicke in die Rolle der Österreichischen Bundesbahnen und der Deutschen Reichsbahn in der verbrecherischen Politik des nationalsozialistischen Regimes und ist das primäre Quellenmaterial für die vorliegende Forschungsarbeit. Die Besonderheit eines umfassenden Bestands zu einer Reichsbahndirektion in seiner

ursprünglichen Ablagelogik macht die Dokumente über einen engeren Österreich-Schwerpunkt hinaus von großem Interesse, bietet aber insbesondere für die aufgrund der historischen Einteilung von Direktionen bedingte Fokussierung auf Kärnten, die Steiermark und Slowenien Einblicke in die spezifische Rolle einer Direktion in Grenznähe. Besonderheiten dieser Region können aus den Akten entnommen, analysiert und kontextualisiert werden, wie zum Beispiel der Einsatz von ZwangsarbeiterInnen der Deutschen Reichsbahn in diesem Direktionsbezirk. In den Akten finden sich auch Verordnungen und Schriftverkehr zu überregionalen Themen, die an alle Reichsbahndirektionen des Deutschen Reiches gesendet wurden. Ein zentrales Thema in den Akten ist zum Beispiel der Einsatz von „Ostarbeitern“, „Polen“ und „Russen“ zur Zwangsarbeit im System der Bahn – dieser Themenkomplex stellt einen Schwerpunkt der vorliegenden Studie dar. Durch den erhalten gebliebenen Bestand der Reichsbahndirektion Villach können demnach nicht nur die überregionalen Anforderungen an die Deutsche Reichsbahn, sondern auch regionale Aufgaben untersucht werden.

Vergleichbare Bestände zu anderen Reichsbahndirektionen im heutigen Österreich sind nicht erhalten geblieben. Insgesamt gab es vor dem *Anschluss* vier Bundesbahndirektionen in Wien, Linz, Innsbruck und Villach, die mit einer Ausnahme im Jahr 1938 in Reichsbahndirektionen umgewandelt wurden. Die Direktion Innsbruck wurde in diesem Jahr aufgelöst und es sind keine Dokumente überliefert. Die Unterlagen der Reichsbahndirektion Linz sind gänzlich skartiert worden⁷³. Von der Reichsbahndirektion Wien sind Unterlagen überliefert, die im Österreichischen Staatsarchiv einzusehen sind und für diese Arbeit auch als Abgleich herangezogen wurden⁷⁴. Insgesamt fokussiert die vorliegende Studie jedoch in erster Linie auf der Reichsbahndirektion Villach, da deren Archiv zu einem vermutlich überwiegenden Teil erhalten geblieben ist, bisher noch nicht erforscht wurde und somit Grundlage für zukünftige vertiefende Projekte bietet. Eine allumfassende Darstellung und

⁷³ Die Verfasserin erfuhr von ÖBB MitarbeiterInnen, dass dies um das Jahr 2000 geschehen sein soll und von ÖBB-Angestellten durchgeführt wurde.

⁷⁴ Siehe hierzu insbesondere: Österreichisches Staatsarchiv, Archiv der Republik, Gruppe 10 (Verkehr).

Einbeziehung aller in Österreich und darüber hinaus überlieferten Bestände bedarf eines erweiterten Projektes, das über ein Promotionsvorhaben hinaus gehen würde.

Demnach steht der Bestand der Reichsbahndirektion Villach im Zentrum der vorliegenden Arbeit. Er ist einzigartig, da er einerseits einen Überblick über das Tätigkeitsfeld der Direktion auf Basis eines zeitgenössischen Ablagesystems bietet und andererseits repräsentativ für ein darüberhinausgehendes System ist. Die Akten sind bisher unerforscht, haben also das Potenzial, der Forschung zur Reichsbahn insgesamt wichtige Erkenntnisse zu liefern. Die Reichsbahndirektion Villach dient also als Fallstudie, über die Einblicke in das Wirken der Reichsbahn in einem lokalen Kontext gewonnen werden können. Darüber hinaus ermöglicht sie Rückschlüsse über überregionale Trends und die generellen Rollen und Aufgaben von Direktionen der Reichsbahn im Deutschen Reich sowie ihre Involvierung und Durchführung in NS-Verbrechen.

Forschungsinteresse

Der Großteil der Literatur über die Deutsche Reichsbahn fokussiert auf spezielle Einsatzgebiete der Eisenbahn, wie ihre Rolle im Krieg oder ihre Funktion in der Deportation von Jüdinnen und Juden in Konzentrations- und Vernichtungslager. Eine Überblicksdarstellung aller Aufgabenfelder der Bahn im Nationalsozialismus ist jedoch nicht vorhanden. Neben wenigen biographischen Arbeiten⁷⁵ gibt es keine systematischen Untersuchungen der Rolle von MitarbeiterInnen der Deutschen Reichsbahn im nationalsozialistischen Regime.

Die Rolle der Reichsbahn in anderen Bereichen des Nationalsozialismus und nationalsozialistischer Politik sind bisher nur punktuell erforscht. Bisher ist etwa

⁷⁵ Siehe dazu: Gottwaldt, Alfred, 2009, Dorpmüllers Reichsbahn. Die Ära des Reichsverkehrsministers Julius Dorpmüller 1920-1945. Freiburg, EK-Verlag. Pätzold, Schwarz, 1994.

bekannt, dass staatliche Funktionäre Druck auf das Bahnpersonal ausübten, um ihre jeweiligen Ziele umzusetzen. Reichskanzler Adolf Hitler ließ zum Beispiel aufgrund der Transportkrise im Winter 1941/42 zwei höhere Bahnbeamte kurzzeitig in Gestapo-Gefängnisse bzw. Konzentrationslager einsperren.⁷⁶ Andererseits gibt es Hinweise auf Initiativen von Eisenbahnern, selbst die Ziele des Regimes durchzusetzen. Die HistorikerInnen Alfred Gottwaldt, Diana Schulle und Ina Lorenz vermuten (jedoch ohne Angabe von Quellen), dass MitarbeiterInnen des Reichsverkehrsministeriums von sich aus dem Reichssicherheitshauptamt den Vorschlag unterbreiteten, Züge, die zuvor ZwangsarbeiterInnen aus dem *Osten* ins Deutsche Reich fuhren, als Deportationszüge für Jüdinnen und Juden zur Verfügung zu stellen, damit sie nicht als Leerzüge zurückgingen.⁷⁷

Was aber die unterschiedlichen Rollen der Deutschen Reichsbahn und ihrer MitarbeiterInnen und FunktionärInnen im nationalsozialistischen Staat waren und welche konkreten Aufgaben sie ausführte, ist bislang nur unzureichend erforscht worden. Der Historiker Klaus Hildebrand konstatiert sehr allgemein: „Mit einer teils freiwilligen, teils erzwungenen Anpassung an das Regime wurde die Reichsbahn ein Teil des nationalsozialistischen Deutschland, verschwand ihre „ansehnliche“ Geschichte immer stärker hinter der „unansehnlichen“, wurden ihre zivilisatorischen Leistungen von dem barbarischen Programm der nationalsozialistischen Tyrannei vereinnahmt.“⁷⁸

Grundsätzliche Fragen nach der Rolle der Deutschen Reichsbahn im nationalsozialistischen Staat können über das konkrete Thema hinaus neue Erkenntnisse zur Geschichte des Nationalsozialismus und seiner Verbrechen allgemein liefern. Beispielsweise können Forschungen zur spezifischen Rolle der Bahn wichtige Erkenntnisse zur Dynamik von Interessengruppen im Nationalsozialismus

⁷⁶ Vgl: Mierzejewski, 2005, 118f.

⁷⁷ Vgl: Gottwald, Schulle, Lorenz, 2005, 160.

⁷⁸ Hildebrand, 1999, 220.

bieten und somit zu Forschungsdebatten zu Entscheidungen im NS-Staat beitragen. Insbesondere in den Holocaust-Studien ist die Frage nach Herrschaftsdynamik und Entscheidungsfindung zentral und führte zu teils heftig geführten Debatten unter HistorikerInnen. Diese zeitgeschichtlichen Kontroversen werden oft auf der polarisierenden Achse Intentionalismus – Funktionalismus/Strukturalismus verortet.⁷⁹ Die divergierenden Interpretationen des Holocausts wiederum eröffneten neue Perspektiven auf die Geschichte des Nationalsozialismus insgesamt und stellen hilfreiche Deutungsmodelle dar, Politik und Gesellschaft im NS-Staat zu deuten. So betonten etwa frühe HolocaustforscherInnen die zentrale Rolle Adolf Hitlers bei der Genese der nationalsozialistischen Judenverfolgung. Die Annahme war, dass Hitler die Ermordung der Jüdinnen und Juden bereits vor Kriegsbeginn plante. Der Holocaust sei somit eine stringente Entwicklung, eine Schritt-für-Schritt-Umsetzung eines Planes zum Völkermord. Die Fragen nach dem Zeitpunkt der Entscheidung zum massenhaften Mord und die Existenz eines singulären Befehls zur Ermordung ist hingegen umstritten. Im Gegensatz zu ForscherInnen, die eine stringente Genese des Holocausts annahmen – den „IntentionalistInnen“ –, standen die sogenannten FunktionalistInnen oder StrukturalistInnen entgegen. Sie betonten die Wichtigkeit des nationalsozialistischen Staatsapparates und den Spielraum hierarchisch untergeordneter AkteurInnen in der Entwicklung der antisemitischen Politik, die selbst Initiativen zum Völkermord setzten und vorantrieben.⁸⁰

Die vorliegende Arbeit ist zwar nicht in erster Linie eine Studie zum Holocaust, die geschichtswissenschaftlichen Debatten zu Entscheidungsfindungen im NS-Staat bieten jedoch einen theoretischen Rahmen für die Rolle von Hierarchien und lokalen Initiativen in der Reichsbahn. Insbesondere strukturalistische bzw. funktionalistische Erklärungsmodelle bieten einen Referenzrahmen für Fragen nach der Rolle von lokalen Behörden wie der Reichsbahndirektion Villach in NS-Verbrechen. Das Hauptaugenmerk der Dissertation liegt auf den bisher nur marginal erforschten

⁷⁹ Zur Debatte in der NS-Forschung siehe u.a.: Bundeszentrale für politische Bildung (Hg), Aus Politik und Zeitgeschichte. 14-15. 2007.

⁸⁰ Vgl: Longerich, 1998, 13.

Aufgaben der Deutschen Reichsbahn für die nationalsozialistische Politik der Expansion, Okkupation, Verfolgung, Ausbeutung und Vernichtung sowie der Anwendung nationalsozialistischer Diskriminierungs- und Ausbeutungspraxen im Betrieb selbst, konkret am Beispiel einer Reichsbahndirektion. Fragen nach der Genese dieser Aufgaben der Bahn und den AkteurInnen dahinter lassen Rückschlüsse auf Entscheidungsfindungen und Verantwortlichkeiten im nationalsozialistischen Staat insgesamt zu. Insbesondere die Zusammenarbeit traditioneller deutscher staatlicher Organisationen mit neuen spezifisch nationalsozialistischen Einrichtungen wie dem Reichssicherheitshauptamt erlauben neue Erkenntnisse zu Entscheidungsfindungsprozessen innerhalb des Deutschen Reiches.

Die Fragestellungen müssen in Hinblick auf die umfassende Thematik präzise formuliert und an konkrete Quellenbestände angepasst werden, da der Themenkomplex Reichsbahn allgemein in seinem riesigen Umfang an möglichen relevanten Quellen den Rahmen einer Dissertation sprengt: Die Deutsche Reichsbahn war das größte Unternehmen im Deutschen Reich, 1937 zählte sie 703.500 Beamte, Angestellte und ArbeiterInnen zu seinen Beschäftigten.⁸¹ Mit dem *Anschluss* Österreichs kamen noch weitere 56.900 MitarbeiterInnen hinzu.⁸² Diese Anzahl an Beschäftigten teilte sich auf mehr als 15.000 Geschäftsstellen auf.⁸³ Dabei waren die MitarbeiterInnen auf das ganze Deutsche Reich und im Verlaufe des Krieges auf dessen Einflussgebiete verteilt. Die enorme Größe und das weitverzweigte Operationsgebiet des Unternehmens machen es demnach notwendig, den Forschungsgegenstand einzugrenzen. Durch diese Vorgangsweise kann des Weiteren besser auf regionale Gegebenheiten eingegangen werden. Denn beispielsweise eine Reichsbahndirektion im *Altreich* an der Grenze zu Frankreich hatte andere tägliche geopolitische Herausforderungen als die Villacher Direktion im Süden des Deutschen Reiches.

⁸¹ Vgl: Gottwaldt, Alfred, 2009b, Dorpmüllers Reichsbahn. Die Ära des Reichsverkehrsminister Julius Dorpmüller 1920-1945, Freiburg im Breisgau, EK-Verlag 120f.

⁸² Vgl: Österreichische Bundesbahnen-Holding AG, 2012a, 11.

⁸³ Vgl: Gottwaldt, 2011, 48ff.

Die Bestände der Reichsbahndirektion Villach, die im Rahmen des vorliegenden Dissertationsprojektes erstmals systematisch erschlossen und erforscht wurden, stellen eine einzigartige Quellenbasis für eine fokussierte Untersuchung der Rolle der Österreichischen Bundesbahnen nach dem sogenannten Anschluss dar. Dieses bisher in der Forschung unbeachtete Verwaltungsarchiv einer Reichsbahndirektion ist ideal für eine Fallstudie, da es vermutlich vollständig und geordnet nach dem originalen Ablagesystem überliefert ist. Die so erhaltenen Bestände bieten Einblick nicht nur in eine lokale Direktion, sondern lassen durch die Einbettung der Akten in Verwaltungsabläufe mit anderen Dienststellen und übergeordneten Einrichtungen neue Rückschlüsse auf die Deutsche Reichsbahn bzw. die Österreichischen Bundesbahnen im Nationalsozialismus allgemein zu. Die Bestände sind außerdem für den Rahmen eines Dissertationsprojektes eine zwar umfangreiche Quellenbasis, jedoch perfekt für eine Fallstudie geeignet. Der erste Fokus liegt dabei auf dem sogenannten Anschluss Österreichs ans Deutsche Reich und die Folgen für die Bahn. Während nämlich der Ablauf der Unterstellung der Deutschen Reichsbahn unter das Reichsverkehrsministerium und die direkte staatliche Verwaltung in der rezenten Literatur eingehend erforscht wurde, gibt es zur Inkorporation der Österreichischen Bundesbahnen in die Deutsche Reichsbahn wenig Literatur.⁸⁴ Um diese Forschungslücke zu schließen, soll der Verlauf der Eingliederung auf personeller und struktureller Ebene genauer betrachtet werden. Auf dieser Basis sollen dann die Aufgaben der Eisenbahn in den diversen Politikfeldern beschrieben werden. Das zentrale Forschungsinteresse liegt dabei auf Fragen nach der Involvierung der Reichsbahn und konkret der ehemaligen Bundesbahnen in NS-Verbrechen.

Die Forschungsfragen sind demnach:

- Wann, wo und in welcher Form unterstützten die Reichsbahndirektion Villach und ihre MitarbeiterInnen nationalsozialistische Politik?
- Waren die Reichsbahndirektion Villach und ihre MitarbeiterInnen an der Ausübung von nationalsozialistischen Verbrechen beteiligt?

⁸⁴ Siehe dazu: Mechtler, 1975.

Die These der Dissertation ist, dass die Reichsbahndirektion Villach eine wichtige Akteurin im nationalsozialistischen Staat war und ihre MitarbeiterInnen wesentlich dazu beitrugen, dass in ihrem Direktionsbezirk die Kriegs-, Okkupations-, Deportations-, Verfolgungs- und Vernichtungspolitik der NationalsozialistInnen ausgeführt werden konnten. Außerdem ermöglicht die Fallstudie neue Erkenntnisse zur Geschichte der Deutschen Reichsbahn im Nationalsozialismus. Die eigenständige Rolle der Reichsbahndirektion Villach in ihrem regionalen Kontext sowie die Bedeutung von zentralen Weisungen und Befehlen für Direktionsbezirk-übergreifende Agenden bieten Einblicke in Entscheidungsfindungen und Dynamiken innerhalb der Deutschen Reichsbahn im nationalsozialistischen Staat allgemein.

Eine weitere Annahme des Dissertationsprojektes ist, dass die Beteiligung der Deutschen Reichsbahn an nationalsozialistischen Verbrechen weit über die Ausführung von Deportationen in Lager hinaus ging. Die These lautet konkret, dass die Deutsche Reichsbahn und ihre MitarbeiterInnen nicht nur punktuell an Verbrechen wie Deportationen beteiligt waren, sondern in ihrem tagtäglichen Geschäft auf verschiedenen Ebenen an der Durchsetzung verbrecherischer nationalsozialistischer Politik mitwirkten.

Theoretische Auseinandersetzungen zum nationalsozialistischen Staat

Den hauptsächlichen Quellenbestand der vorliegenden Dissertation bildet der Bestand der Reichsbahndirektion Villach. Daher sind die Forschungsfragen auch direkt an den Bestand bzw. an die Reichsbahndirektion Villach adressiert. Das Forschungsinteresse liegt also auf dieser Reichsbahndirektion bzw. ihren MitarbeiterInnen und ihren Rollen in der nationalsozialistischen Kriegs-, Okkupations-, Verfolgungs- und Vernichtungspolitik. Wenn immer möglich wird versucht, Rückschlüsse auf das gesamte Unternehmen der Deutschen Reichsbahn zu ziehen, um nicht nur lokale Erkenntnisse über die Region Kärnten, Steiermark und Slowenien zu liefern, sondern Einblicke in die Zusammenarbeit eines staatlichen Unternehmens mit den Machthabern zu bieten.

Der Bearbeitung dieses regionalen Bestandes liegen die Thesen zugrunde, dass 1. die Reichsbahndirektion Villach wesentlich zur Ausführung von nationalsozialistischer Politik beitrug; 2. die Reichsbahndirektion bei regionalen Angelegenheiten Entscheidungsbefugnis hatte, aber überregionale Angelegenheiten zentral geregelt wurden und 3., dass die Reichsbahndirektion und ihre MitarbeiterInnen nicht nur punktuell, sondern systemimmanent mit der verbrecherischen Politik der NationalsozialistInnen in Berührung kamen.

Zentraler Ansatz der vorliegenden Studie ist es, Peter Longerichs Modell von „Judenpolitik“ auf die Erforschung anderer Politikbereiche im Nationalsozialismus anzuwenden. Der Historiker Longerich erläutert in seiner Forschung einerseits die zentrale Strukturrolle von Antisemitismus und rassistischem „Volksgemeinschafts“-Denken, andererseits untersucht er die spezifisch nationalsozialistische Umsetzung von politischen Zielen auf verschiedenen staatlichen und semi-staatlichen Ebenen. Insbesondere der zweite Aspekt, die Charakterisierung der Umsetzung von Politik im NS-Staat, hat großes Potenzial, auf andere Politikbereiche abseits von „Judenpolitik“ angewandt zu werden. Peter Longerichs Arbeiten bieten demnach ein passendes theoretisches Modell zur Annäherung an den zentralen Quellenbestand der Arbeit. Longerich argumentiert für den Erhalt von Komplexität und Kontextualisierung in Bezug auf den Forschungsgegenstand und die historischen Ereignisse und lehnt Dichotomien wie Strukturalismus und Intentionalismus, Zentrum und Peripherie, Disposition und Situation ab. Für ihn sind diese Erklärungsmodelle und ihre Debatten zu eindimensional und nur Aspekte desselben Phänomens:

„Menschen, die beabsichtigen, einen Massenmord durchzuführen, sind auf Strukturen angewiesen; die Strukturen handeln nicht von sich aus, sondern durch Menschen, die ihr Tun mit Absichten verbinden. Ähnlich verhält es sich mit dem Verhältnis von Zentrum und Peripherie: Die Initiative von Nazi-Potentaten in den Regionen war unabdingbarer Bestandteil einer zentral gesteuerten Politik. Die Führungsrolle des Zentrums war aber erst durch den Wettbewerb der verschiedenen Funktionsträger gesichert. Und letztlich wurden die „pragmatischen“ Begründungen für die Verfolgung der Juden – Arierisierung,

Wohnraumbeschlagnahme, Ausbeutung von Arbeitskraft – mit ideologischen Rechtfertigungsstrategien zur Deckung gebracht, während die Ideologie wiederum aus den „Erfolgen“ dieser pragmatischen Vorgehensweise eine zusätzliche Absicherung erfuhr. [...] Menschen handeln vor allem im Rahmen von sozialen Rollen; diese verändern sich mit den Anforderungen, und damit verändert sich auch die für das Handeln entscheidende Wahrnehmung von Situationen.“⁸⁵

Diesen Annahmen folgend, tritt Peter Longerich für das Zusammenführen etablierter Erklärungsmodelle des Holocausts ein. Wichtig ist ihm dabei der Stellenwert des Antisemitismus und der Judenverfolgung im Nationalsozialismus. Longerich sieht im Zentrum der nationalsozialistischen Ideologie und Politik die Schaffung einer rassistischen Volksgemeinschaft, die eindeutig antisemitisch war und in der Verfolgung und Ermordung von Jüdinnen und Juden mündete. Die verschiedenen Ebenen der Verfolgung sieht er jedoch als komplexe Vorgänge, die nicht nur Maßnahmen erforderten, sondern die einer Zusammenarbeit diverser Organisationen bedurften, etwa bei „Arisierungen“, Vermögensentzug, erzwungener Auswanderung, Deportation oder Massenmord. Diese Kooperationen berührten und beeinflussten traditionelle Politikbereiche wie Außen-, Finanz- oder Kulturpolitik. Peter Longerich sieht darin die Schaffung eines eigenständigen, neuen Politikbereiches im Nationalsozialismus: die Judenpolitik.⁸⁶ Dieser Strang der Politik sei nicht autonom entstanden, sondern habe sich aus den anderen Politikfeldern herausgebildet, um dem angeblichen „Judenproblem“ Herr zu werden. Die „jüdische Frage“ betraf demnach etwa Arbeitspolitik genauso wie Außenpolitik. Longerich sieht im Antisemitismus den Kern der nationalsozialistischen Weltanschauung und Politik, ebenso wie Rassismus eine ordnende Rolle gespielt habe und viele Politikbereiche berührte. Zum Beispiel sei der rassistisch geregelte Zugang zu Sozialmaßnahmen eine rassistische Sozialpolitik, die von den involvierten staatlichen AkteurInnen mitgetragen und ausgeführt wurde.

⁸⁵ Longerich, Peter, 2. April 2007, Tendenzen und Perspektiven der Täterforschung. In: *Aus Politik und Zeitgeschichte*, 14-15/2007, 14-15, hier 3-7, 3f.

⁸⁶ Vgl: Longerich, 2007, 5.

„In ähnlicher Weise ordneten sie [Anmerkung MN: die NationalsozialistInnen] die Ernährungs-, Wohnungs-, Wissenschafts- und Besatzungspolitik sowie andere Politikbereiche rassistischen Hierarchien und Denkschemata unter, in denen der Antisemitismus stets ein Hauptmotiv bildete.“⁸⁷

Peter Longerich geht nicht näher auf andere Politikbereiche ein, sondern untersucht dem Fokus der Holocaustforschung folgend in erster Linie die „Judenpolitik“. Er skizziert diese als dynamisch, sie habe sich aufgrund der Entwicklungen im Krieg ständig verändert, Vorschläge seien gemacht und wieder verworfen worden.

„Die Durchführung der Judenpolitik nahm vielmehr eine solche Dynamik an, dass die Entscheidungsbildung selbst, ja die Formulierung der politischen Vorgaben hiervon erfasst wurden.“⁸⁸

Longerich sieht als Grundlage für diese Dynamik das Vorhandensein verschiedener Charaktere bzw. eines speziellen Nährbodens: 1. bloße Befehlsempfänger, die keine Probleme damit hatten, Vorgegebenes umzusetzen; 2. AkteurInnen, die „intuitiv“ verstanden, was die Ziele der Judenpolitik waren und dementsprechend initiativ Handlungen setzten sowie 3. einen relativ großen Handlungsspielraum dieser AkteurInnen, um diese Initiativen zu machen. Dafür grundlegend war, dass die diversen handelnden AkteurInnen zumindest in Abstufungen wussten, was die Ziele und auch Mittel der deutschen Judenpolitik waren. Longerich geht nicht so sehr darauf ein, ob die Dynamik der „Judenpolitik“ und der Politik der Vernichtung systematisch geplant und geschaffen wurde bzw. wie die von ihm beschriebene Matrix und ihre AkteurInnen zustande kamen. Ihm ist es wichtiger zu betonen, dass „auch nach der Ingangsetzung der ‚Endlösung‘ die Judenpolitik aus einer Kette fortgesetzter Entscheidungen bestand (und nicht als ‚Durchführung‘ einmal gefällter Beschlüsse anzusehen ist).“⁸⁹ Diese Entscheidungen, so Longerich weiter, waren mit anderen

⁸⁷ Longerich, 2007, 5.

⁸⁸ Longerich, 2007, 5.

⁸⁹ Longerich, 2007, 6.

Politikfeldern vernetzt, wie der Innenpolitik oder Arbeitspolitik. Eine Analyse der verschiedenen Politikfelder würde zeigen, dass die Machthaber alle Bereiche antisemitisch und rassistisch umdefiniert hatten.

„Wenn wir die Geschichte der ‚Endlösung‘ als Kette fortgesetzter Entscheidungen betrachten, die sich zum Gesamtzusammenhang einer ‚Judenpolitik‘ verdichten lässt, dann müssen wir das Schicksal der übrigen durch die NationalsozialistInnen verfolgten Gruppen zumindest so weit in die Analyse einbeziehen, als sich unmittelbare Aufschlüsse und Vergleichsansätze ergeben.“⁹⁰

Spitzt man Peter Longerichs Aussage zu, die NationalsozialistInnen hätten alle Politikbereiche antisemitisch und rassistisch umgedeutet, da ihr Weltbild im Kern antisemitisch und rassistisch war und es das Ziel der Nazis war, eine homogene Volksgemeinschaft zu schaffen, dann kann diese Interpretation dazu dienen, nationalsozialistische Politik allgemein in diesem Sinne zu verstehen. Peter Longerichs Gedanken weitergesponnen, ist der kleinste gemeinsame Nenner verschiedener Politikbereiche und Verbrechen, die unter den Begriffen nationalsozialistische Politik und Verbrechen zusammengefasst werden, Antisemitismus und Rassismus zu Gunsten der deutschen „Volksgenossen“. Genau an diesem Punkt versucht die vorliegende Dissertation einzuhaken und die Verkehrspolitik des Deutschen Reiches bzw. die Entscheidungen der Deutschen Reichsbahn als grundsätzlich nationalsozialistisch, sprich antisemitisch und rassistisch, zu verstehen. In der Untersuchung wird herausgearbeitet, in welchem politischen Umfeld sich die Deutsche Reichsbahn am Beispiel der Reichsbahndirektion Villach befand, wie sie Entscheidungen fällte oder die Entscheidung anderer umsetzte. Es wird dabei davon ausgegangen, dass dies auf einer antisemitischen und rassistischen Basis basierte, die Verkehrspolitik im Deutschen Reich also auf einem rassistischen Weltbild und der Konzeption der nationalsozialistischen und antisemitischen „Volksgemeinschaft“ aufgebaut war.

⁹⁰ Longerich, 2007, 6.

Die Deutsche Reichsbahn bzw. die Eisenbahn allgemein war für die NationalsozialistInnen in vielen Politikbereichen von hoher Bedeutung. Nicht nur für die Ausführung der Deportationen von Jüdinnen und Juden war die Bahn essenziell, sondern ebenso für Kriegsführung, Besatzung und Wirtschaft und somit war sie ein wichtiges Instrument und eine wichtige Akteurin in Politikbereichen wie Rüstung, Arbeit, Industrie und Wirtschaft.

Longerich beschäftigt sich nicht nur mit der inhaltlichen Ausrichtung nationalsozialistischer Politik, sondern ebenso mit der Art ihrer Ausführung, also der Form, wie Entscheidungen gefällt und wie diese umgesetzt wurden. Anhand der von ihm definierten Judenpolitik spricht er von einer „Kette von Entscheidungen“⁹¹, die von AkteurInnen in ihren jeweiligen Handlungsspielräumen in Bezug auf die Ziele und Vorgaben der Politik getroffen wurden. Dabei seien die Vorgaben aufgrund der Dynamik der Entscheidungsfindung von eben dieser berührt worden. Hierbei sei es wichtig gewesen, dass die Ziele und Methoden der Politik teilweise öffentlich bekannt waren bzw. bewusst publiziert wurden. Im Folgenden wird am Beispiel der Reichsbahndirektion Villach versucht, herauszufinden, ob die Vorgangsweise der Entscheidungsfindung nach Peter Longerich sich auch in anderen Politikbereichen erkennen lässt. Demnach fragt die vorliegende Arbeit insbesondere nach Entscheidungsfindung und -dynamik von übergeordneten Akteuren und niedriger Ebenen wie der Reichsbahndirektion Villach – und wie regionale Akteure Politik gestalten konnten.

Methodik

Da im Zentrum des Interesses der Studie die Zusammenarbeit der Reichbahndirektion Villach mit der Deutschen Reichsbahn sowie mit anderen staatlichen Organisationen liegt, ist methodisch eine Historische Netzwerkanalyse ein passendes Analysewerkzeug. Dabei stehen eine Vielzahl an möglichen Modellen zur Auswahl:

⁹¹ Longerich, 2007, 6.

Die Wissenschaft unterscheidet verschiedene Arten von Netzwerkanalysen, neben quantitativen und qualitativen Modellen gibt es außerdem die Einteilung in Gesamt- und Egozentrierte Netzwerke. Letzterer Ansatz hat den Fokus auf einen Akteur/eine Akteurin (Ego) und sein/ihr Umfeld (Alteri). Vom Ego aus wird das Netzwerk betrachtet.⁹² Dabei geht es weniger um die Eigenschaften von Akteurinnen und Akteuren, sondern um ihre Einbettung in ein soziales System.⁹³ Damit diese Beziehung bzw. das soziale System als Netzwerk definiert werden können, braucht es laut dem britischen Ethnologen James Clyde Mitchell, einem Experten der Netzwerkanalyse:

„a specific set of linkages among a defined set of actors with the additional property that the characteristics of these linkages may be used to interpret the social behavior of the actors involved“.⁹⁴

Der Politikwissenschaftler Jörg Raab, der sich in seinen Forschungen u.a. mit nationalsozialistischen Netzwerken beschäftigte, beschreibt ein Netzwerk noch weiter und offener, als „a set of actors connected by one type of tie“.⁹⁵

Die Reichsbahndirektion Villach und die Deutsche Reichsbahn werden jedoch in der vorliegenden Studie nicht als Akteurinnen in Netzwerken verstanden, da für die Durchführung einer umfassenden historischen Netzwerkanalyse Quellen fehlen, welche die Kommunikation dieser Einheiten mit anderen AkteurlInnen dokumentieren würden. Die oben genannten Definitionen von Netzwerken vermögen jedoch den Blick

⁹² Vgl: Gamper, Markus, Schönhuth, Michael, Kronenwett, Michael, 2012, Bringing Qualitative and Quantitative Data together. Collecting Network Data with the Help of the Software Tool VennMaker, In Safar, Maytham (Hg), Social Networking and Community Behavior Modeling. Qualitative and Quantitative Measures. Hershey, IGI Global, 193-212, 195f.

⁹³ Siehe dazu: Wellman, Barry, 1988, Structural analysis. From Metaphor to Substance. In Wellman, Barry, Berkowitz, S.D. (Hg), Social Structures. A Network Approach. Cambridge u.a., Cambridge University Press, 19-56.

⁹⁴ Mitchell, James Clyde (Hg), 1969, Social networks in urban situations. Analyses of personal relationships in central african towns, Manchester, The University Press, 2.

⁹⁵ Raab, Jörg, 2005, Networks – More than just a Metaphor. In Feldman, Gerald D., Seibel, Wolfgang (Hg), Networks of Nazi Persecution. Bureaucracy, Business and the Organization of the Holocaust. New York, Oxford, berghahn, 321-339, 325.

auf den Untersuchungsgegenstand – vordergründig die Reichsbahndirektion Villach und in zweiter Linie die Deutsche Reichsbahn selbst – zu schärfen. Um zu verdeutlichen, warum die Verfasserin Anleihen aus der Netzwerkanalyse nimmt, diese jedoch nicht als zentrales Erklärungsmodell heranzieht, sollen die Annahmen der Arbeit betont werden:

Die Deutsche Reichsbahn wird in der vorliegenden Dissertation als wesentliche Akteurin im nationalsozialistischen Staat und in nationalsozialistischer Politik begriffen. Eine Eisenbahn erfüllt in einer Gesellschaft immer mehrere Zwecke, sie hilft beim Erreichen diverser Ziele und sie hat unterschiedliche AuftraggeberInnen. Sie ist Transporteurin für die Wirtschaft, Verkehrsmittel für Individualreisende oder Kriegsmittel für das Militär. Zur Erfüllung all dieser Aufträge muss die Bahn im Austausch mit den AuftraggeberInnen stehen, seien sie staatlich oder privat. Darüber hinaus muss die Bahn ihre Aufträge priorisieren und Fahrpläne erstellen, somit hat sie auch automatisch Gestaltungsspielraum. Die Bahn ist also nicht nur mit verschiedenen AuftraggeberInnen in Kontakt, sondern durch ihre Tätigkeiten auch in verschiedene Politikbereiche involviert, zum Beispiel Wirtschaft und Tourismus. Dies trifft auf eine Bahn in einem demokratischen wie auch einem autoritären Staat zu. Was sich in den diversen politischen Systemen jedoch unterscheidet ist der Grad an Abhängigkeit des Eisenbahnunternehmens im Staat und der Handlungsspielraum, den die Bahn bei der Entscheidungsfindung hat. Die vorliegende Dissertation möchte sich eben dieses Spannungsverhältnis zwischen der Deutschen Reichsbahn und dem nationalsozialistischen Staat genauer ansehen. Dazu ist es notwendig, die Deutsche Reichsbahn bzw. ihre Abteilungen, wie zum Beispiel die Reichsbahndirektion Villach, als AkteurInnen in einem Staat, einer Gesellschaft zu begreifen. Dieser Staat bzw. diese Gesellschaft ist geprägt von der jeweiligen politischen Ausrichtung und diese setzt sich zusammen aus den verschiedenen Politikbereichen und deren speziellen Forderungen und Zielsetzungen. Eine Anlehnung an die Netzwerkanalyse hilft, den Blick auf diese verschiedenen Politikbereiche zu schärfen. So wird ermöglicht, wichtige Partnerorganisationen in den einzelnen Politikbereichen zu identifizieren und die Zusammenarbeit mit diesen zu untersuchen. Die Anlehnung an die Netzwerkanalyse soll also helfen, den Untersuchungsgegenstand zu fokussieren und nicht aus den

Augen zu verlieren. Die konkrete Analyse des Quellenmaterials erfolgt mit einer Qualitativen Inhaltsanalyse.

Die Qualitative Inhaltsanalyse will nicht nur Inhalte der Quellen betrachten, sondern generell die Kommunikation des Untersuchungsobjektes fokussieren. Der Psychologe, Soziologe und Pädagoge Philipp Mayring unterscheidet verschiedene Typen der Qualitativen Inhaltsanalyse.

„Ziel inhaltlicher Strukturierungen ist es, bestimmte Themen, Inhalte, Aspekte aus dem Material herauszufiltern und zusammenzufassen. Welche Inhalte aus dem Material extrahiert werden sollen, wird durch theoriegeleitet entwickelte Kategorien und (sofern notwendig) Unterkategorien bezeichnet.“⁹⁶

Entsprechend der vorgestellten Fragestellungen wurden Kategorien entwickelt, die es ermöglichen, Quellenmaterial auszuwählen und in die Arbeit einzubeziehen. So werden u.a. Passagen zu den Aspekten *Politische Verfolgung* oder *Krieg* gesucht.⁹⁷ Da es bislang wenig Forschung zu Frauen in der Deutschen Reichsbahn gibt, wird während der Untersuchung darauf geachtet, ob Frauen gesondert erwähnt bzw. behandelt wurden und dies gegebenenfalls mit der Kategorie *Frauen* vermerkt. Die Arbeit soll jedoch kein explizites Kapitel über die Geschichte von Frauen im Betrieb beinhalten. Geschlechtergeschichte wird in allen Abschnitten der Dissertationsschrift einen Platz finden, sofern die Quellenlage bzw. die Fragestellungen es zulassen.

Jegliches extrahiertes Quellenmaterial wird durch die entsprechende Fachliteratur kontextualisiert.

⁹⁶ Mayring, Philipp, 2010, Qualitative Inhaltsanalyse. Grundlagen und Techniken. Weinheim, Basel, Beltz, 98.

⁹⁷ Am Ende der Arbeit unter Anhang 1 befindet sich die komplette Liste der Kategorien, die vor und während der Sichtung der Quellen erstellt wurden.

Die Reichsbahndirektion Villach wird in der vorliegenden Arbeit als Ego eines Netzwerkes verstanden. Dieses Ego war in ein formales hierarchisches Strukturverhältnis eingebunden, da es dem Reichsverkehrsministerium unterstand. Andererseits hatte die Reichsbahndirektion Villach die Befugnis des Reichsverkehrsministeriums, sich eigenständig mit anderen Organisationen abzusprechen. Verschleppungen in Konzentrationslager und die Deportation von Jüdinnen und Juden wurden vor dem Kriegsbeginn etwa dezentral zwischen Gestapo und den einzelnen Reichsbahndirektionen vereinbart.⁹⁸ Dies führt zur Annahme, dass Reichsbahndirektionen die Aufgabe oder Möglichkeit hatten, in ihrem Direktionsbereich mit anderen Organisationen an der Umsetzung der nationalsozialistischen Politik zu arbeiten. Es kann sich hier um Aufträge des Reichsverkehrsministeriums, mit nationalsozialistischen Organisationen zu kooperieren, handeln oder um einen gewährten Handlungsspielraum für die Deutsche Reichsbahn-Bürokratie vonseiten des Reichsverkehrsministeriums. Die Annahme, dass die Reichsbahndirektionen Akteurinnen in einem spezifischen Netzwerk waren, ermöglicht eine Untersuchung ihrer Interaktion in regionalen NS-Verwaltungsstrukturen und deren Politiken.

Auf gesamtbetrieblicher Ebene bzw. Ministeriumsebene können somit mit der Historischen Netzwerkanalyse Aussagen über die Einbettung der Deutschen Reichsbahn in den nationalsozialistischen Staat gemacht werden. Auf den Dokumenten im Bestand der Reichsbahndirektion Villach sind nicht nur AbsenderInnen und EmpfängerInnen ersichtlich, sondern auch andere Abteilungen angeführt, die zum jeweiligen Sachverhalt informiert wurden. Durch diese Angaben lassen sich konkret Netzwerke ausmachen. Bei der Historischen Netzwerkanalyse wird nicht nur gefragt, wer mit wem worüber kommuniziert, sondern vor allem, wie die Art der Kommunikation aussieht. Es wird festgehalten, wer mit wem wie spricht, ob es Hierarchien gibt und ob diese eingehalten werden.

⁹⁸ Vgl: Gottwaldt, 2011, 322ff.

Eine tiefgehende Historische Netzwerkanalyse am Forschungsgegenstand ist nicht möglich, da die Quellenlage dies nicht zulässt. Doch die grundsätzliche Annahme, dass es sich beim Forschungsobjekt um eine Akteurin in einem Netzwerk handelt, schärft den Fokus auf die Beziehungen und die eventuellen Hierarchien, in denen sich die Reichsbahndirektion Villach und in weiterer Folge die Deutsche Reichsbahn selbst befand.

Struktur der Arbeit

Die Arbeit ist in drei große Teile gegliedert, in denen die Rolle der Reichsbahn im Allgemeinen und am Beispiel der Reichsbahndirektion Villach im Speziellen in der Umsetzung nationalsozialistischer Politik und ihre Verstrickung in NS-Verbrechen untersucht wird. Der erste Schwerpunkt liegt auf dem sogenannten Anschluss Österreichs an das Deutsche Reich, einem wichtigen Ziel nationalsozialistischer Politik. Im Zentrum des Interesses steht die Frage, wie die Eingliederung der ÖBB in die DRB durchgeführt wurde, welche AkteurInnen und Netzwerke dabei eine Rolle spielten und ob österreichische Bahnbedienstete und Entscheidungsträger bereitwillig den *Anschluss* ihres Unternehmens forcierten oder sich diesem entgegenstellten. Außerdem wird untersucht, wie die Umsetzung der nationalsozialistischen Verfolgung von tatsächlichen oder angenommenen Oppositionellen bei der Bahn sowie die Einführung antijüdischer Maßnahmen durchgeführt wurden und wer daran beteiligt bzw. dafür verantwortlich war.

Das zweite Kapitel untersucht die Rolle der Bahn im Krieg und in nationalsozialistischer Verfolgungspolitik. Eisenbahnen waren generell zentral für moderne Kriegsführung, insbesondere im Kontext des deutschen Vernichtungskrieges gegen die Sowjetunion interessiert aber die Frage, inwieweit die Bahn und ihr Personal über ihre Transportfunktion für Militärgerät in die Besatzungspolitiken eingebunden waren und somit Teil von Verbrechen wurden. Darüber hinaus wird herausgearbeitet, welche Rolle(n) Bahnangestellte in den Völkermorden der NationalsozialistInnen

einnahmen. Am Beispiel der Reichsbahndirektion Villach wird ein regionaler Fall nationalsozialistischer Unterdrückungspolitik dargestellt, um das allumspannende Netzwerk an Verbrechen mit seinen lokalen Spezifika im deutsch-besetzten Europa zu verdeutlichen.

Das darauffolgende ausführlichste Kapitel der Arbeit ist in drei Unterkapitel geteilt und untersucht anhand von Akten der Reichsbahndirektion Villach die Bahn im Netzwerk der Zwangsarbeit. Es wird herausgearbeitet, dass sie dabei auf unterschiedliche Weise zentrale Rollen einnahm: Die Reichsbahn führte Zwangsarbeitspolitik als Transportunternehmen durch, stellte den NS-Verfolgungsbehörden also ihre logistischen Möglichkeiten zur Verfügung. Sie profitierte aber auch selbst von Zwangsarbeit im eigenen Betrieb und setzte darüber hinaus ZwangsarbeiterInnen in unterschiedlichen Formen ein, sogar mit eigens betriebenen Zwangsarbeitslagern. Die Reichsbahn war also nicht nur Profiteurin, sondern sogar eine der Haupttäterinnen im Netz nationalsozialistischer Zwangsarbeit.

Das abschließende Kapitel beschäftigt sich mit der Neugründung der ÖBB nach der Befreiung 1945 und Entnazifizierungsmaßnahmen in der Bahn am Beispiel der Reichsbahndirektion Villach. Es wird gezeigt, dass die Entnazifizierung der Bahn in Österreich je nach Besatzungszone unterschiedlich durchgeführt wurde und weitere regionale Studien notwendig sind, um ein abschließendes Bild über die Effektivität dieser Maßnahmen für die gesamte Zweite Republik zu bekommen.

I. Der *Anschluss* der Österreichischen Bundesbahnen an die Deutsche Reichsbahn

Der sogenannte Anschluss Österreichs an das Deutsche Reich ist ein Themenkomplex mit vielen Facetten. Deutschnationale Diskurse, der Zerfall Österreich-Ungarns, Europa nach dem Ersten Weltkrieg, politische Krisen der Zwischenkriegszeit, Debatten um österreichische Identität(en), der Austrofaschismus und vieles mehr spielten entscheidende Rollen und trugen zur spezifischen Umsetzung des „Anschlusses“ im Jahr 1938 bei. In diesem Kapitel liegt der Fokus jedoch auf Aspekten, die für die Forschungsfrage nach der Verstrickung des österreichischen Teils der Reichsbahn und ihrer MitarbeiterInnen in NS-Verbrechen von Relevanz sind. Eingangs muss also auf die Veränderungen in der damals österreichischen Bahn im Jahr 1938 eingegangen werden, da sie die Grundlage aller folgenden Entwicklungen darstellten. Vordergründig bedeutet dies für die österreichischen Eisenbahnen eine grundlegende Veränderung ihres Unternehmens, konkret ihrer Eingliederung in die Deutsche Reichsbahn auf rechtlicher Grundlage.

Die Auflösung des Staates Österreich und die Einführung reichsdeutscher Gesetze im Laufe des Jahres 1938 stellten die rechtlichen Grundlagen des „Anschlusses“ allgemein dar und hatten weitreichende Konsequenzen. So wurden zum Beispiel die antijüdischen Nürnberger Gesetze aus dem Jahr 1938 auch im ehemaligen Österreich eingeführt. Dies bedeutet nicht, dass Antisemitismus erst durch deutsche Interventionen in Österreich etabliert werden musste, Judenfeindlichkeit in Österreich wurde jedoch an die spezifisch nationalsozialistische Dimension angepasst und standardisiert. Das austrofaschistische Regime verfolgte vor dem *Anschluss* offiziell eine Positionierung gegen systematische Ausgrenzung von Jüdinnen und Juden, inoffiziell war Antisemitismus jedoch virulent und sowohl gesellschaftlich als auch politisch weit verbreitet. Jüdinnen und Juden wurden von Positionen und Mitgliedschaften ferngehalten, berufliche Laufbahnen behindert und ihre Repräsentation auf ein Minimum reduziert. Spezifische Gesetzgebungen dafür

existierten nicht, Antisemitismus war trotzdem bereits jahrelange gelebte österreichische Realität.⁹⁹

Zusätzlich zur Übernahme von Gesetzen wurden antijüdische Maßnahmen indirekt umgesetzt etwa durch den Treueeid auf Reichskanzler Adolf Hitler, den österreichische BeamtInnen nun ablegen mussten. Wer sich weigerte oder vom Eid ausgeschlossen war, konnte nicht weiter seinem Beruf nachgehen. Insbesondere Jüdinnen und Juden war es verboten, den Eid abzulegen, sie konnten also auf dieser Grundlage aus ihren Positionen entfernt werden. Neben juristischen Veränderungen, die Antisemitismus und Rassismus zur Grundlage hatten, brachte die Eingliederung Österreichs ins Deutsche Reich weitreichende Veränderungen für die Bevölkerung im Land. Bereits vor dem tatsächlichen Einmarsch deutscher Truppen kam es zu zahlreichen antisemitischen Gewalttaten, zumeist an- und durchgeführt von Einheimischen. ÖsterreicherInnen beschimpften, bedrohten und verprügelten Jüdinnen und Juden, denunzierten politisch Andersdenkende, beschmierten Häuser und jüdisches Eigentum und verwüsteten Synagogen, Bethäuser und jüdische Friedhöfe. Die neuen nationalsozialistischen Machthaber veranlassten die Verhaftung von Jüdinnen, Juden und politischen GegnerInnen. Vertreter von Parteien, bekannte Schriftsteller, Journalisten und Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens wurden im sogenannten Prominententransport ins Konzentrationslager Dachau verschleppt. Viele weitere Personen wurden ebenso in Konzentrationslagern und Gestapo-Gefängnissen inhaftiert. Einige der Verhafteten wurden nach Wochen oder Monaten wieder freigelassen, bei Juden diente diese Maßnahme aber vor allem dazu, ihre systematische Vertreibung mitsamt ihrer Familien aus dem Deutschen Reich zu forcieren: Juden wurden zumeist nur unter der Bedingung entlassen, dass sie binnen weniger Tage das Deutsche Reich verlassen mussten. Parallel zur Deportation von zumeist jüdischen Männern enteigneten „Volksgenossen“ im Frühjahr/Sommer 1938 auf Eigeninitiative jüdische Familien und Einzelpersonen, initiierten also die sogenannten „wilden“ Arisierungen, die schlussendlich in zentral gesteuerte Enteignungsmaßnahmen mündeten. Außerdem zwangen ÖsterreicherInnen ebenfalls

⁹⁹ Emmerich Tálos, unter Mitarbeit von Florian Wenninger, Das austrofaschistische Österreich 1933-1938, Wien, LIT Verlag, 2017, 132-138.

auf Eigeninitiative Jüdinnen und Juden zu Zwangsarbeiten, etwa in Form sogenannter Reibpartien, bei denen Jüdinnen und Juden unter Gewaltandrohung und unter Beobachtung von großen Gruppen an AnrainerInnen gezwungen wurden, Gehsteige zu putzen. Obwohl die öffentliche antisemitische Gewalt im nun angeschlossenen Österreich im Jahr 1938 nie ganz abflaute, eskalierte die Gewalt nochmals im Herbst. Am 7. November 1938 führte der polnische Jude Herschel Grynszpan ein tödliches Attentat auf den Legationsrat der Deutschen Botschaft in Paris, Ernst von Rath, aus. SS- und SA-Einheiten stürmten in der Nacht von 9. auf 10. November 1938 in allen reichsdeutschen Städten auf die Straßen, um jüdisches Eigentum und Synagogen zu zerstören und Jüdinnen und Juden zu verprügeln, zu verhaften und zu ermorden. Zeitungen, nationalsozialistische Politiker und insbesondere auch große Teile der reichsdeutschen Bevölkerung feierten die Nacht als antijüdische Erhebung des deutschen Volkes.¹⁰⁰

Diese Eckpunkte des Anschlussjahres waren der generelle historische Kontext der Ereignisse bei den Österreichischen Bundesbahnen und spiegeln sich in ihrer Eingliederung in die Deutsche Reichsbahn wider. Darüber hinaus müssen jedoch auch die Grundlagen der beiden Unternehmen bedacht werden, also ihre jeweiligen Spezifika und ihre unmittelbare Vorgeschichte zur Eingliederung der Bundesbahnen in die Reichsbahn.

Die Geschichte der österreichischen Bundesbahnen in der Zeit vor dem *Anschluss* ist direkt mit dem Zusammenbruch der österreichischen Monarchie verbunden. Nach dem Ersten Weltkrieg zerfielen die staatlichen k.k. österreichischen Staatsbahnen. 1919 wurden die Österreichischen Staatsbahnen gegründet, die 1921 in Österreichische

¹⁰⁰ Als Literatur zum sogenannten Anschluss Österreichs an das Deutsche Reich ist vor allem die Arbeit von Historiker Gerhard Botz zu nennen. Botz hat die Machtergreifung in drei Ebenen eingeteilt, die gleichzeitig zusammenwirkten: von oben, von unten und von außen. Der Historiker Hans Safrian widmete sich in Eichmann und seine Gehilfen dem Antisemitismus in Wien 1938 und dem Aufbau der Zentralstelle für jüdische Auswanderung. Insbesondere mit den antisemitischen Attacken im Anschlussjahr haben sich die Historiker Hans Safrian und Hans Witek beschäftigt. Diese drei Werke geben u.a. Einblick in die Situation im Jahr 1938; Botz, Gerhard, 2018, Nationalsozialismus in Wien. Machtübernahme, Herrschaftssicherung, Radikalisierung, Kriegsvorbereitung 1938/39. Wien, Mandelbaum Verlag. Safrian, Hans, 1997, Eichmann und seine Gehilfen, Frankfurt am Main, Fischer; Safrian, Hans, Witek, Hans, 2008, Und keiner war dabei. Dokumente des alltäglichen Antisemitismus in Wien, Wien, Picus Verlag.

Bundesbahnen umbenannt wurden. Sie unterstanden direkt dem Bundesministerium für Verkehr. Mit dem Bundesbahngesetz 1923 wurden die Österreichischen Bundesbahnen als juristische Person öffentlichen Rechts geführt. Die Aufsichtsrechte hatten das Bundesministerium für Finanzen und das Bundesministerium für Handel und Verkehr. Für die Tarifgestaltung musste der Nationalrat herangezogen werden. Eine aus 14 Mitgliedern bestehende Verwaltungskommission überwachte die Geschäftsführung. Die Kommission wurde von der Bundesregierung bestellt. Drei der Mitglieder waren aus dem Personalstand der Österreichischen Bundesbahnen. Die Verwaltungskommission wurde von einem Präsidenten angeführt. Eine der Aufgaben der Kommission war die Bestellung des Vorstandes der Österreichischen Bundesbahnen. Der Vorstand hatte fünf Mitglieder. Der Vorsitzende trug den Titel Generaldirektor. Von 1933 bis 1938 war Anton Schöpfer Generaldirektor der Österreichischen Bundesbahnen. Schöpfer war „national“ gesinnt (also deutschnational), Angehöriger der Heimwehren und Mitglied in der Verbindung Cheruskia. Zeitgleich war der christlichsoziale Politiker Carl Vaugoin Präsident der Verwaltungskommission. Vaugoin musste 1936 aufgrund seiner Teilhabe im Phönix-Skandal (ein österreichischer Versicherungsskandal mit weitreichenden politischen Implikationen, wie der engeren Abhängigkeit Österreichs zum nationalsozialistischen Deutschland) zurücktreten. Franz Stockinger, der Handelsminister, folgte ihm als Präsident nach.¹⁰¹

Genauso wie die Österreichischen Bundesbahnen war auch die Deutsche Reichsbahn staatlich, entstand aber aus einer schrittweisen Zentralisierung lokaler Bahnunternehmen. Alle deutschen Bundesländer hatten jeweils Eisenbahnen in ihrem Besitz. 1920 wurden diese mittels Weimarer Verfassung zu den Deutschen Reichseisenbahnen zusammengeschlossen. 1921 wurden sie vom damaligen Reichsverkehrsminister in Deutsche Reichsbahn umbenannt. 1924 wurde die Deutsche Reichsbahn dann dem neu geschaffenen Unternehmen Deutsche Reichsbahn unterstellt. Das Unternehmen war im Besitz des Staates. Ein paar Monate später löste das Reichsverkehrsministerium das Unternehmen Deutsche Reichsbahn auf und gründete die Deutsche Reichsbahn – Gesellschaft. Diese verwaltete fortan die

¹⁰¹ Mechtler, 65ff.

deutsche Bahn. Die Bahn unterstand somit nicht mehr direkt dem Reichsverkehrsministerium. Geleitet wurde die Gesellschaft vom Amt des Generaldirektors. Ab 1926 war Julius Dormmüller Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn – Gesellschaft. In der Zeit des Nationalsozialismus im Jahr 1939 kam es zu einer Änderung des Reichsbahngesetzes, fortan war der Reichsverkehrsminister automatisch auch Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn – Gesellschaft. Dies bestätigte aber nur den damaligen Status quo, da Julius Dormmüller bereits seit 1937 Reichsverkehrsminister war, er blieb somit aber auch Generaldirektor. In seiner Funktion als Generaldirektor waren seine Stellvertreter von 1933 bis 1942 Wilhelm Kleinmann und von 1942 bis 1945 Albert Ganzenmüller.¹⁰²

Der Vorstand der Deutsche Reichsbahn – Gesellschaft setzte sich aus Direktoren zusammen, die jeweils eine Hauptabteilung der Reichsbahn-Hauptverwaltung führten, und einem Direktor, der als Vertreter für die Eisenbahnverwaltung in Bayern fungierte. Mit dem Gesetz zur Neuordnung der Verhältnisse der Deutschen Reichsbank und der Deutschen Reichsbahn von 1937 wurde die Deutsche Reichsbahn – Gesellschaft aufgelöst und die Bahn unter dem Namen Deutsche Reichsbahn direkt dem Reichsverkehrsministerium unterstellt. Die bisherigen Vorstände wurden als Ministerialdirektoren in das Reichsverkehrsministerium übernommen, führten jedoch weiterhin ihre bisherigen Aufgaben aus. Auch die Funktion des Generaldirektors wurde beibehalten. Das Gesetz löste aber den Verwaltungsrat der Deutschen Reichsbahn – Gesellschaft auf, der zuvor den Vorstand kontrolliert hatte. Der Verwaltungsrat hatte 18 Mitglieder, die zur Hälfte von der Reichsregierung nominiert wurden und die andere Hälfte vom Treuhänder der Gläubiger der Reparationsanleihen. Wobei der Treuhänder nur bis 1930 ein Ernennungsrecht hatte.¹⁰³ Insgesamt wurden in Deutschland regionale Eisenbahnen sukzessive zentralisiert und zu einem einheitlichen staatlichen Unternehmen zusammengefasst. Im Nationalsozialismus verschmolz die Bahn außerdem immer mehr mit dem Verkehrsministerium, was ihre herausragende Bedeutung für die Verkehrspolitik unterstrich.

¹⁰² Siehe dazu: Gottwaldt, 2011, 21.54.

¹⁰³ Siehe dazu: Gottwaldt, 2011, 21-54.

Julius Dorpmüller war also seit 1924 Leiter der Deutschen Reichsbahn. Obwohl er erst 1940 der NSDAP beitrug, hatte er sich laut dem deutschen Historiker Alfred Gottwaldt bereits früh mit den neuen Machthabern arrangiert.¹⁰⁴ Dorpmüller bat 1933 die neue nationalsozialistische Regierung um die Aufrechterhaltung der Souveränität des Unternehmens und bot im Gegenzug dazu an, dass die Bahn dem Staat zur Verfügung stehe. Der Historiker Alfred C. Mierzejewski beschreibt dieses Arrangement wie folgt¹⁰⁵

„The compromise with the Nazi Party that Dorpmüller had proposed in May 1933 was finally concluded in September 1934. The Reichsbahn would manage its own internal affairs. In return, it would implement the party's ideological dictates and conform to the government's economic and military policies. This compromise would be observed by both sides until the collapse of the Third Reich.“¹⁰⁶

Der hier skizzierte Kompromiss zur Autonomie der Deutschen Reichsbahn zwischen Generaldirektor Julius Dorpmüller und der nationalsozialistischen Regierung ist zentral für die friktionslose Zusammenarbeit während der gesamten NS-Herrschaft.

1937 wurde die Deutsche Reichsbahn unter direkte staatliche Kontrolle gestellt. Julius Dorpmüller war nun Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn und zusätzlich Reichsminister des Verkehrs. Er behielt durchgehend die Kontrolle über die Bahn und hatte beide einflussreichen Positionen bis Kriegsende inne.¹⁰⁷ Als Minister waren ihm über die Eisenbahn hinaus weitere Tätigkeitsbereiche untergeordnet. Das Reichsverkehrsministerium selbst gliederte sich 1937 in verschiedene Abteilungen, so etwa in die Schifffahrt oder den Kraftverkehr. Den größten strukturellen Teil des Ministeriums bildeten jedoch die sieben Eisenbahnabteilungen, die den ministeriellen Teil der Deutschen Reichsbahn ausmachten. Unterstellt waren diese sieben

¹⁰⁴ Vgl: Gottwaldt, 2011, 21.

¹⁰⁵ Vgl: Gottwaldt, 2011, 434.

¹⁰⁶ Mierzejewski, 2005, 29.

¹⁰⁷ Vgl: Österreichische Bundesbahnen-Holding AG, 2012a, 10.

Abteilungen dem Staatssekretär im Reichsverkehrsministerium, bis 1942 war dies Wilhelm Kleinmann und ab 1942 Albert Ganzenmüller. Weiters unterstanden den Eisenbahnabteilungen zwei Reichsbahn-Zentralämter, 3 Oberbetriebsleitungen, 2 Reichsbahnbaudirektionen und 26 Reichsbahndirektionen, denen wiederum Betriebs-, Verkehrs- und Maschinenämter sowie teilweise Reichsbahn-Ausbesserungswerke angehörten. Jede Reichsbahndirektion hatte einen Bahnbevollmächtigten, der das Verbindungsglied zur Wehrmacht darstellte. Prinzipiell waren die Bahnhöfe örtlich zuständig, Reichsbahndirektionen regional und Betriebsleitungen überregional.¹⁰⁸

Mit dem *Anschluss* Österreichs an das Deutsche Reich im März 1938 wurden die Österreichischen Bundesbahnen in die Deutsche Reichsbahn einverleibt und letztlich eingegliedert. Die Österreichischen Bundesbahnen waren vor dem 12. März 1938 verwaltungsmäßig in die Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen sowie die Bundesbahndirektionen Wien, Linz, Villach und Innsbruck eingeteilt gewesen. Darüber hinaus gab es diverse Bahnhöfe und Sondereinrichtungen, wie zum Beispiel Werkstätten, die den jeweiligen Bundesbahndirektionen unterstellt waren. 1938 wurden die Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen und die Bundesbahndirektion Innsbruck aufgelöst.¹⁰⁹ Im Rahmen der Übernahme durch die Reichsbahn wurden österreichische Strukturen direkt übernommen, so wurden etwa die Bundesbahndirektionen in Reichsbahndirektionen umbenannt.

Zur Durchführung der personellen und strukturellen Eingliederung der österreichischen Bundesbahnen in das deutsche Unternehmen wurde eine eigene Verwaltungseinheit eingerichtet. Diese neue Konstruktion war ein Teil des Reichsverkehrsministeriums und nannte sich Reichsverkehrsministerium – Abwicklungsstelle Österreich. Der Name „Abwicklungsstelle“ verweist auf eine nationalsozialistische Praxis bei der systematischen Enteignung von Jüdinnen und Juden. Sogenannte Abwickler sind im Zuge von Enteignungen von jüdischen UnternehmensbesitzerInnen eingesetzt worden. Der Begriff wurde für Personen und

¹⁰⁸ Vgl: Hilberg, Raul, 1987, 35.

¹⁰⁹ Vgl: Mechtler, 1975, 68.

Institutionen verwendet, die 1938 und 1939 jüdische Betriebe nicht arisiert haben, sondern die laufenden Geschäfte eines Betriebes zu Ende geführt haben, Betriebsmittel veräußerten, GläubigerInnen befriedigten und schlussendlich die Unternehmen in andere überführten oder sie liquidierten. Die Historikerinnen Christina Felzmann und Jutta Fuchshuber haben darauf hingewiesen, dass die exakte Funktion von Abwicklern und Abwicklungsstellen wie jener in der sogenannten Vermögensverkehrsstelle Wien nicht überliefert sind. Womöglich gab es keine kongruente Definition und Vorgangsweise dieser Abwickler.¹¹⁰ Im Fall der Österreichischen Bundesbahnen war die Aufgabe der Abwicklungsstelle Österreich des Reichsverkehrsministeriums jedenfalls eindeutig und bestand darin, das staatliche österreichische Eisenbahnunternehmen in das deutsche Gegenstück zu integrieren.

Die Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen wurde direkt zur Abwicklungsstelle umgewandelt.¹¹¹ Im März 1939 wurde diese Stelle wiederum vom Reichsverkehrsministerium aufgelöst, da sie ihre Aufgabe erfüllt hatte.¹¹² Während dieses einen Jahres waren die Reichsbahndirektionen genannten regionalen Verwaltungseinheiten in allen Belangen, welche die Inkorporation der ehemaligen Österreichischen Bundesbahnen betrafen, direkt der Abwicklungsstelle Österreich unterstellt. Im März 1939 war der Eingliederungsprozess der Verwaltungsstruktur der ehemaligen Österreichischen Bundesbahnen schließlich abgeschlossen und die drei noch vorhandenen Reichsbahndirektionen im ehemaligen Österreich waren nun direkt dem Reichsverkehrsministerium unterstellt.

Insgesamt bestand die Deutsche Reichsbahn – nun inklusive der österreichischen Teile – aus diversen Geschäftsstellen, die wichtigsten waren aber die Reichsbahndirektionen. Nach dem *Anschluss* Österreichs entstanden nach der Auflösung der Direktion Innsbruck insgesamt 32 Reichsbahndirektionen im Deutschen

¹¹⁰ Vgl: Felzmann, Christina, Fuchshuber, Jutta, 2012, „Unter Zwang enteignet.“ „Arisierungen“ und „Liquidierungen“ von Handelsunternehmen in Österreich 1938 bis 1945. Nicht publizierte Diplomarbeit, Universität Wien, 111ff und 119ff.

¹¹¹ Vgl: Gottwaldt, 2011, 264.

¹¹² Vgl: Gottwaldt, 2011, 273.

Reich.¹¹³ Die Anzahl der Direktionen veränderte sich durch Auflösungen und Neugründungen während des NS-Regimes ständig. Gottwaldt hat 2011 in einer sehr komprimierten Form die Aufgaben und die Struktur der Reichsbahndirektionen allgemein zusammengefasst, ich zitiere aus dieser kompakten Zusammenstellung:

„[Die] Reichsbahndirektionen besorgten jeweils die selbstständige Leitung der Geschäfte in ihren Bezirken, vor allem die laufende Verkehrs- und Betriebsabwicklung. Sie standen jeweils unter der Leitung eines Reichsbahndirektionspräsidenten und verkörperten nach einem griffigen Wort ‚die Reichsbahn sowohl gegenüber dem Publikum wie gegenüber dem Personal‘. Jede Direktion gliederte sich ihrerseits in zwei bis sieben Abteilungen, üblicherweise für Verwaltung, Personal, Verkehr, Betrieb, Bau, Maschinentechnik sowie für besondere Aufgaben. Innerhalb jeder Abteilung waren zur Erledigung der laufenden Dienstgeschäfte jeweils fünf bis zehn Dezernate vorhanden, die unter der Leitung eines oberen Beamten (Reichsbahnrat, Reichsbahnoberrat oder Direktor bei der Reichsbahn als ‚Mitglieder der Reichsbahndirektion‘) standen.“¹¹⁴

„Nur einige aus praktischen Gründen für das Reichsbahngebiet zusammenfassend zu behandelnde Geschäfte waren nicht diesen regionalen Reichsbahndirektionen übertragen. Die dafür eingerichteten Reichsbahn-Zentralämter sowie die Oberbetriebsleitungen standen im Rang etwa den Direktionen gleich. Daneben waren einzelne Direktionen auf Spezialgebieten für andere geschäftsführend tätig, zum Beispiel für das Werkstättenwesen, für einzelne Tarife, für Drucksachen oder für das Gefangenentransportwesen. Die Reichsbahn-Zentralämter in Berlin waren reichsweit zuständig für Grundsatzfragen von Bau- und Betriebstechnik, Einkauf, Maschinenbau, und für Fragen des Rechnungswesens, außerdem für den Güterwagenausgleich durch ein nachgeordnetes Hauptwagenamt. [...] Die drei Oberbetriebsleitungen

¹¹³ Vgl: Gottwaldt, 2011, 48.

¹¹⁴ Gottwaldt, 2011, 48f.

waren in ihren jeweils mehrere Reichsbahndirektionen umfassenden Bereichen für koordinierende Aufgaben bei der Zugförderung im direktionsüberschreitenden Betriebsdienst und im Durchgangsgüterverkehr zuständig. Es bestanden eine Oberbetriebsleitung West in Essen, eine Oberbetriebsleitung Ost in Berlin und eine Oberbetriebsleitung Süd in Würzburg.“¹¹⁵

Darüber hinaus existierten rund 600 Ämter, wie Bau- und Betriebsämter, Maschinenämter, Neubauämter sowie Verkehrsämter, die als lokale Überwacherinnen für die Reichsbahndirektionen fungierten. Im Status von Ämtern gab es circa 80 Reichsbahn-Ausbesserungswerke, die für die Reparatur von Fahrzeugen und Anlagen zuständig waren.¹¹⁶ Der Großteil der operativen Arbeit der Deutschen Reichsbahn bestand aus Personenverkehr und Materialtransport sowie aus der Bereitstellung von Fuhrwerken, für die rund 15.000 lokale Dienststellen, wie Bahnhöfe, Bahnhofmeistereien, Bahnbetriebswerke etc., zuständig waren.¹¹⁷ Diese unterstanden wiederum den Reichsbahndirektionen.

Strukturelle und legistische Maßnahmen

Am 12. März 1938 überquerten deutsche Soldaten und führende Nationalsozialisten öffentlichkeitswirksam die Grenze zu Österreich, wo sie jubelnd empfangen wurden. Bereits am 13. März wurde mit dem *Gesetz zur Wiedervereinigung Österreichs mit dem Deutschen Reich*, kurz: *Anschlussgesetz*, bereits 24 Stunden später die Auflösung des Staats Österreich vorgenommen und das Gebiet ein Teil des Deutschen Reiches. Fortan gab es Österreich als staatliche Bezeichnung nicht mehr, das ehemalige Staatsgebiet wurde bis 1942 *Ostmark* genannt und danach in die *Alpen- und Donareichsgaue* aufgeteilt. Dem *Anschlussgesetz* folgten weitere legistische

¹¹⁵ Gottwaldt, 2011, 52f.

¹¹⁶ Vgl: Gottwaldt, 2011, 53.

¹¹⁷ Vgl: Gottwaldt, 2011, 53.

Maßnahmen, um alle Teile des ehemaligen österreichischen Staates ins deutsche Verwaltungs-, Rechts- und Wirtschaftssystem zu integrieren.

Die Bahn und ihre MitarbeiterInnen waren auch in die Umsetzung des „Anschlusses“ eingebunden und bemüht, diesen reibungslos durchzuführen; aufgrund von Verspätungen und Mangel an Güterwägen entstanden jedoch Unstimmigkeiten zwischen Eisenbahn und Wehrmacht. Der Historiker Paul Mechtler erklärt die Eisenbahnverkehrsprobleme rund um den *Anschluss* durch die vielen Holztransporte, die zufällig in jenen Tagen ebenfalls abgefertigt wurden.¹¹⁸ Als Konsequenz der Märztage 1938 erstellten BahnfunktionärInnen eine Prioritätenliste für Transporte. An erster Stelle wurden verderbliches Essen und Zuckerrüben transportiert, gefolgt von Kohle für die Bahn und dann Kohle für staatliche Einrichtungen sowie für die Industrie; danach wurden wichtige Exporte und Düngemittel und schließlich 3.000 Waggons täglich für den „Westwallbau“ durchgeführt, also deutsche Verteidigungsanlagen in Westeuropa.¹¹⁹

Der *Anschluss* war jedoch keinesfalls schlicht eine Besetzung Österreichs durch deutsche Truppen. Im Gegensatz zu Überfällen des Deutschen Reiches auf andere Staaten ging der *Anschluss* Österreichs auf mehreren Ebenen vonstatten, die der Historiker Gerhard Botz als Machtergreifung von „unten“, „oben“ und „außen“ definierte. Von unten umschreibt den Druck durch österreichische NationalsozialistInnen nach dem Berchtesgardener Abkommen vom Februar 1938, dass die österreichische NS-Bewegung de facto legalisierte. Von oben bezeichnet die Machtübergabe an lokale Nationalsozialisten und von außen den Einmarsch der Wehrmacht.¹²⁰ Dieses Dreigespann an Macht mit teils divergierenden Interessen setzte Dynamiken frei, die – wie sich zeigen wird – auch die Gleichschaltung der Bahn betrafen, insbesondere in Bezug auf Fragen nach der Verteilung von Macht und Arbeitsplätzen.

¹¹⁸ Vgl: Mechtler, 1975, 67.

¹¹⁹ Vgl: Mierzejewski, 2005, 71.

¹²⁰ Botz, 2018, 147-151.

Durch Artikel III des Gesetzes vom 13. März wurde die Eingliederung der Österreichischen Bundesbahnen in die Deutsche Reichsbahn in die Wege geleitet. Mit einer Verordnung der Reichsregierung am 17. März, wonach die Österreichischen Bundesbahnen ab 18. März als Sondervermögen der Deutschen Reichsbahn galten, war die Inkorporation nach wenigen Tagen rechtlich abgeschlossen. 5.922 km Betriebslänge, 2.122 Lokomotiven, 115 Triebwagen und 38.990 Personen- und Güterwägen gingen somit in Besitz der Deutschen Reichsbahn über und 56.900 Bedienstete wurden der Reichsbahn unterstellt.¹²¹ Obwohl rechtlich die ehemalige österreichische Bahn also seit März 1938 bereits Besitz des deutschen Staats war, dauerte die de facto Eingliederung länger, da die Organisationsstruktur des Unternehmensteils in der *Ostmark* und die Abteilungen sowie Arbeitsabläufe erst an die vorhandenen Strukturen der Reichsbahn angeglichen werden mussten. Weiters bedurfte es noch der Einführung der reichsdeutschen Gesetzgebung in Detailbereichen wie dem Arbeitsrecht und den antijüdischen Maßnahmen, die im Deutschen Reich bereits seit Jahren galten und kontinuierlich verschärft wurden. Dies erklärt auch die Einrichtung der Abwicklungsstelle Österreich im Reichsverkehrsministerium, zu der am 19. März 1938 als Leiter der Präsident der Reichsbahndirektion Wuppertal, Ludwig Röbe, ernannt wurde. Seiner Verantwortung oblag es, alle strukturellen und personellen Maßnahmen zur vollständigen Inkorporation der Österreichischen Bundesbahnen einzuleiten. Das Ziel des Reichsverkehrsministeriums war es, Wien zu entmachten und die Kompetenzen gleichwertig auf alle verbliebenen Direktionen zu verteilen.¹²² Parallel dazu wurde am 23. April 1938 für die gesamte *Ostmark* Josef Bürckel per Führererlass *Reichskommissar für die Wiedervereinigung Österreichs mit dem Reich*. Er war für die wirtschaftliche, politische und kulturelle Gleichschaltung im gesamten Territorium zuständig.¹²³ Bevor Ludwig Röbe seine neue Tätigkeit in Wien aufnahm, richtete das Reichsverkehrsministerium in der Abwicklungsstelle eine Personalkommission ein, die mit der Beeidung der MitarbeiterInnen beauftragt wurde. Als deren Koordinatoren wurden der ehemalige Linzer Bundesbahndirektor Otto Schießel [Anm. der Autorin: oft

¹²¹ Vgl: Österreichische Bundesbahnen-Holding AG, 2012a, 11.

¹²² Vgl: Mechtler, 1975, 69.

¹²³ Vgl: Gottwaldt, 2011, 262.

auch Schiessl] und Oberinspektor Albert Koß [Anm. der Autorin: oft auch Kohs oder Koss] in Wien ernannt.¹²⁴ Beide Männer waren NSDAP-Mitglieder bzw. Koß auch ein sogenannter Alter Kämpfer¹²⁵. In jeder Reichsbahndirektion wurden zwei nationalsozialistische BeamtInnen dafür abgestellt, Schießel und Koß in den Regionen zuzuarbeiten. Sie hatten dabei keinerlei Anordnungsbefugnis, sondern dienten lediglich den Reichsbahnpräsidenten als BeraterInnen. Bereits am 16. März 1938 richtete das Reichsverkehrsministerium in der Abwicklungsstelle eine Personalkommission ein und begann mit der Bestellung jener regionalen BeamtInnen.¹²⁶ Grund für die schnelle Errichtung der Personalkommission dürfte einerseits der Wunsch nach einer reibungslosen Überführung der Belegschaft in die Deutsche Reichsbahn gewesen sein und andererseits die Unterbindung von unkoordinierten, lokalen Personalumstrukturierungen, die vielfach auf Rache basieren konnten. Insbesondere die österreichischen NationalsozialistInnen sahen mit dem *Anschluss* die Zeit gekommen, sich an ihren politischen GegnerInnen zu rächen, die Karriereleiter emporzusteigen und erlittene Repressionen (Kündigungen, Versetzungen etc.) rückgängig zu machen. Sie nutzten die Chance, um ihre eigene politische, ökonomische und gesellschaftliche Situation zu verbessern, sich persönlich zu bereichern und davon zu profitieren – oft auf Kosten von anderen, vor allem Jüdinnen und Juden. Der Staatssekretär im Reichsverkehrsministerium, Wilhelm Kleinmann, ermahnte am Tag der Einrichtung der Personalkommission die BeamtInnen der Abwicklungsstelle Österreich und verwies explizit auf diesen Kontext:

¹²⁴ Vgl: Gottwaldt, 2011, 266.

¹²⁵ Vgl: Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Verzeichnis der ohne Bezüge suspendierten und entlassenen Beamten, erstellt von der Staatseisenbahndirektion Villach, 24. Jänner 1946; Österreichische Bundesbahnen-Anlagendokumentation, Reichsbahndirektion Villach, Konvolut Beschreibungen, Schreiben des Reichsverkehrsministeriums Wien Nr 1163, 16. März 1938.

¹²⁶ Vgl: Österreichische Bundesbahnen-Anlagendokumentation, Reichsbahndirektion Villach, Konvolut Beschreibungen, Schreiben des Reichsverkehrsministeriums Wien Nr 1163, 16. März 1938.

„Jegliche Eingriffe von Parteiorganen oder einzelnen Personen in die Verwaltung [sic!] insbesondere in das Personalwesen der Deutschen Reichsbahn in Österreich sind untersagt.“¹²⁷

Wilhelm Kleinmann beauftragte demnach Otto Schießel und Albert Koß auch mit der Überprüfung von Repressionen von nationalsozialistischen EisenbahnerInnen während des Austrofaschismus und deren etwaiger Aufhebung und versuchte somit, diese Racheaktionen nicht ausufern zu lassen.¹²⁸ Dies vermutlich nicht aus Sympathie mit den möglichen Opfern, sondern mit dem Ziel, die Macht im Unternehmen zu zentralisieren und nicht einzelnen NationalsozialistInnen und ihren individuellen Interessen zu überlassen.

Der ehemalige österreichische Bahnbetrieb war nun vordergründig fest in deutscher Hand. Das Unternehmen war einerseits einem deutschen Staatsunternehmen eingegliedert und direkt dem deutschen Reichsverkehrsminister unterstellt worden und andererseits war mit der Aufgabe der Eingliederung selbst ein Deutscher beauftragt und nach Wien beordert worden. Als Stellvertreter des Leiters der Abwicklungsstelle Ludwig Röbes fungierte jedoch der Österreicher Rudolf Töpfer. Der österreichische Eisenbahner wurde am 9. April von Röbe zu seinem Stellvertreter bestimmt und trat erst danach am 1. Mai 1938 der NSDAP bei. Für Töpfer war dies ein großer Karrieresprung. Ebenfalls am 9. April wurde Albert Koß zum Oberinspektor für Personalüberleitung ernannt.¹²⁹ Außerdem blieben die österreichischen Bahnangestellten, es sei denn sie waren jüdisch oder als (potenzielle) Oppositionelle aus dem Unternehmen gedrängt worden, als Basis im Unternehmen erhalten.

¹²⁷ Österreichische Bundesbahnen-Anlagendokumentation, Reichsbahndirektion Villach, Konvolut Beschreibungen, Schreiben des Reichsverkehrsministeriums Wien Nr 1163, 16. März 1938.

¹²⁸ Österreichische Bundesbahnen-Anlagendokumentation, Reichsbahndirektion Villach, Konvolut Beschreibungen, Schreiben des Reichsverkehrsministeriums Wien Nr 1163, 16. März 1938.

¹²⁹ Vgl: Mechtler, 1975, 68ff.

Strukturell am stärksten von der Inkorporation betroffen war die ehemalige Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen, da diese tatsächlich aufgelöst wurde. Laut Gottwaldt ist aber auch diese Auflösung insofern zu relativieren, als die Generaldirektion de facto in die Abwicklungsstelle Österreich umgewandelt wurde.¹³⁰ Diese These unterlegt ein Schreiben vom 16. März 1938 von Staatssekretär Wilhelm Kleinmann an die Eisenbahnabteilungen, in welchem Kleinmann explizit erklärt, dass die ehemalige Generaldirektion in Abwicklungsstelle Österreich umgewandelt werde.¹³¹ Der ehemalige Direktor der Generaldirektion Wien, Anton Schöpfer, war zwar ehemaliger *Bundesfachleiter der Vaterländischen Front* und Heimwehrangehöriger, galt jedoch dennoch als deutschnational. Laut eigenen Angaben leistete er noch den Amtseid auf Hitler, wurde dann jedoch seiner Position enthoben und von Mai bis September 1938 im Konzentrationslager Dachau festgehalten, da er aus Sicht der Nationalsozialisten als Schuschnigg-treu galt.¹³² Im Jänner 1939 wurde Anton Schöpfer schließlich aufgrund des Berufsbeamtengesetzes fristlos entlassen.¹³³

Die Bundesbahndirektionen wurden entsprechend den reichsdeutschen Bezeichnungen in Reichsbahndirektionen und ihre Leiter in Reichsbahnpräsidenten umbenannt. In Wien und Innsbruck blieben für einige Monate die alten Direktoren in ihrer Funktion. Die Reichsbahndirektion Innsbruck wurde jedoch im Juli 1938¹³⁴ aufgelöst, Grund hierfür war schlicht, dass sie nur unter 1.000 km Betriebslänge hatte. Ihre Strecken und die damit verbundenen Aufgabenbereiche wurden der Augsburger Direktion eingegliedert. Die Auflösung sorgte in Tirol unter den EisenbahnerInnen für Empörung und bestehende antibayerische Ressentiments in der Bevölkerung wurden

¹³⁰ Vgl: Gottwaldt, 2011, 264.

¹³¹ Österreichische Bundesbahnen-Anlagendokumentation, Reichsbahndirektion Villach, Konvolut Beschreibungen, Schreiben des Reichsverkehrsministeriums Wien Nr 1163, 16. März 1938.

¹³² Vgl: Gottwaldt, 2011, 264.

¹³³ Vgl: Mechtler, 1975, 68ff. Von 1956-57 war Anton Schöpfer Landesparteivorsitzender der FPÖ in Tirol: Piringer, Kurt, 1982, Die Geschichte der Freiheitlichen. Beitrag der dritten Kraft zur österreichischen Politik. Wien, Orac, 36 und 329; https://austria-forum.org/af/AustriaWiki/Liste_der_Parteibleute_der_Freiheitlichen_Partei_%C3%96sterreichs aufgerufen am 29. September 2020.

¹³⁴ Vgl: Gottwaldt, 2011, 264. Mechtler meint, sie sei im Herbst 1938 aufgelöst worden, 69.

schnell wiederbelebt. Durch den Erhalt der meisten Arbeitsplätze beruhigte sich die Stimmung jedoch bald wieder.¹³⁵ Generell kam es zu Streckenverschiebungen in den ehemals österreichischen Direktionsbereichen. Einige Teile der Linzer Direktion gingen an bayrische Direktionen, während sie selbst niederösterreichische erhielt. Die Linzer und die Wiener Direktion erweiterten sich nochmals mit der Übernahme des Sudetenlandes im Oktober 1938. Präsident der Linzer Direktion wurde Otto Schießel, der als ehemaliger Direktor aus seiner Pension zurückgeholt wurde. Die Reichsbahndirektion Villach übernahm bis 1942 Karl Guggenberger, der bis zum *Anschluss* einer der stellvertretenden Direktoren der Bundesbahndirektion Villach unter dem Bundesbahndirektor Ruppert Kautzky war.¹³⁶ Ihm folgte Heinrich Zechmann, der davor in der Direktion Linz beschäftigt war. 1942 wurde Karl Guggenberger als Präsident der Reichsbahndirektion Regensburg ernannt.

Zur reibungslosen und schnellen Anpassung der Abteilungen der *Ostmark* an das Modell der Reichsbahn wurden Beamte aus dem *Altreich* temporär zu den neu geschaffenen Reichsbahndirektionen versetzt. Die Reichsbahndirektion Villach erhielt etwa im Herbst 1938 einen Beamten der Reichsbahndirektion Stettin, welcher im Personalbüro tätig war, und forderte schließlich noch einen weiteren Beamten für den Aufbau des Präsidialbüros an. Die Beamten sollten im Schnitt sechs Wochen in den Direktionen bleiben und dann planmäßig an ihre Posten im „Altreich“ zurückkehren.¹³⁷

Die Angleichung der österreichischen Struktur an die Reichsbahn war ein Jahr nach dem *Anschluss* abgeschlossen. Demnach wurde die Abwicklungsstelle Österreich mit 31. März 1939 aufgelöst. Die Implementierung reichsdeutscher Besoldungsrichtlinien, das Arbeitsrecht und die Betriebsbestimmungen nahmen jedoch noch weitere Zeit in Anspruch. Die Verantwortlichen in der Reichsbahn wollten hier nichts überstürzen, da sie Sicherheitsrisiken im Verkehr befürchteten und die neuen Bestimmungen im

¹³⁵ Vgl: Mechtler, 1975, 69.

¹³⁶ Vgl: Mechtler, 1975, 68.

¹³⁷ Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Pgw, Personalwechsel, Versetzungen, Einrichtung des Präsidialbüros, 17. Dezember 1938.

Personalwesen tendenziell eine Stagnation bzw. Herabsetzung des Lohnniveaus für die BeamtInnen mit sich brachte. Durch dieses langsame Vorgehen wollten sie außerdem negative Stimmung im Personal vermeiden.¹³⁸ Erst im Dezember 1939 galt die Überleitung der österreichischen BeamtInnen als endgültig abgeschlossen und Anträge auf Einstufungen abseits der deutschen Besoldungsregelungen wurden nicht mehr berücksichtigt.¹³⁹

Neben der Umbenennung von Abteilungen und Verschiebungen der Direktionsgrenzen wurden im strukturellen Bereich weitere Veränderungen durch die Etablierung neuer Funktionen bzw. Funktionsgruppen vorgenommen. So erhielt etwa jede Reichsbahndirektion einen Bahnbevollmächtigten, der u. a. als einziger für Militärangelegenheiten zuständig war. Diese Position war im österreichischen Eisenbahnverkehrswesen vor März 1938 nicht vorhanden, kann aber mit der Funktion eines Generalinspektors, den es bis 1919 gab, verglichen werden. Alle Posten des Bahnbevollmächtigten wurden mit Deutschen aus dem „Altreich“ besetzt. Paul Mechtler geht in seinen Forschungen davon aus, dass das Reichsverkehrsministerium in heiklen militärischen Angelegenheiten den „Ostmärkern“ zu wenig Vertrauen entgegenbrachte.¹⁴⁰

Ein gänzlich neues Aufgabenfeld der Bahn im Gebiet des annektierten Österreichs war die Bahnschutzpolizei. In vielen Ländern – auch in Deutschland – gab es diese Funktionsgruppe schon vor dem Nationalsozialismus. Es handelte sich dabei um Aufsichtspersonal, das für Ruhe, Ordnung und Sicherheit am Bahngelände zu sorgen hatte. Mit der Inkorporation der Österreichischen Bundesbahnen in die Deutsche Reichsbahn wurden Bahnschutzeinheiten in der *Ostmark* geschaffen. Ihre Errichtung verlief zeitlich nicht einheitlich, sondern wurde von den einzelnen Direktionen in unterschiedlicher Geschwindigkeit umgesetzt. So errichtete die Reichsbahndirektion

¹³⁸ Vgl: Mechtler, 1975, 69f; Gottwaldt, 2011, 264ff.

¹³⁹ Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Pbb, Bezüge der Beamten, 53.538 Pbo (Öst), 30. Dezember 1939.

¹⁴⁰ Vgl: Mechtler, 1975, 70.

Villach bereits im April 1939 eine sogenannte ständige Bahnschutzpolizei mit Wachabteilungen in den Hauptbahnhöfen Villach und Klagenfurt sowie im Bahnhof in Leoben. Im Kärntner Gemeindegebiet von Mallnitz befand sich außerdem ein Ausbildungslager für die Bahnschutzpolizei.¹⁴¹ Die Direktion Wien hingegen führte erst im Jänner 1943 die Bezeichnung „ständige Bahnschutzpolizei“ ein und gliederte das Gebiet in Abschnitte und Wachen.¹⁴² BahnschutzpolizistInnen waren im Laufe des NS-Regimes an Bahnhöfen bzw. -anlagen verstärkt präsent. Sie unterstanden dem Reichsverkehrsministerium als oberster Bahnpolizeibehörde. Es gab nebenamtliche BahnschutzpolizistInnen, zu denen automatisch die BahnhofsvorsteherInnen, die BahnsteigschaffnerInnen bzw. die SchrankwärterInnen gehörten. Diese Männer und Frauen übten ihre polizeilichen Funktionen nebenbei aus und gehörten dem nichtständigen Bahnschutz an. Die hauptamtlichen Bahnschutzpolizisten waren im ständigen Bahnschutz zusammengefasst, einer Funktionsgruppe innerhalb der Deutschen Reichsbahn. Sie unterstanden neben der Reichsbahn auch der Ordnungspolizei.¹⁴³ Frauen konnten aufgrund ihrer Tätigkeit im Betrieb nebenamtliche, jedoch nicht ständige Bahnschutzpolizistinnen sein¹⁴⁴. Es war ihnen der Zugang zur Funktion einer hauptamtlichen ständigen Bahnschutzpolizistin verwehrt, da hierfür als Voraussetzung galt, die Wehrdienstpflicht bereits erfüllt zu haben, älter als 25 Jahre alt zu sein, mindestens sechs Monate in der Deutschen Reichsbahn gearbeitet zu haben und keinen handwerklichen Beruf im Unternehmen auszuführen. Letzteres war wichtig, da es während des Kriegs einen ständigen Fachkräftemangel gab.¹⁴⁵

Trotz der eigentlich klar definierten Aufgabe der Bahnschutzpolizei mussten BahnschutzpolizistInnen auch zusätzliche Tätigkeiten übernehmen wie etwa Fahrkarten zu kontrollieren, aber auch gezielt Personen anzuhalten, zu suchen oder

¹⁴¹ Vgl: Amtsblatt der Reichsbahndirektion Villach, Nr. 17, Jg. 1939; Amtsblatt der Reichsbahndirektion Villach, Nr. 25, Jg. 1942; Österreichische Bundesbahnen-Holding AG, 2012a, 40.

¹⁴² Vgl: Amtsblatt der Reichsbahndirektion Wien, Nr. 6, Jg. 1942; Österreichische Bundesbahnen-Holding AG, 2012a, 40.

¹⁴³ Vgl: Österreichische Bundesbahnen-Holding AG, 2012a, 39f.

¹⁴⁴ Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Pgwv, Verwendung von weiblichem Personal, 54.505 Pop 16, Beschäftigung von Frauen im Dienst eines Eisenbahn-Betriebs- und Polizeibeamten, 23. September 1939.

¹⁴⁵ Vgl: Österreichische Bundesbahnen-Holding AG, 2012a, 40.

festzuhalten sowie personenbezogene Daten aufzunehmen.¹⁴⁶ Mit diesen polizeilichen Kompetenzen ausgestattet, hatte die Bahnschutzpolizei mehr Kontroll- und Zugriffsrechte auf die Bevölkerung als andere reguläre EisenbahnerInnen. Die Zuständigkeiten der Bahnschutzpolizei erstreckten sich dabei nicht nur auf die Verhinderung und Aufklärung von Unfällen, Plünderungen, Diebstählen oder anderen Straftaten, sondern auch auf die Durchführung nationalsozialistischer Politik: So war die Bahnschutzpolizei etwa angehalten, politische GegnerInnen zu bekämpfen, Züge mit ausländischen ZwangsarbeiterInnen zu kontrollieren und nach Deserteuren zu suchen.¹⁴⁷

Die BahnschutzpolizistInnen wurden aber auch explizit aufgefordert, das Verhalten der Bevölkerung allgemein zu beobachten und gegebenenfalls an nationalsozialistische Stellen zu melden, also Denunziationen durchzuführen. Gemeinsam mit der Hitler-Jugend patrouillierten Bahnschutzpolizisten zum Beispiel an Bahngeländen und Gleisen, um nach sogenannten verwahrlosten bzw. von Verwahrlosung gefährdeten Jugendlichen Ausschau zu halten. Diese mussten der Nationalsozialistischen Volkswohlfahrt-Jugendhilfe namentlich gemeldet werden.¹⁴⁸ Das Patrouillieren an Bahnstrecken wurde im Laufe des Kriegs immer mehr zu einer zentralen Aufgabe der Bahnschutzpolizei, um verstärkt die Bahnanlagen zu sichern. Gerade in den deutsch-besetzten Gebieten gab es zahlreiche Anschläge von WiderstandskämpferInnen auf

¹⁴⁶ Vgl: Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Asb, Bahnschutz, allgemeine Bestimmungen, Zusammenarbeit zwischen Bahnschutzpolizei und Streifdienst der HJ, Ergänzung der Richtlinie L 4 Bmasb 298 vom 18. Juni 1940, 3. Jänner 1941; Asb, Bahnschutz, allgemeine Bestimmungen, Ordnungs- und Sicherheitsdienst bei Urlaubsreisen und Familienheimfahrten ausländischer Arbeiter während des Osterreiseverkehrs, Verfügungen L 4 Bmasb 358 vom 11. und 16. Dezember 1942, 17. April 1943

¹⁴⁷ Österreichische Bundesbahnen Anlagendokumentation Ost, Bestand Reichsbahndirektion Villach, Asb, Bahnschutz, allgemeine Bestimmungen, L 4 Bmasb 358, Schreiben des Reichsverkehrsministeriums an u.a. alle Reichsbahndirektionen, Ordnungs- und Sicherheitsdienst bei Urlaubsreisen und Familienheimfahrten ausländischer gewerblicher Arbeiter im Dezember 1942, 11. Dezember 1942; Schreiben des Reichsverkehrsministeriums an u.a. alle Reichsbahndirektionen, 17. April 1943.

¹⁴⁸ Österreichische Bundesbahnen Anlagendokumentation Ost, Bestand Reichsbahndirektion Villach, Asb, Bahnschutz, allgemeine Bestimmungen, L 4 Bmasb 298, Schreiben des Reichsverkehrsministeriums an alle Reichsbahndirektionen, Zusammenarbeit zwischen Bahnschutzpolizei und Streifdienst der HJ, 3. Januar 1941.

Gleise und Bahnmaterial. So kam es auch zu bewaffneten Auseinandersetzungen zwischen Angehörigen der Bahnschutzpolizei und WiderstandskämpferInnen.¹⁴⁹

Insgesamt kann festgestellt werden, dass insbesondere die Bahnschutzpolizei und der Bahnbevollmächtigte die beiden wesentlichen neuen Funktionsgruppen darstellten, die mit dem *Anschluss* bei der Eisenbahn in Österreich eingeführt wurden. Ansonsten wurde der Großteil der österreichischen Eisenbahn strukturell an die Deutsche Reichsbahn angepasst und umbenannt. Offiziell wurden die österreichischen Bundesbahnen also zwar aufgelöst, tatsächlich existierten ihre Strukturen jedoch unter neuen Namen und teilweise unter neuer Führung mit vielen der gleichen MitarbeiterInnen als Teil der Reichsbahn weiter.

Personelle Maßnahmen der Reichsbahn

Die Inkorporation der Österreichischen Bundesbahnen in die Deutsche Reichsbahn war von fundamentalen personalpolitischen Eingriffen gekennzeichnet. In erster Linie traf dies jüdische EisenbahnerInnen und tatsächliche oder vermeintliche GegnerInnen des neuen Regimes. Die Personalpolitik war in einem Schritt durch den Treueeid auf Adolf Hitler gekennzeichnet, den alle dafür zugelassenen EisenbahnbeamtenInnen laut Führererlass vom 15. März 1938 persönlich ablegen mussten.¹⁵⁰ Am 17. März gab die damals gerade im Umbau begriffene Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen eine diesbezügliche Durchführungsbestimmung heraus. Am 20. März präzisierte der Leiter der Abwicklungsstelle Ludwig Röbe mittels neuer Dienstanweisung, dass nicht vereidete BeamtenInnen unter Fortführung ihrer Bezüge in den Urlaub zu schicken seien. Für Angestellte und ArbeiterInnen wurde der Führererlass betriebsintern gleich gehandhabt. Politisch Andersdenkende standen vor

¹⁴⁹ Österreichische Bundesbahnen Anlagendokumentation Ost, Bestand Reichsbahndirektion Villach, Aaeak, Kriegsverdienstkreuze, Vorschlagsliste für Kriegsverdienstkreuze 2. Klasse ohne Schwerter, 12. Dezember 1942; Aaeak, Kriegsverdienstkreuze, Band 2, Vorschläge für das Kriegsverdienstkreuz 2. Klasse mit Schwertern, 30. Jänner 1944.

¹⁵⁰ Vgl: Longerich, 1998, 162f.

der Entscheidung, den Eid abzulegen oder diesen zu verweigern und damit mit nicht unmittelbar absehbaren Konsequenzen zu rechnen. Eine Eidsverweigerung konnte die Kündigung zur Folge haben und mitunter schlimmer: NS-Verfolgungsbehörden auf die jeweilige Person aufmerksam machen. Jüdinnen und Juden hingegen war es per Führererlass ohnehin verboten, den Eid abzulegen. Sie wurden entweder mit oder auch ohne Bezüge beurlaubt oder einfach freigestellt, mitunter auch entlassen. Es schien zu diesem Zeitpunkt noch keine klar definierten antijüdischen Vorgaben gegeben zu haben, die zuständigen Stellen in der Bahn legten diese unterschiedlich aus, was den Handlungsspielraum der jeweiligen AkteurInnen unterstreicht. Am 20. Mai 1938 traten schließlich auch in der *Ostmark* die im „Altreich“ bereits seit 1935 geltenden antisemitischen Nürnberger Gesetze in Kraft. Darin wurde definiert, wer „Jude ist“ oder „als Jude galt“. Die Gesetze dienten fortan auch im österreichischen Teil der Reichsbahn als Grundlage für die Entlassung von Jüdinnen und Juden bzw. als solchen geltenden Personen.¹⁵¹

Die Personalpolitik nach dem *Anschluss* war einerseits durch antisemitische und rassistische Ausschlüsse von MitarbeiterInnen geprägt, andererseits aber auch durch eine gezielte Förderung von bestimmten Personen geprägt. Nationalsozialistische „Parteigenossen“ und dem NS-Regime loyale Personen wurden systematisch eingestellt bzw. in vielen Fällen auch wiedereingestellt, nachdem sie im Austrofaschismus ihre Posten verloren hatten. Dies war nicht nur auf lokale Initiativen zurückzuführen, sondern wurde offizielle Personalpolitik. Am 17. März 1938 ordnete die Deutsche Reichsbahn mittels Dienstanweisung an, dass während des Austrofaschismus entlassene NationalsozialistInnen wiedereinzustellen seien. Mit dieser Maßnahme sollte die nationalsozialistische Stimmung im Betrieb gestärkt, die Unterstützung für den Staat untermauert und verdiente Parteimitglieder sollten mit Arbeitsplätzen versorgt werden. Dies ging so weit, dass extra Posten für NationalsozialistInnen in Form von StellvertreterInnen und Hilfsangestellten geschaffen wurden.¹⁵² Diese Alibiposten waren Teil einer gezielten Propagandakampagne in der *Ostmark*: Am 24. März informierte der Verein deutscher

¹⁵¹ Vgl: Gottwaldt, 2011, 267ff.

¹⁵² Vgl: Gottwaldt, 2011, 273.

Verkehrsbediensteter Österreichs im Unterrichtsblatt Nummer 4 über die Anordnung des Angehörigen der Personalkommission Albert Koß, dass 2.000 neue Arbeitskräfte bei der *ostmärkischen* Deutschen Reichsbahn einzustellen seien.¹⁵³ Die neu geschaffenen Arbeitsstellen dienten dem Deutschen Reich nicht nur zur Versorgung der eigenen Parteimitglieder, sondern trugen zur allgemeinen Senkung der Arbeitslosigkeit und Propagierung des neuen nationalsozialistischen Staates bei.

Zur Umsetzung und Überwachung der personellen Maßnahmen und um Einstellungen und Entlassungen zu kontrollieren, bildeten Otto Schießel und Albert Koß kurz nach dem *Anschluss* die Personalkommission der Abwicklungsstelle Österreich. Am 18. März 1938 hielt die Abwicklungsstelle Österreich in einem Schreiben gemäß des Staatssekretärs Wilhelm Kleinmann an alle Dienststellen fest, wie Stellenbesetzungen durchzuführen seien.

Dem Leiter der Abwicklungsstelle Ludwig Röbe wurde dennoch von ParteigenossInnen und vor allem von Reichskommissar Josef Bürckel vorgeworfen, dass bei der Neubesetzung von Stellen zwar auf die Qualifikation geachtet, aber die Parteizugehörigkeit nicht berücksichtigt wurde. Bürckel brachte sich generell in seiner Funktion als Reichskommissar für die Wiedervereinigung Österreichs mit dem Deutschen Reich stark in die Personalpolitik *ostmärkischer* Betriebe und Unternehmen ein. Im Juli 1938 richtete er einen Appell an alle BetriebsführerInnen, für zusätzliche 1.750 SS-, SA- und NSKK-Männer in ihren Unternehmen Arbeitsplätze zu schaffen. Durch seine sehr offensiv gestaltete Vorgehensweise verhärteten sich pragmatische und politische Positionen der nationalsozialistischen Akteure. Laut dem Historiker Paul Mechtler kam es zwischen Röbe und Bürckel zu so starken Auseinandersetzungen, dass der Personalreferent in der Reichsbahndirektion Altona/Hamburg Werner Hassenpflug¹⁵⁴ aus dem „Altreich“ in die Abwicklungsstelle Österreich zur Überwachung der Personalagenden entsandt wurde. Dort nahm er im Juli oder August

¹⁵³ Österreichische Bundesbahnen-Anlagendokumentation, Reichsbahndirektion Villach, Vereine deutscher Verkehrsbediensteter Österreichs, Unterrichtsblatt Nr 4/1938, 24. März 1938.

¹⁵⁴ Vgl: <http://www.gedenken-eimsbuettel.de/de/sonntag-11-mai-2014-1100/historischer-ortstermin-eimsbuettel-werner>. Abgerufen am 24. März 2020.

1938 seinen Dienst auf. Die vormaligen Zuständigen wurden auf andere Posten versetzt oder aus der Personalkommission der Abwicklungsstelle entlassen. Otto Schießel konzentrierte sich ab diesem Zeitpunkt auf seine Aufgaben als Reichsbahnpräsident in Linz und Albert Koß wurde als Personaldezernent nach Villach versetzt.¹⁵⁵ Personaldezernenten gab es in den meisten Reichsbahndirektionen und Reichsbahneinheiten. Sie waren für Personalagenden zuständig, wie zum Beispiel die Durchführung des Treueides auf Hitler oder die Berücksichtigung der Nürnberger Gesetze in der Betriebseinheit.

Generell muss die Atmosphäre nach dem *Anschluss* in der Bahn unter den Angestellten und Führungskräften als sehr aufgeheizt beschrieben werden. Wie auch in Deutschland 1933 wurden in der *Ostmark* Stimmen laut, ausnahmslos Parteimitglieder an wichtige Stellen zu setzen bzw. Vorgesetzte aus der Zeit vor der nationalsozialistischen Machtübernahme pauschal abzusetzen. Ähnliche Konflikte spielten sich zeitgleich in diversen Wirtschaftsbereichen ab, so zum Beispiel bei der Enteignung von Betrieben jüdischer BesitzerInnen.

„[Denn] die ‚Arisierung‘ in Österreich hatte vielfach den Charakter einer Art ‚Wiedergutmachung‘ für Parteigenossen, die sich verfolgt oder infolge ihrer politischen Arbeit wirtschaftlich zurückgesetzt sahen. Unfähigkeit und Korruption wurden demzufolge zu einem besonderen Charakteristikum [...]“¹⁵⁶

Forderungen nach sogenannten Wiedergutmachungen in der Bahn dürften laut Akten der Reichsbahndirektion Villach vor allem aus dem mittleren und unteren Betriebsdienst gekommen sein, also nicht aus den höchsten Beamtenpositionen. Viele nationalsozialistische Bahnbedienstete versuchten ihre Parteizugehörigkeit für ihre Karriere zu nutzen. Altgediente Eisenbahner wie Ludwig Röbe und Anton Töpfer – zweiterer verkündete noch im November 1938, die Beziehung zur Partei spiele in der

¹⁵⁵ Vgl: Mechtler, 1975, 70.

¹⁵⁶ Longerich, 1998, 163.

Postenbesetzung keine Rolle – setzten jedoch auf Wissen und Erfahrung von zu befördernden MitarbeiterInnen. Dies war jedoch keineswegs ein widerständiger Akt gegen die Gleichschaltung des Unternehmens. Die Bevorzugung von Qualifikation über Parteibuch war schlicht ihrer Dienstpragmatik geschuldet.

Die polarisierenden Positionen zwischen Einstellung von erfahrenen EisenbahnerInnen oder loyalen NationalsozialistInnen führten jedenfalls zu weitreichenden Konflikten, die der eingangs von Gerhard Botz beschriebenen „Machtübernahme von unten, von oben und von außen“¹⁵⁷ entspricht. Spannungslinien in der Reichsbahn verliefen zwischen österreichischen Bahnbediensteten in den neu geschaffenen Reichsbahndirektionen und hierarchisch über ihnen stehenden BeamtInnen des Reichsverkehrsministeriums, die von oben die Angleichung an die Bahn im „Altreich“ überwachten. Beide Seiten argumentierten mit nationalsozialistischer Diktion, hatten jedoch unterschiedliche Vorstellungen und Ziele. Dieser Konflikt ist insbesondere durch eine Denkschrift vom 1. September 1938 rekonstruierbar, die ein Mitarbeiter der Personalkommission der Abwicklungsstelle Österreich im Reichsverkehrsministerium verfasste (der Name des Schriftführers F.L. ist der Verfasserin bekannt, darf jedoch aufgrund des § 11 des Bundesarchivgesetzes nicht genannt werden¹⁵⁸). F.L. kritisiert darin die Art und Weise der Eingliederung der ÖBB in die Reichsbahn. Laut seinen eigenen Angaben entspräche die Denkschrift der Position aller Personalkommissionen der österreichischen Reichsbahndirektionen. Das 20-seitige Dokument besteht aus zehn Kritikpunkten und trägt den Titel *Denkschrift über die Einordnung der ehemaligen Bundesbahnbediensteten in die dienstrechtlichen Verhältnisse des Altreiches*.¹⁵⁹ Es wurde an die obersten Führer des nationalsozialistischen Staates adressiert, u.a. an Reichskanzler Adolf Hitler, den Stellvertreter des Führers Rudolf Heß, Reichskommissar für die Wiedervereinigung Österreichs mit dem Deutschen Reich Josef Bürckel, Reichsverkehrsminister Alfred

¹⁵⁷ Botz, 2018, 147.

¹⁵⁸ <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10010143>. Stand 13. Juni 2020.

¹⁵⁹ Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Konvolut Blaue Mappe 1, Denkschrift über die Einordnung der ehemaligen Bundesbahnbediensteten in die dienstrechtlichen Verhältnisse des Altreiches. 1. September 1938.

Dorpmüller, Staatssekretär im Reichsverkehrsministerium Wilhelm Kleinmann und Reichsbeamtenführer Hermann Neef. Der Autor der Denkschrift F.L. ging auf die Veränderung der Dienst- und Besoldungsordnung ein, die durch die Umstellung bzw. Einverleibung der Österreichischen Bundesbahnen in die Deutsche Reichsbahn erfolgen sollte. Er deklarierte sich offen als Nationalsozialist, gab jedoch zu bedenken, dass die Einführung der reichsdeutschen Bestimmungen eine Verschlechterung des Lebensstandards für den Großteil der österreichischen EisenbahnerInnen bedeuten und nicht nationalsozialistischen Forderungen entsprechen würde.

F.L. kritisiert insbesondere die Personalbesetzungen. In der Deutschen Reichsbahn der *Ostmark* gäbe es Meinungsverschiedenheiten zwischen der Reichsbahnverwaltung und der Personalkommission der Abwicklungsstelle Österreich über die entscheidenden Gesichtspunkte bei der Neubesetzung von leitenden Stellen:

„Die Reichsbahnverwaltung lässt sich aber in erster Linie von der fachlichen Verwendbarkeit des Beamten leiten und legt der politischen Verlässlichkeit nicht so grossen [sic!] Wert bei, als wir es als notwendig erachten. Daraus ergeben sich Schwierigkeiten und vielleicht auch Gefahren, denn dadurch, dass Nichtparteigenossen auf leitende Beamtenstellen gesetzt werden, wird der Machteinfluss der Partei geschmälert. Wir sehen nur dann eine Gewähr dafür, dass die leitende Beamtenschaft die Belange der Partei und des Staates in Wesenseinheit vertritt, wenn erprobte Parteigenossen vor den Fachmännern den Vorrang erhalten.“¹⁶⁰

Die Linie Ludwig Röbes und des Reichsverkehrsministeriums werden von F.L. ebenso kritisiert. Die Denkschrift widmete sich aber nicht nur den Personalbesetzungen, sondern auch noch anderen dienst- und besoldungsrechtlichen Angelegenheiten. Als weiteren zentralen Punkt führt F.L. die Dienstdauervorschrift der Deutschen Reichsbahn an. Diese sähe für den ausübenden Betriebsdienst eine 54 Stundenwoche

¹⁶⁰ Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Konvolut Blaue Mappe 1, Denkschrift über die Einordnung der ehemaligen Bundesbahnbediensteten in die dienstrechtlichen Verhältnisse des Altreiches. 1. September 1938.

und für den Dienst in der Direktion eine 48,5 bzw. 51 Stundenwoche vor. Die Vorschriften der Österreichischen Bundesbahnen bis zum *Anschluss* 1938 dagegen gaben eine 48 Stundenwoche im Außendienst und die 42 Stundenwoche im Innendienst der Direktion vor. Der Autor sah darin eine deutliche Verschlechterung der Lebens- und Arbeitsbedingungen, da eine Erhöhung des Lohns im deutschen Modell nicht zur Disposition stand. F.L. sah sich ob seiner geäußerten Kritik sogleich genötigt, seine Loyalität herauszustreichen, wenn er schreibt:

„Um von vornherein jedes Missverständnis auszuschalten, betonen wir als Nationalsozialisten, dass wir gerne zur Mehrarbeit für Grossdeutschland [sic!] bereit sind.“¹⁶¹

F.L. geht im Schreiben weiter auf die Ausdehnung der Dienstpflicht bis zum 62. bzw. in manchen Fällen bis zum 65. Lebensjahr ein und stellt auch diese in Frage. Der Autor erläutert, dass bei den Österreichischen Bundesbahnen nach einer 35-jährigen Dienstzeit der Anspruch auf volles Ruhegehalt gegeben war. Dieser Zeitpunkt sei im Allgemeinen rund um das 57. Lebensjahr eingetreten. Durch die neue Anordnung würde sich die Dienstzeit um rund sieben Jahre verlängern. Weiters kritisiert er das Wegfallen der Fahrpreisvergünstigung von 85%, die für die EisenbahnerInnen bislang eine wertvolle und existentielle Zulage dargestellt hätte. Ebenfalls auf Unbehagen stieß der neue Förderprozentsatz für Dienstkleidung. Während die Österreichischen Bundesbahnen 57.4% zuschossen, subventionierte die Deutsche Reichsbahn die Kleidung nur mit 42.6%.

In einem längeren Absatz führt F.L. das Krankenkassenwesen aus und kritisiert dieses, jedoch wieder ganz in nationalsozialistischer Diktion. So argumentiert er, dass im deutschen Krankenkassenwesen verschiedene Versicherungsmodelle je nach Berufsstand vorgesehen waren. Die ArbeiterInnen seien in der Betriebskrankenkassa versichert, während Beamtinnen und Beamten durch eine freiwillige Versicherung in

¹⁶¹ Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Konvolut Blaue Mappe 1, Denkschrift über die Einordnung der ehemaligen Bundesbahnbediensteten in die dienstrechtlichen Verhältnisse des Altreiches. 1. September 1938.

einen anderen Topf einbezahlen. Bei den Österreichischen Bundesbahnen hätten jedoch alle ArbeiterInnen, BeamtInnen und PensionistInnen in eine Kassa mit denselben Leistungen einbezahlt.

„Vom Standpunkte der Volksgemeinschaft und Arbeitsgemeinschaft stehen die ostmärkischen Einrichtungen den nationalsozialistischem Zielgedanken des Sozialrechtes viel näher als die von früher bestehenden Einrichtungen des Altreiches; hier in der Ostmark sind im wesentlichen [sic!] die vorhandenen Wohlfahrtseinrichtungen als sozialer Rechtsanspruch des einzelnen Volksgenossen aufgeteilt, während im Altreich der Fürsorge- und Wohltatgedanke beim Aufbau aller dieser Einrichtungen vorherrscht.“¹⁶²

In Punkt neun argumentierte der Autor, dass das österreichische Besoldungsrecht gleich verteilte Aufstiegschancen für alle beinhalte, da kein Unterschied zwischen MittelschülerInnen und Nicht-MittelschülerInnen gemacht worden sei. Im deutschen Besoldungsrecht allerdings gäbe es diesen Unterschied und somit schwierigere Aufstiegschancen für Nicht-MittelschülerInnen. Auch in diesem Punkt wollte der Autor eine Änderung bei der Einführung des deutschen Dienst- und Besoldungswesens herbeiführen.

Die Kritik der Denkschrift geht noch auf weitere Änderungen durch den *Anschluss* ein, bleibt dabei erstaunlich offen und direkt, die nationalsozialistische Basis der Kritik wird jedoch immer wieder betont. Roter Faden der Schrift ist das Argument, dass die österreichischen EisenbahnerInnen der Ansicht seien, dass die gewünschte Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen durch den nationalsozialistischen Staat nicht eintrat.

¹⁶² Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Konvolut Blaue Mappe 1, Denkschrift über die Einordnung der ehemaligen Bundesbahnbediensteten in die dienstrechtlichen Verhältnisse des Altreiches. 1. September 1938.

„Hier in der Ostmark war allgemein die Ansicht vertreten, dass durch den Aufbau im nationalsozialistischen Staate die sozialen Einrichtungen auf den verschiedenen Sachgebieten besser wären als bei uns in Österreich. Durch die nunmehr erfolgte Gegenüberstellung müssen wir aber feststellen, dass das Gegenteil der Fall ist und dass bei unveränderter Einführung altreichsdeutscher Verhältnisse der Reichsbahn eine schwere Schädigung in der Lebenshaltung, sogar gegenüber den Verhältnissen der letzten 4 Jahre eintreten würde.“¹⁶³

„Die Auswirkung einer solchen neuerlichen wirtschaftlichen Belastung der notleidenden Bedienstetenschaft wäre die innere Abkehr vom nationalsozialistischem Staate [sic!] und die Bereitschaft, den immer noch vorhandenen Verneinern Grossdeutschlands [sic!] willig Gehör und Glauben zu schenken. Es würde die gleiche innere und gefühlsmässige [sic!] Widerstandsfront entstehen, wie wir sie als illegale Kämpfer bewusst in der Verbotszeit gegen die Zwangsordnung aufgerichtet und aufgebaut haben.“¹⁶⁴

Daraus schlussfolgernd behielt sich die Personalkommission der Abwicklungsstelle Österreich vor, alle bisher genossenen Rechte nach der österreichischen Dienstordnung in alter Form weiter zu gewährleisten. Diese kühnen Forderungen rundete die Kommission mit einem erneuten Bekenntnis zum nationalsozialistischen Staat ab:

„Wir haben als illegale Kämpfer ununterbrochen zäh und ohne Rücksicht auf persönliche Gefährdung für Grossdeutschland [sic!] unsere Arbeitskraft eingesetzt. Wir haben mit Begeisterung die Umbruchstage miterlebt, wir wollen auch weiterhin alle unsere Arbeitskräfte und unser Können für unseren

¹⁶³ Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Konvolut Blaue Mappe 1, Denkschrift über die Einordnung der ehemaligen Bundesbahnbediensteten in die dienstrechtlichen Verhältnisse des Altreiches. 1. September 1938.

¹⁶⁴ Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Konvolut Blaue Mappe 1, Denkschrift über die Einordnung der ehemaligen Bundesbahnbediensteten in die dienstrechtlichen Verhältnisse des Altreiches. 1. September 1938.

nationalsozialistischen Staat einsetzen und eine innige Verschmelzung der Ostmark mit dem Altreich herbeiführen helfen.“¹⁶⁵

Am 1. Oktober 1938 traten dennoch die Allgemeine Dienstanweisung für die Reichsbahnbeamten, das deutsche Beamtengesetz, die Reichsbesoldungsordnung für Beamte und die Dienst- und Lohnordnung für Arbeiter in der *Ostmark* in Kraft. Damit waren die Eisenbahn-Personalvorschriften fast vollständig übernommen.¹⁶⁶ Die Diskussion war jedoch noch nicht zu Ende.

An diesem 1. Oktober 1938 richtete F.L. in Reaktion auf ein Antwortschreiben des Reichsverkehrsministeriums auf seine erste Denkschrift erneut ein Schreiben an Parteistellen, u.a. an den stellvertretenden Führer Rudolf Heß, den Reichskommissar für die Wiedervereinigung Österreichs mit dem Deutschen Reich Josef Bürckel, den Reichsbeamtenführer Hermann Neef und den Hauptvertrauensrat der Deutschen Arbeitsfront im Reichsverkehrsministerium. Diesmal trat F.L. nicht mehr als Angehöriger der Personalkommission der Abwicklungsstelle Österreich auf, sondern in seiner Funktion im Reichsbund der deutschen Beamten – Fachschaft Reichsbahn und als Mitglied der Deutschen Arbeitsfront. Wie aus dem Schreiben hervorgeht, wurde die Personalkommission mit 5. September 1938 als Folge der ersten Denkschrift vom Reichsverkehrsministerium aufgelöst, worüber sich F.L. echauffierte. Darüber hinaus wiederholte er seine Bedenken und rief alle Parteistellen dazu auf, Druck auf die „Bürokraten“¹⁶⁷ im Reichsverkehrsministerium auszuüben. Er ging auf die Antwort des Reichsverkehrsministeriums auf seine erste Denkschrift ein, in der sich das Ministerium damit verteidigt hatte, dass von 120 illegalen Beamten 16 in der Personalstelle beschäftigt seien und generell die Vorwürfe der Personalkommission nur materieller Natur gewesen seien. Laut F.L. sei das Reichsverkehrsministerium jedoch auch zu leichten Konzessionen bereit gewesen, die Grundkritik müsse jedoch

¹⁶⁵ Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Konvolut Blaue Mappe 1, Denkschrift über die Einordnung der ehemaligen Bundesbahnbediensteten in die dienstrechtlichen Verhältnisse des Altreiches. 1. September 1938.

¹⁶⁶ Vgl: Gottwaldt, 2011, 272f.

¹⁶⁷ Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Konvolut Blaue Mappe 1, 2. Denkschrift, 1. Oktober 1938, 5f.

aufrecht bleiben. Der zentrale Vorwurf dieser zweiten Denkschrift richtete sich gegen die Personalbesetzungspolitik des Reichsverkehrsministeriums:

„Die Referenten des Reichsverkehrsministeriums und des Reichsfinanzministeriums arbeiten in ihren Sachgebieten ‚Autoritär‘ [sic!] d.H. [sic!], sie schalten die Zusammenarbeiten mit den erfahrenen Parteigenossen der Personalkommission gänzlich aus und arbeiten nur mit den Sachbearbeitern der Raweis [MN: Abkürzung für Reichsverkehrsministerium – Abwicklungsstelle Österreich]. Diese Bürokraten, die zum Teil in der Verbotszeit die willfährigsten Handlanger bei der Ausarbeitung und Durchführung der unsozialsten Zwangsmassnahmen [sic!] waren, sind heute die gesuchten und beschützten Berater der Referenten des Altreiches. Unsere Einwände über politische Unverlässlichkeit [sic!] und soziales Unverständnis werden vom Reichsverkehrsministerium nicht zur Kenntnis genommen.“¹⁶⁸

Am 6. Oktober 1938 wurden die Streitparteien von Staatssekretär Wilhelm Kleinmann nach Berlin beordert, um die Sache endgültig zu klären.¹⁶⁹ Während des Treffens wurde den österreichischen EisenbahnerInnen in besoldungsrechtlichen Fragen entgegengekommen bzw. ihnen mitgeteilt, dass hier schon Kompromisse ausgearbeitet wurden. Die Delegation aus der *Ostmark*, bestehend aus den Gaustellenleitern der Fachschaft Reichsbahn, sah sich in diesem Entgegenkommen schlussendlich bestätigt und schien mit diesem Ergebnis zufrieden zu sein. In ihrem Kernanliegen, der Besetzung von leitenden Positionen durch NationalsozialistInnen, konnten sie jedoch keine Erfolge erzielen. Staatssekretär Wilhelm Kleinmann gab in diesem Punkt nicht nach, sondern verfestigte seine Linie sogar. Die Forderung der *ostmärkischen* Delegation, die „Systemgrößen des Schuschnigg-Regimes“¹⁷⁰ durch NationalsozialistInnen zu ersetzen, kam er nicht nach. Er konterte, dass, solange sich

¹⁶⁸ Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Konvolut Blaue Mappe 1, 2. Denkschrift, 1. Oktober 1938, 6.

¹⁶⁹ Die Namen und die Anzahl der nach Berlin angeforderten Bahnbediensteten sind nicht überliefert.

¹⁷⁰ Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Konvolut Blaue Mappe 1, Gegensätze zwischen dem RVM Berlin und der Reichsbahnerschaft der Ostmark, 17. Oktober 1938.

diese Beamten keine schweren Fehler leisteten, die fachliche Tüchtigkeit der Männer prioritär bei der Besetzung von Posten sei. Die Gaustellenleiter thematisierten in diesem Gespräch auch Werner Hassenpflug, der 1938 zum Personalbeauftragten der Abwicklungsstelle Österreich ernannt wurde:

„Dieser Posten ist derzeit mit einem Beamten des Altreiches, Dr. Hassenpflug, besetzt. Ohne den Fähigkeiten oder Eigenschaften des Genannten auch nur im Geringsten nahe treten zu wollen, müssen wir ostmärkischen Reichsbahner verlangen, dass dieser Posten 1.) mit einem Beamten der Ostmark besetzt wird, welcher die Mentalität und Einstellung seiner Berufskameraden und die besondere Eigenart des ostmärkischen Bahnbetriebes kennt, und 2.) dann der Wirkungskreis dieses Beamten so gesichert und weit gesteckt werde, dass er als Nationalsozialist tatsächlich das Interesse von Betriebsführung und Gefolgschaft der Reichsbahn in der Ostmark vertreten kann, ohne dabei durch Winkelzüge der hohen Bürokratie behindert zu werden.“¹⁷¹

Die Gaustellenleiter der Fachschaft Reichsbahn forderten weiters die Miteinbeziehung der Parteistellen, konkret der Gauleiter, bei Entscheidungen in der Personalpolitik. Staatssekretär Wilhelm Kleinmann verwehrte sich diesem Vorschlag konsequent und kritisierte die erfolgte Kontaktaufnahme der EisenbahnerInnen mit hohen Parteifunktionären. Um sich zu rechtfertigen, soll er die EisenbahnerInnen als falsche NationalsozialistInnen, die sich eines gewerkschaftlichen und marxistischen Tones bedienten, diffamiert haben.¹⁷² Die Gaustellenleiter wiederholten schließlich ihre Forderung, „dass der Einfluss der Partei im Reichsbahnbetrieb der Ostmark wesentlich gesteigert werden müsse [...]“.¹⁷³ Nach ihrer Rückkehr in die *Ostmark* intervenierten die EisenbahnerInnen weiter und schickten Unterstützungsaufforderungen an die

¹⁷¹ Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Konvolut Blaue Mappe 1, Gegensätze zwischen dem RVM Berlin und der Reichsbahnerschaft der Ostmark, 17. Oktober 1938, 2.

¹⁷² Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Konvolut Blaue Mappe 1, Gegensätze zwischen dem RVM Berlin und der Reichsbahnerschaft der Ostmark, 17. Oktober 1938, 1.

¹⁷³ Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Konvolut Blaue Mappe 1, Gegensätze zwischen dem RVM Berlin und der Reichsbahnerschaft der Ostmark, 17. Oktober 1938, 1.

Gauleiter. Zumindest der Brief an den Gauleiter der Steiermark, Sigfried Uiberreither, ist erhalten.¹⁷⁴ Die EisenbahnerInnen überlegten erneut, den Stellvertreter des Führers miteinzubinden. Die Quellen des Bestands der Reichsbahndirektion Villach geben jedoch keinen Aufschluss darüber, wie die Causa schlussendlich gelöst wurde. Sie spiegelt jedenfalls die heftigen Auseinandersetzungen im Betrieb wider, die nicht im Widerspruch zur nationalsozialistischen Übernahme der Bahn zu verstehen sind, sondern als unterschiedliche Positionen innerhalb der NS-Bewegung zu deuten sind.

Nationalsozialistische „Wiedergutmachung“ 1938

Der umstrittene Begriff „Wiedergutmachung“ wird zumeist mit Nachkriegsdiskursen über Entschädigungszahlungen an NS-Opfer in Verbindung gebracht. Während der NS-Zeit selbst bedeutete der Begriff jedoch etwas konträr anderes: Entschädigungsleistungen an NationalsozialistInnen, die tatsächlich oder angeblich im Austrofaschismus verfolgt wurden. Bei der Bahn begann die Diskussion solcher Zahlungen unmittelbar in den ersten Tagen der nationalsozialistischen Machtübernahme in Österreich. Bereits am 17. März 1938 erging von der Deutschen Reichsbahn die Dienstanweisung, zuvor entlassene NationalsozialistInnen wieder einzustellen.¹⁷⁵ Daraus folgend wurden in der *Ostmark* alleine zwischen 18. März und 1. Juni 1938 9.068 NationalsozialistInnen in der Deutschen Reichsbahn neu eingestellt, knapp 400 im Austrofaschismus strafweise Entlassene oder Pensionierte wieder aufgenommen und 43 Entlassene, die ohne Ruhegehalt ausgeschieden waren, mit Pensionen versorgt.¹⁷⁶ So wurde zum Beispiel der ehemalige Bundesbahnbedienstete H.P.¹⁷⁷ im Juni 1938 wieder eingestellt, da er im Austrofaschismus aus politischen Gründen pensioniert worden war. Neben der

¹⁷⁴ Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Konvolut Blaue Mappe 1, Gegensätze zwischen dem RVM Berlin und der Reichsbahnerschaft der Ostmark, 17. Oktober 1938, 1.

¹⁷⁵ Vgl: Gottwaldt, 2011, 266.

¹⁷⁶ Vgl: Österreichische Bundesbahnen-Holding AG, 2012a, 14.

¹⁷⁷ Name der Person der Verfasserin bekannt, darf jedoch aufgrund des § 11 des Bundesarchivgesetzes nicht genannt werden: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10010143>. Stand 13. Juni 2020.

Wiedereinstellung gab es für NationalsozialistInnen auch die Möglichkeit, eine „Wiedergutmachung“ zu beantragen. Dafür benötigten sie eine Bescheinigung der Partei oder der Parteiorganisationen. H.P. suchte im November 1938 beim Führer der SA Gebirgsjägerbrigade 97 um Bestätigung seiner SA-Mitgliedschaft vor dem *Anschluss* an. In seinem Schreiben skizzierte er kurz seinen Werdegang in der Organisation und gab an, ein Monat Mitglied der Vaterländischen Front gewesen zu sein, seinen SA-Mitgliedsausweis habe er aber leider verloren. Der SA-Führer war über das Schreiben des Antragstellers erzürnt und stellte ihm keine Bestätigung aus:

„Briefe, die an ‚Sr. Hochwolgeboren‘ [sic!] gesandt werden, pflege ich im allgemeinen [sic!] am Klosett zu verwenden. Bestätigungen über einstige Zugehörigkeit zur SA gebe ich dann, wenn mit dieser Zugehörigkeit auch eine Leistung verbunden war. [...] Von einer politischen Tätigkeit Ihrerseits in der illegalen Zeit ist mir ebenso wenig bekannt, es sei denn, sie betrachten den reichlichen Genuss von Alkohol als politische Tätigkeit.“¹⁷⁸

Wie viele nationalsozialistische EisenbahnerInnen nach dem *Anschluss* wieder oder erstmalig in der Reichsbahndirektion Villach eingestellt wurden bzw. erstmalig Ruhegehälter bezogen, konnte aus den Akten der Reichsbahndirektion Villach und der derzeit vorliegenden Sekundärliteratur nicht eruiert werden. Quellen des Bestandes Villach geben jedoch Einblick in die politische Personalstruktur in den 1930er- und 1940er-Jahren. Die Reichsbahndirektion bzw. führende Bahnmitarbeiter hatten Listen über nationalsozialistische MitarbeiterInnen erstellt, um „Alte Kämpfer“ und Personen, die eine Auszeichnung von der Partei erhalten hatten, einzustellen oder zu befördern. Manche Mitglieder der NSDAP wurden von den NationalsozialistInnen durch spezielle Bezeichnungen hervorgehoben. So führte die NSDAP in Deutschland für Parteimitglieder sowie SA- und SS-Angehörige, die ihren jeweiligen Organisationen vor 1933 beigetreten waren, die Bezeichnung Alte Kämpfer ein. In der *Ostmark* wurde diese Bezeichnung für NSDAP-Mitglieder verwendet, die vor dem Verbot der Partei am 19. Juni 1933 beigetreten waren und sich in der Illegalität für die Partei einsetzten;

¹⁷⁸ Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Briefverkehr H.P. und J.K., November 1938.

diese Personengruppe wurde auch als „Illegale“ bezeichnet. Zusätzlich wurden Träger des sogenannten Blutordens und Personen, die sich vor dem 11. März 1938 verdienstvoll für die NSDAP eingesetzt hatten, zu Alten Kämpfern erklärt.

Im Bestand Villach sind unterschiedliche Korrespondenzen erhalten, in denen MitarbeiterInnen ihre Organisationszugehörigkeiten angaben, zum Beispiel bei Ansuchen um Versetzungen. Diese Listen waren Grundlage für die folgende von der Verfasserin erstellte Auflistung von Kärntner Bahnbediensteten. Aus den diversen Listen und Schriftverkehren ist es möglich, Einblicke in die nationalsozialistische Einstellung der EisenbahnerInnen zu geben, wobei keine endgültigen quantitativen Aussagen getroffen werden können, da der erstellte Datensatz bei weitem nicht vollständig ist. Denn durch die Entnazifizierung ab 1945 waren mehr als 1.400 EisenbahnerInnen des Staatseisenbahndirektionsbezirkes Villach von Maßnahmen betroffen.¹⁷⁹ Der erstellte Datensatz umfasst jedoch nur 771 Einträge inkl. Vor- und Nachnamen, teilweise dem Eintrittsdatum in die Partei, Anerkennung als *Alter Kämpfer* samt Anerkennungsdatum, Beruf, Anstellung und Beförderung als *Alter Kämpfer*, ArbeiterIn oder Beamtin/Beamter, weitere Zugehörigkeiten zu nationalsozialistischen Organisationen und Parteiauszeichnungen. Diese 771 Personen stellen knapp die Hälfte aller von Entnazifizierungsmaßnahmen im Direktionsbezirk Villach Betroffenen dar. Dazu kommt außerdem, dass auch die Entnazifizierung nicht flächendeckend durchgeführt wurde bzw. viele ehemalige NationalsozialistInnen durch Verschleierung, Protektion oder einfach nur Glück nicht erfasst wurden. Die Liste gibt jedoch Einblicke in die Geschichte der NationalsozialistInnen bei der Reichsbahn und liefert Ansätze für weitere Forschungsarbeiten.

Die Hälfte der Einträge in der Datenbank geht auf eine Aufstellung der Reichsbahndirektion Villach aus dem November 1941 zurück.¹⁸⁰ Die Direktion schickte an die NSDAP-Gauleitung Kärnten eine Aufstellung aller *Alten Kämpfer*, die befördert

¹⁷⁹ Näheres zur Entnazifizierung ist in Kapitel IV zu finden.

¹⁸⁰ Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Pan, Anlegen und Abgeben von Personalakten, Förderung „Alter Kämpfer“, 11. November 1941.

worden waren. Dabei dürfte es sich um eine ursprüngliche Anfrage der Gauleitung gehandelt haben. Denn zwei Namen wurden von der Reichsbahndirektion Villach als unbekannt ausgewiesen. Dies lässt darauf schließen, dass die Gauleitung eine Namensliste vorgelegt hatte und genau kontrollierte, ob *Alte Kämpfer* in den Betrieben auch wirklich befördert worden waren. Wenn dem nicht so gewesen war, gab die Reichsbahndirektion eine Begründung an. Die Gauleitung Kärnten gab der Reichsbahndirektion nicht nur bekannt, ob Personen als *Alte Kämpfer* anerkannt worden waren und beließ es nicht nur bei einer Nachfrage, ob die *Alten Kämpfer* befördert worden waren, sondern empfahl der Reichsbahndirektion auch Beförderungen und erkundigte sich dann nach dem Umsetzungsstand.¹⁸¹

Die Liste umfasste 313 Namen, exklusive jener zwei, die als unbekannt zurückgemeldet wurden. Von diesen 313 Personen wurden 262 befördert. Wann die Beförderung stattgefunden hatte, ist daraus nicht ersichtlich. Als einziges Datum findet sich in der Aufstellung das Anerkennungsdatum als *Alter Kämpfer*. Es kann nicht die These aufgestellt werden, dass die Personen nach ihrer Anerkennung als *Alte Kämpfer* befördert wurden, da dies ja durchaus schon früher hätte passieren können. Alle Personen wurden jeweils um eine Funktionsgruppe erhöht, zum Beispiel vom Reichsbahnsekretär zum Reichsbahnassistenten oder vom Lokheizer zum Oberlokheizer. Folgende Tabelle gibt alle Beförderungen dieser Liste wieder.

Anzahl	Ausgangsposition	Beförderung zu
1	Amtsgehilfe	Reichsbahnbetriebsassistent
1	Lagermeister	Reichsbahnsekretär
1	Oberlokführer	Technischer Reichsbahninspektor
1	Oberwerkmann	Werkführer

¹⁸¹ Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Pbb, Bezüge der Beamten, Gaupersonalamt, Pro-ri/3483, 11. Februar 1942.

1	Reichsbahnbetriebswart	Reichsbahnassistent
1	Rottenmeister	Reichsbahnsekretär
1	Technischer Reichsbahnoberinspektor	Reichsbahnamtswoman
1	Werkmann	Reichsbahnbetriebsassistent
1	Zugschaffner	Zugführer
2	Bahnheifer	Weichenwärter
2	Rottenführer	Rottenmeister
2	Stellwerksmeister	Oberstellwerksmeister
2	Technische Reichsbahnsekretäre	Technische Reichsbahnobersekretäre
2	Wagenmeister	Wagenwerkmeister
3	Ladeschaffner	Lademeister
3	Oberwerkführer	Obertelegrafenwerkmeister
4	Werkführer	Werkmeister
4	Werkmeister	Oberwerkmeister
4	Zugführer	Oberzugführer
5	Lokführer	Oberlokführer
5	Reichsbahnassistenten	Reichsbahnsekretär
6	Weichenwärter	Stellwerksmeister
9	Reichsbahnoberinspektoren	Reichsbahnamtswoman
13	Reservelokführer	Lokführer
13	Technische Reichsbahninspektoren	Technische Reichsbahnoberinspektoren
15	Reichsbahnobersekretäre	Reichsbahninspektoren
21	Reichsbahnsekretäre	Reichsbahnobersekretär

40	Reichsbahninspektoren	Reichsbahnoberinspektoren
90	Ständige Arbeiter	1 Lageraufseher (Depot) 2 Amtsgehilfen 2 Reichsbahnbetriebsassistenten 2 Bahnhofschaftner 2 Drucker 2 Kraftwagenfahrer 4 Weichenwärter 5 Reichsbahnassistenten 11 Ladeschaffner 11 Lokheizer 13 Reichsbahnbetriebswart 35 Zugschaffner

Die größte Gruppe der beförderten *Alten Kämpfer* ist die Funktionsgruppe der ständigen ArbeiterInnen. Im Rahmen der Forschungsarbeiten konnte jedoch nicht festgestellt werden, wie die Funktionsgruppe der ständigen ArbeiterInnen konkret definiert war und wer aller unter dieser Sammelbezeichnung zusammengefasst wurde. Einzelne Berufsgruppen innerhalb der Arbeiterschaft in der Bahn werden in den Quellen selten konkret genannt, wie etwa Drechsler, Schweißer oder Tischler. Da diese Berufsgruppen jedoch nachweislich in der Bahn eingesetzt wurden, ist zu vermuten, dass die Funktionsbezeichnung ständige ArbeiterIn eben jene unterschiedlichen Berufsgruppen subsummierte. Trotz ihrer Beförderung wurden die ständigen ArbeiterInnen jedoch nicht in den Beamtenstatus überführt.

Die Liste unterschied grundsätzlich zwischen Beförderungen und Einstellungen als *Alte Kämpfer*. 55 Personen waren als eingestellt markiert, hatten jedoch auch eine alte Position, so waren sie zum Beispiel vom Zugführer zum Oberzugführer befördert

worden. Es kann sich hier um Wiedereinstellungen von Personen handeln, die während des Austrofaschismus gekündigt worden waren und nicht nur wieder ins Unternehmen geholt, sondern auch gleich befördert wurden. Es besteht jedoch auch die Möglichkeit, dass es sich um *Alte Kämpfer* handelte, die zuvor nicht bei der Bahn arbeiteten, dann allerdings eingestellt und sofort befördert wurden. Der Großteil der eingestellten *Alten Kämpfer* wurde als Zugschaffner (36) und Ladeschaffner (11) verwendet. Außerdem befanden sich unter den *Alten Kämpfern* auch fünf Frauen, von denen vier befördert wurden. Drei Reichsbahnsekretärinnen wurden zu Reichsbahnobersekretärinnen aufgestuft, eine ständige Arbeiterin zur Reichsbahnbetriebswartin. Die fünfte Frau, ebenfalls eine ständige Arbeiterin, wurde mit dem Verweis „derzeit nicht möglich“ in ihrer Verwendung belassen.

Aus den Akten geht hervor, dass 47 Personen nicht befördert wurden. Dabei handelte es sich um Arbeiter und drei Beamte. Bei den Beamten wurde als Begründung angeführt, dass eine Beförderung derzeit nicht möglich sei und bei einer Person aus medizinischen Gründen prinzipiell nicht vorgenommen werden kann. Fünf Arbeiter waren „nicht geeignet“ und drei erhielten aufgrund ärztlicher Atteste keine Beförderung. Weitere fünf ständige Arbeiter waren bereits aus dem Unternehmen ausgeschieden und konnten deswegen nicht befördert werden. Zwei Personen waren entlassen worden und eine Person aufgrund von Farbenblindheit nicht befördert worden. Bei einem weiteren ständigen Arbeiter wurde angemerkt, dass er aufgrund seines Status als *Alter Kämpfer* für eine Beförderung grundsätzlich in Betracht käme, aber derzeit kein Posten für ihn vorhanden sei. Ein weiterer Eisenbahner hatte zum genannten Zeitpunkt noch keine Bestätigung erhalten, dass er ein *Alter Kämpfer* war. Dadurch kann geschlussfolgert werden, dass genau darauf geachtet wurde, ob der Status als *Alter Kämpfer* von Parteistellen zuvor bestätigt worden war. Ein anderer ständiger Arbeiter konnte nicht befördert werden, da er seit 1941 wegen Betrugs eine Kerkerstrafe verbüßt hatte, und zwei weitere ständige Arbeiter waren ebenfalls strafrechtlich verurteilt. Zwei Männer waren verstorben. Fünf Personen wurden aufgrund schlechter Rechtschreib- und Mathematikkenntnisse nicht berücksichtigt. Die größte Gruppe der nicht beförderten *Alten Kämpfer* unter den Arbeitern waren jedoch jene, die auf eine Beförderung verzichteten, insgesamt 14 Personen. Aus welchen Gründen sie dies taten, lässt sich aus den vorhandenen Quellen nicht erschließen.

Zur Anerkennung als *Alter Kämpfer* lässt sich feststellen, dass laut der Liste von den insgesamt 313 EisenbahnerInnen nur eine Person schon im Jahr 1938, nämlich am 1. Juli, von der NSDAP anerkannt worden war. 177 wurden 1939, 108 im Jahr 1940 und 16 im Jahr 1941 anerkannt, bei neun Personen gibt es kein Anerkennungsdatum.

Parteieintrittsdatum der nationalsozialistischen EisenbahnerInnen:

Personenanzahl	Jahr
1	1920
1	1921
1	1922
1	1923
5	1924
1	1925
1	1926
2	1927
4	1928
3	1929
16	1930
26 ¹	1931
42 ²	1932
50	1933
24	1934
12	1935
16	1936
3	1937

34	Ohne Jahresangabe, aber als <i>Alter Kämpfer</i> oder <i>Illegaler</i> definiert.
234	Gesamt

¹ Eine Person trat 1931 bei und 1935 wieder aus.

² Zwei Personen traten 1932 der Partei bei, eine 1933 und eine weitere 1934 wieder aus.

234 EisenbahnerInnen traten vor dem *Anschluss* 1938 der NSDAP bei, wobei drei Personen davor auch wieder austraten. 232 waren Männer und zwei der *Illegalen* waren Frauen. Zusammen mit den 313 „Illegalen“, die vom Gau Kärnten als *Alte Kämpfer* anerkannt waren, ergibt sich also eine Gesamtzahl von 547 Personen, die vor dem *Anschluss* nationalsozialistisch tätig waren. Somit waren auch 547 der 771 NationalsozialistInnen, die aus den Akten des Bestands der Reichsbahndirektion Villach rekonstruiert werden konnten, sogenannte Illegale und deswegen vermutlich besonders überzeugte NationalsozialistInnen oder zumindest langjährige Mitglieder von NS-Organisationen.

Von diesen 771 nationalsozialistischen EisenbahnerInnen der Reichsbahndirektion Villach erhielten 14 das „Goldene Ehrenzeichen der NSDAP“, drei das „Goldene Ehrenzeichen der Hitler-Jugend“, zehn den „Blutorden der NSDAP“ und vier Männer waren Mitglieder der „Österreichischen Legion“. Nach einem Erlass des Reichsverkehrsministers im Jänner 1940 konnten sich hauptberufliche Angehörige der „Österreichischen Legion“ ihre Tätigkeiten bei dieser als Dienstzeit anrechnen lassen, was die vier Villacher auch taten.¹⁸²

14 Personen traten zwischen 14. März und November 1938 der Partei bei, eine weitere Person 1939. Weitere Angaben über Eintrittsdaten fehlen.

¹⁸² Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Pla, Lohnwesen (Anrechnung von Dienstzeiten), 2 P12 Pld, 16. April 1940.

Die Berufszugehörigkeit der NationalsozialistInnen stellt sich wie folgt dar, wobei bei den 1938 beförderten *Alten Kämpfern* deren vorherige Stellung angegeben ist:

Anzahl	Beruf
2	Abteilungspräsidenten
3	Amtsgehilfen
1	Arbeiter
3	Aushilfsarbeiter
2	Bahndirektoren
5	BahngehilfInnen
2	Bahnhofschaftner
7	Bahnräte
1	Bahnwärter
2	Bahnwagenmeister
35	Betriebswarte
2	Bahnmeister
1	Fahrdienstleiter
6	Keine Angabe
1	Kraftwagenfahrer
3	Lademeister
25	Ladeschaffner
1	Lageraufseher
5	Lagermeister
4	Lagerarbeiter
30	Lokführer

1	Oberamtsmann
16	Oberbahnräte
11	Oberlokführer
1	Oberrangiermeister
1	Oberstellwerkmeister
3	Oberwerkführer für Stellwerke
1	Oberwerkmann
6	Oberwerkmeister
4	Oberzugführer
2	Rangieraufseher
2	Rangiermeister
1	Reichsbahnpräsident
19	Reichsbahnamtsmänner
17	Reichsbahnassistenten
1	Reichsbahnbetriebswart
59	Reichsbahninspektoren
60	Reichsbahnoberinspektoren
23	Reichsbahnobersekretäre
1	Reichsbahnrat
44	ReichsbahnsekretärInnen
19	Reserverlokführer
5	Rangierarbeiter
2	Rottenführer
1	Rottenmeister
136	Ständige ArbeiterInnen

2	Stellwerksbahnmeister
3	Stellwerksmeister
1	Stellwerkwärter
1	Technischer Oberinspektor
21	Technische Reichsbahninspektoren
13	Technische Reichsbahnoberinspektoren
3	Technische Reichsbahnsekretäre
1	Telegraphenwerkführer
1	Verschieber
1	Reichsbahnvicepräsident
3	Wagenmeister
44	Weichenwärter
12	Werkführer
2	Werkmänner
17	Werkmeister
7	Zugführer
68	Zugschaffner

Die Art der Tätigkeit der sogenannten ständigen ArbeiterInnen ist in den Dokumenten nicht näher spezifiziert. Unter den 771 NationalsozialistInnen befanden sich acht Frauen, die als Bahngehilfinnen, Reichsbahnsekretärinnen und ständige Arbeiterinnen beschäftigt waren. 74 Eisenbahner waren Mitglieder der SA, vier der SS und einer des Sicherheitsdienstes, wobei in den meisten Fällen das Eintrittsdatum nicht dokumentiert ist.¹⁸³

¹⁸³ Die Verfasserin dieser Dissertation hat Erkenntnisse der vorliegenden Arbeit einer Kollegin zur Verfügung gestellt. Diese wurden in einem Artikel publiziert und zitiert in: Kogoj, Traude, 2020, Die Eisenbahnerinnen in der Zeit des Nationalsozialismus.

Politische und rassistische Verfolgung des Personals nach dem *Anschluss* 1938

Jüdinnen und Juden in der Reichsbahn wurden nach dem *Anschluss* systematisch diskriminiert und aus dem Unternehmen gedrängt, einerseits durch das Verbot, den Eid auf Hitler zu leisten, andererseits durch Entlassungen und Pensionierungen. Die gesamte Zahl der jüdischen EisenbahnerInnen im März 1938 in Österreich konnte nicht eruiert werden, in der Reichsbahndirektion Villach gab es jedoch basierend auf den überlieferten Akten zu diesem Zeitpunkt zwei jüdische Mitarbeiter. Einer der beiden war Bahnhofsvorstand in Feldkirchen und wurde am 17. März 1938 des Dienstes enthoben. Der zweite jüdische Bahnbedienstete war Güterkassier in Lienz und wurde am 23. März 1938 entlassen. Diese Angaben gehen aus Berichten über die beiden Männer hervor, die im Rahmen einer größeren internen Erhebung über die politische und *rassische* Zugehörigkeit der Eisenbahner (in der Liste kommen nur Männer vor) erstellt wurden.¹⁸⁴ In den Opferdatenbanken von Yad Vashem oder des Dokumentationsarchives des österreichischen Widerstandes ist kein Eintrag über die beiden Eisenbahner vorhanden. Über ihr weiteres Schicksal konnte im Rahmen der vorliegenden Studie nichts Näheres herausgefunden werden, da sie nicht in Listen von Holocaustopfern aufscheinen, ist zu hoffen, dass sie überlebten.

Parallel zu antisemitischen Entlassungen fand die systematische Suche nach politischen GegnerInnen im Betrieb statt. Am 20. August 1938 erging an alle Vertrauensmänner des Reichsbundes deutscher Beamten bei der Reichsbahndirektion Villach die Aufforderung, eine Liste politisch bedenklicher MitarbeiterInnen zu erstellen. Das Schriftstück war gezeichnet mit „Sachwalter der Personalangelegenheiten“, die Absenderadresse war die Reichsbahndirektion Villach. Bis zum 23. August 1938 sollten alle Reichsbahndirektionen ihre Listen mit politisch bedenklichen EisenbahnerInnen übermittelt haben. Der Sachwalter bat darum, vor allem jene namhaft zu machen, die „in der Systemzeit bei ‚vaterländischen

Erkenntnisinteresse und Leerstellen In: L'HOMME. Europäische Zeitschrift für Feministische Geschichtswissenschaft. 31, 1 (2020) – „Ehe Imperial“, herausgegeben von Claudia Kraft und Margareth Lanzinger, 111-119.

¹⁸⁴ Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Konvolut Reichsbahndirektion Villach, Verzeichnis der aus politischen Gründen enthobenen Beamten der Reichsbahndirektion Villach, ohne Datum.

Organisationen‘ eine Funktion bekleideten oder in kommunistischer Richtung als führend [Anm. der Autorin: führend unterstrichen] galten“. Weiters veranlasste der Sachwalter, insbesondere Obmänner, Obmannstellvertreter, Vertrauensmänner der christlich-deutschen Bundesbahnbediensteten, Heimatschutzmänner und Milizkommandanten zu überprüfen und gegebenenfalls zu melden. Die Listen sollten vertraulich an die Reichsbahndirektion Villach übermittelt werden.¹⁸⁵

Durch Dokumente in den Beständen der Reichsbahndirektion Villach konnten 88 Personen namentlich identifiziert werden, die zwischen 12. März 1938 und Oktober 1938 aus politischen und rassistischen Gründen berufliche Sanktionen erlitten und teilweise inhaftiert wurden. Die verhältnismäßig geringe Zahl könnte darauf hindeuten, dass die Liste insgesamt nicht vollständig ist. Sie umfasst auch nur Männer, die als Arbeiter, Werkmänner, Assistenten, Ingenieure, Verwaltungsbeamte und Inspektoren tätig waren. Auch der Bundesbahndirektor der Direktion Villach Ruppert Kautzky und einer seiner Stellvertreter, Ferdinand Löschnigg, sind aufgelistet. Löschnigg wurde des Dienstes enthoben, ihm wurde schlicht nachgesagt, kein Nationalsozialist zu sein. Während dem ehemaligen Bundesbahndirektor brutales und asoziales Verhalten gegenüber den EisenbahnerInnen nachgesagt wurde, war dies bei Löschnigg nicht der Fall. Der Vorwurf gegen ihn war in erster Linie, sich nicht gegen Kautzky gewehrt und die Belegschaft nicht in Schutz genommen zu haben. Im Gegenteil, er hätte Kautzkys Anweisungen vorbehaltlos ausgeführt, um in dessen Gunst zu stehen.¹⁸⁶

Bemerkenswert sind die in der Liste angeführten Gründe für politische Repressionen: Der Großteil der 88 Personen wurde als Austrofaschisten eingestuft, wenn auch unter anderen Begrifflichkeiten wie Systemler, Angehörige der Vaterländischen Front, Heimwehrmann, Heimwehrführer und Heimatschutz. Vielen wurde nachgesagt, NationalsozialistInnen in den Jahren von 1933 bis 1938 denunziert oder sie mit der Waffe bekämpft zu haben. 50 Personen wurden generell als Anhänger des alten

¹⁸⁵ Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Konvolut Beschreibungen, 20. August 1938.

¹⁸⁶ Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Konvolut Reichsbahndirektion Villach, Enthebung Ferdinand Löschnigg, ohne Datum.

Systems geführt. Der Fokus auf Austrofaschisten deckt sich mit den Vorstellungen der österreichischen NationalsozialistInnen bei der Abwicklungsstelle Österreich, die ein rigoroses Vorgehen gegen diese Gruppe im höheren Beamtendienst forderten. Die 50 Personen, die laut Dokumenten der Reichsbahndirektion Villach im Jahr 1938 nachweislich einer politischen Beurteilung unterlagen, waren jedoch keineswegs dem höheren Dienst der Österreichischen Bundesbahnen zuzuordnen, sondern unter ihnen waren auch Arbeiter und mittlere Angestellte. Ebenfalls wurden politisch links stehende/eingestufte Mitarbeiter verfolgt, in den erstellten Listen ist jedoch nur eine verhältnismäßig geringe Zahl dokumentiert. Vier Männer wurden als Kommunisten, zwei als ehemalige Schutzbundmänner und zwei als Sozialdemokraten aufgelistet. Allgemein waren im Widerstand gegen den Nationalsozialismus überdurchschnittlich viele KommunistInnen aktiv, dies spiegelt sich jedoch nicht in den Listen politisch Verfolgter aus dem Jahr 1938 bei der Bahn wider. Im Vergleich zu generellen Opferzahlen politischer Repression in Österreich ist die Zahl der linken Verfolgten in den vorliegenden Akten überraschend gering.¹⁸⁷

In der Liste wurden weiters zwei Personen als Legitimisten angeführt. Elf Personen wurden schlicht als Gegner des Nationalsozialismus ausgewiesen, ihre konkrete politische Einstellung ist nicht ersichtlich. Bei einigen wenigen Personen wurde statt der politischen Einstellung ihr (vermeintlich) soziales Verhalten beschrieben. Eine Person wurde als Angeber beurteilt, vier als asozial, einer als Opportunist und bei fünf Personen wurden schlicht keine Gründe für die politische Beurteilung angeführt. Für fast alle auf der Liste angegebenen Personen hatte die Beurteilung eine berufliche Konsequenz und bedeutete Freiheitseinschränkungen. Aufgrund der Unvollständigkeit der Korrespondenzen im Bestand der Reichsbahndirektion Villach kann abschließend nicht beurteilt werden, ob restriktive Empfehlungen der für Personalangelegenheiten zuständigen Abteilungen in der Reichsbahndirektion auch tatsächlich umgesetzt wurden. Die folgende Liste basiert jedoch auf einer Auswertung der relevanten Dokumente der Reichsbahndirektion Villach und gibt einen Einblick in Konsequenzen der politischen Berichte:

¹⁸⁷ Vgl: Neugebauer, Wolfgang, 2008, Der österreichische Widerstand 1938-1945, Wien u.a., Edition Steinbauer, 60ff.

Anzahl	Konsequenz
4	Antrag auf Versetzung
12	Suspendiert
2	Antrag, zu suspendieren
5	Entlassen
5	Pensioniert
1	Zwangsbeurlaubt
5	Versetzungen innerhalb des Dienstortes
20	Versetzungen innerhalb des Direktionsbezirkes
22	Versetzungen außerhalb des Direktionsbezirkes, aber in der <i>Ostmark</i>
4	Ohne Angabe

188

Die Entlassung war die härteste berufsbezogene Maßnahme gegenüber politisch nicht genehmen MitarbeiterInnen. Bei Suspendierungen wurden oft weitere Untersuchungsverfahren von Parteistellen abgewartet, bis eine endgültige interne Entscheidung getroffen wurde. Pensionierungen wurden eingesetzt, wenn es das Alter der betroffenen Personen vertretbar machte. Jeweils fünf Personen der 88 Namen umfassenden Liste wurden entlassen bzw. pensioniert. Zwölf wurden suspendiert und bei zwei Männern wurde empfohlen, sie zu suspendieren. Hier wurde also eine längere Entscheidungsprozedur erwartet, weswegen sich die Reichsbahndirektion Villach dazu entschloss, die Eisenbahner einstweilen dienstfrei zu stellen. Die beiden jüdischen Eisenbahner wurden ebenso suspendiert. Mit der Einführung der

188 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Konvolut Reichsbahndirektion Villach, Verzeichnis der aus politischen Gründen enthobenen Beamten der Reichsbahndirektion Villach, ohne Datum. Konvolut Reichsbahndirektion Villach, Verzeichnis der allenfalls vom Untersuchungsausschuss des Gaues Kärnten im Sinne des § 4 der Berufsbeamtenverordnung zu behandelnden Reichsbahnbeamten, ohne Datum. Braune Mappe, 23. Juli 1938.

Nürnberger Gesetze in der *Ostmark* im Mai 1938 konnten sie dann pauschal entlassen werden, wobei in den Quellen in Bezug auf die zwei genannten jüdischen Eisenbahner diesbezüglich nichts vermerkt ist. Die Hauptmaßnahme stellte jedoch die Versetzung dar. Diese ging auch in den meisten Fällen mit einer Degradierung bzw. Herabstufung in der Berufsordnung einher. So wurden zum Beispiel Bahnhofsvorstände zu Fahrdienstleitern herabgesetzt.

Die politische Beurteilung konnte jedoch auch mit einer freiheitseinschränkenden Maßnahme korrelieren. So wurden 17 Männer der Liste auch verhaftet. Wobei das Datum der jeweiligen Verhaftungen unmittelbar nach dem *Anschluss* angegeben wurde, weswegen davon ausgegangen werden muss, dass die Verhaftung den Anstoß für eine eingehende Prüfung der politischen Zugehörigkeit des jeweiligen Eisenbahners nach sich zog. Die Männer wurden meist von SA- oder SS-Männern verhaftet und nach wenigen Tagen oder Wochen wieder freigelassen. Bei rund der Hälfte der verhafteten Personen konnte jedoch kein Enthaftungsdatum eruiert werden. Unter den Verhafteten waren zwei Sozialdemokraten und zwei Kommunisten, neun Heimwehrmänner und Angehörige der Vaterländischen Front, zwei Personen, die während des Juliputsches der NationalsozialistInnen im Jahr 1934 gegen die Putschisten gekämpft hatten und eine Person, die laut Korrespondenz unabsichtlich verhaftet wurde und nicht politisch agiert hatte.

Zu den Sozialdemokraten und dem einen Kommunisten gibt es keine genaueren Angaben über die Art ihres Vergehens, nur die Angabe ihrer Parteizugehörigkeit bzw. -affinität. Bei einem der Sozialdemokraten konnte das Enthaftungsdatum nicht eruiert werden. Einer der beiden Kommunisten wurde wieder enthaftet und danach von der Deutschen Reichsbahn entlassen. Der andere Sozialdemokrat und der zweite Kommunist wurden im Zuge ihrer Verhaftung des Diensts enthoben, nach ihrer Enthaftung wurde allerdings nach wenigen Tagen ein Antrag auf Wiedereinstellung vom NSDAP-Vertrauensmann bei der Reichsbahndirektion Villach gestellt. Ob diese drei wieder für die Reichsbahn tätig waren, konnte nicht eruiert werden. Alle drei waren Arbeiter, Bahnhelfer und Lokheizer bei der Eisenbahn.

Die Dokumente beschreiben die Vergehen der Austrofaschisten und Heimwehrmänner als Gehässigkeit gegenüber NationalsozialistInnen, Reden für das alte Regime und Denunziationen sowie Hausdurchsuchungen bei NationalsozialistInnen, die zu Verhaftungen und Inhaftierungen im Anhaltelager Wöllersdorf führten. Vier Männer wurden vom Dienst suspendiert, einer im Dienst belassen, zwei innerhalb des Dienstorts versetzt, zwei innerhalb des Direktionsbezirkes versetzt und eine Person pensioniert. Der pensionierte Eisenbahner wurde schließlich am 19. Oktober wegen widerständigem Verhalten von der Gestapo in sogenannte Schutzhaft genommen. Bei zwei Arbeitern ist aus den Akten die Zugehörigkeit zu einem politischen Lager nicht klar ersichtlich. Da jedoch beide im Juli 1934 gegen den nationalsozialistischen Putschversuch gekämpft hatten, ist anzunehmen, dass sie Unterstützer des Austrofaschismus waren. Einer der beiden wurde entlassen, der zweite im Dienst behalten. Einer der beiden soll während der Niederschlagung des Putsches einen Nationalsozialisten erstochen haben, er wurde deshalb angeklagt. Ob er schuldig gesprochen wurde sowie sein weiterer Lebensweg konnten nicht eruiert werden. Der unabsichtlich verhaftete und vollkommen unpolitische Eisenbahner wurde im Dienst belassen. Gegen zwei weitere Eisenbahner, die vormals Funktionäre der Vaterländischen Front gewesen waren, wurden außerdem Volksgerichtsprozesse eingeleitet. Die weiteren Geschichten jener Eisenbahner, die in andere Reichsbahndirektionen versetzt wurden, konnten aufgrund fehlender Dokumente nicht rekonstruiert werden. Dabei handelte es sich laut den Akten größtenteils um „Heimwehrmänner“, „Systemler“ und „Gegner des Nationalsozialismus“. Ihre Versetzung diente der Bestrafung von politischen Gegnern. Man wollte sie so aus ihrer sozialen und politischen Gemeinschaft herausnehmen, um weitere potenzielle regimiefeindliche Handlungen zu verhindern:

„Diese Männer als solche sind natürlich in ihrer nächsten Umgebung bekannt und es gibt dauernd Schwierigkeiten. Das Zweckmäßigste ist es, wenn so einem Manne in neuer Umgebung die Möglichkeit gegeben wird, die Änderung seiner Gesinnung unter Beweis zu stellen.“¹⁸⁹

¹⁸⁹ Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Pgw, Personalwechsel, Versetzungen, Abordnungen, 19. August 1939.

Aufgrund des Personalmangels sah man tendenziell von Kündigungen ab. Die These, dass die Distanz der Versetzung mit der Schwere des politischen Fehlverhaltens korreliert, kann nicht vertreten werden. Die härteste Bestrafung war die Einweisung in ein Gefängnis oder Konzentrationslager bzw. die Anklage vor einem Volksgerichtshof. Gleichzeitig sind Männer, die nach dem Anschluss für einige Tage verhaftet waren und als politische Gegner galten, nicht automatisch versetzt worden. Eine definitive Logik hinter der Versetzungspolitik konnte nicht aufgefunden gemacht werden, obwohl sie klar als Strafmaßnahme eingesetzt wurde. Vermutlich hatten die regionalen EntscheidungsträgerInnen einen großen Einfluss in Bezug auf die Schwere der Strafe und die Konsequenzen für die EisenbahnerInnen, die ins Visier der neuen MachthaberInnen kamen.

Einige ausgewählte Einblicke in die Verfolgungspraxis von Eisenbahnern der Reichsbahndirektion Villach sollen nun die Dynamik und Argumentation der Repressionsmaßnahmen konkret darstellen. Oberinspektor und Bahnhofsvorstand von Klagenfurt, F.A.¹⁹⁰, wurde etwa im politischen Bericht des NSDAP-Vertrauensmannes der Reichsbahndirektion Villach „als fanatischer Vaterländer“ beschrieben. Er hätte sich bei allen Anordnungen der Vaterländischen Front um deren strikte Ausführung gekümmert und Widerständige „brutal“ zur Teilnahme gezwungen. Durch seine aktive Mitarbeit in der Vaterländischen Front war er zum Kammerrat der Handelskammer Klagenfurt und zum Finanzreferenten der Gemeinde Klagenfurt ernannt worden. Der Vertrauensmann der NSDAP unterstellte ihm „Konjunkturverhalten“. Es sei klar, dass F.A. immer auf den persönlichen Vorteil aus gewesen sei. Aus diesem Grund sei er für die Reichsbahndirektion Villach politisch untragbar und für die Belegschaft am Bahnhof unvorstellbar gewesen, da diese nach dem *Anschluss* dermaßen gegen ihn rebellierte, dass die Reichsbahndirektion Villach ihm den Krankenstand empfahl. Aufgrund seines Alters von 58 Jahren und seiner Erreichung der vollen Dienstzeit wurde er schließlich mit Ende Mai in Pension geschickt.¹⁹¹

¹⁹⁰ Name der Verfasserin bekannt, darf allerdings nicht publiziert werden.

¹⁹¹ Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Konvolut Reichsbahndirektion Villach, Verzeichnis der aus politischen Gründen enthobenen Beamten der Reichsbahndirektion Villach, ohne Datum.

Der Fahrdienstleiter K.B.¹⁹² am Bahnhof Trieben in der Steiermark (Reichsbahndirektion Villach) betätigte sich vor 1938 für die Kommunistische Partei und drohte laut politischem Bericht NationalsozialistInnen immer wieder mit Anzeige bei den Behörden. Am 13. März 1938 wurde er sofort im Auftrag der SA durch die Gemeindegendarmerie verhaftet. Das Verfahren gegen ihn wurde eingestellt und K.B. am 21. März aus der Haft entlassen. Kurz darauf wurde er von der Deutschen Reichsbahn gekündigt.¹⁹³

Ruppert Kautzky war Bundesbahndirektor der Bundesbahndirektion Villach. Am 22. März 1938 wurde er seines Postens enthoben und es wurde beantragt, ihn zumindest zu versetzen oder zu pensionieren. Die Empfehlung wurde von einem Mitarbeiter der Reichsbahndirektion Villach ausgesprochen und an Albert Koß nach Wien geschickt, da dieser für Personalangelegenheiten zuständig war. In der Begründung der Enthebungsschrift finden sich wenige konkrete Vorwürfe. Grundsätzlich wurde Kautzky beschuldigt, kein Nationalsozialist zu sein. Sein Verhalten vor dem *Anschluss* 1938 habe an nationalsozialistischem Sinn für „Volksgemeinschaft und Kameradschaft“ gefehlt. Kautzky sei seinen MitarbeiterInnen gegenüber asozial und streng aufgetreten und habe sich als „willfähiges Instrument des vaterländischen Systems widerstandslos missbrauchen lassen“.¹⁹⁴ Laut dieser Begründung war der ehemalige Bundesbahndirektor kein Gegner des Nationalsozialismus, aber in seiner prominenten Stellung innerhalb der Bahn zu wenig politisch und ideologisch wohlgesonnen, weshalb seine Versetzung bzw. Pensionierung vorgeschlagen wurde.

Der Bestand der Reichsbahndirektion Villach gibt nicht nur Einblick in politisch und rassistisch beurteilte EisenbahnerInnen des Kärntner Bezirksbereiches, sondern liefert

¹⁹² Name der Verfasserin bekannt, darf allerdings nicht publiziert werden.

¹⁹³ Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Konvolut Reichsbahndirektion Villach, Verzeichnis der aus politischen Gründen enthobenen Beamten der Reichsbahndirektion Villach, ohne Datum. Konvolut Reichsbahndirektion Villach, Verzeichnis der allenfalls vom Untersuchungsausschuss des Gaues Kärnten im Sinne des § 4 der Berufsbeamtenverordnung zu behandelnden Reichsbahnbeamten, ohne Datum. Braune Mappe, 23. Juli 1938.

¹⁹⁴ Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Konvolut Reichsbahndirektion Villach, Enthebung Kautzky, 22. März 1938.

auch Hinweise auf politisch Verfolgte in anderen Direktionsbezirken. Bei den Versetzungen von MitarbeiterInnen außerhalb des Bezirkes waren die Direktionen auf die Zusammenarbeit untereinander angewiesen. Im Jahr 1938 wurden sechs sozialdemokratische und kommunistische Bahnbedienstete des Heizhauses Graz, Reichsbahndirektion Wien, aus politischen Gründen entlassen. Im September desselben Jahres entschloss sich die Deutsche Reichsbahn dazu, die Männer vermutlich aus Personalmangel wieder einzustellen. Allerdings erhielten sie nicht ihre alten Positionen. Als Vorsichtsmaßnahme wurden sie als Verstärkungsarbeiter in die Reichsbahndirektion Villach an die Einsatzorte Bruck an der Mur und St. Michael versetzt. Im Jänner 1939 bat die Reichsbahndirektion Wien die Villacher Reichsbahndirektion um sukzessive Rückversetzung dieser Eisenbahner, da die Gauleitung Steiermark mit Verweis auf die Grazer Familien dieser Arbeiter um Rückkehr angesucht hatte. In der ersten Jahreshälfte 1939 wurden die Männer schließlich wieder ins Heizhaus Graz zurückgeschickt.¹⁹⁵ Die sechs Sozialdemokraten und Kommunisten sind jedoch nicht in der Liste der politisch Beurteilten berücksichtigt, da es sich nicht um politisch Disziplinierte der Reichsbahndirektion Villach handelte.

Antijüdische Maßnahmen im Betrieb und für das Personal

Nach dem *Anschluss* Österreichs an das Deutsche Reich wurde auf allen Ebenen begonnen, die reichsdeutschen antijüdischen Gesetze und antisemitischen Maßnahmen auch im neuen Reichsgebiet zu implementieren. In Deutschland wurden bereits 1933 antijüdische Gesetze eingeführt, die auch in der *Ostmark* schnellstmöglich umgesetzt werden sollten. So gab etwa am 17. März 1938 die – gerade noch bestehende – Generaldirektion in Wien eine Durchführungsbestimmung heraus, die besagte, dass der Führererlass vom 15. März 1938 zur Vereidigung aller BeamtInnen auf Hitler umgesetzt werden sollte, was de facto alle jüdischen MitarbeiterInnen ausschloss. Ein paar Tage später, am 22. März, präzisierte Ludwig

¹⁹⁵ Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Pgw, Personalwechsel, Versetzungen, Abordnungen, ZI, 9100/4722-38., 10. Jänner 1939.

Röbe, Leiter der nun existierenden Abwicklungsstelle Österreich, in einer neuerlichen Dienstanweisung, dass Personen, die nicht den Eid ablegten, unter Fortführung der Bezüge in Urlaub zu schicken seien. Ob die Bezüge wirklich weiter ausbezahlt wurden, ist unklar. Im Direktionsbezirk Villach waren nachweislich zwei Juden beschäftigt, die in den Wochen nach dem *Anschluss* ihres Dienstes enthoben wurden. Ob es noch mehr Betroffene gab bzw. wie viele Jüdinnen und Juden insgesamt 1938 bei der österreichischen Eisenbahn beschäftigt waren, ist unklar. Spätestens mit der Einführung der Nürnberger Gesetze in der *Ostmark* am 20. Mai 1938 war die pauschale Kündigung aller Jüdinnen und Juden in staatlichen Unternehmen bzw. der staatlichen Verwaltung möglich bzw. anzuwenden.

Die antijüdischen Maßnahmen griffen auch in das Familienleben der Angestellten ein. Ab 14. Mai war es sogenannten arischen Bediensteten verboten, mit einer *nicht-arischen* Person die Ehe einzugehen. Auch VertragspartnerInnen der Eisenbahn waren von den Verordnungen betroffen. Mit 31. August 1938 löste die Krankenkasse der ehemaligen Österreichischen Bundesbahnen ihre Verträge mit jüdischen ÄrztInnen auf. Bedienstete bekamen die Kosten von jüdischen ÄrztInnen nicht mehr rückerstattet. Stattdessen wurde, zumindest im Gau Wien, eine Liste mit *arischen* ÄrztInnen ausgegeben, die zur Konsultation empfohlen wurden. Mit der Einführung der *Allgemeinen Dienstanweisung für die Reichsbeamten* am 1. Oktober 1938 war es den EisenbahnerInnen außerdem untersagt, in Geschäften jüdischer BesitzerInnen einzukaufen.¹⁹⁶

Alfred Gottwaldt hält in seinen Forschungen fest, dass binnen eines Jahres alle reichsdeutschen antijüdischen Maßnahmen im österreichischen Teil der Eisenbahn eingeführt und teilweise im Vergleich zum *Altreich* sogar verschärft worden waren. Er erkennt darin keinen stärkeren Antisemitismus in der *Ostmark*, sondern sieht dies als Konsequenz der deutschen Expertise. Die höchsten Beamten in der Abwicklungsstelle Österreich, Ludwig Röbe und Werner Hassenpflug, hätten als Reichsdeutsche gewusst, wie sie effektiv die bereits zuvor im Deutschen Reich eingesetzten Gesetze

¹⁹⁶ Vgl: Gottwaldt, 2011, 267-272.

umsetzen konnten.¹⁹⁷ Dieser These widersprechend wurden jedoch andere Verordnungen und Richtlinien, die nichts mit Jüdinnen und Juden zu tun hatten, langsamer eingeführt. Dies argumentiert Paul Mechtler in seinen Untersuchungen dahingehend, dass dies mit Sicherheitsbedenken zu tun gehabt hätte, da eine rasche Umstellung der gewohnten Arbeitsabläufe zu höheren Sicherheitsrisiken und Gefahren geführt hätte. Wie bereits gezeigt, stieß die Einführung der deutschen Besoldungs- und Gehaltsschemata auf Widerstand in Teilen der österreichischen Belegschaft, was eventuell in eine Verlangsamung des Umstellungsprozesses mündete. Es ist jedoch auffallend, dass antijüdische Maßnahmen und somit – mit Peter Longerich argumentiert – antijüdische Politik rascher umgesetzt wurde als andere diskriminierende Maßnahmen. Die Bereitschaft von Seiten österreichischer AntisemitInnen, eigenständige Schritte antijüdischer Diskriminierung und Gewalt einzuleiten, mitunter sogar *reichsdeutsche* Stellen dazu zu inspirieren, deren Maßnahmen zu verschärfen, wurde vom Historiker Hans Safrian in Bezug auf die Gründung der „Zentralstelle für jüdische Auswanderung“ in Wien im Jahr 1938 als „Wiener Modell“ bezeichnet.¹⁹⁸ Österreichische antijüdische Initiativen, die über die *reichsdeutschen* Gesetze hinausgehen, sind bei der Reichsbahn zwar nicht überliefert, die Schnelligkeit der Umsetzung – gerade wie zu zeigen sein wird im Vergleich zu diskriminierenden Maßnahmen gegen *OstarbeiterInnen* – lässt jedoch die These zu, dass Antisemitismus einen höheren Grad an Akzeptanz im Unternehmen fand als andere Aspekte nationalsozialistischer Diskriminierungspolitik.

Zusammenfassung

Am 18. März 1938 gingen die Österreichischen Bundesbahnen als Sondervermögen in den Besitz der Deutschen Reichsbahn über. Ab diesem Zeitpunkt bis zum 8. Mai 1945 stand die österreichische Bahn unter deutscher Staatsverwaltung. Die

¹⁹⁷ Vgl: Gottwaldt, 2011, 275.

¹⁹⁸ Siehe dazu: Safrian, 1995.

Abteilungen und Arbeitsabläufe wurden sukzessive der Deutschen Reichsbahn angeglichen und personelle Veränderungen vorgenommen. Die Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen wurde in die Abwicklungsstelle Österreich – Reichsverkehrsministerium umgebaut. Ihre Leitung übernahm der Deutsche Reichsbahndirektor Ludwig Röbe. Die Überwachung der Adaptierungen sowie zentrale Posten wie Bahnbevollmächtigte wurden von Deutschen übernommen, auf weiteren wichtigen Entscheidungspositionen sowie generell im Personal der Bahn war jedoch ein Großteil der MitarbeiterInnen ÖsterreicherInnen. Der Umbau brachte auch den Aufbau neuer Funktionen und Gruppen mit sich, wie die Etablierung der Bahnschutzpolizei. Diese Erweiterungen brachten den EisenbahnerInnen mehr Kontrolle und polizeiliche Zugriffsrechte auf die Bevölkerung. Im Dezember 1939 waren der Umbau der Eisenbahnstruktur und die Einführung der deutschen Regelungen abgeschlossen.

Für die Belegschaft bedeutete der *Anschluss* eine neue politische Realität, die durch den persönlichen Treueeid auf Reichskanzler Adolf Hitler bezeugt werden musste. Durch den Ausschluss von Jüdinnen und Juden aus der Treueablegung wurden jüdische MitarbeiterInnen des Dienstes enthoben. In der Reichsbahndirektion Villach waren nachweislich zwei Juden davon betroffen. Politisch unliebsame MitarbeiterInnen wurden ebenfalls ausgeforscht und auf diverse Arten bestraft. In der Reichsbahndirektion Villach wurden fünf Personen pensioniert (darunter der ehemalige Bundesbahndirektor Ruppert Kautzky), fünf entlassen (darunter der ehemalige Stellvertreter des Bundesbahndirektors, Ferdinand Löschnigg), 12 suspendiert, bei zwei Personen wurde die Suspendierung vom NSDAP-Vertrauensmann bei der Reichsbahndirektion Villach empfohlen und die restlichen wurden versetzt. Nachweislich waren 80 Personen von politischen Säuberungsmaßnahmen im Jahr 1938 betroffen. Auffällig ist dabei die verhältnismäßig hohe Anzahl von Austrofaschisten (50 Personen), obwohl der österreichische Widerstand gegen die NationalsozialistInnen in erster Linie von der politischen Linken getragen wurde. Durch die hohe Zahl von politisch verfolgten austrofaschistischen Mitarbeitern der Bahn (es handelte sich hier nur um Männer) müssen diese ersten politischen Säuberungsmaßnahmen als Racheakte gegenüber dem Vorgängerregime in Österreich verstanden werden. Wie auch von der nationalsozialistischen

Belegschaft ständig gefordert, sollten insbesondere AustrofaschistInnen aus dem Betrieb entfernt werden. Entgegen der Denkschrift von F.L. wurden jedoch nicht in erster Linie Personen im hohen Dienst und austrofaschistische Vorgesetzte entfernt. Die dokumentierte Berufszugehörigkeit von 50 Personen zeigt, dass diese hauptsächlich Angehörige der mittleren Verwaltung und ArbeiterInnen waren.

Laut der überlieferten Dokumente war die Zahl verfolgter linker EisenbahnerInnen im Kontrast zur generellen Verfolgung der politischen Linken geringer. Neben dem Aspekt der Rache an AustrofaschistInnen könnte ein weiterer Grund darin gelegen haben, dass die NationalsozialistInnen den Betrieb der Eisenbahn aufrechterhalten wollten, weswegen politisch inaktive Linke, die bereits im Austrofaschismus verfolgt wurden, vorerst unbehelligt blieben.¹⁹⁹ Die ersten politischen Verfolgungsmaßnahmen waren auch nicht als Verfolgung von tatsächlich widerständigen Personen zu klassifizieren, sondern vor allem Racheakte. Da linke MitarbeiterInnen ohnehin auch vor dem *Anschluss* nicht politisch aktiv auftreten durften, sind sie vermutlich in dieser Phase nicht ins Visier gekommen. In den überlieferten Akten der Reichsbahndirektion Villach ist verzeichnet, dass von den 80 politisch eingestuften MitarbeiterInnen 17 für kurze Zeit verhaftet wurden.

Im Kontrast zur Verfolgung politisch Unliebsamer wurden langjährige und verdienstvolle NationalsozialistInnen für ihre Treue vor dem *Anschluss* belohnt. Die (Wieder-)Einstellung von NationalsozialistInnen diente auch als Festigung der neuen Machtstruktur im Unternehmen. Belohnungen wurden nicht nur durch neue Posten vergeben, sondern auch durch Beförderungen und sogenannte Wiedergutmachungen. In den Villacher Akten sind 547 NSDAP-Mitglieder im Betrieb nachweisbar, die bereits vor dem *Anschluss* beigetreten waren. Insgesamt sind 771 EisenbahnerInnen bekannt, welche der NSDAP angehörten. Nachkriegsakten, auf die noch eingegangen werden wird, belegen wiederum rund 1.400 Bahnbedienstete, die von Entnazifizierungsmaßnahmen betroffen waren.

¹⁹⁹ Vgl: Vogl, 1968, 36f.

Generell sorgte die Personalpolitik ab 1938 in der Deutschen Reichsbahn für große Tumulte. Verschiedene Konfliktlinien taten sich auf: Einstellung von NationalsozialistInnen versus Einstellung aufgrund der fachlichen Qualifikation (diese Linie vertraten vor allem höhere Reichsbahnbeamte wie Ludwig Röbe und Anton Töpfer); Entfernung von AustrofaschistInnen und Nicht-NationalsozialistInnen von höheren Positionen zugunsten von NationalsozialistInnen versus generelle Postenbesetzung aufgrund der Qualifikation. Der Streit führte sogar zur Auflösung der Personalkommission in der Abwicklungsstelle und spiegelt Spannungsfelder im Wechselspiel der von Gerhard Botz beschriebenen Machtergreifung von oben, unten und außen wider.²⁰⁰ Im Endeffekt setzte sich die Linie des Reichsverkehrsministeriums durch, nach Qualifikation zu besetzen. Dies bedeutet jedoch keinesfalls, dass dies weniger nationalsozialistisch gemeint war, die Wichtigkeit einer funktionierenden Eisenbahn hatte schlicht höhere Priorität als Postenversorgung. Die Durchsetzung dieser Position verdeutlicht auch, welchen großen Stellenwert die Bahn im NS-Staat einnahm.

Im Dezember 1939 war der Umbau der Eisenbahn abgeschlossen. Teile des neuen Regelwerks wurden schon früher implementiert, insbesondere antijüdische Maßnahmen wie das Verbot für EisenbahnerInnen, jüdische EhepartnerInnen zu heiraten, das Verbot, jüdische ÄrztInnen zu konsultieren, und das Verbot, in jüdischen Geschäften einzukaufen – sie alle wurden noch 1938 umgesetzt.

Die Inkorporation der Österreichischen Bundesbahnen in die Deutsche Reichsbahn ging schnell – binnen zwei Jahren – und fast reibungslos voran, sowohl aus deutscher als auch österreichischer Sicht. Nur bei Fragen der Postenbesetzungen und der Einführung von reichsdeutschen Besoldungs- und Arbeitsregelungen gab es intensiven Widerstand von ÖsterreicherInnen bzw. österreichischen NationalsozialistInnen. Schlussendlich setzte sich das Reichsverkehrsministerium durch und die Situation beruhigte sich bereits 1939 wieder.

²⁰⁰ Botz, 2018, 147.

II. Die Österreichischen Bundesbahnen in Krieg und Verfolgung

Das Ziel der vorliegenden Studie ist es nicht, die Rolle der Deutschen Reichsbahn im Zweiten Weltkrieg allgemein darzustellen. Die Geschichte der Reichsbahn im Krieg umfasst eine Vielzahl an Ländern und Regionen mit vielfach unterschiedlichen Formen deutscher Besatzungsregime. Die Aufgabengebiete, Zuständigkeiten und ober- bzw. untergeordneten Institutionen der Bahn waren je nach Kontext vielseitig, die konkreten Tätigkeitsfelder unterschieden sich teilweise erheblich. In diesem Kapitel sollen jedoch in einem ersten Teil grundlegende Rollen der Bahn und ihrer MitarbeiterInnen im Krieg erläutert werden, dies unter besonderer Berücksichtigung der Reichsbahndirektion Villach. Die Schwerpunkte umfassen demnach den Wandel der Bahn im Krieg, also die Expansion des Unternehmens gemeinsam mit den deutschen Angriffskriegen. Weitere Fokusse liegen auf der Verstrickung der Bahn in die Kriegsindustrie sowie auf die Bahn als Akteurin in deutschen Besatzungsregimen am Beispiel von Bahnbediensteten. Dem Krieg gegen die Sowjetunion wird besondere Berücksichtigung beigemessen, um zu zeigen, dass die Bahn auch ganz konkret in das Kriegsgeschehen eingebunden war, der Krieg sogar ohne die Reichsbahn in dieser Form nicht möglich gewesen wäre.

Der zweite Teil des Kapitels beschäftigt sich mit Rollen, welche die Reichsbahn und ihr Personal in den NS-Verbrechen einnahmen. Auch hier kann kein Anspruch auf eine Gesamtdarstellung gestellt werden, umfassen die NS-Verbrechen doch eine erschreckende Vielzahl an Untaten, wie die Verfolgung politischer GegnerInnen, das Wegsperrern von sogenannten Asozialen und BerufsverbrecherInnen, die Verfolgung von Homosexuellen, als rassistisch minderwertig kategorisierte Menschen, unterschiedlichste Gruppen in den besetzten Gebieten, Kriegsgefangene – darunter vor allem der Roten Armee –, zwangsweise Bevölkerungstransfers und Zwangsarbeit in unterschiedlichster Form. Ein Fokus liegt auf der nationalsozialistischen Genozidpolitik, also dem Völkermord an den Jüdinnen und Juden, der mit den Begriffen Holocaust oder Shoah umschrieben wird. Aufgrund fehlender Quellen kann insbesondere in Bezug auf die Reichsbahndirektion nur am Rande auf den Porajmos, also den Völkermord an Roma, Romnija, Sintizas und Sinti, eingegangen werden. Dies

muss als großes Forschungsdesiderat für die Reichsbahn insgesamt angesehen werden. Der Fokus der Arbeit liegt nicht auf den relativ gut erforschten Deportationstransporten durch die Reichsbahn, sondern auf Verstrickungen der Bahn und ihrer MitarbeiterInnen in antijüdische Verbrechen. Außerdem wird die Rolle der Reichsbahndirektion Villach in der Germanisierungspolitik im besetzten Jugoslawien, konkret dem Gebiet des heutigen Sloweniens, thematisiert, um die Relevanz regionaler Gegebenheiten zu unterstreichen.

Ziel des Kapitels ist es also, anhand von Schlaglichtern mit besonderem Fokus auf bisher unerschlossene Dokumente der Reichsbahndirektion Villach die unterschiedlichen Rollen der Reichsbahn in Krieg und Verfolgung zu beleuchten, die weit über die Funktion der Eisenbahn als Transportunternehmen hinausgehen. Die Deportationen von Opfern in Konzentrations- und Vernichtungslager durch die Bahn sind verhältnismäßig gut erforscht, eine Forschungslücke stellt jedoch die Verstrickung der Bahn in NS-Verbrechen über diesen Aspekt hinaus dar. Dies betrifft einerseits die Reichsbahn als Unternehmen und andererseits das Bahnpersonal in seinen verschiedenen Funktionen im NS-Staat und der nationalsozialistischen Besatzungspolitik. Die Struktur des Kapitels ist weitgehend chronologisch mit unterschiedlichen geografischen und thematischen Schwerpunkten aufgebaut. Es soll einen Überblick geben und diesen punktuell vertiefen, schlussendlich ist jedoch jedes der Unterkapitel ein riesiges Forschungsfeld für sich, das jeweils zahlreiche Vertiefungsmöglichkeiten bietet.

Der Wandel der Bahn im Krieg

Der Krieg bedeutete für die Deutsche Reichsbahn gravierende Änderungen im Personal, ihren Zuständigkeiten, Kompetenzen, Kooperationen und Arbeitszielen. Die Eisenbahn transformierte sich also fundamental, gewann insbesondere durch die Einbindung in die Besatzungspolitik Einfluss auf neue Gebiete und damit auch

zumindest indirekt auf deren Bevölkerung, wenngleich die Kernstruktur der Reichsbahn im Wesentlichen bestehen blieb.

Insbesondere der Personalstand veränderte sich mit Kriegsbeginn jedoch grundsätzlich, vor allem durch die Inkorporation ausländischer Bahnen sowie den Einsatz von ZwangsarbeiterInnen (ein Thema, dem ein eigenes an diesen Teil anschließendes Schwerpunktkapitel gewidmet ist). Bereits vor Kriegsbeginn führte das NS-Regime propagandistisch forcierte Arbeitsplatzbeschaffungsmaßnahmen durch. So wurden in der Reichsbahn bereits im Jahr 1933 zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen, indem Sitzbänke systematisch gepolstert wurden. Trotzdem bestand bereits 1937 tatsächlicher Personalmangel. Um dem entgegenzuwirken, wurden vor allem IngenieurInnen und ArbeiterInnen im Technischen Dienst gezielt angeworben. Staatssekretär Wilhelm Kleinmann ordnete dafür an, pensionierte Bahnbedienstete wieder einzustellen und auch vermehrt Frauen zum Dienst zuzulassen. Knapp zwei Jahre danach, im Jahr 1939, hatte die Deutsche Reichsbahn bereits 20.000 Frauen eingestellt – in der damaligen Männerdomäne Eisenbahn eine sehr hohe Zahl. Der Personalmangel von 1937 entstand Alfred C. Mierzejewski folgend aufgrund der Bevorzugung der Arbeitsämter von kriegswichtiger Industrie, er war also ein staatlich geschaffenes Problem.²⁰¹

Nach dem Kriegsbeginn durch das Deutsche Reich verstärkte sich der Personalmangel aus verschiedenen Gründen weiter: Eisenbahner wurden zur Wehrmacht eingezogen, es gab ein vermehrtes Verkehrsaufkommen bei größerem Operationsgebiet der Bahn und aufwendige Ausbesserungsarbeiten wurden wegen Kriegsschäden notwendig. Die Deutsche Reichsbahn versuchte diese Lücken an Arbeitskräften neben Pensionierten und Frauen nun auch sukzessive mit ZwangsarbeiterInnen zu schließen. So zwangen etwa die Reichsbahndirektionen gleich nach dem deutschen Angriffskrieg auf Polen ZivilistInnen aus den besetzten

²⁰¹ Vgl: Mierzejewski, 2005, 90f.

Gebieten in ihrem Einflussgebiet zur Arbeit.²⁰² In den kommenden Jahren zwang die Reichsbahn Menschen aus unterschiedlichen besetzten Gebieten zur Zwangsarbeit. Die Arbeitsbedingungen waren dabei je nach Nationalität oder anderen Kategorien sehr verschieden, jeweils basierend auf dem rassistischen Weltbild der NationalsozialistInnen, wie im Kapitel zur Zwangsarbeit ausführlich dargestellt wird.

Folgende Tabelle zeigt den Anstieg des Personalstandes bei der Deutschen Reichsbahn. Die Zahlen beinhalten freiwillige und erzwungene Arbeit. In nur wenigen Jahren wuchs das Unternehmen um mehrere Hunderttausend Menschen, erweiterte sich also fundamental.

Personalstand Deutsche Reichsbahn, 1937-1944:²⁰³

Jahr	Belegschaft	Jahr	Belegschaft
1937	703 546	1941	1.253 100
1938	778 374	1942	1.386 000
1939	958 000	1943	1.529 000
1940	1.145 000	1944	1.581 000

Innerhalb der Belegschaft der Reichsbahn gab es eine hohe Ausdifferenzierung der Arbeitsfelder. Neben BeamtInnen im administrativen Bereich gab es die verschiedensten handwerklichen Berufe sowie das Service-Personal an den Bahnhöfen und in den Zügen. Generell war die Deutsche Reichsbahn ein arbeitsteiliges Unternehmen und kooperierte mit anderen Unternehmen und

²⁰² Vgl: Österreichische Bundesbahnen-Anlagendokumentation, Reichsbahndirektion Villach, Plda, Annahme von Arbeitern, 1-300, Telegramm des RVM an die Reichsbahndirektionen, Einsatz polnischer Kriegsgefangener, 89 Nae 533, 16. September 1939.

²⁰³ Mierzejewski, 2005, 160.

Organisationen. Diese vielschichtigen Beziehungen zu anderen Betrieben wurden im Krieg zusätzlich erweitert. Hauptkooperationspartnerin war die Wehrmacht, insbesondere durch die Einbindung der Bahn in die Besatzungspolitik in eroberten Gebieten entstanden zusätzlich Verbindungen mit einer Vielzahl an Institutionen, Unternehmen, Ministerien, politischen Organisationen etc. Die Rolle der Reichsbahn in Krieg und Besatzung war weitreichend und einflussreich, sie muss also als Akteurin im Netzwerk²⁰⁴ des Krieges verstanden werden.

Die mächtige Stellung der Bahn im Krieg basierte auf ihrer institutionellen und personellen Verankerung im NS-Staat. Sie war eine Abteilung im Reichsverkehrsministerium, gleichzeitig hatte dieses Ministerium und somit auch die Reichsbahn selbst enge Verbindungen zum Heer. Außerdem unterstand die Reichsbahn während des Krieges der Wehrmacht. Dieses spezielle Verhältnis beruht in erster Linie auf dem Reichsverteidigungsgesetz vom 4. September 1938, in welchem festgeschrieben wurde, dass die Wehrmacht im Falle eines Krieges Weisungsbefugnis gegenüber zivilen VerkehrsträgerInnen ausüben könne.²⁰⁵ Eine besondere Rolle spielte dabei der Chef des Transportwesens beim Oberkommando des Heeres, Rudolf Gercke, der diese Funktion zwischen 1939 und 1945 ausübte. Mit den unmittelbaren Kriegsvorbereitungen im Sommer 1939 wurde diese Abteilung befugt, das Reichsverteidigungsgesetz durchzuführen. Das Gesetz bildete somit die Grundlage für die durch unterschiedliche Interessen geprägte und damit auch konflikthafte Beziehung des Reichsverkehrsministeriums (und somit auch der Reichsbahn) und der Wehrmacht im Zweiten Weltkrieg. Die Deutsche Reichsbahn war somit an die Forderungen der Wehrmacht gebunden. Gleichzeitig hatten das Reichsverkehrsministerium und die Deutsche Reichsbahn auch die Weisungen des Reichswirtschaftsministers und Generalbevollmächtigten der Wirtschaft, Walther

²⁰⁴ Zum Netzwerkbegriff siehe: Raab, 2005; Seibel, Wolfgang, Restraining or Radicalizing? Division of Labor and Persecution Effectiveness, In Feldman, Gerald D., Seibel, Wolfgang (Hg), Networks of Nazi Persecution. Bureaucracy, Business and the Organization of the Holocaust. New York, Oxford, 340-360; Seibel, Wolfgang, Raab, Jörg, 2003, Verfolgungsnetzwerke. Zur Messung von Arbeitsteilung und Machtdifferenzierung in den Verfolgungsapparaten des Holocaust, In Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie. Jg. 55, Heft 2, 197-230.

²⁰⁵ Vgl: Schüler, 1987, 26f.

Funk, zu befolgen.²⁰⁶ Durch diese komplexen Zuständigkeiten entstand ein Spannungsfeld, da die Eisenbahn einerseits zwei unterschiedlichen Institutionen mit durchaus verschiedenen Agenden untergeordnet war, andererseits diese beiden Institutionen gleichzeitig auch die beiden größten Klienten der Reichsbahn waren.

Das Transportwesen des Oberkommandos des Heeres und seine Abteilungen, wie die Feldeisenbahn oder die Feldtransportabteilungen, hatten eine Vielzahl an Aufgaben. Darunter fielen die Entwicklung der kontinentalen Verkehrswege, die Ermittlung und Übermittlung militärischer Forderungen an die VerkehrsträgerInnen, das Mitwirken an Bau und Betrieb der zugeteilten Verkehrswege, die Tarifpolitik für Militärtransporte sowie die Zurverfügungstellung von Material und Arbeitskräften bei der (Wieder)Herstellung von Anlagen. Konkret war die Planungsabteilung beim Chef des Transportwesens für die Vorbereitungen eines militärischen Angriffes und dazugehörenden Bauarbeiten zuständig. De facto hatte sie jedoch nicht genügend Personal, weswegen MitarbeiterInnen der Deutschen Reichsbahn für viele Tätigkeiten herangezogen wurden.²⁰⁷

Die Verbindungen zwischen der Bahn, dem Militär und dem Reichsverkehrsministerium umfassten auch den Austausch von Personal. Das Reichsverkehrsministerium entsandte laufend ReichsbahnbeamtInnen zu Koordinationszwecken zu den Abteilungen des Transportchefs des Oberkommandos des Heeres, um die Zusammenarbeit zwischen Wehrmacht und Reichsverkehrsministerium zu vermitteln.²⁰⁸ Die Wehrmacht wiederum entsandte sogenannte Bahnhofsoffiziere oder Bahnhofskommandanturen zu zentralen Bahnhöfen, um das Ein- und Ausladen von Truppen und Wehrmachtsmaterial, die Betreuung von Soldaten und den Schutz vor möglichen Angriffen zu organisieren.²⁰⁹ Der Historiker Klaus A. Friedrich Schüler konstatiert jedoch:

²⁰⁶Vgl: Schüler, 1987, 27.

²⁰⁷ Vgl: Schüler, 1987, 29ff.

²⁰⁸ Vgl: Schüler, 1987, 32.

²⁰⁹ Vgl: Schüler, 1987, 35.

„Ein geschlossenes und einheitlich organisiertes Wehrmachttransportwesen gab es weder zu Beginn des Zweiten Weltkriegs noch in seinem weiteren Verlauf. Vielmehr lag der Schwerpunkt der Zuständigkeiten des Transportchefs eindeutig bei den Landstreitkräften, zumal er mit seinem Stabe zum Oberkommando des Heeres gehörte.“²¹⁰

Diese in konkreten Fällen oftmals unklaren Kompetenzverteilungen und Befehlsstrukturen schufen eine Situation, in der die Wünsche der Wehrmacht zwar Vorrang hatten, die Aufgaben der EisenbahnerInnen jedoch vielfach diffus definiert waren, da gleichmäßige Organisationsstrukturen in den besetzten Gebieten fehlten, was wiederum zu einer Vielzahl an logistischen Problemen führte. Insbesondere in den besetzten Gebieten war die Rolle der Eisenbahn also sehr unterschiedlich organisiert. Beispielsweise in Brüssel und Paris geriet die Reichsbahn in Kompetenzstreitereien mit der Wehrmacht, die anfänglich in beiden Städten eine Wehrmachtverkehrsdirektion unter Leitung des Chefs des Transportwesens, der dem Oberkommando der Wehrmacht angehörte, koordinierte. Diese Abteilungen unterstanden den Befehlen der Wehrmacht, ihr Personal kam aber von der Deutschen Reichsbahn.²¹¹ Im August 1940 installierte die Wehrmacht eine Eisenbahntransportabteilung in Paris, die den Eisenbahnverkehr im besetzten Westen regelte.²¹² Die Eisenbahnen Norwegens, Kroatiens, Serbiens und Griechenlands hingegen blieben den gesamten Krieg hindurch der Wehrmacht und dem Chef des Transportwesens unterstellt. Es wurde ein Transportkommandant eingesetzt und die süd-östlichen Gebiete wurden von der Wehrmachtsverkehrsdirektion Südost in Belgrad kontrolliert.²¹³

Ähnliche uneinheitliche Kompetenzverteilungen und dadurch entstandene Konflikte der unterschiedlichen involvierten Institutionen führten schließlich dazu, dass es zu stetigen Umstrukturierungen kam. Auch Adolf Hitler wurde auf die internen Probleme

²¹⁰ Schüler, 1987, 36.

²¹¹ Vgl: Hilberg, 1987, 37.

²¹² Vgl: Mierzejewski, 2005, 99.

²¹³ Vgl: Hilberg, 1987, 38.

der Reichsbahn aufmerksam und forderte 1942 Konsequenzen. So verlor Wilhelm Kleinmann seinen Posten als Staatssekretär im Reichsverkehrsministerium und wurde im Jahr 1942 von Albert Ganzenmüller ersetzt. Rüstungsminister Albert Speer übernahm Agenden der Reichsbahn und integrierte das Lokomotiv- und Wagenbauprogramm ins Rüstungsprogramm. Außerdem begann die Entwicklung einer neuen, wintertauglichen Lokomotive.²¹⁴ Zusätzlich unterstand ab Jänner 1942 die Ostbahn (die Eisenbahn im Generalgouvernement, auf die noch eingegangen wird) der Deutschen Reichsbahn. Die Betriebsleitung Ost wurde zur Zweigstelle Osten des Reichsverkehrsministeriums und die Haupteisenbahndirektionen kamen unter Befehl des Ministeriums. Einen Monat später wurde die Ostbahn partiell unter Verwaltung der Deutschen Reichsbahn zusammengefasst. Der sogenannte Generalgouverneur für die besetzten polnischen Gebiete, Hans Frank, setzte sich zum Jahresende 1942 erfolgreich dafür ein, dass die administrativen und finanziellen Angelegenheiten der Ostbahn jedoch unter seiner Direktive blieben.²¹⁵ In relativ kurzer Zeit kam es also mehrmals zu gravierenden Zuständigkeitsänderungen in der Bahn, die wiederum Konflikte, Interessensgegensätze und logistische Probleme innerhalb der Reichsbahn, aber auch darüber hinaus in den Kooperationen und zugeordneten Stellen und Behörden widerspiegeln.

Die arbeitsteilig organisierte und mit verschiedenen Institutionen verwobene Deutsche Reichsbahn entwickelte sich also mit dem Kriegsverlauf und der Genese der deutschen Besatzungsbehörden kontinuierlich weiter, übernahm Kompetenzen, gab andere ab und war durch oftmals unklare Zuständigkeiten in ständigen Spannungsfeldern mit anderen Institutionen, muss also zusätzlich immer im regionalen Kontext betrachtet werden. Jedenfalls war die Eisenbahn als zentrale Transportinfrastruktur von großer Bedeutung und demnach der Wehrmacht unterstellt. Die Rolle der Reichsbahn im Krieg reichte jedoch über ihre logistische Funktion hinaus.

²¹⁴ Vgl: Mierzejewski, 2005, 118f.

²¹⁵ Vgl: Mierzejewski, 2005, 144.

Kriegsindustrie

Die Deutsche Reichsbahn war vielschichtig in die deutsche Kriegswirtschaft eingebunden. Wie auch im Krieg selbst fielen der Eisenbahn dabei unterschiedliche Rollen zu. Zunächst war die Bahn zentraler Lieferant von Rohstoffen und zwecks ihrer logistischen Funktionen ein Eckpfeiler der deutschen Wirtschaft insgesamt. Kompetenzschwierigkeiten und Konkurrenzverhältnisse zwischen Auftraggebern und Abnehmern von Ressourcen zeichneten das Tätigkeitsfeld der Reichsbahn aus, auch hier wird die kontroversielle Rolle der Bahn in einem Netzwerk unterschiedlicher AkteurlInnen und Interessen deutlich.

Der Beauftragte für den Vierjahresplan, Reichsmarschall Hermann Göring, war an der Eisenbahn als wichtigem Transportmittel für die Aufrüstung der Wehrmacht interessiert. Der sogenannte Vierjahresplan, der das Deutsche Reich insbesondere durch Aufrüstung in Kriegsbereitschaft versetzen sollte, ermöglichte es Göring, kriegswichtige Unternehmen maßgeblich zu beeinflussen. So setzte er durch, dass in jeder Reichsbahndirektion ein Transportrepräsentant eingesetzt wurde, der zwischen Deutscher Reichsbahn und AuftraggeberInnen aus der Wirtschaft vermittelte. Neben dem Bahnbevollmächtigten, der als Verbindungsmann zur Wehrmacht fungierte, war dies ein weiterer Akteur in den Reichsbahndirektionen mit eigenen Interessen. Mit der Kriegsmobilisierung im Sommer 1939 kamen sich beide Interessensvertreter bzw. KundInnen der Bahn in die Quere, da die Wehrmacht vermehrt Waggons anforderte, die von anderen Bereichen abgezogen werden mussten. Demzufolge konnte die Deutsche Reichsbahn phasenweise überhaupt nicht angeben, wann sie bestellte Güter ausliefern konnte.²¹⁶

Hermann Göring versuchte für die Reichsbahn, die verschiedenen Bedürfnisse im Deutschen Reich zu kategorisieren, um sie dann auf sogenannte Prioritätenlisten zu setzen. Diese Listen verdeutlichen die unterschiedlichen Interessensgruppen, die von

²¹⁶ Vgl: Mierzejewski, 2005, 104.

der Reichsbahn versorgt werden hätten sollen, und Konflikte, die mit der Bevorzugung bestimmter Waren einhergingen. An oberster Stelle standen immer die Truppen- und Materialtransporte für die Wehrmacht sowie Kohlelieferungen für die Deutsche Reichsbahn, danach änderten sich die Posten je nach Jahreszeit oder Kriegsverlauf. So standen etwa im September 1939 Lebensmittel ganz oben in der Hierarchie, während ein Jahr später Kohle und Düngemittel für die Landwirtschaft die Liste anführten. Im Reichsverkehrsministerium beschäftigte sich parallel dazu die Verkehrsabteilung mit eigenen Prioritätenlisten. Dort standen im April 1942 auch Transporte für die Wehrmacht ganz oben, gefolgt von Öl und Ölprodukten sowie Erzeugnissen für die Bahnaufbauprogramme.²¹⁷ Im Juli 1942 sandte die Deutsche Reichsbahn ein Telegramm an alle Reichsbahndirektionen, in dem diese aufgefordert wurden, für Deckhengste bevorzugt Wagen zu stellen, um sie zu den Gestüten zu bringen. Im Schreiben wurde die Wichtigkeit dieser Transporte für Wehrmacht und Kriegsindustrie betont, da Pferde als Transportmittel für die Wehrmacht noch immer von großer Bedeutung waren.²¹⁸ Unklar bleibt jedoch, warum es scheinbar gleichzeitig mehrere Prioritätenlisten von mehreren Einrichtungen gab. Außerdem ist nicht eindeutig belegt, ob sich die Deutsche Reichsbahn an die Prioritätenlisten überhaupt hielt.

Albert Speer als neuer Rüstungsminister versuchte im Sommer 1942, die geringe Anzahl an Güterwaggons und damit entstehenden Transportschwierigkeiten mit der Errichtung einer Zentralverkehrsleitstelle zu kompensieren. Die Leitstelle hatte ihren Sitz in Berlin und war direkt der Generalbetriebsleitung Ost unterstellt. Diese war wiederum direkt dem Reichsverkehrsministerium untergeordnet. In der Leitstelle selbst waren Vertreter aus den verschiedensten Branchen eingebunden: Kohleabbau, Landwirtschaft und Kriegswirtschaft. Den Vorsitz hatte der Präsident der Generalbetriebsleitung Ost. Die Zentralverkehrsleitstelle übernahm von der Verkehrssektion im Reichsverkehrsministerium die Prioritätenlisten. An der politischen

²¹⁷ Vgl: Mierzejewski, 2005, 153.

²¹⁸ Vgl: Österreichische Bundesbahnen-Anlagendokumentation, Bestand Reichsbahndirektion Villach, Vwb, Bestellung, Meldung, Ausgleich, Verteilung und Überweisung von Güterwagen, Telegramm des RVM an die Reichsbahndirektionen, Wagenstellung für Hengste, 10 Vwb 923, 3. Juli 1942.

und ökonomischen Ausrichtung änderte das jedoch nichts. Militärische Transporte hatten weiterhin Vorrang vor allen anderen. Im Herbst 1943 wurde die Liste der Zentralverkehrsleitstelle angeführt von Kohle – mit 70.000 Waggons täglich nur für Minen – gefolgt von Transporten für Waffen und Munition; Zuckerrüben und Kartoffeln sowie 3.000 Wagen täglich für Getreide und 2.400 für Düngemittel.²¹⁹

Parallel zum Kampfgebiet und den besetzten Gebieten hatte der Krieg auch gravierende Auswirkungen auf den Zugverkehr im Deutschen Reich selbst. Laut Historiker Alfred C. Mierzejewski waren dafür nicht die Kampfhandlungen selbst ausschlaggebend, sondern in erster Linie die Okkupationen, die Kontrolle und die Koordination der eroberten Gebiete – also die Besatzungspolitik. Insbesondere das Anwachsen des zu operierenden Verkehrsnetzes war eine enorme logistische Herausforderung für die Deutsche Reichsbahn, da sie den Verkehr aller Eisenbahnen koordinierte.²²⁰ Die Kriegsziele wurden dabei prioritär vor den Individualverkehr gestellt, der ab November 1939 im Einzelfall begründet werden musste. So gingen zivile Reisen insbesondere in der frühen Phase des Krieges zurück, um erst 1941 wieder anzusteigen. Durch Züge mit mehr Waggons wollte die Deutsche Reichsbahn den ständig überfüllten Waggons entgegenwirken, was jedoch nur mäßig gelang. Verspätungen wurden zur Normalität.²²¹ Am 1. Dezember 1939 waren 91 Züge drei bis sechs Stunden zu spät, während es am 20. Jänner 1940 bereits 1.312 waren. Nach einer kurzen Erholungsphase fiel die Anzahl der stark verspäteten Züge ab Dezember 1940 nie wieder unter 200 täglich. Zeitweise waren bis zu 1.200 Züge täglich verspätet. Hinzu kamen geplante Eindämmungen in den Fahrplänen. Vor dem Überfall auf die Sowjetunion wurde ab März 1941 der Zivilverkehr im Osten des Deutschen Reiches um 10% verringert. Einige Wochen später wurde die Reduktion auf weitere Teile Deutschlands ausgedehnt, um 14 Tage vor dem deutschen Angriff im gesamten Reich zu gelten.²²²

²¹⁹ Vgl: Mierzejewski, 2005, 157.

²²⁰ Vgl: Mierzejewski, 2005, 100.

²²¹ Vgl: Mierzejewski, 2005, 103f.

²²² Vgl: Mierzejewski, 2005, 105.

Als Beispiel für die Wichtigkeit der Bahn für die Kriegsindustrie soll nun auf den Rohstoff Kohle im Besonderen eingegangen werden, da dieser für die deutsche Industrie von großer Bedeutung war (Kohle stand in den Listen der Zentralverkehrsleitstelle an erster Stelle), die zentrale Rolle der Bahn im Krieg sowie für die Rüstungsindustrie verdeutlicht und das Spannungsfeld unterschiedlicher Interessen illustriert, in dem die Reichsbahn tätig war. Während der kontinuierlichen Aufstockung der Kriegswirtschaft wurde die hohe Relevanz von Kohle immer deutlicher, da die Produktionssteigerung von vorhandenem oder fehlendem Nachschub an Kohle abhing. Die starke Nachfrage nach dem Rohstoff schlug sich auch in den Transportlisten der Deutsche Reichsbahn nieder, die etwa im Jahr 1943 90% der verfrachteten Kohle transportierte.²²³

Güterwagenstellung bei der Reichsbahn:²²⁴

Kohlewirtschaftsjahr	Güterwagen insgesamt	Steinkohle	Braunkohle
1943 April	4.212.504	1.543.563	724.882
Juli	4.425.408	1.587.478	727.545
August	4.147.549	1.562.702	714.775
September	4.053.384	1.549.386	692.166
Oktober	4.140.404	1.487.124	636.948
November	3.814.007	1.426.495	572.132
Dezember	3.672.800	1.435.911	567.684
1944 Jänner	3.773.474	1.567.836	640.645
Februar	3.626.078	1.506.356	607.162
März	3.977.489	1.612.191	688.296

²²³ Mierzejewski, Alfred C., 1993, Bomben auf die Reichsbahn. Der Zusammenbruch der deutschen Kriegswirtschaft 1944-1945. Freiburg, EK-Verlag, 44.

²²⁴ Vgl: Mierzejewski, 1993, 209.

April	3.805.508	1.527.737	668.427
Mai	3.992.116	1.596.763	672.884
Juni	4.007.934	1.585.631	664.626
Juli	3.969.625	1.480.723	667.521
August	3.940.944	1.393.692	666.957
September	3.442.133	1.086.075	612.272
Oktober	3.241.506	883.443	568.058
November	2.976.302	850.323	542.347
Dezember	2.570.707	888.779	508.253
1945 Jänner	1.877.738	690.573	475.183

Trotz der großen Mengen und während des Krieges kontinuierlichen Lieferungen an Kohle kam es zu Beschwerden aus der Wirtschaft über die unzureichende Wagenstellung für den Rohstoff. Der Leiter der *Reichsvereinigung Kohle* forderte im Juni 1942 22.000 Züge mehr pro Tag. Gleichzeitig war die Deutsche Reichsbahn selbst von Kohle abhängig – ihre Elektrifizierung war noch in der Anfangsphase. Die Bahn war also nicht nur Lieferantin, die ihre KundInnen zu vereinnahmen versuchten, sondern sie stand auch noch in Konkurrenz zu ihnen. Mit der Wirtschaft konkurrierte sie um Kohle und mit der Wehrmacht um Produktionsplätze. 1940 wurden 17% der bestellten Lokomotiven und 30% der Frachtenwaggons aufgrund von generell fehlenden Kapazitäten, Arbeitskräften, Material und dem Vorrang der Wehrmacht nicht produziert. Zusätzlich betrug die durchschnittliche Lieferzeit für eine Dampflokomotive 14 Monate.²²⁵

Reichsverkehrsminister Julius Dorpmüller wies bei staatlichen Stellen immer wieder auf die prekäre Situation der Deutschen Reichsbahn und der gesamten

²²⁵ Vgl: Mierzejewski, 2005, 124.

Kriegswirtschaft hin. Der Historiker Klaus A. Friedrich Schüler beschreibt diese Dynamik:

„Dorpmüller wandte sich daher [schon] im August 1941 an Göring in dessen Eigenschaft als Beauftragter für den Vierjahresplan und wies darauf hin [sic!], dass, ‚das Sinken des Lokomotivbestandes in der Heimat durch diese Abgaben ... eine außerordentlich schwere Gefahr für Kriegführung [sic!] und Wirtschaft‘ bedeute. Diese Gefahr sei um so [sic!] größer, als die Lokomotiven in Russland einem besonders starken Verschleiß ausgesetzt seien und dort nicht entsprechend unterhalten werden könnten; beim Wagenpark lägen die Dinge entsprechend. Unter diesen Umständen, so betonte der Reichsverkehrsminister, ‚würde der Betriebsapparat der Reichsbahn ... die Forderungen der Kriegswirtschaft in den nächsten Monaten nicht ausreichend erfüllen können‘“.²²⁶

In den letzten Kriegsjahren reduzierte sich die verfügbare Kohle für die Deutsche Reichsbahn und Industrie deutlich, wie Tabelle 2 zeigt. Hinzu kamen Bombardierungen durch die Alliierten. Das NS-Regime reagierte mit Aufteilung von Industriestandorten und einer Verlagerung von zentralen Rüstungsunternehmen, was für die Bahn wiederum eine Verlängerung der Fahrtzeiten bedeutete.²²⁷

Alfred Mierzejewski hat eine Auflistung über den Erwerb von Lokomotiven und Waggons bei der Deutschen Reichsbahn erstellt. Die Fuhrwerke wurden eigens für die Deutsche Reichsbahn produziert. Die Auflistung soll verdeutlichen, wie hoch allein die Zuwachszahlen von Lokomotiven und Waggons waren. Dennoch waren sie nicht ausreichend, um die deutsche Kriegswirtschaft vollends zu befriedigen.

²²⁶ Schüler, 1987, 289.

²²⁷ Vgl: Mierzejewski, 1993, 62.

Jahr	Dampflokomotiven	Personenwaggons	Güterwaggons
1939	660	544	13.087
1940	982	713	24.544
1941	1.391	104	42.924
1942	2.127	124	43.032
1943	4.533	327	51.969
1944	3.063	256	34.725

Die Deutsche Reichsbahn war stark in den Krieg abseits von Front und Besatzungen involviert. Trotz aller Widrigkeiten fuhren Züge der Deutschen Reichsbahn bis zum Tag der Kapitulation Deutschlands, die Bahn stand bis zur letzten Stunde im Dienste des nationalsozialistischen Regimes und lieferte die logistische und wirtschaftliche Grundlage des Krieges.

Die Bahn als Besatzungsbehörde

Die deutschen Besatzungsregime waren keine ausschließlich militärischen Okkupationen, sondern umfassten auch die Besatzung durch zivile Strukturen wie der Eisenbahn. Konkret ausgeführt wurde die Besatzung also auch durch BahnbeamtInnen. Die deutschen Angriffe auf europäische und nordafrikanische Länder und Regionen unterschieden sich in der ideologischen Begründung, den konkreten Formen des Kriegs und den militärischen sowie zivilen Opfern erheblich. Und auch die Besatzungsstrukturen, die das Deutsche Reich errichtete, waren sehr verschieden gestaltet, auch in Bezug auf die Übernahme oder Souveränität der lokalen Bahnen und die jeweilige Verkehrspolitik. Das vorliegende Unterkapitel beleuchtet die

²²⁸ Mierzejewski, 2005, 127.

vielseitige Rolle der Deutschen Reichsbahn deshalb auch einerseits allgemein und andererseits anhand einiger konkreter Beispiele in Bezug auf ihre Funktionen in deutsch-okkupierten Gebieten. Ziel ist es zu verdeutlichen, dass die Reichsbahn – und somit auch ihre MitarbeiterInnen – integraler Bestandteil von deutschen Besatzungsstrukturen waren, wenn auch mit regional unterschiedlichen Rollenverteilungen. Diese regional verschiedenen Vorstellungen deutscher Besatzungsbehörden zur Rolle lokaler und nationaler Eisenbahnunternehmen in besetzten Gebieten soll eingangs anhand des Beispiels Polen thematisiert werden.

Im Generalgouvernement in Polen, also den nach dem deutschen Angriffskrieg nicht in das Deutsche Reich eingegliederten polnischen Gebieten, wurde von deutscher Seite die sogenannte Ostbahn mit ihrer Generaldirektion in Krakau gegründet, um die polnische Eisenbahn zu ersetzen. Die an das Reich angeschlossenen Eisenbahngebiete in den polnischen Westgebieten wurden hingegen der Deutschen Reichsbahn einverleibt. In der Betriebsführung waren fortan deutsche Eisenbahner tätig, denen polnisches Personal unterstellt war.²²⁹ Mit dem deutschen Überfall auf Polen schickte die Deutsche Reichsbahn in den folgenden Wochen 9.000 deutsche EisenbahnerInnen in das besetzte Gebiet. Ihr Auftrag lautete, die Ostbahn in Krakau analog zur Deutschen Reichsbahn zu übernehmen. Ende 1940 arbeiteten bei der Ostbahn 60.000 Polen und 5.300 Deutsche. Vor dem deutschen Angriffskrieg gegen die Sowjetunion im Juni 1941 entsandte die Reichsbahn nochmals 1.200 EisenbahnerInnen aus dem Deutschen Reich.²³⁰ Die Beziehungen zwischen der Deutschen Reichsbahn und der Ostbahn sowie dem Generalgouvernement waren sehr angespannt, da der Generaldirektor der Reichsbahn Julius Dorpmüller den vollständigen Befehl über die Ostbahn übernehmen wollte. Die Generaldirektion der Ostbahn wollte jedoch selbstständig bleiben, was auch vom Generalgouverneur Hans Frank unterstützt wurde.²³¹ Tatsächlich eigenständig war die Ostbahn allerdings nicht, da sie einerseits der Hoheitsverwaltung des Generalgouvernements unterstand und teilweise von Dorpmüller in seiner Funktion als Reichverkehrsminister geführt wurde.

²²⁹ Vgl: Vogl, 1968, 37.

²³⁰ Vgl: Mierzejewski, 2005, 96.

²³¹ Vgl: Mierzejewski, 2005, 95.

Der Reichsverkehrsminister war u.a. in den Bereichen Verkehr, Betrieb, Bau und deutsches Personal weisungsberechtigt, es war jedoch nirgends definiert, was die konkreten Eingriffbefugnisse des Reichsverkehrsministeriums in die Organisation der Generaldirektion der Ostbahn waren, was wiederum zu internen Auseinandersetzungen führte.²³²

Die Ostbahn wurde von deutscher Seite auch für den Warenaustausch mit der Sowjetunion eingesetzt, da sich nach dem deutsch-sowjetischen Wirtschaftsabkommen vom 11. Februar 1940 ein reger Güterverkehr über die Demarkationslinie zwischen deutsch und sowjetisch besetzten Gebieten Polens entwickelte. Das Deutsche Reich erhielt vor allem Öl und Getreide, die Sowjetunion kaufte Kohle.²³³ Der Güterverkehr wurde jedoch durch die verschiedenen Gleisspuren erschwert. Im Osten gab es vorwiegend sogenannte Breitspur und im Westen sogenannte Normalspur. Für eine effizientere Transportabwicklung zwischen den beiden Staaten wurden sogar zwei Umladebahnhöfe gebaut, einer bei Brest und ein weiterer bei Przemyśl. Durchschnittlich fuhren täglich in eine Richtung 15 Güterzüge.²³⁴

Generell wurde die Vorgangsweise zum Umgang mit Bahnstrukturen in anderen deutschen Okkupationen ähnlich wie im besetzten Polen gehandhabt, insbesondere in Westeuropa. So blieben beispielsweise die niederländischen und dänischen Eisenbahnen unabhängig, erhielten aber ebenfalls deutsche Bahnbevollmächtigte von der Deutschen Reichsbahn. Für den sogenannten Westfeldzug, also den deutschen Angriff auf Frankreich zwischen Mai und Juni 1940, plante das Oberkommando der Wehrmacht eine große Zahl Eisenbahner ein, um das französische Eisenbahnnetz unter Kontrolle zu bringen. Ursprünglich wurden 5.000 Eisenbahner angefordert, die tatsächliche Zahl erhöhte sich aber auf 28.500, bis zum Frühling 1941 waren es dann

²³² Kreidler, Eugen, 1975, Die Eisenbahnen im Machtbereich der Achsenmächte während des Zweiten Weltkrieges. Frankfurt, Zürich, 51.

²³³ Vgl: Kreidler, 1975, 51; Mierzejewski, 2005, 105.

²³⁴ Vgl: Kreidler, 1975, 51.

nur mehr 4.000. Erst mit der Landung alliierter Truppen in der Normandie im Juni 1944 wurden die deutschen Eisenbahner im Westen nochmals auf 33.018 aufgestockt.²³⁵

Die restlichen eroberten osteuropäischen Eisenbahnen hingegen wurden direkt der Deutschen Reichsbahn und somit dem Reichsverkehrsministerium unterstellt. Sie wurden in Reichsbahndirektionen (Riga, Minsk, Kiew, Dnjepropetrowsk, Poltawa) eingeteilt, mit der Generalverkehrsdirektion Ost in Warschau als Zentrale.²³⁶ Einen Sonderfall nahm die italienische Bahn ein, da sie bis zur Aufkündigung des deutsch-italienischen Bündnisses im Jahr 1943 unabhängig war. 1943 errichtete die Wehrmacht jedoch in Bologna eine Wehrmachtverkehrsdirektion, die für die unter deutsche Kontrolle geratenen italienischen Gebiete zuständig war. In anderen mit dem Deutschen Reich verbündeten Staaten blieben die Eisenbahnen ebenfalls selbstständig. So schickte die Deutsche Reichsbahn etwa lediglich Generalvertreter als Verbindungsmänner nach Ungarn, Rumänien und Bulgarien.²³⁷

Die Wehrmacht versuchte ständig in ihrem Einflussgebiet die Deutsche Reichsbahn unter ihre Kontrolle zu bekommen. Aus diesem Grund lies der Chef des Feldtransportwesens beim Oberkommando des Heeres, Rudolf Gercke, im Frühling 1941 drei eigene Feldeisenbahnkommandos mit je 10.000 Mann errichten.²³⁸ Mit dem Balkanfeldzug wurde noch eine vierte Einheit geschaffen. Diese Kommandos bestanden aus von der Wehrmacht eingezogenem Personal der Deutschen Reichsbahn.²³⁹ Die Deutsche Reichsbahn und Reichsverkehrsminister Julius Dorpmüller betrachteten diese grauen Eisenbahneinheiten (wegen ihrer grauen Wehrmachtsuniformen so bezeichnet) als Bedrohung ihrer Vormachtstellung bei der Bahn, konnten diese jedoch nicht verhindern. Die Deutsche Reichsbahn musste sich also mit den Feldeinheiten, die direkt im Frontgebiet operierten, arrangieren. Es kam

²³⁵ Vgl: Mierzejewski, 2005, 161; Kreidler, 1975, 57.

²³⁶ Vgl: Hilberg, 1987, 37.; Mierzejewski, 2005, 146.

²³⁷ Vgl: Hilberg, 1987, 38.

²³⁸ Vgl: Schüler, 1987, 205.

²³⁹ Vgl: Mierzejewski, 2005, 111.

jedoch im Operationsgebiet dieser Einheiten zu erheblichen Schwierigkeiten. Die eingezogenen Eisenbahner wurden nur kurz und unzureichend militärisch eingeschult, manche konnten nicht einmal Gewehre bedienen. Ihre Vorgesetzten waren aus Mangel an militärisch versierten Eisenbahnern oftmals ohne logistische Kenntnisse, was zu weiteren Problemen führte. Außerdem waren die Einheiten schlecht ausgerüstet, sei es an Material oder Informationen über die Gegebenheiten in den zu erobernden Gebieten. Manche Feldeisenbahneinheiten versuchten initiativ diese Nachteile auszugleichen. Die Feldeisenbahndirektion 3 holte sich etwa aus dem Heeresarchiv in Wien und die Feldeisenbahndirektion 4 aus dem Auslandsinstitut der Universität Königsberg die Unterlagen über die Verhältnisse in den vorgesehenen Einsatzräumen.²⁴⁰

Parallel zu den sogenannten grauen Eisenbahnern entstanden bereits zu Kriegsbeginn die sogenannten blauen Eisenbahner, da aufgrund der Schwierigkeiten bei der Durchführung von Transporten die Wehrmacht bei den Reichsbahndirektionen Personal anforderte. Auch diese Eisenbahner wurden ohne militärische Einschulung der Wehrmacht überstellt, sie galten dann als Wehrmachtsgefolge und unterstanden dem Wehrmachtstransportchef Rudolf Gercke. Ihren Namen erhielten sie aufgrund ihrer blauen Eisenbahnuniformen.²⁴¹ Im Oktober 1941 befanden sich insgesamt zusammen 70.000 graue und blaue Eisenbahner im sogenannten Osteinsatz, wobei es die blauen Eisenbahner aufgrund ihrer nicht vorhandenen Einschulung und ihrer ungeklärten Versorgung am schwierigsten hatten. Kurzfristig übernahm die Wehrmacht – mit einer erheblichen Anlaufverzögerung – ihre Versorgung, was wiederum zu einem Streit zwischen Reichsverkehrsministerium und Wehrmacht führte. Im Jänner 1942 schieden die blauen Eisenbahner aus dem Wehrmachtsgefolge aus. Dies bedeutete, dass sie unter Anweisung der Wehrmacht von Verpflegungsstellen und dem Rotem Kreuz kein Essen mehr bekamen.²⁴² Der Einsatz dieser Eisenbahner bei der Wehrmacht verdeutlicht die sich durchziehenden Kompetenzstreitigkeiten zwischen Reichsbahn und mit ihr in Austausch stehenden

²⁴⁰ Vgl: Schüler, 1987, 212.

²⁴¹ Vgl: Schüler, 1987, 212.

²⁴² Vgl: Schüler, 1987, 212, Fußnote 89 S. 214.

anderen deutschen Institutionen. Diese Konflikte wurde in diesem Fall auf Kosten der Bahnbediensteten ausgetragen.

Die unklar definierten Tätigkeits- und Zuständigkeitsverhältnisse führten zu weiteren Problemen und Kritik an der Reichsbahn. Laut Alfred C. Mierzejewski war der Krisenherd jedoch die Wehrmacht selbst, weil sie unqualifiziert Kompetenzen an sich riss, Eisenbahner militärisch schlecht bis nicht ausbildete, unzureichend ausrüstete und beim Umladen der Züge von Normal- auf Breitspur ineffizient arbeitete.²⁴³ Die Deutsche Reichsbahn versuchte, die Probleme durch Machtzugewinn zu lösen und war bestrebt, immer wieder die Kontrolle über alle Eisenbahnen in den besetzten Gebieten zu erhalten und auszubauen. Parallel versuchte die Wehrmacht dasselbe Ziel zu erreichen, war dabei aber um einiges erfolgreicher. Wehrmachtstransportchef Gercke errichtete im September 1941 die Betriebsleitung Ost in Warschau und unterstellte ihr die vier Haupteisenbahndirektionen in Osteuropa. Das Personal dieser Direktionen kam von der Deutschen Reichsbahn, war ihr aber nicht unterstellt. Die Wehrmacht schickte ebenfalls Personal in die Direktionen, was wiederum zu einer Verschärfung der Kompetenzfragen führte.

Für weitere Offensiven und zur generellen Rüstung vor dem Winter initiierten Wehrmacht und die Deutsche Reichsbahn 1942 das Programm Ostbau. Es handelte sich um ein Bauprogramm, das Strecken- und Maschinenreparationen vornahm und Hallen für Lokomotiven baute. Außerdem wurden Verbesserungen an den bestehenden Linien zur Front durchgeführt. Auch wenn das Programm vorrangig aufgrund der Situation eine kurzfristige Maßnahme darstellte, beinhaltete es auch langfristige Pläne, wie etwa den Bau von Rangierbahnhöfen für die Zeit nach einem angenommenen deutschen Sieg. Die Organisation Todt – eine paramilitärisch organisierte nationalsozialistische Baugruppe, die dem Reichsminister für Bewaffnung und Munition unterstand – war u.a. für die Ausführung verantwortlich. 89.151 Menschen waren bei den Bauarbeiten beschäftigt. 68.151 davon waren keine deutschen ReichsbürgerInnen und vermutlich ZwangsarbeiterInnen. Es wurden noch

²⁴³ Vgl: Mierzejewski, 2005, 112f.

zwei weitere Programme mit ähnlichen Zielen und Zwecken geschaffen: Das Winter-Ostbau-Programm 1943 umfasste 40.000 und das Ostbau-Programm 1943 77.520 (Zwangs-)ArbeiterInnen.²⁴⁴

Neben der Expansion des Bahnsystems und damit verbundenen Transporten in die besetzten Gebiete fuhren auch Züge in die Gegenrichtung: Die Deutsche Reichsbahn organisierte eine Vielzahl an sogenannten Beutezügen ins Deutsche Reich. Bei Beutezügen aus der besetzten Sowjetunion handelte es sich zum Beispiel um Sojabohnen, Petroleum und Schweine. Allein in den ersten beiden Septemberwochen 1941 schickte die Armeegruppe Süd mittels Bahn 7.950 Tonnen Güter in den Westen. Aufgrund von Transportproblemen konnten weitere Züge mit Beutegut nicht durchgeführt werden, obwohl ursprünglich mehr eingeplant waren.²⁴⁵

Die systematische Ausbeutung der besetzten Gebiete war zwar in den verschiedenen okkupierten Ländern unterschiedlich, fand jedoch im gesamten deutschen Einflussgebiet statt. Auch in westeuropäischen Ländern unter deutscher Kontrolle waren die Bahn und ihre MitarbeiterInnen für den Transport von geraubten Gütern verantwortlich. Die Reichsbahn war dabei aber nicht nur Transporteurin, sondern auch Profiteurin: Sie erbeutete etwa bis Ende 1940 213.000 der 436.000 französischen Güterwaggons sowie 2.000 Lokomotiven. Darüber hinaus wurden in Frankreich selbst 60.000 Güterwaggons für die Deutsche Reichsbahn benutzt. Aus Belgien raubte die Deutsche Reichsbahn 1.000 Lokomotiven und 20.000 Güterwaggons.²⁴⁶ Dabei wurden ehemalige deutsche Loks aus den Reparationsleistungen nach dem Ersten Weltkrieg bevorzugt. Auch in Frankreich als Beispiel für deutsche Besatzungen in Westeuropa wurden diverse Materialien per Bahn ins Reichsgebiet transportiert. So wurden etwa zwischen Juli 1940 und Jänner 1941 nur aus der Gegend von Lille etwa 20.000 Tonnen Granit und 17.500 Tonnen Wolle abtransportiert. Und in der zweiten

²⁴⁴ Vgl: Mierzejewski, 2005, 147; Schüler, 1987, 569f.

²⁴⁵ Vgl: Mierzejewski, 2005, 113.

²⁴⁶ Vgl: Mierzejewski, 2005, 100.

Septemberhälfte 1940 waren von 2.147 belgischen Zügen 231 mit geraubten Gütern Richtung Deutsches Reich unterwegs, vor allem mit Kohle beladen.²⁴⁷

Die Deutsche Reichsbahn und ihr Personal waren für das Deutsche Reich unerlässlich für die Besatzung Europas. Die Bahn bzw. ihre FunktionsträgerInnen stellten sich für diesen Zweck bereitwillig zur Verfügung und versuchten, dabei eigenständig zu bleiben und nach ihren eigenen Interessen ein Teil der Besatzung zu sein. Die Wehrmacht allerdings versuchte ständig, die Deutsche Reichsbahn für ihre Zwecke, also die Kriegsführung und ihre Besatzungsapparate, einzuspannen. In diesem Kompetenzstreit waren laufende Dispute, Unstimmigkeiten, Doppelgleisigkeiten und Ineffizienz vorprogrammiert. Bis zum Kriegsende konnten diese Kompetenzstreitigkeiten zwischen Reichsverkehrsministerium und Wehrmacht nicht beigelegt werden.

Neben der Nutzbarmachung der Eisenbahnen in den besetzten Gebieten für das Deutsche Reich war die materielle Ausbeutung der okkupierten Länder eine wichtige Aufgabe der Deutschen Reichsbahn. Einerseits stahl die Deutsche Reichsbahn bei den ausländischen Eisenbahnunternehmen Lokomotiven und Waggons, um die eigenen Bedürfnisse zu stillen. Und andererseits transportierte sie Tonnen an Lebensmitteln, Baumaterialien oder Möbeln für die deutsche Bevölkerung und Industrie. Dabei trugen die Deutsche Reichsbahn, ihre FunktionsträgerInnen und MitarbeiterInnen dazu bei, dass Millionen von Menschen in Osteuropa ihre Existenzgrundlage verloren und teilweise dem Hungertod ausgesetzt waren.

Die Reichsbahn führt Krieg: Der Angriff auf die Sowjetunion

Als Beispiel für die Rolle der Reichsbahn in Militäroperationen des Zweiten Weltkriegs wird nun der deutsche Angriff auf die Sowjetunion näher beleuchtet, um die Wichtigkeit

²⁴⁷ Vgl: Mierzejewski, 2005, 100.

der Eisenbahn für die nationalsozialistischen Machthaber und die zentrale Rolle der Bahn in der Planung und Ausführung von Kriegshandlungen zu thematisieren. Das Spezifikum des deutsch-sowjetischen Krieges als ideologisch geführter Vernichtungskrieg und die zentrale logistische Rolle, welche die Reichsbahn darin einnahm, verdeutlicht ihre Verstrickung in die verbrecherische Kriegspolitik des Nationalsozialismus. Die Eisenbahn nahm dabei nicht nur Transportfunktionen wahr, sondern wurde Ausführerin nationalsozialistischer Gewaltherrschaft und Besatzungspolitik.

Die Deutsche Reichsbahn bzw. in erster Linie ihre Führungsebene wurde vom Oberkommando der Wehrmacht in die lange geplanten Angriffspläne des Deutschen Reiches auf die Sowjetunion eingebunden, insbesondere in die Vorbereitung der Aufmarschpläne, die Einnahme von Grenzregionen und die Regelung des Nachschubes bis zur Grenze. Auch die sowjetische Bahninfrastruktur wurde in diese Kriegsplanungen bereits einberechnet. Für die auf diese ersten Kriegsziele folgenden Phasen gab es jedoch vor Angriffsbeginn keine konkreten Planungen. Insbesondere gingen die militärischen Entscheidungsträger um Adolf Hitler von einer schnellen Offensive aus und rechneten nicht mit der Zerstörung der Bahninfrastruktur durch die Sowjets. Diese Zuversicht spiegelt sich in den Plänen des Reichsverkehrsministeriums wider, die vom Historiker Klaus A. Friedrich Schüler so zusammengefasst wurden:

„Sie betrafen u.a. die Sicherstellung des russischen rollenden Materials und die Ausnutzung der dortigen Industriewerke für die Zwecke der Reichsbahn, vor allem aber die ‚Verwaltung des Verkehrswesens in den neuen Ostgebieten‘, um ‚die wirtschaftliche Ausnutzung der neuen Ostgebiete‘ und ‚die Transporte an Nahrungsmitteln und Rohstoffen aus diesen Gebieten‘, die ‚nach Abschluß [sic!] der militärischen Operationen einen erheblichen Umfang annehmen werden‘, ‚reibunglos‘ durchführen zu können [sic!]. Konkrete Pläne für die Organisation der Verkehrsverwaltung und die Einteilung der Eisenbahndirektionsbezirke in den erst noch zu erobernden Gebieten lagen bereits vor.“²⁴⁸

²⁴⁸ Schüler, 1987, 217.

Im Oktober 1940 erteilte das Oberkommando der Wehrmacht Anweisungen an die Ostbahn zum Ausbau der Transportstrecken an der sowjetischen Grenze. Diese Pläne wurden Programm Otto genannt. Laut dieser Anweisungen war vorgesehen, dass es bis zum Kriegsbeginn fünf durchgängige Hauptlinien aus dem Deutschen Reich an diese Grenze geben sollte. Dafür mussten Strecken und Brücken ausgebessert, Kommunikationsnetzwerke errichtet und 80 neue Stationen gebaut werden. Bereits zu Beginn hatte das Programm mit Problemen zu kämpfen: Hauptsächlich mangelte es an Stahl für die Bauvorhaben, da die Produzenten auch noch andere AbnehmerInnen, zum Beispiel die Waffenindustrie, belieferten. Der Frost im Winter und das Fehlen von ausreichend Arbeitskräften verlangsamte außerdem den Transport und Bau.²⁴⁹ Durch deutsche und polnische Baufirmen sowie 30.000 Arbeitskräfte (zivile und gezwungene) konnte das Programm Otto bis zum Überfall auf die Sowjetunion im Juni 1941 nur provisorisch umgesetzt werden. Es wurden insgesamt im Rahmen des Bauvorhabens 300.000 Tonnen Stahl verwendet und die Gesamtkosten beliefen sich auf 307 Millionen RM, wovon 40% von der Reichsbahn finanziert wurden.²⁵⁰ Der Vollausbau und die Winterfestigkeit der Bahnstrecke wurden jedoch streckenweise erst zwischen 1941 und 1944 erreicht.²⁵¹

Der militärische Aufmarsch der Wehrmacht gegen die Sowjetunion selbst erfolgte von Februar 1941 an und teilte sich bis zum Angriff am 22. Juni 1941 in sechs Phasen. Die Zahlen der eingesetzten Züge verdeutlichen einerseits die riesige Menge an Materialien und Soldaten und andererseits die enorme Wichtigkeit der Bahn für den Krieg. Allein am 7. Juni 1941 fuhren zum Beispiel 2.588 Wehrmachtzüge in Richtung sowjetische Grenze. An diesem Tag waren die meisten Züge im gesamten Aufmarsch gegen die Sowjetunion für die Truppenbewegungen im Einsatz. Die Kriegsvorbereitungen verliefen aus Sicht der Reichsbahn ohne Schwierigkeiten. Insgesamt wurden dafür 33.000 Züge benötigt, wovon knapp 12.000 allein für den Transport von Soldaten zur Verfügung gestellt wurden. Jede Infanteriedivision benötigte ca. 70 Züge, motorisierte und gepanzerte Divisionen bis zu 100. Auch in

²⁴⁹ Vgl: Schüler, 1987, 110.

²⁵⁰ Vgl: Schüler, 1987, 111.

²⁵¹ Vgl: Kreidler, 1975, 52.

späteren Kriegsjahren verkehrten täglich an die 2.500 Züge für die Wehrmacht. Die Reichsbahn schuf somit auch die Grundlage für die folgenden deutschen Offensiven auf sowjetisches Territorium und gleichzeitig die Aufrechterhaltung des Besatzungsregimes in den besetzten Gebieten.²⁵²

Unmittelbar nach dem deutschen Überfall auf die Sowjetunion im Juni 1941 stellte sich jedoch heraus, dass die optimistischen Pläne der deutschen Befehlshaber in Bezug auf die Eroberung von Infrastruktur nicht zutrafen: Sowjetische Truppen zerstörten wichtige Teile des Eisenbahnnetzwerkes und konnten Lokomotiven vor der anrückenden Wehrmacht in Sicherheit bringen.²⁵³ Außerdem plante das Oberkommando des Heeres für den Nachschub auf sowjetisches Gebiet Autos und LKWs ein, was wiederum aufgrund der Verschlammung der Wege und der Knappheit an Betriebsstoffen nicht funktionierte. Diese Ausfälle sollten von der Deutschen Reichsbahn kompensiert werden.²⁵⁴ Im Winter 1941/1942 spitzte sich die Transportlage weiter drastisch zu. Im Dezember 1941 konnten manche Armee-Verbände nicht mehr versorgt werden, denn bei weniger als minus 15 Grad Celsius konnten nur 50% der Versorgung für das Heer sichergestellt werden. An manchen Tagen erreichten die Heeresgruppe Nord statt der geplanten 17 Züge nur mehr zwei.²⁵⁵ Bis Ende 1941 wurden zwar 15.000 km Breit- auf Normalspur umgestellt, doch reichte dies noch nicht aus, um den Verkehr stabil zu organisieren. Das größte Problem für die Bahn waren die Lokomotiven, von denen es zu wenige gab und da die vorhandenen nicht für einen Winter in Osteuropa ausgestattet waren. Deutsche Lokomotiven hatten Wasserpfeifen und Pumpen außerhalb der Boiler, weswegen sie oft einfroren. Da es zu wenig Werkstätten und Plätze gab, wo die Motoren aufgewärmt werden hätten können, mussten die Lokomotiven bzw. ihre Motoren zu Werkstätten weiter im Westen gebracht werden. Zusätzlich vertrugen deutsche Lokomotiven die russische Kohle wegen ihrer Verschlackung nicht gut, weswegen Kohle aus dem

²⁵² Vgl: Mierzejewski, 2005, 111f.

²⁵³ Vgl: Schüler, 1987, 195.

²⁵⁴ Vgl: Mierzejewski, 2005, 109; Schüler, 1987, 264.

²⁵⁵ Vgl: Schüler, 1987, 535 und 558.

Westen antransportiert werden musste.²⁵⁶ Das Fehlen der Lokomotiven machte sich auch im Deutschen Reich bemerkbar. Die Reichsbahndirektion Oppeln musste im Februar 1942 sogar teilweise den Reiseverkehr gänzlich einstellen.²⁵⁷ Mit Fortschreiten des Krieges und der deutschen Expansion veränderte sich das Tätigkeitsfeld der Reichsbahn jedoch kontinuierlich weiter, was wiederum durch vielseitige Überforderungen, fehlende Pläne, zerstörte Infrastruktur, unvorhergesehen schlechtes Wetter und unklare Zuständigkeiten, insbesondere zwischen Wehrmacht und Reichsverkehrsministerium, zu zusätzlichen Problemen führte. Die allgemeinen Streitigkeiten und Koordinierungsschwierigkeiten verschärften diese Situation noch weiter.

Nach den ersten großen Niederlagen der Wehrmacht, insbesondere der Schlacht um Stalingrad im Winter 1942/1943, veränderte sich das Tätigkeitsfeld der Deutschen Reichsbahn nochmals. Zu ihren Aufgaben gehörten nun auch die Evakuierung von Menschen, Maschinen und Tieren aus den besetzten Gebieten, dies stellte den Höhepunkt der Transportleistungen der Reichsbahn dar.²⁵⁸ Mit dem Rückzug gingen auch verstärkte Partisanentätigkeiten einher. Die Eisenbahn war dabei ein beliebtes Ziel von Anschlägen.²⁵⁹ Allein im Jahr 1943 wurden durch Partisanenangriffe rund 5.000 Lokomotiven und 19.000 Güterwaggons beschädigt. Die PartisanInnen gingen dabei durchaus koordiniert vor. In der Nacht von 19. auf 20. Jänner 1944 wurden etwa an rund 10.500 Stellen gleichzeitig die Eisenbahnlinien unterbrochen, wodurch die Bahn fast einen ganzen Tag lang ausfiel.²⁶⁰ Die zentrale Rolle der Eisenbahn für die deutsche Kriegsführung war also auch dem Widerstand bekannt, mit der Zerstörung des Bahnnetzwerkes sollte das deutsche Besatzungsregime allgemein getroffen werden.

²⁵⁶ Vgl: Schüler, 1987, 290.

²⁵⁷ Vgl: Mierzejewski, 2005, 113.

²⁵⁸ Vgl: Mierzejewski, 2005, 153.

²⁵⁹ Vgl: Mierzejewski, 2005, 145.

²⁶⁰ Vgl: Mierzejewski, 2005, 150.

Die Rolle der Reichsbahn im Krieg ging also weit über ihre Transportfunktion hinaus. Ihre Führungsebene war in die militärischen Angriffspläne und die darauffolgenden Okkupationen eingebunden, wie das Beispiel des Angriffskrieges gegen die Sowjetunion zeigt. Ihre Funktionen und Zuständigkeiten waren zwar einem Wandel unterzogen und je nach zeitlichem und regionalem Kontext unterschiedlich, es muss jedoch festgestellt werden, dass die Deutsche Reichsbahn als Institution und ihre MitarbeiterInnen konkret zu zentralen AkteurInnen des Zweiten Weltkriegs wurden.

Nationalsozialistische Genozidpolitik

Der Fokus des folgenden Unterkapitels liegt auf der Rolle der Reichsbahn in NS-Verbrechen anhand des Beispiels des Völkermords an den europäischen Jüdinnen und Juden. Kontextualisiert werden die unterschiedlichen Funktionen, welche die Bahn in den Verbrechen des Nationalsozialismus einnahm, und die Positionierung von Bahnbediensteten an der Schnittstelle zwischen Bystandern²⁶¹ und TäterInnen. Die Dokumente der Reichsbahndirektion Villach bieten bisher unbekannte Einblicke in die Verstrickung in diese Verbrechen von einer lokalen Direktion und beleuchten bisher wenig erforschte Aspekte nationalsozialistischer Verbrechen wie die Rolle der Bahn in der nationalsozialistischen Germanisierungspolitik.

Das Unternehmen im Völkermord

Bereits nach der Machtübernahme 1933 begann im sogenannten Altreich das NS-Regime mit der Verfolgung von zunächst politischen GegnerInnen, die in sogenannten

²⁶¹ Der Begriff von Raul Hilberg wird oft als „ZuseherIn“ übersetzt. Bystander ist in seiner Ambivalenz jedoch ein vielschichtiger Begriff und wird hier in seiner Originalbedeutung bei Hilberg verwendet, also als ZuseherInnen mit mehr oder weniger passiven Perspektiven und Einflussmöglichkeiten. Siehe: Hilberg, Raul, 2011, Täter, Opfer, Zuschauer. Die Vernichtung der Juden 1933-1945. Frankfurt am Main, Fischer-Taschenbuch-Verlag.

„wilden“ KZs und Gefängnissen festgehalten wurden. Die ersten Gefangenentransporte wurden mit Autos und Bussen durchgeführt, für Transporte in die frühen Konzentrationslager wurde aber auch bereits die Eisenbahn eingesetzt. Größere Verhaftungswellen sind bisher verhältnismäßig gut erforscht, wie etwa die Deportationen von österreichischen Juden im Jahr 1938 in das Konzentrationslager Dachau.²⁶² Im Kontrast dazu wurden jedoch Transporte von kleineren Gruppen an NS-Opfern bisher kaum wissenschaftlich untersucht. In vielen Fällen dürfte es sich dabei um Gefangenentransporte in gewöhnlichen Zellenwagen oder auch Einzelwaggons gehandelt haben, die an Züge des regulären Fahrplans angehängt wurden. Der Historiker Alfred Gottwaldt stellte zum Beispiel fest, dass zumindest im Mai 1939 immer donnerstags in den Zügen von Wien über Krems nach Salzburg solche Zellenwagen angehängt wurden. Beim planmäßigen Stopp am Bahnhof Mauthausen wurden die Gefangenen ausgeladen und von dort in das örtliche Konzentrationslager weitergebracht. Diese Transporte wurden von der örtlichen Polizei in Auftrag gegeben und mit der Reichsbahndirektion abgesprochen. Die Koordination blieb jedoch auf lokaler Ebene.²⁶³

Diese Vorgangsweise bei Häftlingstransporten betrifft jedoch das Konzentrationslagersystem speziell. Gefangene wurden in Konzentrationslager per sogenanntem Schutzhaftbefehl eingewiesen. Mit der Deportation von Jüdinnen und Juden in Ghettos und Vernichtungslager verhielt es sich anders.²⁶⁴ Sie wurden konzeptionell nicht bei regulären Fahrten, sondern mit Sonderzügen deportiert. Dies bedurfte einer zentralen und langwierigen Planung, da Sonderzüge nur von größeren Städten wie Wien, Berlin oder Frankfurt am Main oder aus Städten mit Ghettos abgingen. Die Menschen wurden zumeist aus ihren Wohnorten in Sammellager gebracht und von dort Tage bis Monate später mit Sonderzügen an Orte ihrer Ermordung im Osten Europas gebracht – wenngleich Deportationen mitunter unterschiedlich organisiert wurden. Otto Stange vom Referat 21 „Massenbeförderungen“ des Reichsverkehrsministeriums und SS-Hauptsturmführer

²⁶² Siehe dazu: Gottwaldt, 2011; Moser, 1966.

²⁶³ Vgl: Gottwaldt, 2011, 394.

²⁶⁴ Zu einzelnen Transporten aus dem Deutschen Reich siehe: Gottwaldt, Schulle, Lorenz, 2005.

Franz Novak des Referates IVB4 des Reichssicherheitshauptamtes trafen sich regelmäßig, um die Abfahrts- und Zielorte der Deportationen abzustimmen. Ein regulärer Sonderzug aus dem Deutschen Reich umfasste 1.000 Personen.²⁶⁵ Stange und Novak gaben die auf Wochen hinaus erstellten Fahrpläne an die jeweils an der Umsetzung beteiligten Einheiten weiter. In den Deportationsfahrplänen wurde versucht, die Interessen der Wehrmacht zu berücksichtigen. So wurden um Weihnachten keine Fahrten durchgeführt, um den Soldaten einen Fronturlaub zu ermöglichen.²⁶⁶

Obwohl es zwischen Abteilungen des Reichsverkehrsministeriums und des Reichssicherheitshauptamtes einen koordinierten Austausch gab, war die Deutsche Reichsbahn generell in die Planungen zum Holocaust nicht involviert. Die Bahn war zum Beispiel nicht personell bei der Wannsee-Konferenz im Jänner 1942 zugegen, in der die Kompetenzverteilungen beim Völkermord koordiniert und der Wandel von Erschießungen zum industriellen Massenmord in Vernichtungslagern besprochen wurden. Dies bedeutet jedoch keinesfalls, dass die Reichsbahn keine zentrale Rolle im Genozid einnahm. Im Gegenteil, die Deutsche Reichsbahn bzw. EntscheidungsträgerInnen in der Bahn und ihre MitarbeiterInnen mussten erst gar nicht mittels einer Konferenz auf Linie gebracht werden, da von Seiten der Reichsbahn weder Protest gegen die Deportationen eingelegt wurde und sie auch nicht in Konkurrenz zu einer der anderen an der Konferenz beteiligten Institutionen stand. Die Zusammenarbeit zwischen Deutscher Reichsbahn und Reichssicherheitshauptamt bzw. die Logistik des Holocausts funktionierte auch ohne politischen Druck, zumal die Bahn ohnehin direkt einem Ministerium unterstellt war.²⁶⁷

Die Hälfte der an Vernichtungsorte deportierten Jüdinnen und Juden wurde mit der Bahn transportiert. Die Züge wurden bei der Bahn als Stammgüterzüge kategorisiert, was bedeutete, dass sie neben Wehrmachtzügen und kriegswichtigen Transporten

²⁶⁵ Vgl: Engwert, Kill, 2009, 51.

²⁶⁶ Vgl: Mierzejewski, 2005, 137.

²⁶⁷ Vgl: Gottwaldt, 2013, 341-354.

die großen Durchgangsrouten in den Osten passieren durften. Generell hatten bei Überschneidungen der Fahrpläne die Züge für die Wehrmacht Vorrang. Somit mussten die Deportationszüge oftmals stundenlang auf offener Strecke warten. Insbesondere die Vernichtungslager waren zwar aus Geheimhaltungsgründen abgelegen, aber dennoch mit der Bahn gut erreichbar.²⁶⁸

Tausende von Sonderzügen aus ganz Europa brachten Jüdinnen und Juden zu ihren Todesorten. Für die Deportation von Roma, Romnija, Sintizas und Sinti an Mordstätten stellte die Reichsbahn eigene Züge zur Verfügung, deren Einsätze sind jedoch bisher nicht genau erforscht. Ab 1943 wurden schon so viele Menschen aus dem Deutschen Reich deportiert, dass das Reichssicherheitshauptamt und die Deutsche Reichsbahn dazu übergingen, die noch zu deportierenden Jüdinnen und Juden in Sonderwaggons an reguläre Personenzüge zu hängen. In anderen Regionen hatten systematische Deportationen jedoch noch gar nicht begonnen: So wurden etwa im Frühling/Sommer 1944 nach der deutschen Besatzung Ungarns – der Staat war vormals ein Verbündeter des Deutschen Reiches – unter Koordination von Adolf Eichmann 450.000 Jüdinnen und Juden in 147 Zügen in das Konzentrations- und Vernichtungslager Auschwitz-Birkenau deportiert. Trotz der allgemein guten Überlieferungsgeschichte muss jedoch festgehalten werden, dass aufgrund von fehlenden Dokumenten die genaue Zahl an Jüdinnen und Juden sowie Roma, Romnija, Sintizas und Sinti, die mit der Reichsbahn in den Tod gefahren wurden, nicht rekonstruierbar ist. Die Reichsbahn transportierte nicht nur die Opfer, sondern auch deren nach ihrer Ermordung zurückgelassenes Eigentum. Im März 1943 berichtete Odilo Globocnik, SS- und Polizeiführer im Distrikt Lublin und Leiter der sogenannten Aktion Reinhard (Ermordung aller Jüdinnen, Juden, Roma, Romnija, Sinti und Sintizas des Generalgouvernements in Vernichtungslagern), dass in den vorangegangenen drei Monaten 1.000 Güterwaggons mit Kleidung im Wert von 13,3 Millionen Reichsmark ins Deutsche Reich transportiert wurden.²⁶⁹

²⁶⁸ Vgl: Mierzejewski, 2005, 133.

²⁶⁹ Vgl: Mierzejewski, 2005, 141f.

Zwischen Jänner und Juni 1942 wurden 370 Waggon mit Kleidung ins Reich transportiert. Aus dem Westen wickelte die Eisenbahn 735 Züge mit 29.436 Waggon voll mit Möbeln von deportierten Jüdinnen und Juden ab. Die Deutsche Reichsbahn behielt sich 1.576 dieser Waggon für die eigene Verwendung. Ansonsten wurden die Besitztümer der Ermordeten auf nationalsozialistische Organisationen aufgeteilt oder verkauft.²⁷⁰

Die Deportationen von Millionen Menschen an Vernichtungsstätten durch die Deutsche Reichsbahn belegen die zentrale Rolle der Bahn und ihres Personals in den nationalsozialistischen Völkermorden an Jüdinnen, Juden, Roma, Romnja, Sintezen und Sinti. Die Reichsbahn war außerdem auch ganz konkret Profiteurin der Massenmorde, nicht nur indem sie die Transportkosten in den Tod verrechnete, sondern auch indem sie Teile der Habseligkeiten der Ermordeten für sich beanspruchte.

Antisemitismus in der Bahn

Die Inkorporation der Österreichischen Bundesbahnen in die Deutsche Reichsbahn hatte auch Auswirkungen auf jüdische Reisende. Am 23. Februar 1939 wurde ihnen im gesamten Deutschen Reich verboten, Speise- und Schlafwagen zu benutzen.²⁷¹ Ausgenommen davon waren in „Mischehe“ lebende jüdische Ehefrauen, wenn sie in Begleitung ihres Mannes oder ihrer Kinder waren, sofern diese nicht als jüdisch galten.²⁷² Von dieser Anordnung waren nicht nur reichsdeutsche, sondern auch staatenlose Jüdinnen und Juden betroffen. Reichsverkehrsminister Julius Dorpmüller wollte nicht, dass die Änderung öffentlich bekannt gemacht wurde und an Verkaufsschaltern, Bahnhöfen oder in den Waggon ausgehängt wurde. Vermutlich

²⁷⁰ Vgl: Mierzejewski, 2005, 141f.

²⁷¹ Vgl: Gottwaldt, 2011, 249ff.

²⁷² Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Bb, Bildung der Züge, Allgemeine Bestimmungen, 21 Bba 10, Verbot der Benutzung von Schlaf- und Speisewagen durch Juden, 9. August 1939.

wollte er damit Unruhe und Kritik in der Bevölkerung vermeiden. So wurden anstelle der öffentlichen Bekanntmachungen die Reichsvereinigung der Juden bzw. jüdische Gemeinden direkt informiert. Diese mussten dann Jüdinnen und Juden direkt darüber informieren. Das Eisenbahnpersonal musste nur beim Verkauf von Tickets bzw. bei der Kontrolle im Zug für die Einhaltung der Anordnung sorgen, indem es Jüdinnen und Juden auf die neue Verordnung und deren Konsequenzen aufmerksam machte. Bei Verstößen sollten die EisenbahnerInnen die jüdischen Reisenden aus ihren Abteilen verweisen, ansonsten sollten sie jedoch nichts veranlassen. Nur bei Widerspruch oder Auseinandersetzungen sollten die SchaffnerInnen oder das Aufsichtspersonal in den Bahnhöfen die Namen der Jüdinnen und Juden notieren. Die Personen mussten später beim vorgesetzten Amt angezeigt werden, welches gemeinsam mit der Polizei die *Rassezugehörigkeit* überprüfte und gegebenenfalls über die Polizei Repressionsmaßnahmen einleiten sollte. Dieser Vorgang war insbesondere dann anzuwenden, wenn die „Deutschblütigkeit“²⁷³ der Reisenden fraglich war. Der Reichsverkehrsminister hielt in seinen Bestimmungen fest, dass es kein generelles Fahrverbot für Jüdinnen und Juden in Zügen, Omnibussen oder Straßenbahnen gäbe. Ebenso war nicht beabsichtigt, Wartesäle und Bahnhofswirtschaften für Jüdinnen und Juden zu sperren. Die auf lokale Initiative an Gastwirtschaften und Geschäften in Bahnhöfen angebrachten antisemitischen Schilder wie „Juden unerwünscht“ ließ Dorpmüller wieder entfernen.²⁷⁴ Dies darf nicht als Aktion im Sinne von jüdischen Reisenden missverstanden werden, sondern sollte antijüdische Maßnahmen zentralisieren und aus Sicht der Reichsbahn effizienter gestalten.

Sofort häuften sich Ansuchen um Ausnahmen von der Schlafwagenregelung. Insbesondere schwer kranke, körperlich beeinträchtigte und bettlägerige Jüdinnen und Juden baten um Ausnahmegenehmigung. Das Reichsverkehrsministerium kam diesen Bitten nur nach, wenn die Personen auswandern mussten. Doch auch in diesen Fällen war eine Beantragung einer solchen Genehmigung mit vielen Hürden

²⁷³ Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Bbp, Zugbildungsplan für Personenzüge, 21 Bba 9, Verbot der Benutzung von Schlaf- und Speisewagen durch Juden, 23. Februar 1939.

²⁷⁴ Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Bbp, Zugbildungsplan für Personenzüge, 21 Bba 9, Verbot der Benutzung von Schlaf- und Speisewagen durch Juden, 23. Februar 1939.

verbunden. Zuerst mussten die betroffenen Personen über die zuständigen Reichsbahndirektionen (am Abreiseort) beim Reichsverkehrsministerium um die Ausnahme ansuchen, da nur dort die Genehmigung erteilt werden konnte. Dem Ansuchen auf Sondergenehmigung musste ein ärztliches Attest beigelegt werden, welches von einem Reichsbahnarzt oder einem Arzt des Gesundheitsamtes ausgestellt werden musste. Zusätzlich musste von den AntragstellerInnen genügend Zeit einkalkuliert werden, um den Antrag zeitgerecht nach Berlin ins Reichsverkehrsministerium zu schicken. Dort wurde über den Antrag schlussendlich entschieden.²⁷⁵

Am 9. Oktober 1939 meldete der Zugschaffner L.L. schriftlich an den Bahnhof Villach:

„Bei Zug D 282 am 9. Oktober hat sich folgender Fall ereignet. Ein Reisender mit vollbezahlter Fahrkarte 2. Kl., welcher ein Jude war, ist allein im Abteil 2. Kl. bis Klagenfurt gereist, ab dort sind zwei Herren in dieses Abteil eingestiegen und verdrängten den Reisenden von diesem Abteil, welcher sich sofort bei mir beschwerte; ich fragte die zwei Herrn, mit welchem Recht sie den Herrn von seinem [Autorin: unleserlicher handschriftlicher Teil] von [Autorin: unleserlicher handschriftlicher Teil] inngehabten Platz verdrängen können, ich erwähnte auch, daß [sic!] im Zug jeder Reisender Anspruch auf einen Sitzplatz hat, welcher seiner Fahrkarte entspricht. Die Antwort lautete wir sind Parteifunktionäre und reisen mit keinem Juden, um allen weiteren Auseinandersetzungen auszuweichen, weiste [sic!] ich dem verdrängten Reisenden im Nebenabteil einen Platz an, wo ja nur ein Herr und eine Frau drinnen waren; leeres Abteil hatte ich keines mehr, deshalb blieb mir nichts anderes übrig. Kaum hatte der Reisende den von mir zugewiesenen Platz eingenommen, kam schon der Herr auf mich zu und sagte wieso können sie sich erlauben zu mir wo ich Offizier bin einen Juden hereinzugeben, der Offizier war nicht in Uniform, ich mußte auch diesem die gleiche Antwort geben wie den

²⁷⁵ Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Bb, Bildung der Züge, 21 Bba 10, Verbot der Benutzung von Schlaf- und Speisewagen durch Juden, 26. Juli 1939.

vorher erwähnten zwei Herrn. Ich erhielt darauf die Antwort machen Sie was wir wollen der Jude muß hinaus.

Der Jude hat das Gespräch mit angehört, hat seine Sachen genommen und das Abteil verlassen, er ist [MN: unleserlicher handschriftlicher Teil] willig in die 3. Kl übergegangen, wo sich derselbe Fall zum 3. Mal wiederholte, der Jude hat dann am Schaffnersitz Platz genommen, wo er endlich seine Ruhe fand. [Unterstreichung im Original]²⁷⁶

Laut internem Schriftverkehr der Reichsbahndirektion Villach sorgte der Fall für viel Kritik und Aufruhr. Die Reichsbahndirektion stellte bei ihren nachgeordneten Stellen fest, dass sich der Erlass des Reichsverkehrsministeriums nicht geändert habe und somit Jüdinnen und Juden bis auf Schlaf- und Speisewagen alle Waggon benutzen dürften. Anders lautenden Anregungen von Privatpersonen und Parteistellen sei nach Aussage des Ministeriums nicht nachzukommen. Jüdinnen und Juden, die sich ruhig verhielten, dürften mitreisen, wenn es zu Beschwerden von Mitreisenden kam, sei das Zugpersonal angehalten, die Lage zu deeskalieren und auf den Erlass des Reichsverkehrsministeriums zu verweisen. Die Reichsbahndirektion Villach bat um Bekanntgabe jedes Einzelfalles, damit gegebenenfalls weitere Anweisungen beim Ministerium eingeholt werden konnten.²⁷⁷

Im September 1941 wurden in Bezug auf die Benützung der Eisenbahn weitere antisemitische Maßnahmen erlassen: Mit der Einführung des sogenannten Judensterns am 1. September 1941 erließ das Reichsverkehrsministerium eine weitere Anordnung für die Eisenbahn und verwies dabei auf diese Kennzeichnungspflicht.²⁷⁸ Die Vorgabe, dass alle Jüdinnen und Juden einen gelben

²⁷⁶ Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Bbp, Zugbildungsplan für Personenzüge, Brief L.L. an Bahnhof Villach, 8. Oktober 1939.

²⁷⁷ Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Bbp, Zugbildungsplan für Personenzüge, Juden in Reisezügen, 17. Oktober 1939.

²⁷⁸ Eine Kennzeichnung von reichsdeutschen Juden gab es zuvor nur an den Zwangsarbeitsplätzen von Jüdinnen und Juden. Jüdinnen und Juden wurden an ihren Arbeitsplätzen oft angehalten, zum Beispiel gelbe Armbinden oder rote Punkte auf der

Stern sichtbar auf der Kleidung tragen mussten, diente nicht nur zur Beschämung und Demütigung der betroffenen Personen, sondern war ein zentraler Schritt für die kurz danach einsetzenden Deportationen an Vernichtungsorte. Die jahrelang zuvor betriebene systematische Vertreibungspolitik der NationalsozialistInnen drehte sich mit dem Angriff der Deutschen auf die Sowjetunion endgültig hin zur Vernichtungspolitik. Dazu bedurfte es einer expliziten Kennzeichnung der Opfer. Die NationalsozialistInnen versuchten nun nicht mehr, Jüdinnen und Juden aus dem Land zu jagen, sondern Fluchten zu verhindern. Daher war die Kennzeichnung der Opfer vor allem im Bereich des Verkehrswesens von großer Wichtigkeit. Dies unterstreicht, dass die Bahn – konkret formuliert BahnmitarbeiterInnen – AusführerInnen nationalsozialistischer Verfolgungspolitik wurden: Insbesondere BahnschutzpolizistInnen waren TäterInnen des Holocausts, indem sie Fluchten aktiv unterbanden und Jüdinnen und Juden somit für andere NS-Verfolgungsbehörden greifbar machten und ihre Ermordung ermöglichten. Der nationalsozialistische Staat konnte bzw. wollte sich jedoch kein generelles Fahrverbot für Jüdinnen und Juden leisten, da viele in kriegswichtigen Betrieben zur Zwangsarbeit eingesetzt waren. Ein zweiter wesentlicher Punkt war, dass Jüdinnen und Juden weiterhin die Möglichkeit haben mussten, Behördengänge zu erledigen, und dafür brauchten sie mitunter die Eisenbahn oder zumindest die Straßenbahn. Lebensmittel und andere Bezugskarten, Schulen und Erfassungsstellen mussten erreichbar bleiben. Der Verkehrsminister argumentierte vor allem mit der vorzunehmenden Ghettoisierung der Jüdinnen und Juden, diese könne nicht vorgenommen werden, wenn nicht die entsprechenden Erfassungs- bzw. Registrierungsabläufe vorgenommen würden.²⁷⁹ Um die Ausbeutung und Erfassung der Jüdinnen und Juden aufrechterhalten zu können, musste ihnen also die Benutzung von Verkehrsmitteln weiterhin möglich sein. Innerhalb der Wohngemeinde war die Benutzung der Verkehrsmittel unbürokratisch möglich. Für Fahrten außerhalb der Wohngemeinde mussten schriftliche Erlaubniskarten bei der Polizei ausgefüllt und bestätigt werden. Neben Name,

Kleidung zu tragen. Damit waren sie als Juden bzw. Jüdinnen erkennbar und deutsche ArbeitskollegInnen aufgerufen, Kontakt mit ihnen zu vermeiden. Siehe dazu: Gruner, 1997, 339. Gruner, 2000, 169.

²⁷⁹ Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Bbp, Zugbildungsplan für Personenzüge, K 11. 26 151, Benutzung der Straßenverkehrsmittel nach PBefG durch Juden – Erla_{ss} vom 18. September 1941 – 15 VPA 21-, 18. November 1941.

Adresse, Beruf, Staatszugehörigkeit und Route musste auch die Dauer der Fahrberechtigung ausgewiesen sein. Die polizeiliche Bestätigung war nur mit Lichtbildausweis und gültiger Fahrkarte zu erhalten.²⁸⁰

Das Verbot der Nutzung von Speise- und Schlafwagen blieb jedoch aufrecht. Die Benutzung der Verkehrsmittel war Jüdinnen und Juden außerdem untersagt, wenn nicht genügend Platz für *arische* Mitreisende war. Diese Bestimmung führte vermutlich zu großen Schwierigkeiten, da Personenzüge seit dem *Anschluss* und spätestens seit Kriegsbeginn ständig voll waren. Weiters durften Jüdinnen und Juden nur in der 3. Klasse reisen und Sitzplätze nur dann benutzen, wenn keine „ArierInnen“ stehen mussten. Ein separates Abteil für Jüdinnen und Juden lehnte das Reichsverkehrsministerium ab, da es befürchtete, dass sich die Bevölkerung darüber aufregen könnte, dass Jüdinnen und Juden platzmäßig bevorzugt würden. Auch lehnte das Ministerium ein generelles Sitzverbot ab, da es dadurch zu erheblichen Platzproblemen bzw. Gehbehinderungen im Zug kommen würde und die Stehflächen meist mit Kinderwägen und Koffern belegt seien.²⁸¹

Die Reichsbahn bzw. ihre EntscheidungsträgerInnen führten antisemitische Bestimmungen innerhalb des eigenen Betriebes widerspruchslos ein. Die Rücknahme von einzelnen antisemitischen Maßnahmen wie der Abnahme von antijüdischen Schildern oder die zeitweise Zulassung von jüdischen Reisenden waren nicht als Eindämmung antisemitischer Regeln gedacht, sondern spiegeln die antijüdische Politik des NS-Regimes in diesen konkreten Phasen der Verfolgung wider. Ab dem Zeitpunkt der Deportationen in Vernichtungslager wurden diese Maßnahmen geändert und Bahnbedienstete aktiv eingeteilt, die Flucht von Jüdinnen und Juden vor ihrer Ermordung zu unterbinden und sie ihren Mördern auszuliefern.

²⁸⁰ Die Kopie des Formulars ist am Ende dieser Arbeit als Anhang 2 einzusehen.

²⁸¹ Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Bbp, Zugbildungsplan für Personenzüge, K 11. 26 151, Benutzung der Straßenverkehrsmittel nach PBefG durch Juden – Erlass vom 18. September 1941 – 15 VPA 21-, 18. November 1941.

Die Deutsche Reichsbahn war nicht nur als Unternehmen in die NS-Verbrechen verstrickt, auch „ganz normale EisenbahnerInnen“²⁸² wurden TäterInnen und waren in die NS-Genozidpolitik involviert, insbesondere als Teil der Besatzungsregime. Einzelne Dokumente der Reichsbahndirektion Villach bieten Einblicke in dieses bisher kaum erforschte Themengebiet.

Grundsätzlich war eine Vielzahl an EisenbahnerInnen aus dem Deutschen Reich in den besetzten Gebieten tätig, insbesondere in Osteuropa, der überwiegende Großteil waren Männer, die in den Osten beordert wurden. Dies spiegelt das allgemeine Geschlechterverhältnis in deutschen Besatzungsbehörden wider; in Warschau und Minsk waren rund 15% der Angehörigen aller Besatzungsbehörden weiblich.²⁸³ Frauen waren also in der Minderheit und bekamen teilweise eine eigene Infrastruktur zur Verfügung gestellt. In Minsk gab es etwa 1942 ein Frauenwohnheim für 130 Eisenbahnerinnen, die bei der dortigen Reichsbahndirektion arbeiteten.²⁸⁴

Der Einsatz von deutschen Bahnbediensteten sollte ermöglichen, die Eisenbahnen in den besetzten Gebieten vollständig unter Kontrolle zu bringen. Neben diesem pragmatischen Grund entsprach der Einsatz von Deutschen auch ideologischen Vorstellungen und dem Ziel der *Festigung deutschen Volkstums* in besetzten und eingegliederten Gebieten. Per Erlass ordnete Adolf Hitler am 7. Oktober 1939 diese sogenannte *Festigung des deutschen Volkstums* an. Damit meinte er insbesondere die Umsiedlung von Volksdeutschen, die außerhalb des Deutschen Reiches lebten, in Gebiete des Deutschen Reiches; die Kolonisation besetzter Gebiete und dortige Ansiedlung von Deutschen. Dies bedeutete die Deportation und Ermordung von Millionen von Menschen nach rassistischen Prämissen. Die Zuständigkeit lag bei

²⁸² Siehe dazu: Browning, 1993.

²⁸³ Vgl: Lehnstaedt, Stephan, 2010, Okkupation im Osten. Besatzeralltag in Warschau und Minsk 1939-1944. Studien zur Zeitgeschichte, herausgegeben vom Institut für Zeitgeschichte, Band 82, München, R. Oldenbourg Verlag, 34.

²⁸⁴ Vgl: Lehnstaedt, 2011, 66f.

Heinrich Himmler, Reichsführer der SS und ab Oktober 1939 Reichskommissar für die Festigung deutschen Volkstums. Ausführer dieser Politik durch Himmler war die SS.²⁸⁵

Reichsverkehrsminister Julius Dorpmüller verstand die Deutsche Reichsbahn als Teil dieser Kolonisationspolitik. Die systematische Germanisierung ließ sich laut Minister nur dann erreichen „wenn u a [sic!] alle Verwaltungen in größerem Umfange Angehörige aus dem Reich nach dem Osten versetzen“.²⁸⁶ Der Deutschen Reichsbahn als größter Reichsverwaltung obliege diese Pflicht insbesondere, so der Reichsverkehrsminister in einem Schreiben an alle Reichsbahndirektionen. Für diesen Einsatz in den besetzten Gebieten in Osteuropa kamen im nationalsozialistischen Sinn nur politisch einwandfreie EisenbahnerInnen in Betracht. Aus diesem Schreiben und anderen Dokumenten der Reichsbahndirektion Villach ist ersichtlich, dass EisenbahnerInnen aus Villach und anderen Direktionsbezirken in besetzte Gebiete entsandt wurden, um dort die regionalen Eisenbahnen zu kontrollieren und deutsche Präsenz zu zeigen, sprich deutsche Besatzungsregime zu stützen. Historiker Stephan Lehnstaedt hat jedoch gezeigt, dass für die Auswahl der tatsächlich abgeordneten Personen nicht unbedingt ideologische Gründe ausschlaggebend waren. Oft seien bei zivilen Behörden, wie dem Verwaltungspersonal im Innenministerium, MitarbeiterInnen abgeordnet worden, die man aus unterschiedlichen Gründen loswerden wollte.²⁸⁷

In diesem Zusammenhang ist auch folgender Bericht eines Bahnhofsvorstehers²⁸⁸ aus der *Ostmark* zu verstehen, der 1941 in Kriwoi Rog, einer Großstadt in der Ukraine, als Bahnhofsvorstand arbeitete. Im Dezember 1941 verfasst er in dieser Funktion einen

²⁸⁵ Zum Thema siehe u.a.: Götz, Aly, 1999, „Endlösung“. Völkerverschiebung und der Mord an den europäischen Juden, Frankfurt am Main, Fischer-Taschenbuch-Verlag; Heinemann, Isabel, 2003, „Rasse, Siedlung, deutsches Blut“. Das Rasse- und Siedlungshauptamt der SS und die rassenpolitische Neuordnung Europas. Göttingen, Wallenstein Verlag.

²⁸⁶ Österreichische Bundesbahnen-Anlagendokumentation, Reichsbahndirektion Villach, Pgw, Personalwechsel, Versetzungen, Anordnungen, Schreiben des Reichsverkehrsminister 52.502 Par (Ostgebiete), Versetzung von Gefolgschaftsmitgliedern der Deutschen Reichsbahn aus dem Altreich in die eingegliederten Ostgebiete, 19. September 1940.

²⁸⁷ Vgl: Lehnstaedt, 2010, 55.

²⁸⁸ Leider sind nicht mehr Informationen als die hier angeführten zu dieser Person überliefert.

Einsatzbericht, der zur Veröffentlichung in Zeitungen in der *Ostmark* gedacht war und im Archiv der Reichsbahndirektion Villach aufbewahrt wurde. Darin schreibt der Bahnhofsvorsteher nicht nur über seinen Einsatz in der ukrainischen Stadt, sondern auch über seine Reise durch Osteuropa, der hier zitierte Ausschnitt beschreibt seine Beobachtungen in Polen. Konkret schreibt er u.a. darüber, dass er Zugang zu einem Ghetto für Jüdinnen und Juden hatte:

„Nicht photographiert werden können aber die üblen Gerüche, die Läuse und Wanzen, der bodenlose Dreck und das Elend dieser Gegenden, Erscheinungen, die etwa im Judenviertel unserer Kleinstadt sich in einer Art verdichten, dass der erste Besuch auch der einzige blieb. Was uns daher der Film in den Wochenschauen über diese Gebiete zeigt, ist nur ein schwacher Begriff von der Wirklichkeit, ein kleiner Ausschnitt aus einem Leben, das uns Deutschen immer unbegreiflich sein wird.“²⁸⁹

Den Bericht durchziehen antisemitische und rassistische Beschreibungen in nationalsozialistischer Diktion. So werden die Polen etwa pauschal als dreckiges Volk bezeichnet, die katastrophalen Lebensbedingungen im besetzten Polen als Folge der deutschen Besatzung bleiben unerwähnt. Ebenso erwähnt der Bahnhofsvorsteher nicht, dass Ghettos keine „jüdischen Viertel“ waren, sondern unter Zwang eingerichtete Stadtteile, vielfach ohne Möglichkeit diese zu verlassen und ohne ausreichende Versorgung. Bezeichnend an dem Datum des Berichtes – Dezember 1941 – ist, dass zu diesem Zeitpunkt die systematische Ermordung der Jüdinnen und Juden bereits begonnen hatte, der Autor verfasste seinen Text also inmitten eines Völkermordes. Der Bericht ist ein Indiz für die Nähe des Bahnpersonal zu den Massenmorden, auch abseits der Transporte in die Vernichtungslager. Sie waren nicht nur in räumlicher Nähe zu den Verbrechen, der Besuch im Ghetto belegt etwa auch, dass sie diese auch tatsächlich beobachten konnten. Vermutlich war der Text als Propagandaschrift gedacht, es war nicht unüblich, dass deutsche Verwaltungsbeamte

²⁸⁹ Österreichische Bundesbahnen-Anlagendokumentation, Reichsbahndirektion Villach, Azm, Mitteilungen an Zeitungen, Erlebnisbericht aus Polen des Beamten Rudolf Krebs, Dezember 1941.

in den besetzten Gebieten sich damit rühmten, „Aufbauleistung“ im Osten zu betreiben. Dazu gehörten auch propagandistische Berichte aus dem Osten.²⁹⁰

Abseits von der Rolle des Bahnpersonals als „Bystander“ deuten Dokumente darauf hin, dass EisenbahnerInnen auch direkt an Verbrechen als TäterInnen involviert waren. Ein solches Indiz ist die Auszeichnung eines Villacher Eisenbahners – eines Bahnschutzpolizisten – mit dem Kriegsverdienstkreuz II. Klasse mit Schwertern im Dezember 1941.²⁹¹ Diese Auszeichnung bekam der Bahnschutzpolizist für besondere Verdienste beim Einsatz des Bahnschutzes in ehemals polnischen Gebieten. Das Kriegsverdienstkreuz mit Schwertern wurde für „besondere Verdienste bei Einsatz unter feindlicher Waffenwirkung oder für besondere Dienste in der militärischen Kriegsführung“²⁹² verliehen. Es handelte sich dabei um eine der höchsten deutschen Auszeichnungen für ZivilistInnen, die meist an Personen verliehen wurde, die direkt hinter der Front agierten. Wofür der Bahnschutzpolizist konkret diese Auszeichnung erhielt, kann nicht eruiert werden. Aus weiteren Akten aus dem Villacher Bestand geht jedoch hervor, dass diese Auszeichnung u.a. vergeben wurde, wenn EisenbahnerInnen mit Waffengewalt gegen PartisanInnen vorgehen, wie im besetzten Jugoslawien oder Italien.²⁹³ Gleichzeitig gibt es Thesen in der rezenten Literatur und Forschung, dass einerseits diese Auszeichnung auf die Teilnahme an Gewaltverbrechen hindeutet, wie es der Historiker Carsten Schreiber beim Sicherheitsdienst der SS vermutet.²⁹⁴ Und andererseits deutet die Arbeit der

²⁹⁰ Vgl: Lehnstaedt, 2011, 63.

²⁹¹ Österreichische Bundesbahnen-Anlagendokumentation, Bestand Reichsbahndirektion Villach, Aaeak, Kriegsverdienstkreuze, Pr (3) A 5 Aaed, Breslau an Villach, Verleihung Kriegsverdienstkreuz mit Schwertern, 1. Dezember 1941.

²⁹² Österreichische Bundesbahnen-Anlagendokumentation, Reichsbahndirektion Villach, Aaed, Treudienstehenzeichen, 7 Aaed K, Schreiben des Reichsverkehrsministers an u.a. alle Reichsbahndirektionen, 5. April 1940.

²⁹³ Österreichische Bundesbahnen-Anlagendokumentation, Reichsbahndirektion Villach, Aaeak, Auszeichnungen, Kriegsverdienstkreuze, Band 2, Vorschläge für das Kriegsverdienstkreuz 2. Klasse mit Schwertern, 30. Jänner 1944.

²⁹⁴ Vgl: Schreiber, Carsten, 2008, Elite im Verborgenen. Ideologie und regionale Herrschaftspraxis des Sicherheitsdienstes der SS und seines Netzwerks am Beispiel Sachsens. Reihe Studien zur Zeitgeschichte, München, De Gruyter, 212.

BetreiberInnen der Website deathcamps.org²⁹⁵ an, dass Bahnschutzpolizisten an Erschießungen beteiligt waren. Jüdinnen und Juden in Jozefow im Generalgouvernement schilderten von Morden in ihrem Dorf 1942, die u.a. von Bahnschutzpolizisten ausgeführt wurden.²⁹⁶ Der Historiker Stephan Lehnstaedt hingegen geht nicht davon aus, dass ziviles Besatzungspersonal an Gewaltausübungen beteiligt war.²⁹⁷ Tiefergehende Beschäftigung und Recherche mit dieser Frage ist nötig. Es ist jedenfalls naheliegend, dass es sich bei der Auszeichnung nicht um einen Einzelfall handelte, und in Hinblick auf die breite Beteiligung unterschiedlicher Gruppen an Mordaktionen auch vorstellbar, dass Bahnschutzpolizisten als Direkttäter an den nationalsozialistischen Völkermorden beteiligt waren.

Eisenbahner fielen außerdem unter die Verleihungsgruppe des von Adolf Hitler 1944 gestifteten Bandenkampfabzeichens. Dieses Abzeichen war eine besondere Ehrung für all jene, die direkt an der Verfolgung von PartisanInnen beteiligt waren. „Partisanenbekämpfung“ muss jedoch auch als Tarnbezeichnung verstanden werden, wurden damit doch vielfach Verbrechen an ZivilistInnen umschrieben.²⁹⁸ Das Abzeichen wurde vom Reichsführer der SS oder Höheren SS- und Polizeiführern verliehen. Im Bestand der Reichsbahndirektion Villach sind keine Auszeichnungen mit dem Bandenkampfabzeichen überliefert, die vertiefende Erforschung von Auszeichnungen für Bahnbedienstete und Zivilpersonen im Allgemeinen verspricht jedoch neue Einblicke in die Rollen von ZivilistInnen als DirekttäterInnen. Insbesondere da Akten der Reichsbahndirektion Villach belegen, dass von 1941 bis 1944 Eisenbahner aus Villach in der sogenannten Oberkrain und ab 1943 rund um Triest gemeinsam mit der Wehrmacht und Polizei an der sogenannten

²⁹⁵ Die Website deathcamps.org beschreibt die Aktion Reinhard anhand von Archivalien und Zeitzeugenberichten aus diversen polnischen Archiven. Die Namen der VerfasserInnen der Website sind nicht bekannt. Die Seite wird nicht mehr aktualisiert, ist jedoch archiviert. Die Seite erscheint seriös und die Informationen können als Hinweise für weitere Forschung genutzt werden.

²⁹⁶ Vgl: <http://www.deathcamps.org/occupation/jozefow%20bilgorajski%20ghetto.html>, Stand 03.06.2018.
<http://www.holocaustresearchproject.org/ghettos/jozefow.html>, Stand 03.06.2018.

²⁹⁷ Vgl: Lehnstaedt, 2011, 61,

²⁹⁸ Österreichische Bundesbahnen-Anlagendokumentation, Reichsbahndirektion Villach, Aaeak, Auszeichnungen, Kriegsverdienstkreuze, Band 2, Verordnung über die Stiftung des Bandenkampf-Abzeichens vom 30. Jänner 1944.

Partisanenbekämpfung beteiligt waren. Dabei handelte sich bei den dokumentierten Fällen ausschließlich um Männer und meist um Bahnschutzpolizisten.²⁹⁹ Der Kontext dieser angeblichen Partisanenbekämpfung war auch hier systematischer Massenmord: Für den deutsch besetzten Teil Sloweniens galt seit 16. September 1941, dass für jeden verletzten deutschen Soldaten 50 PartisanInnen hingerichtet werden mussten. Und ab dem 18. Dezember 1941 waren PartisanInnen gleich zu behandeln wie Jüdinnen und Juden – sie sollten umgebracht werden.³⁰⁰

Diese Beispiele aus dem Reichsbahndirektionsbezirk Villach zeigen, dass die Deutsche Reichsbahn in vielen Bereichen nationalsozialistische Politik administrativ, aber auch politisch unterstützte. So hat die Reichsbahn EisenbahnerInnen nicht nur in die besetzten Gebiete geschickt, um bürokratisch die deutsche Besatzungsmacht zu stützen, sondern EisenbahnerInnen waren auch angehalten, politische Funktionen zu erfüllen, wie *Festigung des deutschen Volkstums* vor Ort, propagandistische Berichterstellung für Zeitungen und direkte Teilnahme an Verbrechen. Die Rolle von EisenbahnerInnen als DirekttäterInnen ist ein großes Forschungsdesiderat, dass aufgrund der überlieferten Quellen des Bestandes Villach nur punktuell bearbeitet werden kann. Die Hinweise verdichten sich jedoch, dass Bahnpersonal auch mit der Waffe in der Hand an der NS-Vernichtungspolitik beteiligt war.

Die Bahn als Ausführerin von Germanisierungspolitik

Im Sinne des Fokus auf der Reichsbahndirektion Villach soll im Folgenden ein wenig erforschtes Beispiel nationalsozialistischer Verbrechenpolitik vorgestellt und die Rolle der Reichsbahn darin thematisiert werden: Die Germanisierungsmaßnahmen des Deutschen Reiches im Gebiet des heutigen Slowenien, das damals Teil des

²⁹⁹ Österreichische Bundesbahnen-Anlagendokumentation, Reichsbahndirektion Villach, Aaeak, Auszeichnungen, Kriegsverdienstkreuze, Band 2, Vorschläge für das Kriegsverdienstkreuz 2. Klasse mit Schwertern, 30. Jänner 1944.

³⁰⁰ Vgl: Höslér, Joachim, 2006, Sloweniens historische Bürde. In Aus Politik und Zeitgeschichte, 46, online Version, <https://www.bpb.de/apuz/29421/sloweniens-historische-buerde?p=all>. Stand 26. Juli 2020.

sogenannten SHS-Staates, dem Königreich der Serben, Kroaten und Slowenen, war. Die Quellenbasis im Bestand Villach zu diesem Thema ist zwar dürftig, überlieferte Dokumente verdeutlichen jedoch die Größe des Forschungsdesiderats Germanisierungspolitik in Südosteuropa, das in den Kontext des deutschen Balkanfeldzuges zu setzen ist.

Am 6. April 1941 griff die Wehrmacht die Königreiche Jugoslawien und Griechenland an. Ein Ziel dieses Angriffskrieges war es, die sogenannte Untersteiermark und Oberkrain ins Deutsche Reich zu integrieren. Für die Reichsbahn bedeutete dies, dass die Eisenbahneinrichtungen beider Regionen einerseits der Reichsbahndirektion Wien und andererseits der Reichsbahndirektion Villach zugeschrieben wurden, das Streckennetz der Reichsbahn also wieder erweitert werden sollte. Zu diesem Zweck entsandte die Reichsbahn in erster Linie Personal aus dem ehemaligen Österreich, um den Aufbau der deutschen Bahnstrukturen durchzuführen und als Vorgesetzte der slowenischen EisenbahnerInnen zu fungieren.³⁰¹ Da die Eisenbahn der Oberkrain in die Reichsbahndirektion Villach einverleibt wurde, sind in dieses Gebiet vor allem Villacher EisenbahnerInnen geschickt worden. Planmäßig sollten bis März 1943 700 österreichische EisenbahnbeamtInnen nach Oberkrain entsandt werden. Ihre Aufgabe war es, slowenische EisenbahnerInnen zu ersetzen, die zuvor zwangsweise deportiert wurden.³⁰²

Der Kontext dieser Deportationen war eine Anweisung Adolf Hitlers vom 26. April 1941, die besagte, dass die Untersteiermark und Oberkrain zu germanisieren seien. Gemeint war damit u.a., dass Deutsch als einzige Sprache zu gelten hatte und die

³⁰¹ Österreichische Bundesbahnen-Anlagendokumentation, Reichsbahndirektion Villach, Aas, Sitzungen, Konferenzen, Kongresse, Besprechungen, allgemeine Bestimmungen, Konferenz der Dienststellenleiter der allgemeinen und inneren Verwaltung und der Chefs der Sonderbehörden des Gauess Kärnten, Notizen, Dezember 1942; Tps, Sonderzüge in tarifischer Hinsicht, Bericht des Abgeordneten der Deutschen Reichsbahn beim Chef der Zivilverwaltung für die Untersteiermark in Marburg (Drau) über die Sitzung des Stabes vom 6. Dezember 1941.

³⁰² Österreichische Bundesbahnen-Anlagendokumentation, Reichsbahndirektion Villach, Aas, Sitzungen, Konferenzen, Kongresse, Besprechungen, allgemeine Bestimmungen, Konferenz der Dienststellenleiter der allgemeinen und inneren Verwaltung und der Chefs der Sonderbehörden des Gauess Kärnten, Notizen, Dezember 1942; Tps, Sonderzüge in tarifischer Hinsicht, Bericht des Abgeordneten der Deutschen Reichsbahn beim Chef der Zivilverwaltung für die Untersteiermark in Marburg (Drau) über die Sitzung des Stabes vom 6. Dezember 1941.

SlowenInnen sich zum Deutschtum bekennen mussten. Gleichsam wurden aber nicht alle SlowenInnen von den deutschen BesatzerInnen als eindeutschungswürdig angesehen. Die Folge daraus waren massenweise Deportationen von SlowenInnen in das Deutsche Reich. Diese zwangsweisen Bevölkerungsverschiebungen wurden von der Reichsbahn ausgeführt. Insgesamt wurden so 80.000 Menschen mittels der Eisenbahn aus dem besetzten Slowenien deportiert.³⁰³ Nicht alle diese Transporte gingen ins Reichsgebiet, so fuhren Deportationszüge von den Bahnhöfen Rače-Fram, Slovenska Bistrica, Maribor und Brestanica zum Beispiel nach Kroatien³⁰⁴ und zwischen 6.-10. Juli 1941 ging aus St. Veit täglich ein Transport mit mindestens 400 Personen nach Serbien ab.³⁰⁵ Wie auch bei den Bahnfahrten in Konzentrations- und Vernichtungslager wurden diese Deportationen als Sonderzüge definiert.

Diese Deportationen führten wieder zu Kompetenzstreitigkeiten, in die auch die Reichsbahn involviert war. So intervenierte etwa der delegierte Reichsbahnrat im Stab des Chefs der Zivilverwaltung bei eben diesem Stab bezüglich der Deportation von slowenischen EisenbahnerInnen. Er argumentierte, dass ihr Abgang die Arbeiten bei der Bahn massiv behindern würde. Es gelang ihm dann zwar, für einige Monate die Deportation der EisenbahnerInnen aufzuschieben, Ende 1941 wurden die Transporte aber trotzdem wieder aufgenommen.³⁰⁶ Ungefähr zeitgleich forderte die Sicherheitspolizei in einer Besprechung des Stabes des Chefs der Zivilverwaltung, dass die Reichsbahn endlich klarmachen solle, welche Personen nun deportiert

³⁰³ Vgl: Hösler, Joachim, 2006, Sloweniens historische Bürde. In Aus Politik und Zeitgeschichte, 46, online Version, <https://www.bpb.de/apuz/29421/sloweniens-historische-buerde?p=all>. Stand 26. Juli 2020.

³⁰⁴ Österreichische Bundesbahnen-Anlagendokumentation, Bestand Reichsbahndirektion Villach, Tps, Sonderzüge in tarifischer Hinsicht, Umsiedlung von Slowenen, Telegramm des Reichsverkehrsministeriums an die Reichsbahndirektion Villach, 24. Juni 1941.

³⁰⁵ Österreichische Bundesbahnen-Anlagendokumentation, Bestand Reichsbahndirektion Villach, Tps, Sonderzüge in tarifischer Hinsicht, Umsiedlung von Slowenen, Telegramm des Reichsverkehrsministeriums an die Reichsbahndirektion Villach, 24. Juni 1941. Fahrplanordnung Nr. 184.

³⁰⁶ Österreichische Bundesbahnen-Anlagendokumentation, Bestand Reichsbahndirektion Villach, Tps, Sonderzüge in tarifischer Hinsicht, Bericht des Abgeordneten der Deutschen Reichsbahn beim Chef der Zivilverwaltung für die Untersteiermark in Marburg (Drau) über die Sitzung des Stabes vom 5. November 1941.

werden könnten und welche unbedingt bleiben sollten.³⁰⁷ Die Gründe der Reichsbahn, gegen die Deportationen der slowenischen EisenbahnerInnen aufzutreten, waren vielschichtig. Es ging ihr dabei nicht nur darum, qualifiziertes Personal zu halten. Die Wohnungen der Deportierten fielen nämlich an den Umsiedlungsstab, der diese sogenannten Gottscheer Deutschen zur Verfügung stellte, eine deutschsprachige Minderheit in Krain, die zeitgleich umgesiedelt wurde. Somit konnte die Reichsbahn keine Unterkünfte für neues reichsdeutsches Personal zur Verfügung stellen.³⁰⁸ Obwohl auch dieses Kapitel in der Germanisierungspolitik des Deutschen Reiches verhältnismäßig unbekannt ist, sind die Zahlen der Betroffenen erschreckend hoch: So wurden mindestens 34.000 Menschen aus dem sogenannten Ranner Dreieck (Untersteiermark) deportiert, um Platz für die Gottscheer Deutschen zu schaffen.³⁰⁹

Die Deportation von SlowenInnen ist bei weitem nicht der einzige Fall, bei dem die Reichsbahn Ausführerin rassistischer Germanisierungspolitik wurde. Dies umfasste auch die Verschickung von deutschsprachigen Minderheiten, denen zumeist auf Kosten von aus rassistischen Gründen minderwertiger definierten Bevölkerungsgruppen neue Wohnorte zugewiesen wurden. Beispielsweise transportierte die Reichsbahn im Jahr 1940 rund 118.000 sogenannte Volksdeutsche oder Umsiedler samt ihren Besitztümern und ihrem Vieh aus Wolyn, Podole, der Bukowina und Basarabia durch das Generalgouvernement. Parallel dazu wurden durch die Bahn und ihr Personal aus den dem Reich angegliederten polnischen Gebieten eine Vielzahl an Polinnen und Polen ins Generalgouvernement deportiert.³¹⁰ Auch in westeuropäischen Ländern wurden von deutschen Behörden und ihren MitarbeiterInnen zwangsweise Umsiedlungen bzw. Deportationen organisiert, unter

³⁰⁷ Österreichische Bundesbahnen-Anlagendokumentation, Bestand Reichsbahndirektion Villach, Tps, Sonderzüge in tarifischer Hinsicht, Bericht des Abgeordneten der Deutschen Reichsbahn beim Chef der Zivilverwaltung für die Untersteiermark in Marburg (Drau) über die Sitzung des Stabes vom 12. November 1941.

³⁰⁸ Österreichische Bundesbahnen-Anlagendokumentation, Bestand Reichsbahndirektion Villach, Tps, Sonderzüge in tarifischer Hinsicht, Bericht des Abgeordneten der Deutschen Reichsbahn beim Chef der Zivilverwaltung für die Untersteiermark in Marburg (Drau) über die Sitzung des Stabes vom 12. November 1941.

³⁰⁹ Österreichische Bundesbahnen-Anlagendokumentation, Bestand Reichsbahndirektion Villach, Tps, Sonderzüge in tarifischer Hinsicht, Bericht des Abgeordneten der Deutschen Reichsbahn beim Chef der Zivilverwaltung für die Untersteiermark in Marburg (Drau) über die Sitzung des Stabes vom 6. Dezember 1941.

³¹⁰ Vgl: Kreidler, 1975, 51f.

anderem von 100.000 LothringerInnen und von 10.000 ElsässerInnen ins unbesetzte Südfrankreich im November 1940.³¹¹ Diese und viele vergleichbare bevölkerungspolitische Maßnahmen, die zur massenweisen Zwangsverschickung von Hunderttausenden Menschen in ganz Europa führten, wurden maßgeblich durch die Reichsbahn bzw. Bahnbedienstete durchgeführt und wären ohne die Bereitstellung von Infrastruktur und Logistik nicht möglich gewesen.

Zusammenfassung

Die Deutsche Reichsbahn und mit ihr die ehemaligen ÖBB erfüllten wichtige Funktionen in der Kriegs- und Verfolgungspolitik des Deutschen Reiches. In den deutschen Angriffskriegen war die Bahn nicht nur Transporteurin von Soldaten und Kriegsmaterial, sie profitierte auch durch Plünderungen und Raub von Gütern, spielte also nicht nur eine passive Rolle, sondern gestaltete die Besatzungspolitiken mit Eigeninteressen und auf Eigeninitiativen selbstständig mit. MitarbeiterInnen der Deutschen Reichsbahn wurden in die besetzten Gebiete geschickt und erfüllten wichtige Funktionen im Netzwerk des deutschen Besatzungsapparats. Die Reichsbahn und somit auch die ehemaligen ÖBB waren wichtige Akteurinnen im nationalsozialistischen Krieg.

In der Verfolgungspolitik, insbesondere den nationalsozialistischen Genoziden, nahm die Reichsbahn ebenfalls wichtige logistische Funktionen ein. Obwohl die Ermordung der europäischen Jüdinnen und Juden sowie Roma, Romnija, Sinti, Sintizas nicht ausschließlich von der Bahn abhängig waren, war das Netzwerk an Vernichtungslagern und Mordstätten direkt an das Bahnsystem angebunden und Deportationen wurden im Regelfall durch die deutsche Reichsbahn und ihre MitarbeiterInnen durchgeführt. Punktuell ist über den Aktenbestand aus Villach nachweisbar, dass Bahnbedienstete in den besetzten Gebieten direkt mit den

³¹¹ Vgl: Kreidler, 1975, 61.

nationalsozialistischen Genoziden in Berührung kamen und in diesen vermutlich auch als Direkttäter, wie Auszeichnungen nahelegen, Verantwortungen übernahmen.

Die NS-Verbrechen umfassen neben Völkermorden eine Vielzahl an Untaten, die je nach politisch-geographischer Lage und ideologischen Konzepten die Gegebenheiten in verschiedenen Regionen Europas fundamental prägten. Im Einsatzbereich der Reichsbahndirektion Villach lässt sich dies am Beispiel der Umsiedlung von SlowenInnen zeigen, die teilweise von Reichsbahnbediensteten durchgeführt wurde. Dieser wenig erforschte Fall nationalsozialistischer Verfolgungspolitik – konkret einer ethischen Säuberung von SlawInnen in besetzten Gebieten – und die bereitwillige Mitwirkung von ehemaligem österreichischem Bahnpersonal unterstreicht die Selbstverständlichkeit, mit der die Reichsbahn und ihr österreichischer Teil an Verfolgungs- und Verbrechenspolitik mitwirkten.

Die Reichsbahn im Allgemeinen und die Reichsbahndirektion Villach im Konkreten waren also sowohl in den Krieg als auch die NS-Verfolgungs- und Mordpolitik vielschichtig eingebunden, von der Bereitstellung der Bahninfrastruktur bis zum Dienst an der Waffe.

III. Die Österreichischen Bundesbahnen im Netzwerk der Zwangsarbeit

Der Schwerpunkt der Fachliteratur über die Deutsche Reichsbahn im Nationalsozialismus liegt auf den Deportationen von Jüdinnen und Juden in Vernichtungslager und somit dem Beitrag und der Schuld der Deutschen Reichsbahn am Holocaust.

„Dagegen fehlt bis heute eine ausführliche Untersuchung über ihre Rolle bei der Verschleppung von Millionen Zwangsarbeitskräften und Kriegsgefangenen auf das Territorium des Dritten Reichs, ebenso eine Monografie über die Deutsche Reichsbahn als das Unternehmen, das zu jener Zeit der größte ‚Zwangsarbeitgeber‘ in Deutschland gewesen ist“.³¹²

Dieses Zitat aus 2009 stammt vom deutschen Ökonomen und Statistiker Thomas Kuczynski. In den vergangenen Jahren hat seine Feststellung nicht an Aktualität verloren. Obwohl die Deutsche Reichsbahn in eine Vielzahl nationalsozialistischer Verbrechen auf unterschiedlicher Ebene involviert war, stellt ihre Rolle im Netzwerk der Zwangsarbeit eine herausstechende Bedeutung dar. So war sie Ausführerin nationalsozialistischer Politik, vielfach ohne Befehle von übergeordneten Behörden. Bahnbedienstete setzten eigenständig Initiativen, nationalsozialistische Ziele durchzusetzen oder auch schlicht die Eigeninteressen der Bahn mit den Möglichkeiten, die ihr Krieg und Besatzungen boten, auszubauen. Sie hatten und nahmen sich Handlungsspielräume und nutzten diese auch skrupellos aus. Zusätzlich war die Reichsbahn auch Profiteurin von Zwangsarbeit, indem sie eigene Lager errichtete und leitete. Die Bahn war nicht nur Ausführerin, sondern Täterbehörde im Netzwerk der Zwangsarbeit mit eigenen Interessen, die sie auch durchzusetzen wusste. Die zwei folgenden Kapitel stellen diese, sich teilweise überschneidenden, wichtigen Rollen der Bahn dar: die Reichsbahn als Ausführerin von Zwangsarbeitspolitik und die Reichsbahn als Profiteurin von Zwangsarbeit. Daran anschließend wird auf

³¹² Kuczynski, 2009, 514.

unterschiedliche Formen von Zwangsarbeit bei der Bahn am Beispiel der Reichsbahndirektion Villach eingegangen.

III.1. Die Reichsbahn und das nationalsozialistische Zwangsarbeitsregime

Der Begriff Zwangsarbeit, wie er in vorliegender Studie verwendet wird, wurde von den NationalsozialistInnen selbst nicht verwendet. Er wird also rückwirkend zur Beschreibung eines Phänomens benutzt. Der Begriff trat erst in der späteren historischen Auseinandersetzung mit nationalsozialistischen Verbrechen in Verwendung. Es handelt sich somit um einen sprachlichen Versuch der Annäherung, Definition und Kategorisierung des Geschehenen. Er ist auch kein exklusiver Begriff, der nur in der Beschäftigung mit dem Nationalsozialismus gebraucht wird, sondern auch in anderen (geschichtlichen) Kontexten Anwendung findet. Zwangsarbeit, ZwangsarbeiterInnen, Zwangsarbeitskräfte sind oft gebrauchte Bezeichnungen in der wissenschaftlichen, gesellschaftlichen und politischen Auseinandersetzung mit der Ausbeutung von Menschen. In der Historiographie zum Nationalsozialismus reüssiert der Begriff gleich zu Beginn der geschichtswissenschaftlichen Annäherung an die Arbeitspolitik der Deutschen und wird bis heute intensiv diskutiert. Insbesondere Marc Buggeln hat sich in der rezenten Historiographie intensiv mit unfreier Arbeit im Nationalsozialismus beschäftigt und verweist in seiner eigenen Charakterisierung von Begrifflichkeiten insbesondere auf den von Mark Spoerer etablierten Terminus der Zwangsarbeit als auf nicht-deutsche Menschen im Deutschen Reich bezogene Kategorisierung. Diese Definition ist wiederum in drei Hauptgruppen mit gravierenden Unterschieden auch innerhalb der Gruppen gegliedert: zivile Fremdarbeiter, Kriegsgefangene und Häftlinge.³¹³ Gemeinsam mit Jochen Fleischhacker erweiterte Spoerer diese Begriffe um „privilegierte Zwangsarbeiter“, „Zwangsarbeiter“,

³¹³ Buggeln, Marc, 2014, Unfreie Arbeit im Nationalsozialismus. Begrifflichkeiten und Vergleichsaspekte zu den Arbeitsbedingungen im Deutschen Reich und in den besetzten Gebieten, In Buggeln, Marc, Wildt, Michael (Hg), Arbeit im Nationalsozialismus, München, De Gruyter Oldenbourg, 231.

„Sklavenarbeiter“ und „less-than-slaves“.³¹⁴ Buggeln baut diesen Ansatz aus und schlägt eine weitere Verfeinerung dieser Begriffe vor, zumal sich trotz der relativen Trennschärfe dieser Kategorien diese für die deutsch-besetzten Gebiete nur in Ansätzen anwendbar seien.³¹⁵

Ulrich Herbert definierte ebenfalls sechs Kategorien von ZwangsarbeiterInnen im nationalsozialistischen Deutschland, er unterscheidet diese in Bezug auf rechtliche Lage, sozialen Status und erlittenes Schicksal:

1. Ausländische Zivilarbeiter 1939-1945, auch „Fremdarbeiter“ genannt (rund fünf Millionen Menschen).
2. Ausländische Kriegsgefangene (rund 9,5 bis 10 Millionen Menschen).
3. Häftlinge in Konzentrationslagern (rund 2,5 Millionen Menschen in den Kriegsjahren 1939-1945).
4. Jüdinnen und Juden (Zahlen sehr schwer rekonstruierbar, im Sommer 1942 etwa rund 1,5 Millionen polnische Jüdinnen und Juden).
5. ZwangsarbeiterInnen, die in ihren Heimatländern für deutsche Institutionen arbeiten mussten (Zahlen kaum rekonstruierbar, Übergang zu nicht erzwungener Arbeit teilweise fließend).
6. ZwangsarbeiterInnen, die von den Deutschen aus ihren Heimatländern in Drittstaaten deportiert und dort zur Arbeit gezwungen wurden, etwa SowjetbürgerInnen in Frankreich oder Ungarn.³¹⁶

³¹⁴ Buggeln, Marc, 2014, Unfreie Arbeit im Nationalsozialismus. Begrifflichkeiten und Vergleichsaspekte zu den Arbeitsbedingungen im Deutschen Reich und in den besetzten Gebieten, In Buggeln, Marc, Wildt, Michael (Hg), Arbeit im Nationalsozialismus, München, De Gruyter Oldenbourg, 240.

³¹⁵ Buggeln, Marc, 2014, Unfreie Arbeit im Nationalsozialismus. Begrifflichkeiten und Vergleichsaspekte zu den Arbeitsbedingungen im Deutschen Reich und in den besetzten Gebieten, In Buggeln, Marc, Wildt, Michael (Hg), Arbeit im Nationalsozialismus, München, De Gruyter Oldenbourg, 243.

³¹⁶ Herbert, Ulrich, 2013, Zwangsarbeit im 20. Jahrhundert. Begriffe, Entwicklungen, Definitionen, In Dieter Pohl, Tanja Sebta (Hg), Zwangsarbeit in Hitlers Europa. Besatzung – Arbeit – Folgen, Berlin, Metropol, 31-33.

Abseits von Fremddefinitionen und Täterkonzepten schlägt Christoph Thonfeld einen anderen Zugang vor, der die Eigendefinition der Betroffenen und Interviews mit Überlebenden in den Mittelpunkt rücken soll. Er schreibt: „Die Verwendung lebensgeschichtlicher Interviews mit ehemaligen Zwangsarbeitenden als historische Quellen lässt es insgesamt sinnvoll erscheinen, unter den NS-Zwangsarbeitenden begrifflich zu differenzieren und streng definitorisch nur diejenigen als Zwangsarbeiter/in anzusprechen, die als Zivilpersonen – ohne vorher Partisanen- oder sonstige gegen die Besatzer gerichtete Tätigkeiten geleistet zu haben oder dessen verdächtigt worden zu sein – aus keinem anderen Grund und zu keinem anderen Zweck als zur Erpressung ihrer Arbeitsleistung nach Deutschland verbracht wurden.“³¹⁷ Dieser Zugang vermittelt zwar den Eindruck einer Ermächtigung der Opfer, kann jedoch auch die konkreten Tatmotive der TäterInnen verschwimmen lassen, für die Selbstzuschreibungen der Zwangsverpflichteten keine Rolle spielten.

Diesen rezenten Ausdifferenzierungen der Terminologie in der Zwangsarbeitsforschung ging eine Begriffsdebatte voraus, die nicht zuletzt durch Fragen nach sogenannten Wiedergutmachungszahlungen an ehemalige ZwangsarbeiterInnen geprägt war. Ab den 1980er-Jahren wurde der Begriff Zwangsarbeit in der Forschung zum Nationalsozialismus verbreitet verwendet. So klar der Begriff auf den ersten Blick scheint, stellen sich schnell Herausforderungen beim Versuch einer konkreten Definition heraus. Wird etwas als erzwungene Arbeit bezeichnet, muss es in Abgrenzung dazu auch eine nicht erzwungene, eine freiwillige geben. Arbeit ist jedoch meist eine Tätigkeit, die aufgrund von äußeren Umständen erledigt werden muss. Oft dient sie zur Absicherung der ökonomischen Verhältnisse, um lebenserforderliche Bedürfnisse zu befriedigen. In diesem Sinne kann Zwangsarbeit so verstanden werden, dass nicht ökonomische Notwendigkeiten die Individuen zur Verrichtung der Tätigkeiten anhalten. Bezogen auf den Nationalsozialismus stimmt dieser Aspekt größtenteils. Der systematische, umfangreiche Einsatz von ZwangsarbeiterInnen wurde ab 1938 angewendet, jedoch noch nicht flächendeckend im gesamten Deutschen Reich bzw. zeitversetzt für die einzelnen

³¹⁷ Thonfeld, Christoph, Geschichte und Erinnerung der NS-Zwangsarbeit als lebensgeschichtlich reflektierte Arbeitserfahrung. In Buggeln, Marc, Wildt, Michael (Hg), Arbeit im Nationalsozialismus, München, De Gruyter Oldenbourg, 271.

Opfergruppen. Jüdinnen und Juden wurden etwa bereits im Jahr 1938 beginnend zur Zwangsarbeit eingesetzt.³¹⁸

Oft war der Übergang von freiwilliger Arbeit und Zwangsarbeit fließend. So gab es eine Saisonarbeitertradition von Polinnen und Polen nach Deutschland, um dort bei Erntearbeiten zu helfen.³¹⁹ Diese Menschen meldeten sich über Behörden zum freiwilligen Einsatz in der deutschen Agrarwirtschaft und wurden dafür bezahlt. Auch während des Sommers und Herbstes 1939 waren Polinnen und Polen in Deutschland im freiwilligen Arbeitseinsatz oder dafür angemeldet. Doch bald nach dem deutschen Kriegsbeginn im Winter 1939/40 veränderte sich die Lage für die polnischen SaisonarbeiterInnen dramatisch. Diese eigentlich freiwillig gekommenen Menschen wurden sukzessive in ein Zwangsverhältnis gedrängt und durften nach der eigentlich vereinbarten Arbeitszeit ihre Dienstorte nicht mehr verlassen.

Ein wesentliches Element der meisten Definitionen von Zwangsarbeit ist der Zwang zur Arbeit durch angedrohte Repression und Gewalt. Sich Arbeitsanweisungen zu widersetzen, bedeutete Haft, Misshandlung oder Tod. Der Fokus auf Gewalt lässt jedoch die Argumentation zu, dass Deutsche, die nicht per se von NS-Behörden verfolgt wurden, durch den Reichsarbeitsdienst oder das sogenannte Landjahr ebenso von Zwangsarbeit betroffen waren. Beides waren Konzepte, die den NationalsozialistInnen zur Arbeitserziehung der deutschen Jugend dienten und die nach Arbeitskräften suchende, auf Krieg ausgelegte deutsche Wirtschaft versorgten. Der Reichsarbeitsdienst wurde 1935 eingeführt und galt zuerst nur für Männer. Diese mussten sechs Monate Dienst leisten. Mit dem Zweiten Weltkrieg wurde die Tätigkeit auch auf Frauen ausgedehnt. Eine Weigerung, den Dienst zu erbringen, zog rechtliche Konsequenzen nach sich und konnte in den Kriegsjahren sogar eine Haft in Arbeitserziehungs- oder Konzentrationslagern bedeuten. Der Zwang war immanent, dennoch sind Reichsarbeitsdienst und Landjahr nicht zur Zwangsarbeit zu zählen.

³¹⁸ Siehe dazu: Gruner, 1997.

³¹⁹ Vgl: Maier, Dieter G., 2000, Arbeitsverwaltung und NS-Zwangsarbeit. In Winkler, Ulrike (Hg), Stiften gehen. NS-Zwangsarbeit und Entschädigungsdebatte. Köln, PapyRossa-Verlag, 67-84, 71.

Dies wäre eine grobe Verkennung der tatsächlichen Verhältnisse der Betroffenen, denn Reicharbeitsdienst und ähnliche verpflichtende Tätigkeiten für sogenannte *ArierInnen* fanden in gänzlich anderen Rahmenbedingungen statt als jene für *NichtarierInnen*. Zunächst mangelte es den Menschen nicht an lebensnotwendigen Ressourcen und es wurde auch keine physische oder psychische Alltagsgewalt von behördlicher Seite ausgeübt. Die Historiker Florian Freund und Bertrand Perz argumentieren, dass die Tätigkeiten für *ArierInnen* in einem zeitlich abgesteckten Rahmen stattfanden, auch wenn mit Kriegsdauer diese sechs Monate vom NS-Regime öfters ausgedehnt wurden.³²⁰ Außerdem diente die Arbeitspflicht auch der Kameradschafts- bzw. Volksbildung, das heißt, die Motivlage war hier anders.

Der Zwangsarbeitsbegriff, wie er in vorliegender Arbeit verwendet ist, bezeichnet den staatlichen oder behördlichen Zugriff auf Menschen unter schonungsloser Ausbeutung ihrer Arbeitskraft und unterlassener lebensnotwendiger Versorgung der körperlichen und geistigen Grundbedürfnisse. Das Individuum wird von den TäterInnen der Zwangsarbeit entrechtet sowie in seinen menschlichen Bedürfnissen ignoriert, seine „Arbeit zur Beute“³²¹ erhoben. Doch auch diese Definition vermag es nicht, die Komplexität und Ideologie nationalsozialistischer Zwangsarbeit vollends zu fassen. Teil der Diskussion von Zwangsarbeit muss also auch immer eine Reflexion der Grenzen der Möglichkeiten von Begrifflichkeiten selbst sein.

Die Frage bezüglich der Orte nationalsozialistischer Zwangsarbeit führt zu weiteren Problemen der Definition. Konzentrationslager wurden ab 1937/38 zu ökonomischen Ausbeutungsstätten bzw. zu Plätzen der *Vernichtung durch Arbeit* umfunktioniert, während ab 1938 sukzessive sogenannte Volksfremde in und an Betrieben zur Arbeit gezwungen wurden. Beide Opfergruppen unterlagen unterschiedlichen rechtlichen und formalen Rahmenbedingungen. Manchen ZwangsarbeiterInnen in Betrieben war es zum Beispiel erlaubt, sich frei in Ortschaften zu bewegen, wohingegen Konzentrationslager-Häftlinge einer ständigen Bewachung, Kontrolle und

320 Vgl: Freund, Perz, 2004, 215.

321 Herbert, 1985, 77.

Mobilitätseinschränkung unterlagen. Für beide Gruppen trifft jedoch die dargelegte Definition von Zwangsarbeit zu.³²² Als im Kriegsverlauf Arbeitskräfte immer knapper wurden, vermietete die SS ihre Häftlinge an Betriebe, so arbeiteten die beiden Gruppen de facto nebeneinander, es war aber auch in diesen Szenarien die unterschiedliche Einstufung durch die Behandlung ersichtlich. Konzentrationslager-Häftlinge unterstanden größerer Bewachung und es wurde versucht, sie von den anderen ZwangsarbeiterInnen möglichst abzugrenzen. Die NationalsozialistInnen waren also zumindest theoretisch bedacht, die Trennung dieser beiden Gruppen aufrechtzuerhalten. Der Begriff Zwangsarbeit deckt diese Unterscheidungen jedoch zu. Eine differenzierte Darstellung muss also die tatsächlichen Gegebenheiten, die Ziele der TäterInnen und die Verhältnisse unterschiedlicher Zwangsarbeitsgruppen in Beziehung zueinander setzen.

Weiters verschleiert der Begriff Zwangsarbeit den Rassismus und Antisemitismus der nationalsozialistischen Arbeits-, Ausbeutungs- und Verfolgungspolitik. Die NationalsozialistInnen selbst vermieden den Begriff Zwangsarbeit, benutzten jedoch eine Vielzahl anderer Bezeichnungen, die wiederum Rückschlüsse auf ihre Ideologie erlauben. Sie benutzten Wörter wie im Reichseinsatz Befindliche, Fremdarbeiter, ausländische Arbeiter, ausländische Zivilarbeiter, Ostarbeiter, Kriegsgefangene oder einfach die Nationalität der jeweiligen Opfer, zum Beispiel Polen. Doch eine Grundidee zieht sich durch diese Benennungen durch: das rassistische Weltbild der NationalsozialistInnen. Die Hierarchisierung der europäischen Bevölkerung bildet sich in der Anwendung der Sprache ab. Jüdinnen und Juden standen an unterster Stelle, gefolgt von StaatsbürgerInnen der Sowjetunion, die als Ostarbeiter bezeichnet wurden, und Polinnen und Polen. Sie hatten die schlechtesten Lebensbedingungen und Bezahlungen. Während Franzosen und Französinnen sowie BelgierInnen, KroatInnen und GriechInnen besser behandelt und bezahlt wurden. Wobei angemerkt sei, dass flämische BelgierInnen etwas bessergestellt waren als wallonische oder französische ZwangsarbeiterInnen. Generell war jedoch die Stellung westlicher Arbeitskräfte bedeutend besser als jene der östlichen, erstere bekamen sogar

322 Vgl: Freund, Perz, 1988, 66.

zeitweise denselben Lohn wie Deutsche. Definitiv denselben Lohn und auch die gleiche Nahrung wie Deutsche erhielten jene Menschen, die bei den NationalsozialistInnen als ebenso germanisch galten: Dänen und Däninnen sowie NiederländerInnen.³²³ Dennoch darf auch die Lage dieser WesteuropäerInnen nicht beschönigt werden. Der Historiker Dietrich Eichholtz betont, dass westeuropäische und dänische Arbeitskräfte trotz besserer Bezahlung nicht als freiwillige Arbeitskräfte zu bezeichnen seien, da diese Menschen ebenso einem Zwang unterlagen, Arbeit in Deutschland anzunehmen. Ihnen wären sonst Unterstützungen entzogen worden oder im schlimmsten Fall wäre die Einweisung in ein Arbeitserziehungslager bevorgestanden.³²⁴

Eine besondere Gruppe von zivilen ausländischen ArbeiterInnen waren ItalienerInnen, die bis 1943 auf freiwilliger Basis im Deutschen Reich arbeiteten und dieselben Lohn- und Lebensbedingungen wie Deutsche hatten. Mit dem Zerfall der Achse Berlin-Rom 1943 wurden ItalienerInnen von den NationalsozialistInnen massiv ausgebeutet und misshandelt.³²⁵ Das Beispiel zeigt, dass NS-Ideologie durchaus flexibel angewandt wurde und auch die realpolitischen Machtverhältnisse widerspiegeln. Italienische Kriegsgefangene ab Herbst 1943 waren ebenfalls eine besondere Gruppe an ZwangsarbeiterInnen, da sie als sogenannte Militärinternierte geführt wurden.³²⁶ Ein Grund für diese Strategien dürfte im Schutz der eigenen Soldaten liegen. Die Deutschen wollten nicht, dass ihre Soldaten in Gefangenschaft schlecht behandelt würden, weswegen sie versuchten, den Schein der völkerrechtlich adäquaten Behandlung der Kriegsgefangenen aufrechtzuerhalten.

323 Vgl: Eichholtz, Dietrich, 2000, Zwangsarbeit in der deutschen Kriegswirtschaft (unter besonderer Berücksichtigung der Rüstungsindustrie). In Winkler, Ulrike (Hg), Stiften gehen. NS-Zwangsarbeit und Entschädigungsdebatte. Köln, PapyRossa-Verlag, 10-40, 12.

324 Vgl: Eichholtz, 2000, 19.

325 Vgl: Eichholtz, 2000, 12, 15.

326 Vgl: Eichholtz, 2000, 15.

Eine weitere Ebene der notwendigen Reflexion über den Begriff Zwangsarbeit betrifft rechtliche bzw. völkerrechtliche Verschleierungen. Wie bereits erwähnt, mussten auch teilweise Kriegsgefangene Zwangsarbeit im NS-Regime leisten.³²⁷ Tausende von gefangenen alliierten Soldaten aus den verschiedenen europäischen Ländern mussten für die NationalsozialistInnen Zwangsarbeit leisten. Nach internationalem Recht unterlagen Kriegsgefangene jedoch der Genfer Konvention und genossen somit einen gewissen Schutz in ihrer Haft. Ihre Heranziehung zur Arbeit in Sparten der Kriegsindustrie war etwa verboten. Da das NS-Regime jedoch Arbeitskräfte brauchte, griff es dennoch auf Kriegsgefangene zurück. Um dabei rechtlichen Problemen und Legitimationsfragen zu entgehen, entließ es alliierte Soldaten offiziell aus der Gefangenschaft, um sie sodann als zivile Personen zur Arbeit zu zwingen. Bei sowjetischen Kriegsgefangenen wandten die Deutschen diese Strategie nicht an, da die Sowjetunion bzw. Russland die Genfer Konvention nicht anerkannte. Das Beispiel lässt Rückschlüsse auf das Unrechtsbewusstsein der NationalsozialistInnen zu: Sie umgingen internationales Recht, da sie sich gewahr waren, es eigentlich zu verletzen.

Die Begriffe Zwangsarbeit, ZwangsarbeiterInnen und Zwangsarbeitskräfte sind also komplexe Bezeichnungen mit distinktiver Begriffsgeschichte und Bedeutung. Sie sind in Bezug auf die Beschreibung nationalsozialistischer Verbrechen mitunter problematisch, da sie unterschiedliche, zum Beispiel die unterschiedliche rassistische Behandlung von Menschen verdecken. Außerdem suggerieren sie einen einheitlichen rechtlichen Rahmen, der in dieser Form nie gegeben war. Allein bei den großen Gruppen von Zivilpersonen, Kriegsgefangenen und Konzentrationslagerhäftlingen handelt es sich zwar jeweils um ZwangsarbeiterInnen, die rechtliche Grundlage, die Lebensbedingungen, Arbeiten und Überlebenschancen waren jedoch fundamental anders. Darüber hinaus waren unterschiedliche Tätergruppen verantwortlich. Bei den Konzentrationslagern war die SS für die Behandlung und Zuteilung von Zwangsarbeitenden zuständig, bei den Kriegsgefangenen die Wehrmacht und bei zivilen Arbeitskräften war es eine Zusammenarbeit einer Vielzahl staatlicher Stellen, wie Arbeitsämter und Parteistellen wie die Deutsche Arbeitsfront. Aber auch diese

³²⁷ Vgl: Freund, Perz, 1988, 96.

Zuständigkeiten können nicht pauschal postuliert werden, da auch die Kompetenzveränderungen im zeitlichen Verlauf berücksichtigt werden müssen.

Der Begriff Zwangsarbeit ist jedoch als Sammelbegriff von diversen Ausbeutungsverhältnissen dienlich und kann als Ausgangspunkt einer vertiefenden Analyse dienen. Als Überbegriff fehlt ihm bei vielen konkreten Beispielen aber die inhaltliche und analytische Trennschärfe. In diesen Fällen ist es oft hilfreich, auch Täterbegriffe kritisch einzubeziehen. Dabei entsteht die Gefahr der Reproduktion nationalsozialistischer Denk- bzw. Kategorisierungsmuster, es muss also dabei immer auf ausreichende Kontextualisierung und kritische Analyse geachtet werden.

Etablierung des Zwangsarbeitsregimes

Die Nationalsozialisten hatten keine klar strukturierten Pläne zur Etablierung eines Zwangsarbeitsregimes in Deutschland und nach Kriegsbeginn in den besetzten Gebieten. Dieses System unfreier Arbeit etablierte sich also dezentral, mit Improvisationen, den regionalen Gegebenheiten entsprechend, mit verschiedenen Interessen und AkteurlInnen. Ulrich Herbert fasste die Eigenheiten der Zwangsarbeit im Nationalsozialismus treffend zusammen:

„Das nationalsozialistische Zwangsarbeitssystem hatte 1939 als ein System von Aushilfen und Kompromissen begonnen. Weder gab es ausgearbeitete Pläne zur Etablierung eines Zwangsarbeitssystems noch konkrete Vorbereitungen. Aber es gab ein breites Reservoir an deutschen und gemeineuropäischen Erfahrungen, die hier rasch zur Anwendung kamen, sodass im ganzen von Deutschland besetzten oder von ihm abhängigen Europa in unterschiedlichen Weisen – von der unter Druck erreichten Fortsetzung üblicher freier Lohnarbeit über Varianten der Zwangsverpflichtung bis zum Martyrium der jüdischen Zwangsarbeiter in den Ghettos – ein riesiges, mehrere zehn Millionen Menschen umfassendes Netz von Zwangsarbeitsverhältnissen

entstand. In seiner Größenordnung und in seiner Brutalität war dieses Netz indes exzeptionell, wenngleich es auch hier eine enorme Bandbreite gab – von dem dänischen Ingenieur, der sich gegen seine Verbringung zur Arbeit in Deutschland nicht wehren konnte, der aber hier ein Leben als Ingenieur mit eigener Wohnung und guter Bezahlung führte, über die Millionen von polnischen und sowjetischen Zwangsarbeitern bis hin zu dem jüdischen Kind, das im Ghetto Łódź Wehrmachtsuniformen nähte, bevor es in eine der Vernichtungsstationen gebracht und dort getötet wurde.“³²⁸

Die enge ursprüngliche Verknüpfung antijüdischer Politik und der Entstehung eines Netzes an Formen von Zwangsarbeit wird auch am Beispiel Österreichs klar. Mit dem *Anschluss* Österreichs ans Deutsche Reich im März 1938 entbrannte eine Welle des Antisemitismus in der nunmehrigen *Ostmark*. Eine Besonderheit dieses Antisemitismus – im Unterschied zum deutschen in den 1930er-Jahren – war, dass er unangeleitet von großen Teilen der Zivilbevölkerung ausging. Obwohl durch Partei und Medien angestachelt und teilweise angeführt, gingen viele der Übergriffe von antisemitischen ÖsterreicherInnen ohne Verbindung zu nationalsozialistischen Institutionen aus. Dies nahm solche Ausmaße an, dass die Behörden schließlich regulierend eingreifen mussten.³²⁹ Eine dieser Schikanen waren die sogenannten Reibaktionen, bei denen Jüdinnen und Juden Straßen putzen bzw. von austrofaschistischen oder anderen anti-nationalsozialistischen Symbolen und Schriften reinigen mussten. Diese als Demütigungen gedachten Repressionen wurden jedoch von einzelnen AkteurInnen spontan in unbezahlte Putzkolonnen umgewandelt. Im Spätsommer 1938 führte das Arbeitsamt Wien die Arbeitspflicht für Jüdinnen und Juden ein. Das Amt handelte in Absprache mit der Gestapo Wien, organisierte die Aktion jedoch größtenteils selbständig. Historiker wie Wolf Gruner oder Florian Freund sehen darin den Beginn des zivilen Zwangsarbeitsregimes im Deutschen Reich. Dies in Abgrenzung zu den Tausenden von Menschen, die bereits in Konzentrationslagern in Haft saßen und dort ausgebeutet wurden, vor allem jene Menschen, die im Rahmen

³²⁸ Herbert, Ulrich, 2013, Zwangsarbeit im 20. Jahrhundert. Begriffe, Entwicklungen, Definitionen, In Dieter Pohl, Tanja Sebta (Hg), Zwangsarbeit in Hitlers Europa. Besatzung – Arbeit – Folgen, Berlin, Metropol, 35-36.

³²⁹ Vgl: Safrian, 1997, 31.

der sogenannten *Aktion Arbeitsscheu Reich* im Frühjahr 1938 inhaftiert worden waren.³³⁰ Das Wiener Zwangsarbeitsmodell ist in alle Reichsteile ausgedehnt worden und österreichische Jüdinnen und Juden wurden auch ins *Altreich* verschickt.³³¹ In Relation gesehen hat sich der Zwangsarbeitseinsatz österreichischer Jüdinnen und Juden jedoch in der ersten Phase auf eine eher kleine Gruppe an Opfern beschränkt. Florian Freund erklärt dies mit dem ebenfalls in Wien entstandenen Vertreibungsdruck auf die jüdische Bevölkerung durch die *Zentralstelle für jüdische Auswanderung*. Ihre Maßnahmen zeigten Wirkung und viele österreichische Jüdinnen und Juden flohen aus dem Land.³³² Interesse der NationalsozialistInnen war zu diesem Zeitpunkt die Vertreibung und nicht die Ausbeutung der jüdischen Bevölkerung.

Der Beginn der strukturierten Zwangsarbeit außerhalb des Lagersystems der NationalsozialistInnen kann also mit der zwangsweisen Verpflichtung von Jüdinnen und Juden im Jahr 1938 gesehen werden. Sie waren die erste Gruppe, die von staatlichen Behörden zu Arbeiten gezwungen wurden, zumeist unter schwersten körperlichen Bedingungen, ohne Schutz, unter Ausdehnung der Arbeitszeit, mit Bezahlung auf Mindestlohn und mit sukzessiver Einschränkung von Sozialleistungen. Die Deutsche Reichsbahn war an diesen frühen antijüdischen Maßnahmen und insbesondere deren Verschärfung maßgeblich beteiligt. Reichsverkehrsminister Julius Dorpmüller erließ im Jänner 1942 eine neue Beschäftigungsordnung betreffend des Einsatzes und der arbeitsrechtlichen Behandlung von Jüdinnen und Juden bei der Deutschen Reichsbahn. Nach dieser Anordnung wurde der Lohn jüdischer ArbeiterInnen gekürzt, wobei Frauen prinzipiell weniger Gehalt erhielten als Männer. Des Weiteren wurde u.a. jeder außerdienstliche Verkehr zwischen Deutschen und Juden unter Strafe gestellt sowie Familienheimfahrten von Jüdinnen und Juden nur mehr in Ausnahmefällen zugestimmt.³³³ Diese Form der jüdischen Zwangsarbeit

330 Vgl: Freund, Florian, 2006, Zwangsarbeit in Österreich unter NS-Herrschaft. In Dokumentationsarchiv des Österreichischen Widerstands (Hg), Katalog zur permanenten Ausstellung, Wien, Verlag für Weiterbildung, 136-147, 138. Siehe auch: Gruner, 1997; Gruner, 2000.

331 Vgl: Gruner, 2000, 291, 312ff.

332 Siehe dazu: Gruner, 1997; Gruner, 2000; Freund, 2006, 138f.

333 Vgl: Gruner, 1997, 288.

wurde bis zu den letzten Deportationen aus dem Reich im Jahr 1943 fortgesetzt. Die Arbeiten mussten meist für die Kommunen bzw. für staatliche Baustellen und Infrastruktur, wie die Deutsche Reichsbahn selbst, verrichtet werden. Kontinuierlich mussten jüdische ZwangsarbeiterInnen auch bei privaten Unternehmen und in landwirtschaftlichen Betrieben Arbeit verrichten.³³⁴ Die Formen der Zwangsarbeit waren dabei sehr unterschiedlich, auch geografisch waren die Orte der Zwangsarbeit über das gesamte Reichsgebiet verteilt. Manche Opfer mussten also ihr Zuhause verlassen und umziehen. Zum Beispiel wurden im April 1940 beim Bau der Draukraftwerke in Schwabegg und Lavamünd ca. 230 jüdische ZwangsarbeiterInnen eingesetzt, die zuvor aus Wien gebracht wurden.³³⁵ Im Sommer 1941 waren noch 6.000 jüdische ZwangsarbeiterInnen in der *Ostmark* zur Arbeit gezwungen. Im Herbst, als die große Welle der Deportationen an Mordstätten und Ghettos begann, wurde der Großteil dieser Jüdinnen und Juden sukzessive von ihren Zwangsarbeitsstätten abgezogen und in die besetzten Gebiete deportiert. Insgesamt wurden zwischen 1938 und 1945 rund 20.000 Jüdinnen und Juden außerhalb von Konzentrationslagern in Österreich zur Arbeit gezwungen.³³⁶

Im Rahmen des deutschen Überfalls auf Polen am 1. September 1939 sahen deutsche Behörden sofort vor, Kriegsgefangene zur Zwangsarbeit einzusetzen. Auch die Deutsche Reichsbahn war an der frühen Entwicklung des Zwangsarbeitssystems im besetzten Polen maßgeblich beteiligt, wenngleich zu Beginn die Verhältnisse und Bedingungen noch chaotisch schienen. Die unklaren Zuständigkeiten und rechtlichen Spielräume spiegeln sich in Dokumenten aus diesen ersten Kriegstagen wider. Am 16. September sandte das Reichsverkehrsministerium aus Berlin ein Telegramm an alle ihre Reichsbahndirektionen sowie Abteilungen, die mit Bautätigkeiten befasst

334 Siehe: Gruner, 1997, insbesondere 331-348 und Gruner, 2000.

335 Vgl: Walzl, August, 2001, Zwangsarbeit in Kärnten im Zweiten Weltkrieg. Die Hintergründe eines politischen Phänomens im Alpen-Adria-Raum, Klagenfurt, Verlag des Kärntner Landesarchivs, 57.; Rathkolb, Oliver, Freund, Florian (Hg), 2014, NS-Zwangsarbeit in der Elektrizitätswirtschaft der „Ostmark“ 1938–1945. Ennstalwerke – Kaprun – Draukraftwerke – Ybbs-Persenbeug – Ernsthofen, Wien, Böhlau, 219.

336 Vgl: Freund, 2006, 139.

waren.³³⁷ Darin informierte das Ministerium, dass einer Reichsbahndirektion bereits polnische Kriegsgefangene zur Arbeit angeboten worden seien. Das Ministerium bat weiters um Auskunft, bei welchen Abteilungen dies noch der Fall gewesen war, bei welchen Bauvorhaben Kriegsgefangene eingesetzt werden, wer diese dorthin überwiesen hat, ihre Anzahl, Verpflegung und die Bewachungsorgane sowie Angaben zu eventueller Entlohnung.³³⁸ Das Dokument verdeutlicht, dass Unternehmen und Behörden wie die Reichsbahn nicht auf Befehle von oben warteten, sondern unterschiedliche Institutionen selbstständig begannen, Zwangsarbeit einzuführen. Die Versorgung deutscher Firmen mit ZwangsarbeiterInnen beschäftigte im Herbst 1939 viele Bereiche der Wirtschaft. Laut Historiker Dietrich Eichholtz drängte insbesondere die deutsche Industrie zu Kriegsbeginn darauf, polnische ZwangsarbeiterInnen zu erhalten. Bereits am 12. September versandte die Fachgruppe Metallerzbergbau Rundschreiben, in denen sie den Betrieben ZwangsarbeiterInnen anbot.³³⁹ Im Unterschied zur Deutschen Reichsbahn gingen manche Industrietile, wie eben jene Fachgruppe, mit ganz bestimmten Erwartungen in den Krieg.

Generell war für die Bewachung von Kriegsgefangenen die Wehrmacht zuständig, das wussten die EntscheidungsträgerInnen der Deutschen Reichsbahn zum Zeitpunkt, als ihnen Gefangene als Zwangsarbeiter angeboten wurden, jedoch noch nicht. Am 6. Oktober 1939 wurde diese Verfügung, Informationen zum Einsatz von Kriegsgefangenen an das Reichsverkehrsministerium zu melden, bereits wieder aufgehoben, da die beauftragten Baufirmen an Reichsbahnbaustellen für die Anforderung und Übernahme der ZwangsarbeiterInnen zuständig waren.³⁴⁰ Die Zuständigkeiten wurden in den kommenden Wochen klarer und insgesamt stieg die Zahl an ZwangsarbeiterInnen in den Kriegsmonaten im Jahr 1939 kontinuierlich an.

337 Österreichische Bundesbahnen Anlagendokumentation Ost, Wien, Reichsbahndirektion Villach, Plda, Annahme von Arbeitern, 1-300, Einsatz polnischer Kriegsgefangener, 89 Nae 533, 16. September 1939.

338 Österreichische Bundesbahnen Anlagendokumentation Ost, Wien, Reichsbahndirektion Villach, Plda, Annahme von Arbeitern, 1-300, Einsatz polnischer Kriegsgefangener, 89 Nae 533, 16. September 1939.

339 Vgl: Eichholtz, 2000, 26.

340 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Plda, Annahme von Arbeitern, 1-300, Einsatz polnischer Kriegsgefangener, 89 Nae 533, 6. Oktober 1939.

Bis Ende September 1939 mussten insgesamt 100.000 und bis Jahresende 350.000 polnische Kriegsgefangene für die Deutschen unter Zwang arbeiten.³⁴¹

Die Etablierung des Zwangsarbeitssystems hing direkt mit der Zwangsverpflichtung für Polinnen und Polen zusammen, die mit dem Einmarsch deutscher Truppen einsetzte. Dieter Pohl und Tanja Sebta bringen diese erste Phase treffend auf den Punkt: „Die Arbeitskraft gehörte zur Kriegsbeute.“³⁴² Die ersten zivilen Behörden, die im Schlepptau der Wehrmacht ankamen, waren dementsprechend die deutschen Arbeitsämter. Am 3. September 1939 wurde das erste deutsche Arbeitsamt in Rybnik eingerichtet. Darin wird der Stellenwert deutlich, den die NationalsozialistInnen dem Faktor Arbeit beimaßen. Die ersten Anordnungen zur Einrichtung von deutschen Arbeitsämtern in den besetzten Gebieten sind auf den 6. September 1939 datiert, also nicht einmal eine Woche nach Einmarsch. Der Reichsarbeitsminister erließ und der Oberbefehlshaber des Heeres wies an, dass die besetzten polnischen Gebiete in Abschnitte eingeteilt und deutschen Landesarbeitsämtern zugewiesen werden sollten. Bis zum 19. September 1939 waren 30 und bis Oktober 1939 schließlich 115 Arbeitsämter mit deutschen BeamtInnen eingerichtet worden.³⁴³ Diese Ämter dienten der Abwicklung der sogenannten freiwilligen Arbeitsmeldungen und den Anwerbungen von Polinnen und Polen für Arbeiten in Deutschland sowie der Erfassung aller Arbeitslosen. Dafür sollten auch Anreize geschaffen werden. So führten die deutschen Besatzer erstmals in Polen eine Arbeitslosenversicherung ein. Diese Maßnahme war jedoch dafür gedacht, die Bevölkerung davon zu überzeugen, sich arbeitslos zu melden. So erhofften sich die deutschen Besatzungsbehörden eine flächendeckende Arbeitslosenstatistik, um dadurch Zugriff auf diese Menschen zu erhalten und sie in der kriegswichtigen polnischen Industrie und deutschen Landwirtschaft einzusetzen.³⁴⁴ In dieser ersten Phase lag der Fokus der deutschen Behörden nicht unmittelbar auf Zwangsmaßnahmen. „Es gibt keine Hinweise darauf, daß [sic!] schon

341 Vgl: Herbert, 1985, 68.

342 Dieter Pohl, Tanja Sebta, 2013, Nationalsozialistische Zwangsarbeit außerhalb des Deutschen Reiches und ihre Folgen, in: Dieter Pohl, Tanja Sebta (Hg.), Zwangsarbeit in Hitlers Europa. Besatzung – Arbeit – Folgen, Berlin, Metropol, 14.

343 Vgl: Herbert, 1985, 67.

344 Vgl: Herbert, 1985, 81.

im September Pläne zur Ausweitung der Arbeiterrekrutierungen in Polen in großem Stil bestanden hätten“,³⁴⁵ konstatiert etwa Ulrich Herbert dazu. Die Einführung von Zwangsmaßnahmen habe sich erst später herausgebildet, als die deutschen Behörden diese als Chance zum Ausgleich des Arbeitskräftemangels im Deutschen Reich begriffen.

Am 19. September verließ der erste Transport mit polnischen ArbeiterInnen das besetzte Polen in Richtung Deutsches Reich. Sie sollten in der Landwirtschaft eingesetzt werden. Dabei wurde auf ein ausgewogenes Geschlechterverhältnis Rücksicht genommen, ganz nach nationalsozialistischen Vorstellungen. Laut NS-Ideologie waren Liebesbeziehungen zwischen *ArierInnen* und den *rassisch* unter ihnen Eingestuftem untersagt, die Deportation von Frauen und Männern war also in erster Linie dazu gedacht, Beziehungen zwischen Polinnen bzw. Polen und Deutschen zu unterbinden. Bis November wurden auf diese Weise 30.000 und bis Jahresende 40.000 ArbeiterInnen aus Polen nach Deutschland transportiert. Im November 1939 dürfte sich der massenweise Einsatz von polnischen ArbeiterInnen im Deutschen Reich institutionalisiert und auch auf Bereiche außerhalb der Agrarwirtschaft erweitert haben. Dies ist in unterschiedlichen Dokumenten nachweisbar, etwa einer Weisung von Reichsmarschall Hermann Göring, in der er fordert, vorzugsweise polnische Mädchen bei geringer Entlohnung in deutschen Unternehmen einzusetzen.

Die steigenden Zahlen an ZwangsarbeiterInnen im Deutschen Reich an unterschiedlichen Orten und in verschiedenen Betrieben in der Mitte der deutschen Gesellschaft führten zur Einführung eines Regelwerks zur Behandlung von Polinnen und Polen. Die sogenannten Polenerlasse und die Regeln zu Arbeits- und Lebensbedingungen vereinten diskriminierende und einschränkende Vorgaben, so durften sich Polinnen und Polen zum Beispiel von nun an nicht ohne Genehmigung von ihrem Arbeitsplatz entfernen.³⁴⁶ Mit diesen Erlässen vom 8. März 1940 wurde auch die verpflichtende Kennzeichnung mit einem an der Kleidung angebrachten „P“, das

345 Herbert, 1985, 67.

346 Vgl: Herbert, 1985, 76.

für die polnische Nationalität stand, angeordnet. Damit handelte es sich um die erste Kennzeichnungspflicht durch die NationalsozialistInnen für Personengruppen im Deutschen Reich und laut Historiker Ulrich Herbert um den Auftakt der „Sonderrechte“ für ausländische ArbeiterInnen, die in Zukunft je nach Nation unterschiedlich behandelt werden sollten.

Die Bezahlung der polnischen ZwangsarbeiterInnen war sehr gering, ihnen standen lediglich zwischen 50 und 85% der Gehälter von Deutschen zu. Unternehmen konnten sich über den Einsatz von Zwangsarbeit wesentliche Kosten sparen. Um der daraus resultierenden Arbeitslosigkeit von Deutschen vorzubeugen, erhielten Polinnen und Polen formal jedoch denselben Lohn wie Deutsche, aber in Verbindung mit der Einführung einer 15%-igen Personensteuer. Im August 1940 wurde diese Regelung novelliert und in Sozialausgleichsabgabe umbenannt, die auch für Jüdinnen, Juden und als *Zigeuner* Verfolgte galt.³⁴⁷ Um die Handhabe zu vereinfachen, wurden sukzessive Kriegsgefangene aus der Gefangenschaft entlassen und als Zivilarbeiter weitergeführt. Dabei änderte sich bis auf die Bewachung und die Zuständigkeiten, die nun von der Polizei übernommen wurden, wenig.³⁴⁸ Ein großer und wesentlicher Unterschied war jedoch, dass die ehemaligen Soldaten bei Fehlverhalten von der Gestapo verhaftet werden und u.a. in Konzentrationslager eingewiesen werden konnten. Mit wenigen Ausnahmen betraf die Überführung von Wehrmachtslagern in Zwangsarbeiterlager den Großteil der Kriegsgefangenen. Weiterhin unter Verwaltung der Wehrmacht blieben dennoch u.a.: alle sich in Grenzzonen befindlichen Gefangenen, Offiziere und höhere Ränge sowie Minderheiten wie Ukrainer, Juden, Vorbestrafte und für Wehrmachtzwecke Eingesetzte.³⁴⁹

Polen wurde von den NationalsozialistInnen immer mehr als Arbeitskräftereservoir verstanden. Gleichzeitig gingen aber auch die Arbeitslosenmeldungen in Polen zurück, da sie als Mittel zur Zwangsarbeit erkannt wurden. Als Folge daraus entstanden

³⁴⁷ Vgl: Herbert, 1985, 92f.

³⁴⁸ Vgl: Herbert, 1985, 75, 81.

³⁴⁹ Vgl: Dohle, Slupetzky, 2004, 198.

Arbeiterquoten für Gemeinden, die schlussendlich in Gestellungsbefehlen der SS im April 1940 mündeten und zur zwangsweisen Deportation von Polinnen und Polen führten. Auf mehreren Ebenen wurden Maßnahmen erlassen, um den Arbeitskräftemangel einzudämmen und die deutsche Kriegswirtschaft gezielt aufrechtzuerhalten. Die Arbeitsämter erstellten den ganzen Krieg hindurch Prioritäten bei der Zuteilung von ArbeiterInnen. 1940 gestaltete sich diese Hierarchisierung folgendermaßen: Land- und Holzwirtschaft, Landeskulturarbeiten, Bergbau, Bahnarbeiten, Bauarbeiten, Straßen, Kanal, Talsperrenbau, Ziegeleien, Steinbrüche, Stallneubauten, Torfgewinnung und Transport³⁵⁰

Der zwangsweise Einsatz von Zivilpersonen für die Deutschen hat sich also schrittweise, aber schnell herausgebildet. Beim Überfall auf Polen war für die NationalsozialistInnen klar, die Arbeitsmigration zu fördern, dies zeigt der Aufbau von deutschen Arbeitsämtern in Polen gleich im September 1939. Außer Acht gelassen darf jedoch auch nicht werden, dass in Polen bzw. im Generalgouvernement Sonderregelungen galten und Generalgouverneur Hans Frank zum Beispiel im September 1939 zusätzlich die Arbeitspflicht in der polnischen Landwirtschaft einführte. Für die Migration ins Deutsche Reich war zuerst Freiwilligkeit angedacht. Schnell schwenkten die NationalsozialistInnen aufgrund ihres Rassismus und der Notwendigkeit nach Arbeitskräften auf Zwang um. Spätestens im Frühjahr 1940 war die kurze Phase der freiwilligen Arbeitsmigration bzw. der Anwerbung zu Ende und die Maschinerie der Zwangsarbeit lief vollends an.

Die Arbeitsämter in der *Ostmark* waren u.a. dazu da, wie auch die Ämter in den anderen Reichsteilen, Arbeitslose an Arbeitsstätten zu vermitteln, Bedürfnisse von Betrieben unter Berücksichtigung der Prioritätenlisten zu erfüllen und ZwangsarbeiterInnen auf die Verwaltungsbezirke zu verteilen. Die Arbeitsämter im ehemaligen Österreich wurden 1938 eingerichtet und 1943 vom Generalbevollmächtigten für den Arbeitseinsatz im Deutschen Reich, Fritz Sauckel, in Gauarbeitsämter umbenannt. Im Eisenbahndirektionsbereich Kärnten gab es das

350 Vgl: Herbert, 1985, 89.

Arbeitsamt Klagenfurt, mit den Verwaltungsbezirken Klagenfurt-Stadt, Klagenfurt-Land, St. Veit an der Glan, Völkermarkt, Wolfsberg und Feldkirchen, und das Arbeitsamt Villach mit den Bezirken Villach-Stadt, Villach-Land, Hermagor, Spittal an der Drau und Lienz. Noch vor Kriegsbeginn nahm die Größe dieser Ämter stark zu. Im März 1938 hatte das Arbeitsamt Villach 35 Angestellte, Anfang 1939 waren es bereits 117.³⁵¹ Beim *Anschluss* wurde auch Personal ausgetauscht, vor allem die Führungspositionen wurden mit Deutschen besetzt. In Klagenfurt betraf dies Regierungsrat Kohlhaase und in Villach Hans Kadel. Alle Ämter und Außenstellen arbeiteten jeweils mit der Gestapo bzw. dem Grenzpolizeikommissariat Villach und den Gestapo-Außenstellen zusammen.³⁵²

Wie bereits beschrieben, waren die ersten ZwangsarbeiterInnen in Österreich Jüdinnen und Juden. Ebenfalls ab Herbst wurden zusätzlich TschechInnen zur Arbeit eingesetzt, die ins ehemalige Österreich zum Arbeiten kamen. Viele von ihnen wurden in Tschechien angeworben und kamen auf freiwilliger Basis. Historiker Dietrich Eichholtz geht aber davon aus, dass ab Mitte 1939 TschechInnen zwangsweise ins Deutsche Reich zum Arbeiten geschickt wurden.³⁵³ Die NationalsozialistInnen setzten nach der Besetzung Tschechiens ähnlich wie in Polen Druck und Erpressungen ein. Wenn sich Menschen weigerten, ins Deutsche Reich zu kommen, hatten sie zumindest mit behördlichen Schikanen zu rechnen. Die TschechInnen waren in der *Ostmark* in unterschiedlichsten Arbeitsfeldern und Betrieben beschäftigt. Hauptsächlich waren sie in Wien untergebracht, es gab aber auch welche, die es bis nach Kärnten verschlug. Dort waren sie zum Beispiel im Magnesitwerk in Radenthein und bei Streckenausbesserungen der Deutschen Reichsbahn im Raum Villach-Arnoldstein eingesetzt.³⁵⁴ Wenn es sich bei den TschechInnen um HilfsarbeiterInnen handelte, waren sie im Februar 1940 nicht mehr bei der Deutschen Reichsbahn als ArbeiterInnen eingesetzt, denn im Bestand der Reichsbahndirektion Villach gibt es Listen von ZwangsarbeiterInnen, die als HilfsarbeiterInnen eingestuft waren, aus der

³⁵¹ Vgl: Walzl, 2001, 18.

³⁵² Vgl: Walzl, 2001, 18.

³⁵³ Vgl: Eichholtz, 2000, 13.

³⁵⁴ Vgl: Walzl, 2001, 18ff.

Zeit von März 1940 bis August 1942, für März 1940 sind jedoch in der Liste keine TschechInnen vermerkt.³⁵⁵

Die tschechischen ArbeiterInnen erhielten nach ihrer Ankunft im Deutschen Reich weniger Lohn und hatten schlechtere Arbeitsbedingungen als ihnen zuvor zugesichert worden war. Viele beschwerten sich über diese Umstände oder fuhren einfach wieder nach Hause. Laut August Walzl griff der Leiter des Arbeitsamtes Villach bei Beschwerden zu körperlicher Gewalt und ohrfeigte die ArbeiterInnen.³⁵⁶ Ein massenhafter Einsatz von ausländischen ArbeiterInnen und das sich etablierende Zwangsarbeitssystem begannen jedoch erst mit der Ausbeutung von Polinnen und Polen. Bereits im Herbst 1939 wurden diese nach Wien geschickt und von dort aus in andere Landesteile gebracht. Ab November wurden sie auch nach Kärnten geschickt. Dort wurden die Polinnen und Polen in Barackenlagern, wie in Klagenfurt-Waidmannsdorf oder in Villach-St. Magdalen, provisorisch untergebracht, um dann auf Betriebe verteilt zu werden. In den größeren Städten wie Klagenfurt und Villach blieb es jedoch üblich, dass ZwangsarbeiterInnen, die in verschiedenen Betrieben eingesetzt waren, sich ein gemeinsames Lager teilten, wie eben das besagte Lager Waidmannsdorf oder Klagenfurt-Hirschenwirtstraße. August Walzl argumentiert, dass in Kärnten außerdem ab der Jahresmitte 1942 freiwillig angeworbene KroatInnen beschäftigt waren, gleichzeitig wurden SerbInnen und SlowenInnen zur Arbeit gezwungen.³⁵⁷ Die Listen im Bestand der Reichsbahndirektion vermitteln jedoch ein anderes Bild. Dort waren bereits ab Februar 1940 einige Monate hindurch nur JugoslawInnen als ausländische Arbeitskräfte vermerkt. Es handelte sich dabei wahrscheinlich nicht um ZwangsarbeiterInnen, sondern um ArbeitsmigrantInnen.³⁵⁸ Die NationalsozialistInnen förderten die Auswanderung von Volksdeutschen aus Jugoslawien ins Deutsche Reich. Zwischen 31. März und 3. April 1941 trafen an die 1.000 Volksdeutsche aus Jugoslawien in sechs Zügen in Kärnten ein, wo sie auch untergebracht wurden. Bei den Beschäftigten der Deutschen Reichsbahn handelte es

355 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Jop, Oberdonau, Arbeitspläne, Band 2, Listen.

356 Vgl: Walzl, 2001, 21.

357 Vgl: Walzl, 2001, 24.

358 Walzl, 2001, 24.

sich jedoch nicht um solche. Denn die Reichsbahndirektion Villach wies Volksdeutsche – zumindest in anderen Fällen – in der Liste als solche aus. Es dürfte sich also um eine Gruppe bisher unbekannter JugoslawInnen handeln, die bei der Reichsbahn arbeiteten.

Die Ausbeutung durch Zwangsarbeit lief in Kärnten sehr langsam an. Weniger, weil die strukturellen Gegebenheiten fehlten – die Arbeitsämter expandierten schnell und effizient –, sondern wohl eher aufgrund der prioritären Versorgung von anderen Reichsteilen mit ZwangsarbeiterInnen. Die Reichsbahndirektion Villach hatte tschechisches Personal ab 1938/39. Ob dieses freiwillig kam und wie dessen Arbeits- und Lebensbedingungen sich darstellten, kann aus dem Aktenbestand Villach und der Literatur nicht eruiert werden. Die Ersten, die bei der Reichsbahndirektion Villach mit Sicherheit zur Arbeit gezwungenen wurden, waren wie im Rest des Reiches Polinnen und Polen. Die Reichsbahndirektion Villach ist somit vergleichbar mit anderen Direktionen der Reichsbahn, aber auch Behörden, Unternehmen und staatlichen Institutionen, die ab dem Kriegsbeginn 1939 von Zwangsarbeit profitierten, ZwangsarbeiterInnen einsetzten und anforderten.

Zusammenfassung

Im Jahr 1938 wurde Zwangsarbeit zu einem zentralen Wesensmerkmal des Deutschen Reichs. Zu diesem Zeitpunkt wurden die Konzentrationslager zu Stätten der systematischen Ausbeutung von Arbeitskraft. Zeitgleich damit wurde – antisemitischer und rassistischer Logik folgend – der Zwang zur Arbeit außerhalb des Lagersystems ausgeweitet und Jüdinnen und Juden sowie teilweise TschechInnen einbezogen. Mit dem Angriff auf Polen und der Entsendung von BeamtInnen der Arbeitsämter in die besetzten Gebiete als erste zivile Organisationen, verfestigte sich die Idee, Personen als potenzielle Arbeitskräfte zu erfassen und auch zur Arbeit einzuteilen. Auch hier waren Rassismus und Antisemitismus die Grundlage, schrittweise kam es zu einer Entrechtung der polnischen Arbeitskräfte in ihrem

erzwungenen Einsatz für die Wirtschaft.³⁵⁹ Zwangsarbeit als Eckpfeiler nationalsozialistischer Herrschaft bestand bis 1945, umfasste auch immer mehr Personen, die in einer rassistischen Hierarchie kategorisiert wurden.

Der österreichische Teil der Eisenbahn und seine MitarbeiterInnen waren an diesem Prozess spätestens ab Kriegsbeginn 1939 beteiligt und die Bahn profitierte von der Etablierung dieses Zwangsarbeitssystems.³⁶⁰ Der Übergang von Zwangsarbeit zu anderen Formen mehr oder weniger freiwilliger Arbeitsverhältnisse ist oftmals fließend und aufgrund fehlender Quellen nicht immer einfach festzustellen. Beim Einsatz von TschechInnen bei der Reichsbahn im Jahr 1938 ist etwa unklar, ob es sich dabei durchgehend um Zwangsarbeit handelte oder auch um Arbeitsmigration. Auch ist nicht eindeutig rekonstruierbar, inwiefern diese TschechInnen Rassismus und Repression bei der Deutschen Reichsbahn ausgesetzt waren.

Neben dem Profit aus der Zwangsarbeit unterstützte die Eisenbahn jedoch das gesamte System der Ausbeutung durch zur Verfügungstellung ihrer Dienstleistung. Da die Bahn das wichtigste Massentransportmittel der damaligen Zeit darstellte, war sie unabdingbar für den Transport von Millionen von Menschen und somit auch zuständig für die Deportationen von hunderttausenden ZwangsarbeiterInnen quer durch Europa. Eines der Ergebnisse der vorliegenden Dissertation ist, dass die Deutsche Reichsbahn sich dabei den nationalsozialistischen Organisationen als beständige Partnerin von Beginn an zur Verfügung stellte und nicht nur die Ausbeutung von Menschen möglich machte, sondern dass sie – und konkret: ihr Personal – selbst durch die Art der Beförderung und Behandlung der Deportierten das verbrecherische, nationalsozialistische Weltbild übernahm und es konkret umsetzte. Die Deutsche Reichsbahn gab Anordnungen und Anweisungen an die Dienststellen und MitarbeiterInnen aus, die eine klare Entrechtung und Diskriminierung der ZwangsarbeiterInnen darstellten – sowohl in Bezug auf die Arbeitsbedingungen, die in

³⁵⁹ Siehe dazu: Herbert, 1985.

³⁶⁰ Österreichische Bundesbahnen Anlagendokumentation Ost, Wien, Reichsbahndirektion Villach, Plda, Annahme von Arbeitern, 1-300, Einsatz polnischer Kriegsgefangener, 89 Nae 533, 16. September 1939.

den Deutschen Reichsbahn-Lagern herrschten, wie auch in der Art der Beförderung der ZwangsarbeiterInnen durch die Deutsche Reichsbahn. Der Großteil der EisenbahnerInnen in den verschiedenen Betriebsbereichen führte die Anweisungen ohne Widerspruch aus.

III.2. Die Reichsbahn als Unterstützerin des Zwangsarbeitsregimes

Der Deutschen Reichsbahn kamen zentrale Rollen im nationalsozialistischen Zwangsarbeitsregime zu. Dies kann durchaus im größeren Kontext der Entwicklung moderner Zwangsarbeit gesehen werden, da bereits die Begriffsdebatte eng mit der Verstrickung von Eisenbahnen in Zwangsarbeit im Kolonialismus zusammenhing: 1921 kamen in Äquatorialafrika bei Bauarbeiten einer Eisenbahnlinie von rund 127.000 durch französische Kolonialbehörden zwangsrekrutierten ArbeiterInnen vermutlich zwischen 14.000 und 20.000 Menschen ums Leben. Berichte hierzu lösten in Frankreich Parlamentsdebatten aus, die wiederum zur zunehmenden auch internationalen Ächtung von Zwangsarbeit führten und in der Verabschiedung der Forced Labor Convention der International Labour Organization mündeten.³⁶¹

Wie die Studie an den Akten der Reichsbahndirektion Villach ergab, war der Transport von Menschen aus ihren Heimatorten ins Deutsche Reich und an die Arbeitsstätten im Einflussgebiet des Deutschen Reiches die wichtigste Aufgabe der Deutschen Reichsbahn im System der Ausbeutung von Arbeitskräften. Dabei stellte die Bahn nicht nur ihre Züge für die Deportation von Menschen zur Verfügung, sondern erstellte auf Wunsch und Bestellung Sonderfahrpläne und Sonderzüge für den massenhaften Transport von ZwangsarbeiterInnen. Dieses System funktionierte ähnlich wie jenes der Deportationszüge für Jüdinnen und Juden, nur dass die AuftraggeberInnen hier großteils andere Organisationen waren. Des Weiteren gab es für ZwangsarbeiterInnen

³⁶¹ Buggeln, Marc, 2014, Unfreie Arbeit im Nationalsozialismus. Begrifflichkeiten und Vergleichsaspekte zu den Arbeitsbedingungen im Deutschen Reich und in den besetzten Gebieten. In Buggeln, Marc, Wildt, Michael (Hg), Arbeit im Nationalsozialismus, München, De Gruyter Oldenbourg, 234.

bessere Transportbedingungen als für Roma, Romnija, Sinti, Sintizas, Jüdinnen und Juden, die in Ghettos und Vernichtungslager deportiert wurden, da die Deutschen die Arbeitskraft der ZwangsarbeiterInnen nicht durch den Transport verringern wollten. Während die zur Arbeit gezwungenen Menschen aus Sicht der NationalsozialistInnen eine wichtige Ware darstellten, waren diejenigen Gruppen, die in Vernichtungslager und an Mordstätten deportiert wurden, ohnehin nicht lebenswert.

Wie sich im Laufe der Forschung herausstellte, nahmen MitarbeiterInnen der Deutschen Reichsbahn nicht nur die Bestellungen für Sonderzugfahrten mit ZwangsarbeiterInnen entgegen, sondern kamen auch der Bitte nach, Aufenthalte in sogenannten Entlausungslagern oder -stationen an der reichsdeutschen Grenze einzuplanen.³⁶² Die Waggons wurden nach Transporten oft desinfiziert. Diese Stopps und Arbeiten bedeuteten, dass Lokomotiven und Waggons länger im Umlauf waren und somit nicht so schnell wieder für andere Aufträge zur Verfügung standen. Neben Sonderzügen und -waggons, um ZwangsarbeiterInnen an ihre Arbeitsstellen zu verschleppen, war eine zweite große Aufgabe für die Deutsche Reichsbahn, täglich Waggons zum Transport der Menschen aus ihren Lagern zu den Arbeitsstätten und vice versa zu organisieren.³⁶³

Im Bestand der Reichsbahndirektion Villach sind Dokumente überliefert, die einen weiteren wichtigen Aspekt für die Etablierung und Aufrechterhaltung des deutschen Zwangsarbeitssystems beleuchten: den Transport der benötigten Infrastruktur. Um an den gewünschten Einsatzorten Menschen zwangsweise arbeiten lassen zu können, bedurfte es zahlreicher Ressourcen wie Unterkünfte, Verpflegung, Kleidung,

362 Vgl: Österreichische Bundesbahnen-Anlagendokumentation, Bestand Reichsbahndirektion Villach, Vwb, Güterwagen, Bestellung und Verteilung, Telegrammbrief der Deutschen Reichsbahn an die Reichsbahndirektion Villach, 20. Februar 1942.

363 Österreichische Bundesbahnen-Anlagendokumentation, Bestand Reichsbahndirektion Villach, Baub, Beschwerden im Betriebsdienst, Schreiben der NSDAP-Kreisleitung Leoben an die Reichsbahndirektion Villach, Zugverkehr Linie Donawitz – Trofaiach, eingegangen am 8. Februar 1941.

Werkzeug und Bewachung. Vor allem die Stellung der physisch voluminösen Holzbaracken strapazierte die Deutsche Reichsbahn.³⁶⁴

Die Durchführung und Organisation von Zwangsarbeitstransporten umfasste eine Vielzahl an AkteurInnen. Nach der Bestellung von Sonderwaggons oder -zügen durch die AuftraggeberInnen überprüften die EmpfängerInnen die logistischen Möglichkeiten für diese Transporte. Je nach Dringlichkeit und Priorität wurden diese Fahrten zusammengestellt. Daraufhin wurden die AuftraggeberInnen mit allen logistischen Informationen versorgt und die Bestellung inklusive Konditionen bestätigt. Es handelte sich hierbei für die Reichsbahn – so zynisch es klingen mag – in erster Linie um technische und bürokratische Vorgänge.³⁶⁵

Die größten AuftraggeberInnen von Zwangsarbeitertransporten waren die Arbeitsämter und die Wehrmacht. Die SS war vor allem dafür zuständig, dass Menschen überhaupt für die Arbeit erfasst und eingesperrt wurden. Die Arbeitsämter wiederum waren dafür zuständig, Arbeitskräfte an Firmen zu vermitteln. In der Kriegswirtschaft wurden Prioritäten eingeführt, welche Betriebe vorrangig mit ZwangsarbeiterInnen zu versorgen seien. Nach diesen Prämissen suchten die Ämter um Arbeitskräfte bei der SS und der Gestapo an und bestellten die Züge. Die ausführenden Abteilungen solcher Aufträge änderten sich in den Jahren von 1938 bis 1945 im Zuge der Betriebserweiterung und Kompetenzverschiebungen bei der Deutschen Reichsbahn immer wieder. So erweiterte Reichsverkehrsminister Julius Dorpmüller am 4. April 1939 den Erlass 21 Bfsv 284 vom 18. Jänner 1939 zur Genehmigung von Reisesonderzügen aufgrund von Bewährung um einige Punkte.³⁶⁶ Das Reichsverkehrsministerium blieb verantwortlich für Genehmigungen bei

364 Österreichische Bundesbahnen-Anlagendokumentation Ost, Reichsbahndirektion Villach, Bestellung, Meldung, Ausgleich, Verteilung und Überweisung von Güterwägen, Telegramm der deutschen Reichsbahn an die Reichsbahndirektionen bezüglich Wagenstellung für Baracken, 20. Februar 1942.

365 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Bfsv, Verwaltungs- und Gesellschaftssonderzüge, 21 Bfsv 296, Genehmigung von Reisesonderzügen, 4. April 1939.

366 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Bfsv, Verwaltungs- und Gesellschaftssonderzüge, 21 Bfsv 296, Genehmigung von Reisesonderzügen, 4. April 1939.

Sonderzugprogrammen der Deutschen Arbeitsfront, der Nationalsozialistischen Volkswohlfahrt, der Reichsjugendführung und anderer Organisationen, sofern die Umstände mehr als zehn Züge für dieses eine Ziel erforderten. Des Weiteren fielen in den Verantwortungsbereich des Ministeriums u.a. Sonderzüge, die zwischen dem *Altreich* und der *Ostmark* bzw. in das *Protektorat Böhmen und Mähren* verkehrten, Sonderzüge ins Ausland, Sonderzüge, die in Sperrzeiten fielen, die vom Reichsverkehrsministerium bekanntgegeben wurden, sowie Sonderzüge, bei deren Zugbildung die Wagen weder von der Ursprungs-Reichsbahndirektion noch von einer benachbarten Direktion zur Verfügung gestellt werden konnten, sondern vom Reichsbahn-Zentralamt mit größeren Leerleistungen geholt werden mussten. Die Reichsbahndirektionen hingegen waren für Entlastungszüge zuständig und all jene Sonderzüge, die nicht in die Genehmigungspflicht des Reichsverkehrsministeriums fielen. Dies bedeutet, dass die Reichsbahndirektionen und der Betriebsleiter des jeweiligen Betriebsdienstes eigenständig Züge über weite Strecken schicken konnten, sofern die Waggonen dafür im eigenen oder einem Nachbarbezirk bereitgestellt werden konnten, wobei die Genehmigungen der zu durchfahrenden Reichsbahndirektionen ebenfalls eingeholt werden mussten. Aus der Kompetenzaufteilung ist ersichtlich, dass es sich bei Sonderzügen auch und in dieser Auflistung vor allem um zivile Sonderzüge handelte, die nichts mit der nationalsozialistischen Deportationspolitik zu tun hatten.³⁶⁷ Laut dem Erlass vom 18. Jänner 1939³⁶⁸ mussten die Reichsbahndirektionen auch eine Rangordnung von Sonderzügen berücksichtigen: 1. Entlastungszüge sowie Urlaubszüge der Wehrmacht und des Reichsarbeitsdienstes sowie sämtliche in- und ausländische Arbeitertransporte; 2. alle vom Reichsverkehrsministerium genehmigten Sonderzüge; 3. Fahrten für *Kraft durch Freude*, Gesellschaftssonderzüge u.a. Betriebs- und Schülersonderzüge; 4. Eisenbahnvereinssonderzüge; an 5. und 6. Stelle standen Werbe- und Verwaltungszüge sowie Pilgersonderzüge – jedoch mit Einschränkungen. Der Erlass zeigt deutlich, dass Sonderzüge in der ersten Jahreshälfte 1939 vor allem dafür eingesetzt wurden, um generell den Verkehr zu entlasten sowie die Wehrmacht und die Wirtschaft zu unterstützen.

³⁶⁷ Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Bfsv, Verwaltungs- und Gesellschaftssonderzüge, 21 Bfsv 296, Genehmigung von Reisesonderzügen, 4. April 1939.

³⁶⁸ Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Bfsv, Verwaltungs- und Gesellschaftssonderzüge, 21 Bfsv 296, Genehmigung von Reisesonderzügen, 4. April 1939.

Sonderzüge für ausländische ArbeiterInnen gab es schon vor dem Angriff Deutschlands auf Polen, im Rahmen der Saisonarbeiterzüge aus Polen oder der (Zwangs-)Arbeiterzüge aus dem *Protektorat Böhmen und Mähren*. Mit Kriegsbeginn 1939 stieg der Verkehr solcher Züge jedoch rasant an. In Sonderzügen, aber auch anderen planmäßigen Zügen wurden Kriegsgefangene und polnische ArbeiterInnen ins Deutsche Reich gefahren. Am 19. September 1939 ging der erste sogenannte Polentransport mit ArbeiterInnen ab. Der Historiker Ulrich Herbert argumentiert allerdings, dass es sich hierbei noch nicht um zur Arbeit Gezwungene handelte, sondern um SaisonarbeiterInnen, die sich bereits vor dem Angriff zur Arbeit im Deutschen Reich gemeldet hatten.³⁶⁹ Der Druck auf die Bevölkerung der besetzten Gebiete stieg jedoch sukzessive und hatte immer mehr Zwangsmaßnahmen zur Folge.

Ende September 1939 wurde vom Reichsverkehrsministerium, konkret von Max Leibbrand (Beamter im Reichsverkehrsministerium – Eisenbahnabteilungen, Eil Betriebsabteilung, Referat 21 Massentransporte – Reisesonderzüge), ein Sonderzugprogramm für polnische, landwirtschaftliche Arbeitskräfte bekannt gegeben.³⁷⁰ Leibbrand teilte in seinem Telegramm an alle Direktionen mit, dass das Reichsarbeitsministerium dringend Arbeitskräfte für das Deutsche Reich anfordere. Dafür sollten zunächst 25.000 Polinnen und Polen transportiert werden. Außerdem würden sieben Sonderzüge mit je 900 Personen zwischen 26. September und 3. Oktober 1939 Rosenberg in Oberschlesien Richtung *Altreich* verlassen. Leibbrand merkte an, dass weitere Züge in Planung seien, die ebenfalls vom Reichsbahn-Zentralamt zusammengestellt werden würden. Im Bestand der Reichsbahndirektion Villach finden sich keine weiteren Dokumente zu diesem Sonderzugprogramm. Um insgesamt 25.000 Personen zu befördern, wobei 900 Personen für einen Zug vorgesehen waren, hätten mindestens 27 Sonderzüge verkehren müssen. Ulrich Herbert hat in seinen Studien dargelegt, dass bis Ende September 1939 rund 100.000 Kriegsgefangene im Deutschen Reich Zwangsarbeit leisten mussten.³⁷¹ Ob es sich bei

³⁶⁹ Vgl: Herbert, 1985, 67.

³⁷⁰ Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Bfsv, Verwaltungs- und Gesellschaftssonderzüge, 21 Bfsvl 12, 23. September 1939.

³⁷¹ Vgl: Herbert, 1985, 68.

den vom Reichsarbeitsministerium angeforderten 25.000 Personen für die Landwirtschaft um Kriegsgefangene, zivile Freiwillige oder Gefangene handelte, ist nicht feststellbar. Die deutschen Behörden verwendeten diese Begriffe oft unklar, weshalb die Bezeichnung in den Akten kritisch betrachtet werden muss. Bei einer angenommenen Zahl von 900 Passagieren pro Zug und 100.000 bis 104.500³⁷² Personen insgesamt müssten um die 111-115 Arbeitersonderzüge allein im September 1939 ins Deutsche Reich geschickt worden sein.

Wie sich die Bedingungen des Transportes darstellten, ist aufgrund fehlender Dokumente und Aussagen schwer rekonstruierbar. Es dürfte bei der Zuteilung von Wagen eine gewisse zynische Pragmatik vorgeherrscht haben. Zumindest für Kriegsgefangene sahen die EntscheidungsträgerInnen der Deutschen Reichsbahn kein Problem darin, sie in Güterwägen zu transportieren. Am 22. November 1939 gab Max Leibbrand, Beamter im Reichsverkehrsministerium, jedoch einen Nachtrag zur Verfügung 10 Vwb 153 heraus, in der er die Reichsbahndirektionen aufforderte, für den Transport von Kriegsgefangenen keine Güterwägen mehr zu verwenden.³⁷³ Diese Anweisung gründete nicht auf Menschlichkeit, sondern auf dem Umstand, dass, wie Leibbrand ausführte, Güterwägen dringend für andere Zwecke gebraucht wurden und Personenwägen wieder verfügbar wären. Der Beamte bat darum, dass die Reichsbahndirektionen mit den entsprechenden Partnerorganisationen – sprich Wehrmacht und Arbeitsämtern – diesbezüglich in Verbindung treten mögen.

Die riesige Anzahl von Menschen, die von der Reichsbahn zwangsweise transportiert wurde, verdeutlicht etwa eine Anordnung von Generalgouverneur Hans Frank vom Jänner 1940:

372 Aus den Akten eruiertbare „zivile“ Transporte am 19., 26., 28., 29. und 30. September. Wobei die Anzahl der Transporte höher vermutet wird, da dies nur der Bestand der Reichsbahndirektion Villach offenlegt.

373 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Bfsv, Verwaltungs- und Gesellschaftssonderzüge, 21 Bbws 19, Bereitstellung von Wagen für die Beförderung von Kriegsgefangenen für die Landwirtschaft, 22. November 1939.

„Bereitstellung und Transport von mindestens 1 Million Land- und Industriearbeitern und -arbeiterinnen ins Reich – davon etwa 750.000 landwirtschaftliche Arbeitskräfte, von denen mindestens 50% Frauen sein müssen – zur Sicherstellung der landwirtschaftlichen Erzeugung im Reich und als Ersatz für im Reich fehlende Industriearbeiter.“³⁷⁴

Eine solch immens hohe vorgesehene Zahl an Menschen war schwierig zu rekrutieren, es scheint sich hier schon um in Betracht gezogene ZwangsarbeiterInnen zu handeln. Die Arbeit der Deutschen Reichsbahn wurde vom Umstand, dass die Menschen gezwungen wurden, die Züge zu besteigen, insofern beeinflusst, als dass Platz für das Wachpersonal in den Zügen miteinkalkuliert werden musste. Außerdem musste das Bahnpersonal vereinzelt Sicherheitsbestimmungen, wie etwa das Verschließen der Waggontüren, in denen die ZwangsarbeiterInnen untergebracht waren, durchführen.³⁷⁵ Die Gewalttätigkeit dieser Zwangsrekrutierungen konnte den Bahnbediensteten vor Ort und später in den Umsteige- und Ankunftsbahnhöfen im Deutschen Reich nicht verborgen geblieben sein, waren sie doch selbst Teil davon. Noch im Jänner 1940, kurz nach der Verordnung von Hans Frank, begannen die Abteilungen des Reichsverkehrsministerium-Deutsche Reichsbahn und der Ostbahn zu reagieren, um die hohe Anzahl von Personen abzufertigen und vor allem die Gebührenverrechnung zu institutionalisieren. Der Schriftverkehr zwischen der Ostbahn, dem Reichsverkehrsministerium und den Reichsbahndirektionen im Winter 1940 widmete sich den Tarifanordnungen und Kompetenzaufteilungen bei der Abrechnung der Züge.³⁷⁶ Das Reichsverkehrsministerium gab am 31. Jänner 1940 etwa an, dass aus dem Generalgouvernement 780.000 Personen, aus dem Reichsgau Danzig-Westpreußen 5.000 und dem Gau Posen 10.000 Personen ins Deutsche Reich

374 Zitiert nach: Herbert, 1985, 69.

375 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Baür, Betriebliche Überwachung des Reiseverkehrs, 21 Baür 169, Verschließen der Abteiltüren bei Kriegsgefangenentransporten, 11. August 1943.

376 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Tps, Sonderzüge in tarifischer Hinsicht, 16 Tpsg 248, Gebührenberechnung für die Beförderung polnischer landwirtschaftlicher Arbeitskräfte aus dem Bereich des Generalgouvernements und der Reichsgaue Danzig-Westpreußen und Posen nach dem Reich, 31. Jänner 1940; Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Tps, Sonderzüge in tarifischer Hinsicht, 9 Tv 11 Tps, Gebührenberechnung für die Beförderung polnischer landwirtschaftlicher Arbeiter aus dem Bereich des Generalgouvernements nach dem Reich; hier Einziehung der für die Strecken der Reichsbahn aufkommenden Beförderungskosten, 9. Februar 1940.

– größtenteils mittels Sonderzügen – befördert werden sollten. Generell wurde der halbe Fahrpreis für diese Fahrten angeordnet, wobei mindestens 400 Tickets vom Start- zum Zielbahnhof verrechnet wurden. Da die Strecken im Gebiet zweier Verwaltungseinheiten – nämlich der Generaldirektion der Ostbahn für das Generalgouvernement und der Deutschen Reichsbahn für das Deutsche Reich – lagen, war eine zweigeteilte Verrechnung notwendig. Die Kosten dieses Sonderzugprogrammes übernahm das Reichsarbeitsministerium, da es Auftraggeber der Transporte war. Zuständig für die Bezahlung waren auf dem Gebiet des Generalgouvernements die Abteilungen und Distrikte für Arbeit in Krakau, Radom, Warschau und Lublin, welche auch die Sonderzüge bestellten. Wenn die Sonderzüge aus den Reichsgauen Danzig-Westpreußen und Posen abgingen, waren bis 1942 die dortigen Landesarbeitsämter die Bestellerinnen, danach übernahm diese Aufgabe die Generalbetriebsleitung Ost.³⁷⁷ Die Generaldirektion der Ostbahn schlug außerdem im Februar 1940 vor, dass die Kosten für die Beförderung auf den Strecken der Ostbahn von den bestellenden Abteilungen zu begleichen seien und die Streckenpreise für das Gebiet der Deutschen Reichsbahn von den Reichsbahndirektionen der Zielbahnhöfe ermittelt werden sollten, sowie den dort zuständigen Landesarbeitsämtern in Rechnung zu stellen waren.³⁷⁸ Die Reichsbahndirektion Villach meldete der Ostbahn zurück, dass es im Direktionsbereich nur Arbeitsämter gäbe, weswegen für die *Ostmark* die Zweigstelle des Reichsarbeitsministeriums für Arbeitseinsatz und Arbeitslosenhilfe in Wien für die Bezahlung anzuschreiben sei.³⁷⁹ Erst im Februar 1940 legten sich die deutschen Behörden auf einen Zahlungsmodus fest, da sich das sogenannte Mitteleuropäische Reisebüro einschaltete und die Rechnungsstellung für die Strecken auf Reichsgebiet übernahm.³⁸⁰ Obwohl die Bahn für ihre Dienstleistungen

377 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Tps, Sonderzüge in tarifischer Hinsicht, 16 Tpsg 248, Gebührenberechnung für die Beförderung polnischer landwirtschaftlicher Arbeitskräfte aus dem Bereich des Generalgouvernements und der Reichsgaue Danzig-Westpreußen und Posen nach dem Reich, 31. Jänner 1940.

378 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Tps, Sonderzüge in tarifischer Hinsicht, 9 Tv 11 Tps, Gebührenberechnung für die Beförderung polnischer landwirtschaftlicher Arbeiter aus dem Bereich des Generalgouvernements nach dem Reich; hier Einziehung der für die Strecken der Reichsbahn ankommenden Beförderungskosten, 9. Februar 1940.

379 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Tps, Sonderzüge in tarifischer Hinsicht, 9 V 14 Tps/16, 20. Februar 1940.

380 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Tps, Sonderzüge in tarifischer Hinsicht, 16 Tpsg 248, Abfertigung der Sonderzüge für die polnischen landwirtschaftlichen Arbeitskräfte aus dem Bereich des Generalgouvernements und der Reichsgaue Danzig-Westpreußen und Posen nach dem Reich, 20. Februar 1940.

Geld in Rechnung stellte, geht der Ökonom Thomas Kuczynski davon aus, dass sie keinen Gewinn damit erwirtschaftete, sondern im Gegenteil oft ein Verlustgeschäft in Kauf nahm. Die Hälfte des verlangten Fahrpreises für die insgesamt mehr als zwölf Millionen verschleppten ZwangsarbeiterInnen während des Nationalsozialismus hätten nicht den Personal- und Sachaufwand decken oder die materiellen Abnutzungerscheinungen ersetzen können.³⁸¹

Die von Generalgouverneur Hans Frank angeordnete Deportation von einer Million Arbeitskräften aus dem Generalgouvernement führte zu Transportwellen an ZwangsarbeiterInnen in die *Ostmark*, die von Reichsbahnpersonal organisiert und durchgeführt wurden. Diese Sonderzüge wurden zumeist direkt an den Ostbahnhof in Wien gesandt, um die Stadt und ihre Umgebung mit Arbeitskräften zu versorgen³⁸². Über den Wiener Ostbahnhof wurden die Menschen dann mittels Zügen weiter in die ländlichen Regionen gebracht. Die Reichsbahndirektion Villach gab am 19. Februar 1940 ihre Fahrplananordnung Nummer 11 heraus, in der sie auf Arbeitertransporte nach Kärnten aufmerksam machte. Die Sonderpersonenzüge Fa 523 vom 25. Februar und 2. März, die jeweils in der Nacht in Wien Ostbahnhof ankamen, wurden an den Folgetagen nach Villach weitergeleitet. Das Kürzel Fa steht für Fremdarbeiter, die jeweilige Zahl wurde öfters vergeben. Aus den Akten ist nicht ersichtlich, woher dieser Zug eintraf. Behördlich zuständig für diesen Transport waren, sofern Wien der Zielbahnhof war, die Reichsbahndirektion Wien und bei einem Zug aus dem Generalgouvernement die Ostbahn. Da das Reichsarbeitsministerium Arbeitskräfte für den Gau Kärnten und den Endbahnhof Villach anforderte, war die Reichsbahndirektion Villach für die Planung des Zuges von Wien Ostbahnhof nach Villach Hauptbahnhof verantwortlich. Daher gab sie die Fahrplananordnung aus und bat die benachbarte Direktion Wien um die Stellung der Wagen und die auf dem Weg liegenden

³⁸¹ Vgl: Kuczynski, 2009, 524.

³⁸² Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Tps, Sonderzüge in tarifischer Hinsicht, 33 B23 Bfsv, Fahrplananordnung 12, Beförderung von polnischen landwirtschaftlichen Arbeitskräften, 29. Februar 1940; Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Tps, Sonderzüge in tarifischer Hinsicht, 33 B23 Bfsv 49, Fahrplananordnung 11, Beförderung von polnischen landwirtschaftlichen Arbeitskräften, 19. Februar 1940; Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Bfsv, Verwaltungs- und Gesellschaftssonderzüge, 21 Bfsvl 32 II, Hereinnahme landwirtschaftlicher Arbeitskräfte aus Distrikt Galizien Frühjahr 1942, 18. Februar 1942.

Betriebswerke um die Bereithaltung der Lokomotiven. Zwei weitere Nachttransporte aus Wien, einer vom 25. auf den 26. Februar und einer vom 2. auf den 3. März 1940, waren mit der Nummer E 290 versehen. An den Folgetagen wurden die beiden Transporte als Leerzüge wieder nach Wien Ostbahnhof zurückgeschickt. Die Ablöse des Zugbegleitpersonals fand jeweils und in beiden Richtungen in St. Veit an der Glan statt. Außerdem war vorgesehen, dass in Leoben Personen einen Anschlusszug nach Selzthal besteigen sollten. Diesen Sonderzügen erteilte die Reichsbahndirektion den Vorzug vor allen anderen Zügen – auch vor den wichtigen Kohletransporten. Für beide Fahrten waren je 600-1.000 Menschen vorgesehen.³⁸³

In der Nacht vom 5. auf den 6. März und vom 14. auf den 15. März waren ähnliche Fahrten geplant.³⁸⁴ Diese Sonderpersonenzüge wurden in Wien Ostbahnhof von Reichsbahnbediensteten übernommen, wobei der zweite Zug kurzfristig ausfiel.³⁸⁵ Die EntscheidungsträgerInnen der Reichsbahndirektion Villach ordneten für diese beiden Transporte an, dass die Züge gut beheizt sein sollten. Die leeren Züge sollten außerdem in Villach gereinigt werden. Sollten die Waggon stark verschmutzt sein, sollten Bahnbedienstete die Passagiere zur Reinigung einteilen. Außerdem war die Personenzahl diesmal mit exakt 700 veranschlagt. Die Reichsbahndirektion baute offenbar aus Erfahrungen der ersten beiden Transporte auf und adaptierte dementsprechend ihre Anordnungen. Es ist durch die überlieferten Dokumente nicht eindeutig, ob dies die einzigen Sonderzüge oder allgemein Transporte von polnischen ZwangsarbeiterInnen waren.³⁸⁶ Denn am 23. Februar vermerkte die Reichsbahndirektion Villach, dass polnische ArbeiterInnen in Klagenfurt und Villach in fahrplanmäßigen Zügen weitergeschickt wurden, während je 300 in den Städten

383 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Tps, Sonderzüge in tarifischer Hinsicht, 33 B23 Bfsv, Fahrplananordnung 12, Beförderung von polnischen landwirtschaftlichen Arbeitskräften, 29. Februar 1940.

384 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Tps, Sonderzüge in tarifischer Hinsicht, 33 B23 Bfsv 49, Fahrplananordnung 11, Beförderung von polnischen landwirtschaftlichen Arbeitskräften, 19. Februar 1940.

385 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Tps, Sonderzüge in tarifischer Hinsicht, Dienstschrift Nr. 281, 13. März 1940.

386 Walzl schreibt, dass wegen des eklatanten Arbeitskräftemangels zwischen November 1939 und Februar 1940 über Wien Polen kamen. Er nennt dabei jedoch keine Zahlen oder Quellen. Walzl, 2001, 23.

zurückblieben.³⁸⁷ Im Februar und März 1940 wurden etwa 2.700 polnische ZwangsarbeiterInnen mit der Deutschen Reichsbahn aus Polen nach Wien gebracht und dann wurde ein Weitertransport von der Reichsbahndirektion Villach nach Kärnten veranlasst. In den Akten dokumentiert sind auch Transporte mit Arbeitskräften aus dem Distrikt Galizien zwei Jahre später.³⁸⁸ So kam am 3. März 1942 ein Zug in Wien Ost an, am 4. März einer über Wien in Villach, am 5. März einer in Linz und am 25. März einer über Wien in Salzburg. Je Sonderzug wurden 600-700 Personen befördert. Insgesamt brachte die Bahn durch diese Transporte 2.400-2.800 polnische und ukrainische ZwangsarbeiterInnen in die *Ostmark*. Diese Fahrten waren Teil eines größeren Sonderzugprogrammes des Auftraggebers Reichsarbeitsministerium. Insgesamt 25 Sonderzüge beförderten 17.000 landwirtschaftliche ArbeiterInnen ins Deutsche Reich. Das Reichsarbeitsministerium, namentlich der Beamte Kaestner, trat hierzu im Februar 1942 mit Otto Stange vom Referat 21 im Reichsverkehrsministerium in Verbindung. Nach einer ersten mündlichen Darstellung des Sonderzugprogrammes führte die Generalbetriebsleitung Ost das Sonderzugprogramm nun durch.³⁸⁹ Zur Information und Feinabstimmung wurden diese Fahrten auf die Tagesordnung der Fahrplankonferenz der Generalbetriebsleitung Süd gesetzt, die am 24. Februar 1942 in München stattfand. Fahrplankonferenzen wurden generell von Betriebsleitungen oder anderen Abteilungen in regelmäßigen Abständen einberufen, um Änderungen, Probleme oder Herausforderungen im Verkehr zu diskutieren. Die Konferenz vom 24. Februar war angesetzt, um über Arbeitertransporte aus den mit dem Deutschen Reich verbündeten Staaten Slowakei, Ungarn und Kroatien zu diskutieren und die Vorgangsweise abzustimmen.³⁹⁰ Da diese Konferenz sich zeitlich und inhaltlich anbot, wurde das Sonderzugprogramm für ArbeiterInnen aus Galizien von Otto Stange für die

387 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Tps, Sonderzüge in tarifischer Hinsicht, 9 V 14 Tps, 29. Februar 1940.

388 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Bfsv, Verwaltungs- und Gesellschaftssonderzüge, 21 Bfsvl 32 II, Hereinnahme landwirtschaftlicher Arbeitskräfte aus Distrikt Galizien Frühjahr 1942, 18. Februar 1942.

389 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Bfsv, Verwaltungs- und Gesellschaftssonderzüge, 21 Bfsvl 32 II, Hereinnahme landwirtschaftlicher Arbeitskräfte aus Distrikt Galizien Frühjahr 1942, 18. Februar 1942.

390 Vgl: Maier, 2000, 72.

Agenda vorgeschlagen.³⁹¹ Die Reichsbahndirektion Villach musste bei der Besprechung anwesend sein, da sie im Gebiet der Betriebsleitung Süd lag.

Die Lebensbedingungen von ZwangsarbeiterInnen bei der Bahn

Die tatsächlichen Transportbedingungen der ZwangsarbeiterInnen sind insgesamt kaum überliefert. Aus nationalsozialistischer Sicht war es allerdings zentral, dass durch die Deportierten keine Krankheiten verbreitet werden sollten. Das Oberkommando des Heeres – Heeressanitätsinspektion ordnete deshalb etwa regelmäßige Entlausungen von Kriegsgefangenen an – nicht zu deren Schutz, sondern aus Angst vor dem Einschleppen von Krankheiten.³⁹² Außerdem kam es zu lokalen Initiativen örtlicher Behörden und FunktionsträgerInnen, die ebenfalls die Ausbreitung von Krankheiten unterbinden sollten. So beantragte etwa der Landrat in Knittelfeld die Errichtung einer Entlausungsbaracke für polnische Kriegsgefangene, die sich im Winter 1939 in der Oststeiermark aufhielten. Ein weiteres Beispiel ist vom 2. Februar 1940, als ein General und mehrere Oberste aus Salzburg gemeinsam mit dem Vorsteher des Betriebswerkes und des Bahnhofes Knittelfeld einen möglichen Barackenplatz nordöstlich des Bahnhofes besichtigten. Der Ort wurde schließlich vom Oberkommando der Wehrmacht als passend erachtet und die Aufstellung der Entlausungsstation in die Wege geleitet. Dies führte jedoch zu Ärger bei der Reichsbahndirektion Villach, die sich diesbezüglich beim Betriebswerk und Bahnhof Knittelfeld über die Besichtigung beschwerte – jedoch nicht wegen der Absicht des Treffens, sondern weil sie selbst nicht eingeladen war. Die zuständigen FunktionärInnen der Reichsbahndirektion kritisierten insbesondere, dass das Vorgehen die Aufstellung der Baracke unnötig verzögerte.³⁹³ Ob die Station

391 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Bfsv, Verwaltungs- und Gesellschaftssonderzüge, 21 Bfsvl 32 II, Hereinnahme landwirtschaftlicher Arbeitskräfte aus Distrikt Galizien Frühjahr 1942, 18. Februar 1942.

392 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, JI, Bauten fremde auf Bahngrund, 49 p, Errichtung einer Entlausungsanstalt am RB.Bahnhof Knittelfeld, 17. Februar 1940.

393 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, JI, Bauten fremde auf Bahngrund, 49 p, Errichtung einer Entlausungsanstalt am RB.Bahnhof Knittelfeld, 17. Februar 1940.

schlussendlich in Knittelfeld errichtet wurde, konnte nicht recherchiert werden, doch ist davon auszugehen, da solche Einrichtungen an vielen Orten entstanden, oftmals in der Nähe von Bahnhöfen. Gründe hierfür waren die Möglichkeit, Deportierte sogleich nach ihrer Ankunft im Deutschen Reich zu entlassen und sie dann direkt an ihre Arbeitskommandos weiter zu transportieren. Mit weiterem Kriegsverlauf und der fortschreitenden Etablierung des Zwangsarbeitsregimes institutionalisierten sich hygienische und sanitäre Aufenthalte und Einrichtungen immer weiter. So wurde etwa beim erwähnten Sonderzugprogramm galizischer ArbeiterInnen für die reichsdeutsche Landwirtschaft im März 1942 eine erste *Entwesung* für alle 25 Züge in Przemyśl angeordnet, woraufhin eine zweite in den jeweiligen Zielgebieten folgte.³⁹⁴

Das Verhalten von Bahnbediensteten gegenüber ZwangsarbeiterInnen war sehr unterschiedlich. So ließen etwa MitarbeiterInnen der Reichsbahndirektion Villach Polinnen und Polen trotz Reiseverbots ihre Züge benutzen.³⁹⁵ Der Sicherheitsdienst der SS wurde auf diese Besserstellung aufmerksam und legte durch den Landrat des Kreises Spittal bei der Reichsbahndirektion Villach Beschwerde ein. In einem Schreiben stellte Landrat Mitsche fest, dass weder die MitarbeiterInnen der Deutschen Reichsbahn bei den Fahrkartenausgabeschaltern noch das Zugpersonal oder der Bahnschutz dagegen einschreiten würden, dass Polinnen und Polen trotz fehlender Genehmigung der Ordnungspolizei Züge benutzen würden. Der Reichsstatthalter hätte jedoch am 28. März 1940 diese Genehmigungspflicht eingeführt – auf Grundlage der Polizeiverordnung Hermann Görings vom 8. März –, welche dem Bahnpersonal durch den Tarif- und Verkehrs-Anzeiger II im April bekannt gemacht worden wäre. Dennoch hielten sich die Bahnbediensteten nicht daran. Die Reichsbahndirektion Villach ließ daraufhin die Verfügung auch im Amtsblatt verlautbaren und konterte dem Spittaler Landrat, dass nicht alle polnischen Arbeitskräfte mit dem verpflichtenden violetten „P“ gekennzeichnet worden seien und somit das Bahnpersonal keine

394 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Bfsv, Verwaltungs- und Gesellschaftssonderzüge, 21 Bfsvl 32 II, Hereinnahme landwirtschaftlicher Arbeitskräfte aus Distrikt Galizien Frühjahr 1942, 18. Februar 1942.

395 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Zl. 9511/1, Zivilarbeiter polnischer Volkstumszugehörigkeit Benützung öffentlicher Verkehrsmittel, 7. Juni 1940.

Verantwortung trage.³⁹⁶ Beide Seiten, also sowohl der Landrat als auch die Reichsbahn, debattierten, ob der Akzent der Polinnen und Polen ausreichen würde, sie von der Fahrt mit der Bahn auszuschließen. Landrat Mitsche argumentierte, dass bei Akzent keine Reisegenehmigung auszustellen sei, die Reichsbahn vertrat hingegen die Position, dass der Akzent allein nicht entscheidend sein sollte. Die Auseinandersetzung entstand nicht daraus, dass die Reichsbahn den Polinnen und Polen die Fahrt mit der Bahn ermöglichen wollte, sondern dass laut internem Vermerk sowohl die Direktion als auch das Personal tatsächlich nicht über die Verfügung des Reichsverkehrsministeriums zur Ausgabe von Fahrkarten an „Zivilarbeiter“³⁹⁷ informiert waren. Und andererseits der alleinige Umstand eines Akzentes für die Erteilung von Reisegenehmigungen aus Sicht der Reichsbahn vermutlich zu unkonkret war und als Folge die Verantwortung bei Problemen alleinig bei der Bahn und ihrem Personal selbst liegen würde.

Dieses Beispiel lässt sich gut in die restlichen Meldungen und Aussagen von nationalsozialistischen Behörden und FunktionärInnen einordnen. Seit massenweise Polinnen und Polen im Deutschen Reich Zwangsarbeit leisten mussten, wurde von deutschen Militärs und höheren BeamtInnen immer wieder kritisiert, dass Deutsche angeblich zu kameradschaftlich mit den Polinnen und Polen umgingen und diese sich wiederum zu wenig an die Vorschriften halten würden und gegenüber ihren Vorgesetzten rebellisch auftraten.³⁹⁸ Vor diesem Hintergrund entstanden auch die bereits zitierten *Polenerlaße* durch Heinrich Himmler und das Reichssicherheitshauptamt, die das Verhältnis zwischen Deutschen und polnischen ZwangsarbeiterInnen klar reglementieren sollten.³⁹⁹ Trotzdem kam es immer wieder zu zahlreichen Beschwerden über Polinnen und Polen, die über das ihnen zugeteilte

396 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Zl. 9511/1, Zivilarbeiter polnischer Volkstumszugehörigkeit Benützung öffentlicher Verkehrsmittel, 7. Juni 1940.

397 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Zl. 9511/1, Zivilarbeiter polnischer Volkstumszugehörigkeit Benützung öffentlicher Verkehrsmittel, Vermerk des Dezernenten 36 Bbv, 19. Juni 1940.

398 Vgl: Freund, Florian, 1993, Zwangsarbeit von zivilen Ausländern und AusländerInnen in Österreich 1938 bis 1945. In Böhler, Ingrid, Steininger, Rolf (Hg), 1993, Österreichischer Zeitgeschichtetag 1993, 24. bis 27. Mai 1993 in Innsbruck, Innsbruck, Wien, Österreichischer Studienverlag, S. 220, 216-223.

399Vgl: Herbert, 1985, 74f.

Ortsgebiet hinaus reisten und von den MitarbeiterInnen der Deutschen Reichsbahn davon nicht abgehalten wurden. Nicht nur über die Reichsbahndirektion Villach und seine Angestellten wurde diesbezüglich Beschwerde geführt. So schrieb etwa auch Anfang November 1940 die Deutsche Arbeitsfront – Fachamt Energie-Verkehr-Verwaltung in Berlin in dieser Angelegenheit an das Reichsverkehrsministerium.⁴⁰⁰

Die genauen Hintergründe der vielen Beschwerden gegen Reichsbahnbedienstete wegen der Nutzung von Zügen durch Polinnen und Polen sind nicht eindeutig rekonstruierbar. Kontext war jedenfalls, dass polnische ZwangsarbeiterInnen noch im Jahr 1940 verhältnismäßig viel Bewegungsfreiheit hatten und sich – trotz Verbotes – von ihren Arbeitseinsatzorten entfernen konnten, da diese im Regelfall nicht bewacht wurden. Es ist anzunehmen, dass viele Polinnen und Polen deshalb versuchten, mit der Bahn nach Hause zu kommen. Im generell stark ausgelasteten Reiseverkehr mag es sein, dass die MitarbeiterInnen der Deutschen Reichsbahn keine Zeit fanden, die polnischen Arbeitskräfte nach ihren Reisegenehmigungen zu fragen. Die Vorgaben für das Personal der Deutschen Reichsbahn verschärfte sich jedenfalls im Dezember 1940, als sich die SS erneut einschaltete.⁴⁰¹ Die Gestapo wandte sich ebenfalls an das Reichssicherheitshauptamt mit Meldungen über geflohene Polinnen und Polen, die bei ihrer Flucht die Bahn benutzt hatten. Heinrich Himmler wandte sich daraufhin an Reichsverkehrsminister Julius Dorpmüller mit der Bitte, das Personal zur Überprüfung der polizeilichen Genehmigungen anzuhalten. Dorpmüller gab dies an seine Abteilungen weiter und informierte darüber hinaus, dass ab nun die Bahnschutzpolizei zur Überprüfung der Reisenden mit herangezogen werden müsse. Vor allem an den Hauptstrecken nach Polen wurde der Bahnschutz zur Patrouille eingesetzt.⁴⁰² Zeitgleich ging das Arbeitsministerium davon ab, ZivilarbeiterInnen aus den besetzten Ländern Urlaube oder Heimreisen zu erlauben. Ihre Arbeitsverträge wurden auf unbestimmte Zeit entfristet und Familienheimfahrten nur noch ausnahmsweise erlaubt.

400 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Baür, Betriebliche Überwachung des Reiseverkehrs, Abschrift des Schreibens der Deutschen Arbeitsfront an die Deutsche Reichsbahn, 9. November 1940.

401 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Baür, Betriebliche Überwachung des Reiseverkehrs, 21 Baür 114, Beförderung von Polen in den Reisezügen, 1940.

402 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Baür, Betriebliche Überwachung des Reiseverkehrs, 21 Baür 114, Beförderung von Polen in den Reisezügen, 1940.

Neu eintreffenden ArbeiterInnen wurden keine Arbeitsverträge mehr ausgestellt, sondern von den Arbeitsämtern nur noch Arbeitskarten ausgegeben, die als Ausweis dienten und anzeigten, dass für die InhaberInnen keine Reisefreiheit bestand.⁴⁰³

Laut eines Berichtes des Oberkommandos der Wehrmacht befanden sich im April 1940 287.348 Kriegsgefangene im Arbeitseinsatz im gesamten Deutschen Reich: 93.3% in der Landwirtschaft, 0,9% im Bergbau, 2,4% im Bau und 2,8% in anderen Bereichen.⁴⁰⁴ Die polnischen zivilen Arbeitskräfte waren unter den polnischen ZwangsarbeiterInnen geringer vertreten: 210.000 mussten Mitte April 1940 im Deutschen Reich arbeiten. Ab Frühjahr 1940 muss schließlich davon ausgegangen werden, dass es sich bei polnischen Arbeitskräften aus dem Generalgouvernement nur noch um ZwangsarbeiterInnen handelte.⁴⁰⁵ Als Folge der Angriffskriege des Deutschen Reiches auf Frankreich, Belgien, Luxemburg und die Niederlande im Mai und Juni 1940 begannen deutsche Besatzungsbehörden auch in den neu okkupierten Gebieten Westeuropas Arbeitskräfte zwangsweise zu rekrutieren. Erste Transporte mit Arbeitskräften aus Belgien starteten etwa bereits im August 1940.⁴⁰⁶ Die Wehrmachts-Verkehrs-Direktion in Brüssel gab gezielt dafür einen kontinuierlichen Fahrplan heraus, demzufolge aus größeren belgischen Städten wie Brüssel oder Antwerpen mehrmals wöchentlich Arbeitertransporte nach Aachen zu schicken seien. Zur Reichsbahndirektion Villach wurden in diesen Monaten keine belgischen ArbeiterInnen gefahren.⁴⁰⁷ Das Zwangsarbeitssystem des Deutschen Reiches wuchs jedoch kontinuierlich an und fand erst durch die Befreiung 1945 ein Ende.

403 Vgl: Maier, 2000, 75f.

404 Vgl: Herbert, 1985, 68.

405 Vgl: Herbert, 1985, 83.

406 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Bfsv, Verwaltungs- und Gesellschaftssonderzüge, Abt C 34 B 9, Beförderung belgischer gewerblicher Arbeiter von Belgien nach Deutschland, 3. August 1940.

407 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Bfsv, Verwaltungs- und Gesellschaftssonderzüge, Abt C 34 B 9, Beförderung belgischer gewerblicher Arbeiter von Belgien nach Deutschland, 3. August 1940.

Zusätzliche Züge für Zwangsarbeitstransporte

Für den Transport von Kriegsgefangenen und zivilen Gefangenen wurden von den zuständigen BeamtInnen der Reichsbahn nicht immer Sonderzüge verwendet. Teilweise wurden dafür auch normale Reisezüge eingesetzt.⁴⁰⁸ Dies geschah einerseits in Waggonen gemeinsam mit deutschen Reisenden oder in gesonderten eigens dafür vorgesehenen Abteilen, die auf Anordnung von Bediensteten der Reichsbahn an Regelzüge angehängt waren. Im Sommer 1940 untersagte das Reichsverkehrsministerium der Wehrmacht, SF-Züge – Sonderzüge für Fronturlauber – auch für den Transport von Gefangenen zu benutzen.⁴⁰⁹ Begründung wurde keine angegeben, es dürfte sich dabei jedoch um eine pragmatische Entscheidung gehandelt haben, da der Platz in Reisezügen immer weniger wurde. Im Jänner 1941 ging das Reichsverkehrsministerium sogar so weit, der Wehrmacht zu untersagen, E- und D-Züge (Eil- und Durchgangszüge) für Gefangene zu benutzen. Max Leibbrand, Beamter im Reichsverkehrsministerium, führte in einem Schreiben an die Abteilungen der Deutschen Reichsbahn aus, dass die Züge auch ohne Gefangene schon stark belegt seien und es den reichsdeutschen Passagieren nicht zumutbar sei, sich in Waggonen zu setzen, in denen zuvor ausländische Soldaten gesessen hätten. Der Beamte ersuchte deswegen den Chef des Transportwesens, weiße Wehrmachtsfahrtscheine, die zur Fahrt in Eil- und Durchgangszügen berechtigten, nur mehr Gefangenen im höheren Offiziersrang auszugeben.⁴¹⁰ Es gab neben den höheren Rängen der Kriegsgefangenen wenige Ausnahmen, bei denen die Wehrmacht die Erlaubnis von der Deutschen Reichsbahn bekam, Kriegsgefangene auch in Eil- und Durchgangszügen zu befördern, zumeist wurden sie in diesen Fällen in kleinen Gruppen in 3. Klasse-Abteilen untergebracht.⁴¹¹ Im Sommer 1943 bat die

408 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Baür, Betriebliche Überwachung des Reiseverkehrs, 21 Baür 117, Beförderung von Kriegs- und Zivilgefangenen in D- und Eilzügen, 25. Jänner 1941.

409 409 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Baür, Betriebliche Überwachung des Reiseverkehrs, 21 Baür 117, Beförderung von Kriegs- und Zivilgefangenen in D- und Eilzügen, 25. Jänner 1941.

410 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Baür, Betriebliche Überwachung des Reiseverkehrs, 21 Baür 117, Beförderung von Kriegs- und Zivilgefangenen in D- und Eilzügen, 25. Jänner 1941.

411 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Baür, Betriebliche Überwachung des Reiseverkehrs, Schreiben der Reichsbahndirektion Breslau an das Reichsverkehrsministerium, Verschließen der Abteiltüren bei Kriegsgefangenentransporten, 3. Juli 1943.

Wehrmacht um das Verschließen dieser Abteile und ganzer Waggons, wenn in einem Wagen nur Kriegsgefangene untergebracht waren. Das Reichsverkehrsministerium stimmte ersterem zu, das Verriegeln ganzer Waggons untersagte sie aber mit dem Hinweis, dass die restlichen Reisenden so in ihrer Bewegungsfreiheit eingeschränkt wären.⁴¹² Das Zugpersonal war ab Sommer 1943 für das Einschließen von Kriegsgefangenen in den Abteilen von Eil- und Durchgangszügen zuständig.⁴¹³ Reichsbahnbedienstete waren also auch hier direkt in nationalsozialistische Repressionsmaßnahmen eingebunden.

Der Platzmangel in den Zügen machte sich im Laufe des Krieges immer stärker bemerkbar. So beschwerte sich die Deutsche Arbeitsfront der NSDAP in Leoben über Zugverspätungen bei den täglich verkehrenden Zügen zwischen Leoben und Trofaiach. Der Kreisfachabteilungswalter und der Kreisobmann kritisierten auch, dass die mit demselben Zug fahrenden französischen Kriegsgefangenen mehr Waggons zur Verfügung hätten als die „müden“⁴¹⁴ deutschen ArbeiterInnen. Die Reichsbahndirektion Villach wies den letzten Vorwurf strikt von sich und argumentierte, dass beiden Gruppen der Anzahl entsprechend ausreichend Platz zur Verfügung stehe. Die Verspätungen auf dieser Verbindung entschuldigte sie mit den Umbauarbeiten auf den Streckenabschnitten des Bahnhofes Leoben und dem kriegsbedingten, starken Verkehrsaufkommen.⁴¹⁵ Spannungen in Bezug auf die Nutzung der Eisenbahn durch Nichtdeutsche blieben aber offensichtlich bestehen.

Ressourcen für die Zwangsarbeit

412 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Baür, Betriebliche Überwachung des Reiseverkehrs, 21 Baür 169, Verschließen der Abteiltüren bei Kriegsgefangenentransporten, 11. August 1943.

413 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Baür, Betriebliche Überwachung des Reiseverkehrs, 21 Baür 169, Verschließen der Abteiltüren bei Kriegsgefangenentransporten, 11. August 1943.

414 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Baub, Beschwerden im Betriebsdienst, O/Schi, Zugverkehr/Linie Donawitz – Trofaiach, 5. Februar 1941.

415 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Baub, Beschwerden im Betriebsdienst, O/Schi, Zugverkehr/Linie Donawitz – Trofaiach, 5. Februar 1941.

Die Deutsche Reichsbahn und ihr Personal waren nicht nur für den Transport von ZwangsarbeiterInnen zuständig, sondern auch für die Stellung der notwendigen Ressourcen für das Zwangsarbeitsregime generell. Neben Bewachung, Verpflegung und Arbeitsmaterialien war auch die Versorgung mit Unterkünften von großer Bedeutung. Die NationalsozialistInnen verwendeten in ihren verschiedenen Lagern meist Holzbaracken als Unterkünfte für Gefangene. Dafür standen mindestens drei verschiedene Modelle zur Auswahl, die nach standardisierten Plänen hergestellt und aufgebaut wurden. Diese Modelle stammten von der Wehrmacht, da sie ursprünglich für Soldaten hinter der Front entworfen worden waren. Es kann jedoch nicht der Schluss daraus gezogen werden, dass Häftlinge genauso gut untergebracht waren wie deutsche Soldaten. Denn die Angehörigen der Wehrmacht hatten ausreichend Platz, hygienische Standards und Heizmaterial – Bedingungen, die Häftlingen selten zuteilwurden. Die notwendigen Baracken für die nationalsozialistischen Lager wurden von Firmen und Tischlereien im ganzen Deutschen Reich hergestellt und für diesen Zweck verkauft. Die Produktion dieser Baracken stand jedoch nicht hoch oben auf der Prioritätenliste der Deutschen Reichsbahn und der Kriegswirtschaft, weswegen es in den Lagern oft an Baracken mangelte. Die Folgen hatten die Gefangenen zu tragen, indem sie in andere überfüllte Behausungen gebracht wurden oder im Freien schlafen mussten. Die nationalsozialistischen Behörden und die für die Lager zuständigen Organisationen hatten jedoch ein Eigeninteresse an der Lieferung von Baracken, wie folgendes Beispiel zeigt: Im Winter 1942 wurden in Oberschlesien, konkret in Rosenberg und Schakowa, vom Reichsarbeitsministerium Durchgangslager für sowjetische ZwangsarbeiterInnen errichtet. Um die Freigabe von Unterkunftsbaracken zu erwirken, intervenierte der Reichsarbeitsminister beim Oberkommando des Heeres. Dieses kam der Bitte nach und gab bei mehreren Firmen im Deutschen Reich insgesamt 59 Baracken für diesen Zweck in Auftrag – auf Kosten des Reichsarbeitsministeriums. Aufgrund der Überbelastung der Bahn konnten die Barackenteile aber nicht geliefert werden. Das Reichsarbeitsministerium jedoch sah in Baracken eine Lösung für das vordergründig sanitäre und gesundheitliche Problem. Denn in den Lagern des Landesarbeitsamtbezirkes Oberschlesien grassierte eine Fleckfieberepidemie. Das Ministerium wollte die neuankommenden ZwangsarbeiterInnen nicht in die Nähe der bereits infizierten ZwangsarbeiterInnen bringen, da befürchtete Ansteckungen mit Fleckfieber für das Ministerium ökonomisch

nachteilig gewesen wären. Deshalb drängte die Fertigstellung der Durchgangslager und somit die Lieferung der Baracken. Der Reichsarbeitsminister intervenierte über den Reichsverkehrsminister bei der Deutschen Reichsbahn. Das Reichsverkehrsministerium teilte den betroffenen Reichsbahndirektionen mit, sie sollten, wenn irgend möglich, die Transporte auf den Weg bringen.⁴¹⁶

In der *Ostmark* waren mehrere Betriebe mit der Erstellung von Lagerbaracken beauftragt. In St. Johann im Pongau die Firma Holzbauwerke Adolf Simanke⁴¹⁷ und im Bereich der Reichsbahndirektion Villach die Firma Brodnig's Söhne in St. Ruprecht bei Klagenfurt.⁴¹⁸ Beide Betriebe hatten außerdem den Auftrag erhalten, für das Lager Strasshof Baracken zu bauen. Dort wurde im selben Zeitraum vom Landesarbeitsamt Wien-Niederdonau versucht, für 4.000 ZwangsarbeiterInnen Unterkünfte und Entlausungsmöglichkeiten zu schaffen. Dafür wurden aus folgenden österreichischen Unternehmen Baracken angekauft: Simanke, Salzburg; Brodnig's Söhne, Kärnten; Bachler, Schladming; Haas, Hofstetten; Fehringer, St. Pölten; Wiesinger, Hadersdorf; Hopferwieser, Amstetten und Greiser, Linz. Insgesamt wurden 90 Baracken in Strasshof erwartet, wobei es auch hier zu Verzögerungen bei der Lieferung kam. Der Reichsarbeitsminister intervenierte wiederum beim Reichsverkehrsminister und betonte die Bedeutung des Lagers. Es sei nicht nur wichtig für die Region, sondern auch für alle anderen Reichsgaue, da hier eine große Entlausungsstation errichtet werden sollte, um das um sich greifende Fleckfieber einzudämmen, das unter den ZwangsarbeiterInnen im Gau Niederdonau ausgebrochen war. Am 4. März 1942 gab das Reichsverkehrsministerium an die betreffenden Reichsbahndirektionen die Aufforderung aus, die Baracken nach Möglichkeit zu verschicken.⁴¹⁹ Die Reichsbahn

416 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Bfsv, Verwaltungs- und Gesellschaftssonderzüge, 21 Bfsvl 32 II, Hereinnahme landwirtschaftlicher, 10 Vwb, Wagenstellung für Baracken, 20. Februar 1942.

417 Die Firma Holzbauwerke Adolf Simanke beschäftigte selbst französische ZwangsarbeiterInnen beim Bau der Holzbaracken. Dohle, Slupetzky, 2004, 188.

418 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Bfsv, Verwaltungs- und Gesellschaftssonderzüge, 21 Bfsvl 32 II, Hereinnahme landwirtschaftlicher, 10 Vwb, Wagenstellung für Baracken, 20. Februar 1942.

419 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Vwb, Bestellung, Meldung, Ausgleich und Überweisung der Güterwagen, 151-350, 10 1610/25 D L Wien (Straßhof), Durchgangslager für ausländische Arbeitskräfte und Einrichtungen für Entlausung – hier insbesondere Einsatz von Sowjetrussen, 25. Februar 1942.

war also auch in die Unterbringung von Gefangenen in Baracken konkret eingebunden. Ihre Rolle beschränkte sich bei weitem nicht nur auf den Transport von Deportierten, sondern weitete sich mit der Expansion des Zwangsarbeitsregimes kontinuierlich aus.

Die Reichsbahndirektion Villach und ihr Personal waren über die Vorgaben zum Barackenbau bestens informiert. Für den Bau von Barackenlagern für ausländische ArbeiterInnen wurden mehrmals Erlässe und Verfügungen durch das Reichsarbeitsministerium, vom Reichsminister für Luftfahrt und Oberbefehlshaber der Luftwaffe herausgegeben. In erster Linie wurden in den Schriften Feuerschutz- und Luftschutzmaßnahmen festgehalten. Im Dezember 1942 wurde zu bestehenden Erlässen eine Ergänzung des Reichsministers für Bewaffnung und Munition, des Reichsministers der Luftfahrt und Oberbefehlshabers der Luftwaffe sowie des Reichsarbeitsministers herausgegeben.⁴²⁰ Darin wurde festgelegt, wie Barackenlager anzulegen seien. Mit dem Schriftdokument wurden auch Lagerskizzen mit richtigen und falschen Bauweisen an alle Reichsbahndirektionen ausgehändigt (Siehe Anhang 3). Es war vorgesehen, zukünftig Sammellager für mehrere Betriebe anzulegen, da dies Material und Bewachung sparen würde. Die bauliche Anordnung der Gebäude hatte auf die Umgebung Rücksicht zu nehmen. Wenn die umliegenden Bauwerke symmetrisch angeordnet waren, musste das Lager auch symmetrisch angelegt sein und vice versa. Generell wurde darauf hingewiesen, dass Barackenlager für ZwangsarbeiterInnen in der Nähe von dichtbesiedelten Wohngebieten oder Industrieanlagen zu errichten seien, wobei ein Mindestabstand zu den bebauten Gebieten von 200 m bis 1.000 m je nach Lagergröße eingehalten werden sollte. Diese Anweisung diente wohl dem Zweck der schlechteren Erkennung des Lagers durch alliierte Flieger. Des Weiteren mussten die Baracken parallel zu bestehenden Gebäuden, Straßen und Wäldern angelegt sein. Die zweite große Sorge der NationalsozialistInnen neben dem Luftschutz war das Entstehen von Bränden. Zwischen den Längsseiten der Baracken musste 10 m Abstand vorhanden sein, um übergreifende Feuer zu vermeiden. Wenn möglich sollten die Lager neben

420 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Ha, Hochbau, allgemeine Bestimmungen, L 4 Bmasle 345, Baulicher Luftschutz; Barackenaktion für die Unterbringung ausländischer Arbeiter, 8. Dezember 1942.

bestehenden Gewässern errichtet werden, um eine schnelle Löschgelegenheit zu haben.⁴²¹

Zusammenfassung

Das Zwangsarbeitssystem im Deutschen Reich wurde nicht nach einem vorgefertigten Plan etabliert, auch nicht in der *Ostmark*. Mit dem *Anschluss* Österreichs ans Deutsche Reich kam es in Wien zu einer Welle an antisemitischen Übergriffen von österreichischen AntisemitInnen auf Jüdinnen und Juden. Im Zuge dieser Pogrome entstand ein spezifisches Modell der Zwangsarbeit, das vom Wiener Arbeitsamt aufgegriffen wurde. Die ersten lokalen, „wilden“ Zwangsarbeitsaktionen führten zur Einführung des Arbeitsbefehls für die jüdische Bevölkerung und leiteten dadurch das nationalsozialistische Zwangsarbeitsregime ein.

Mit der Eingliederung des Sudetenlandes und der Eroberung Tschechiens setzte eine Arbeitsrekrutierung von TschechInnen ein. Die nationalsozialistischen Behörden und ihre MitarbeiterInnen forcierten aufgrund von Arbeitskräftemangel im Deutschen Reich diesen Prozess durch erste schikanöse und repressive Maßnahmen. Der Angriff auf Polen im September 1939 befeuerte diese Tendenz weiter, wobei hier die Beabsichtigung der massenweisen Verwendung von Polinnen und Polen in der deutschen Landwirtschaft und Industrie bereits zu Kriegsbeginn erkennbar ist, da die ersten zivilen Behörden, die nach der Wehrmacht in Polen einrückten, die deutschen Arbeitsämter waren. Parallel dazu erlaubte die Wehrmacht die Heranziehung der polnischen Kriegsgefangenen zur Arbeit in der Landwirtschaft. Da die Tätigkeiten der Arbeitsämter jedoch zu langsam vorangingen, wurde eine Registrierung aller Arbeitslosen forciert und der Ausbau der Saisonarbeitertradition vorangetrieben. Aus Sicht der deutschen Besatzer ging aber auch das zu langsam, weswegen die SS mit der Zwangsaushebung und Deportation von Polinnen und Polen begann. In den

421 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Ha, Hochbau, allgemeine Bestimmungen, L 4 Bmasle 345, Baulicher Luftschutz; Barackenaktion für die Unterbringung ausländischer Arbeiter, 8. Dezember 1942.

Wintermonaten 1939/1940 wurde ein Modell einer effizienten Aushebung, Deportation und Verteilung der polnischen Bevölkerung in Gang gesetzt, das System der Zwangsarbeit etablierte sich immer weiter. Dabei waren die treibenden Kräfte die SS, die für die Gefangennahme der Menschen verantwortlich war, und die Arbeitsämter, die jene Menschen registrierten und für Arbeitsplätze aussuchten und zuteilten. Der Deutschen Reichsbahn bzw. ihrem Personal kam in diesem System die wichtige und notwendige Aufgabe des Transportes zu. Sie nahm vom Arbeitsministerium und den zu ihm gehörenden Arbeitsämtern Aufträge für Sonderzüge entgegen. Im bürokratischen Ablauf der Deutschen Reichsbahn spielte es dabei keine Rolle, ob es sich um polnische Arbeitertransporte handelte oder um Ausflugsfahrten von Parteimitgliedern. Erst der starke Reiseverkehr mit seinen Herausforderungen und Ressourcenverknappungen führte zu einem Überdenken der Prioritäten der Transporte. Sowohl sogenannte kriegswichtige Transporte als auch Arbeitertransporte wurden dabei als prioritär angesehen. Durch die Ausgabe von 50% Ermäßigung auf die Arbeitertransporte kam die Deutsche Reichsbahn den nationalsozialistischen Zielen außerdem explizit entgegen.

Beschwerden von Seiten nationalsozialistischer Behörden über die Bahn im System der Zwangsarbeit gab es kaum. Einzig wenn es zu Verspätungen, Verzögerungen oder Ausfällen von Fahrten kam, wurde die Deutsche Reichsbahn kritisiert bzw. bei ihr interveniert. Diese Fälle beruhten jedoch nicht auf widerständigem Verhalten, sondern waren schlicht Verkehrsüberlastungen. Konkrete Beschwerden über zu lasches und freundliches Verhalten gegenüber den ZwangsarbeiterInnen gab es nur im Frühjahr 1940, als der Sicherheitsdienst der SS meldete, dass EisenbahnerInnen im Direktionsbezirk Villach polnische ArbeiterInnen nicht am Zugfahren hinderten, auch wenn diese keine Fahrerlaubnis hatten. Im Falle Villachs dürfte der Grund gewesen sein, dass die Entscheidungsträger bei der Bahn die entsprechenden Verfügungen nicht kannten, trotzdem spiegelt die zu diesem Zeitpunkt lasche Umsetzung nationalsozialistischer Vorgaben einen Trend wider, da insgesamt der – aus nationalsozialistischer Sicht – zu kameradschaftliche Umgang mit Polinnen und Polen generell kritisiert wurde. Das Feindbild Polin oder Pole schien noch nicht vollends konsensfähig zu sein, bzw. waren diskriminierende Vorgaben noch nicht ausreichend bekannt. Hier fällt der Kontrast zu antijüdischen Maßnahmen auf, die auf viel breiteren

Konsens in der deutschen Bevölkerung stießen und von dieser vielfach ohne Vorgaben selbst umgesetzt oder initiiert wurden.

Der deutsche Angriff auf Polen war in zweierlei Hinsicht zentral für das Zwangsarbeitsregime im Nationalsozialismus. Einerseits manifestierte sich der Zwang bei der Arbeitskraftbeschaffung und -behandlung durch deutsche – teilweise zivile – Behörden; andererseits musste die deutsche Zivilgesellschaft erst einen für den Nationalsozialismus adäquaten Umgang mit den ausländischen Arbeitskräften erlernen und wiederholt angeordnet bekommen. Die Deutsche Reichsbahn und ihr Personal waren in beide Bereiche zentral involviert.

III.3. Formen von Zwangsarbeit bei der Deutschen Reichsbahn

Die EntscheidungsträgerInnen der Deutschen Reichsbahn herrschten über ein eigenes Zwangsarbeitsregime, das aus einer Vielzahl an zur Arbeit gezwungenen Deportierten, eigenen Lagern und Bewachungsstrukturen bestand. Die Reichsbahn war also weit mehr als nur Transporteurin, sondern auch zentrale „Zwangsarbeitsgeberin“ im Deutschen Reich. Im Vergleich zur Involvierung der Bahn in Deportationen in Vernichtungslager ist dieser Teil der Geschichte der Reichsbahn bisher kaum beleuchtet worden. Die vorliegende Arbeit kann dieses Forschungsdesiderat nicht schließen, möchte aber insbesondere durch Beispiele aus der Reichsbahndirektion Villach die Vielzahl an Formen von Zwangsarbeit bei der Deutschen Reichsbahn darstellen und die Verantwortung der Bahn und ihrer Bediensteten bei diesen Verbrechen betonen. Dazu wird ein Überblick über Einsatzorte von ZwangsarbeiterInnen, die Lebensumstände der Gefangenen und Handlungen der Deutschen Reichsbahn bei der Ausbeutung ihrer Arbeitskräfte gegeben.

Von ausländischen Arbeitskräften zur Zwangsarbeit

Die Österreichischen Bundesbahnen waren im Unterschied zur Deutschen Reichsbahn im Jahr 1938 schlechter ausgebaut und ausgestattet. Viele wichtige Routen waren nur eingleisig, was einen langsameren Verkehr bedeutete, da der Gegenverkehr in den Fahrplänen immer berücksichtigt werden musste. Ein zweiter großer Rückstand zur Eisenbahn im Deutschen Reich war die schlechtere Versorgung mit Elektrizität.⁴²² Viele und vor allem wichtige Strecken waren noch mit Dampflokomotiven betrieben, was einen erheblichen Verbrauch an Kohle bedurfte. Die NationalsozialistInnen nahmen sich dieser Probleme sofort nach dem *Anschluss* an. Dabei spielten nicht nur logistische Überlegungen eine Rolle. Der Ausbau des Schienenweges und die Forcierung der Elektrisierung dienten auch der Propaganda. Ebenso nutzten die neuen nationalsozialistischen Machthaber den *Anschluss*, um

⁴²² Vgl: Dohle, Slupetzky, 2004, 115.

propagandistisch die Arbeitslosigkeit zu bekämpfen und das Land zu modernisieren. Bei den Ausbauten wurden auch kriegsstrategische Schwerpunkte gesetzt. Eines der ersten schnell umgesetzten Projekte war der zweigleisige Ausbau der Strecken zwischen Linz und dem *Altreich*. Zeitungen berichteten in regelmäßigen Abständen über die Fortschritte beim Bau. Auch in Kärnten wurden Strecken weiterentwickelt und ausgebessert. Im Bereich Villach – Arnoldstein wurden dazu bereits im Jahr 1938 TschechInnen zu Ausbesserungsarbeiten herangezogen.⁴²³

Die Reichsbahn war wiederum selbst in das Netzwerk der Zwangsarbeit vielschichtig eingebunden. Dieses Netzwerk umfasste unterschiedliche Institutionen, Behörden und staatliche Einrichtungen, die zusammen in die Administration, Ausbeutung und Überwachung von ZwangsarbeiterInnen involviert waren. Dies umfasst auch private Unternehmen. Bauarbeiten am Gelände der Deutschen Reichsbahn bedurften etwa, soweit sie von externen Firmen durchgeführt wurden, umfassende Verträge, welche die Involvierung unterschiedlicher AkteurInnen dokumentieren. Zusätzlich wurden gegebenenfalls weitere Vereinbarungen ausgehandelt, welche die Unterkünfte von externen ArbeiterInnen an Baustellen reglementierten. Durch das Reichsbahn-Zentralamt in Berlin gab es für die Reichsbahndirektionen die Möglichkeit, Baracken für temporäre Außenbauarbeiten zu bestellen, um den eigenen MitarbeiterInnen Unterkünfte zur Verfügung zu stellen.⁴²⁴ Es war üblich, dass die Deutsche Reichsbahn diese Baracken auch an externe Firmen und deren MitarbeiterInnen vermietete, wenn sie Arbeiten für die Deutsche Reichsbahn durchführten. Eine solche Vereinbarung trafen die Reichsbahndirektion Villach und die Firma *Karl Stöhr, Unternehmung für Hoch-, Tief-, Eisenbeton und Strassenbau München*.⁴²⁵ Die Reichsbahndirektion Villach beauftragte die Firma Stöhr im November 1939 mit Bauarbeiten in Eisenerz, die sie mit ca. sechs Monaten Dauer veranschlagte. Zur Errichtung eines Arbeitslagers, dessen Baracken samt Einrichtung und Geräten, die die Deutsche

423 Vgl: Walzl, 2001, 21.

424 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Js, Bahnhofsanlagen, allgemeine Bestimmungen, Schriftverkehr Reichsbahndirektion Villach und Firma Stöhr, 1939-1941.

425 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Js, Bahnhofsanlagen, allgemeine Bestimmungen, Schriftverkehr Reichsbahndirektion Villach und Firma Stöhr, 1939-1941.

Reichsbahn stellte, wurde ein Vertrag ausgehandelt. Dieser sah vor, dass die Firma Stöhr die Unterkünfte und Geräte für die Dauer der Baustelle von der Deutschen Reichsbahn entgegennahm und sich um deren Instandhaltung kümmerte. Weiters verpflichtete sich Stöhr, eine Versicherung für das Lager und seine Belegschaft abzuschließen, das Reinigen und die Müllentsorgung zu übernehmen, die Verwaltungskosten zu tragen, die Stellung des Personals zur Unterhaltung und den Betrieb des Lagers zu übernehmen, die Betriebskosten zu begleichen und den Küchenbetrieb zu gewährleisten. Die Reichsbahndirektion Villach veranschlagte für den Verleih keine Kosten. Im Vertrag waren die anfallenden Kosten bei 80 Mann (Vollbelegung) mit 1.944,- Reichsmark pro Monat (0,81 Reichsmark pro Tag und Mann), bei 60-80 Mann mit 1.890,- und bei 40-60 Mann mit 1.800,- Reichsmark ausgewiesen. Diese Berechnung wurde von der Firma Stöhr mit Verweis auf bisherige Erfahrungen vorgelegt. Die Firma Stöhr erklärte sich bereit, ein Drittel der Lagerhaltungskosten bis zu maximal 3.000,- Reichsmark im Monat mitzufinanzieren. Es ist aus den Akten nicht ersichtlich, um welche konkrete Baustelle es sich handelte. Als Einsatzort ist Eisenerz angegeben und die zuständige lokale Abteilung war das Neubauamt Leoben. Zeitgleich, im Dezember 1939, kamen 300 Polen nach Eisenerz, um in den Reichswerken Hermann-Göring im Bergbau zu arbeiten, wobei hier die Grenzen zwischen freiwilliger und Zwangsarbeit fließend waren.⁴²⁶ 1940 mussten 174 Wiener Jüdinnen und Juden für die *Teerag ASDAG* die Präbichlstraße ausbauen.⁴²⁷ Es ist aus den überlieferten Akten leider ebenfalls nicht ersichtlich, woran an der Deutschen Reichsbahn-Baustelle, ausgeführt von der Firma Stöhr, konkret gearbeitet wurde. Es gab jedoch eine alte Waldbahn bei Radmer, wo ab 1939 Erz abgebaut wurde. Es dürfte sich bei dieser Baustelle um den 7 km langen Ausbau nach Hieflau gehandelt haben. Außerdem wurde in Hieflau eine Verladerampe errichtet.⁴²⁸ Es ist wahrscheinlich, dass es sich bei der Deutschen Reichsbahn-Stöhr-Baustelle um diese Umbauten handelte. Jedenfalls ist dokumentiert, dass spätestens mit September 1941

426 Vgl: Halbrainer, Heimo, 2009, Zwangsarbeit und Konzentrationslager in Eisenerz. <https://jelinetz.com/2009/03/16/heimo-halbrainer-zwangsarbeit-und-konzentrationslager-in-eisenerz/>. Stand 16. Juli 2020.

427 Vgl: Halbrainer, Heimo, 2009, Zwangsarbeit und Konzentrationslager in Eisenerz. <https://jelinetz.com/2009/03/16/heimo-halbrainer-zwangsarbeit-und-konzentrationslager-in-eisenerz/>. Stand 16. Juli 2020.

428 Vgl: Halbrainer, Heimo, 2009, Zwangsarbeit und Konzentrationslager in Eisenerz. <https://jelinetz.com/2009/03/16/heimo-halbrainer-zwangsarbeit-und-konzentrationslager-in-eisenerz/>. Stand 16. Juli 2020.

bei der Deutschen Reichsbahn-Stöhr-Baustelle Kriegsgefangene eingesetzt wurden.⁴²⁹

Die Arbeiten dauerten länger als die veranschlagten sechs Monate und verzögerten sich bis zum Jahresende 1941. Die Reichsbahndirektion Villach bemerkte zwei Wochen vor Fertigstellen der Tätigkeiten, dass die Firma Stöhr einerseits seit August 1941 den Küchenbetrieb eingestellt und andererseits seit September 1941 Kriegsgefangene im Einsatz hatte. Darüber hinaus ärgerte sich die Reichsbahndirektion Villach in einem Schreiben an die Firma Stöhr, dass auch die Zahlenangaben der ArbeiterInnen nicht stimmten. Die Reichsbahndirektion legte bei Stöhr Beschwerde ein und forderte eine Reduktion der Rechnung, da die Küche nicht mehr in Betrieb war. Außerdem forderte die Reichsbahndirektion Villach einen Nachlass pro Kriegsgefangenenstunde von 0,08 Reichsmark zurück. In Summe veranschlagte sie 1.555,48 Reichsmark für 19.443,5 Kriegsgefangenenstunden. Die Firma Stöhr stimmte den Forderungen zu und beglich sie.⁴³⁰

Das Beispiel illustriert die Selbstverständlichkeit des Übergangs von ziviler Arbeit zu Zwangsarbeit und die Kooperationen, die notwendig waren, dieses System zu etablieren. Auch zeigt es die große Anzahl an Personen, die auf unterschiedliche Weisen und in verschiedenen Rollen in Zwangsarbeit involviert waren. Private Firmen, Unternehmen, staatliche Stellen und Besatzungsbehörden bildeten ein Netzwerk der Zwangsarbeit, das schlussendlich für die zwangsweise Deportation und Ausbeutung von Millionen von Menschen verantwortlich war. Die involvierten AkteurInnen werden besonders an lokalen Beispielen sichtbar.

429 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Js, Bahnhofsanlagen, allgemeine Bestimmungen, Schriftverkehr Reichsbahndirektion Villach und Firma Stöhr, 1939-1941.

430 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Js, Bahnhofsanlagen, allgemeine Bestimmungen, Schriftverkehr Reichsbahndirektion Villach und Firma Stöhr, 1939-1941.

Zwangsarbeit im Stubachtal. Ein Beispiel von vielen

Ein weiteres Beispiel eines Tätigkeitsfeldes der Bahn, in dem diese ZwangsarbeiterInnen einsetzte, war der Ausbau der Elektrizitätskraftwerke im Stubachtal in Salzburg. Bereits in der österreichisch-ungarischen Monarchie gab es Bestrebungen, in dieser Gegend Elektrizität für die Eisenbahn zu gewinnen, um vom teureren Kohlebetrieb unabhängiger zu werden. Nach Ende des Ersten Weltkriegs wurde dieses Bauvorhaben von den Österreichischen Bundesbahnen forciert, da sich die Kohlegruben nun im europäischen Ausland befanden. In den 1920er-Jahren wurden die Bauarbeiten unter der Ägide der Bahn vorangetrieben und bis 1929 wurde die Staumauer im Tauernmoossee, einem der Seen in der Kraftwerksanlage Stubachtal, fertiggestellt. 1938 übernahm dann die Deutsche Reichsbahn die Bauarbeiten.⁴³¹

Neben dem Tauernmoossee sollte auch der zweite in der Nähe befindliche See, der Weißsee, in das Kraftwerkssystem integriert werden. Der Weißsee ist mit 2.300 m der höchstgelegene Punkt des Kraftwerkes. Er wurde in der Zeit des Nationalsozialismus zur Energiegewinnung für die Eisenbahn herangezogen – dies unter Ausbeutung von ZwangsarbeiterInnen. Das Kraftwerk, die Baustelle und das daran angeschlossene Lager waren hauptsächlich in Hand der Deutschen Reichsbahn (die zuständige Reichsbahndirektion war Linz⁴³²), wobei eine Arbeitsgemeinschaft mit Baufirmen bestand, die alle vor Ort vertreten waren. Diese *Arbeitsgemeinschaft Stubachwerke* bestand neben der Deutschen Reichsbahn aus mehreren kleineren Firmen und der großen *Bauunion Universale – Hoch- und Tiefbaugesellschaft*.⁴³³ Auf österreichischer Betriebsseite wurde eigens eine Abteilung zur Elektrifizierung in der Deutschen

431 Zur Geschichte der Elektrifizierungsarbeiten siehe: Slupetzky, Nicole, Weiße Hölle Weißsee. Zwangsarbeit in 2.300 m Höhe, <http://www.bergnews.com/service/arbeitslager-weisssee/arbeitslager-weisssee.php>, Abgerufen am 25. August 2015.

432 Vgl: Dohle, Slupetzky, 2004, 116.

433 Vgl: Slupetzky, Nicole, Weiße Hölle Weißsee. Zwangsarbeit in 2.300 m Höhe, <https://www.bergnews.com/service/arbeitslager-weisssee/arbeitslager-weisssee-nebenlager.php>, Abgerufen am 25. August 2015.

Reichsbahn eingerichtet, deren führende Positionen nur mit Deutschen besetzt waren.⁴³⁴

Die EntscheidungsträgerInnen der Deutschen Reichsbahn und der *Arbeitsgemeinschaft Stubachwerke* waren in der Auswahl der ZwangsarbeiterInnen wählerisch. Sie lehnten etwa jüdische ZwangsarbeiterInnen kategorisch ab, obwohl Jüdinnen und Juden beim zeitgleich errichteten Kraftwerk Kaprun eingesetzt wurden. Der Grund hierfür war aus Sicht der Arbeitsgemeinschaft ein pragmatischer: Sie befürchteten, dass jüdische Arbeitskräfte inmitten ihrer Arbeit abgezogen werden könnten. Diese Position änderte sich erst, als über Josef Bürckel, den Reichskommissar für die Wiedervereinigung Österreichs mit dem Reich, eine Auskunft von Friedrich Gärtner von der Zweigstelle *Ostmark* des Reichsarbeitsministeriums eintraf, wonach arbeitslose Juden auch in Zukunft zur Arbeit herangezogen werden könnten.⁴³⁵ Die Verunsicherung der FunktionärInnen der *Arbeitsgemeinschaft* dürfte wohl daraus resultiert haben, dass sie eine Beständigkeit unter den jüdischen Arbeitern zuerst als nicht gegeben sahen. Mit dieser Einstellung war die *Arbeitsgemeinschaft* nicht allein; 1939 wollten viele Unternehmen keine jüdischen Arbeitskräfte beschäftigen, da sie Nachteile befürchteten.⁴³⁶ Es ist bezeichnend, dass alle in diese Verhandlungen Involvierten genaustens über den aktuellen Stand der Repressionsmaßnahmen gegenüber Jüdinnen und Juden Bescheid wussten und diese in ihre Pläne zur Zwangsarbeit einberechneten.

Schnell erkannte die Deutsche Reichsbahn, dass sie für ihr Bauvorhaben mehr Arbeitskräfte benötigte und meldete im Mai 1939 an Salzburgs Gauleiter:

434 Vgl: Dohle, Slupetzky, 2004, 116.

435 Vgl: Slupetzky, Nicole, Weiße Hölle Weißsee. Zwangsarbeit in 2.300 m Höhe, <https://www.bergnews.com/service/arbeitslager-weisssee/arbeitslager-weisssee-nebenlager.php>, Abgerufen am 25. August 2015.

436 Vgl: Krempf, Mathias, Thaler, Johannes, 2015, Arbeitsmarktverwaltung in Österreich 1917-1957. Bürokratie und Praxis, Wien, ÖGB Verlag, 156.

„Wir bitten dringend, dass auch von Ihnen den beteiligten Landesarbeitsämtern Salzburg und Innsbruck und den nachgeordneten Arbeitsämtern nachdrücklich die staatspolitische Wichtigkeit und damit Dringlichkeit und Unaufschiebbarkeit dieser Baumaßnahmen klargelegt wird. Wir bitten ferner, auf diese Landesarbeitsämter einzuwirken, dass alle irgendwie verfügbaren oder freizumachenden Arbeitskräfte, wenn nötig unter Umständen Ausländer (Italiener oder Jugoslawen) oder auf dem Wege der Verpflichtung uns bzw. den ausführenden Firmen zugewiesen werden.“⁴³⁷

Konkret forderten die Verantwortlichen bei der Reichsbahn 365 zusätzliche Arbeitskräfte an. Der Forderung wurde Folge geleistet und die Zuständigen bei den Arbeitsämtern veranlassten den Transport von sowohl reichsdeutschen als auch ausländischen Arbeitskräften, zum Großteil hatten diese sich freiwillig gemeldet. Zwischen 1939 und 1941 waren beim Kraftwerksbau 29% Ausländer eingesetzt, die größte Gruppe war jene der ItalienerInnen, gefolgt von JugoslawInnen, SlowakInnen und TschechInnen. Das ursprünglich freiwillige Arbeitsverhältnis konnte dabei jedoch in ein repressives abgleiten, ein typisches Beispiel für die oftmals fließenden Übergänge von freiwilliger zu Zwangsarbeit.⁴³⁸ Es ist aufgrund der extremen körperlichen Anstrengungen vor Ort und der herrschenden Geschlechtervorstellungen davon auszugehen, dass es sich hier nur um männliche Arbeitskräfte handelte, doch gesichert ist diese Annahme nicht. Einige Monate nach Kriegsbeginn kamen gefangene Soldaten zu diesen Lagern hinzu, 50 Slowaken und 75 Polen. Wobei ab 1941 eigene Kriegsgefangenenkommandos im Kraftwerksbau eingesetzt waren: im Februar 1942 50 Serben und im April 1942 52 Sowjets.⁴³⁹

437 Zitiert nach: Slupetzky, Nicole, Weiße Hölle Weißsee. Zwangsarbeit in 2.300 m Höhe, <http://www.bergnews.com/service/arbeitslager-weisssee/arbeitslager-weisssee.php>, Abgerufen am 25. August 2015.

438 Vgl: Slupetzky, Nicole, Weiße Hölle Weißsee. Zwangsarbeit in 2.300 m Höhe, <https://www.bergnews.com/service/arbeitslager-weisssee/arbeitslager-weisssee-nebenlager.php>, Abgerufen am 25. August 2015.

439 Vgl: Slupetzky, Nicole, Weiße Hölle Weißsee. Zwangsarbeit in 2.300 m Höhe, <https://www.bergnews.com/service/arbeitslager-weisssee/arbeitslager-weisssee-nebenlager.php>, Abgerufen am 25. August 2015.

Die Arbeits- und Lebensbedingungen am Weißsee waren aufgrund der schwierigen Erreichbarkeit des Arbeitsortes und vor allem der klimatischen Verhältnisse sehr gefährlich. Viele Arbeiten, wie der Betonmauerbau, konnten nur in den kurzen Sommermonaten durchgeführt werden, wobei die Temperaturen auch im Sommer sehr niedrig waren, in der Nacht hatte es nur ein paar Grad über Null. Im Winter mussten die ZwangsarbeiterInnen Stollen errichten – dies am Rande eines Gletschers. Die Arbeitskommandos der Arbeitsgemeinschaft Stubachwerke wurden jedoch nicht nur am Weißsee eingesetzt, sondern auch an den etwas niedriger gelegenen Seen und Arbeitsstätten, die alle zum Kraftwerk gehörten. Es gab zwischenzeitlich verschiedene Lager und Unterbringungsorte für die ZwangsarbeiterInnen. Folgende Auflistung von Lagern verdanken wir der akribischen Arbeit der HistorikerInnen Oskar Dohle und Nicole Slupetzky. Diese hier zitierte Auflistung stellt einen Teil ihrer Listen aller Zwangsarbeitslager für zivile Gefangene und Kriegsgefangene im Gau Salzburg dar:

Zwangsarbeitslager Arbeitsgemeinschaft Stubachtal:⁴⁴⁰

Jahr	Ort	Einsatz	Anzahl
1939	Uttendorf-Stubachtal, Wiesen	Deutsche Reichsbahn-Kraftwerksbau	?
1939	Uttendorf-Stubachtal, Wirtenbach	Deutsche Reichsbahn-Kraftwerksbau	?
1940?	Uttendorf-Stubachtal, Fellern	Deutsche Reichsbahn-Kraftwerksbau	?

440 Vgl: Dohle, Slupetzky, 2004, 131-138.

1939-1942	Uttendorf-Stubachtal, Enzingerboden	Deutsche Reichsbahn- Kraftwerksbau	?
1939-1942	Uttendorf-Stubachtal, Weißsee	Stollenbau	?
1939-1945	Uttendorf-Stubachtal, Schneiderau	Deutsche Reichsbahn- Kraftwerksbau	?
1939-1942	Uttendorf-Stubachtal, Tauernmoos	Deutsche Reichsbahn- Kraftwerksbau	?
?	Uttendorf, Neubauamt, Krafthaus	Deutsche Reichsbahn	156

Kriegsgefangenenlager Arbeitsgemeinschaft Stubachtal:⁴⁴¹

Jahr	Ort	Einsatz	Anzahl
1942, Februar	Uttendorf-Stubachtal	Universale- Bauwirtschaft	50 Serben
1942, April	Uttendorf-Stubachtal, Neubauamt	Deutsche Reichsbahn- Bahnba	52 Sowjets

Trotz der detaillierten Arbeit der HistorikerInnen Oskar Dohle und Nicole Slupetzky fehlen viele Informationen zum Kraftwerksbau im Stubachtal und dem Einsatz von Kriegsgefangenen und ZwangsarbeiterInnen beim Bau. Die Anzahl der betroffenen

441 Vgl: Dohle, Slupetzky, 2004, 167-196.

Personen ist unklar, ihre Herkunft und ihr Geschlecht sind aus den Akten nur teilweise ersichtlich. Allein dieses verhältnismäßig gut dokumentierte Beispiel zeigt die großen Forschungslücken, insbesondere auch zum Zwangsarbeitslagersystem. Bezeichnend ist an dem Beispiel auch, dass es ursprünglich keinen klar ausgefertigten Plan zum Einsatz von Zwangsarbeit gab. Als die ersten ZwangsarbeiterInnen im Winter 1939 im Stubachtal ankamen, gab es für sie etwa am Gletscher noch keine ausreichende Infrastruktur. Ungefähr 20 Personen wurden in der Wanderunterkunft Rudolfshütte untergebracht. Die restlichen Personen mussten täglich mit der Materialeilbahn hinaufgebracht werden. Die ZwangsarbeiterInnen mussten in Holzkisten Platz nehmen und wurden bergauf transportiert. Eine der ersten Arbeiten bestand also aus dem Errichten einer Unterkunftsbaracke für die ZwangsarbeiterInnen selbst.⁴⁴² Zur Aufstellung von Wohnbaracken für ZwangsarbeiterInnen gab das Reichsverkehrsministerium im Oktober 1939 eine Verfügung heraus.⁴⁴³ Die üblichen Baracken, welche auch zur Unterbringung von ReichsbahnarbeiterInnen bei temporären Arbeitsstätten benutzt wurden, fanden nun auch Einsatz für ZwangsarbeiterInnen. Jedoch sollten die Unterkünfte stärker belegt werden. Das Reichsverkehrsministerium verfügte, dass in einer standardmäßigen 80-Mann-Baracke 150 Gefangene Platz finden sollten und ein Bewachungstrupp von 15 Mann vorgesehen sei; bei einer 40-Mann-Baracke 90 Gefangene und neun Wachleute; bei einer 20-Mann-Baracke 50 ZwangsarbeiterInnen und fünf Wachmänner. Matratzen seien für ZwangsarbeiterInnen nicht notwendig, Strohsäcke sollten reichen. Außerdem waren für Unterkünfte auch keine Speise-, Aufenthalts- oder Trockenräume einzuplanen. Die Reichsbahndirektionen bestellten Baracken für temporäre Arbeitsstätten immer beim Reichsbahn-Zentralamt. Wenn die Behausungen für ZwangsarbeiterInnen vorgesehen waren, mussten die Reichsbahndirektionen dies bei der Bestellung bekanntgeben.⁴⁴⁴

442 Vgl: Slupetzky, Nicole, Weiße Hölle Weißsee. Zwangsarbeit in 2.300 m Höhe, <https://www.bergnews.com/service/arbeitslager-weisssee/arbeitslager-weisssee-nebenlager.php>, Abgerufen am 25. August 2015.

443 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Jo, Oberbau, allgemeine Bestimmungen, 81 Io 697, Unterbringung von Gefangenen in Wohnbaracken, 2. Oktober 1939.

444 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Jo, Oberbau, allgemeine Bestimmungen, 81 Io 697, Unterbringung von Gefangenen in Wohnbaracken, 2. Oktober 1939.

Neben der Errichtung der Lagerstruktur hatte im Stubachtal anfangs der Stollenbau oberste Priorität. Zusätzliche Arbeiten wie etwa Schneeräumen fielen in diesen Höhen ebenso an. Die ZwangsarbeiterInnen wurden also auch zu Tätigkeiten eingesetzt, die nichts mit dem Kraftwerksbau zu tun hatten. So hatten die Verantwortlichen bei der Deutschen Reichsbahn beispielsweise dem Alpenverein versprochen, den Weg zwischen Weißsee und Tauernmoss auszubauen, diese Arbeiten verrichteten dann ausschließlich zivile ZwangsarbeiterInnen und Kriegsgefangene.⁴⁴⁵

Bis ins Frühjahr 1943 wurden mehrere Baracken am Weißsee aufgestellt. 400 ArbeiterInnen hatten dort Platz.⁴⁴⁶ Die Unterkünfte waren mit Stacheldraht umzäunt. Aus der Strafanstalt Bernau wurden zusätzlich Strafgefangene überstellt. Im November 1943 befanden sich demnach unter den 100 ZwangsarbeiterInnen auch 50 tschechische und 50 deutsche Strafgefangene. Ab Kriegsmitte war es aufgrund der Niederlagen der Wehrmacht zunehmend schwieriger, ZwangsarbeiterInnen zu rekrutieren, weshalb nun auch Häftlinge des Konzentrationslagers Dachau ins Stubachtal transportiert wurden und ein Konzentrationsaußenlager eingerichtet wurde. Bewacht wurden die rund 450 Häftlinge beim Weißsee von der SS und Wehrmachtsangehörigen. Am 6. April 1944 unterbrach die Deutsche Reichsbahn die Bauvorhaben bis zum Kriegsende, weswegen die Arbeiten eingestellt und das Lager geschlossen sowie die Arbeitskommandos beendet wurden. Danach wurden alle ZwangsarbeiterInnen in das Konzentrationslager Dachau deportiert.⁴⁴⁷

445 Vgl: Slupetzky, Nicole, Weiße Hölle Weißsee. Zwangsarbeit in 2.300 m Höhe, <https://www.bergnews.com/service/arbeitslager-weisssee/arbeitslager-weisssee-nebenlager.php>, Abgerufen am 25. August 2015.

446 Vgl: Slupetzky, Nicole, Weiße Hölle Weißsee. Zwangsarbeit in 2.300 m Höhe, <https://www.bergnews.com/service/arbeitslager-weisssee/arbeitslager-weisssee-nebenlager.php>, Abgerufen am 25. August 2015.

447 Vgl: Slupetzky, Nicole, Weiße Hölle Weißsee. Zwangsarbeit in 2.300 m Höhe, <https://www.bergnews.com/service/arbeitslager-weisssee/arbeitslager-weisssee-nebenlager.php>, Abgerufen am 25. August 2015.

Die zivilen Zwangsarbeiter wie auch die Lagerhäftlinge hatten schwerste Arbeit zu verrichten, nur geringe Lebensmittel und schlechte Kleidung zur Verfügung.⁴⁴⁸ Da die Konzentrationslager-Häftlinge oft in ihren Holzschuhen aus Dachau ankamen, besorgten ihnen die Zuständigen bei der Deutschen Reichsbahn Lederstiefel. Wenn möglich wurden auch Pullover, Handschuhe und Mäntel bereitgestellt.⁴⁴⁹ Aufgrund der eisigen Kälte und den schwierigen Witterungsbedingungen litten die ZwangsarbeiterInnen an Erfrierungen. Zusätzlich wurden die Essensrationen ständig reduziert, da aufgrund der Kriegswirtschaft die Verpflegung immer teurer und schwieriger zu beschaffen war. Die EntscheidungsträgerInnen bei der Deutschen Reichsbahn weigerten sich jedoch, weitere Einsparungen beim Essen vorzunehmen, da sie ein Interesse an der Aufrechterhaltung der Kräfte der ArbeiterInnen hatten. Die Lebens- und Arbeitsumstände waren so extrem, dass zahlreiche Häftlinge daran starben. Wie viele Menschen beim Kraftwerksbau und in den Arbeitskommandos des Stubachtals zu Tode kamen, ist jedoch nicht dokumentiert. Trotz der lückenhaften Information und fehlender Quellen ist der Themenkomplex Zwangsarbeit im Stubachtal verhältnismäßig gut dokumentiert. Zu anderen Zwangsarbeitsorten ist kaum etwas bekannt und so gut wie keine Dokumente sind überliefert. So existieren etwa Hinweise auf eine Arbeitsstätte der Deutschen Reichsbahn und ein Lager der Deutschen Reichsbahn beim Kraftwerk in Obervellach. Die Anlage wurde schon in den 1920er-Jahren errichtet, während der Zeit des Nationalsozialismus müssen dort jedoch ebenfalls Arbeiten durchgeführt worden sein, denn ein Villacher Zugschaffner und Bahnschutzpolizist wurde von der Reichsbahndirektion Villach 1942 für das Verdienstkreuz 2. Klasse ohne Schwerter vorgeschlagen. Als Begründung für den Vorschlag war angegeben: „Unermüdlicher Einsatz bei Tag und Nacht als Wacheführer der Bzp-Wache [MN: Abkürzung für Bahnschutzpolizei-Wache] beim Reichsbahn-Kraftwerk Obervellach bei der Sicherung gegen staatsfeindliche

448 Vgl: Slupetzky, Nicole, Weiße Hölle Weißsee. Zwangsarbeit in 2.300 m Höhe, <https://www.bergnews.com/service/arbeitslager-weisssee/arbeitslager-weisssee-nebenlager.php>, Abgerufen am 25. August 2015.

449 Vgl: Slupetzky, Nicole, Weiße Hölle Weißsee. Zwangsarbeit in 2.300 m Höhe, <https://www.bergnews.com/service/arbeitslager-weisssee/arbeitslager-weisssee-nebenlager.php>, Abgerufen am 25. August 2015.

Anschläge. in [sic!] Anbetracht der vielen dort beschäftigten ausländischen Arbeiter und Kriegsgefangenen.“⁴⁵⁰

Zwangsarbeit an Baustellen der Reichsbahn

Ein weiteres Tätigkeitsfeld der Reichsbahn mit Zwangsarbeit war der Einsatz bei Bauarbeiten der Bahn selbst. Beispielsweise sollte im Sommer 1941 in St. Michael auf der Strecke Selzthal – St. Michael eine Verladerampe errichtet werden. Das Bauprojekt war als kriegswichtig eingestuft, dennoch hatten die Reichsbahndirektion Villach und die beauftragte Firma *Fritz Schlie – Tiefbaugesellschaft* Probleme, die benötigten 200 Arbeitskräfte zu erhalten.⁴⁵¹ Wie üblich stellte die Reichsbahn im Juni 1941 die Unterkunftsbaracken zur Verfügung. Die ausführende Firma *Fritz Schlie* war dafür verantwortlich, das Baupersonal beim zuständigen Arbeitsamt Bruck an der Mur zu beantragen. Seit der Verfügung 48 Rv 607 vom Oktober 1939 waren nämlich die bei der Deutschen Reichsbahn beauftragten Baufirmen für die Stellung des Personals zuständig.⁴⁵² Das Arbeitsamt Bruck an der Mur meldete zurück, dass derzeit erstens keine Kriegsgefangenen vermittelbar seien, zweitens keine deutschen Arbeitskräfte vorhanden seien und drittens auch keine ItalienerInnen zur Verfügung stehen würden. Diese detaillierte Antwort lässt darauf schließen, dass die Firma *Fritz Schlie* konkret um diese Gruppen, nämlich explizit keine ZwangsarbeiterInnen, angefragt hatte. Weiters wurden dem Bauvorhaben auch nur die Hälfte der beantragten Arbeitskräfte zuerkannt. Als Lösung bot das Arbeitsamt jedoch ItalienerInnen an, die ursprünglich für die Reichsbahndirektion Wien vorgesehen waren, aber zum Zeitpunkt nicht zu Bauvorhaben herangezogen werden konnten, da es an Unterkünften im Wiener Direktionsbereich mangelte. Deswegen wurde die Reichsbahndirektion Villach

450 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Aaeak, Kriegsverdienstkreuze, Vorschlagsliste für die Verleihung der Kriegsverdienstkreuzes 2. Klasse (ohne Schwerter), 10. Dezember 1942.

451 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Plda, Annahme von Arbeitern, 1-300, 89 Nae 533, Einsatz polnischer Kriegsgefangener, 6. Oktober 1939.

452 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Plda, Annahme von Arbeitern, 1-300, 89 Nae 533, Einsatz polnischer Kriegsgefangener, 6. Oktober 1939.

angehalten, betriebsintern die Wiener Direktion um Überlassung der ItalienerInnen zu bitten, was diese auch tat. Die ItalienerInnen galten nicht als ZwangsarbeiterInnen, da es sich um Staatsangehörige eines befreundeten Landes handelte.⁴⁵³⁴⁵⁴

Ebenfalls in der Nähe von St. Michael gab es eine weitere Baustelle der Deutschen Reichsbahn.⁴⁵⁵ Aus einem Telefonprotokoll zwischen einem Diplomingenieur der Reichsbahndirektion Villach und dem Oberbahnrat des Neubauamtes Leoben geht hervor, dass im Gebiet des Bahnhofes Leoben ein Tunnel gebrochen wurde. Es dürfte sich dabei um den Annabergtunnel handeln, der zwischen Leoben und St. Michael verläuft und 1942 in eine Richtung eröffnet wurde.⁴⁵⁶ Im Protokoll wurden technische Daten zu Bohrungen festgehalten, es wurde aber auch auf die Situation der ArbeiterInnen eingegangen. Zum Personalstand der Firma Hitz, die offensichtlich die Arbeiten durchführte, wurde angemerkt:

„2 Bauführer, 3 Poliere, 4 Hilfspolier, 65 Maurer, 5 Zimmerer, 75 Mineure, 10 Maschinisten, 2 Schmiede, 1 Lehrling, 96 Hilfsarbeiter, 51 Polen (hievon 19 Eisenbahnpolen), 13 Frauen“⁴⁵⁷.

453 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Js, Bahnhofsanlagen, allgemeine Bestimmungen, Sch/Sm, Arbeitskräfte Anforderung für Baustelle St. Michael, Herstellung einer Verladerampe Strecke Selzthal – St. Michael, 27. Juni 1941.

454 Vgl: Eichholtz, 2000, 12.

455 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Nba, Tunnelverbruch St. Michael, Tn – T 174, Niederschrift über den Inhalt des heute um 13.05 Uhr mit dem Herrn Vorstand des Reichsbahnneubauamtes Leoben 1, Herrn O.R.Dipl.Ing.H.Hein geführten Ferngespräches, 21. August 1941.

456 Vgl: Amtsblatt Villach, Jg. 1942, Nr. 28, 30. Mai, 194.

457 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Nba, Tunnelverbruch St. Michael, Tn – T 174, Niederschrift über den Inhalt des heute um 13.05 Uhr mit dem Herrn Vorstand des Reichsbahnneubauamtes Leoben 1, Herrn O.R.Dipl.Ing.H.Hein geführten Ferngespräches, 21. August 1941.

Außerdem wurde festgehalten, dass 35 Personen krank, beurlaubt oder vermisst wurden und „blaumachten“.⁴⁵⁸ Zwölf Maurer und ein Mineur sollten außerdem noch dazukommen. Damit lag der Personalstand beim Bau des Tunnels im August 1941 bei 375 Personen.⁴⁵⁹ Erstaunlich ist, dass beim Bau des Tunnels auch Frauen eingesetzt waren. Es geht aus den Aufzeichnungen nicht hervor, ob sie bei den Bauarbeiten direkt eingesetzt waren oder bei sogenannten wesensnahen Tätigkeiten, wie Verwaltung oder Küchendienst. Bei den 51 Polen hat es sich im Jahr 1941 mit Sicherheit um Zwangsarbeiter gehandelt. Was die Bezeichnung Eisenbahnpolen betrifft, ist nichts Genaueres überliefert. Es scheint zwei Möglichkeiten zu geben. Entweder handelte es sich um Polen, die nicht vom Arbeitsamt an die Firma Hitz und an diese Baustelle vermittelt wurden, sondern um Zwangsarbeiter, die direkt der Deutschen Reichsbahn unterstanden. Oder mit der Bezeichnung Eisenbahnpolen ist gemeint, dass die Polen von der ehemaligen polnischen Eisenbahn kamen. Jedenfalls wurden sie laut Niederschrift für einen Einsatz in Radmer in Betracht gezogen. Diese Überstellung hatte der Vizepräsident der Reichsbahndirektion Villach angeordnet. In Radmer befand sich die Eisenerz-Förderungsbahn nach Hieflau inklusive Verladerampe der Deutschen Reichsbahn. Die Überstellung der *Eisenbahnpolen* bedeutete wohl ihren Einsatz an dieser Bahn und an der Verladerampe für die Deutsche Reichsbahn.

Ein weiteres zentrales Bauprojekt der Deutschen Reichsbahn war die Brücke über die Drau in Dravograd/Unterdrauburg. Es zeigt auch die Bedeutung der Reichsbahn bei der Besetzung Jugoslawiens. Nach dem deutschen Angriff auf das Nachbarland gliederte die Deutsche Reichsbahn Teile des dortigen Eisenbahnnetzes in ihr Unternehmen ein. Die Reichsbahndirektion Villach erweiterte sich um das Gebiet der Oberkrain, darunter fiel der slowenische Ort Dravograd. Über die dort fließende Drau wurde eine Eisenbahnbrücke in Angriff genommen, um eine schnellere Verbindung ins Lavanttal zu schaffen. In der Nähe des Bahnhofes wurde ein Arbeitslager errichtet,

458 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Nba, Tunnelverbruch St. Michael, Tn – T 174, Niederschrift über den Inhalt des heute um 13.05 Uhr mit dem Herrn Vorstand des Reichsbahnneubauamtes Leoben 1, Herrn O.R.Dipl.Ing.H.Hein geführten Ferngespräches, 21. August 1941.

459 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Nba, Tunnelverbruch St. Michael, Tn – T 174, Niederschrift über den Inhalt des heute um 13.05 Uhr mit dem Herrn Vorstand des Reichsbahnneubauamtes Leoben 1, Herrn O.R.Dipl.Ing.H.Hein geführten Ferngespräches, 21. August 1941.

welches mit Stacheldraht umzäunt war.⁴⁶⁰ Auch hier sind kaum Dokumente überliefert, die Einblicke in die Lebens- und Arbeitsrealität der dort eingesetzten ZwangsarbeiterInnen geben können.

Weitere Lager der Deutschen Reichsbahn gab es nachweislich in Böckstein, Loifarn, Hofgastein und Badgastein.⁴⁶¹ Alle vier Lager hatten gemein, dass ihre ZwangsarbeiterInnen bei der Deutschen Reichsbahn Zwangsarbeit leisten mussten, der Bauträger die Innsbrucker Firma *Ing Mayreder, Kraus & Co* war, sie einen gemeinsamen Hauptlagerführer der Deutschen Arbeitsfront hatten und die Arbeitsstätten an der Tauernbahn lagen. Die genaue Tätigkeit der ZwangsarbeiterInnen ist leider ebenfalls nicht überliefert, doch dürfte es sich um Arbeiten an der bereits bestehenden Tauernbahn gehandelt haben, konkret an der Nordrampe. Genauere Informationen sind nur für das Lager der Deutschen Reichsbahn in Böckstein vorhanden, da die dafür zuständige Abteilung, das Neubauamt Mallnitz, der Reichsbahndirektion Villach den Vertrag mit der Hoch- und Tiefbaufirma Ing Mayreder übersandte.⁴⁶²

Manche Bahnhöfe verfügten über eigene Lager. So waren im Lager am Bahnhof Böckstein ab 16. April 1942 laut eines im Archiv der Reichsbahndirektion Villach überlieferten Vertrags 60 sowjetische Kriegsgefangene eingesperrt.⁴⁶³ Die HistorikerInnen Oskar Dohle und Nicole Slupetzky geben ebenfalls für April 1942 60 sowjetische Kriegsgefangene an, allerdings für Böckstein und Badgastein

460 Vgl: Walzl, 2001, 25.

461 Vgl: Dohle, Slupetzky, 2004, 117; Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Rv, Vertrags- und Verdingungswesen, allgemeine Bestimmungen, Entgelte für die Unterbringung von Kriegsgefangenen – Vorgang vom 9.9.42 13 Lg 1 Rv. –, 18. September 1942.

462 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Rv, Vertrags- und Verdingungswesen, allgemeine Bestimmungen, Entgelte für die Unterbringung von Kriegsgefangenen – Vorgang vom 9.9.42 13 Lg 1 Rv. –, 18. September 1942.

463 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Rv, Vertrags- und Verdingungswesen, allgemeine Bestimmungen, Entgelte für die Unterbringung von Kriegsgefangenen – Vorgang vom 9.9.42 13 Lg 1 Rv. –, 18. September 1942.

zusammen.⁴⁶⁴ Aus dem Vertrag geht jedoch hervor, dass es in Böckstein und Badgastein an beiden Bahnhöfen eigenständige Lager gab und allein in Böckstein 60 Zwangsarbeiter eingesetzt waren. Die Lager und die Anzahl der Häftlinge in Böckstein blieben zumindest bis September 1942 aufrecht, dies geht aus dem Begleitschreiben des Neubauamtes Mallnitz hervor. Wie lange die Lager insgesamt existierten, ist nicht dokumentiert. Im Vertrag zwischen dem Neubauamt Mallnitz und der Firma Mayreder ist außerdem festgehalten, dass die Deutsche Reichsbahn die Baracken, inklusive der Küchenbaracke, und deren Ausstattung mietfrei zur Verfügung zu stellen hatte. Die Baufirma warb über das Arbeitsamt Kriegsgefangene an, für die sie pro Person 0,20 Reichsmark vom Wehrmachtsstammlager für die Versorgung erhielt. Den Betrieb des Lagers musste die Baufirma bezahlen, wobei ihr die Deutsche Reichsbahn für jeden Kriegsgefangenen und Angehörigen der Wachmannschaften 0,40 Reichsmark täglich bezahlte (ausgenommen der Lagerführer). Vertraglich festgehalten war ebenso, dass der Lagerbetrieb ausschließlich von Häftlingen übernommen wurde, ausgenommen war die Position des Lagerführers. Das Reinigen, die Besorgung von Brennstoffen und das Füllen sowie Nachfüllen der Strohsäcke wurde ebenfalls von der Baufirma erledigt. Lediglich die Winterbeheizung (Oktober bis 15. April) und die Aufwendungen für den Hauptlagerführer oblagen der Deutschen Reichsbahn.⁴⁶⁵

Weiters befand sich – zumindest im September 1942 – eine Baustelle der Deutschen Reichsbahn in Grafenstein an der Drautalbahn. Laut Schreiben des Reichsbahn-Betriebsamtes Klagenfurt war in unmittelbarer Nähe der Baustelle das Wehrmachtslager, weshalb keine Schlafplätze für die Kriegsgefangenen benötigt wurden. Bauträger war die Firma Kärntner Baugesellschaft.⁴⁶⁶

464 Vgl: Dohle, Slupetzky, 2004, 170.

465 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Rv, Vertrags- und Verdingungswesen, allgemeine Bestimmungen, Entgelte für die Unterbringung von Kriegsgefangenen – Vorgang vom 9.9.42 13 Lg 1 Rv. —, 18. September 1942.

466 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Rv, Vertrags- und Verdingungswesen, allgemeine Bestimmungen, Entgelte für die Unterbringung von Kriegsgefangenen – Verfg 13 Lg 1 Rv RBD Villach vom 9.9.1942, 19. September 1942..

ZwangsarbeiterInnen im Alltag der Deutschen Reichsbahn

Neben eigens für ausländische Arbeitskräfte eingerichteten Lagern an temporären Baustellen wurden schrittweise auch ZwangsarbeiterInnen in den alltäglichen Betrieb der Bahn miteinbezogen. Diese Vorgangsweise entwickelte sich langsamer als die generelle Verschiebung von der Anwerbung zur Einziehung ausländischer ArbeiterInnen im Deutschen Reich. Dies liegt darin begründet, dass die Deutsche Reichsbahn den Verkehr nicht beeinflusst und manipuliert wissen wollte und der Betrieb einer Eisenbahn geschultes, diszipliniertes Personal brauchte – was ZwangsarbeiterInnen nicht zugesprochen wurde. Bei Unachtsamkeit oder Unwissen kommt es im Eisenbahnverkehrswesen schnell zu Unfällen und Verletzungen. Die Bahn wollte deshalb kein ungeschultes oder gar unzuverlässiges Personal einsetzen. Der Reichsarbeitsminister stellte jedoch schon im Winter 1940 eine Beschäftigung von ZwangsarbeiterInnen im Betrieb zur Diskussion.⁴⁶⁷ Im Jänner 1940 gab er einen Erlass bezüglich der Ent- und Beladung von Güterzügen heraus, welchen das Reichsverkehrsministerium an die verantwortlichen Stellen weiterreichte. Um den Wirtschaftsverkehr zu beschleunigen, mussten von nun an die Arbeits- und Landesarbeitsämter die Be- und Entladungen koordinieren. Dazu waren die Ämter angehalten, bei den Reichsbahndirektionen, den KäuferInnen und SpediteurInnen Mengen und Lieferdaten zu sammeln. Nach diesen Parametern mussten die Arbeitsämter für fähige Arbeitskräfte sorgen. Dazu sollten in erster Linie Arbeitslose herangezogen werden. Wenn diese nicht vorhanden waren, kamen Arbeitskräfte der betroffenen Firmen in Betracht, die von anderen Dienststellen zu den Arbeiten hinzugezogen werden mussten. Sollte dies auch nicht ausreichen, wurden Kriegsgefangene eingesetzt.⁴⁶⁸ Die Kriegsgefangenen waren zwar nicht auf Aufforderung und unter Aufsicht der Deutschen Reichsbahn im Einsatz, arbeiteten jedoch neben den dafür zuständigen EisenbahnerInnen bei den Tätigkeiten stundenweise mit. So gab es bereits im Winter 1940 die Möglichkeit eines Austausches zwischen Bahnpersonal und Kriegsgefangenen. Im Kriegsverlauf setzte

467 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Plda, Annahme von Arbeitern, 1-300, 11 Vgba, Arbeitseinsatz im Verkehrsgewerbe – Entladung von Gütern, 23. Jänner 1940.

468 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Plda, Annahme von Arbeitern, 1-300, 11 Vgba, Arbeitseinsatz im Verkehrsgewerbe – Entladung von Gütern, 23. Jänner 1940.

die Deutsche Reichsbahn immer mehr auf Gefangene im Betriebs- und Verkehrsdienst, womit die Angestellten der Deutschen Reichsbahn in direkter Berührung mit den Deportierten standen und ihre Arbeits- und Lebensbedingungen nicht nur mitbekamen, sondern auch mitgestalten konnten. Bereits im Juli 1940 dürften vermehrt Kriegsgefangene im Bahnunterhaltungsdienst eingesetzt gewesen sein. Denn das Reichsverkehrsministerium wies seine Reichsbahndirektionen an, die Kriegsgefangenen jeden Morgen über die Gefahren bei Streckenarbeiten zu informieren und den Gefangenen die Signale und Warnrufe einzuprägen, da es zu vielen Unfällen kam.⁴⁶⁹

Generell wurden ausländische Arbeitskräfte und Kriegsgefangene immer mehr in Betrieben der Reichsbahn eingesetzt, die verantwortlichen MitarbeiterInnen der Reichsbahn setzten sie jedoch nach rassistischen Vorstellungen in unterschiedlichen Bereichen ein und etablierten damit eine Hierarchie an Arbeitsplätzen. Der Reichsverkehrsminister gab etwa im Sommer 1942 zu bedenken, dass ArbeiterInnen aus den sowjetischen Gebieten nur zu berücksichtigen seien, wenn es notwendig war.⁴⁷⁰ Ein knappes Jahr später, im Februar 1943, gestand das Reichsverkehrsministerium ein, dass der eklatante Arbeitskräftemangel es nötig mache, auch *Ostarbeiter* für höhere Tätigkeiten einzusetzen, zum Beispiel im Lokheizdienst. Das Reichsverkehrsministerium verlangte jedoch eine Prüfung durch ihre Vorgesetzten vor Ort, ob die einzelnen Personen überhaupt fähig und lernfähig genug für die anspruchsvolleren Tätigkeiten und ob sie zuverlässig und willig seien.⁴⁷¹

Insgesamt teilte die Reichsbahn immer mehr ZwangsarbeiterInnen ihren verschiedenen Dienstbereichen zu. Der Ökonom Thomas Kuczynski sieht den Höchststand an ZwangsarbeiterInnen bei der Deutschen Reichsbahn im August 1944

469 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Jo, Oberbau, allgemeine Bestimmungen, 61 Io 779, Sicherung der im Bahnunterhaltungsdienst eingesetzten Kriegsgefangenen, 23. Juli 1940.

470 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Usr, Unterkunft- und Übernachtungsräume, Unterbringung von Arbeitskräften hier: Beschaffung neuer Baracken und Einrichtungsgegenstände, 13. Juni 1942.

471 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Pe, Eignungstechnik (Psycho), allg. Bestimmungen, 57.564 Py, Eignungsuntersuchung der Ostarbeiter, 10. Februar 1943.

mit 272.300 Personen. Damit waren zu diesem Zeitpunkt 3,5% aller ZwangsarbeiterInnen im Deutschen Reich bei der Deutschen Reichsbahn eingesetzt. Kuczynski geht aufgrund seiner Berechnungen davon aus, dass rund eine halbe Million Menschen im Nationalsozialismus bei der Deutschen Reichsbahn Zwangsarbeit leisten musste. Damit war die Deutsche Reichsbahn größter Zwangsarbeitgeber im Deutschen Reich. Jene Menschen, die in den besetzten Gebieten für die BesatzerInnen im Eisenbahnwesen, welches nicht zur Deutschen Reichsbahn gehörte, arbeiten mussten, sind in diese Zahl noch nicht mit eingerechnet. Die ZwangsarbeiterInnen, die zum Beispiel bei der Generaldirektion der Ostbahn eingesetzt waren, unterstanden nicht unmittelbar der Deutschen Reichsbahn. Die deutschen VerwalterInnen der Ostbahn kamen jedoch ursprünglich aus der Deutschen Reichsbahn und arbeiteten auch eng mit ihr zusammen.⁴⁷² Der Innendienst und die Bahnbewachung bei der Reichsbahn waren die einzigen Dienstbereiche, in denen keine ZwangsarbeiterInnen eingesetzt waren. Ansonsten war die Aufteilung im September 1944 folgendermaßen:⁴⁷³

Dienstbereich	ZwangsarbeiterInnen	Anteil
Bahnunterhaltung	90.200	36,2%
Betriebsabfertigung	43.800	10,6%
Betriebsmaschinen, örtlich	28.900	25,8%
Betriebsmaschinen, Werkstatt	24.700	29,1%
Lok-, Triebwagen- und Kraftwagenführer	12.200	9,8%

472 Vgl: Kuczynski, 2009, 525f.

473 Vgl: Kuczynski, 2009, 525.

Werkstätten	70.600	36%
Zugbegleitdienst	1.900	2,5%

Die Historiker Florian Freund und Bertrand Perz erstellten quantitative Studien zur Anzahl von ZwangsarbeiterInnen in Österreich.⁴⁷⁴ Für die Jahre 1941 und 1942 ergaben sich folgende Zahlen an Kriegsgefangenen bei der Bahnunterhaltung in der *Ostmark*.⁴⁷⁵

Landesarbeitsamt	Dezember 1940	April 1941
Wien-Niederdonau	1.325	1.909
Oberdonau	537	1.102
Steiermark-Kärnten	1.217	1.182
Tirol-Salzburg	863	435
gesamte <i>Ostmark</i>	3.942	4.628
gesamtes Deutsches Reich	38.673	39.639

Bei den zivilen ausländischen ArbeiterInnen im österreichischen Teil der Deutschen Reichsbahn gestaltete sich die Situation im Mai 1942 folgendermaßen.⁴⁷⁶

Gau	Mai 1942
Wien-Niederdonau	2.775

⁴⁷⁴ Siehe: Jabloner et al, 2004; Freund, Perz, 2000; Siehe ebenso: Freund, Perz, 2002.

⁴⁷⁵ Freund, Perz, 2004, 160ff.

⁴⁷⁶ Freund, Perz, 2004, 112-123.

Oberdonau	554
Steiermark-Kärnten	1.632
Alpenland	229
gesamte <i>Ostmark</i>	5.190

ZwangsarbeiterInnen bei der Deutschen Reichsbahn in der Ostmark 1943-44:⁴⁷⁷

	November 1943	Mai 1944	August 1944
Steiermark-Kärnten	2.129	2.765	3.179
gesamte <i>Ostmark</i>	15.355	19.102	19.235

Im Bestand der Reichsbahndirektion Villach sind aus den Jahren 1940 bis 1942 Listen von MitarbeiterInnen im Direktionsbereich überliefert.⁴⁷⁸ In diesen Listen wurden nicht nur die Dienstbereiche der Personen angegeben, sondern in der Spalte Hilfsarbeiter in einer Untertabelle auch deren Nationalität ausgewertet. Laut dieser Tabelle waren trotz der geografischen Nähe keine SlowenInnen, sondern nur andere Nationalitäten im Direktionsbezirk vertreten. Diese Angabe klingt unschlüssig, da anzunehmen ist, dass SlowenInnen bei der Deutschen Reichsbahn eingesetzt waren, da die Reichsbahndirektion das Streckennetz in der Oberkrain inklusive dem Personal übernahm. Da die SlowenInnen ausgebildete EisenbahnerInnen waren und es sich bei der Nationalitäten-Tabelle um den Berufsstand der AushilfsarbeiterInnen handelt, ist jedoch anzunehmen, dass die SlowenInnen ohne Angabe ihrer Nationalität in den anderen Dienstbereichen eingerechnet sind. Es gibt keine Angaben dazu, warum nur die HilfsarbeiterInnen nach Nationalitäten aufgeteilt wurden. Es ist zu vermuten, dass in dieser Kategorie die meisten ausländischen Arbeitskräfte tätig waren. Diese Listen

⁴⁷⁷ Freund, Perz, 2004, 113 und 123.

⁴⁷⁸ Österreichische Bundesbahnen-Anlagendokumentation Ost, Reichsbahndirektion Villach, Jop, Oberbau Arbeitspläne, Band 1 – 2, Listen, März 1940 – September 1942.

mussten für das Reichsverkehrsministerium erstellt werden, das die Tabellen und Felder, die monatlich aufs Neue ausgefüllt werden mussten, vorgab. Es ist dabei möglich, dass die Angaben in amtliche Statistiken eingearbeitet wurden: Die Angaben in der Zeitschrift *Der Arbeitseinsatz im Deutschen Reich*, herausgegeben ab Februar 1939 von der Reichsanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung, ab August 1942 herausgegeben vom Generalbevollmächtigten für den Arbeitseinsatz, Fritz Sauckel, korreliert mit den Tabellen, die monatlich von der Reichsbahndirektion ausgefüllt und ins Reichsverkehrsministerium geschickt wurden.⁴⁷⁹ Wobei 1940 nur Kriegsgefangene in den Statistiken berücksichtigt wurden und erst mit Beginn 1941 auch zivile ausländische Arbeitskräfte.⁴⁸⁰

Ohne Begründung stellten die Verantwortlichen im Reichsverkehrsministerium die Listenerstellung im September 1942 ein. Eine erstmalige Aufforderung zur Listenerstellung konnte nicht ausfindig gemacht werden. Es ist also nicht dokumentiert, wann die Reichsbahndirektionen mit der Meldung von Angestellten und ArbeiterInnen ans Reichsverkehrsministerium beginnen mussten. Die erste Liste im Bestand der Reichsbahndirektion Villach ist jedenfalls auf den 31. März 1940 datiert. Ab diesem Zeitpunkt schickte die Reichsbahndirektion monatlich Listen ans Reichsverkehrsministerium. Im Folgenden ist ein Teil der monatlich auszufertigenden drei Tabellen angeführt. Es handelt sich dabei um jene Extra-Tabelle über die Nationalitäten der ausländischen HilfsarbeiterInnen:

479 Vgl: Freund, Perz, 2004, 21; Buggeln, Marc, 2015, Die Zwangsarbeit im Deutschen Reich 1939-1945 und die Entschädigung vormaliger Zwangsarbeiter nach dem Kriegsende: Eine weitgehend statistische Übersicht. Working Paper Series A No. 4, Unabhängige Historikerkommission zur Geschichte des Reichsarbeitsministeriums 1933-1945, 1, Abgerufen am 6. September 2020: https://www.historikerkommission-reichsarbeitsministerium.de/sites/default/files/inline-files/Working%20Paper%20UHK%20A4_Buggeln_1.pdf.

480 Vgl: Freund, Perz, 2004, 23.

Legende:

T	Tschechen
S	Slowaken
P	Polen
W	Weißrussen
J	Jugoslawen
U	Ungarn
H	Holländer
I	Italiener
R	Rumänen
B	Bulgaren
G	Gesamt

Zeitpunkt	T	S	P	W	J	U	H	I	K	R	B	Uk	G
31. März 1940					3								3
30. April 1940					6								6
31. Mai 1940					1								1

30. Juni 1940					2								2
31. Juli 1940					6								6
31. August 1940				1	8								9
30. September 1940		3		1	10								14
31. Oktober 1940		12		1	9	2							25
30. November 1940		11	216	1	11	2							242
31. Dezember 1940	1	11	150		10	2		1					175
31. Jänner 1941	1	16	183		12	2		1					215
28. Februar 1941	1	16	169		11	2	1	2					202
31. März 1941	1	12	178		17								209
30. April 1941	1	11	160	20	22	4	1						219
31. Mai 1941		3	170		17	2		1					202
30. Juni 1941		12	162		24	4	1	1 ¹⁾					204
31. Juli 1941	3	10	175		22	7	1	1 ¹⁾					219
31. August 1941	3	11	180		20	?		1 ¹⁾	2				224

30. September 1941	3	10	166		57	5		1 ¹⁾	7	1			245
31. Oktober 1941	2	9	167		73	17		1 ¹⁾	3	1		1	273
30. November 1941	3	9	168		260	16			1	2	1	1	461
31. Dezember 1941	3	9	168		324	21		1				1	531
31. Jänner 1942	5	9	166			17		1	3	1		1	213
28. Februar 1942	5	7	162			16		1	4	1		1	197
30. März 1942	5	6	153			17		1	5	1		1	189
30. April 1942	55	6	150			16		2	1	3		1	234
31. Mai 1942	56	6	150			16		2	3			1	234
30. Juni 1942	52	7	149			17		2	3	1	1	1	233
31. Juli 1942	55	7	149			17		1 ¹⁾	3	3	1	27	263
31. August 1942	56	7	127	60		19		1	1	4	1	2	278

¹⁾Volksdeutsche

Die Liste wirft einige Fragen auf. Es ist etwa nicht klar, ob es sich hierbei ausschließlich um gezwungene Arbeitskräfte handelte. Laut Tabelle gab es bei der Reichsbahndirektion Villach UngarInnen, SlowakInnen, ItalienerInnen, KroatInnen und BulgarInnen⁴⁸¹, also Staatsangehörige verbündeter Staaten. Es ist also anzunehmen, dass sie verhältnismäßig bessere Behandlungen und Bezahlungen bekamen und ihr Arbeitsverhältnis auf freiwilliger Basis basierte. Somit können diese Personen nicht als ZwangsarbeiterInnen eingestuft werden. Die auffallend große Gruppe der Polinnen und Polen ab Juni 1941 stellt den Kontrapunkt zu den Arbeitskräften aus befreundeten Staaten dar. Sie wurden im Sommer 1941 nur mehr als ZwangsarbeiterInnen ins Deutsche Reich geschickt.⁴⁸² Auch bei der Gruppe der TschechInnen ab 1940 ist es naheliegend, dass sie unter repressivem Zwang in Villach arbeiteten,⁴⁸³ ebenso sind die UkrainerInnen als ZwangsarbeiterInnen zu verstehen. Der Historiker Ulrich Herbert hat errechnet, dass der durchschnittliche zivile Zwangsarbeiter in Deutschland im Jahr 1943 eine 18-jährige Schülerin aus Kiew war. Generell waren mehr als die Hälfte der polnischen und sowjetischen zivilen ZwangsarbeiterInnen in Deutschland Frauen.⁴⁸⁴ Alle Nationalitäten zusammengezählt, waren jedoch mehr als die Hälfte der ZwangsarbeiterInnen männlich. Diese Zahl stieg im Laufe des Krieges kontinuierlich an und auch das Geschlechterverhältnis veränderte sich, im September 1944 waren etwa 30,4% der zivilen Arbeiterinnen weiblich.⁴⁸⁵

Völlig unklar ist die Kategorie der JugoslawInnen in den Berichten der Reichsbahndirektion Villach. Einerseits erweiterte das Reichsverkehrsministerium im August 1941 die Tabelle um die befreundete Nationalität der KroatInnen. Andererseits stieg die Zahl der JugoslawInnen von November 1941 mit 26 Personen stark auf 324

481 Vgl: Spoerer, Mark, 2004, Wie viele der zwischen 1939 und 1945 auf heutigem österreichischen Territorium eingesetzten Zwangsarbeiter leben noch im Jahre 2000? In Veröffentlichungen der Österreichischen Historikerkommission. Band 26, Teil 1, Zwangsarbeiter und Zwangsarbeiterinnen auf dem Gebiet der Republik Österreich 1939-1945, Wien, Böhlau, 275-413, 343.

482 Siehe dazu: Herbert, 1985.

483 Vgl: Eichholtz, 2000, 13.

484 Vgl: Herbert, Ulrich, 1999, Zwangsarbeiter im „Dritten Reich“. Ein Überblick, In Forum Politische Bildung (Hg), Wieder gut machen? Enteignung, Zwangsarbeit, Entschädigung, Restitution, Österreich 1938-1945/1945-1999, Innsbruck, StudienVerlag, 34-45, hier 38.

485 Vgl: Freund, Perz, 2004, 40.

im Dezember 1941 an. Die Zahl blieb in dieser Höhe bis zur Einstellung der Tabellenführung. Es kann sich bei dem als JugoslawInnen benannten Personen auch nicht um SlowenInnen aus der sogenannten Oberkrain oder der Untersteiermark gehandelt haben, da diese an anderer Stelle im Februar 1942 mit einer Anzahl von 3.700 als im Betrieb arbeitend angegeben wurden.⁴⁸⁶ In der Tabelle gab es die Möglichkeit, die ArbeiterInnen nicht nur nach Nationalität einzuordnen, sondern ebenfalls anzugeben, ob es sich um „freiwillige Arbeitskräfte“, „Kriegsgefangene“ oder „Zivilgefangene“⁴⁸⁷ handelte. De facto machte die Reichsbahndirektion hier jedoch keinen Unterschied. Alle Zahlen wurden immer in der Spalte freiwillige Arbeitskräfte eingetragen. Nur ein einziges Mal war dies nicht der Fall, als im Oktober 1941 alle Angaben in der Spalte Zivilgefangene vermerkt wurden. Dabei ist unklar, ob dies mit Absicht geschah oder schlicht ein Fehler war. Die Frauen unter den ZwangsarbeiterInnen sind in der Tabelle außerdem nicht ersichtlich, da immer die männliche Form eingetragen wurde. Es ist jedoch dokumentiert, dass es weibliche Arbeitskräfte und Zwangsarbeiterinnen bei der Deutschen Reichsbahn generell gab.⁴⁸⁸

Insgesamt korrespondieren die Angaben der Tabellen der Reichsbahndirektion Villach auf den ersten Blick nicht mit den Tabellen der Historiker Florian Freund und Bertrand Perz zu ZwangsarbeiterInnen bei der Deutschen Reichsbahn in der *Ostmark*. Freund und Perz haben für ihre Berechnungen die Zeitschriften *Der Arbeitseinsatz im Deutschen Reich* und der *Arbeitseinsatz im Großdeutschen Reich* herangezogen. Für den April 1941 gab die Reichsbahndirektion Villach an, 219 ausländische HilfsarbeiterInnen zu beschäftigen.⁴⁸⁹ Freund und Perz sprechen von 1.182 Kriegsgefangenen bei der Deutschen Reichsbahn im Gebiet des Landesarbeitsamtes Steiermark-Kärnten in Graz, zu welchem diese beiden Gaue sowie der südliche Teil des Burgenlandes, die *Untersteiermark* und die *Oberkrain* gehörten. Die Gebiete der Reichsbahndirektionen und Landesarbeitsamtsbezirke korrelierten nicht miteinander.

486 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Pus, Unterricht in fremden Sprachen, Puk, Februar 1942.

487 Österreichische Bundesbahnen-Anlagendokumentation Ost, Reichsbahndirektion Villach, Jop, Oberbau Arbeitspläne, Band 1-2, Listen, März 1940 – September 1942.

488 Siehe zum Beispiel: Dohle, Slupetzky, 2004, 31.

489 Vgl: Freund, Perz, 2004, 161.

Die Reichsbahndirektion Villach umfasste Kärnten, die *Oberkrain* und die westlichen Teile der Steiermark. Die restliche Steiermark sowie das Burgenland, die *Untersteiermark* und Niederösterreich gehörten zur Reichsbahndirektion Wien. Hingegen hatte Kärnten kein eigenes Landesarbeitsamt, sondern wurde dem Amt in Graz zugeordnet. Vermutlich sind diese unterschiedlichen Bezirkseinteilungen im Bereich der Deutschen Reichsbahn und der Arbeitsämter der Grund für die unterschiedlichen Zahlenangaben in Dokumenten der Reichsbahndirektion Villach und den Berechnungen der Historiker Freund und Perz. Die divergierenden Zahlen können jedoch ein Hinweis darauf sein, dass die 219 ausländischen HilfsarbeiterInnen bei der Reichsbahndirektion Villach keine Kriegsgefangenen, sondern zivile ArbeiterInnen waren. Auch die Zahlen aus dem darauffolgenden Jahr stimmen nicht überein. Während im Mai 1942 laut Freund und Perz 1.632 ZivilarbeiterInnen⁴⁹⁰ im Bereich Steiermark-Kärnten arbeiteten, sprechen die Unterlagen im Bestand der Reichsbahndirektion von 234 ausländischen ArbeiterInnen bei der Direktion Villach. Wobei ein weiteres Dokument im Bestand der Reichsbahndirektion Villach einen Hinweis auf 1.100 zusätzliche ausländische ArbeiterInnen und Kriegsgefangene gibt. Denn für diese Anzahl und Personengruppe wurden Grobgarndecken bestellt.⁴⁹¹

Auch dieses Beispiel zeigt, dass ganz grundlegende Angaben zur Zwangsarbeit im Deutschen Reich und insbesondere auch zur damaligen *Ostmark* fehlen. Die Zahlen der ZwangsarbeiterInnen, aber auch ihre konkreten Bezeichnungen und bürokratischen Zuordnungen, nicht zuletzt damit zusammenhängend ihre Lebens- und Arbeitsbedingungen stellen insgesamt ein weites noch zu erforschendes Themenfeld dar. Die sich ständig ändernden Zahlen und Arbeitsverhältnisse hingen aber auch mit einem grundsätzlichen Problem für die Reichsbahn zusammen: einem generellen Personalmangel in allen Arbeitssparten. Damit zusammenhängend war außerdem ein Unterbringungsproblem für Bahnbedienstete, da die Reichsbahndirektionen vom Reichsverkehrsministerium angehalten waren, ihren MitarbeiterInnen bei der Wohnraumsuche zu helfen. ZwangsarbeiterInnen wurden zwar generell in Lagern oder

490 Vgl: Freund, Perz, 2004, 163.

491 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Umr, Unterkunfts- und Übernachtungsräume, Unterbringung von Arbeitskräften; hier: Lieferung von Decken, s Verf des RVM v 23.7.1942 -51.561 Pwhk 16-., 31. Juli 1942.

eigens ausgewiesenen Wohnbereichen untergebracht. Der sonst vorhandene Wohnraum reichte jedoch für das betriebseigene Personal, das noch dazu für zeitlich begrenzte Arbeitsprojekte umziehen musste, nicht aus. Die Deutsche Reichsbahn hatte somit einen sehr hohen Bedarf an Baracken samt deren Ausstattung.⁴⁹² Im Schriftverkehr der Reichsbahndirektion Villach mit anderen Abteilungen der Deutschen Reichsbahn wurden demnach auch Arbeitskräftemangel und Unterkunftsmangel zusammen diskutiert.⁴⁹³ Am 18. Juni 1942 schrieb der Reichsbahndezernent 2 diesbezüglich an den Reichsbahndezernenten 21 (beide Reichsbahndirektion Villach):

„Die Ämter müssen vielmehr energisch bemüht sein, jede nur denkbare Möglichkeit von [MN: „zivilen“ durchgestrichen, in Handschrift „privaten“] Unterkünften für Gefolgschaftsmitglieder zu ermitteln, vorhandene Säle usw. anzumieten und ggf. auch notdürftige Unterbringungsmöglichkeiten in Kauf zu nehmen. Ich werde in diesem Sinne die Ämter verständigen.“⁴⁹⁴

Der Reichsverkehrsminister teilte in Bezug auf die Unterkünfte mit:

„Ich habe den Herrn Reichsarbeitsminister und den Herrn Generalbevollmächtigten für den Arbeitseinsatz gebeten, in Zukunft die Lager zur Unterbringung der ausländischen Arbeiter oder Kriegsgefangenen in unmittelbarer Nähe der Arbeitsstätte errichten zu lassen, sodaß [sic!] diese durch Fußmarsch erreichbar ist und die Benutzung der Eisenbahn oder sonstiger besonderer Verkehrsmittel unnötig ist. Die Berücksichtigung dieses Gedankens beim Bau weiterer Arbeitslager ist umso dringlicher, als angesichts

492 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Usr, Unterkunfts- und Übernachtungsräume, Unterbringung von Arbeitskräften hier: Beschaffung neuer Baracken und Einrichtungsgegenstände, 13. Juni 1942.

493 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Usr, Unterkunfts- und Übernachtungsräume, Unterbringung von Arbeitskräften hier: Beschaffung neuer Baracken und Einrichtungsgegenstände, 13. Juni 1942.

494 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Usr, Unterkunfts- und Übernachtungsräume, Unterbringung von Arbeitskräften hier: Beschaffung neuer Baracken und Einrichtungsgegenstände, 13. Juni 1942. Schreiben des Dezernenten 2 an Dezernenten 21, 17. Juni 1942.

der sonstigen immer mehr anwachsenden Aufgaben der Deutschen Reichsbahn keine Gewähr dafür übernommen werden kann, daß [sic!] eine Vermehrung des Berufsverkehrs gegenüber dem heutigen Zustand durchführbar ist. Dies ist auch bei der Platzwahl der etwa neu zu errichtenden Reichsbahnlager grundsätzlich zu beachten.“⁴⁹⁵

Im Sommer 1942 eruierte das Reichsverkehrsministerium den Personalbedarf und somit auch den Unterkunftsbedarf für das Jahr 1942. Für seine Betriebswerke und Maschinenämter gaben die Verantwortlichen in der Reichsbahndirektion im Juni bekannt, 222 MetallhandwerkerInnen und 114 Nicht-HandwerkerInnen zu benötigen. Ein paar Tage später reduzierte sie die Zahlen jeweils um die Hälfte, da das Reichsverkehrsministerium den Ersatzanspruch für Personal, das in den Osten abgeordnet wurde oder in andere Abteilungen übergang, nicht akzeptierte. Die Reichsbahndirektion Villach gab außer Berufsbezeichnungen (Dreher, Schlosser etc.) noch an, dass sie 27 französische Zivilarbeiter wollte. Dieser Wunsch kam vom Betriebswerk Knittelfeld.⁴⁹⁶ Es konnte nicht festgestellt werden, warum die Knittelfelder Abteilung französische ArbeiterInnen anforderte.

Eisenbahnbrigaden

Eine spezielle Form der Zwangsarbeit bei der Reichsbahn waren die sogenannten fahrenden Eisenbahnbrigaden, die auch unter den Namen Bauzüge, Instandsetzungsbrigaden, Baubrigaden oder Baubataillone firmierten. Das Konzept dieser Züge war keine nationalsozialistische Erfindung und solche Brigaden wurden auch vor der NS-Herrschaft zu unterschiedlichsten Aufgaben von der Bahn zusammengestellt und ausgesandt, um direkt zu Baustellen fahren zu können. Die

⁴⁹⁵ Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Umr, Unterkunfts- und Übernachtungsräume, Unterbringung von Arbeitskräften hier: Beschaffung neuer Baracken und Einrichtungsgegenstände, 13. Juni 1942.

⁴⁹⁶ Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Umr, Unterkunfts- und Übernachtungsräume, Unterbringung von Arbeitskräften hier: Beschaffung neuer Baracken und Einrichtungsgegenstände, 13. Juni 1942.

Züge selbst dienten auch als Unterkunft und tägliche Infrastruktur. Im Kontext der Ausdehnung des Zwangsarbeitsregimes bei der Bahn und den Folgen des Krieges übernahmen die Eisenbahnbrigaden jedoch spezifische neue Aufgaben. Beispielsweise war die Reichsbahn selbst für Reparaturarbeiten nach Bombentreffern und Kriegsschäden an Bahnanlagen zuständig. Dafür wurden Bauzüge, zuerst aus deutschen Arbeitern bestehend, ab 1940 auch mit dienstverpflichteten „Westarbeitern“ aus Belgien und Frankreich und schließlich ab 1941 auch mit sowjetischen ZwangsarbeiterInnen zusammengestellt.⁴⁹⁷

Dieses Konzept von fahrenden Zwangsarbeitsabteilungen, die mobil eingesetzt werden konnten, wurde von der SS übernommen. Sie kopierte also eine Praxis der Zwangsarbeit von der Deutschen Reichsbahn und wandte diese auf ihren Herrschaftsbereich an: das System der Konzentrationslager. Im Falle der SS waren der Großteil der ArbeiterInnen von Anfang an ZwangsarbeiterInnen, also Konzentrationslagerhäftlinge. Die Historikerin Karola Fings vermutet, dass die Entscheidung für die Einrichtung der SS-Baubrigaden erst im Juli 1944 gefallen ist, da in diesem Monat in Konzentrationslagern mit dem Zusammenstellen solcher Züge begonnen wurde. Es wurden hierfür nicht nur die Häftlinge ausgewählt, sondern die Waggons der verwendeten Züge auch speziell umgebaut. Laut eines Schriftverkehrs des Reichsverkehrsministeriums mit den Reichsbahndirektionen fand am 24. Juli 1944 in Berlin eine Besprechung zwischen VertreterInnen des Reichsverkehrsministeriums und des SS-Hauptwirtschaftsamtes statt, in der zumindest entschieden wurde, wie die Züge zusammengestellt sein sollten.⁴⁹⁸ Der Zug einer sogenannten Häftlings-Instandsetzungs-Brigade sah folgendermaßen aus:

„24 G [MN: G steht für Güterwaggon] für je 21 Häftlinge

7 G für 87 Mann Verwaltungs- und Wachpersonal

1 G (4-achsig) für die Küche

⁴⁹⁷ Fings, 2005, 248.

⁴⁹⁸ Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Fkwdb, Bauart der Bauzüge, S Ja (F1) 8, Herrichtung von Bauzügen für SS-Häftlings-Instandsetzungs-Brigaden, 9. August 1944.

2 G für Krankenrevier, Sanitätsstube, Bekleidungskammer, Häftlingsschreibstube und Tischlerei

1 G für Schlosserei und Schmiede

1 G als Küche für Wachpersonal

1 Loktender für Trink- und Brauchwasser

1 4-achsiger D-Zug-Wagen für Verwaltungsstab, Büro und Unterkunft, Wachstube

[...]“⁴⁹⁹

Die erste SS-Baubrigade wurde im September 1944 im Konzentrationslager Buchenwald zusammengestellt. Die Häftlinge aller insgesamt acht existierenden SS-Eisenbahnbaubrigaden kamen aus den Konzentrationslagern Buchenwald, Sachsenhausen und Auschwitz. Ihre Aufgabe war es, beschädigte Streckennetze zu reparieren. Die Wachen waren zum überwiegenden Teil Angehörige der Deutschen Reichsbahn, die niedrige SS-Ränge bekleideten und kurzfristig zur Arbeit in diesen auch als „SS-Häftlings-Instandsetzungs-Zügen“ herangezogen wurden. Fast alle diese Eisenbahner waren 1890er-Jahrgänge, teilweise hatten sie eine SS-Ausbildung als Wachpersonal in Konzentrationslagern absolviert. Karola Fings zitiert in ihrer Studie zum Thema Konzentrationslager-Überlebende, die aussagten, dass die Eisenbahner tendenziell menschlicher gewesen seien als die jüngeren, aber länger bei der SS dienenden Männer.⁵⁰⁰ Im österreichischen Teil des Deutschen Reiches, der im Jahr 1944 bereits in die *Alpen- und Donaureichsgaue* aufgeteilt war, kamen die SS-Baubrigaden nicht mehr zum Einsatz. Am 28. April 1945 kam zwar die 6. Brigade noch in Salzburg an, zu Arbeiten kam es aber nicht mehr, da das Gebiet am 4. Mai 1945 von den Alliierten befreit wurde.⁵⁰¹

499 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Fkwdb, Bauart der Bauzüge, S Ja (F1) 8, Herrichtung von Bauzügen für SS-Häftlings-Instandsetzungs-Brigaden, 9. August 1944.

500 Vgl: Fings, 2005, 256.

501 Vgl: Fings, 2005, 279.

Das Beispiel der Baubrigaden zeigt einerseits Kontinuitäten zu zivilen Arbeitspraktiken der Reichsbahn und deren adaptierte Verwendung im System der Zwangsarbeit unter den Bedingungen des Krieges. Andererseits verdeutlicht es aber auch die reibungslose Zusammenarbeit zwischen Reichsbahn und SS und die Einbindung der Reichsbahn ins System der Konzentrationslager.

Lebens- und Arbeitsbedingungen von ZwangsarbeiterInnen

Die Lebensbedingungen von ZwangsarbeiterInnen bei der Deutschen Reichsbahn waren sehr unterschiedlich. Dies war stark von der Nationalität der Gefangenen abhängig. Wie auch in anderen Lagern der NationalsozialistInnen, hatten es Jüdinnen und Juden sowie Sowjets (als Russen oder *Ostarbeiter* bezeichnet) am schwierigsten. Dies bedeutete, dass sie die anstrengendsten und gefährlichsten Arbeiten verrichten mussten sowie größerer Kontrolle und Bewachung ausgesetzt waren. Insbesondere *OstarbeiterInnen* waren oft wenige Wochen nach ihrer Ankunft an der Zwangsarbeitsstelle vollkommen entkräftet. ArbeiterInnen aus mit dem Deutschen Reich verbündeten Ländern und teilweise auch aus besetzten westeuropäischen Staaten mussten zwar ebenso in Lagern wohnen, erhielten jedoch dieselben Löhne, Lebensmittel und Arbeitsbedingungen wie Deutsche.⁵⁰² Grundsätzlich erhielten fast alle ausländischen ArbeiterInnen dieselben Löhne wie Deutsche – zumindest in der Theorie. Tatsächlich wurden diese Löhne aber nicht immer ausbezahlt. Nur Jüdinnen und Juden, Polinnen, Polen und *OstarbeiterInnen* waren tariflich gesondert geregelt und erhielten weniger als Deutsche bzw. mussten diverse Abgaben und Steuern bezahlen, die für andere (Zwangs-)arbeiterInnen nicht vorgesehen waren. De facto zahlten allerdings viele ArbeitgeberInnen die Löhne ohnehin gar nicht aus.⁵⁰³

Oft war es auch Glückssache, wie die Rahmenbedingungen der Zwangsarbeit von den Verantwortlichen gestaltet wurden bzw. sich diese gegenüber den Gefangenen

⁵⁰² Vgl: Herbert, 1999, 37.

⁵⁰³ Vgl: Herbert, 1999, 37f.

verhielten. Eine Rolle spielten auch die Strukturen, welche die Arbeitsrealität definierten.⁵⁰⁴ Zum Beispiel bei gemischten Lagern bzw. Unterkünften für die ZwangsarbeiterInnen war eine Schlechterstellung von Nationalitäten für die Wachen schwieriger. Gab es jedoch eine strikte Trennung und Separation, schlug der Rassismus stärker durch. Insbesondere sowjetische Kriegsgefangene waren im Regelfall immer einer sehr rigiden Kontrolle durch die Wachmannschaften ausgesetzt. Ihre Baracken und Unterkünfte mussten mit Stacheldrahtzaun und/oder Holzlatten umzäunt werden.⁵⁰⁵ Diese strenge Bewachung lockerte sich Ende 1941 etwas. Die Wehrmacht gab über das Reichsverkehrsministerium im November bekannt, dass zwar Stacheldrähte bei Baracken für Sowjets erhalten bleiben mussten, die Umzäunungen jedoch nicht mehr so voluminös sein mussten. Der Grund für diese Lockerung wurde im Schreiben nicht direkt angegeben. Da jedoch darin immer wieder erwähnt wurde, dass es Probleme bei der Bedarfsdeckung von Stacheldraht gebe, kann davon ausgegangen werden, dass diese Entscheidung aufgrund von Ressourcenmangel zustande kam und keineswegs aufgrund einer Intervention zugunsten der sowjetischen Kriegsgefangenen.⁵⁰⁶ Die Behandlung der Häftlinge durch die Wachmannschaften und ihre Vorgesetzten schwankte zwischen ideologischen und praktischen Überlegungen. So gab etwa am 9. Dezember 1941 der Reichsarbeitsminister einen Erlass heraus, in dem unter anderem gefordert wurde, dass sowjetische Kriegsgefangene und zivile ArbeiterInnen fortan besser behandelt werden sollten. Grund hierfür waren wiederum keine Bedenken ob der furchtbaren Lebensumstände der Häftlinge, ausschlaggebend war vielmehr, die Arbeitskräfte der Gefangenen zu stärken. Der Reichsverkehrsminister erteilte daraufhin am 17. Dezember 1941 einen ähnlichen Erlass. Die Reichsbahndirektionen wurden darin angehalten, Sowjets von nun an besser zu ernähren und zu versorgen. Dabei sollten nicht nur die sowjetischen ZwangsarbeiterInnen, die direkt der Deutschen Reichsbahn

504 Vgl: Herbert, 1999, 37.

505 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Jo, Oberbau, allgemeine Bestimmungen, 171 Stim (Ko) 1838, Stacheldraht-Einfriedung für Gefangenenbaracken, 5. November 1941; Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Rv, Vertrags- und Verdingungswesen, 184 Rv 696, Einsatz von russischen Kriegsgefangenen oder russischen Zivilarbeitern bei Unternehmern, 9. Jänner 1942.

506 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Jo, Oberbau, allgemeine Bestimmungen, 171 Stim (Ko) 1838, Stacheldraht-Einfriedung für Gefangenenbaracken, 5. November 1941.

unterstanden, „aufgepeppelt“ (sic)⁵⁰⁷ werden, sondern auch jene, die den beauftragten Firmen unterstanden. Reichsverkehrsminister Julius Dorpmüller wollte, dass auch alle ZwangsarbeiterInnen an Baustellen der Deutschen Reichsbahn – wenn möglich – in Lager der Deutschen Reichsbahn aufgenommen wurden, um sie dort besser zu versorgen. Bedingung dafür musste jedoch sein, dass diese ArbeiterInnen nicht wieder mit der Firma nach Beendigung der Arbeiten abgezogen wurden, sondern bei einer anderen Baustelle der Deutschen Reichsbahn eingesetzt wurden. Auch hier spielte also Eigeninteresse die zentrale Rolle. Die Reichsbahndirektionen sollten die Weiterverwendung der sowjetischen Gefangenen mit den Landesarbeitsämtern klären. Die Reichsbahndirektion Villach vermerkte im Jänner 1942 dazu jedoch, dass sie zurzeit keinen Platz in ihren eigenen Lagern für nicht deutsche Reichsbahn-ZwangsarbeiterInnen habe.⁵⁰⁸ Der Kriegsverlauf führte generell dazu, dass Holz immer rarer und Baracken schwerer verfügbar wurden. Ein Beamter des Reichsverkehrsministeriums formulierte den Standpunkt des Ministeriums diesbezüglich im März 1943 an die Reichsbahndirektionen folgend:

„Der Einsatz der Arbeitskräfte darf aber an der Frage der Unterbringung nicht scheitern. Es bleibt also nur übrig, als Ersatz für den durch Holzbaracken nicht zu deckenden Teil Leicht- oder Plattenbauweise zu erstellen. Die Wahl der Bauart richtet sich nach den bei den einzelnen RBD'en [MN: Reichsbahndirektionen] usw. jeweils am leichtesten zu beschaffenden Baustoffen.“⁵⁰⁹

Was dies für die einzelnen ZwangsarbeiterInnen bedeutet haben muss, ist schwierig festzustellen. Jedoch ist klar, dass keine Rücksicht auf adäquate Unterbringung genommen wurde.

507 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Rv, Vertrags- und Verdingungswesen, 184 Rv 696, Einsatz von russischen Kriegsgefangenen oder russischen Zivilarbeitern bei Unternehmern, 9. Jänner 1942.

508 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Rv, Vertrags- und Verdingungswesen, 184 Rv 696, Einsatz von russischen Kriegsgefangenen oder russischen Zivilarbeitern bei Unternehmern, 9. Jänner 1942.

509 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Ha, Hochbau, allgemeine Bestimmungen, 77 Ha 275, Schaffung von Barackenunterkünften durch Leichtbauten, 3. März 1943.

ZwangsarbeiterInnen wurden in der Versorgung von den EntscheidungsträgerInnen der Bahn definitiv schlechtergestellt als reichsdeutsche ArbeiterInnen, die zwar ebenfalls in Unterkünften der Deutschen Reichsbahn lebten, aber mit deutlich höheren Standards. Im Juli 1942 bestellte die Reichsbahndirektion Villach bei der Reichsbahn-Bau-Direktion, die fortan für Unterbringungsangelegenheiten zuständig war, 1.100 Grobgardecken. Sie begründete die Bestellung dieser großen Menge damit, dass bislang keine Grobgardecken ausgegeben wurden und die ausländischen ArbeiterInnen und Kriegsgefangenen ohnehin Woll- und Baumwolldecken benutzten. Man wollte die besseren Decken zukünftig nur Reichsdeutschen zur Verfügung stellen.⁵¹⁰ Aus dieser Bestellung ist nicht nur an einem Beispiel die Schlechterstellung von ausländischen ArbeiterInnen und Kriegsgefangenen durch Bahnpersonal ersichtlich, sondern auch ihre Anzahl im Sommer 1942 ablesbar: 1.100 Personen im Bereich der Reichsbahndirektion Villach. Es zeigt sich, dass ein Vergleich dieser Zahl mit der von der Reichsbahndirektion Villach angegebenen Zahl von rund 300 ZwangsarbeiterInnen im Betrieb nicht korreliert.⁵¹¹ Dieser Umstand ergibt sich vermutlich daraus, dass die 300 „ausländischen HilfsarbeiterInnen“ zum Personal der Deutschen Reichsbahn gerechnet wurden, die 700 restlichen ZwangsarbeiterInnen jedoch nicht.

Im Winter 1944 spitzte sich die Ressourcenfrage erneut zu. Um die Unterbringungsschwierigkeiten zu bewältigen, wurden Lehmbauten in Betracht gezogen. Dabei war laut Reichsverkehrsministerium besondere Eile geboten, da auch von anderer Seite verstärkt auf diesen Baustoff zurückgegriffen wurde. Die Hütten mussten von den ausländischen Arbeitskräften selbst errichtet werden, wobei zur Unterstützung vier Lehmbauzüge zusammengestellt wurden, die durch das Reichsgebiet fuhren und bei den Bauarbeiten halfen. Lehmbauten wurden zeitgleich

510 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Ustr, Unterkunfts- und Übernachtungsräume, Unterbringung von Arbeitskräften; hier: Lieferung von Decken, s Verf des RVM v 23.7.1942 -51.561 Pwhk 16-., 31. Juli 1942.

511 Österreichische Bundesbahnen-Anlagendokumentation Ost, Reichsbahndirektion Villach, Jop, Oberbau Arbeitspläne, Band 1-2, Listen, März 1940-September 1942.

auch für ukrainische Familien errichtet, die aus dem Osten im Deutschen Reich angesiedelt wurden.⁵¹²

Die tatsächlichen Verhältnisse in den Unterkünften der ZwangsarbeiterInnen sind kaum dokumentiert. In den Beständen der Reichsbahndirektion Villach sind jedoch Korrespondenzen der Reichsbahndirektion Dresden erhalten, die Einblick in die hygienischen Bedingungen in den Zwangsarbeitslagern ermöglichen. Ein Beamter im Reichsverkehrsministerium schloss sich 1942 einem Bericht der Reichsbahndirektion Dresden an und sandte die Vorschläge der Dresdner Abteilung an alle Reichsbahndirektionen weiter. Darin steht, dass die hygienischen Forderungen der Militärärzte für Kriegsgefangenenlager sehr hoch seien und in dieser Form nicht umsetzbar wären. Es musste sogar das Generalkommando eingeschaltet werden, damit die Militärärzte ihre Standards herabsetzen würden.⁵¹³ Im Dresdner Schreiben wird außerdem die Vorgangsweise der zuständigen Ärzte in Kriegsgefangenenlagern bei der Deutschen Reichsbahn kritisiert. Durch Behandlungen der Lagerärzte seien die Arbeiter oft von der Arbeit ferngehalten worden, deswegen schlug die Reichsbahndirektion Dresden vor, analog zu den Lagern für ausländische ArbeiterInnen, BahnärztInnen für die hygienische Überwachung in den Kriegsgefangenenlagern der Deutschen Reichsbahn abzustellen. Das Reichsverkehrsministerium schloss sich dem Vorschlag der Reichsbahndirektion Dresden an. Die Reichsbahndirektionen Linz und Villach entschieden sich jedoch, keine solche BahnärztInnen für Kriegsgefangene zur Verfügung zu stellen, da „kein Bedürfnis vorliegt, die gegebenen Verhältnisse zu ändern“.⁵¹⁴ Es gab keine generellen Hygienebestimmungen für Kriegsgefangene, die bei Betrieben Zwangsarbeit leisten mussten. Entscheidungen zu Verbesserungen oder Verschlechterungen von Bedingungen wurden individuell getroffen. Es gab zwar einzelne Militärärzte, die höhere Standards einforderten, das Generalkommando in Dresden etwa schloss sich

512 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Usr, Unterkunfts- und Übernachtungsräume, 77 A Ha (Ukraine) 1, Unterbringung von Ostarbeitern: hier Leimbauweise, 10. Februar 1944.

513 Vgl: Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Usr, Unterkunft- und Übernachtungsräume, 5 P I 95 Pwhk, Einsatz von Kriegsgefangenen; hier: hygienische Betreuung der Lager, 30. April 1942.

514 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Usr, Unterkunft- und Übernachtungsräume, 5 P43 Usr/40, Vermerk, 14. September 1942.

aber diesen Vorschlägen nicht an. Diesem Szenario vergleichbar, unterstützte das Reichsverkehrsministerium die Idee von sogenannten BahnärztInnen, die einzelnen Reichsbahndirektionen waren aber nicht verpflichtet, diese auch einzuführen. Daraus kann geschlossen werden, dass die Wehrmacht und die Deutsche Reichsbahn kein besonderes Interesse an verbindlichen Hygienebestimmungen für Kriegsgefangene und die einzelnen AkteurInnen in den jeweiligen Abteilungen viel individuelle Gestaltungsfreiheit hatten. Ob die Nichtbeauftragung von BahnärztInnen für die Kriegsgefangenenlager in den Bereichen der Reichsbahndirektionen Linz und Villach positiv oder negativ für die ZwangsarbeiterInnen war, kann nicht beurteilt werden. Da etwa in Konzentrationslagern gerade Ärzte an grausamen Verbrechen und für die sogenannten *Selektionen* von „arbeitsunfähigen“ Häftlingen verantwortlich waren, ist die Rolle von ÄrztInnen in nationalsozialistischen Lagern jedenfalls ambivalent zu beurteilen und ihr Einsatz nicht mit einer Verbesserung der Gesundheitsversorgung der Häftlinge gleichzusetzen.

Trotz der fehlenden verbindlichen Hygienebestimmungen für alle Zwangsarbeitslager, gab die Deutsche Arbeitsfront dennoch im Juni 1943 Sicherheitsbestimmungen in Bezug auf Hygienemaßnahmen heraus. In einem Schreiben an die Deutsche Reichsbahn wies sie auf die zahlreichen Todesfälle von LagerinsassInnen hin, da nach Entwesung der Baracken diese zu schnell wieder benutzt würden. Zukünftig sollten sich alle LagerführerInnen von den Entwesungsfirmen schriftlich bestätigen lassen, an welchem Tag nach der Hygienemaßnahme mit den Reinigungsarbeiten und dem Bezug begonnen werden konnte. Im Schreiben wies die Deutsche Arbeitsfront auch darauf hin, dass derartige Todesfälle von LagerinsassInnen als fahrlässige Tötung gelten.⁵¹⁵ Es ist anzunehmen, dass dieser Hinweis nicht dahingehend zu deuten ist, dass das Leben der ZwangsarbeiterInnen im Zentrum des Interesses stand, sondern der Erhalt der Arbeitskräfte aus Sicht der Deutschen Arbeitsfront prioritär war.

515 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Umr, Unterkunft und Übernachtungsräume, Unterbringung von Arbeitskräften, Ke/Bu 433.5, Todesfälle durch Entwesung von Lagern, 2. Juni 1943.

Die vielen Sprachen, die von den ausländischen Arbeitskräften in deutschen Betrieben gesprochen wurden, führten in der Wahrnehmung der zuständigen Behörden zu Verlusten in der Produktivität. Die Deutsche Arbeitsfront rief deswegen zu Deutschkursen für ausländische ArbeiterInnen auf, damit waren 1942 alle von den Arbeitsämtern vermittelten, nicht Deutsch sprechenden Personen gemeint. Die Deutsche Arbeitsfront zählte dazu dezidiert Sowjets sowie Polinnen und Polen, welche in der Zwangsarbeiterhierarchie – gemeinsam mit Jüdinnen und Juden – ganz unten angesiedelt waren. Allerdings sollten die sogenannten *OstarbeiterInnen* spezielle Unterrichtsmaterialien bekommen, durften nicht mit „germanisch“ sprechenden wie „Flamen, Dänen [und] Norweger[n]“⁵¹⁶ Kurse besuchen und bekamen als Letzte Kursplätze angeboten. Generell sollten zuerst ItalienerInnen, UngarInnen, BulgarInnen, RumänInnen, SlowakInnen und KroatInnen Sprachkurse besuchen. Danach besser gestellte ZwangsarbeiterInnen wie HolländerInnen, FlämlInnen, DänInnen, NorwegerInnen, Franzosen und Französischen, BelgierInnen. Die flämisch sprechenden BelgierInnen wurden gegenüber den Französisch sprechenden BelgierInnen bevorzugt. Die nationalsozialistischen rassistischen Hierarchisierungen prägten auch hier die Lebensbedingungen der ZwangsarbeiterInnen fundamental. Das Reichsverkehrsministerium gab die Anweisung der Deutschen Arbeitsfront weiter und beauftragte die Reichsbahndirektionen mit der Abhaltung von Sprachkursen. Die Betriebe waren verpflichtet, Kurse zu bewerben, anzubieten und diese von den TeilnehmerInnen selbst bezahlen zu lassen. Pro Person waren 50 Doppelstunden vorgesehen. Die Kurse sollten von Fachpersonal, im besten Fall von der Deutschen Arbeitsfront, abgehalten werden. Die Deutsche Arbeitsfront sah für einen Kurs 50 TeilnehmerInnen vor und verlangte 650,- Reichsmark, bei längeren Fahrtwegen der LehrerInnen 750,- Reichsmark. Die Reichsbahndirektion Villach gab für ihren Bereich an, 3.700 „Arbeiter aus Slowenien“⁵¹⁷ im Dienst zu haben. Sie wollte zuerst diese beträchtliche und betriebswichtige Gruppe mit Deutschkursen versorgen. Vermutlich hat es sich bei diesen SlowenInnen um EisenbahnerInnen der sogenannten Oberkrain gehandelt, die 1941 gemeinsam mit der Eisenbahn in dieser Region ein Teil der

516 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Pus, Unterricht in fremden Sprachen, 57.564 Puk, Unterricht. Schulung ausländischer Arbeiter in der deutschen Sprache, 22. Jänner 1942.

517 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Pus, Unterricht in fremden Sprachen, 57.564 Puk, Unterricht. Schulung ausländischer Arbeiter in der deutschen Sprache, 22. Jänner 1942.

Deutschen Reichsbahn wurde. Die Deutschkurse hielt die Deutsche Reichsbahn dann selbst ab, da ihr die Preise der Deutschen Arbeitsfront zu hoch waren.⁵¹⁸

Im Jahr 1944 kamen kleine Teile der großen Gruppe an sowjetischen ZwangsarbeiterInnen in Betracht für spezielle Ausbildungen. Hintergrund war, dass die sowjetische Eisenbahnhochschule in Dnjepropetrowsk, die nach der Okkupation der Region durch die deutsche Wehrmacht bestehen blieb, um ukrainisches Personal für die Ostgebiete auszubilden, aufgrund der sich nähernden Front geschlossen wurde. Die ukrainischen HochschullehrerInnen samt ihren Familien flohen zusammen mit den deutschen BesatzerInnen ins Deutsche Reich. 24 LehrerInnen und insgesamt 65 Personen wurden in der SS-Kaserne Ebelsberg bei Linz untergebracht. Das Reichsverkehrsministerium organisierte für sie Deutschsprachkurse und ermöglichte ihnen weiterhin als LehrerInnen zu arbeiten. Ziel war es, die ukrainischen LehrerInnen weiterhin in der Ausbildung sowjetischer ZwangsarbeiterInnen für eisenbahntechnische Berufe auszubilden:

„Für den Einsatz der Lehrkräfte gilt die Verordnung über die Einsatzbedingungen der Ostarbeiter vom 25. März 1944 [...] betreffend Sonderbehandlung sowjet-russischer Intelligenzler wird jedoch verwiesen. Wir haben keine Bedenken, die Lehrkräfte als Kriegsaushilfsangestellte zu bezahlen. Eine gewisse Zurückhaltung bei der Einstufung in die Vergütungsgruppen erscheint uns jedoch geboten.“⁵¹⁹

Weiters wurde veranlasst, dass die HochschullehrerInnen und ihre Angehörigen die gleichen Lebensmittelkarten wie Reichsdeutsche erhielten und nicht das Ostarbeiterabzeichen tragen mussten. Wie viele sowjetische ZwangsarbeiterInnen von ihnen ausgebildet wurden, ist nicht feststellbar. Die Reichsbahndirektion Villach

518 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Pus, Unterricht in fremden Sprachen, 57.564 Puk, Unterricht. Schulung ausländischer Arbeiter in der deutschen Sprache, 22. Jänner 1942.

519 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Pus, Unterricht in fremden Sprachen, (Pr) 23 Hb 50 Pud, Verteilung der Hochschullehrer der früheren Eisenbahnhochschule Dnjepropetrowsk, 15. Juli 1944.

nahm das Angebot nicht an, da sie keine Unterkünfte für die LehrerInnen zur Verfügung stellen konnte.

In seltenen Fällen wurden ZwangsarbeiterInnen auch für ihre Arbeiten belohnt. Aus einem Schriftverkehr vom Sommer 1942 geht etwa hervor, dass am 22. Mai 1942 der Erlass 58.537 Pbsch 4 – Urheber des Erlasses ist unklar – „Belohnung von ausländischen Arbeitern“ ausgegeben wurde. Zivil- und ZwangsarbeiterInnen wurden belohnt, wenn sie Diebstähle und Schäden am Eigentum der Deutschen Reichsbahn meldeten.⁵²⁰ Im Oktober 1942 wurde der Erlass abgeändert:

„Die Höhe der Belohnung an Ostarbeiter, Polen, Zigeuner, Juden und Kriegsgefangene wird auf die Hälfte der Beträge für Deutsche Reichsbahnbedienstete begrenzt.“⁵²¹

Ob es jemals zu Auszahlungen von Belohnungen an ZwangsarbeiterInnen kam, ist ungeklärt. Der Erlass und seine Abänderungen zeigen allerdings, dass es im Herbst 1942 all diese Opfergruppen als ZwangsarbeiterInnen bei der Deutschen Reichsbahn gab und sie ebenfalls klar nach nationalsozialistischen rassistischen Kategorien kategorisiert und behandelt wurden.

Täterschaft von Reichsbahnbediensteten

Bis in den Herbst/Winter 1939 gab es keine generell geregelten Zuständigkeiten für polnische ArbeiterInnen im Deutschen Reich. Das Reichsverkehrsministerium selbst zeigte sich im September 1939 überrascht, dass Reichsbahndirektionen Arbeitskräfte

520 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Pbb, Bezüge der Beamten, 53.537 Pbsch 5, Belohnungen an ausländische Arbeiter, 1. Juli 1942.

521 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Pbb, Bezüge der Beamten, 53.537 Pbsch 7/Pbnsch 10, Belohnungen und Prämien an ausländische Arbeiter, 6. Oktober 1942.

angeboten worden waren und fragte bei seinen Abteilungen nach den Hintergründen nach, insbesondere wer für Anwerbung von Polinnen und Polen zuständig war, wie ihre Bezahlung und Unterbringung zu regeln sei und wo Arbeitskräfte beantragt werden konnten. Ende des Monats hatte sich die Zuständigkeit zu den Baufirmen verlagert. Diese hatten für alle Belange Sorge zu tragen.

Immer stärker kristallisierte sich im Laufe der Jahre das Arbeitsamt als Vermittlungsstelle von ZwangsarbeiterInnen heraus und mit der Deutschen Arbeitsfront eine zentrale Stelle für die Bewachung der Häftlinge und Lager. Die Wehrmacht gab ihre Kriegsgefangenen an Firmen ab und bezahlte diesen noch einen Tagessatz von 0,20 Reichsmark pro Kopf und Tag für Unterbringung und Verpflegung. Manche Zwangsarbeitslager wurden formell in Konzentrationslager umgewandelt (wie beim bereits dargestellten Beispiel Weißsee) und damit unter die Ägide der SS gestellt. Somit waren SS-Männer und Wehrmachtsangehörige für die Bewachung und Behandlung vor Ort zuständig. Unklar ist, ob nach Übergabe der Lager an die SS außerdem Angestellte der Baufirmen und der Deutschen Reichsbahn als Auftraggeberin eingesetzt waren. Bei Lagern der Deutschen Reichsbahn selbst, die nicht der SS unterstanden, waren die Kompetenzen zwischen den Baufirmen und der Bahn aufgeteilt. Die LagerführerInnen waren zwar meist von der Deutschen Arbeitsfront, konnten aber auch von der Deutschen Reichsbahn gestellt sein – genauso wie das Bewachungspersonal von Lagern und Arbeitskommandos. Oft übernahmen BahnschutzpolizistInnen diese Aufgaben, es ist aber auch belegt, dass auch andere Bedienstete der Deutschen Reichsbahn als Wachen tätig waren. So war beim Deutsche Reichsbahn-Kraftwerk Obervellach ein Schaffner und Bahnschutzpolizist für die Sicherung der Anlage und Beaufsichtigung der ZwangsarbeiterInnen zuständig.⁵²²

In jeder Reichsbahndirektion gab es zumindest ab 1942 BüroarbeiterInnen, die für Lagerangelegenheiten zuständig waren. Was diese Position genau mit sich brachte,

⁵²² Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Aaeak, Kriegsverdienstkreuze, Vorschlagsliste für die Verleihung des Kriegsverdienstkreuzes 2. Klasse (ohne Schwerter), 10. Dezember 1942.

ist nicht dokumentiert, doch scheint es sich um administrative Tätigkeiten gehandelt zu haben. In der Reichsbahndirektion Villach gab es einen zuständigen Büroarbeiter, K.S., für alle Lagerangelegenheiten im Bezirk. Ab Dezember 1942 übernahm er die Überwachung der Unterbringung und Betreuung aller ausländischen ArbeiterInnen – der freiwilligen und gezwungenen – für den gesamten Direktionsbezirk. Dafür wurde K.S. eigens zum Obersekretär befördert und war fortan in den verschiedenen Lagern eingesetzt.⁵²³ Zuvor absolvierte er außerdem eine speziell dafür ausgerichtete Ausbildung für Hauptlagerführer und Lagerführer der Deutschen Arbeitsfront. 1942 waren mittels Anordnung 4 des Generalbevollmächtigten für den Arbeitseinsatz die Betreuung der ausländischen ArbeiterInnen in Lagern sowie die Schulung des Lagerpersonals der Deutschen Arbeitsfront übertragen worden. Diese erstellte 2-wöchige Lehrgänge für Angehörige von Firmen und Unternehmen zur Ausbildung zu LagerführerInnen oder HauptlagerführerInnen. Dafür bot sie eigens Turnusse für die verschiedenen Unternehmen an. So war etwa laut Historikerin Barbara Hopmann die Baufirma MONTAN im November 1942 an der Reihe.⁵²⁴ Die Deutsche Reichsbahn bekam von 8. bis 15. November und von 29. November bis 6. Dezember zwei Lehrgänge angeboten. Es sollten jeweils 120 TeilnehmerInnen aus den Reichsbahndirektionen daran teilnehmen. Die Schulung war hauptsächlich für hauptamtliche Lagerführer und die dafür zuständigen BüroarbeiterInnen gedacht. Das Reichsverkehrsministerium ordnete nach Größe und Wichtigkeit an, wie viele MitarbeiterInnen der jeweiligen Direktionen entsandt werden sollten. Für Wien waren dies 7 bis 14, für Linz 2 bis 4 und für Villach 2. Die Auswahl der Personen überließ das Reichsverkehrsministerium den Reichsbahndirektionen. Villach nominierte den hauptamtlichen Lagerführer aus dem Betriebswerk Knittelfeld und den Reichsbahnobersekretär K.S. Schlussendlich absolvierte jedoch nur K.S. die Ausbildung, da der andere Lehrgang kurzfristig von der Deutschen Arbeitsfront mit

523 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Ustr, Unterkunfts- und Übernachtungsräume, 5H ?31 46, Vermerk, 21.12.1942.

524 Vgl: Hopmann, Barbara, 1996, Von der Montan zur Industrieverwaltungsgesellschaft (IVG) 1916-1951. Franz Steiner Verlag, Stuttgart: 62.

Verweis auf die Ankunft von 30.000 ausländischen ArbeiterInnen im November und somit wohl Arbeitsüberlastung abgesagt wurde.⁵²⁵

Die Ausbildung für LagerführerInnen und HauptlagerführerInnen fand in Brandenburg in der Ortschaft Bad Saarow statt, wo die Deutsche Arbeitsfront ein Ausbildungslager besaß.⁵²⁶ Dieses Gelände war laut Reiseauskunft für die Auszubildenden 200 m vom Bahnhof entfernt. Somit war es in unmittelbarer Nähe zum knapp 6 km von der SS verwalteten Lager Bad Saarow, auch *Fuchsbau* genannt. Dort mussten einige hundert Häftlinge in einem Stollen für die SS schuften. Es dürfte jedoch keine Verbindungen zwischen dem SS-Lager und dem Ausbildungslager der Deutschen Arbeitsfront gegeben haben, da es sich beim *Fuchsbau* um eine unterirdische Nachrichtenzentrale des Sicherheitsdienstes handelte, die somit geheim bleiben sollte. Die Ausbildung dauerte zwei Wochen, die Angehörigen der Deutschen Reichsbahn wurden vor Ort verpflegt und mussten stets in Uniform der Deutschen Reichsbahn bzw. Partei- oder anderen nationalsozialistischen Uniformen auftreten. Im Einladungstext des Reichsverkehrsministeriums hieß es in Bezug auf den Inhalt des Lehrganges:

„Den Teilnehmern soll durch Vorträge von Vertretern der DAF [MN: Deutsche Arbeitsfront] und der Verwaltung ein Gesamtbild der Aufgaben des Lagerführers und der Lagerbetreuung vermittelt und in Arbeitsgemeinschaften die Möglichkeit zu gegenseitigem Erfahrungsaustausch gegeben werden.“⁵²⁷

Aus anderen Quellen ist bekannt, dass der Turnus der Deutschen Reichsbahn auch über eine mögliche Gewaltanwendung und die Ausstattung von Waffen diskutierte.⁵²⁸ Insgesamt war für die Deutsche Reichsbahn im Jahr 1942 ein Maximalkontingent von

525 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Ustr, Unterkunfts- und Übernachtungsräume, 6 H P41 Ustr44, Vermerk, 30. Oktober 1942.

526 Hopmann, 1996, 62f.

527 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Ustr, Unterkunfts- und Übernachtungsräume, 51.535 Pldaa, Lehrgänge für Lagerführer von Ausländerlagern, 28. Oktober 1942.

528 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Ustr, Unterkunfts- und Unterbringungsräume, 51.561 Pwhk (Lager), Betreuung der ausländischen Reichsbahnarbeiter; hier: Bewaffnung der Lagerführer, Juli und August 1943.

240 Personen für die beiden Lehrgänge vorgesehen. Abgehalten wurde dann nur einer. Bei über 30 Reichsbahndirektionen erscheint diese Zahl niedrig. Auch die MONTAN hätte für ihre weiblichen Mitarbeiterinnen noch eine Ausbildung erhalten sollen, die ebenfalls abgesagt wurde. Wie vielen Firmen solche Lehrgänge der Deutschen Arbeitsfront angeboten und bis 1945 überhaupt durchgeführt wurden, kann nicht beurteilt werden. Die Beispiele der MONTAN und der Deutschen Reichsbahn zeigen jedoch, dass das Angebot an Lehrgängen nicht bedarfsdeckend war. Denn allein im Reichsbahndirektionsbezirk Villach gab es nachweislich sechs Lager der Deutschen Reichsbahn mit Lagerpersonal. Ob diese Lager hauptsächlich von den Baufirmen oder der Deutschen Arbeitsfront bewacht wurden und jene dafür Ausbildungen von der Deutschen Arbeitsfront erhielten, ist unklar. Die Ausbildungen der Deutschen Arbeitsfront dürften sich jedoch nicht durchgesetzt haben, da die Hauptaufgabe der Deutschen Arbeitsfront im Bereich der ausländischen ArbeiterInnen und der logistischen Verteilung der Arbeitskräfte lag und diese Aufgabe somit vordergründig erfüllt werden musste. Es kann somit vermutet werden, dass die Angehörigen der Deutschen Reichsbahn, die Häftlinge und Lager bewachten, dies nicht basierend auf Ausbildungen und nationalsozialistischen Standards taten, sondern selbst viel Gestaltungsspielraum in ihren Tätigkeiten hatten – zu Gunsten oder zu Ungunsten der Lagerinsassen.

Die Arbeit als LagerführerIn erschien den BeamtInnen im Reichsverkehrsministerium jedenfalls so wichtig, dass den Betreffenden einmalige Prämien zugestanden wurden. Im Jahr 1943 standen in der Reichsbahndirektion Villach sieben Bahnbedienstete zur Diskussion, von denen drei mit dem Verweis, sie seien noch nicht lange genug in dieser Funktion, abgelehnt wurden. Schlussendlich erhielt der Lagerführer des Betriebswerkes Knittelfeld 150,- Reichsmark als einmalige Zulage. Aus der Empfehlung geht hervor, dass er als hauptamtlicher Lagerführer in seinen Lagern für 189 ausländische ReichsbahnarbeiterInnen seit August 1942 einen „fleißigen“, „pflichtbewussten“ und „gewissenhaften“⁵²⁹ Dienst ausführte, insbesondere seine Tätigkeiten während seiner Freizeit wurden besonders betont. Bei diesem Lagerführer

529 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Ustr, Unterkunfts- und Unterbringungsräume, 51.561 Pwhk (Lager), Juli 1943.

handelt es sich um denselben Mann, der im Herbst 1942 für die Lagerführer-Ausbildung der Deutschen Arbeitsfront angemeldet war, aber aus Kapazitätsgründen dann nicht ins *Altreich* reisen konnte. Die Lager des Hauptbahnhofes Villach waren eineinhalb Jahre unter Führung einer Frau. Auch ihr wurden, unter explizitem Verweis darauf, dass sie als Frau in dieser Funktion besondere Anerkennung verdiene, 150,- Reichsmark zugestanden. Sie hatte ihre Funktion seit Herbst 1941 inne, also auch in der Phase, als die Unterkunftsbarracken des Lagers errichtet wurden. Oft standen die LagerführerInnen mehreren Unterkunftseinheiten vor. Einer jener Lagerführer, der keine Prämie erhielt, war insgesamt für 142 InsassInnen verantwortlich, die sich über drei Baracken am Westbahnhof Villach und einem Unterkunftsraum in Judendorf verteilten. In der Empfehlung dieses Mannes ist zu lesen:

„Zur Begründung unseres Antrages führen wir an, daß [sic!] in unserem Lager verschiedene Nationen ausländ. Arbeiter untergebracht sind und hiedurch die Betreuung und Lagerführung besonders schwierig ist. Namentlich durch die verschiedenartige Einstellung der Nationalitäten bei den mannigfachen Betreuungsaufgaben (Lebensmittelkarten, Polizeiangelegenheiten, Krankenüberwachung, persönliche Belange, Einhaltung der allgem. Lagervorschriften) treten laufend erschwerende Umstände auf.“⁵³⁰

Weiters wurde noch ein Reichsbahn-Sekretär abgelehnt, dem das Lager Villach Ost mit 204 Personen unterstand, und ein Reichsbahnarbeiter, dem ein weiteres Lager am Villacher Westbahnhof mit 192 Personen unterstellt war. Diese Dokumente sind also auch für die Zahl an Lagerinsassen in den jeweiligen Lagern von Interesse. Wen diese ReichsbahnarbeiterInnen bewachten, wie die Zustände in diesen Lagern waren, was genau ihre Tätigkeiten waren, ob die ausländischen ArbeiterInnen zur Arbeit gezwungen wurden sowie in welchem Ausmaß und wie sich die LagerführerInnen ihnen gegenüber verhielten, kann nicht rekonstruiert werden. Eine abschließende Beurteilung der politischen und (in-)humanen Einstellung der LagerführerInnen ist also

530 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Ustr, Unterkunfts- und Unterbringungsräume, 51.561 Pwhk (Lager), Juli 1943.

aufgrund der spärlichen Quellenbasis nicht möglich. Auch bleibt unklar, was genau – außer die angeblich vorbildhafte Ausführung der Funktion – für das Erlangen einer Prämie nötig war, da keine Tätigkeitsbeschreibungen vorhanden sind. Erwiesen ist jedoch, dass bis 1943 die haupt- und nebenamtlichen LagerführerInnen der Deutschen Reichsbahn und anderer Firmen nicht mit Schusswaffen ausgestattet waren. Im Rahmen einer LagerführerInnen-Ausbildung der Deutschen Reichsbahn in Müggelheim im Sommer 1943 wurde von Teilen der AusbildungsteilnehmerInnen Bewaffnung gewünscht. Der Reichsverkehrsminister ließ daraufhin die Reichsbahndirektionen evaluieren, ob die Ausstattung von LagerführerInnen mit Waffen zweckdienlich sei und wie viele Schusswaffen die jeweiligen Reichsbahndirektionen bräuchten. Aus diesem Anlass ergab sich in der Reichsbahndirektion Villach ein Disput zwischen dem Dezernenten 5, der für die Bearbeitung der Anfrage zuständig war, und dem Reichsbahnpräsidenten Heinrich Zechmann. Der Dezernent sprach sich gegen eine Bewaffnung von LagerführerInnen aus, da er bei den LagerinsassInnen nicht den Eindruck erwecken wollte, dass sie sich in einem Gefangenenerlager befänden. Zweitens warnte er vor Unfällen, die bei der Bedienung von Waffen durch Zivilpersonen, wie es die LagerführerInnen waren, entstehen konnten. Des Weiteren wollte er nicht, dass die Deutsche Reichsbahn als eine der ersten zivilen ArbeitgeberInnen die Bewaffnung anordnete, während andere Firmen mit Lagern für AusländerInnen auch ohne Pistolen auskämen. Der Dezernent wollte diese Maßnahme so lange wie möglich verhindern. Schlussendlich setzte sich der Reichsbahnpräsident durch, der es „unter den gegenwärtigen Verhältnissen“⁵³¹ für angebracht hielt, die LagerführerInnen mit Waffen auszustatten. Somit wurden neun Waffen für HauptlagerführerInnen bestellt. Die Reichsbahnbediensteten bewachten also die Insassen ihrer Lager auch mit Waffen und somit unter Androhung schwerster Gewalt bis zum Tod.

Zusammenfassung

531 Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Usr, Unterkunfts- und Unterbringungsräume, 51.561 Pwhk (Lager), Betreuung der ausländischen Reichsbahnarbeiter; hier: Bewaffnung der Lagerführer, Juli und August 1943.

Ausländische Arbeitskräfte waren bei der Deutschen Reichsbahn in verschiedenen Arbeitsbereichen eingesetzt. Die VerantwortungsträgerInnen bei der Bahn veranlassten in erster Linie ihren Einsatz bei Baustellen, aber auch im internen Dienst, wie zum Beispiel in Werkstätten, bei der Gleiswartung oder im Lokheizdienst. Die ArbeiterInnen waren dabei nicht per se ZwangsarbeiterInnen und pauschal der gleichen Gewalt ausgesetzt. Angehörige von befreundeten Staaten kamen oft unter freiwilligen Bedingungen ins Deutsche Reich, während *OstarbeiterInnen* von deutschen Besatzungsbehörden gezwungen wurden. Für die Gruppe der Kriegsgefangenen gab es keine andere Möglichkeit, als dem Arbeitsbefehl Folge zu leisten. Die Nationalität und die Frage, ob jemand Kriegsgefangener war oder nicht, wirkten sich auf die Umstände und den Zwang bei der Arbeit aus. Die Zeit spielt ebenso eine Rolle. Eine polnische Arbeiterin im Herbst 1939 arbeitete unter anderen Bedingungen als im Herbst 1943. Dies macht es auch so schwer, eine passende Definition für ausländische Arbeitskräfte zu finden und generelle Aussagen über ihre Arbeits- und Lebensumstände zu treffen. Bei der Deutschen Reichsbahn muss auch unterschieden werden, ob die ausländischen Arbeitskräfte direkt der Deutschen Reichsbahn unterstanden oder für Baustellen der Deutschen Reichsbahn arbeiteten, bei denen externe Baufirmen tätig waren. In beiden Fällen zog die Bahn Nutzen aus den ausgebeuteten Menschen, jedoch in einer anderen vertraglichen Konstellation. Aus den gesichteten Beständen lässt sich für den Direktionsbezirk Villach jedenfalls festhalten, dass es viele unterschiedliche, oft nur kurze Zeit existierende Zwangsarbeitsplätze gab, von denen die Deutsche Reichsbahn profitierte.

Um die konkreten Lebensbedingungen der ausländischen Arbeitskräfte beschreiben zu können, müssen mehr Quellen gesichtet und Überlebendenberichte herangezogen werden. Die Behandlung ausländischer Arbeitskräfte hing von vielen verschiedenen Faktoren ab, weshalb eine pauschale Aussage schwierig ist. Fest steht, dass die Verantwortlichen bei der Reichsbahn keinerlei Hemmungen hatten, AusländerInnen systematisch schlechter zu behandeln, ihnen zum Beispiel kleineren Wohnraum zur Verfügung zu stellen oder schlechtere Textilien zu geben. Die für diese Studie gesichteten Quellen lassen leider keine Schlüsse über den Austausch der ausländischen Arbeitskräfte mit der österreichischen Bevölkerung oder die Freizeitgestaltung zu. Sogenannten FremdarbeiterInnen aus west- bzw.

nordeuropäischen Staaten war es jedenfalls gestattet, mit der Bevölkerung in Austausch zu treten, ganz im Gegensatz etwa zu polnischen ArbeiterInnen. Nur rudimentär sind auch die Erkenntnisse über Ernährung und Verpflegung, Gewalt und Repression im Alltag und das Verhältnis der ZwangsarbeiterInnen zueinander. Es konnten auch keine Namen ausfindig gemacht werden, um einzelne Biographien zu präsentieren und zu vergleichen. Die Indizien aus den Beständen der Reichsbahndirektion Villach verdeutlichen jedoch, dass die Forschung zu ZwangsarbeiterInnen und ausländischen ArbeiterInnen, insbesondere unter Berücksichtigung der Opferperspektive, unter Einbeziehung zusätzlicher Quellen vertieft werden muss.

Die Lager und Unterkünfte für ausländische Arbeitskräfte unterstanden zahlreichen übergeordneten Institutionen. Gehörten die Lager etwa zum Konzentrationslagersystem, so wurden sie von SS-Angehörigen bewacht. Bei zivilen und Kriegsgefangenenlagern waren die Deutsche Arbeitsfront und/oder die beteiligten Baufirmen und die Deutsche Reichsbahn zuständig. Für alle ZwangsarbeiterInnen, die direkt der Deutschen Reichsbahn unterstellt waren, gab es in den Direktionsbezirken eigene HauptlagerführerInnen, die für die Administration und Logistik in den Lagern zuständig waren. Ihnen oblag es, Nahrungsmittel und sonstige wichtige Gebrauchsmittel zur Verfügung zu stellen und die Verteilung dieser zu koordinieren. HauptlagerführerInnen übten diese Funktion hauptamtlich aus, sprich es gehörte zu ihrem Tätigkeitsprofil. Daneben gab es noch nebenamtliche LagerführerInnen, die hauptsächlich einer anderen Tätigkeit in der Deutschen Reichsbahn nachgingen, aber auch in einem gewissen Ausmaß und mit einer bestimmten Verantwortlichkeit in Lagerbelange involviert waren. Prädestiniert für die Tätigkeiten als hauptamtliche LagerführerInnen waren die hauptamtlichen Bahnschutzpolizisten. Diese Berufsbezeichnung gab es vor und nach dem Nationalsozialismus im österreichischen Eisenbahnverkehrswesen nicht. Auch BahnschutzpolizistInnen konnten diese Tätigkeit haupt- oder nebenamtlich ausführen. Eigentlich oblag ihnen die Sicherstellung der Ruhe, Ordnung und Sicherheit am Bahngelände. Es scheint jedoch wahrscheinlich, dass gerade sie für Zwecke der Lagerführung eingesetzt wurden, wie es beim Bahnschutzpolizisten und gleichzeitigem Zugschaffner in Obervellach der Fall war.

Wie sich die handelnden Bahnbediensteten den ausländischen Arbeitskräften gegenüber verhielten, ob sie nun für sie zuständig waren oder neben und mit ihnen arbeiteten, ist aus den gesichteten Quellen nicht eruierbar. Sie dürften sich jedoch in einem ziemlich großen Handlungsspielraum bewegt haben, wie das Beispiel der medizinischen Versorgung von Kriegsgefangenen zeigt. Jedenfalls bewachten Reichsbahnbedienstete ihre Lager auch mit der Waffe in der Hand, waren also in einer Machtposition, die im Extremfall auch über Leben und Tod entscheiden konnte.

IV. Die Entnazifizierung der Österreichischen Bundesbahnen. Das Beispiel Villach 1945 bis 1946

Entnazifizierung in Österreich ist ein komplexes Themengebiet und Forschungsfeld. Die Entnazifizierung – ein Terminus mit komplexer Begriffsgeschichte für sich – war von einer Vielzahl an Faktoren beeinflusst: die Gleichzeitigkeit von noch bestehenden nationalsozialistischen und neu oder wiederentstehenden Organisationen, Institutionen und Strukturen, das Chaos des Kriegsendes, die Politik und die Interessen von vier verschiedenen alliierten Besatzungsmächten, die Rolle von Widerstands- und PartisanInnengruppen sowie regional teilweise völlig unterschiedliche entstehende Verwaltungseinheiten. Dementsprechend bedarf die Bearbeitung aller Fragen nach Entnazifizierungsmaßnahmen bei der Reichsbahn auf dem Gebiet des heutigen Österreichs eines eigenen Forschungsprojekts, das die Interessen aller relevanten AkteurInnen bei Kriegsende und in der Nachkriegszeit beleuchten und weiters international verstreute Quellen einbeziehen kann. Daher hat dieses Forschungsprojekt nicht das Ziel, die Entnazifizierung bei der Staatseisenbahndirektion Villach, wie der Name der ehemaligen Reichsbahndirektion Villach ab April 1945 lautete, allumfassend zu behandeln. Ziel ist es jedoch, Unterlagen aus dem Bestand der Reichsbahndirektion Villach als Ausgangspunkt einer ersten Darstellung der Entnazifizierung in der Staatseisenbahndirektion zu verwenden. Die Dokumente werden anhand der rezenten Forschungsliteratur kontextualisiert, vielfach zeigen sie deutlich auf, welche großen Forschungsdesiderate noch zu bearbeiten sind. Die Dokumente der Reichsbahndirektion Villach geben nur Einblicke ab der Befreiung bis Jänner 1946, mit diesem Datum schließt auch die vorliegende Arbeit.

Der zeitliche Rahmen entspricht auch der in der Forschung etablierten Phaseneinteilungen der Entnazifizierung in der britischen Besatzungszone. Robert Knight betont in seinen Untersuchungen zum Themenfeld, dass es bereits im Mai 1945 zu konkreten Entnazifizierungsmaßnahmen kam, die von der damaligen Kärntner Landesregierung erlassen wurden.⁵³² Der Historiker August Walzl spricht von zwei

⁵³² Vgl: Knight, Robert, 2007, Denazification and Integration in the Austrian Province of Carinthia. In The Journal of Modern History, Vol. 79, no. 3, published by The University of Chicago Press, 572-612, 604.

Phasen, wobei die erste jene bis Jahresende 1945 markiert, in der die britischen Besatzungsmächte die Entnazifizierung selbst durchführen wollten und erst mit Ende 1945 die österreichischen Behörden einbanden. Siegfried Beer hingegen teilt die Entnazifizierung in sechs Phasen ein. Wobei er die Zeit bis Februar 1946, bis zur Einführung des Verbotsgesetzes und des Kriegsverbrechergesetzes, in drei Phasen einteilt.⁵³³ Alle drei Forscher stimmen trotz abweichender Modelle jedoch überein, dass die Einführung des Verbotsgesetzes und des Kriegsverbrechergesetzes auch in der britischen Besatzungszone im Februar 1946 eine wesentliche Zäsur darstellt.

Die generelle Forschung zur Entnazifizierung in Österreich lässt sich in verschiedene Schwerpunkte gliedern. Die ersten allgemeineren Untersuchungen zur Entnazifizierung in der Zweiten Republik wählten den Anspruch, Aussagen über generelle politische Entwicklungen und die politische Kultur im Österreich der unmittelbaren Nachkriegszeit zu treffen.⁵³⁴ Ab den 2000er-Jahren entstanden zahlreiche regionale Studien, die lokale Unterschiede und verschiedene AkteurInnen in den jeweiligen Besatzungszonen erforschten.⁵³⁵ Rechtsgeschichtliche Studien zur Transitional Justice schärften den Blick auf die juristischen Grundlagen der Entnazifizierung⁵³⁶ und Vergleiche zu Entnazifizierungspolitiken in den anderen Nachfolgestaaten des Deutschen Reiches. Insbesondere die Auseinandersetzung

⁵³³ Vgl: Walzl, August, 1998, Politische Weichenstellungen. In Rumpler, Helmut, Dachs, Herbert, Burz, Ulfried (Hg), Geschichte der österreichischen Bundesländer seit 1945. Kärnten: Von der deutschen Grenzmark zum österreichischen Bundesland. Wien, Köln, Weimar, Böhlau, 65-106, 96f; Beer, Siegfried, 2004, Die britische Entnazifizierung in Österreich 1945-1948. In Schuster, Walter, Weber, Wolfgang, Entnazifizierung im regionalen Vergleich (Historisches Jahrbuch der Stadt Linz 2002), Linz, 399-430, 403-408.

⁵³⁴ Stiefel, Dieter, 1981, Entnazifizierung in Österreich. Wien, Europaverlag; Stiefel, Dieter, 2004, Forschungen zur Entnazifizierung in Österreich. Leistungen, Defizite, Perspektiven. In Schuster, Walter, Weber, Wolfgang, Entnazifizierung im regionalen Vergleich (Historisches Jahrbuch der Stadt Linz 2002), Linz, 43-58.

⁵³⁵ Beer, 2004; Petschnigg, Edith, 2005, Alliierte Entnazifizierung in Österreich. In Karner, Stefan (Hg) „Österreich ist frei!“. Der österreichische Staatsvertrag 1955. Beitragsband zur Ausstellung auf der Burg Schallaburg 2005, Ludwig-Boltzmann-Institut für Kriegsfolgen-Forschung, Wien, 109-113; Mulley, Klaus-Dieter, 2006, Zur Entnazifizierung der sowjetischen Besatzungszone in Österreich (am Beispiel Niederösterreich). In Hilger, Andreas (Hg) Sowjetisierung oder Neutralität? Optionen sowjetischer Besatzungspolitik in Deutschland und Österreich 1945-1955, Göttingen, Vandenhoeck & Ruprecht, 249-270; Mayr, Alexander Josef, 2008, Denazification. British element. Entnazifizierungsmaßnahmen der Briten in Österreich. Unveröffentlichte Diplomarbeit, Universität Wien.

⁵³⁶ Insbesondere: Kuretsidis-Haider, Claudia, 2004, Volksgerichtsbarkeit und Entnazifizierung in Österreich. In Schuster, Walter, Weber, Wolfgang, Entnazifizierung im regionalen Vergleich (Historisches Jahrbuch der Stadt Linz 2002), Linz, 563-602.

über die Bundesrepublik Deutschland machte den spezifisch österreichischen Weg sichtbar⁵³⁷. Das vorliegende Kapitel reiht sich insbesondere in regionale Untersuchungen ein, Ziel ist es, die Akten der Reichsbahndirektion Villach in Bezug auf Entnazifizierungsmaßnahmen zu befragen, erste Ergebnisse im Spiegel der Forschung zu präsentieren und Anknüpfungspunkte für vertiefende Studien mit erweitertem Quellenkorpus zu bieten. Die Komplexität des Themas, die dezentral archivierten Dokumente und die Vielfalt an AkteurInnen und involvierten Institutionen erlauben jedoch im Rahmen dieses Promotionsprojektes nur einen ersten Einblick in die Entnazifizierung einer österreichischen Staatseisenbahndirektion.

Kriegsende, Provisorische Staatsregierung und Aufbau staatlicher Strukturen

„Wann beginnt die Geschichte der Zweiten Republik? Mit der Moskauer Erklärung der alliierten Außenminister 1943? Mit der Eroberung Wiens durch sowjetische Truppen, beendet am 13. April 1945? Mit der Unabhängigkeitserklärung vom 27. April 1945? Mit der Kapitulation des Deutschen Reiches am 8. Mai? Oder vielleicht mit der Wiedereinsetzung der Verfassung von 1920 in der Fassung von 1929, die von der provisorischen Regierung Renner rückwirkend auf den 1. Mai 1945 datiert wurde?“⁵³⁸

Der Historiker Ernst Bruckmüller stellt diese Frage eingangs seines Buchs *Wiederaufbau in Österreich 1945-1955*, welche auf den ersten Blick rhetorisch wirken mag. Die ersten freien Wahlen in der zweiten Republik fanden am 25. November 1945 statt, rund ein halbes Jahr nach der Unabhängigkeitserklärung von der provisorischen

⁵³⁷ Insbesondere: Weber, Wolfgang, 2007, Arenen und Akteure. Vergleichende Aspekte der Entnazifizierung in Deutschland und Österreich. In Gehler, Michael (Hg), *Verschiedene europäische Wege im Vergleich. Österreich und die Bundesrepublik Deutschland 1945/49 bis zur Gegenwart*, Festschrift für Rolf Steininger zum 65. Geburtstag, Innsbruck u.a., Studienverlag, 388-402.

⁵³⁸ Bruckmüller, Ernst, 2006, Von der Unabhängigkeitserklärung zum zweiten Kontrollabkommen. In Bruckmüller, Ernst (Hg), *Wiederaufbau in Österreich 1945-1955. Rekonstruktion oder Neubeginn?* (Schriftenreihe des Instituts für Österreichkunde), Wien, Verlag für Geschichte und Politik, 10-26, 10.

Regierung unter Karl Renner und einige Monate nach der Einteilung der Besatzungszonen des Landes. Dennoch waren bereits im Frühjahr 1945 verschiedene AkteurInnen aktiv, die Interesse am politischen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Wiederaufbau eines unabhängigen Staates Österreich hatten. Eine zentrale Regierung mit eigens erlassenen und durchgeführten Gesetzen und Verwaltungsmaßnahmen gab es jedoch erst nach der Wahl bzw. mit Jahresbeginn 1946. In der Zwischenzeit gestalteten sich die tatsächlichen Gegebenheiten in den Besatzungszonen nach unterschiedlichen Kriterien, die eng mit der jeweiligen Besatzungsmacht zusammenhingen. Stellt man sich also die Frage nach der Art, dem Umfang und der Dauer der Entnazifizierungsmaßnahmen in der ehemaligen Reichsbahndirektion Villach, muss diesem Umstand Rechnung getragen werden.

Ende März 1945 erreichte die Rote Armee die Grenzen des Deutschen Reiches im heutigen Burgenland, das damals noch Teil der Reichsgaue Niederdonau und Steiermark war und am 13. April konnten sowjetische Truppen schließlich Wien unter ihre Kontrolle bringen. Die Rote Armee begann umgehend für Ruhe und Sicherheit in den befreiten Gebieten zu sorgen, indem sie vor allem NationalsozialistInnen verhaften ließ. Diese Vorgangsweise wurde auch in den US-amerikanischen, britischen und französischen Besatzungszonen ähnlich durchgeführt. Neben Sicherung der befreiten Regionen waren die Siegermächte vor große Herausforderungen gestellt, insbesondere in Bezug auf die Bereitstellung notwendiger Lebensmittel, Wohnungen und Infrastruktur. Das hatte auch Sicherheitsgründe: Denn das Fehlen von Nahrung und Perspektiven hätte die politische Stimmung und den Frieden schnell zum Kippen bringen können.

Eine zentrale Grundlage für die Beschaffung von lebensnotwendigen Materialien war die Logistik bzw. der Verkehr. Die Eisenbahn blieb also auch nach der Befreiung zentrale Akteurin in der Verkehrspolitik und in der Versorgung der Bevölkerung. Am 19. April 1945, sechs Tage nachdem die Rote Armee Wien befreit hatte und acht Tage bevor sich die provisorische Regierung im befreiten Teil Österreichs bildete, etablierte sich in Wien die erste vom Nationalsozialismus unabhängige Eisenbahndirektion. EisenbahnerInnen aus Wien errichteten unter dem Namen Österreichische

Staatseisenbahn Wien die erste Bahndirektion der Zweiten Republik.⁵³⁹ Als Ziele setzten sie sich die Aufrechterhaltung des Verkehrs in ihrem Direktionsbezirk bzw. den Wiederaufbau der massiv zerstörten Anlagen. Viele Gleise, Bahnhöfe, Brücken und Werkstätten waren schon in den letzten Kriegsjahren durch alliierte Angriffe zerstört worden. Die letzten Kriegswochen potenzierten die Schäden mit Voranschreiten der Front. Durch den massiven Einsatz des Fuhrwagenparks seit Kriegsbeginn 1939 waren die Lokomotiven und Waggonen dermaßen beansprucht worden, dass viele nur mehr halb oder gar nicht funktionstüchtig waren. Der Schaden war im Osten Österreichs höher als in den westlichen Landesteilen. Das hatte mit den geographischen Verhältnissen zu tun, da die flachen und industriereichen östlichen Regionen ein strategisch besseres Ziel für Fliegerangriffe waren. Im Osten waren dementsprechend 60% der Bahnstrecken von Schäden betroffen und im Westen 30%.⁵⁴⁰ Insgesamt waren von den rund 6.000 km der Eisenbahnstrecken in ganz Österreich rund 2.500 km zerstört. 381 Eisenbahnbrücken waren schwer beschädigt, die Hälfte der Dampflokomotiven und Personenwagen sowie ein Viertel der Güterwagen zerstört bzw. ausgebrannt.⁵⁴¹ In Unterlagen des österreichischen Verkehrsministeriums des Jahres 1945 wird die Zahl der EisenbahnerInnen am 27. April 1945 in Österreich mit rund 110.000 angegeben.⁵⁴²

Die ersten Besatzungszonen direkt nach der Befreiung waren nicht mit den Direktionsbezirken der Bahn ident. So war die Steiermark zuerst unter sowjetischer Kontrolle und somit auch ein Teil der ehemaligen Reichsbahndirektion Villach. Erst mit der Fixierung der Besatzungszonen in Österreich ging dieser Teil im Juli 1945 ebenso an die britische Besatzungsmacht.

⁵³⁹ Vgl: Bezpalec, Egon, 1961, Jahre des Reorganisierens – Jahre des Reformierens. In Karner, Fritz (Hg), Österreichische Bundesbahnen. 15 Jahre Wiederaufbau, Modernisierung und Rationalisierung. Wien, Heidelberg, Bohmann, 51-53, 51.

⁵⁴⁰ Vgl: Bruckmüller, 2006, 22.

⁵⁴¹ Vgl: Bezpalec, 1961, 51.

⁵⁴² Österreichisches Staatsarchiv, AdR, BMfV/Präs, 1946, Karton 6, (4a23), 4b, Geschäftszahl Pr.ZI 12.433/46, Schreiben der Generaldirektion der Österreichischen Staatseisenbahnen an das Präsidium des Bundesministeriums für Verkehr betreffend bisheriges Ergebnis der Ausscheidung nationalsozialistischer Bediensteter, paraphrasiert am 7. Juni 1945.

Viele Gebiete Österreichs, so auch der Großteil Kärntens, wurden erst knapp vor der Kapitulation des Deutschen Reiches befreit und besetzt. Die britischen Einheiten brachten Teile Kärntens, vor allem Klagenfurt und Villach, am 8. Mai 1945 unter ihre Kontrolle⁵⁴³ sowie in den Folgetagen die restlichen Gebiete des Bundeslandes. In Kärnten war die anfängliche Situation während der Befreiung spezifischer als in den anderen Gebieten Österreichs, da zu Kriegsende jugoslawische und bulgarische Truppen versuchten, Kärnten zu besetzen. Jugoslawische Einheiten hatten gemeinsam mit PartisanInnen versucht, eine Verwaltungs- und Kontrollinstanz aufzubauen. Es kam zu Konflikten mit der britischen Besatzungsmacht um die Frage, wer nun die Besatzungsmacht in Kärnten darstellen sollte. Durch Unterstützung der anderen drei Alliierten konnten die Britischen Besatzungsbehörden sich nach ein paar Wochen durchsetzen und Mitte Mai 1945 verließen die letzten jugoslawischen und bulgarischen Truppen Kärnten.

Am 27. April 1945 konstituierte sich in Wien die Provisorische Regierung unter dem Sozialdemokraten Karl Renner und die Unabhängigkeit Österreichs wurde ausgerufen. Die Sowjetunion unterstützte die Dreiparteien-Regierung Renners (Sozialistische Partei Österreichs, Österreichische Volkspartei und Kommunistische Partei Österreichs), die anderen drei Alliierten jedoch nicht. Sie wollten zunächst die Gebiete Österreichs in Besatzungszonen aufteilen, da sie kein Interesse an einem Wiederaufbau des Staates hatten. Auch strebten sie nur eine Zusammenarbeit der Alliierten auf Ebene der Verwaltung in den notwendigen Agenden an. Generell gab es zwischen den Alliierten nur wenige verbindliche Abmachungen über den Status und die Zukunft Österreichs. Als Grundlage diente die Moskauer Deklaration aus dem Jahr 1943, die unter anderem eine Wiedererrichtung eines unabhängigen österreichischen Staates vorsah.⁵⁴⁴ Noch vor Kriegsende hatten die Alliierten eine vorläufige und grobe

⁵⁴³ Beer, Siegfried, 2006, Die britische Besatzungsmacht in Österreich 1945-1955. In Bruckmüller, Ernst (Hg), Wiederaufbau in Österreich 1945-1955. Rekonstruktion oder Neubeginn? (Schriftenreihe des Instituts für Österreichkunde), Wien, Verlag für Geschichte & Politik u.a., 55-89, 68.

⁵⁴⁴ Die Außenminister der USA, Großbritanniens und der Sowjetunion gestanden Österreich einerseits zu, ein Opfer des Nationalsozialismus zu sein, betonten aber auch, dass österreichische Täter für ihre Kriegsverbrechen zur Rechenschaft gezogen werden müssten. Desweiteren wurde der österreichische Widerstand unterstrichen, um weitere widerständige Akte zu provozieren. Die Deklaration enthielt jedoch noch weitere Punkte, die hier angeführten waren für die Souveränität Österreichs und die österreichische Vergangenheitspolitik maßgebend.

militärische Zoneneinteilung Österreichs in den Grenzen vom 31. Dezember 1937 vorgenommen. Dieser Vorschlag war eine Idee Großbritanniens und wurde ab Mai 1945 auch sukzessive umgesetzt. Am 4. Juli 1945 einigten sich die vier Siegermächte auf ein Abkommen über die Alliierte Kontrolle. In diesem wurde unter anderem festgehalten, dass in Österreich rasch eine zentrale Verwaltung aufgebaut werden müsse, auch die Aufgaben und Zuständigkeiten der Alliierten Kommission sollten definiert werden. Diese Kommission bestand aus allen vier Besatzungsmächten und sollte Österreich in zonenübergreifenden politischen Agenden verwalten und kontrollieren. Sie hatte 13 große Abteilungen, eine davon war die Transport Division, die wiederum in Unterabteilungen gegliedert war. Die Railways Branch war für den zonenübergreifenden Aufbau der Eisenbahn zuständig und für die Kontrolle des österreichweiten Bahnverkehrs.⁵⁴⁵ Die Abteilungen bestanden in dieser Form bis zum zweiten Kontrollabkommen der Alliierten im Juni 1946.⁵⁴⁶

Ab 8. Mai 1945 war die britische Besatzungsmacht für Kärnten und Osttirol zuständig. Ihr unmittelbar oberstes Ziel war es, einen erneuten Anschluss Österreichs an Deutschland zu verhindern. Deshalb wurde aktiv die Unabhängigkeit Österreichs unterstützt, soziale Spannungen wie in der Ersten Republik sollten vermieden werden und ein ökonomische Aufschwung für Stabilität sorgen.⁵⁴⁷ Die Herausforderungen waren zahlreich, insbesondere selbstständige Kärntner Vorstöße stießen auf Irritation: Bereits beim Eintreffen der ersten britischen Einheiten im Bundesland hatte am 7. Mai der Sozialdemokrat Hans Piesch⁵⁴⁸ gemeinsam mit Christlichsozialen und ehemaligen Mitgliedern der nicht mehr existierenden Partei Landbund eine neue Verwaltung aufgebaut. Bei der Eisenbahn hatten sich schon Ende April engagierte

⁵⁴⁵ Vgl: Stieber, Gabriela, 2005, Die Briten als Besatzungsmacht in Kärnten 1945-1955, Klagenfurt, Verlag des Kärntner Landesarchivs, 25ff.

⁵⁴⁶ Vgl: Bruckmüller, 2006, 13f.

⁵⁴⁷ Vgl: Knight, 2007, 583f.

⁵⁴⁸ Hans Piesch, Sozialdemokrat, Landeshauptmann Kärntens Mai 1945 bis März 1947, war während des Nationalsozialismus als Hauptschuldirektor tätig und im Rasse- und Siedlungspolitischen Amt der NSDAP im Kreis Villach aktiv. Zitiert nach: Schuster, Walter, Weber, Wolfgang, 2004, Entnazifizierung im regionalen Vergleich: Der Versuch einer Bilanz. In Schuster, Walter, Weber, Wolfgang, Entnazifizierung im regionalen Vergleich (Historisches Jahrbuch der Stadt Linz 2002), Linz, 15-42, 34.

EisenbahnerInnen der Errichtung einer neuen, nicht-nationalsozialistisch geprägten Verwaltung angenommen. Die Lage stellte sich also für die britischen Besatzungsbehörden sehr komplex dar, da sie neben den Verhandlungen mit jugoslawischen und bulgarischen Truppen auch Beziehungen zu bereits selbständig entstandenen österreichischen Verwaltungsstrukturen aufbauen mussten. In einem ersten Schritt ließen die britischen Besatzungsbehörden die neuen österreichischen Verwaltungsbehörden im Glauben, sie könnten das Bundesland selbst verwalten und neu aufbauen. Doch bald zeigte sich, dass die britischen EntscheidungsträgerInnen Hans Piesch und seine Männer unter ihrer Kontrolle hatten und diesen vor allem als Sprachrohr zu den österreichischen Verwaltungseinheiten betrachteten. Die selbst ernannten Kärntner Landesräte wurden also de facto von den britischen Besatzungsbehörden nicht als solche akzeptiert, jedoch als durchaus nützlich betrachtet. Laut Robert Knight misstrauten die britischen Besatzungsbehörden vor allem Hans Piesch selbst, da er eine eigene Landesregierung ins Leben gerufen hatte. Sie erkannten diese Regierung auch nicht als solche an, ließen sie aber unter dem neuen Begriff Konsultativkomitee oder auch Konsultativer Landesauschuss bestehen.⁵⁴⁹

Am 23./24. Juli übernahmen die britischen Besatzungsbehörden außerdem noch die Steiermark von der sowjetischen Besatzungsmacht.⁵⁵⁰ Auch hier standen sie wieder vor Problemen mit neuen österreichischen Strukturen. Die sowjetischen Besatzungsbehörden hatten zuvor die österreichische Landesregierung in der Steiermark, vom Sozialdemokraten Reinhard Machold geführt, anerkannt. Mit der Übernahme der Steiermark akzeptierten die britischen Besatzungsbehörden nun auch die kärntnerische Verwaltung bzw. werteten das Konsultativkomitee von Piesch zur provisorischen kärntnerischen Landesregierung auf, wobei es auf Druck der BesatzerInnen zu einem Austausch von PolitikerInnen kam. Der ehemalige Landbund-Politiker und Gesandte in Berlin, Stephan Tauschitz, wurde aufgrund von Spekulationen, er hätte 1938 den NationalsozialistInnen zum Aufstieg verholfen, abgesetzt und es wurde ein Vertreter der SlowenInnen in die Landesregierung

⁵⁴⁹ Vgl: Knight, 2007, 585.

⁵⁵⁰ Vgl: Beer, 2006, 68.

aufgenommen.⁵⁵¹ Bis zu den ersten bundesweiten Wahlen in Österreich am 25. November 1945 änderte sich an diesen ersten Nachkriegs-Landesregierungen und ihren Kompetenzen nichts mehr. Im Herbst wurden sie dann, das erste Mal in der Zweiten Republik, gewählt. Den Beschluss, in Österreich baldigst zentrale, bundesweite Wahlen durchzuführen, hatten die Alliierten bereits am 4. Juli 1945 in London getroffen. Obwohl die britischen Behörden mit Ende Juli die Landesregierungen anerkannten, hielten sie sich die Entscheidungsbefugnis in allen Belangen offen, egal ob Rundfunk, Presse, Wirtschaft oder Entnazifizierung. Erst Mitte 1946 lockerten sie ihre Kontrolle und Gestaltung der österreichischen Politik allmählich.⁵⁵²

Transportfragen waren für die Kontrolle der österreichischen Besatzungszonen zentral. Der Eisenbahn als Hauptverkehrsmittel kam dabei eine besondere Bedeutung zu. Dennoch gab es keine einheitlich geregelte Grundlage für alle österreichischen Bundesländer über die Besatzungszonen hinaus. Im befreiten Wien entstand am 19. April 1945 die erste vom Nationalsozialismus unabhängige Eisenbahndirektion. In Linz, Innsbruck und Villach etablierten sich Ende April erste Direktionen, die sich vom Reichsverkehrsministerium losgelöst hatten und regional selbständig den zusammengebrochenen Zugverkehr zu regeln begannen, obwohl der Krieg in ihren Bereichen noch nicht entschieden war.⁵⁵³

„Jede dieser Direktionen verwaltete zunächst den Bereich der jeweiligen Besatzungszone, ohne daß [sic!] unter diesen einzelnen Direktionen eine organisatorische Verbindung bestanden hätte. Erst im Spätherbst 1945 wurde nach langen Verhandlungen mit den Besatzungsmächten eine das gesamte

⁵⁵¹ Vgl: Stieber, 2005, 74f.

⁵⁵² Vgl: Stieber, Gabriela, 1998, Die Briten als Besatzungsmacht. In Rumpler, Helmut et al (Hg), Geschichte der österreichischen Bundesländer seit 1945. Kärnten: Von der deutschen Grenzmark zum österreichischen Bundesland, Wien, Böhlau, 107-115.

⁵⁵³ Vgl: Keschmann, Erwin, 1983, Die Österreichischen Bundesbahnen seit dem Zweiten Weltkrieg. Eine historische Betriebsanalyse, (unveröffentlichte Diplomarbeit), Wirtschaftsuniversität Wien, 4.

österreichische Bundesgebiet umfassende Organisation der Österreichischen Staatseisenbahnen gebildet.“⁵⁵⁴

Im Mai 1945 waren die Bahnhöfe Arnoldstein, Villach, Spittal, Klagenfurt, St. Veit sowie die Fracht- und Verschiebebahnhöfe in Villach, St. Veit und Klagenfurt zerstört. Schon Monate davor war aufgrund der Beschädigungen durch alliierte Bombardierungen kein durchgehender Zugverkehr mehr möglich gewesen.⁵⁵⁵ Die britischen Besatzungsbehörden versuchten bei ihrem Einmarsch in Kärnten den noch funktionierenden Zugverkehr unter ihre Kontrolle zu bringen. Dies gelang ihnen teilweise rasch, die 8. Britische Armee meldete etwa bereits am 10. Mai bezüglich der Situation in Villach nach London: „Railway operating under military control.“⁵⁵⁶ Anders gestaltete sich die Lage im nahen Klagenfurt. Bis zum 13. Mai war der Bahnhof in der Hand von Titos Volksbefreiungsarmee.⁵⁵⁷ Die jugoslawischen Truppen zogen sich am 21. Mai 1945 aus Kärnten zurück, in diesem Zeitfenster überließen sie den Bahnhof Klagenfurt britischen Behörden. Zentral war dabei das British Military Government Office Carinthia, zu Deutsch oft als Britische Militärregierung bezeichnet, mit Sitz im Landesregierungsgebäude in Klagenfurt. Hinzu kamen unzählige Sitze der Militärregierung bei Behörden und Gemeinden. Für den Bereich der Eisenbahndirektion Villach gab es im Gebäude der ehemaligen Reichsbahndirektion und nun Staatseisenbahndirektion Villach das Railway Head Office for Movement and Transportation.⁵⁵⁸ Von dort aus kontrollierten die britischen Besatzungsbehörden den gesamten Eisenbahnverkehr in Kärnten und später auch in der Steiermark. Erst mit 22. Mai 1945 konnten die britischen Besatzungsbehörden den Eisenbahnverkehr im Direktionsbezirk Villach wieder aufnehmen. Einerseits war dies den Kriegsschäden geschuldet, zum Großteil jedoch durch die Kohleknappheit bedingt.⁵⁵⁹ In den ersten

⁵⁵⁴ Bezpalec, 1961, 51.

⁵⁵⁵ Vgl: Wadl, Wilhelm, 1985, Das Jahr 1945 in Kärnten. Ein Überblick, Klagenfurt, Verlag des Kärntner Landesarchivs, 97.

⁵⁵⁶ Zitiert nach Stieber, 2005, 41.

⁵⁵⁷ Vgl: Stieber, 2005, 44.

⁵⁵⁸ Vgl: Walzl, 1998, 73ff.

⁵⁵⁹ Vgl: Stockmayer, Thomas, 1993, Bahn – Straße – Schiff: Verkehrsgeschichte Österreichs seit 1945, (unveröffentlichte Diplomarbeit), Universität Wien, 12.

Wochen nach Kriegsende gab es also keinen abgestimmten Bahnverkehr zwischen den verschiedenen Staatseisenbahndirektionsbezirken. Wochenlang kam es unter anderem zu langen Wartezeiten, wenn Besatzungszonen überschritten wurden, da alle Alliierten – in unterschiedlichem Ausmaß – passierende Züge auf Personen und Inhalte überprüften. Auf Teilstrecken konnte der Güterverkehr rasch aufgenommen werden, aber erst am 23. Juli 1945 wurde auf den wichtigsten Bahnlinien Kärntens der regelmäßige Güter- und Personenverkehr wieder aufgenommen.⁵⁶⁰

Die Entnazifizierung in der britischen Besatzungszone Kärnten und Steiermark

Der Begriff Entnazifizierung leitet sich vom englischen Kunstwort Denazification ab. Dieses wurde erstmals im April 1945 im Kabinett Dwight D. Eisenhowers verwendet, um politische Maßnahmen benennen zu können, die im Zuge der Okkupation des ehemaligen Deutschen Reiches zu verrichten waren. Die US-Besatzungspolitik sah unter dem Begriff Denazification folgendes vor:

„Auflösung der NSDAP, Ausmerzung des Nationalsozialismus aus deutschen Gesetzen und Verordnungen, Abschaffung von NS-Symbolen, Straßennamen und Denkmälern, Beschlagnahme des Vermögens und der Unterlagen der NSDAP, Verbot von aus der NS-Herrschaft herrührenden Privilegien, Internierung von NS-Führern, Ausschließung von mehr als nur nominellen Mitgliedern der NSDAP vom öffentlichen Leben, Unterbindung von NS-Indoktrination in jeder Form, Verbot von Paraden und NS-Demonstrationen.“⁵⁶¹

Die Historiker Walter Schuster und Wolfgang Weber argumentieren in ihrem 2004 erschienenen Sammelband *Entnazifizierung im regionalen Vergleich*, dass seither der

⁵⁶⁰ Vgl: Wadl, 1985, 97.; Stockmayer, 1993, 12.

⁵⁶¹ Schuster, Weber, 2004, 16f.

deutsche Begriff Entnazifizierung entweder für die generelle politische Säuberung Deutschlands und Österreichs ab 1945 steht oder Personalsäuberungen von nationalsozialistischen Angestellten und BeamtInnen in österreichischen und deutschen Unternehmen und Behörden seit 1945 meint.⁵⁶² Wobei auch hier in der Art der Säuberung von Personal unterschieden werden muss. In Österreich gab es zwei Methoden, Unternehmen und Behörden zu entnazifizieren. Durch justizielle Maßnahmen, die in Verbindung mit strafrechtlichen Vorgängen standen, und die politische und bürokratische Entfernung von NationalsozialistInnen.

Die beiden provisorischen Landesregierungen Kärntens und der Steiermark starteten ab Mai 1945 mehrere Versuche, Behörden und Unternehmen zu entnazifizieren. Noch bevor die britische Militärregierung Mitte Mai zusammentrat, erließ die provisorische Kärntner Landesregierung dementsprechend eigene Entnazifizierungsgesetze und setzte erste Maßnahmen um.⁵⁶³

„Es kam tatsächlich schon im Mai 1945 auf allen Ebenen der Landesverwaltung, aber auch bei zahlreichen Bundesstellen und Wirtschaftskörpern des Bundes aufgrund dieser Verfügungen der Landesregierung zu einem Austausch in den Spitzenpositionen. Es gab ja keine Bundesstellen, die 1945 in Kärnten irgendetwas verfügen hätten können. Daher hat die Landesregierung u. a. auch die Bundesbahndirektion [sic!] in Villach sowie alle Arbeits- und Finanzämter mit neuen Personen besetzt. Ein Großteil dieser personellen Verfügungen des Mai 1945 wurde nach Überprüfung der neu Eingestellten auch von der britischen Militärregierung anstandslos akzeptiert.“⁵⁶⁴

Der Historiker Robert Knight sieht die Einführung der ersten Entnazifizierungsmaßnahmen in Kärnten durch die Regierung von Hans Piesch jedoch

⁵⁶² Vgl: Schuster, Weber, 2004, 17.

⁵⁶³ Vgl: Wadl, Wilhelm, 2004, Entnazifizierung in Kärnten. In Schuster, Walter, Weber, Wolfgang, Entnazifizierung im regionalen Vergleich (Historisches Jahrbuch der Stadt Linz 2002), Linz, 251-266, 251.

⁵⁶⁴ Wadl, Wilhelm, 2004, 252.

deutlich kritischer. Sie seien keinesfalls ein ehrlich gemeintes Bekenntnis zur Entnazifizierung, sondern vielmehr in erster Linie politisches Manöver gewesen. Die neue selbsternannte Kärntner Landesregierung und die Spitze der damaligen Landesverwaltung charakterisiert Knight als Mischung aus Personen, die mit dem Nationalsozialismus kollaboriert hatten, tatsächlichen Opfern des Nationalsozialismus und Männern, die es verstanden hatten, während der NS-Herrschaft möglichst politisch unauffällig zu sein.⁵⁶⁵ Gerade Hans Piesch sei eine Personifizierung dieser Mischung: ein Sozialdemokrat, der während der Zeit des Nationalsozialismus im Rassenpolitischen Amt der NSDAP tätig war. Dieses Amt war für die Vertreibung von Jüdinnen und Juden und den Raub ihres Hab und Gutes zuständig sowie besonders in Kärnten für Bevölkerungsaustausche und Deportationen von rassisch nicht erwünschten Menschen verantwortlich gewesen.⁵⁶⁶ Auch die Entfernung von NationalsozialistInnen aus ihren Ämtern muss im Licht der spezifischen Rolle der Kärntner Landesregierung gesehen werden. Diese wurde nur durch eine Abmachung mit dem Gauleiter und Landeshauptmann Kärntens, Friedrich Rainer, im Mai 1945 erreicht. Rainer selbst stellte für seine Kapitulation und die kampflose Übergabe Kärntens an Piesch und seine Männer Bedingungen: Die Grenzen zum südlichen Nachbarn Jugoslawien mussten geschützt werden und das Land müsse frei und ungeteilt bleiben – ein klares deutschnationales Statement, welches das *Deutschtum* Kärntens in Abgrenzung zum „Slawentum“ betonen sollte, sowohl gegenüber den jugoslawischen NachbarInnen als auch den Kärntner SlowenInnen als Minderheit im Land. Weiters versprachen Piesch und seine Verhandlungspartner keine NationalsozialistInnen zu bestrafen, sondern, wenn überhaupt, nur sehr langsam Personalaustausche in der Verwaltung vorzunehmen.⁵⁶⁷ Dieser letzte Punkt wird in der ersten Deklaration der neuen Landesregierung Kärntens im Mai 1945 besonders klar: Es sollen nur jene bestraft werden, die gegen Gesetze verstoßen hatten. Die Formulierung ist bewusst unpolitisch formuliert und berücksichtigt etwa Mitgliedschaften in nationalsozialistischen Organisationen überhaupt nicht.⁵⁶⁸ Auch

⁵⁶⁵ Vgl: Knight, 2007, 581.

⁵⁶⁶ Vgl: Knight, 2007, 581. Schuster, Weber, 2004, 34.

⁵⁶⁷ Vgl: Knight, 2007, 582.

⁵⁶⁸ Vgl: Knight, 2007, 582.

der Mythos der Selbstbefreiung Kärntens geht auf Hans Piesch zurück, der diesen Narrativ in der Gesellschaft propagierte.⁵⁶⁹ Knight widerlegt eindrucksvoll Kärntner Gründungsmythen, insbesondere jene der angeblichen selbst eingeleiteten Entnazifizierung, die einerseits mit hochrangigen NationalsozialistInnen selbst ausgehandelt und dann kaum umgesetzt wurde.

Diese eigenständigen Vorgänge in Kärnten blieben auch anderen, neu in Erscheinung tretenden österreichischen PolitikerInnen nicht verborgen. Ende Mai 1945 entsandten Teile der provisorischen Bundesregierung in Wien eine Delegation nach Kärnten, um die Landesregierung abzulösen, insbesondere wegen ihrer Absprachen mit den alten nationalsozialistischen Machthabern. Die britischen Besatzungsbehörden stellten sich jedoch hinter Piesch und sein Komitee.⁵⁷⁰ Wenige Tage nach diesem Vorkommnis erließ das Kärntner Konsultativkomitee die oben genannten Entnazifizierungsmaßnahmen für Angestellte und BeamtInnen im öffentlichen Dienst. Laut Robert Knight tat das Komitee dies, um sich keiner weiteren Kritik mehr aussetzen zu müssen und einen erneuten Ablöseversuch abzuwenden.⁵⁷¹

Die Thesen Knights spiegeln sich auch im Fall der Staatseisenbahndirektion Villach wider. Nach Kriegsende wurde Dr. Adolf Dolischka der neue Präsident der Villacher Staatseisenbahndirektion. Dieser wurde von der Kärntner Landesregierung den britischen Besatzungsbehörden bald nach der Besetzung Kärntens vorgeschlagen.⁵⁷² Ein Jahr später wurde er vom *Ministerkomitee zur Säuberung der höchsten Staats- und Wirtschaftsstellen von Nazielementen* als Direktor, aufgrund seiner Mitgliedschaft in der NSDAP, des Amtes enthoben.⁵⁷³ Auch in diesem Fall handelte es sich also nur

⁵⁶⁹ Vgl: Knight, 2007, 582.

⁵⁷⁰ Vgl: Knight, 2007, 604.

⁵⁷¹ Vgl: Knight, 2007, 604.

⁵⁷² Österreichisches Staatsarchiv, AdR, BMfV/Präs, 1946, Karton 6, (4a23), 4b, Geschäftszahl Präs.ZI 12.282/46 Schreiben von G.G.W Cordon, Direktor der Transportabteilung der Alliierten Kommission, an den Verkehrsminister betreffend Dr. Adolf Dolischka, 5. Juni 1946; Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Aams, Studium und Besichtigung von Bahnanlagen, Abschrift des Berichtes über den Besuch der Werkstätte durch die Briten, 20. August 1945. S 1.

⁵⁷³ Österreichisches Staatsarchiv, AdR, BMfV/Präs, 1946, Karton 6, (4a23), 4b, Geschäftszahl Präs.ZI. 10.210/46, Verzeichnis der vom Ministerkomitee zur Säuberung der höchsten Staats- und Wirtschaftsstellen von Nazi-Elementen bei den

um eine scheinbare Entnazifizierung, tatsächlich löste ein Nationalsozialist den anderen ab.

Das *Ministerkomitee zur Säuberung der höchsten Staats- und Wirtschaftsstellen von Nazielementen* wurde im Bundeskanzleramt in Wien auf Druck der Alliierten eingerichtet, da die Entnazifizierung zu langsam voranschritt. Die Aufgabe dieser Einrichtung, oft auch *Figlkomitee* genannt, war die Entnazifizierung der höchsten Positionen im öffentlichen Dienst.⁵⁷⁴ Grundlage dieser Entfernung von nationalsozialistischen BeamtInnen war ihre Mitgliedschaft oder Anwärtschaft in der NSDAP oder einer ihrer Organisationen.⁵⁷⁵ Obwohl Dolischka durch eben jenes Ministerkomitee in der ersten Jahreshälfte 1946 seines Postens als Präsident enthoben wurde, blieb er dennoch weiter in der Betriebsabteilung der Direktion tätig.⁵⁷⁶ Im Widerspruch zum Ministerkomitee stellten sich ausgerechnet die britischen Besatzungsbehörden nun vor Dolischka, da er 1940 nur deswegen NSDAP-Mitglied geworden war, da er im Widerstand tätig war und deshalb zur Tarnung in die Partei eingetreten sei.⁵⁷⁷ Zusätzlich zu Dolischka wurden noch weitere neun Beamte der Staatseisenbahndirektion Villach aus dem Dienst entlassen, erhielten aber jeweils 150,- Schilling Abfindung ausbezahlt.⁵⁷⁸ Diese Männer waren alle direkt für die

Österreichischen Staatseisenbahnen vom Dienst enthobenen Beamten an die Generaldirektion der Österreichischen Staatseisenbahnen, 10. Juli 1946.

⁵⁷⁴ Vgl: Rathkolb, Oliver, Wirth, Maria, Wladika, Michael, 2010, Die „Reichsforste“ in Österreich 1938-1945. Arisierung, Restitution, Zwangsarbeit und Entnazifizierung, Wien u.a., Böhlau, 87.

⁵⁷⁵ Vgl: Pfefferle, Roman, Pfefferle, Hans, 2017, „Eine peinliche Zwischenzeit“. Entnazifizierung und Rehabilitierung der Professorenschaft an der Universität Wien. In Koll, Johannes (Hg), „Säuberungen“ an österreichischen Hochschulen 1934-1945. Voraussetzungen, Prozesse, Folgen, Wien u.a. Böhlau, 405-432. 423.

⁵⁷⁶ Vgl: Verlag Erwin Huttern (Hg), 1947, Kärntner Amts- und Adressbuch 1947. Bearbeitet nach amtlichen Material und Erhebungen des Verlages, Klagenfurt, Erwin Huttern, 51,
https://www.findbuch.at/tl_files/data/adressbuecher/1947_repoe_ktn_ab_ak/9__Handel,_Gewerbe_und_Verkehrswesen.pdf.
Aufgerufen am 28. Juni 2018.

⁵⁷⁷ Österreichisches Staatsarchiv, AdR, BMfV/Präs, 1946, Karton 6, (4a23), 4b, Geschäftszahl Präs.ZI 12.282/46 Schreiben von G.G.W Cordon, Direktor der Transportabteilung der Alliierten Kommission, an den Verkehrsminister betreffend Dr. Adolf Dolischka, 5. Juni 1946; Abschrift einer Adresse vorgetragen von einer Abordnung des Arbeiterausschusses der Österreichischen Staatseisenbahndirektion Villach bei Herr Oberstleutnant Bostock der Britischen Militärregierung Transportabteilung Villach, Abschrift, 31. Mai 1946.

⁵⁷⁸ Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Schreiben der Generaldirektion der Österreichischen Staatseisenbahnen an die Staatseisenbahndirektion Villach, Säuberung der höchsten Staats- und Wirtschaftsstellen von

Direktion selbst tätig und hatten höchste Positionen inne, teilweise als Abteilungsvorstände. Insgesamt waren im Jahr 1945 insgesamt 45 Männer als Abteilungsvorstände, Referenten, Sachwalter oder Kontrolloren tätig gewesen. Insgesamt waren 4.5% der höchsten Beamten in Villach NSDAP-Parteianwärter bzw. -mitglieder und deshalb von der *Figlkommission* entnazifiziert worden.

Die Britische Militärregierung führte die Entnazifizierung auf mehreren Ebenen durch: Entlassungen, Beschäftigungsverbote und Verhaftungen. Ihre Vorgangsweise unterschied sich wesentlich von den Ideen der österreichischen AkteurInnen, sei es in Kärnten oder in Wien.⁵⁷⁹ Wie auch die US-AmerikanerInnen, verwendeten die britischen Besatzungsbehörden mehrseitige Fragebögen, auf deren Grundlage sie Aktionen einleiteten. Trotz der klaren Vorgaben wurden manche NationalsozialistInnen in ihren Ämtern belassen, wenn ihre Tätigkeit für die Besatzungsmacht von Interesse war und kein geeigneter Ersatz zur Verfügung stand. Aufgrund des ersten Alliierten Kontrollabkommens im Juli 1945 hätten Bundesgesetze auch in den Bundesländern, die nicht von den Sowjets besetzt waren, eingeführt werden können. Die britischen Besatzungsbehörden behielten es sich jedoch vor, einzelne Gesetze per Bekanntmachungen zu erlassen, was sie de facto in Bezug auf das Verbotsgesetz und das Kriegsverbrechergesetz der österreichischen provisorischen Staatsregierung nicht taten.⁵⁸⁰ Deshalb teilt August Walzl auch die britische Entnazifizierung im Jahr 1945 in zwei Phasen ein. In der ersten führten die britischen Besatzer bis Ende 1945 die Entnazifizierung selbst hauptsächlich mittels Entlassungen und Verhaftungen durch. In der zweiten Phase konnten österreichische Stellen mitwirken.

„In der Landesregierung und den Bezirkshauptmannschaften bzw. in den Magistraten der beiden autonomen Städte Klagenfurt und Villach (Steiermark) konnten beratende Komitees gebildet werden, die Hinweise auf noch nicht

Nazielementen, 28. Februar 1946; Aktennotiz der Staatseisenbahndirektion Villach über die Organisationsstruktur der Direktion, 28. Oktober 1945.

⁵⁷⁹ Vgl: Stieber, 2005, 107.

⁵⁸⁰ Vgl: Walzl, 1998, 97.

gefaßte [sic!] Nationalsozialisten geben, aber auch die bisherigen Fälle überprüfen und gegen Ungerechtigkeiten intervenieren sollten. Zugleich wurden gemäß Decree No. 12 besondere Kärntner Kommissionen zur weiteren Säuberung von Justiz, Post, Eisenbahn, Finanz- und Schulwesen gebildet.“⁵⁸¹

Walzl beruft sich im letzten Satz auf einen Artikel aus dem Kärntner Nachrichtenblatt vom 6. Dezember 1945. Im Bestand der Reichsbahndirektion Villach ist dieses Decree No. 12 erhalten geblieben, welches die Bildung der Kommission auf 31. Oktober 1945 datiert⁵⁸². Demnach müsste die Phaseneinteilung von Walzl eigentlich abgeändert werden und die erste Phase auf Oktober 1945 verkürzt werden, denn ab diesem Zeitpunkt haben die britischen Besatzungsbehörden die österreichischen Behörden eingebunden. Die HistorikerInnen Walter Schuster, Wolfgang Weber, Gabriela Stieber und Elisabeth Schöggli-Ernst sprechen ebenso von der Einrichtung „autonomer Kommissionen“ bei den Landeshauptmannschaften in der britischen Besatzungszone und dem Oberlandesgericht Graz ab Oktober 1945.⁵⁸³ August Walzl betont jedoch, dass die Entnazifizierung weiters unter britischer Ägide verlief, da die britische Besatzungsmacht die absolute Kontrolle behielt. Erst am 30. Jänner 1946, nach der ersten Parlamentswahl der Zweiten Republik, setzten die britischen Behörden per Decree No. 103 den Großteil der Gesetze der ersten provisorischen Staatsregierung in Kraft und somit auch das Verbots- und das Kriegsverbrechergesetz.⁵⁸⁴

Im Gegensatz zu einem zweistufigen Modell teilt der Historiker Siegfried Beer die britische Entnazifizierungspolitik in Österreich kleinteiliger und in sechs Phasen ein:

⁵⁸¹ Walzl, 1998, 96.

⁵⁸² Vgl: Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Politische Kommission gemäß Erlass Nr. 12 der Britischen Militärregierung, Bekanntgabe der Kommissionen, Schreiben der Staatseisenbahndirektion Villach an die Britische Militärregierung, 31. Oktober 1945.

⁵⁸³ Vgl: Schuster, Weber, 2004, 31; Schöggli-Ernst, Elisabeth, 2004, Entnazifizierung in der Steiermark unter besonderer Berücksichtigung der Justiz. In Schuster, Walter, Weber, Wolfgang, Entnazifizierung im regionalen Vergleich (Historisches Jahrbuch der Stadt Linz 2002), Linz, 217-250, 229ff; Stieber, 2005, 120.

⁵⁸⁴ Vgl: Walzl, 1998, 97.

- „1. Phase: Von Anfang 1944 bis ca. April 1945 als mit den US-Amerikanern gemeinsame Planungsperiode für die Ausmerzung des Nationalsozialismus in Österreich und Deutschland.“⁵⁸⁵ Die verwendeten Fragebögen in den US-amerikanischen und britischen Besatzungszonen ähneln sich dementsprechend auch.
- „2. Phase: Von Mai bis September 1945 als Phase der militärischen Sicherheitsvorkehrungen in Kärnten und ab 23. Juli auch in der bis dahin hauptsächlich sowjetisch besetzten Steiermark.
3. Phase: Von Oktober 1945 bis Februar 1946 als Phase der Durchführung einer weitgehend autonomen britischen Entnazifizierung in der eigenen Zone, wenn auch mit Einbindung österreichischer Komitees.
4. Phase: Von Februar 1946 bis Februar 1947 als dem Zeitraum kontinuierlichen Rückzugs der Briten auf Kontrolle der auf den antifaschistischen Verfassungsgesetzen (Verbots- und Kriegsverbrechergesetz) von 1945 beruhenden österreichischen Entnazifizierung.
5. Phase: Von Februar 1947 bis Mai 1948 als Phase der fast vollständigen Überlassung der Entnazifizierung an die österreichischen Behörden auf Basis des NationalsozialistInnengesetzes 1947.
6. Phase: Ab Mitte 1948 als Periode der Amnestien, mit nur gelegentlicher, eher als Ausnahme zu wertender Einmischung.“⁵⁸⁶

Bis zum Februar 1946, als die Gesetze der provisorischen Regierung auch in der britischen Zone in Kraft traten, wurden in der britischen Besatzungszone laut Beer 55.000 Personen mittels Fragebögen erfasst. Der Großteil von ihnen waren 49.000 BeamtenInnen.⁵⁸⁷ Der Historiker Dieter Stiefel spricht in seinem Aufsatz aus 1991 von 83.000 erfassten Personen im selben Zeitraum,⁵⁸⁸ während der Historiker Wilhelm

⁵⁸⁵ Beer, 2004, 403.

⁵⁸⁶ Beer, 2004, 403.

⁵⁸⁷ Vgl: Beer, 2004, 408.

⁵⁸⁸ Vgl: Stiefel, Dieter, 1991, Der Prozeß der Entnazifizierung in Österreich. In Henke, Klaus-Dietmar, Woller, Hans, Politische Säuberung in Europa. Die Abrechnung mit Faschismus und Kollaboration nach dem Zweiten Weltkrieg, München, Deutscher Taschenbuch Verlag, 108-147, 115.

Wadl angibt, dass durch die Fragebögen nach dem Verbotsgesetz bis März 1946 45.000 und bis Jahresende 1946 48.000 Personen als ehemalige Parteimitglieder der NSDAP und Mitglieder von Wehrverbänden registriert waren.⁵⁸⁹ Die hohe Zahl ist dadurch erklärbar, da alle im öffentlichen Dienst Beschäftigten und jene, die für die britische Besatzungsmacht arbeiten wollten, einen Bogen ausfüllen mussten.⁵⁹⁰ Zusätzlich hatten die britischen Besatzungsbehörden 6.413⁵⁹¹ bis ca. 7.000⁵⁹² Menschen verhaftet und hauptsächlich in Sammellagern interniert.

Mittels der Fragebögen sollten jene Personen erfasst werden, die Entnazifizierungsmaßnahmen unterworfen werden sollten. Die Siegermächte hatten eine Liste mit *Arrestable Categories* erstellt. Personen, die unter die Kategorien fielen, waren zu verhaften. Für die Durchführung der Verhaftungen in der britischen Zone waren die *Field Security Sections* zuständig. Vornehmlich waren KriegsverbrecherInnen und Angehörige folgender Institutionen zu inhaftieren:

- Geheime Staatspolizei, einschließlich Grenzpolizei
- Sicherheitsdienst und Einheiten unter dessen direkter Kontrolle
- Reichssicherheitshauptamt
- Oberkommando der Wehrmacht, Amt Auslandsnachrichten und Abwehr
- Geheime Feldpolizei
- Ribbentrop-Büro
- SS-Totenkopfverbände

Nicht vorrangig, aber dennoch waren Angehörige folgender Einrichtungen zu verhaften:

⁵⁸⁹ Vgl: Wadl, 2004, 253.

⁵⁹⁰ Vgl: Stieber, 1998, 120.

⁵⁹¹ Vgl: Knight, 2007, 587. In dieser Zahl sind auch die inhaftierten WienerInnen der britischen Besatzungszone inkludiert.

⁵⁹² Vgl: Beer, 2004, 408.

- Waffen-SS und allgemeine SS
- SA
- Hitler-Jugend
- Nationalsozialistisches Kraftfahrerkorps
- Nationalsozialistisches Fliegerkorps
- Reichsarbeitsdienst
- Technische Nothilfe
- NSDAP und angegliederte Organisationen

Zur dritten Kategorie zählten Minister und BeamtInnen der Reichsministerien, Ortsgruppenleiter und Kreisführer. Wenn die österreichischen Verwaltungsbehörden glaubhaft argumentieren konnten, dass die Personen im Dienst dringend gebraucht wurden, wurde teilweise von Verhaftungen abgesehen.⁵⁹³ Darüber hinaus lösten die britischen Besatzungsbehörden nationalsozialistische Organisationen auf. Darunter fielen nicht nur die NSDAP, sondern auch Einrichtungen, die polizeilichen Charakter hatten, wie zum Beispiel die Bahnschutzpolizei. Diese war erst 1938 in Österreich eingeführt und bald nach Kriegsende von den britischen Besatzungsbehörden wieder aufgelöst worden.⁵⁹⁴ Entlassungen im öffentlichen Dienst wurden mittels Fragebögen durchgeführt. Auf den sechs Seiten wurden nicht nur Tätigkeiten und Verhalten während der Zeit des Nationalsozialismus thematisiert, sondern auch während des Austrofaschismus. So wurde zum Beispiel abgefragt, ob die betroffene Person an politische Parteien und deren Einrichtungen gespendet hatte.

Die Sowjetunion sah in ihrer Zone von Entnazifizierungsmaßnahmen gegen einfache Mitglieder der NSDAP ab und somit konnten diese Personen auf ihren Posten bleiben.⁵⁹⁵ Verhandlungen zwischen den britischen Besatzungsbehörden, der Kärntner und der Steiermärkischen Landesregierung führten dann zu Änderungen in der Entnazifizierungspolitik. Mit der Entnazifizierungsverordnung No. 1 der britischen

⁵⁹³ Vgl: Stieber, 2005, 172f.

⁵⁹⁴ Vgl: Stieber, 2005, 173.

⁵⁹⁵ Vgl: Stiefel, 1991, 117.

Besatzungsbehörden vom Oktober 1945 wurde die Einrichtung von österreichischen Entnazifizierungskomitees mit beratender Funktion auf Landes-, Bezirks- und gegebenenfalls auch auf Gemeindeebene erlaubt. Die Verordnung No. 12 sah dann die Entnazifizierungskommissionen bei der Kärntner und Steiermärkischen Landesregierung, im Oberlandesgericht Graz, in den Postdirektionen Klagenfurt und Graz sowie in der Bundesbahndirektion Villach vor.⁵⁹⁶ Die Entnazifizierungskommissionen waren dazu befugt, eigenständig Verfahren gegen MitarbeiterInnen anzustreben, die innerhalb der eigenen Behörde, zum Beispiel innerhalb der Staatseisenbahndirektion Villach, mit eigenem Personal durchgeführt wurden. Schlussendlich entschieden ArbeitskollegInnen über die Schuldfrage eines bzw. einer KollegIn. Die britische Militärregierung gab zur Verordnung No. 12 Geschäftsordnungen zur näheren Bestimmung der Vorgangsweise heraus. Die Kommissionen und deren Mitglieder wurden von den LeiterInnen der Behörden ernannt. Im Fall der Staatseisenbahndirektion Villach war dies der Direktor der Direktion, Alfred Dolischka.

Die Historiker Walter Schuster und Wolfgang Weber ziehen über die Entnazifizierungspolitik in Österreich folgende Bilanz:

„Im Vergleich ergeben sich also unter den vier Besatzungsmächten Gemeinsamkeiten hinsichtlich ihrer Entnazifizierungspolitik: Nach einer ersten autonomen und ‚wilden‘, von Improvisation gekennzeichneten Entnazifizierungsphase in den jeweiligen Besatzungszonen, die zum Zeitpunkt der Befreiung im Frühjahr 1945 begann und im Herbst 1945 endete, erfolgte ab dem Winter 1945/46 der Übergang zur pragmatischen und realistischen Phase, in der sich die vier Alliierten in Österreich aus der Administration der politischen Säuberung zu Gunsten der österreichischen Behörden zurückzogen und diese nur mehr moderierten.“⁵⁹⁷

⁵⁹⁶ Vgl: Stieber, 2005, 176.

⁵⁹⁷ Schuster, Weber, 2004, 27.

Die Staatseisenbahndirektion Villach und ihre Entnazifizierung

Im Mai 1945 hörte die Reichsbahndirektion Villach offiziell auf zu existieren. Von nun an war der Großteil der nunmehrigen Staatseisenbahndirektion Villach und somit auch ihres Personals unter britischer Verwaltung, ab Juli 1945 wurden auch die restlichen, steirischen Strecken der ehemaligen Reichsbahndirektion Villach von der Staatseisenbahndirektion übernommen. Zusätzlich erhielt die Staatseisenbahndirektion die gesamten steirischen Strecken, die vormals zur Reichsbahndirektion Wien gehörten. Die Grenzen der Eisenbahndirektionen in Österreich schienen jedoch mehrere Monate nicht klar festgesteckt zu sein und somit waren auch die Kompetenzen der einzelnen Direktionen und vor allem der dahinterstehenden alliierten Besatzungsbehörden nicht klar voneinander abgegrenzt. Dieses Bild ergibt sich klar aus Korrespondenzen vom Sommer 1945, die im Bestand der Reichsbahndirektion Villach erhalten geblieben sind. Verwaltungseinheiten im Grenzgebiet zwischen den US-amerikanischen und britischen Besatzungszonen in Kärnten und Salzburg tauschten sich über politische Meldungen aus. Sie korrespondierten auch darüber, dass die US-Besatzungsmacht EisenbahnerInnen politisch beurteilte und entließ. Dabei handelte es sich teilweise um Personal, das zuvor für die Reichsbahndirektion Villach gearbeitet hatte und somit eigentlich unter britische Verwaltung gefallen wäre, aber nach Kriegsende der Staatseisenbahndirektion Linz zugeordnet wurde und somit wiederum unter US-amerikanische Verwaltung fiel.⁵⁹⁸ So meldete der Bahnhof Dorfgastein (Salzburg) über das Betriebsamt Spittal an der Drau (Kärnten) an die Direktion in Villach, dass zwei Mitarbeiter in Bad Dorfgastein politisch überprüft würden, da sie Mitglieder in nationalsozialistischen Organisationen gewesen waren.⁵⁹⁹ Es gab hier offensichtlich einen Austausch und Kommunikation über Vorgänge und Abläufe, während die Direktionsbezirke neu geregelt und aufgeteilt wurden. Gleichzeitig existieren zwei

⁵⁹⁸ Vgl: http://www.bahnstatistik.de/Direktionen/RBD_Villach.htm. Abgerufen am 1. Juli 2018.

⁵⁹⁹ Vgl: Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Schreiben des Bahnhofes Dorfgastein an die Staatseisenbahndirektion Villach zu politischen Meldungen, 5. Juli 1945.

Schreiben⁶⁰⁰ im Bestand der Reichsbahndirektion Villach, die dokumentieren, dass die US-amerikanische Besatzungsmacht auch Bedienstete aus politischen Gründen entließ, die in Einheiten der Staatseisenbahndirektion Villach arbeiteten, wie die Entlassung von zwölf Arbeitern des Betriebswerkes Spittal an der Drau zeigt.⁶⁰¹ Mittels des Bestandes der Reichsbahndirektion Villach konnte jedoch nicht geklärt werden, warum und auf welcher Grundlage die US-AmerikanerInnen befugt waren, MitarbeiterInnen des Betriebswerkes Spittal an der Drau zu entlassen. Eine mögliche Erklärung dafür ist, dass es sich hierbei um Personen handelte, die ursprünglich von der Reichsbahndirektion Linz nach Spittal versetzt wurden und eigentlich im Personalstand der Reichsbahndirektion und später der Staatseisenbahndirektion Linz standen. Dies würde auch erklären, warum die Staatseisenbahndirektion Villach Informationen zur Entnazifizierung der oberösterreichischen EisenbahnerInnen erhielt. So schickte die Staatseisenbahndirektion Linz am 1. und 3. August 1945 nachrichtlich auch an Villacher Stellen – zumindest gingen diese beiden Schreiben in der Villacher Direktion ein – Erläuterungen zu den Entnazifizierungsfragebögen, die an alle Bediensteten der Eisenbahndirektion Linz ergingen und ausgefüllt werden mussten.⁶⁰²

Wie bereits ausgeführt wurde, erließ die Kärntner Landesregierung noch im Frühjahr 1945 eigene Entnazifizierungsgesetze und -maßnahmen. In den Akten im Bestand der Reichsbahndirektion Villach finden sich Aktennotizen⁶⁰³, die belegen, dass im August und September 1945 mehrere MitarbeiterInnen der Staatseisenbahndirektion Villach von der Direktion aufgrund ihrer politischen Vergangenheit entlassen worden waren. Aus den Akten ist leider nicht ersichtlich, ob die Entlassung aufgrund der 1945 von der Kärntner Landesregierung erlassenen Gesetze, auf Initiative der Staatseisenbahn oder auf Anweisung der britischen Militärregierung durchgeführt wurde. Ein Dokument im Bestand der Reichsbahndirektion Villach belegt jedoch, dass die Britische

⁶⁰⁰ Vgl: Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Bericht, 7. Juli 1945; Schreiben des Bahnhofes Badgastein an die Staatseisenbahndirektion Villach, Politische Meldungen, 5. Juli 1945.

⁶⁰¹ Vgl: Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Bericht, 7. Juli 1945.

⁶⁰² Vgl: Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, 2 Schreiben von Dr. Leuthier der Eisenbahndirektion Linz nachrichtlich an alle Stellen, 1. und 3. August 1945.

⁶⁰³ Österreichische Bundesbahnen Anlagendokumentation Ost, Konvolut mit politischen Meldungen, Sommer 1945.

Militärregierung wie auch die Direktion der Staatseisenbahndirektion Villach im Sommer 1945 Entnazifizierungsmaßnahmen durchführten.⁶⁰⁴ Eine genaue Auflistung darüber, wer welche Aktionen durchführte, ist jedoch nicht erhalten. Jedenfalls sind Notizen überliefert, welche die Namen, Datum der NSDAP-Mitgliedschaft und Beruf der entlassenen Person enthalten. Alle diese Entlassungen hatten gemein, dass es sich um ehemalige NSDAP-Mitglieder handelte. In den Notizen sind ebenso die Mitteilungsentwürfe an die Betroffenen enthalten, sowie mit welcher Begründung und mit welchem genauen Wortlaut die Entlassungen von den direkten Vorgesetzten auszusprechen seien. Dabei unterschied die Staatseisenbahndirektion zwischen Männern und Frauen. Der Vorschlag bei der Entlassung von Männern lautete wie folgt:

„Nach den vorliegenden Personalpapieren waren Sie Mitglied der NSDAP seit 1.10.1937. Im Zuge der politischen Bereinigung des Personals der Oesterreichischen Staatseisenbahndirektion Villach werden Sie daher mit sofortiger Wirkung aus dem Dienst der Oesterreichischen Staatseisenbahnen entlassen.“⁶⁰⁵

Im oberen Teil der Aktennotiz bezüglich der Entlassungen von Frauen wurde direktionsintern festgehalten, wann die Mitarbeiterin Parteimitglied wurde und dass sie deshalb entlassen wird. Die Mitteilung an die Betroffenen war dann:

„Sie werden im Zuge der Verminderung des weibl. Personals mit sofortiger Wirksamkeit aus den Diensten der Österr. Eisenbahnen entlassen.“⁶⁰⁶

⁶⁰⁴ Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Aams, Studium und Besichtigung von Bahnanlagen, Abschrift des Berichtes über den Besuch der Werkstätte durch die Briten, 20. August 1945. S. 6.

⁶⁰⁵ Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Aktennotiz der Direktion, Entlassung F. Sch., 13. September 1945.

⁶⁰⁶ Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Aktennotiz der Direktion, Entlassung A. T. sowie H.L., beides 2. August 1945.

Warum den Frauen nicht der wahre Grund für ihre Entlassung mitgeteilt wurde, ist nicht dokumentiert. Fakt ist jedenfalls, dass die Staatseisenbahndirektion Villach prinzipiell weibliches Personal abbauen wollte. Ihrer Meinung nach gab es keine weiteren Verwendungsmöglichkeiten für weibliche Arbeitskräfte nach Kriegsende. Im amtlichen Mitteilungsblatt der Staatseisenbahndirektion Villach sollte laut der Staatseisenbahndirektion verlautbart werden, dass weibliches Personal mit der Ausnahme von Beamtinnen bei den Österreichischen Staatseisenbahnen wegen Mangel an Beschäftigung nicht mehr zu verwenden sei. Sollte eine Entlassung von weiblichem Personal wegen Dienstrücksichten nicht möglich sein, so musste ein männlicher Kollege gekündigt werden. Im besten Fall war dies ein Kriegsinvalide. Diese Anordnung der Staatseisenbahndirektion musste von den einzelnen Bahnhöfen umgesetzt werden. Sollte eine Mitarbeiterin dennoch länger eingestellt bleiben, so musste das bei der Direktion schriftlich begründet werden.⁶⁰⁷

Im Oktober 1945 veränderten die britischen Besatzungsbehörden ihre Entnazifizierungspolitik und banden österreichische Verwaltungsbehörden dabei mit ein. Zuerst durch die Entnazifizierungsverordnung Nr. 1, mit der die Landes-, Bezirks- und teilweise Gemeindeebene mittels der Bildung von Kommissionen in die weitere Vorgehensweise eingebunden wurde.⁶⁰⁸ Auch luden im Oktober 1945 die britischen Besatzungsbehörden die Staatseisenbahndirektion Villach ein, selbst Kommissionen zu bilden. Der Erlass der Britischen Militärregierung sah vor, dass die Kommissionen innerhalb ihres Zuständigkeitsbereiches „alle Personen [zu] überprüfen und alle jene [zu] entlassen, die nach ihrer Ansicht wegen Unterstützung des Nationalsozialismus entlassen gehören, und [b] alle nach der Bekanntmachung dieses Erlasses erfolgenden Anstellungen gutzuheißen.“⁶⁰⁹

⁶⁰⁷ Vgl: Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Notiz der Staatseisenbahndirektion Villach, zur Veröffentlichung in den „Mitteilungen“ gedacht, 13. August 1945.

⁶⁰⁸ Vgl: Stieber, 2005, 176.

⁶⁰⁹ Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Abschrift des Erlasses Nr. 12 der Militärregierung, gezeichnet B.P. Hughes, Brigadier, Oberster Offizier der Militärregierung, Datum unleserlich. 1.

Entsprechend der Geschäftsordnung zur Verordnung hatte der Direktor bzw. vormalige Präsident die Verantwortung für die Bildung der Kommissionen,⁶¹⁰ also Dr. Adolf Dolischka, der wiederum selbst ehemaliges Parteimitglied der NSDAP war.⁶¹¹ Die Kommission bestand nur aus Betriebsangehörigen: einem Vorsitzenden und vier Mitgliedern des Personalstandes der Staatseisenbahndirektion Villach. Bei der Erstellung der Kommissionen musste Dolischka laut Geschäftsordnung darauf achten, dass alle Berufssparten und Angehörige von allen politischen Parteien in den Kommissionen vertreten waren.

Die Arbeit der Kommission bestand nicht daraus festzustellen, ob eine EisenbahnerIn Parteimitglied war, da die Zugehörigkeit zur Partei alleine nicht geahndet wurde. Die Kommission hatte sich hingegen damit zu beschäftigen:

„ob der beschuldigte Bedienstete [sic!]

1. Ein solches Mitglied der NSDAP. [sic!] war, das als „verdienter Nationalsozialist der Ostmark“ bezeichnet war.
2. Mitglied der NSDAP war, das während der Verbotszeit, das ist vom 19.6.1933 bis 13.3.1938 nachweisbar Mitgliedsbeiträge für die NSDAP. gezahlt hat und daher insgesamt als ‚Illegaler‘ bezeichnet wird.
3. Zwar nicht unter Punkt 1.) und 2.) fällt, aber in der Verbotszeit (also vor dem 12. März 1938) durch namhafte Spenden oder sonstige Handlungen eine außerordentliche Tätigkeit im Sinne der NSDAP. aufzuweisen hat.
4. SS-Angehöriger ohne Rücksicht auf den Tag des Beitrittes oder SA, NSKK und NSFK-Angehöriger in der Verbotszeit war, soweit er nicht schon unter Punkt 1-4 zu behandeln ist.

⁶¹⁰ Vgl: Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Geschäftsordnung für die Kommission entsprechend der Anordnung der Britischen Militärregierung Nr. 12, Datum nicht bekannt.

⁶¹¹ Österreichisches Staatsarchiv, AdR, BMfV/Präs, 1946, Karton 6, (4a23), 4b, Geschäftszahl Präs.Zl. 10.210/46, Verzeichnis der vom Ministerkomitee zur Säuberung der höchsten Staats- und Wirtschaftsstellen von Nazi-Elementen bei den Österreichischen Staatseisenbahnen vom Dienst enthobenen Beamten an die Generaldirektion der Österreichischen Staatseisenbahnen, 10. Juli 1946.

5. Blutordensträger, Besitzer des goldenen Ehrenzeichens oder Besitzer der Erinnerungsmedaille an den 13.3.1938 ist.
6. Funktionär der NSDAP vom Ortsgruppenleiter aufwärts oder solch ein Funktionär war, der zwar kein Hoheitsträger aber dem Range nach dem Ortsgruppenleiter gleichgestellt war. Ferner ob er Dienstgrad der SA, NSKK und NSFK vom Truppführer aufwärts war, soweit er nicht schon nach Punkt 1–5 zu behandeln ist.
7. Gleichgültig ob er Mitglied der NSDAP war oder nicht, sich gehässige Akte nachweisbar zu Schulden kommen ließ, durch die andere Personen am Leib, Leben, Freiheit, Ehre, an Vermögen oder dienstlichem Vorwärtskommen geschädigt wurden.
8. Nach dem 12.3.1938 Mitglied der NSDAP geworden ist und gleichzeitig eine mehrjährige Mitgliedschaft als Angehöriger der SA, des NSKK und NSFK bis zum Scharführer aufwärts inne hatte [sic!]. Gegen diese unter Punkt 8 fallende Bedienstete kann [Autorin: Hervorhebung im Dokument] ein Verfahren eingeleitet werden, soweit sie nicht schon unter Punkt 1–7 zu erfassen waren.⁶¹²

Die Aufgabe der Kommission bestand also darin, die Situation der einzelnen EisenbahnerInnen individuell auf Basis der vorhandenen Informationen zu beurteilen. Sie sollte auch berücksichtigen, ob eine Person aufgrund von Druck in einer Organisation Mitglied wurde. In diesem Prozedere waren keine Zeuginnen vorgesehen. Sollte während der Untersuchung eines Falls der Verdacht gegen andere Bedienstete auftauchen, musste auch gegen diese Personen eine Ermittlung eingeleitet werden. Sollte sich der Verdacht gegen Beschuldigte erhärten, musste dies dem Leiter der Personalabteilung gemeldet werden. Spätestens ab diesem Zeitpunkt war die Person zu suspendieren und sie wurde zu einer mündlichen Verhandlung vor die Kommission geladen. Dazu durfte der/die Beschuldigte keine/n VerteidigerIn mitnehmen und nur schriftliches Entlastungsmaterial vorlegen, wie zum Beispiel schriftliche Zeugenaussagen. Es wurden auch Verhandlungen trotz Fernbleiben

⁶¹² Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Geschäftsordnung für die Kommission entsprechend der Anordnung der Britischen Militärregierung Nr. 12, Datum nicht bekannt, 2.

des/der Beschuldigten durchgeführt. Der/Die Beschuldigte konnte nur einmal die Möglichkeit nutzen, aufgrund von Erkrankung oder eines anderen triftigen Grundes die Verhandlung per Antrag zu verschieben. Die Verhandlungen selbst waren nicht öffentlich und es durften nur MitarbeiterInnen der Personalabteilung und des Rechtsdienstes der Staatseisenbahndirektion Villach anwesend sein. Die Kommission musste die Inhalte der Verhandlungen protokollieren. Diese Protokolle sind jedoch nicht im Bestand der Reichsbahndirektion Villach überliefert. Nach Abschluss des Verfahrens beriet die Kommission, ob die/der EisenbahnerIn für schuldig oder nicht schuldig erklärt werden sollte. Für die Beurteilung dieser wurden die acht angeführten Punkte als Kriterien herangezogen. Im Falle eines Schuldspruches beriet die Kommission über die Form der Strafe, die wie folgt aussehen konnte:

- „a) Versetzung auf einen anderen Dienstposten derselben Besoldungsgruppe,
- b) Versetzung in die nächstniedere Besoldungsgruppe innerhalb derselben Laufbahngruppe ohne oder mit Änderung der Verwendung,
- c) Versetzung auf einen anderen Dienstposten einer niedrigeren Laufbahngruppe (Besoldung),
- d) Versetzung in den dauernden Ruhestand,
- e) Versetzung in den dauernden Ruhestand mit Kürzung der Bezüge befristet oder unbefristet,
- f) Entlassung.“⁶¹³

Die Schuldigen wurden von der Kommission mündlich und schriftlich über das Urteil informiert. Für die Umsetzung der Strafe war die Personalabteilung der Staatseisenbahndirektion Villach zuständig.⁶¹⁴

⁶¹³ Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Geschäftsordnung für die Kommission entsprechend der Anordnung der Britischen Militärregierung Nr. 12, Datum nicht bekannt, 6.

⁶¹⁴ Vgl: Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Geschäftsordnung für die Kommission entsprechend der Anordnung der Britischen Militärregierung Nr. 12, Datum nicht bekannt.

Die Verantwortlichen der Staatseisenbahndirektion Villach richteten Ende Oktober 1945 zwei Kommissionen ein. Beide Kommissionen sollten aus je einem Vorsitzenden und vier Mitgliedern bestehen. Zusätzlich schlug die Direktion für jede Kommission ein Ersatzmitglied vor. Mindestens drei der insgesamt zwölf Mitglieder wurden im Zuge des *Anschlusses* 1938 von den NationalsozialistInnen aufgrund ihrer politischen Einstellungen versetzt. Herausstechend dabei ist, dass es sich vermutlich bei den drei von Repressionsmaßnahmen Betroffenen um Rechtskonservative und Antidemokraten handelte. Der Vorsitzende der Kommission I wurde 1938 – laut den nationalsozialistischen Aufzeichnungen – wegen monarchistischer Einstellung nach Knittelfeld versetzt (unklar bleibt, wo sein ursprünglicher Arbeitsort war). 1945 war er dann in der Verwaltungsabteilung tätig. Ein Mitglied der Kommission II wurde 1938 als Unterstützer des Austrofaschismus nach Wels versetzt. 1945 war er am Bahnhof Villach tätig. Das Ersatzmitglied der Kommission II wurde ebenfalls aufgrund des Monarchismusverdachts nach Knittelfeld versetzt. 1945 war er als Verwaltungsbeamter eingesetzt.⁶¹⁵ Es kann daraus nicht der Schluss gezogen werden, dass die Staatseisenbahndirektion Villach bevorzugt rechts und monarchistisch eingestellte EisenbahnerInnen in den Kommissionen einsetzte, dennoch werfen diese Besetzungen Fragen auf. Ziel weiterer Forschung muss es sein, eine eingehende Überprüfung der restlichen neun Kommissionsmitglieder durchzuführen. Die vorgeschlagenen Kommissionsmitglieder wurden jedenfalls von der britischen Militärregierung anerkannt. Im Jänner 1946 wurden außerdem in Graz und Leoben weitere regionale Kommissionen errichtet.⁶¹⁶⁶¹⁷ In der Leobener Kommission befand sich ebenfalls ein ehemaliger Unterstützer des austrofaschistischen Regimes, der im Jahr 1938 deshalb sogar kurzweilig in Haft gewesen war.⁶¹⁸ Da unmittelbar nach dem Anschluss die Mehrzahl der politisch

⁶¹⁵ Vgl: Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Meldung der Staatseisenbahndirektion Villach an die Britische Militärregierung, 31. Oktober 1945.

⁶¹⁶ Vgl: Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Staatseisenbahndirektion Villach an die Geschäftsstelle in Graz, Aufstellung von politischen Kommissionen, 8. Jänner 1946. Staatseisenbahndirektion Villach an die Geschäftsstelle in Leoben, Aufstellung von politischen Kommissionen, 8. Jänner 1946.

⁶¹⁷ Für die Kommission in Graz liegt im Bestand der Reichsbahndirektion Villach keine Meldung ihrer Existenz vor, doch ist davon auszugehen, dass auch diese Kommission errichtet wurde.

⁶¹⁸ Vgl: Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Meldung der Geschäftsstelle Leoben an die Staatseisenbahndirektion Villach, Mitglieder der Kommission, 12. Jänner 1946.

Verfolgten bei der Reichsbahndirektion Villach tatsächlich Austrofaschisten waren, spiegelt die Besetzung der Kommissionen zumindest diesen Teil der nationalsozialistischen Repressionsgeschichte in Kärnten wider. Teilweise konnten die Kommissionen auch unabhängig von britischen Stellen eigene Schritte setzen. So konnten sie etwa zumindest ab Februar 1946 Personen, die vormals von den britischen Besatzungsbehörden suspendiert worden waren, eigenmächtig in den Ruhestand schicken. Bei einer Wiedereinstellung von Personen musste die Kommission jedoch ihre Entscheidungen der Britischen Militärregierung vorlegen.⁶¹⁹

Anfang April 1946 hob die Britische Militärregierung mit dem Erlass Nr. 19 den Erlass Nr. 12 auf und löste somit u.a. die Kommissionen zur Säuberung der Verwaltungszweige bei der Staatseisenbahndirektion Villach auf.⁶²⁰ Die Kommissionen stellten ihre Arbeit somit ein. Die Britische Militärregierung sah sich wohl zu diesem Schritt veranlasst, da im Februar 1946 die Bundesgesetze und somit auch das Verbotsgesetz und das Kriegsverbrechergesetz in Kärnten und der Steiermark in Kraft traten und die Entnazifizierung nun maßgeblich über diese Gesetze reglementiert wurde.

Entnazifizierte MitarbeiterInnen der Reichsbahndirektion Villach

Im Bestand der Reichsbahndirektion Villach befindet sich eine 23 Seiten umfassende Liste von Bediensteten der Staatseisenbahndirektion Villach, die von Entnazifizierungsmaßnahmen betroffen waren. Darüber hinaus gibt es einzelne Dokumente, die Hinweise auf MitarbeiterInnen geben, die von einer Maßnahme betroffen waren. Durch diese und weitere überlieferte Akten kann festgestellt werden, dass von Mai 1945 bis Jänner 1946 zumindest 149 EisenbahnerInnen entnazifiziert

⁶¹⁹ Vgl: Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Aktennotiz des Vorstandes der Abteilung I und des Vorsitzenden der Kommission I bei der Staatseisenbahndirektion Villach, 4. Februar 1946.

⁶²⁰ Vgl: Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Vermerk über Aufhebung der politischen Kommissionen gemäß Erlass Nr. 12 der Britischen Militärregierung, nicht datiert. Abschrift Auszug aus der „Volkszeitung“ Nummer 83, Seite 4 vom Donnerstag den 11. April 1946.

wurden.⁶²¹ In nur wenigen Akten lässt sich rekonstruieren, von wem oder auf welcher Grundlage EisenbahnerInnen tatsächlich entlassen oder suspendiert wurden, dies geschah jedenfalls in einigen Fällen.

Die Entnazifizierungsmaßnahmen verteilen sich folgend auf die entsprechenden Monate:⁶²²

	Vom Dienst enthoben	entlassen	Verhaftet und suspendiert	Verhaftet und entlassen	Gesamt
Mai 1945	6				6
Juni 1945	29 ⁶²³	8 ⁶²⁴		3	40
Juli 1945	47		1		48
August 1945	1	4			5
September 1945	11	1			12
Oktober 1945	27		1		28

⁶²¹ Vgl: Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Verzeichnis enthobener Mitarbeiter aufgrund von Zugehörigkeit zur NSDAP, nicht datiert; Aktennotiz der Direktion, Entlassung F. Sch., 13. September 1945. Aktennotiz der Direktion, Entlassung A. T. sowie H.L., beides 2. August 1945.

⁶²² Vgl: Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Verzeichnis enthobener Mitarbeiter aufgrund von Zugehörigkeit zur NSDAP, nicht datiert; Verzeichnis der ohne Bezüge suspendierten und entlassenen Beamten, erstellt von der Staatseisenbahndirektion Villach, 24. Jänner 1946; Aktennotiz der Direktion, Entlassung F. Sch., 13. September 1945. Aktennotiz der Direktion, Entlassung A. T. sowie H.L., beides 2. August 1945.

⁶²³ Wovon bei zweien „Wiedergutmachung“ vermerkt ist. Was dies bedeutet, konnte nicht eruiert werden.

⁶²⁴ Wobei zwei der Entlassenen im Jänner 1946 als suspendiert geführt wurden und einer mit verminderten Bezügen pensioniert wurde.

November 1945	1 ⁶²⁵				1
Dezember 1945	1				1
Jänner 1946	2				2
Konnten nicht zugeordnet werden					6
GESAMT	125	13	2	3	149

Bei näherer Analyse wird ersichtlich, dass von 149 entnazifizierten EisenbahnerInnen der Großteil mit 125 Personen suspendiert wurde. 13 MitarbeiterInnen wurden entlassen, 2 wurden wegen ihrer Verhaftung suspendiert und 3 wegen ihrer Verhaftung entlassen.

Von den 149 Entnazifizierten waren fünf Personen weiblich. Vier der fünf Frauen wurden entlassen und eine vom Dienst enthoben. Betrachtet man die Entlassungen gesamt und in Bezug auf Geschlechterverhältnis, sticht hervor, dass Frauen wesentlich härteren Entnazifizierungsmaßnahmen unterworfen waren und eher entlassen wurden als männliche Kollegen. Von den insgesamt 16 Entlassungen waren vier Frauen betroffen, im Verhältnis eine nicht unbedeutende Zahl. Eine der betroffenen Frauen war nachweislich *Alte Kämpferin*, zwei weitere Frauen seit 1925 bzw. seit 1938 NSDAP-Mitglied und die vierte Frau war laut Akten HJ-Führerin (also vermutlich BDM-Führerin). Von den zwölf entlassenen Männern waren insgesamt zehn *Alte Kämpfer* und *Illegale*. Dies lässt jedoch nicht den Schluss zu, dass die Entlassungsrate bei den Frauen so hoch war, da sie zu 50% *illegal* waren, denn insgesamt waren unter den 149 Entnazifizierten 39 *Alte Kämpfer* und *Illegale*. Sprich

⁶²⁵ Diese Person gehörte zum Personalstand der Generaldirektion Wien. Vgl: Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Verzeichnis enthobener Mitarbeiter aufgrund von Zugehörigkeit zur NSDAP, nicht datiert.

der Großteil der *Alten Kämpfer* und *Illegalen* wurde nicht entlassen, sondern milder entnazifiziert. Frauen wurden hier dezidiert härter bestraft. Dieser Umstand korreliert mit den Anweisungen der Staatseisenbahndirektion Villach, Frauen zu entlassen und ihre Stellen, wenn nötig, durch männliches Personal zu befüllen.⁶²⁶ Insgesamt waren von den Entnazifizierungsmaßnahmen alle Berufssparten und Angestelltenverhältnisse bei der Reichsbahn betroffen, vom ehemaligen Reichsbahnpräsidenten selbst über Beamte, Bahnhofsvorstände, Schaffner, Lokführer, Weichenwärter bis zu den Bahngehilfinnen. Leider geben die überlieferten Dokumente der Reichsbahndirektion Villach keine Auskünfte zur These von Gabriela Stieber und Robert Knight, wonach die Entnazifizierungskommissionen darum bemüht waren, Suspendierte in den Dienst zurückzuholen und Pensionsrechte zu reinstallieren.⁶²⁷

Zusammenfassend zeigt sich ein mehrphasiges Bild der Entnazifizierungen bei der Staatseisenbahndirektion Villach vom Mai 1945 bis Jänner 1946. Ausgeführt wurden die ersten Maßnahmen vermutlich alle von Eisenbahneinheiten selbst, wobei nicht klar ist, ob sie sich auf Anweisungen der Landesregierungen oder der Militärregierung bezogen. Zu den Entnazifizierungskommissionen, die Ende 1945 von den britischen Behörden per Erlass Nr. 12 initiiert wurden, gibt es im Bestand der Reichsbahndirektion Villach keine Zahlen. Mit Februar 1946 wurden auch in Kärnten Bundesgesetze angewandt und die Entnazifizierung wurde österreichweit vereinheitlicht, weswegen der Einblick in die Entnazifizierung in den Akten der Staatseisenbahndirektion an diesem Punkt endet.

Im Jänner 1946 begannen die ersten Vorarbeiten zu einer österreichweiten Entnazifizierung. Am 21. Jänner 1946 schrieb Bundeskanzler Leopold Figl an seine Minister, dass alle BeamtInnen der Ministerien und ihrer nachgeordneten Dienststellen von der III. Dienstklasse aufwärts einen Entnazifizierungsfragebogen auszufüllen

⁶²⁶ Vgl: Österreichische Bundesbahnen, Reichsbahndirektion Villach, Notiz der Staatseisenbahndirektion Villach, zur Veröffentlichung in den „Mitteilungen“ gedacht, 13. August 1945.

⁶²⁷ Vgl: Knight, 2007, 591.

hätten, darunter fielen auch BeamtInnen der Eisenbahndirektionen.⁶²⁸ Grundlage war der Beschluss des Ministerkomitees zur Entnazifizierung und die damit in Verbindung stehende Einrichtung der Sonderkommissionen zur Säuberung der höchsten Staats- und Wirtschaftsstellen von nationalsozialistischen Elementen. Im Zuge der Arbeiten zum Erlass vom 21. Jänner 1946 stellte sich heraus, dass in allen Besatzungszonen bereits im Jahr 1945 höhere BeamtInnen außer Dienst gestellt worden waren – insgesamt 170 Personen, bei der Staatseisenbahndirektion Villach waren es 27.⁶²⁹ Fünf der außer Dienst gestellten höheren Beamten in Villach waren von der Britischen Militärregierung entlassen worden.⁶³⁰ Es ist nicht dokumentiert, wer die restlichen 22 höheren Beamten außer Dienst gestellt hat, hier bedarf es weiterführender Forschung. Ebenfalls genauer betrachtet werden muss, wie viele MitarbeiterInnen der Staatseisenbahndirektion Villach insgesamt entnazifiziert wurden. Die im Villacher Bestand überlieferten Zahlen geben aber einen ersten Eindruck: Die Staatseisenbahndirektion Villach hatte im Juli 1946 insgesamt 9.666 MitarbeiterInnen. Bis Juli 1946 waren 3.040 entlassen worden, davon 1.781 als *Illegale* während noch 4.130 Registrierungspflichtige in Verwendung standen.⁶³¹

⁶²⁸ Österreichisches Staatsarchiv, AdR, BMfV/Präs, 1946, Karton 6, (4a23), 4b, Geschäftszahl Pr.ZI 10094, Schreiben des Bundeskanzlers an den Verkehrsminister, 21. Jänner 1946.

⁶²⁹ Österreichisches Staatsarchiv, AdR, BMfV/Präs, 1946, Karton 6, (4a23), 4b, Geschäftszahl Präs.ZI 10.210/46, Aktennotiz im Präsidium des Verkehrsministeriums, 19. Februar 1946.

⁶³⁰ Österreichisches Staatsarchiv, AdR, BMfV/Präs, 1946, Karton 6, (4a23), 4b, Geschäftszahl Präs.ZI 10.210/46
Personaldienst der Österreichischen Staatseisenbahnen an das Präsidium des Verkehrsministeriums, eingegangen am 18. Februar 1946.

⁶³¹ Österreichisches Staatsarchiv, AdR, BMfV/Präs, 1946, Karton 6, (4a23), 4b, Geschäftszahl Pr.ZI 13606/46, Schreiben des Personaldienstes der Generaldirektion der Österreichischen Staatseisenbahnen an das Präsidium des Verkehrsministeriums bezüglich Säuberung der Personalstände, 3. Juli 1946.

Conclusio

Die Studie hat gezeigt, dass die Reichsbahn ein zentraler Teil des nationalsozialistischen Staates war. Anhand der dargestellten Aufgabengebiete einer Reichsbahndirektion wurde nicht nur die Teilhabe der Eisenbahn an nationalsozialistischer Politik und ihren Verbrechen beschrieben, sondern die Bahn als Profiteurin und Akteurin im NS-Staat dargestellt. Mit bürokratischer Präzision und Disziplin arbeiteten ihre EntscheidungsträgerInnen und MitarbeiterInnen an der Umsetzung nationalsozialistischer Programme. Sie versuchten dabei den Machteinfluss der Reichsbahn zu stärken. Die Bahnbediensteten führten dabei ihre Tätigkeiten zumeist ohne Widerspruch aus, solange sie dem Selbsterhalt des Unternehmens dienlich waren. Dies bedeutete keinesfalls nur die Umsetzung von Befehlen von oben. Es konnte vielmehr bewiesen werden, dass Verantwortliche in der Reichsbahn selbstständig Initiativen von unten setzten und somit die Reichsbahn ohne Druck von außen selbstständig zur Täterbehörde wurde.

Die Annahme, dass die Reichsbahndirektionen Akteurinnen in einem spezifischen Netzwerk waren, ermöglicht eine Untersuchung ihrer Interaktion in regionalen NS-Verwaltungseinheiten und deren Politiken. In vorliegender Studie geschah dies durch einen Fokus auf eine spezifische Struktur innerhalb der Reichsbahn: die ehemaligen Österreichischen Bundesbahnen. Obwohl diese im Rahmen des sogenannten Anschlusses Österreichs an das Deutsche Reich formell aufgelöst wurden, bestanden doch spezifisch österreichische Gegebenheiten weiter – in Hinblick auf das Personal, Betriebstraditionen und Verkehrs- und MitarbeiterInnennetzwerke. Nach der Befreiung 1945 wurden die ÖBB auf Basis dieser Strukturen wiedergegründet. Paradoxerweise ist es also möglich, die historische Rolle der ÖBB in einer Zeit, in der sie offiziell nicht existierten, über strukturelle Kontinuitäten und Lebenswege zu untersuchen.

Im Zentrum des Interesses der vorliegenden Studie standen die Verstrickungen der Reichsbahn und ihres Personals in NS-Verbrechen am Beispiel der Reichsbahndirektion Villach. Dies wurde anhand von drei Beispielen dargestellt: der *Anschluss* der ÖBB an die Reichsbahn, die Rolle der ehemaligen ÖBB in Krieg und

Verfolgung und die Reichsbahn im Netzwerk der Zwangsarbeit. In allen drei Bereichen konnte nachgewiesen werden, dass die Bahnbediensteten einerseits willige VollstreckerInnen der NS-Politik waren, andererseits aber auch selbstständig Schritte setzten, nationalsozialistische Ziele zu verwirklichen und die eigenen Unternehmensinteressen in der neuen politischen Realität unter Ausnutzung neuer Möglichkeiten zu erreichen oder sogar zu erweitern. Abschließend wurden Einblicke in Entnazifizierungsmaßnahmen anhand überlieferter Dokumente der Reichsbahndirektion Villach dargestellt, die einen Einblick in die nationalsozialistische Durchsetzung des Unternehmens geben.

Den Rahmen für die Mitwirkung der Österreichischen Bundesbahnen an nationalsozialistischen Verbrechen bildete der *Anschluss* des Betriebes an die Deutsche Reichsbahn, also die Inkorporation der ÖBB in das reichsdeutsche Unternehmen und damit zusammenhängend die Einführung deutscher Gesetze und Verordnungen. Der erste Schritt in diesem Prozess war das österreichische Unternehmen aufzulösen und in die Reichsbahn einzugliedern. Mit 17. März 1938 war dieser Vorgang formal beendet. Es ist kein Widerstand gegen diese Zwangseingliederung überliefert, vermutlich da es sich um ein staatliches Unternehmen handelte und es nicht enteignet werden sollte. Zusätzlich spiegelt die widerstandslose Auflösung der ÖBB eine grundsätzliche gesellschaftliche Zustimmung in weiten Teilen der österreichischen Bevölkerung zum Anschluss an Deutschland wider. Die Eingliederung der ÖBB in die DRB und die systematische Nazifizierung des Unternehmens waren begleitet von Diskriminierung, Isolierung und schließlich Verfolgung von (potenziellen) politischen GegnerInnen und jüdischen Bediensteten der Bahn durch ihre Vorgesetzten und KollegInnen. Die Reichsbahn in Österreich war also von Beginn an nicht nur Ausführerin nationalsozialistischer Verfolgungsmaßnahmen wie bei den späteren Deportationen an Orte des Massenmordes, sondern auch selbst als Unternehmen durch NS-Verfolgung und Antisemitismus geprägt.

Mit der formalen Inkorporation der Österreichischen Bundesbahnen in die Deutsche Reichsbahn am 17. März 1938 war die Eingliederung jedoch noch lange nicht

abgewickelt. Es sollten weiters die österreichische Unternehmensstruktur der deutschen angepasst und alle Regeln, Gesetze und Verordnungen vereinheitlicht werden. Die als Vorlage geltenden reichsdeutschen Strukturen waren sehr hierarchisch und gleichzeitig dezentral. An oberster Stelle des Unternehmens stand der Reichsverkehrsminister, der zugleich Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn war. Die regionalen Abteilungsebenen der Bahn waren die sogenannten Reichsbahndirektionen, nach der Eingliederung der ÖBB existierten im Deutschen Reich 32 solcher Behörden. Diese Studie fokussierte eine dieser RBDs als Fallstudie.

Die Reichsbahndirektionen unterstanden direkt dem Reichsverkehrsministerium und unter ihrem Einfluss waren wiederum alle regulären Bahneinrichtungen in ihrem Gebiet, wie zum Beispiel Bahnhöfe oder Werkstätten. Sonderfälle waren Einrichtungen wie Bauämter, die direkt dem Reichsverkehrsministerium unterstanden, da sie überregionale Bedürfnisse abdeckten. In Österreich waren die Reichsbahndirektionen binnen einiger Tage bzw. weniger Wochen als neue Verwaltungsebenen bei der Bahn eingeführt. Grundsätzlich bedeutete dies nur eine Umbenennung der bestehenden Bundesbahndirektionen. Zur Einführung der deutschen Abteilungsstruktur in den Regionen bzw. Reichsbahndirektionen stellte das Reichsverkehrsministerium den ÖsterreicherInnen reichsdeutsche Kollegen zur Seite, die den Umgestaltungsprozess vor Ort unterstützten. So wurde auch ein deutsches Ablagesystem eingeführt, wie der Bestand der Reichsbahndirektion Villach zeigt.

Ab wann genau die Bundesbahndirektionen als Reichsbahndirektionen geführt wurden, ist nicht klar, da die Aufzeichnungen hierüber fehlen. In Villach erschien das Amtsblatt jedoch noch ein paar Wochen als Blatt der Bundesbahndirektion, bevor es umgestellt wurde. Die Restrukturierung innerhalb der Direktionen dürfte mit Jahresende abgeschlossen gewesen sein, da nachweislich bis Ende 1938 reichsdeutsche Beamte zur Unterstützung in Österreich eingesetzt waren, aber nicht darüber hinaus. Somit wurde Wien als ehemaliges Zentrum der ÖBB entmachtet und die einzelnen *ostmärkischen* Regionen mussten sich direkt an Berlin und das Ministerium wenden. Es gab zwar bis März 1939 noch eine zentrale Wiener Stelle, die Abwicklungsstelle Österreich – Reichsverkehrsministerium. Dabei handelte es sich

jedoch um eine reichsdeutsche Außenstelle des Reichsverkehrsministeriums in Wien, das den Inkorporationsprozess steuerte. Die Führung der Abteilung unterlag einem Reichsdeutschen, auch wenn der Großteil des Personals aus Österreich war.

Die rechtliche Anpassung an das Deutsche Reich nahm noch mehr Zeit in Anspruch. Es handelte sich hierbei auch um ein komplexeres Unterfangen, da vor einer rechtlichen Umstellung zuerst eine Bestandsaufnahme der gegebenen Rechtssituation gemacht werden musste, um sie zu vergleichen und ihre Überleitung vorzubereiten. Zusätzlich ging es hierbei um heikle Aspekte, die gut vorbereitet werden mussten, da sie sonst zu einem (sicherheits-)politischen Risiko werden konnten. Denkschriften aus der Personalkommission in der Abwicklungsstelle Österreich zeigen die politische Sprengkraft, welche die rechtliche Anpassung mit sich brachte. Vornehmlich wurde darin die hierarchische Dienstenteilung kritisiert – dies durchaus auch von Nationalsozialisten –, da sie weniger Aufstiegschancen bot. Zusätzliche Kritikpunkte waren der im Vergleich zu österreichischen Verhältnissen geringere Verdienst sowie die höhere Arbeitszeit und Reduktion von Privilegien, wie Fahrpreisermäßigungen oder Zuschüsse zur Dienstkleidung. Dieser innerbetriebliche Konflikt wurde schlussendlich mit der Einführung aller relevanten reichsdeutschen Gesetze Ende 1939 beendet. Die innerbetrieblichen Spannungen zwischen Zentrum in Berlin und lokalen betrieblichen AkteurlInnen verdeutlichen Machtdynamiken in Behörden des NS-Staates allgemein und nach dem Anschluss in Österreich im Speziellen. Das durchaus selbstbewusste Auftreten österreichischer Nationalsozialisten gegenüber ihren Kameraden im *Altreich*, die ihnen formal übergeordnet waren, verdeutlicht beispielhaft, dass Machtverhältnisse nicht sofort und hierarchisch umgesetzt wurden, sondern Interessenskonflikte und ideologische Grabenkämpfe die konfliktträchtige Machtaufteilung im Nationalsozialismus prägten. Die innerbetriebliche Kommunikation sowie der Schriftverkehr mit übergeordneten Behörden, rekonstruierbar über erhaltene Korrespondenzen der RBD Villach, verdeutlichen, dass sich die praktische Umsetzung nationalsozialistischer Politik durch ein Wechselspiel an Interessen des Zentrums und der Peripherie des Unternehmens dynamisch entwickelte und kein klarer Plan als Vorlage existierte.

Die NationalsozialistInnen begannen gleich nach dem *Anschluss* damit, politische Säuberungen in den Reihen der Belegschaft durchzuführen. Als Grundlage dafür diente der verpflichtende persönliche Eid auf den Reichskanzler Adolf Hitler, den alle MitarbeiterInnen ablegen mussten. Nur Jüdinnen und Juden war es generell untersagt, diesen Eid abzulegen, wodurch ihr Ausschluss aus der Bahn dem im NS-Staat alles durchdringenden Antisemitismus entsprechend besiegelt wurde. Trotzdem hatten die NationalsozialistInnen zuerst keine allgemeine Strategie, wie sie mit jüdischen EisenbahnerInnen umgehen wollten. Einige Jüdinnen und Juden wurden somit suspendiert, andere in Zwangspension geschickt, wiederum andere entlassen. Mit der Einführung der sogenannten Nürnberger Gesetze in der Ostmark wurde dies vereinheitlicht und Jüdinnen und Juden wurden grundsätzlich entlassen. Bei der Reichsbahndirektion Villach waren nachweislich zwei Juden tätig bzw. von dieser antijüdischen Säuberung betroffen. Sie wurden zunächst im März 1938 vom Dienst enthoben und später wahrscheinlich – es liegen dazu keine Akten vor – entlassen. Die antisemitische Verfolgung in der Reichsbahn verdeutlicht beispielhaft Dynamiken antijüdischer Politik im Nationalsozialismus: Das Ziel, jüdische MitarbeiterInnen aus der Bahn zu entfernen, war ideologisch eindeutig und wurde nicht in Frage gestellt. Die konkrete Umsetzung war jedoch ohne vereinheitlichende Vorgaben unklar, wurde aber trotzdem von lokalen AkteurInnen in unterschiedlicher Form zu erreichen versucht. Auch dies unterstreicht den hohen Grad der Verantwortung der Reichsbahn und im Falle Villachs der ehemaligen ÖBBler für die Umsetzung von NS-Politik, die in diesem Fall im Völkermord an den Jüdinnen und Juden mündete.

Neben der Verfolgung von jüdischen Bahnbediensteten setzte die Reichsbahn politische Säuberungen aktiv durch. Hiervon waren zwischen dem 12. März und Oktober 1938 nachweislich 88 Personen der Reichsbahndirektion Villach betroffen. Der Großteil von ihnen – 42 Personen – wurde innerhalb der Deutschen Reichsbahn versetzt und nur fünf mit der höchsten berufsbezogenen Repression sanktioniert, der Entlassung. Von diesen 88 Personen wurden 17 verhaftet, nachweislich die Hälfte wurde nach wenigen Tagen bzw. Wochen wieder aus der Haft freigelassen. Der Anschluss des Betriebes war also unmittelbar mit nationalsozialistischer Repressionspolitik verknüpft. Antijüdische Maßnahmen wurden durch EisenbahnerInnen sofort umgesetzt, zuerst ohne klare Vorgaben. Die von der

Reichsbahn umgesetzten Repressionsmaßnahmen richteten sich gegen potenzielle GegnerInnen, entsprachen damit einer ideologiegetriebenen Politik, die widerstandslos zur betriebsinternen Praxis wurde und das Unternehmen bis zur Befreiung 1945 prägte.

Die Rolle der Reichsbahn und ihres Personals in den deutschen Angriffskriegen und der parallel dazu forcierten Verfolgungspolitik verdeutlicht die vielschichtige Verstrickung der Eisenbahn in die NS-Verbrechen über das eigene Unternehmen hinaus. Der Zweite Weltkrieg und damit zusammenhängende zahlreiche nationalsozialistische Verbrechen stellen riesige Themengebiete mit zahllosen Facetten, Schauplätzen, Opfergruppen, TäterInnengruppen, chronologischen Aspekten etc. dar. Die vorliegende Studie zielte nicht darauf ab, die Verstrickungen der Reichsbahn in alle diese Taten generell darzustellen, sondern anhand der Reichsbahndirektion Villach ein regionales Beispiel unter Berücksichtigung des größeren Kontexts zu diskutieren, an dem generelle Dynamiken der Rolle der Bahn in Krieg und NS-Verfolgungen ersichtlich werden.

Der Reichsbahn kam insbesondere im deutschen Vernichtungskrieg gegen die Sowjetunion und an der deutschen Ostfront eine zentrale Rolle zu. Sie stellte die Infrastruktur zur Verfügung, die den Krieg und seine Verbrechen ermöglichte, war aber durch ihre MitarbeiterInnen auch selbst Teil der Okkupationsstrukturen und für die Beschlagnahme von Eisenbahnen, Materialien und Ressourcen verantwortlich. Zusätzlich waren Bahnbedienstete in die Besatzungen als Personal involviert, nahmen dabei aktive Rollen ein und beobachteten als – nach Raul Hilberg – *Bystander* die NS-Verbrechen unmittelbar. Darüber hinaus lassen Dokumente aus der Reichsbahndirektion Villach sogar die These zu, dass Eisenbahner direkt an der Ausführung von Verbrechen mitwirkten, also auch zu TäterInnen vor Ort wurden. Die Reichsbahn ermöglichte also nicht nur den Vernichtungskrieg, sondern war mit ihren MitarbeiterInnen auch Durchführerin und Gestalterin der deutschen Okkupationspolitik in Osteuropa. Auch in die deutschen Kriege in Westeuropa war die Reichsbahn eingebunden, in vorliegender Arbeit wird insbesondere ihre Rolle bei der Plünderung besetzter Länder dargestellt. Die Bahn war also auch Profiteurin des Krieges. Die

vielfältigen Rollen, welche die Bahn abseits ihrer Funktion als Transportmittel einnahm, verdeutlichen ihre vielschichtige Verstrickung in Verbrechen, weit über die bisher in der Forschung gesetzten Schwerpunkte hinaus.

In der NS-Genozidpolitik, insbesondere der Verfolgung und Ermordung aller im deutschen Einflussgebiet lebenden Jüdinnen und Juden sowie Roma, Romnija, Sintizas und Sinti, nahm die Reichsbahn ebenfalls verschiedene Rollen ein. Die Verantwortlichen bei der Bahn waren in Kooperation mit der SS für die Deportation der Opfer an ihre Mordstätten zuständig, setzten aber auch intern antisemitische Gesetze um und schlossen jüdische MitarbeiterInnen aus dem Unternehmen systematisch aus. Die reibungslose und oftmals selbstständige Einführung antijüdischer Maßnahmen innerhalb der Bahn, nicht nur gegen jüdische Bahnbedienstete, sondern gegenüber Jüdinnen und Juden allgemein, wie etwa Verbote der Nutzung von Schlafwägen, verdeutlichen, dass Antisemitismus als konsensual innerhalb der EntscheidungsträgerInnen der Bahn anzusehen ist. Die Bahnschutzpolizei, die im angeschlossenen Österreich neu eingeführt wurde, übernahm exekutive Funktionen im Einflussbereich der Reichsbahn und setzte antijüdische Reglementierungen und Gesetze als Exekutivorgane aktiv um. Diese Bahnmitarbeiter waren also Ausführer nationalsozialistischer Verfolgungspolitik und am Genozid an den Jüdinnen und Juden direkt beteiligt, indem sie unter anderem Fluchtversuche unterbanden und die Opfer den NS-Verfolgungsbehörden auslieferten. Zusätzlich zum Transport an Vernichtungsstätten war die Bahn auch für den Rücktransport des geraubten Eigentums der Ermordeten verantwortlich und stellte dafür Waggons zur Verfügung. Auch hier zeigt sich, dass die Reichsbahn über die Bereitstellung von Deportationszügen hinaus vielschichtig in den Holocaust und den Porajmos involviert war, vielfach ohne direkte Order von übergeordneten Stellen und sogar mit eigenen Polizeieinheiten.

Im regionalen Kontext waren die Reichsbahndirektion Villach und ihr Personal insbesondere an einem NS-Verbrechen maßgeblich beteiligt: der nationalsozialistischen Bevölkerungspolitik im besetzten Slowenien. Reichsbahnbedienstete wurden, wie auch an anderen Fronten, als aktive

AusführerInnen der deutschen Besatzungspolitik eingesetzt und slowenischen EisenbahnerInnen als Vorgesetzte vorgestellt. Im besetzten Slowenien war ein Schwerpunkt nationalsozialistischer Politik die aggressive Umsetzung von Germanisierungsmaßnahmen. Das bedeutete einerseits die „Eindeutschung“ von bestimmten Bevölkerungsgruppen, andererseits die Deportation von rund 80.000 Menschen aus dem besetzten Slowenien ins Reichsgebiet. Diese Verschleppungen wurden von der Reichsbahn umgesetzt. Das regionale Beispiel verdeutlicht somit generelle Rollen der Reichsbahnbediensteten in Krieg und Verfolgung: Sie waren nicht nur für die Umsetzung nationalsozialistischer Politik zuständig, sondern gestalteten sie auch als Teil der Besatzungsapparate selbstständig mit. Widerstände von Seiten der Reichsbahn gegen die NS-Verfolgungspolitik, wie etwa die Zwangsverschickung von SlowenInnen, sind nicht überliefert. Der lokale Fokus der Studie verdeutlicht die großen Forschungslücken gerade in Bezug auf regionale Aufgaben, die von der Reichsbahn übernommen oder selbstständig gestaltet wurden, die maßgeblich für die rassistische Bevölkerungspolitik des NS-Staates waren.

Die Rolle der Reichsbahn im Netzwerk der Zwangsarbeit nimmt aus mehreren Gründen einen zentralen Platz in der vorliegenden Arbeit ein. Sie verdeutlicht, dass die Eisenbahn nicht nur Ausführerin von Verbrechen war, sondern selbst zur Täterbehörde wurde, indem die EntscheidungsträgerInnen bei der Bahn Zwangsarbeit selbstständig und unabhängig von Befehlen von Machtzentren einführten, von Zwangsarbeit profitierten, eigene Zwangsarbeitslager errichteten und bewachen ließen sowie durch die Infrastruktur der Bahn das Millionen von Menschen betreffende Netz an Zwangsarbeit im gesamten Einflussgebiet des deutschen Reiches ermöglichte und gestaltete. Die Reichsbahn war dabei in erster Linie Ausführerin von Zwangsarbeitspolitik. Da Zwangsarbeit im NS-Staat viele Formen von unfreiwilliger Arbeit umfasste, können nicht generell über die Rolle der Reichsbahn Aussagen getroffen werden, sondern müssen jeweils der konkrete Fall und chronologische, regionale und ideologische Gegebenheiten berücksichtigt werden. Allgemein lässt sich jedoch festhalten, dass die Reichsbahn widerstandslos und teilweise auf eigene Initiative hin ihre Infrastruktur zur Umsetzung von Zwangsarbeit zur Verfügung stellte. Dies umfasst Zwangsarbeitsmaßnahmen gegen Jüdinnen und Juden im Reichsgebiet ebenso wie ab Kriegsbeginn einsetzende Verschleppungen von Polinnen und Polen

und mit weiterem Kriegsverlauf zusätzlicher Opfergruppen. Insbesondere in den besetzten Gebieten sind Kontinuitäten in der Durchführung von Zwangsarbeitspolitik zum zivilen System der GastarbeiterInnen festzustellen, das die Grundlage für die logistische Umsetzung von ZwangsarbeiterInnentransporte durch die Reichsbahn darstellte. Die Weiterentwicklung von zivilen Arbeitsfeldern zu Terrorinstrumenten des Nationalsozialismus verdeutlicht den Handlungsspielraum der Reichsbahn und ihrer EntscheidungsträgerInnen, den diese auf brutale Weise zum Erreichen eigener Ziele unter neuen nationalsozialistischen Vorzeichen zu nutzen wussten.

Zusätzlich zur Durchsetzung von Zwangsarbeitspolitik war die Reichsbahn auch Profiteurin. Sie war nicht nur für den Transport von ZwangsarbeiterInnen zuständig, sondern setzte diese auch in eigenen Betrieben ein, teilweise in eigens dafür errichteten Zwangsarbeitslagern der Reichsbahn. Das regionale Beispiel der Reichsbahndirektion Villach vermittelt einen Eindruck der Selbstverständlichkeit, mit der die Zuständigen in der Eisenbahn ZwangsarbeiterInnen transportierten, aber insbesondere auch bei betriebsinternen Projekten und Kooperationen mit anderen Wirtschaftsunternehmen einsetzten. Die Reichsbahn war nicht nur im Netzwerk der Zwangsarbeit als Akteurin involviert, sie etablierte selbst ein Netz an Bauprojekten und Baustellen, das im Wesentlichen durch Zwangsarbeit funktionierte und wiederum lokale Unternehmen miteinschloss und somit ebenfalls zu Profiteuren von Zwangsarbeit machte. Auch in diesen Beispielen sind keine widerständigen Aktionen von Seiten der Reichsbahn oder auch der Unternehmen überliefert, im Gegenteil belegen Akten der Reichsbahndirektion Villach die Unverfrorenheit des Einsatzes von ZwangsarbeiterInnen innerhalb ihres Einflussgebietes. Reichsbahnlager und sogenannte Eisenbahnbrigaden, die in Kooperation mit der SS auch aus KZ-Häftlingen zusammengesetzt wurden, verdeutlichen darüber hinaus die Verbindungen der Bahn ins nationalsozialistische Lagersystem, durch eigene von der Bahn geführte und bewachte Lager bis zu den durch die SS betriebenen Konzentrationslagern. Die Bahn war also an der Expansion des nationalsozialistischen Lagersystems aktiv beteiligt. Auch dieser Befund – an einem regionalen Beispiel herausgearbeitet, jedoch mit weitreichenden Implikationen in Bezug auf die Bewertung der Reichsbahn im NS-Staat – verdeutlicht die großen Forschungslücken in Bezug auf die Geschichte der Bahn im Nationalsozialismus.

Im Sinne der Annahme, dass die Österreichischen Bundesbahnen in der Reichsbahn aufgingen, diese spezifisch österreichischen Strukturen und ihr Personal aber die Grundlage der Eisenbahn in der Zweiten Republik darstellten, beleuchtet die Studie abschließend die Entnazifizierung der Bahn am Beispiel der nun ehemaligen Reichsbahndirektion Villach. Grundlegend verdeutlicht diese regionale Untersuchung, dass Entnazifizierung in Österreich, insbesondere unmittelbar nach der Befreiung, regional sehr unterschiedlich gestaltet und umgesetzt wurde. Der Eisenbahn kam aber überall hohe Bedeutung zu, da sie das zentrale Verkehrsmittel auch für die Besatzungsmächte darstellte. Villach stand unter Kontrolle britischer Behörden, in Kärnten wurden jedoch bereits durch die neu konstituierte Landesregierung im Frühjahr 1945 eigene Entnazifizierungsmaßnahmen entwickelt. Dokumente der Reichsbahndirektion Villach belegen die Umsetzung dieser Erlässe auch zahlenmäßig. Leider sind zur Durchführung alliierter Entnazifizierungsgesetze keine Dokumente im Archiv der Reichsbahndirektion vorhanden. Die überlieferten Zahlen bis Juli 1946 – 3.040 entlassene Bahnbedienstete – legen jedoch nahe, dass die Reichsbahndirektion Villach nicht nur NS-Politik ausführte und davon profitierte, sondern auch personell stark nationalsozialistisch durchsetzt war.

Insgesamt belegt die vorliegende Forschungsarbeit, dass die EntscheidungsträgerInnen und MitarbeiterInnen der Reichsbahndirektion Villach nationalsozialistische Politik auf vielfältige Weise unterstützten, diese auch konkret gestalteten, umsetzten und davon profitierten. Die Bahn war dabei keine passive Befehlsempfängerin, sondern setzte eigene Akzente und wusste ihre eigenen Unternehmensziele beinhaltet im nationalsozialistischen Sinne durchzusetzen. Bahnvertreter regionaler Behörden wie der Reichsbahndirektion Villach traten dabei durchaus selbstbewusst gegenüber dem Machtzentrum in Berlin auf, was wiederum die dynamischen Kraftverhältnisse im NS-Staat illustriert. Die aktive Rolle der Reichsbahn im Nationalsozialismus wird ebenso durch ihre Verstrickung in nationalsozialistische Verbrechen klar, bei denen Bahnbedienstete zu TäterInnen wurden und die Reichsbahn insgesamt als Täterbehörde bezeichnet werden muss – durch ihre Involvierung in politische, antijüdische und rassistische Verfolgungspraxis, in die deutschen Angriffskriege, die Umsetzung und Gestaltung der Besatzungsregime, das Gestalten des Zwangsarbeits- und Lagersystems im NS-Staat

bis zum Transport von gestohlenen Gütern und dem letzten Besitz der Ermordeten aus den Vernichtungslagern. Die regionale Fallstudie zeigt insbesondere die zentrale Rolle von Bahnpersonal in der Besatzungspolitik und im Netzwerk der Zwangsarbeit, illustriert damit die wichtige Bedeutung regionaler Beispiele zum Verständnis des größeren Bildes: Die Reichsbahn als zentrale Behörde im NS-Staat war Profiteurin, Akteurin und Täterin in unterschiedlicher Form und aktiv an der Umsetzung nationalsozialistischer Politik beteiligt. Ihre EntscheidungsträgerInnen und ihr Personal wussten dabei im Regelfall mit kaltblütigem Kalkül, die eigenen Interessen unter Ausnutzung aller Gegebenheiten, aber auch durch das Schaffen neuer Realitäten, durchzusetzen.

Bibliografie, Quellen und Anhänge

Monografien, Dokumentationen, Dokumentensammlungen

Adler, H. G., 1974, Der verwaltete Mensch. Studien zur Deportation der Juden aus Deutschland, Tübingen, Mohr.

Arendt, Hannah, 1964, Eichmann in Jerusalem. Ein Bericht von der Banalität des Bösen, München, Piper.

Bremm, Klaus-Jürgen, 2013, Armeen unter Dampf. Die Eisenbahnen in der europäischen Kriegsgeschichte 1871-1918, Hövelhof, DGE Medien.

Browning, Christopher, 1993, Ganz normale Männer. Das Reserve-Polizeibataillon 101 und die „Endlösung“ in Polen, Reinbek bei Hamburg, Rowohlt.

Browning, Christopher R., Hayes, Peter, Hilberg, Raul, 2020, German Railroads, Jewish Souls. The Reichsbahn, Bureaucracy and the final solution, published in association with the United States Holocaust Memorial Museum (ed), New York, Berghahn Books.

Botz, Gerhard, 2018, Nationalsozialismus in Wien. Machtübernahme, Herrschaftssicherung, Radikalisierung, Kriegsvorbereitung 1938/39, Wien, Mandelbaum Verlag.

Dohle, Oskar, Slupetzky, Nicole, 2004, Arbeiter für den Endsieg. Zwangsarbeit im Reichsgau Salzburg 1939-1945 (Unter Mitarbeit von Gerda Dohle, Schriftenreihe des Forschungsinstitutes für Politisch-Historische Studien der Dr.-Wilfried-Haslauer-Bibliothek, Salzburg, Bd. 21), Wien u.a., Böhlau.

Dokumentationsarchiv des Österreichischen Widerstands (Hg), Katalog zur permanenten Ausstellung, Verlag für Weiterbildung, Wien.

Engel, Reinhard, Radzyner, Joana, 1999, Sklavenarbeit unterm Hakenkreuz. Die verdrängte Geschichte der österreichischen Industrie, Wien, München, Franz Deuticke Verlagsgesellschaft m.b.H.

Engwert, Andreas, Kill, Susanne, 2009, Sonderzüge in den Tod. Die Deportationen mit der Deutschen Reichsbahn (Eine Dokumentation der Deutschen Bahn AG, Begleitpublikation zur gleichnamigen Wanderausstellung der Deutschen Bahn AG), Wien – u.a.. Böhlau.

Felzmann, Christina, Fuchshuber, Jutta, 2012, „Unter Zwang enteignet.“ „Arisierungen“ und „Liquidierungen“ von Handelsunternehmen in Österreich 1938 bis 1945. Nicht publizierte Diplomarbeit, Universität Wien.

Fings, Karola, 2005, Krieg, Gesellschaft und Konzentrationslager: Himmlers SS-Baubrigaden (Sammlung Schöningh zur Geschichte und Gegenwart), Paderborn u.a., Ferdinand Schöningh.

Friedman, Philip, 1945, To jest Oświęcim, Warschau, Państwowe Wydawn.

Friedman, Philip, 1946, This was Oswiecim. The Story of a Murder Camp, London, The United Jewish Relief Appeal.

Freund, Florian, Perz, Bertrand, 2000, Die Zahlenentwicklung der ausländischen Zwangsarbeiter und Zwangsarbeiterinnen auf dem Gebiet der Republik Österreich 1939-1945. Gutachten im Auftrag der Historikerkommission der Republik Österreich, Wien, Institut für Zeitgeschichte.

Goldhagen, Daniel Jonah, 1996, Hitlers willige Vollstrecker. Ganz gewöhnliche Deutsche und der Holocaust, München, Siedler.

Gottwaldt, Alfred, 2009a, Eisenbahner gegen Hitler. Widerstand und Verfolgung bei der Reichsbahn 1933-1945 (Mit Beiträgen von Ursula Bartelsheim), Wiesbaden, Marix.

Gottwaldt, Alfred, 2009b, Dorpmüllers Reichsbahn. Die Ära des Reichsverkehrsminister Julius Dorpmüller 1920-1945, Freiburg im Breisgau, EK-Verlag.

Gottwaldt, Alfred, 2011, Die Reichsbahn und die Juden 1933-1939. Antisemitismus bei der Eisenbahn in der Vorkriegszeit, Wiesbaden, Marix.

Gottwaldt, Alfred, Schulle, Diana, Lorenz, Ina, 2005, Die „Judendeportationen“ aus dem Deutschen Reich von 1941-1945. Eine kommentierte Chronologie, Wiesbaden, Marix.

Götz, Aly, 1999, „Endlösung“. Völkerverschiebung und der Mord an den europäischen Juden, Frankfurt am Main, Fischer-Taschenbuch-Verlag.

Gruner, Wolf, 1997, Der geschlossene Arbeitseinsatz deutscher Juden. Zur Zwangsarbeit als Element der Verfolgung 1938-1943. Reihe Dokumente, Texte, Materialien. Veröffentlicht vom Zentrum für Antisemitismusforschung der Technischen Universität Berlin, Band 20, Berlin, Metropol.

Gruner, Wolf, 2000, Zwangsarbeit und Verfolgung österreichischer Juden 1938-45. Reihe Der Nationalsozialismus und seine Folgen, Band 1, Innsbruck, Wien, Studien-Verlag.

Heinemann, Isabel, 2003, „Rasse, Siedlung, deutsches Blut“. Das Rasse- und Siedlungshauptamt der SS und die rassenpolitische Neuordnung Europas, Göttingen, Wallenstein Verlag.

Herbert, Ulrich, 1985, Fremdarbeiter. Politik und Praxis des „Ausländer-Einsatzes“ in der Kriegswirtschaft des Dritten Reiches, Berlin u.a., Dietz.

Herbert, Ulrich, 1986, Geschichte der Ausländerbeschäftigung 1880 bis 1960. Saisonarbeiter, Zwangsarbeiter, Gastarbeiter, Berlin, Bonn, Dietz

Hilberg, Raul, 1961, The Destruction of the European Jews, Chicago, Quadrangle books.

Hilberg, Raul, 1981, Sonderzüge nach Auschwitz, Mainz, Dumjahn.

Hilberg, Raul, 1987, Sonderzüge nach Auschwitz, Frankfurt am Main, Berlin, Ullstein.

Hilberg, Raul, 1982, Die Vernichtung der europäischen Juden. Die Gesamtgeschichte des Holocaust, Berlin, Olle & Wolter.

Hilberg, Raul, 2007, Die Vernichtung der europäischen Juden, Frankfurt am Main, Fischer.

Hilberg, Raul, 2011, Täter, Opfer, Zuschauer. Die Vernichtung der Juden 1933-1945. Frankfurt am Main, Fischer-Taschenbuch-Verlag.

Hopmann, Barbara, 1996, Von der Montan zur Industrieverwaltungsgesellschaft (IVG) 1916-1951, Stuttgart, Franz Steiner Verlag.

Keschmann, Erwin, 1983, Die Österreichischen Bundesbahnen seit dem Zweiten Weltkrieg. Eine historische Betriebsanalyse, nicht publizierte Diplomarbeit, Wirtschaftsuniversität Wien.

Jablonek, Clemens et al, 2004, Veröffentlichungen der Österreichischen Historikerkommission. Vermögensentzug während der NS-Zeit sowie Rückstellungen und Entschädigungen seit 1945 in Österreich, Zwangsarbeiter und Zwangsarbeiterinnen auf dem Gebiet der Republik Österreich 1939-1945, Bd. 26/1, Wien, München, Oldenbourg.

Knigge, Volkhard, Lüttgenau, Rikola-Gunnar, Wagner, Jens-Christian (Hg), 2011, Zwangsarbeit. Die Deutschen, die Zwangsarbeiter und der Krieg. Begleitband zur Ausstellung im Auftrag der Stiftung Gedenkstätten Buchenwald und Mittelbau-Dora, Weimar.

Knipping, Andreas, 2005, Eisenbahn im Krieg. Im Dienste des Militärs 1848-1948, München, GeraMond.

Kreidler, Eugen, 1975, Die Eisenbahnen im Machtbereich der Achsenmächte während des Zweiten Weltkrieges, Frankfurt, Zürich.

Krempel, Mathias, Thaler, Johannes, 2015, Arbeitsmarktverwaltung in Österreich 1917-1957. Bürokratie und Praxis, Wien, ÖGB Verlag.

Lehnstaedt, Stephan, 2010, Okkupation im Osten. Besatzeralltag in Warschau und Minsk 1939-1944. Studien zur Zeitgeschichte, herausgegeben vom Institut für Zeitgeschichte, Band 82, München, R. Oldenbourg Verlag.

Lichtenstein, Heiner, 1985, Mit der Reichsbahn in den Tod. Massentransporte in den Holocaust 1941-1945, Köln, Bund.

Longerich, Peter, 1998, Politik der Vernichtung. Eine Gesamtdarstellung der nationalsozialistischen Judenverfolgung, München u.a., Piper.

Longerich, Peter (Hg), 1989, Die Ermordung der europäischen Juden. Eine umfassende Dokumentation des Holocaust 1941-1945, München u.a., Piper.

Manoschek, Walter, 1993, Serbien ist judenfrei, München, Oldenbourg Verlag.

Mayr, Alexander Josef, 2008, Denazification. British element. Entnazifizierungsmaßnahmen der Briten in Österreich, Unveröffentlichte Diplomarbeit, Universität Wien.

Mayring, Philipp, 2010, Qualitative Inhaltsanalyse. Grundlagen und Techniken, Weinheim, Basel, Beltz.

Mierzejewski, Alfred C., 1993, Bomben auf die Reichsbahn. Der Zusammenbruch der deutschen Kriegswirtschaft 1944-1945, Freiburg, EK-Verlag.

Mierzejewski, Alfred C., 2000, The most valuable asset of the Reich. The German National Railway, Bd. 2, 1933-1945, Chapel Hill u.a., University of North Carolina Press.

Mierzejewski, Alfred C., 2005, Hitler's Trains. The German National Railway & the Third Reich, Stroud, Tempus.

Moser, Jonny, 1966, Die Judenverfolgung in Österreich 1938-1945, Wien u.a., Europa.

Neugebauer, Wolfgang, 2008, Der österreichische Widerstand 1938-1945, Wien u.a., Edition Steinbauer.

Österreichische Bundesbahnen Holding AG (ed), 2012b, The Suppressed Years. Railway and National Socialism in Austria 1938-1945 (accompanying documentation for the emigration exhibition of the same name, Project management, text and editorial design Kogoj, Traude), Vienna, Österreichische Bundesbahnen-Holding AG.

Österreichische Bundesbahnen-Holding AG (Hg), 2012a, Verdrängte Jahre. Bahn und Nationalsozialismus in Österreich 1938-1945 [Begleitdokumentation zur gleichnamigen Wanderausstellung, Projektleitung Kogoj, Traude], Wien, Österreichische Bundesbahnen-Holding AG.

Pätzold, Kurt, Schwarz, Erika, 1994, „Auschwitz war für mich nur ein Bahnhof“: Franz Novak – der Transportoffizier Adolf Eichmanns (Reihe Dokumente, Texte, Materialien/Zentrum für Antisemitismusforschung der Technischen Universität Berlin, Bd. 13), Berlin, Metropol.

Pasher, Yaron, 2014, Holocaust versus Wehrmacht. How Hitler's „Final Solution“ undermined the German War Effort, Lawrence, University Press of Kansas.

Pirker, Peter, 2010, Gegen das „Dritte Reich“. Sabotage und transnationaler Widerstand in Österreich und Slowenien 1938-1940, Klagenfurt, Wien, Kitab.

Piringer, Kurt, 1982, Die Geschichte der Freiheitlichen. Beitrag der dritten Kraft zur österreichischen Politik, Wien, Orac.

Pohl, Dieter, 1993, Von der „Judenpolitik“ zum Judenmord. Der Distrikt Lublin des Generalgouvernements 1939-1941 (Münchner Studien zur neueren und neusten Geschichte, Bd. 3), Frankfurt am Main u.a., Lang.

Rathkolb, Oliver, Wirth, Maria, Wladika, Michael, 2010, Die „Reichsforste“ in Österreich 1938-1945. Arisierung, Restitution, Zwangsarbeit und Entnazifizierung, Wien u.a. Böhlau.

Reed, John, 2011, 10 Tage, die die Welt erschütterten, Essen, Mehring.

Rohde, Horst, 1971, Das deutsche Wehrmachttransportwesen im Zweiten Weltkrieg. Entstehung, Organisation, Aufgaben (Beiträge zur Militär- und Kriegsgeschichte, Bd. 12), Stuttgart, Deutsche Verlags-Anstalt.

Rossberg, Ralf Roman, 1977, Geschichte der Eisenbahn, Künzelsau, Sigloch Service Edition.

Roth, Herlinde, 1985, Beiträge zum Widerstand gegen das NS-Regime in Kärnten 1938-1945, Wien, unveröffentlichte Dissertation.

Roth, Ralf, 2005, Das Jahrhundert der Eisenbahn. Die Herrschaft über Raum und Zeit 1800-1914, Ostfildern, Thorbecke.

Safrian, Hans, 1993, Die Eichmann-Männer, Wien, Zürich, Europa-Verlag.

Safrian, Hans, 1995, Eichmann und seine Gehilfen, Frankfurt am Main, Fischer-Taschenbuch.

Safrian, Hans, 1997, Eichmann und seine Gehilfen, Frankfurt am Main, Fischer.

Safrian, Hans, Witek, Hans, 2008, Und keiner war dabei. Dokumente des alltäglichen Antisemitismus in Wien, Wien, Picus Verlag.

Schivelbusch, Wolfgang, 2004, Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert, Frankfurt am Main, Fischer Taschenbuch Verlag.

Schreiber, Carsten, 2008, Elite im Verborgenen. Ideologie und regionale Herrschaftspraxis des Sicherheitsdienstes der SS und seines Netzwerks am Beispiel Sachsens. Reihe Studien zur Zeitgeschichte, München, De Gruyter.

Stieber, Gabriela, 2005, Die Briten als Besatzungsmacht in Kärnten 1945-1955, Klagenfurt, Verlag des Kärntner Landesarchivs.

Stiefel, Dieter, 1981, Entnazifizierung in Österreich. Wien, Europaverlag.

Stockmayer, Thomas, 1993, Bahn – Straße – Schiff: Verkehrsgeschichte Österreichs seit 1945, unveröffentlichte Diplomarbeit, Universität Wien.

Vogl, Friedrich, 1968, Österreichs Eisenbahner im Widerstand, Wien, ÖGB-Verlag.

Wadl, Wilhelm, 1985, Das Jahr 1945 in Kärnten. Ein Überblick, Klagenfurt, Verlag des Kärntner Landesarchivs.

Walzl, August, 2001, Zwangsarbeit in Kärnten im Zweiten Weltkrieg. Die Hintergründe eines politischen Phänomens im Alpen-Adria-Raum, Klagenfurt, Verlag des Kärntner Landesarchivs.

Artikel

Adam, Alfons, 2013, Im Wettstreit um die letzten Arbeitskräfte. Die Zwangsarbeit auf dem Gebiet der Tschechischen Republik 1938-1945. In Pohl, Dieter, Sebta, Tanja (Hg), Zwangsarbeit in Hitlers Europa. Besatzung, Arbeit, Folgen, Wien, Metropol, 105-128.

Beer, Siegfried, 2004, Die britische Entnazifizierung in Österreich 1945-1948. In Schuster, Walter, Weber, Wolfgang, Entnazifizierung im regionalen Vergleich (Historisches Jahrbuch der Stadt Linz 2002), Linz, 399-430.

Beer, Siegfried, 2006, Die britische Besatzungsmacht in Österreich 1945-1955. In Bruckmüller, Ernst (Hg), Wiederaufbau in Österreich 1945-1955. Rekonstruktion oder Neubeginn? (Schriftenreihe des Instituts für Österreichkunde), Wien, Verlag für Geschichte & Politik u.a., 55-89.

Bezpalec, Egon, 1961, Jahre des Reorganisierens – Jahre des Reformierens. In Karner, Fritz (Hg), Österreichische Bundesbahnen. 15 Jahre Wiederaufbau, Modernisierung und Rationalisierung. Wien, Heidelberg, Bohmann, 51-53.

Borggräfe, Henning, 2014, Deutsche Unternehmen und das Erbe der NS-Zwangsarbeit. Verlauf und Folgen des Streits um Entschädigung seit den 1990er-Jahren. In Osterloh, Jörg, Wixforth, Harald (Hg), Unternehmer und NS-Verbrechen. Wirtschaftseliten im „Dritten Reich“ und in der Bundesrepublik Deutschland. Wissenschaftliche Reihe des Fritz Bauer Instituts, Band 23, Frankfurt am Main, Campus Verlag, 363-390.

Brandt, Harm-Hinrich, 1985, Nationalsozialismus und Bürokratie. Überlegungen zur Rolle der Eisenbahn bei der Vernichtung der europäischen Juden. In Eisenbahnjahr-Ausstellungsges.m.b.H. Nürnberg (Hg) Zug der Zeit – Zeit der Züge. Deutsche Eisenbahnen 1835-1985. Bd. 2 (Konzeption Brandt, Harm-Hinrich), 2. Aufl., Berlin, Siedler, 693-701.

Bruckmüller, Ernst, 2006, Von der Unabhängigkeitserklärung zum zweiten Kontrollabkommen. In Bruckmüller, Ernst (Hg), Wiederaufbau in Österreich 1945-

1955. *Rekonstruktion oder Neubeginn?* (Schriftenreihe des Instituts für Österreichkunde), Wien, Verlag für Geschichte und Politik, 10-26.

Buggeln, Marc, 2014, *Unfreie Arbeit im Nationalsozialismus. Begrifflichkeiten und Vergleichsaspekte zu den Arbeitsbedingungen im Deutschen Reich und in den besetzten Gebieten.* In Buggeln, Marc, Wildt, Michael (Hg), *Arbeit im Nationalsozialismus*, München, Oldenbourg Wissenschaftsverlag, 231-252.

Eichholtz, Dietrich, 2000, *Zwangsarbeit in der deutschen Kriegswirtschaft (unter besonderer Berücksichtigung der Rüstungsindustrie).* In Winkler, Ulrike (Hg), *Stiften gehen. NS-Zwangsarbeit und Entschädigungsdebatte.* Köln, PapyRossa, 10-40.

Freund, Florian, 1993, *Zwangsarbeit von zivilen Ausländern und AusländerInnen in Österreich 1938 bis 1945.* In Böhler, Ingrid, Steininger, Rolf (Hg), 1993, *Österreichischer Zeitgeschichtetag 1993, 24. bis 27. Mai 1993 in Innsbruck*, Innsbruck, Wien, Österreichischer Studienverlag, 216-223.

Freund, Florian, 2006, *Zwangsarbeit in Österreich unter NS-Herrschaft.* In Dokumentationsarchiv des Österreichischen Widerstands (Hg), *Katalog zur permanenten Ausstellung*, Verlag für Weiterbildung, Wien, 136-147.

Freund, Florian, Perz, Bertrand, 1988, *Industrialisierung durch Zwangsarbeit.* In Tálos, Emmerich, Hanisch, Ernst, Neugebauer, Wolfgang (Hg), *NS-Herrschaft in Österreich 1939-1945*, Wien, Verlag für Gesellschaftskritik, 95-114.

Freund, Florian, Perz, Bertrand, 2001, *Zwangsarbeit in Österreich unter der NS-Herrschaft.* In Stiefel, Dieter (Hg), *Die politische Ökonomie des Holocaust. Zur wirtschaftlichen Logik von Verfolgung und „Wiedergutmachung“.* Wien, Verlag für Geschichte und Politik. 181-202.

Freund, Florian, Perz, Bertrand, 2002, *Zwangsarbeit von zivilen AusländerInnen, Kriegsgefangenen, KZ-Häftlingen und ungarischen Juden in Österreich.* In Tálos, Emmerich, Hanisch, Ernst, Neugebauer, Wolfgang, Sieder, Reinhard (Hg), *NS-Herrschaft in Österreich. Ein Handbuch*, Wien, öbv & hpt Verlagsmbh.

Freund, Florian, Perz, Bertrand, 2004, *Die Zahlenentwicklung der ausländischen Zwangsarbeiter und Zwangsarbeiterinnen auf dem Gebiet der Republik Österreich*

1939-1945. In Veröffentlichungen der Österreichischen Historikerkommission. Band 26, Teil 1, Zwangsarbeiter und Zwangsarbeiterinnen auf dem Gebiet der Republik Österreich 1939-1945. Böhlau, Wien, 7-274.

Gamper, Markus, Schönhuth, Michael, Kronenwett, Michael, 2012, Bringing Qualitative and Quantitative Data together. Collecting Network Data with the Help of the Software Tool VennMaker. In Safar, Maytham (ed), Social Networking and Community Behavior Modeling. Qualitative and Quantitative Measures. Hershey, IGI Global, 193-212.

Gottwaldt, Alfred, 2013, Warum war die Reichsbahn nicht auf der Wannsee-Konferenz vertreten? In Kampe, Norbert, Klein, Peter (Hg), Die Wannsee-Konferenz am 20. Januar 1942. Dokumente, Forschungsstand, Kontroversen. Köln u.a., Böhlau, 341-354.

Gottwaldt, 2004, Reichsverkehrsminister Julius Dorpmüller – ein Idol? In Lorenz, Werner, Meyer, Torsten (Hg), Technik und Verantwortung im Nationalsozialismus (Cottbuser Studien zur Geschichte von Technik, Arbeit und Umwelt, Bd. 25), Münster u.a., Waxmann, 143-157.

Grinchenko, Gelinda, 2013, Ukrainische Zwangsarbeiter im Dritten Reich. Besonderheiten der Erinnerung und die (Re-)Konstruktion des historischen Gedächtnisses in der sowjetischen und postsowjetischen Ukraine. In Pohl, Dieter, Sebta, Tanja (Hg), Zwangsarbeit in Hitlers Europa. Besatzung, Arbeit, Folgen, Wien, Metropol, 371-404.

Gruner, Wolf, 2004, Von der Kollektivausweisung zur Deportation der Juden aus Deutschland. Neue Perspektiven und Dokumente (1938-1945). In Kundrus, Birthe, Meyer, Beate (Hg), Die Deportationen der Juden aus Deutschland. Pläne – Praxis – Reaktionen 1938-1945 (Beiträge zur Geschichte des Nationalsozialismus, Bd. 20), Göttingen, Wallstein. 21-62.

Hachtmann, Rüdiger, 2014, Arbeit und Arbeitsfront. Ideologie und Praxis. In Buggeln, Marc, Wildt, Michael (Hg), Arbeit im Nationalsozialismus, München, Oldenbourg Wissenschaftsverlag, 87-106.

Herbert, Ulrich, 1999, Zwangsarbeiter im „Dritten Reich“. Ein Überblick. In Forum Politische Bildung (Hg), Wieder gut machen? Enteignung, Zwangsarbeit, Entschädigung, Restitution, Österreich 1938-1945/1945-1999, Innsbruck, StudienVerlag, 34-45.

Herbert, Ulrich, 2001, Zwangsarbeiter im „Dritten Reich“ und das Problem der Entschädigung. Ein Überblick. In Stiefel, Dieter (Hg), Die politische Ökonomie des Holocaust. Zur wirtschaftlichen Logik von Verfolgung und „Wiedergutmachung“, Wien, Verlag für Geschichte und Politik, 203-238.

Hilberg, Raul, 1976, German railroads/jewish souls. In Society, volume 14, issue 1, 60-74.

Hildebrand, Klaus, 1998, Die Deutsche Reichsbahn 1933-1945. In Gall, Lothar, Pohl, Manfred (Hg), Unternehmen im Nationalsozialismus. München, Beck, 73-90.

Hildebrand, Klaus, 1999, Die Deutsche Reichsbahn in der nationalsozialistischen Diktatur 1933-1945. In Gall, Lothar, Pohl, Manfred (Hg), Die Eisenbahn in Deutschland. Von den Anfängen bis zur Gegenwart, München, Beck, 165-243.

Hörath, Julia, 2014, „Arbeitsscheue Volksgenossen“. Leistungsbereitschaft als Kriterium der Inklusion und Exklusion. In Buggeln, Marc, Wildt, Michael (Hg), Arbeit im Nationalsozialismus, München, Oldenbourg Wissenschaftsverlag, 309-328.

Hösler, Joachim, 2006, Sloweniens historische Bürde. In Aus Politik und Zeitgeschichte, 46, online Version, <https://www.bpb.de/apuz/29421/sloweniens-historische-buerde?p=all>. Stand 26. Juli 2020.

Knight, Robert, 2007, Denazification and Integration in the Austrian Province of Carinthia. In The Journal of Modern History, Vol. 79, no. 3, published by The University of Chicago Press, 572-612.

Kogoj, Traude, 2020, Die Eisenbahnerinnen in der Zeit des Nationalsozialismus. Erkenntnisinteresse und Leerstellen. In L'HOMME. Europäische Zeitschrift für Feministische Geschichtswissenschaft. 31, 1 (2020) – „Ehe Imperial“, herausgegeben von Claudia Kraft und Margareth Lanzinger, 111-119.

Kuczynski, Thomas, 2009, Dem Regime dienen – nicht Geld verdienen. Zur Beteiligung der Deutschen Reichsbahn an Deportationen und Zwangsarbeit während der NS-Diktatur. Einige Überlegungen aus ökonomischer Sicht. In Zeitschrift für Geschichtswissenschaft, Jg. 57/6, 510-528.

Kuretsidis-Haider, Claudia, 2004, Volksgerichtsbarkeit und Entnazifizierung in Österreich. In Schuster, Walter, Weber, Wolfgang, Entnazifizierung im regionalen Vergleich (Historisches Jahrbuch der Stadt Linz 2002), Linz, 563-602.

Lemmes, Fabian, 2013, Arbeiten für den Besatzer. Lockung und Zwang für die Organisation Todt in Frankreich und Italien 1940-1954. In Pohl, Dieter, Sebta, Tanja (Hg), Zwangsarbeit in Hitlers Europa. Besatzung, Arbeit, Folgen, Wien, Metropol, 83-104.

Linne, Karsten, 2014, Von der Arbeitsvermittlung zum „Arbeitseinsatz“. Zum Wandel der Arbeitsverwaltung 1933-1945. In Buggeln, Marc, Wildt, Michael (Hg), Arbeit im Nationalsozialismus, München, Oldenbourg Wissenschaftsverlag, 53-70.

Longerich, Peter, 2. April 2007, Tendenzen und Perspektiven der Täterforschung. In Aus Politik und Zeitgeschichte, 14-15, S. 3-7.

Maier, Dieter G., 2000, Arbeitsverwaltung und NS-Zwangsarbeit. In Winkler, Ulrike (Hg), Stiften gehen. NS-Zwangsarbeit und Entschädigungsdebatte. Köln, PapyRossa-Verlag, 67-84.

Mechtler, Paul, 1975, Die Liquidierung der „Österreichischen Bundesbahnen“ im Jahr 1938. In Zeitgeschichte, Jg. 3, Heft 2, 65-72.

Mulley, Klaus-Dieter, 2006, Zur Entnazifizierung der sowjetischen Besatzungszone in Österreich (am Beispiel Niederösterreich). In Hilger, Andreas (Hg) Sowjetisierung oder Neutralität? Optionen sowjetischer Besatzungspolitik in Deutschland und Österreich 1945-1955, Göttingen, Vandenhoeck & Ruprecht, 249-270.

Novikau, Sjarhej, 2013, Wirtschaftliche Ausbeutung und Zwangsarbeit in Weißrussland während der deutschen Besatzung 1941-1944. In Pohl, Dieter, Sebta, Tanja (Hg), Zwangsarbeit in Hitlers Europa. Besatzung, Arbeit, Folgen, Wien, Metropol, 129-172.

Perz, Bertrand, 1993, Perspektiven der österreichischen Forschung zur Zwangsarbeit und Arbeitsmigration im Nationalsozialismus. In Böhler, Ingrid, Steininger, Rolf (Hg), Österreichischer Zeitgeschichtetag 1993, 24. bis 27. Mai 1993 in Innsbruck, Innsbruck, Wien, Österreichischer Studienverlag, 209-215.

Petrov, Petar, Luleva, Ana, 2013, Von Opfern und Helden. Zwangsarbeit in Bulgarien 1941-1944 und Erinnerungspolitik im Sozialismus und Postsozialismus. In Pohl, Dieter, Sebta, Tanja (Hg), Zwangsarbeit in Hitlers Europa. Besatzung, Arbeit, Folgen, Wien, Metropol, 405-424.

Petschnigg, Edith, 2005, Alliierte Entnazifizierung in Österreich. In Karner, Stefan (Hg) „Österreich ist frei!“. Der österreichische Staatsvertrag 1955. Beitragsband zur Ausstellung auf der Burg Schallaburg 2005. Ludwig-Boltzmann-Institut für Kriegsfolgen-Forschung, Wien, 109-113.

Pfefferle, Roman, Pfefferle, Hans, 2017, „Eine peinliche Zwischenzeit“. Entnazifizierung und Rehabilitierung der Professorenschaft an der Universität Wien. In Koll, Johannes (Hg), „Säuberungen“ an österreichischen Hochschulen 1934-1945. Voraussetzungen, Prozesse, Folgen, Wien u.a. Böhlau, 405-432.

Pohl, Dieter, 2003, Die Deportationen von Juden aus dem Deutschen Reich 1941-1943. In Liess, Albrecht (Hg), Wege in die Vernichtung. Die Deportationen der Juden aus Mainfranken 1941-1943 (Begleitband zur Ausstellung des Staatsarchives Würzburg und des Instituts für Zeitgeschichte München-Berlin/in Zusammenarbeit mit dem Bezirk Unterfranken), München, Generaldirektion der Staatlichen Archive Bayerns, 57-72.

Raab, Jörg, 2005, Networks – More than just a Metaphor. In Feldman, Gerald D., Seibel, Wolfgang (ed), Networks of Nazi Persecution. Bureaucracy, Business and the Organization of the Holocaust. New York, Oxford, berghahn, 321-339.

Schöggl-Ernst, Elisabeth, 2004, Entnazifizierung in der Steiermark unter besonderer Berücksichtigung der Justiz. In Schuster, Walter, Weber, Wolfgang, Entnazifizierung im regionalen Vergleich (Historisches Jahrbuch der Stadt Linz 2002), Linz, 217-250.

Schölzel, Christian, 2013, Zwangsarbeit und der unabhängige Staat Kroatien 1941-1945. In Pohl, Dieter, Sebta, Tanja (Hg), Zwangsarbeit in Hitlers Europa. Besatzung, Arbeit, Folgen, Wien, Metropol, 259-270.

Schuster, Walter, Weber, Wolfgang, 2004, Entnazifizierung im regionalen Vergleich: Der Versuch einer Bilanz. In Schuster, Walter, Weber, Wolfgang, Entnazifizierung im regionalen Vergleich (Historisches Jahrbuch der Stadt Linz 2002), Linz, 15-42.

Schwarz, Helmut, 1985, Das Räderwerk des Todes. Die Reichsbahn und die „Endlösung“ der Judenfrage. In Eisenbahnjahr-Ausstellungsges.mbH. Nürnberg (Hg), Zug der Zeit, Zeit der Züge. Deutsche Eisenbahnen 1835-1985. Bd. 2 (Konzeption Brandt, Harm-Hinrich), 2. Aufl., Berlin, Siedler, 683-689.

Schuster, Walter, Weber, Wolfgang, 2004, Entnazifizierung im regionalen Vergleich: Der Versuch einer Bilanz. In Schuster, Walter, Weber, Wolfgang, Entnazifizierung im regionalen Vergleich (Historisches Jahrbuch der Stadt Linz 2002), Linz, 15-42.

Seibel, Wolfgang, Raab, Jörg, 2003, Verfolgungsnetzwerke. Zur Messung von Arbeitsteilung und Machtdifferenzierung in den Verfolgungsapparaten des Holocaust. In Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie. Jg. 55, Heft 2, 197-230.

Seibel, Wolfgang, Restraining or Radicalizing? Division of Labor and Persecution Effectiveness. In Feldman, Gerald D., Seibel, Wolfgang (Hg), Networks of Nazi Persecution. Bureaucracy, Business and the Organization of the Holocaust. New York, Oxford, 340-360.

Spoerer, Mark, 2004, Wie viele der zwischen 1939 und 1945 auf heutigem österreichischen Territorium eingesetzten Zwangsarbeiter leben noch im Jahre 2000? In Veröffentlichungen der Österreichischen Historikerkommission. Band 26, Teil 1, Zwangsarbeiter und Zwangsarbeiterinnen auf dem Gebiet der Republik Österreich 1939-1945. Wien, Böhlau, 275-413.

Stieber, Gabriela, 1998, Die Briten als Besatzungsmacht. In Rumpler, Helmut et al (Hg), Geschichte der österreichischen Bundesländer seit 1945. Kärnten: Von der deutschen Grenzmark zum österreichischen Bundesland, Wien, Böhlau.

Stiefel, Dieter, 1991, Der Prozeß der Entnazifizierung in Österreich. In Henke, Klaus-Dietmar, Woller, Hans, Politische Säuberung in Europa. Die Abrechnung mit Faschismus und Kollaboration nach dem Zweiten Weltkrieg, München, Deutscher Taschenbuch Verlag, 108-147.

Stiefel, Dieter, 2004, Forschungen zur Entnazifizierung in Österreich. Leistungen, Defizite, Perspektiven. In Schuster, Walter, Weber, Wolfgang, Entnazifizierung im regionalen Vergleich (Historisches Jahrbuch der Stadt Linz 2002), Linz, 43-58.

Wadl, Wilhelm, 2004, Entnazifizierung in Kärnten. In Schuster, Walter, Weber, Wolfgang, Entnazifizierung im regionalen Vergleich (Historisches Jahrbuch der Stadt Linz 2002), Linz, 251-266, 251.

Walzl, August, 1998, Politische Weichenstellungen. In Rumpler, Helmut, Dachs, Herbert, Burz, Ulfried (Hg), Geschichte der österreichischen Bundesländer seit 1945. Kärnten: Von der deutschen Grenzmark zum österreichischen Bundesland. Wien, Köln, Weimar, Böhlau, 65-106.

Weber, Wolfgang, 2007, Arenen und Akteure. Vergleichende Aspekte der Entnazifizierung in Deutschland und Österreich. In Gehler, Michael (Hg), Verschiedene europäische Wege im Vergleich. Österreich und die Bundesrepublik Deutschland 1945/49 bis zur Gegenwart, Festschrift für Rolf Steininger zum 65. Geburtstag, Innsbruck u.a., Studienverlag, 388-402.

Wellman, Barry, 1988, Structural analysis. From Metaphor to Substance. In Wellman, Barry, Berkowitz, S.D. (ed), Social Structures. A Network Approach. Cambridge u.a., Cambridge University Press, 19-56.

Wildt, Michael, 2014, Der Begriff der Arbeit bei Hitler. In Buggeln, Marc, Wildt, Michael (Hg), Arbeit im Nationalsozialismus, München, Oldenbourg Wissenschaftsverlag, 3-24.

Witte, Peter, 1995, Two Decisions Concerning the „Final Solution to the Jewish Question“. Deportations to Lodz and Mass Murder in Chelmno. In Holocaust and Genocide Studies, Volume 9, Issue 3, 319-345.

Sammelbände

Bankier, David; Michman, Dan (Hg), 2008, Holocaust Historiography in Context. Emergence, Challenges, Polemics and Achievements, Jerusalem, Berghahn Books.

Böhler, Ingrid, Steininger, Rolf (Hg), 1993, Österreichischer Zeitgeschichtetag 1993, 24. bis 27. Mai 1993 in Innsbruck, Innsbruck, Wien, Österreichischer Studienverlag.

Bruckmüller, Ernst (Hg), 2006, Wiederaufbau in Österreich 1945-1955. Rekonstruktion oder Neubeginn? (Schriftenreihe des Instituts für Österreichkunde), Wien, Verlag für Geschichte und Politik.

Buggeln, Marc, Wildt, Michael (Hg), 2014, Arbeit im Nationalsozialismus, München, Oldenbourg Wissenschaftsverlag.

Conze, Eckart et al, 2010, Das Amt und die Vergangenheit. Deutsche Diplomaten im Dritten Reich und in der Bundesrepublik, München, Karl Blessing Verlag.

Dokumentationsarchiv des Österreichischen Widerstands (Hg), 2000, Katalog zur permanenten Ausstellung, Verlag für Weiterbildung, Wien.

Eisenbahnjahr-Ausstellungsges.mbH. Nürnberg (Hg), 1985, Zug der Zeit – Zeit der Züge. Deutsche Eisenbahnen 1835-1985, Bd. 2 (Konzeption Brandt, Harm-Hinrich), 2. Aufl., Berlin, Siedler.

Feldman, Gerald D., Seibel, Wolfgang (Hg), 2005, Networks of Nazi Persecution. Bureaucracy, Business and the Organization of the Holocaust. New York, Oxford, berghahn.

Forum Politische Bildung (Hg), 1999, Wieder gut machen? Enteignung, Zwangsarbeit, Entschädigung, Restitution, Österreich 1938-1945/1945-1999, Innsbruck, StudienVerlag.

Gall, Lothar, Pohl, Manfred (Hg), 1998, Unternehmen im Nationalsozialismus. München, Beck.

Gall, Lothar, Pohl, Manfred (Hg), 1999, Die Eisenbahn in Deutschland. Von den Anfängen bis zur Gegenwart, München, Beck.

Gehler, Michael (Hg), 2007, Verschiedene europäische Wege im Vergleich. Österreich und die Bundesrepublik Deutschland 1945/49 bis zur Gegenwart, Festschrift für Rolf Steininger zum 65. Geburtstag, Innsbruck u.a., Studienverlag.

Henke, Klaus-Dietmar, Woller, Hans, 1991, Politische Säuberung in Europa. Die Abrechnung mit Faschismus und Kollaboration nach dem Zweiten Weltkrieg, München, Deutscher Taschenbuch Verlag.

Hilger, Andreas (Hg), 2006, Sowjetisierung oder Neutralität? Optionen sowjetischer Besatzungspolitik in Deutschland und Österreich 1945-1955, Göttingen, Vandenhoeck & Ruprecht.

Jekl, Konrad (Hg), 1995, Auf den Spuren der Republik Österreich. Frankfurt am Main.

Kampe, Norbert, Klein, Peter (Hg.), 2013, Die Wannsee-Konferenz am 20. Januar 1942. Dokumente, Forschungsstand, Kontroversen. Köln u.a., Böhlau.

Karner, Fritz (Hg), 1961, Österreichische Bundesbahnen. 15 Jahre Wiederaufbau, Modernisierung und Rationalisierung. Wien, Heidelberg, Bohmann.

Karner, Stefan (Hg), 2005, „Österreich ist frei!“. Der österreichische Staatsvertrag 1955. Beitragsband zur Ausstellung auf der Burg Schallaburg 2005, Ludwig-Boltzmann-Institut für Kriegsfolgen-Forschung, Wien.

Kundrus, Birthe, Meyer, Beate (Hg), 2004, Die Deportationen der Juden aus Deutschland. Pläne – Praxis – Reaktionen 1938-1945 (Beiträge zur Geschichte des Nationalsozialismus, Bd. 20), Göttingen, Wallstein.

Liess, Albrecht (Hg.), 2003, Wege in die Vernichtung. Die Deportationen der Juden aus Mainfranken 1941-1943 (Begleitband zur Ausstellung des Staatsarchives Würzburg und des Instituts für Zeitgeschichte München-Berlin/in Zusammenarbeit mit dem Bezirk Unterfranken), München, Generaldirektion der Staatlichen Archive Bayerns.

Lorenz, Werner, Meyer, Torsten (Hg.), 2004, Technik und Verantwortung im Nationalsozialismus (Cottbuser Studien zur Geschichte von Technik, Arbeit und Umwelt, Bd. 25), Münster u.a., Waxmann.

Meissl, Sebastian (Hg), 1986, Verdrängte Schuld – Verfehlte Sühne. Entnazifizierung in Österreich 1945-1955. Symposium des Instituts für Wissenschaft und Kunst, Wien März 1985, Wien, Verlag für Geschichte und Politik.

Michman, Dan, Holocaust Historiography. A Jewish Perspective. Conceptualization, Terminology, Approaches and Fundamental Issues, London/Portland, Vallentine Mitchell.

Mitchell, James Clyde (Hg), 1969, Social networks in urban situations. Analyses of personal relationships in central african towns, Manchester, The University Press.

Nerdinger, Winfried (Hg), 2018, Zwangsarbeit in München. Das Lager der Reichsbahn in Neuaußing (Unter Mitarbeit von Angela Hermann, Paul-Moritz Rabe, Sibylle von Tidemann; herausgebendes Organ NS-Dokumentationszentrum München), Berlin, Metropol.

Osterloh, Jörg, Wixforth, Harald (Hg), 2014, Unternehmer und NS-Verbrechen. Wirtschaftseliten im „Dritten Reich“ und in der Bundesrepublik Deutschland. Wissenschaftliche Reihe des Fritz Bauer Instituts, Band 23, Frankfurt am Main, Campus Verlag.

Pohl, Dieter, Sebta, Tanja (Hg), 2013, Zwangsarbeit in Hitlers Europa. Besatzung, Arbeit, Folgen, Wien, Metropol.

Rathkolb, Oliver, Freund, Florian (Hg), 2014, NS-Zwangsarbeit in der Elektrizitätswirtschaft der „Ostmark“ 1938-1945. Ennstalwerke – Kaprun – Draukraftwerke – Ybbs-Persenbeug – Ernsthofen, Wien, Böhlau.

Rumpler, Helmut, Dachs, Herbert, Burz, Ulfried (Hg), Geschichte der österreichischen Bundesländer seit 1945. Kärnten: Von der deutschen Grenzmark zum österreichischen Bundesland. Wien, Köln, Weimar, Böhlau.

Safar, Maytham (Hg), 2012, Social Networking and Community Behavior Modeling. Qualitative and Quantitative Measures. Hershey, IGI Global.

Schuster, Walter, Weber, Wolfgang, 2004, Entnazifizierung im regionalen Vergleich (Historisches Jahrbuch der Stadt Linz 2002), Linz.

Stiefer, Dieter (Hg), 2001, Die politische Ökonomie des Holocaust. Zur wirtschaftlichen Logik von Verfolgung und „Wiedergutmachung“. Wien, Verlag für Geschichte und Politik.

Tálos, Emmerich, Hanisch, Ernst, Neugebauer, Wolfgang (Hg), 1988, NS-Herrschaft in Österreich 1939-1945, Wien, Verlag für Gesellschaftskritik.

Tálos, Emmerich, unter Mitarbeit von Florian Wenninger, Das austrofaschistische Österreich 1933-1938, Wien, LIT Verlag, 2017

Tálos, Emmerich, Hanisch, Ernst, Neugebauer, Wolfgang, Sieder, Reinhard, 2002, (Hg), NS-Herrschaft in Österreich. Ein Handbuch, Wien, öbv & hpt Verlagsgmbh.

Veröffentlichungen der Österreichischen Historikerkommission. Band 26, Teil 1, Zwangsarbeiter und Zwangsarbeiterinnen auf dem Gebiet der Republik Österreich 1939-1945. Böhlau, Wien.

Wellman, Barry, Berkowitz, S.D. (Hg), 1988, Social Structures. A Network Approach. Cambridge u.a., Cambridge University Press.

Winkler, Ulrike (Hg), 2000, Stiften gehen. NS-Zwangsarbeit und Entschädigungsdebatte. Köln, PapyRossa-Verlag.

Online-Publikationen

Buggeln, Marc, 2015, Die Zwangsarbeit im Deutschen Reich 1939-1945 und die Entschädigung vormaliger Zwangsarbeiter nach dem Kriegsende: Eine weitgehend statistische Übersicht. Working Paper Series A No. 4, Unabhängige Historikerkommission zur Geschichte des Reichsarbeitsministeriums 1933-1945, Abgerufen am 6. September 2020: https://www.historikerkommission-reichsarbeitsministerium.de/sites/default/files/inline-files/Working%20Paper%20UHK%20A4_Buggeln_1.pdf.

Greve, Svantje, 2017, Die Arbeitskräfterekrutierungen im Reichskommissariat Ukraine während des Zweiten Weltkrieges, Working Paper Series A No. 14, Unabhängige Historikerkommission zur Geschichte des Reichsarbeitsministeriums 1933-1945, Abgerufen am 6. September 2020: [Working Paper UHK A14 Greve 2.pdf \(historikerkommission-reichsarbeitsministerium.de\)](http://www.historikerkommission-reichsarbeitsministerium.de/sites/default/files/inline-files/Working_Paper_UHK_A14_Greve_2.pdf).

Lemmes, Fabian, 2018, Verbündet, Besetzt, Ausgebeutet. Italien als Arbeitskräftelieferant des „Dritten Reichs“, 1938-1945, Working Paper Series A No. 16, Unabhängige Historikerkommission zur Geschichte des Reichsarbeitsministeriums 1933-1945, Abgerufen am 6. September 2020: [Working Paper UHK A16 Lemmes.pdf \(historikerkommission-reichsarbeitsministerium.de\)](http://www.historikerkommission-reichsarbeitsministerium.de/sites/default/files/inline-files/Working_Paper_UHK_A16_Lemmes.pdf).

Marx, Henry, 2018, Die deutsche Arbeitspolitik im „Protektorat Böhmen und Mähren“, Working Paper Series A No. 6, Unabhängige Historikerkommission zur Geschichte des Reichsarbeitsministeriums 1933-1945, Abgerufen am 6. September 2020: [Working Paper UHK A6 Marx.pdf \(historikerkommission-reichsarbeitsministerium.de\)](http://www.historikerkommission-reichsarbeitsministerium.de/sites/default/files/inline-files/Working_Paper_UHK_A6_Marx.pdf).

Perz, Bertrand, 2017, Zwangsarbeit im „angeschlossenen“ Österreich 1938-1945, Working Paper Series A No. 5, Unabhängige Historikerkommission zur Geschichte des Reichsarbeitsministeriums 1933-1945, Abgerufen am 6. September 2020: [Working Paper UHK A5 Perz.pdf \(historikerkommission-reichsarbeitsministerium.de\)](http://www.historikerkommission-reichsarbeitsministerium.de/sites/default/files/inline-files/Working_Paper_UHK_A5_Perz.pdf).

Rutar, Sabine, 2017, Lokale Dimensionen des Arbeitseinsatzes. Bergbau in den CdZ-Gebieten Untersteiermark, Kärnten und Krain (Slowenien), Working Paper Series A No. 8, Unabhängige Historikerkommission zur Geschichte des

Reichsarbeitsministeriums 1933-1945, Abgerufen am 6. September 2020: [Working Paper UHK A8 Rutar 0.pdf \(historikerkommission-reichsarbeitsministerium.de\)](http://historikerkommission-reichsarbeitsministerium.de/Working_Paper_UHK_A8_Rutar_0.pdf).

Slupetzky, Nicole, Weiße Hölle Weißsee. Zwangsarbeit in 2.300 m Höhe, <http://www.bergnews.com/service/arbeitslager-weisssee/arbeitslager-weisssee.php>, Abgerufen am 25. August 2015.

Verlag Erwin Huttern (Hg.), 1947, Kärntner Amts- und Adressbuch 1947. Bearbeitet nach amtlichem Material und Erhebungen des Verlages. Klagenfurt, Erwin Huttern, 51, https://www.findbuch.at/tl_files/data/adressbuecher/1947_repoe_ktn_ab_ak/9_Handel_Gewerbe_und_Verkehrswesen.pdf. Aufgerufen am 28. Juni 2018.

Struktur der Reichsbahndirektion Villach, http://www.bahnstatistik.de/Direktionen/RBD_Villach.htm. Abgerufen am 1. Juli 2018.

Werner Hassenpflug, <http://www.gedenken-eimsbuettel.de/de/sonntag-11-mai-2014-1100/historischer-ortstermin-eimsbuettel-werner>. Abgerufen am 24. März 2020

Halbrainer, Heimo, Zwangsarbeit und Konzentrationslager in Eisenerz, <https://jelinetz.com/2009/03/16/heimo-halbrainer-zwangsarbeit-und-konzentrationslager-in-eisenerz/>. Abgerufen am 16. Juli 2020.

Bilgorajski, Josef: <http://www.deathcamps.org/occupation/jozefow%20bilgorajski%20ghetto.html>, Stand 03.06.2018.

Jozefow: <http://www.holocaustresearchproject.org/ghettos/jozefow.html>, Stand 03.06.2018.

https://austria-forum.org/af/AustriaWiki/Liste_der_Parteibleute_der_Freiheitlichen_Partei_%C3%96sterreichs Stand 29. September 2020.

Betriebspublikationen

Amtsblatt der Reichsbahndirektion Villach, Jg. 1938-1945

Amtsblatt der Reichsbahndirektion Wien, Jg. 1938-1945

Archive

Archiv der Israelitischen Kultusgemeinde Wien

Österreichische Bundesbahnen, Anlagendokumentation Wien, Bestand der Reichsbahndirektion Villach

Österreichisches Staatsarchiv, Archiv der Republik, Bundesministerium für Verkehr

Anhänge

Anhang 1: Kategorien der Qualitativen Inhaltsanalyse

1945
Alte Kämpfer_SS
Aussiedlung
Bahnschutz
Belohnungen und Auszeichnungen
Entnazifizierung

Frauen
Haft
Inkorporation
Juden_Deportation
Krieg
Konzentrationslager
Okkupation
Personal allgemein
Selbstbehauptung
Sonstiges
Volksdeutsche
Volkswohlfahrt
Widerstand
Zwangsarbeit

Anhang 2: Kopie des Formulars Polizeiliche Erlaubnis für Jüdinnen und Juden, die Bahn benutzen zu dürfen.

Anlage zu 15 Vpa 21 vom
18.9.41

Muster A.

....., den

Dienststelle Ort

B.Nr.....

Polizeiliche Erlaubnis.

Dem Juden - Der Jüdin
(Vornamen, Rufnamen unterstreichen)

.....
(Zuname, bei Frauen auch Mädchenname) (Beruf)

geb am in

wohnhaft in
(Gemeinde) (Straße, Platz Nr)

....., wird hiermit
(Staatsangehörigkeit) (amtl Lichtbildausweis)

die polizeiliche Erlaubnis zum einmaligen,maligen,
wiederholten Verlassen seiner - ihrer Wohngemeinde

..... über nach

- und zurück - am vom bis
(Datum) (Zeitangabe)

erteilt.

Diese Erlaubnis berechtigt zur Benutzung von
(Verkehrsmittel)

soweit nicht eine Inanspruchnahme dieses -r- Verkehrsmittel -s-
durch die Verkehrsträger oder deren Aufsichtsbehörden ausgeschlos-
sen oder eingeschränkt ist.

Dieser Erlaubnisschein ist nur gültig in Verbindung mit einem
amtlichen Lichtbildausweis.

Dienststempel
Unterschrift.

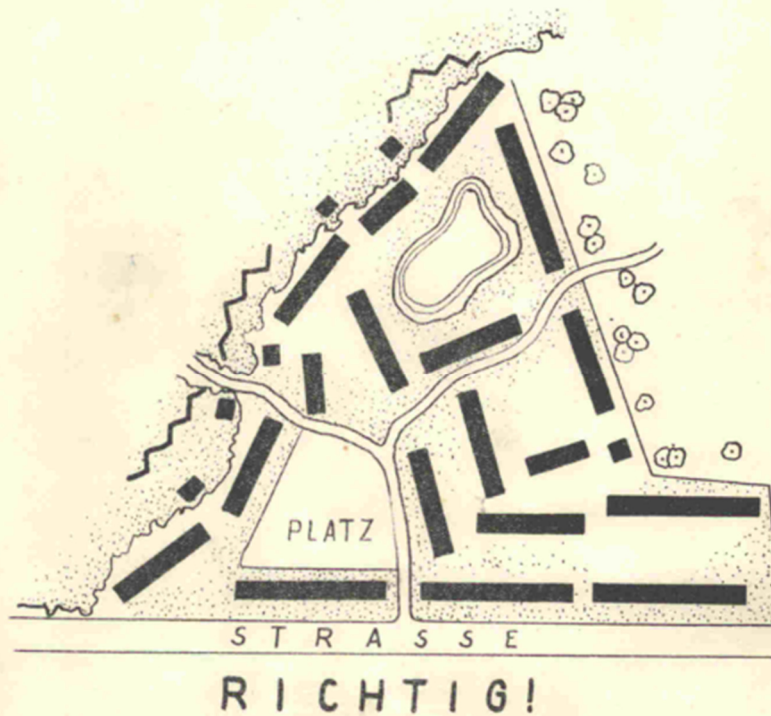
Nichtzutreffendes durchstreichen.

Österreichische Bundesbahnen-Anlagendokumentation, Bestand
Reichsbahndirektion Villach, Vpa, Vorschriften für die Abfertigung von Personen,
Reisegepäck und Expreßgut, Anlage zum Schreiben des Reichsverkehrsministers an
diverse Reichsbahneinrichtungen, 18. September 1941.

Anhang 3: Skizze von Zwangsarbeitslagern

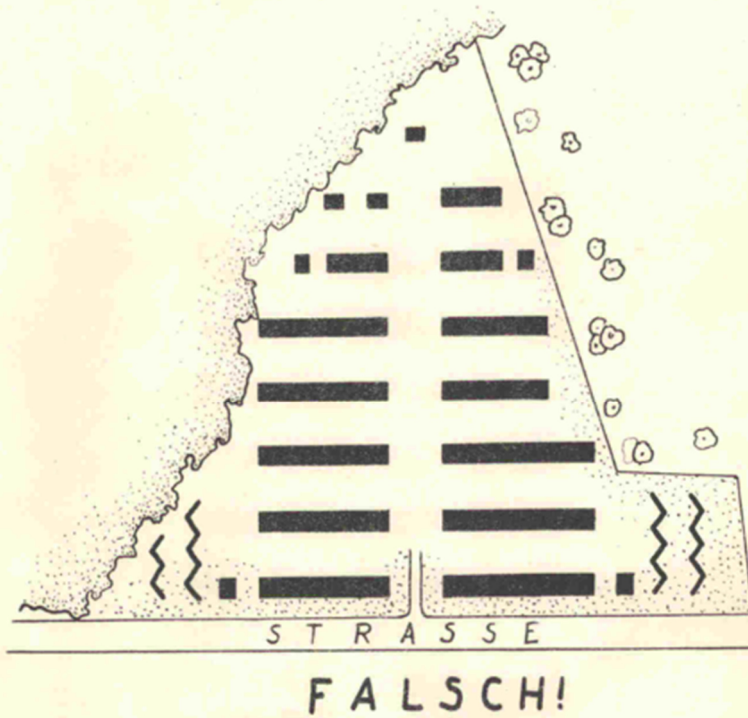
Beispiel 1

Bei Anordnung vieler Baracken keine schematisch-geometrischen Anlagen! Straßenzüge ausnutzen unter Weiterführung bestehender Wege in unregelmäßiger Form! Lageplan nach der städtebaulichen Aufschließung der Umgebung gestalten! (offene Bebauung, Reihenbauweise o. a.).



Beispiel 2

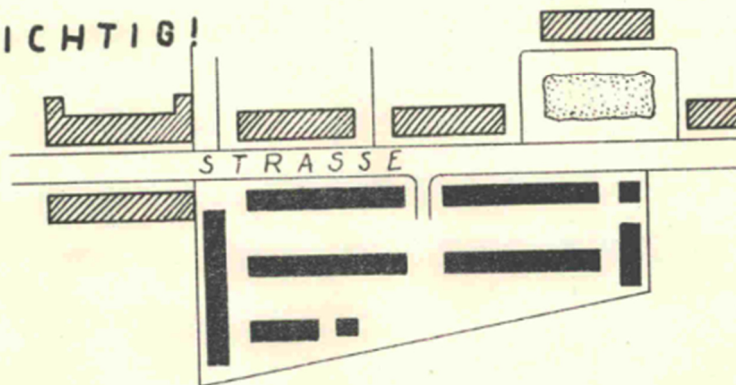
Bebauungsweise stets den örtlichen Gegebenheiten anpassen! Baracken parallel zum Waldrand, zur Straße, zur Grundstücksgrenze oder Baumreihen! Kleine Baracken (Aborte) und Deckungsgräben können in den Wald gelegt werden, ohne daß Bäume gefällt werden müssen.



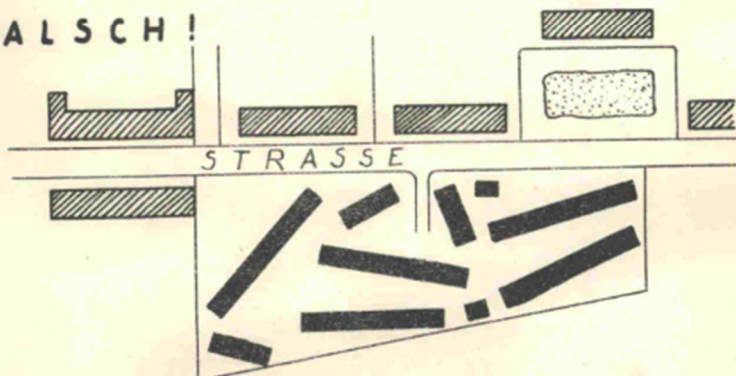
Beispiel 3

Bei vorhandener streng geometrischer Bebauung, etwa in der Nähe einer Reihenbebauung, zwischen Lagerschuppen und ähnlichem, würde eine ungeordnete Anlage den Blick des Fliegers eher auf diese Stellen hinlenken, als wenn sie in der Linienführung sich der Umgebung anpaßte.

RICHTIG!

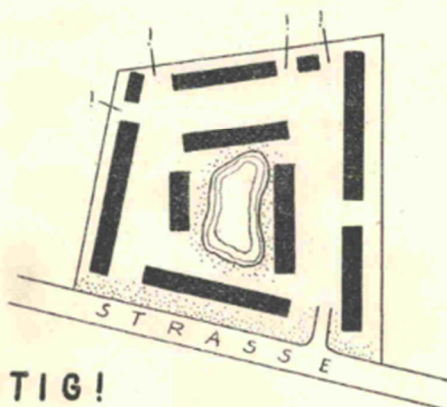


FALSCH!



Beispiel 4

Stets von vornherein eine Gesamtplanung einschließlich Nebenanlagen projektieren! Andernfalls werden später kurze Baracken dazwischen geschoben, da nicht genügend Platz dafür vorgesehen ist, so daß die beabsichtigte Feuersicherheit durch zu geringe Abstände illusorisch wird.



RICHTIG!



FALSCH!

Österreichische Bundesbahnen-Anlagendokumentation Ost, Reichsbahndirektion Villach, Ha, Hochbau, allgemeine Bestimmungen, L 4 Bmasle 345, Baulicher Luftschutz, Barackenaktion für die Unterbringung ausländischer Arbeiter, 8. Dezember 1942.

Abstract

Die vorliegende Arbeit beschäftigt sich mit der Verstrickung und der Rolle der ehemaligen Österreichischen Bundesbahnen in nationalsozialistische Politik und die NS-Verbrechen. Dieses Forschungsvorhaben ist ein Paradoxon, wurden die Österreichischen Bundesbahnen doch im Rahmen des sogenannten *Anschlusses* Österreichs an das Deutsche Reich in die Deutsche Reichsbahn eingegliedert und hörten somit auf zu existieren. In dieser Studie verweist der Begriff Österreichische Bundesbahnen im Zeitraum 1938-1945 jedoch nicht auf ein damals real existierendes Unternehmen, sondern auf den Teil der Deutschen Reichsbahn auf dem Gebiet des heutigen und vorherigen Österreichs mit seiner spezifischen Zusammensetzung in Struktur, Personal, Tradition, uvm., der durch die Eingliederung angepasst und transformiert wurde. Diese Strukturen und insbesondere das österreichische Bahnpersonal und die Führungsebene des Unternehmens waren wiederum im Jahr 1945 die Grundlage der Neugründung und Basis für die weitere Entwicklung der Österreichischen Bundesbahnen. Zentrales Anliegen der Arbeit ist es also, die spezifisch österreichische Komponente der Deutschen Reichsbahn zu untersuchen. Grundlage der Studie ist der einzigartige, bisher in der Forschung unbekannte umfassend überlieferte Aktenbestand der Reichsbahndirektion Villach, der von der Autorin erstmals nach archivwissenschaftlichen Vorgaben erfasst und für weitere Forschungen zugänglich gemacht wurde.

Die Studie belegt, dass die Reichsbahn ein zentraler Teil des nationalsozialistischen Staates war. Anhand des Beispiels einer Reichsbahndirektion kann gezeigt werden, dass die Bahn dabei nicht nur an nationalsozialistischer Politik und ihren Verbrechen teilnahm, sondern selbst Profiteurin und Akteurin im NS-Staat war. Mit bürokratischer Präzision und Disziplin arbeiteten ihre EntscheidungsträgerInnen und MitarbeiterInnen an der Umsetzung nationalsozialistischer Programme. Sie versuchten dabei den Machteinfluss der Reichsbahn zu stärken. Die Bahnbediensteten führten dabei ihre Tätigkeiten zumeist ohne Widerspruch aus, solange sie dem Selbsterhalt des Unternehmens dienlich waren. Dies bedeutete keinesfalls nur die Umsetzung von Befehlen von oben. Es konnte vielmehr bewiesen werden, dass Verantwortliche in der Reichsbahn selbstständig Initiativen von unten setzten und somit die Reichsbahn ohne

Druck von außen selbstständig zur Täterbehörde wurde. Die Verstrickung der Reichsbahn und ihres Personals in NS-Verbrechen werden anhand von drei Beispielen dargestellt: der „Anschluss“ der ÖBB an die Reichsbahn, die Rolle der ehemaligen ÖBB in Krieg und Verfolgung und die Reichsbahn im Netzwerk der Zwangsarbeit. In allen drei Bereichen konnte nachgewiesen werden, dass die Bahnbediensteten einerseits willige VollstreckerInnen der NS-Politik waren, andererseits aber auch selbstständig Schritte setzten, nationalsozialistische Ziele zu verwirklichen und die eigenen Unternehmensinteressen in der neuen politischen Realität unter Ausnutzung neuer Möglichkeiten zu erreichen oder sogar zu erweitern. Abschließend werden Einblicke in Entnazifizierungsmaßnahmen anhand überlieferter Dokumente der Reichsbahndirektion Villach dargestellt, die einen Einblick in die nationalsozialistische Durchsetzung des Unternehmens geben.