Mit der Bahn in den Tod

Durch die Ausstellung „Verdrängte Jahre“ im Stadtmuseum in Wiener Neustadt angeregt, wollte ich herausfinden, inwieweit Bahntransporte auch bei der NS-Euthanasie eine Rolle gespielt haben.

Die „Aktion T4“

Der Startschuss zur NS-Euthanasie erfolgte am 1. September 1939 mit Kriegsbeginn. Die Vorbereitungsarbeiten der sogenannten „Aktion T4“ dauerten bis Jahresende 1939 und im Jänner 1940 wurden die ersten geistig oder körperlich Behinderten durch Giftgas getötet. Insgesamt wurden sechs Tötungsanstalten eingerichtet, verteilt über das „Altreich“ und die „Ostmark“. Auf unserem Gebiet war Hartheim in der Nähe von Wels dafür zuständig. Dort begannen die Tötungen im Mai 1940. Bis zum Abbruch der „Aktion T4“ durch Hitler wurden in Hartheim 18.269 Menschen getötet.

Zu jeder Tötungsanstalt gehörten eine Reihe von Zwischenanstalten, die vorrangig geleert wurden, um weitere Opfer aus kleineren Heil- und Pflegeanstalten oder Altersheimen nachzuholen, und um sie ebenfalls nach Hartheim zu transportieren zu können. Wichtigste Zwischenanstalt war die Anstalt Niedernhart (die heutige Wagner-Jauregg-Nervenklinik Linz). Hier wurden die späteren Opfer kurzfristig untergebracht, wenn Hartheim mit dem Töten der Opfer und dem Verbrennen im Krematorium nicht nachkam.

Zu jeder Tötungsanstalt gehörte ein festgelegtes Einzugsgebiet. Für Hartheim waren es Anstalten aus Bayern, dem heutigen Österreich und dem nördlichen Slowenien, sowie ein Teil des Sudetengebietes, das zum Protektorat Böhmen und Mähren gehörte. (siehe Karte mit den Anstalten)

Bustransporte

Für die Transporte der späteren Opfer war eine eigens dafür gegründete Gesellschaft, die Gekrat (Gemeinnützige Krankentransport G. m. b. H.) mit Sitz in Berlin zuständig. In Hartheim waren drei eigene Postbusse für diese Transporte stationiert.

Hauptaufgabe der Busse waren die Fahrten vom Hauptbahnhof Linz nach Hartheim oder bei Bedarf nach Niedernhart, sowie die Transporte von Niedernhart in die Tötungsanstalt. Darüber hinaus wurden einige Anstalten mit den Bussen angefahren. Laut Aussagen eines Kraftfahrers im Nachkriegsprozess waren dies Ybbs, Mauer-Öhling, Wien-Steinhof, Wiesengrund bei Pilsen, Salzburg, Hall in Tirol, Schwarzach St. Veit, Wiener Neustadt[1] und Gugging.

Bahntransporte

Bereits bei der Vorbereitung der Aktion wurden sämtliche Anstalten über Meldebogen erfasst. Darin wurde nach einem Gleisanschluss der Anstalt beziehungsweise der Entfernung zur nächsten Bahnstation gefragt.

Teilweise hatten Zwischenanstalten einen eigenen Gleisanschluss (z. B. Eglfing-Haar) oder die bereitgestellten Waggons konnten zu Fuß erreicht werden: Die Anstalt Am Feldhof in Graz liegt direkt an der Bahnlinie, die Patienten brauchten nur über eine Wiese zu den auf offener Strecke bereitgestellten Waggons zu gehen.

Zumeist waren aber Transporte von der Anstalt zum nächstgelegenen oder einem vorher festgelegten Bahnhof erforderlich. Diese erfolgten entweder mit Bussen der Gekrat oder es wurden Omnibusse angemietet. Ein besonders krasser Fall war das Psychiatrische Krankenhaus in Neu-Cilli (heute Celje, Slowenien), wo 357 spätere Opfer mit 13 Bussen nach Spielfeld transportiert wurden. Dort erfolgte das Umladen in einen Zug nach Linz.

Ziel der Transporte war immer ein entlegenes Nebengeleise des Hauptbahnhofes in Linz, wo die späteren Opfer in die Autobusse aufgeteilt wurden.

Anstalten Steinhof und Ybbs

Von der Anstalt Am Steinhof erfolgte der Transport in der Regel von der Anstalt mittels Autobus oder Sanitätswagen zum Bahnhof und von dort weiter mit der Bahn. Kleinere Transporte führte die Gekrat durch. Die Vielzahl der Transporte fiel natürlich der Bevölkerung und Angehörigen der Opfer auf und es kam zu umfangreichen Protesten. So wurden in nur vier Bahntransporten fast 1.100 PatientInnen in die zu Wien gehörende Anstalt in Ybbs überstellt. Damit gab es nur „eine normale Verlegung“ der Insassen. Von Ybbs wurden die Pfleglinge vorwiegend mit der Bahn nach Linz gefahren,

[1] *Hier waren die Transporte aus Neudörfl an der Leitha gemeint*
[2] *Aussage des Leiters der Anstalt Hall in Tirol, Ernst Klebelsberg, im Nachkriegsprozess*

teilweise aber auch mit Bussen nach Hartheim oder Niedernhart gebracht.

Zugfahrten

Es gab vereinzelt eigene Züge. Zumeist wurden aber nur einzelne Waggons bereitgestellt, die dann an fahrplanmäßige Züge angekoppelt wurden. Als Waggonmaterial werden in den Quellen Eilzug- und Personenzugwaggons, aber auch Güterzugwaggons genannt.

Widerstand

Beim ersten Feldhof-Transport am 27. 5. 1940 hatte man den Sonderzug im Hauptbahnhof bereitgestellt. Das Verladen der PatientInnen erregte großes Aufsehen. Ein Pfleger erinnerte sich, dass „so ein großer Wirbel war, die Leute haben sich versammelt und ‚Pfui Teufel' geschrien – die haben schon gewusst, dass die vergast werden." Bei den nächsten Transporten wurden die Pfleglinge zu nachtschlafener Stunde auf offener Strecke am Rande des Anstaltsgeländes verladen.

Anzahl der transportierten Opfer

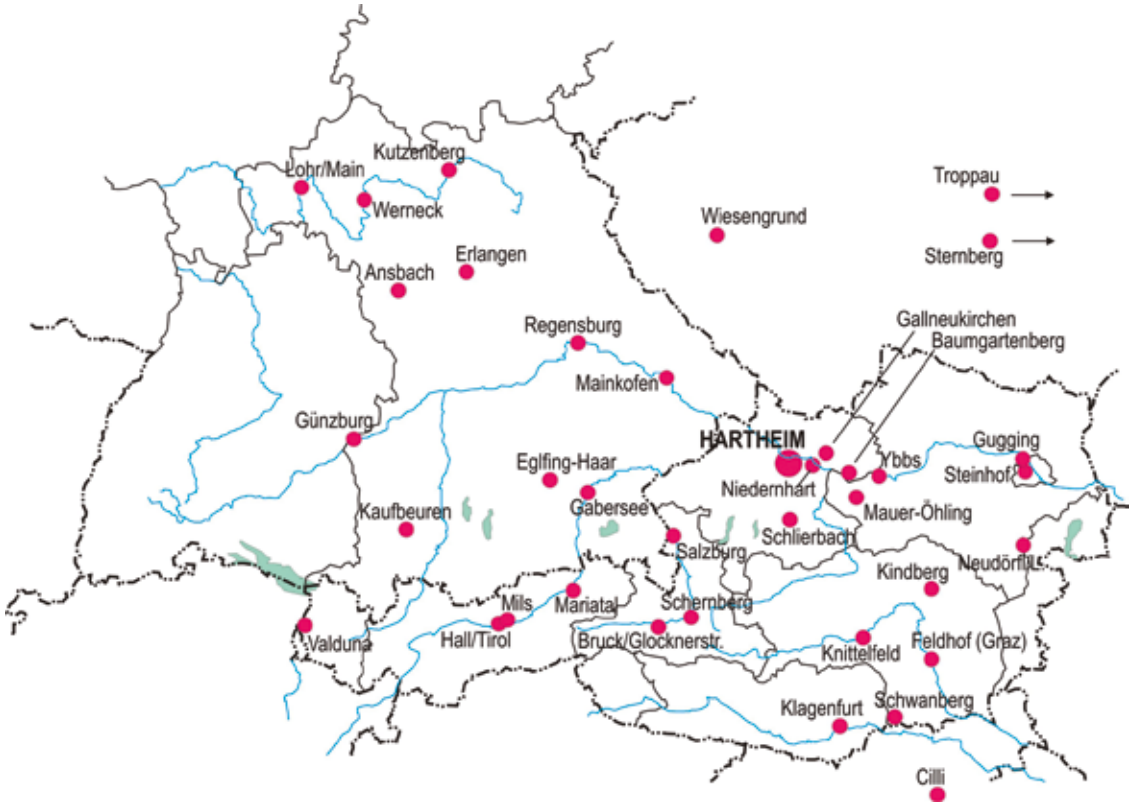
Eine genaue Zahl ist nicht zu recherchieren. Vor allem die Bus- und Bahntransporte aus Steinhof und Ybbs können nicht im Detail zugeordnet werden. Außerdem fehlen in der Erfassung durch die Dokumentationsstelle im Schloss Hartheim noch etwas mehr als 2.000 der Opfer, vorwiegend aus dem Protektorat Böhmen und Mähren. Es ist davon auszugehen, dass 10.000 bis 12.000, also etwa zwei Drittel der Opfer, über Bahntransporte nach Hartheim gekommen sind. Ohne Bahntransporte wäre die „Aktion T4" in diesem Umfang nicht möglich gewesen.

Weitere Bahntransporte

Auch nach dem Stopp der „Aktion T4" im August 1941, als das Morden in den einzelnen Anstalten fortgesetzt wurde, gab es noch weitere Verlegungen mit der Bahn. Hier sind die sogenannten „Rheinlandtransporte" und der Transport von 200 Pfleglingen aus Hamburger Anstalten nach Steinhof zu nennen.

Schönfärberei nach Kriegsende

Der Tiroler Gauleiter für Volksgesundheit Hans Czermak war um die Pfleglinge besonders bemüht. „Beim ersten Transport aus der Anstalt Hall in Tirol begab er sich persönlich zum Haller Bahnhof. Dort überzeugte er sich, dass ‚Verstöße gegen die Menschlichkeit' oder ‚Rohheitsakte' nicht vorgekommen seien, … Er versuchte den Abtransport nachträglich als geradezu harmonischen Vorgang darzustellen: ‚[…] es war ein sehr geschultes Personal als Transportbegleitung vorgesehen und die Kranken wurden in 4-achsigen D-Zugwagen verladen, welche nicht überfüllt waren und einen bequemen Transport ermöglichten.'"[2] Wie fürsorglich!

Die Aussage bezieht sich auf einen Verantwortlichen der NS-Euthanasie, der in kleinere Anstalten Tirols gefahren ist, um Opfer für Hartheim zu requirieren, und der unbedingt die Tötungsmethode von Niedernhart (Ermordung mit Medikamentengaben) in der Anstalt Hall in Tirol einführen wollte, um Benzin für die Transporte zu sparen. Hans Czermak wurde am 1. Dezember 1949 wegen einer „entfernten Art, zum Massenmord an geisteskranken Heil- und Fürsorgepfleglingen beigetragen zu haben", zu acht Jahren schweren Kerkers verurteilt. Bereits am 21. Juni 1950 wurde seine bedingte Entlassung auf Grund eines Gnadengesuches ausgesprochen. ■

Anton Blaha
anton.blaha@chello.at