

Zitierhinweis

Corsten-Neidigk, Anna: review of: Christopher R. Browning / Peter Hayes / Raul Hilberg, German Railroads, Jewish Souls. The Reichsbahn, Bureaucracy, and the Final Solution, New York / Oxford: Berghahn, 2019, in: *Einsicht. Bulletin des Fritz Bauer Instituts*, 2021, p. 118, <https://recensio-stag.lorax.syslab.com/r/592c925a33aa4bd4ac9c833023e30d5d>

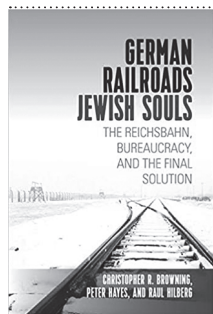
Einsicht
*Bulletin des
Fritz Bauer Instituts*



copyright

Dieser Beitrag kann vom Nutzer zu eigenen nicht-kommerziellen Zwecken heruntergeladen und/oder ausgedruckt werden. Darüber hinausgehende Nutzungen sind ohne weitere Genehmigung der Rechteinhaber nur im Rahmen der gesetzlichen Schrankenbestimmungen (§§ 44a-63a UrhG) zulässig.

Sonderzüge gen Osten



**Christopher R. Browning, Peter Hayes,
Raul Hilberg**

German Railroads, Jewish Souls.

*The Reichsbahn, Bureaucracy, and the
Final Solution*

New York, Oxford: Berghahn Books,
2019, 152 S., \$ 149,- (Hardcover), \$ 19,95
(Paperback)

Seit einigen Jahren fordern Opfer des Holocaust Entschädigungszahlungen von europäischen Bahnunternehmen ein. Im Jahr 2018 entschlossen sich die belgische und niederländische Bahn zu finanziellen Abfindungen für die Zugtickets in Konzentrationslager, die die Opfer seinerzeit selbst bezahlen mussten. Ähnliche Ansprüche stellen Überlebende an die Deutsche Bahn und werfen ihr vor, ihre Beteiligung am Massenmord unzureichend aufgearbeitet zu haben. Der Holocaust-Forscher Raul Hilberg (1926–2007) gehörte zu den Ersten, die sich seit den 1970er Jahren mit der Rolle der Deutschen Reichsbahn bei der Ermordung der europäischen Juden auseinandersetzten. Zwei seiner Texte haben die Historiker Christopher Browning und Peter Hayes neu herausgegeben und mit Originalquellen sowie zwei kontextualisierenden Aufsätzen veröffentlicht.

In dem Aufsatz »The Bureaucracy of Annihilation« (1989) begründete Hilberg sein Interesse an der Rolle der Reichsbahn, die die »very [...] ordinariness of these everyday actions« (S. 1) aufzeige. Zwei Charakteristika prägten die Deportationen: Erstens kauften die Opfer Fahrkarten wie normale Passagiere, auch wenn sie in Güterwagen zusammengepfercht wurden. Zweitens erfolgten die Deportationen in Sonderzügen, die von Generalbetriebsleitungen geplant wurden. Die Deportationen sollten möglichst rasch und komplikationslos vonstattengehen, was Hilberg zufolge nur durch das Führerprinzip möglich war. Beamte warteten nicht auf Anordnungen, sondern agierten nach »perceived imperatives« (S. 9), die nicht näher spezifiziert waren. »Everyone knew what had to be done, and no one was in doubt about directions or goals« (S. 9). Hierin lag die Besonderheit der bürokratischen Maschinerie, die den Holocaust ermöglichte.

In »German Railroads, Jewish Souls« (1976) blickte Hilberg auf die Strafverfolgung der Reichsbahnbeamten nach 1945. Er bezeichnete die Reichsbahn als »stable organization«, deren Personal überwiegend in seinen Positionen verblieb. Gleichzeitig betonte er, dass den Beamten sehr wohl bewusst war, welche Konsequenzen ihr Handeln hatte. Damit stellte er sich gegen die lange vorherrschende Behauptung, die deutsche Bevölkerung habe nichts von dem Schicksal der Juden geahnt.

Hilbergs Funde werden in dem anschließenden Quellenteil veranschaulicht. Für diesen sammelten Browning und Hayes Originalquellen über die Deportationen, die zeigen, wie die Transporte organisiert waren. Dass die Quellen ins Englische übersetzt worden sind, ermöglicht internationalen Studierenden und Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern einen Zugang zu der Thematik.

Browning verdeutlicht, welchen Schwierigkeiten Hilberg bei der Recherche begegnete. Die Quellen, die ihm stets als zu spärlich erschienen, habe er nur mühsam aufspüren können. Dennoch habe Hilberg bereits ein akkurates Bild des Ablaufs der Deportationen gezeichnet. Peter Hayes führt in seinem Aufsatz drei Aussagen Hilbergs auf, die mittlerweile überholt sind. Hilberg habe die Anzahl der Züge und die Häufigkeit, in der sie verkehrten, überschätzt. Auch habe, anders als Hilberg behauptete, keine erhöhte Auslastung der Kapazitäten der Reichsbahn vorgelegen, da ausrangierte Züge für die Deportationen genutzt wurden. Vor allem aber habe die Aufrechterhaltung der Deportationen dem Kriegsverlauf nicht geschadet. Die Sonderzüge wurden als nachrangig betrachtet. Trotzdem war die Reichsbahn wesentlich an der Ermordung der Juden beteiligt.

Browning und Hayes haben ein kompaktes und informationsreiches Buch herausgegeben, das besonders für die Lehre im internationalen Raum und für an der Geschichte des Holocaust Interessierte von Relevanz ist. Indem sie die Beteiligung der Bahn hinterfragen, blicken sie auch auf die Rolle der Bevölkerung und deren Verantwortung für den Holocaust. Diese relevanten Fragen hätten durch eine stärkere Kontextualisierung des Entstehungszusammenhangs und der Rezeption von Hilbergs Werk, das bis in die frühen 1980er Jahre weder im deutsch- noch im englischsprachigen Raum breite Aufmerksamkeit fand, facettenreicher dargestellt werden können.

Wichtig wäre es zudem für Studierende und fachfremde Leserinnen und Leser gewesen, die Ergebnisse von Hilbergs Spezialstudien in den Kontext der Holocaust-Forschung einzubetten. Insbesondere wäre es hilfreich gewesen, Hilbergs Fokus auf die Perspektive der Täter und die Quellen hierzu, die in den vergangenen drei Jahrzehnten (teilweise auch von ihm selbst) erweitert wurden, herauszuarbeiten. Außerdem hätten alternative Interpretationen zur scheinbar übermächtigen Rolle des bürokratischen Apparats erläutert werden können.

Insgesamt zeigt der Band, dass es sich auch über 40 Jahre nach der Entstehung von Hilbergs ersten Texten zu den Sonderzügen lohnt, sein Werk wieder und neu zu lesen. Zusammen mit den aufschlussreichen Kommentaren von Browning und Hayes zum aktuellen Forschungsstand liefert das Buch wichtige Erkenntnisse über ein nach wie vor wenig beachtetes Thema von hoher gesellschaftlicher Relevanz.

Anna Corsten
München/Berlin