

## Miszelle

MATHIAS BEER

### DIE ENTWICKLUNG DER GASWAGEN BEIM MORD AN DEN JUDEN

Unter Gaswagen ist ein besonderes Produkt des Dritten Reiches zu verstehen, nämlich ein Lastkraftwagen, auf dessen Fahrgestell ein luftdicht abgeschlossener Kastenaufbau montiert war, in dem durch das Einleiten von Auspuffgasen Menschen getötet wurden. Der Begriff ist erst später geprägt worden: „Gaswagen – das war hinterher die geläufige Bezeichnung.“<sup>1</sup> In den Dokumenten der Zeit begegnet man ihm nicht. Dort ist von Sonder-Wagen<sup>2</sup>, Sonderfahrzeugen<sup>3</sup>, Spezialwagen<sup>4</sup> und S-Wagen<sup>5</sup> die Rede. In einem Schreiben vom 11. April 1942 wird aus Tarnungsgründen von Entlausungswagen gesprochen<sup>6</sup>.

Den insgesamt vierzehn Dokumenten zu diesem Komplex ist zu entnehmen, welche Fahrzeugtypen zu Gaswagen umgebaut wurden und welches die technischen Daten der Aufbauten waren; man lernt die Herstellerfirma kennen, erfährt von technischen Verbesserungen aufgrund der praktischen Erfahrung, vom Einsatz und

<sup>1</sup> Aussage von Gustav Laabs, dem Fahrer eines Gaswagens in Chelmino, vom 29. 11. 1960, Staatsanwaltschaft (StA) Bonn, Aktenzeichen (Az) 8 Js 52/60 [ZSL, Az. 203 AR-Z 69/59, Bl. 912]. Dieser Begriff wird auch in der Literatur und von Zeugen verwendet. Raul Hilberg, *The destruction of the European Jews*, Chicago 1961, S. 219, spricht von „gas van“, offenbar eine Übersetzung des deutschen Wortes. SS-Obersturmführer Walter Rauff, Gruppenleiter der Dienststelle II D (Technische Angelegenheiten) im RSHA spricht in seiner Eidesstattlichen Erklärung vom 19. 10. 1945 von „death vans“; Prozeß gegen die Hauptkriegsverbrecher vor dem Internationalen Militärgerichtshof in Nürnberg (IMT) Bd. 30, Dok. 2384-PS. In der Beschreibung des IMT-Dok. 501-PS wird von Vergasungswagen gesprochen.

<sup>2</sup> Schreiben von Rauff an das KTI vom 26. 3. 1942. Kopie in der ZSL, Ordner: Verschiedenes Nr. 227.

<sup>3</sup> Aktenvermerk vom 27. 4. 1942, Kopie in der ZSL, USA Dok. Film I, Bl. 19–25; Schreiben der Firma Gaubschat an das Referat II D 3 a des RSHA vom 14. 5. 1942, ZSL, USA Dok. Film I, Bl. 28.

<sup>4</sup> Aktenvermerk vom 5. 6. 1942, Kopie ZSL, USA Dok. Film I, Bl. 9–14; Faksimile in: *Nationalsozialistische Massentötung durch Giftgas. Eine Dokumentation*, hrsg. von A. Rückerl/E. Kogon/H. Langbein u. a., Frankfurt a. M. 1983, S. 333–337. Schreiben des SS-Obersturmführers Schäfer an Rauff vom 9. 6. 1942, IMT-Dok. 501-PS.

<sup>5</sup> Schreiben des SS-Hauptsturmführers Trühe an Rauff vom 15. 6. 1942, IMT-Dok. 501-PS. Das „S“ ist wohl die Abkürzung von *spezial* bzw. *sonder*. Diese Adverbien haben sich ursprünglich auf den Kastenaufbau bezogen, der eine Sonderanfertigung war. Vgl. Aktenvermerk vom 23. 6. 1942, Kopie ZSL, USA Dok. Film II, Bl. 14–16, wo von Spezialaufbauten die Rede ist. Die Verbindung mit dem Tarnwort *Sonderbehandlung*, d. h. *Töten*, IMT-Dok. 501-PS, liegt auf der Hand.

<sup>6</sup> Schreiben des SS-Gruppenführers Harald Turner an SS-Obergruppenführer Karl Wolff, Chef des Persönlichen Stabes des Reichsführers SS (RFSS), vom 11. 4. 1942, StA München II, Az. 10 a Js 39/60 Anklageschrift [ZSL, Az. Sammelakte 137, Bl. 164–167].

dem Einsatzort einzelner Fahrzeuge, und es werden Dienststellen sowie Personen genannt, die mit den Gaswagen befaßt waren. So entsteht zwar ein recht genaues, aber kein vollständiges Bild, weil es Dokumente erst aus der Zeit ab 1942 gibt, als Gaswagen schon zum Töten von Menschen eingesetzt wurden<sup>7</sup>. Mit Hilfe der schriftlichen Quellen kann deshalb kaum etwas über die Zeit gesagt werden, in der die Gaswagen entwickelt worden sein müssen. Der Entscheidungsprozeß, der zum Bau und Einsatz dieser Fahrzeuge geführt hat, bleibt somit im dunkeln. Einen Ausweg aus dieser Lage bieten die zahlreichen seit 1945 geführten Strafprozesse. In der Bundesrepublik haben vor allem die seit der Einrichtung der Zentralen Stelle der Landesjustizverwaltungen zur Aufklärung nationalsozialistischer Verbrechen in Ludwigsburg (ZSL) im Jahre 1958 eingeleiteten Verfahren unseren Kenntnisstand bezüglich der Verbrechen des NS-Regimes erweitert<sup>8</sup>. Allerdings ist es dem Historiker nicht erlaubt, Gerichtsurteile unüberprüft zu übernehmen, da Justiz und Geschichtswissenschaft von unterschiedlichen Zielsetzungen geleitet werden<sup>9</sup>. Für ihn sind in erster Linie die Zeugenaussagen von Belang, weil sie helfen, Quellenlücken zu schließen. Aber Zeugenaussagen können wegen ihrer Eigenart nur dann gleichrangig, d. h. wie Dokumente behandelt und von der historischen Forschung nutzbringend ausgewertet werden, wenn bestimmte Grundsätze beachtet werden<sup>10</sup>. Die Grundvoraussetzung ist, die Verbindung von Aussagen und quellenkritisch überprüften Dokumenten möglichst nicht aufzugeben, d. h. den wahrscheinlichen immer mit dem gesicherten Sachverhalt zu koppeln<sup>11</sup>. Auch auf diese Art und Weise kann nicht jede Frage zufriedenstellend beantwortet werden. Es gibt Zeugenaussagen, die davon berichten, daß bei der Räumung von Heilanstalten für Geistesranke in Polen 1939/1940 ein hermetisch abgeschlossener Anhänger benutzt worden sei, mit der Aufschrift „Kaisers-Kaffee-Geschäft“, dem eine Zugmaschine vorgespannt

<sup>7</sup> Das früheste Dokument stammt vom 26. 3. 1942, vgl. dazu Anm. 2. Im Aktenvermerk vom 5. 6. 1942 wird darauf hingewiesen, daß seit Dezember 1941 mit drei Wagen 97 000 Menschen „verarbeitet“, d. h. getötet wurden, vgl. dazu Anm. 4.

<sup>8</sup> Vgl. dazu: A. Rückerl (Hrsg.), NS-Vernichtungslager im Spiegel deutscher Strafprozesse. Belzec, Sobibor, Treblinka, Chelmo, München 1977; ders., NS-Prozesse nach 25 Jahren Strafverfolgung: Möglichkeiten, Grenzen, Ergebnisse, Karlsruhe 1971; Nationalsozialistische Massentötung, Frankfurt a. M. 1983. An dieser Stelle möchte ich meinen Dank der ZSL aussprechen für die gewährte Unterstützung und die vielen Anregungen, besonders Herrn Oberstaatsanwalt Dr. A. Rückerl †, Herrn Oberstaatsanwalt A. Streim, Herrn Staatsanwalt W. Dreßen, Herrn Amtsinспекtor S. Fritschle und last but not least Frau H. Doms von der Dokumentation.

<sup>9</sup> I. Arndt/W. Scheffler, Organisierter Massenmord an den Juden in nationalsozialistischen Vernichtungslagern. Ein Beitrag zur Richtigstellung apologetischer Literatur, in: VfZ 24 (1976), S. 115, Anm. 20.

<sup>10</sup> Vgl. als mustergültiges Beispiel: A. Streim, Die Behandlung der Kriegsgefangenen im Fall Barbarossa, Heidelberg 1981, S. 74 ff.

Die unterschiedliche Qualität von Dokumenten und Zeugenaussagen wird im folgenden dadurch kenntlich gemacht, daß bei jedem Zitat einer Aussage darauf hingewiesen wird.

<sup>11</sup> Dadurch erhält man z. B. die Möglichkeit, die Zuverlässigkeit der Zeugen zu überprüfen. Besteht zwischen Dokument und Aussage Übereinstimmung, kann damit gerechnet werden, daß der Zeuge zuverlässige Aussagen auch für durch Dokumente nicht abgedeckte Sachverhalte macht.

war. Im Anhänger sollen Kranke mit aus Stahlflaschen eingeleitetem reinen Kohlenmonoxid (CO) getötet worden sein<sup>12</sup>. Der Ursprung dieser Fahrzeuge kann, gerade weil Dokumente fehlen, nicht geklärt werden. Allerdings gibt es Hinweise für die Beantwortung der Frage, ob zwischen „Kaisers-Kaffee“-Wagen und Gaswagen eine Verbindung besteht. Deshalb wird zunächst auf die wenigen Zeugnisse eingegangen, die sich auf den „Kaisers-Kaffee“-Wagen beziehen und anschließend auf die Entwicklung der Gaswagen.

Mit einem auf den 1. September 1939 datierten Schreiben ermächtigte Hitler seinen Begleitarzt Dr. Karl Brandt und den Reichsleiter Philipp Bouhler von der „Kanzlei des Führers“, die „Euthanasie“ durchzuführen<sup>13</sup>. Mit der Erprobung geeigneter Tötungsverfahren wurde das Kriminaltechnische Institut (KTI) im Reichssicherheitshauptamt (RSHA) beauftragt, das zu dem Schluß kam, am geeignetsten sei die Tötung mit Hilfe von CO<sup>14</sup>. Nachdem Anfang Januar 1940 im ehemaligen Zuchthaus Brandenburg/Havel eine Probevergasung durchgeführt worden war – in einem luftdicht abgeschlossenen Raum tötete man Geisteskranke mit Hilfe von reinem CO<sup>15</sup> –, kam dieses Verfahren auch in allen anderen „Euthanasie“-Anstalten zur Anwendung. Das notwendige CO bezog die Kanzlei des Führers aufgrund eines Gespräches zwischen dem Dienststellenleiter Brack und Widmann, Leiter des Referates V D 2 (Chemie und Biologie), getarnt über das KTI<sup>16</sup>. SS-Untersturmführer Becker holte auf Befehl von Nebe, Leiter des Amtes V (Verbrechensbekämpfung) im RSHA, die Stahlflaschen bei der IG-Farben in Ludwigshafen ab und brachte sie zu den einzelnen Anstalten<sup>17</sup>. Auch SS-Sturmbannführer Heess, Leiter des KTI, war die enge Beziehung zwischen der Kanzlei des Führers und dem KTI bekannt<sup>18</sup>.

Der „Kaisers-Kaffee“-Wagen arbeitete nach dem gleichen Prinzip wie die Gaskammern der „Euthanasie“-Anstalten. In einen Anhänger wurde mit Hilfe von Leitungen aus einer an der Zugmaschine angebrachten Stahlflasche CO eingeleitet. Er war also eine auf Räder gestellte Gaskammer<sup>19</sup>. Zeugenaussagen berichten, daß ab Dezember 1939 in pommerschen, ostpreußischen und polnischen Heilanstalten Gei-

<sup>12</sup> Aussage von H. H. Renfranz vom 10. 10. 1962, STA Hannover, Az. 2 Js 614/62 [ZSL, Az. V 203 AR-Z 1101/1960, Bl. 2]. Vgl. auch Nationalsozialistische Massentötung, S. 62 ff.; E. Klee, „Euthanasie“ im NS-Staat. Die „Vernichtung lebenswerten Lebens“, Frankfurt a. M. 1983, S. 106 ff. und 190 ff.

<sup>13</sup> IMT, Bd. 26, S. 169.

<sup>14</sup> Aussage A. Widmann, Leiter der Abt. V D 2 (Chemie und Biologie) im KTI, vom 11. 1. 1960; StA Düsseldorf, Az. 8 Js 7212/59 [ZSL, Az. 202 AR-Z 152/59, Bl. 51 f.]; Aussage von A. Becker, 20. 6. 1961, StA Stuttgart, Az. 13 Js 328/60 [ZSL, Az. 439 AR-Z 18 a/60, Bl. 1001 ff.]. Vgl. dazu auch Nationalsozialistische Massentötung, S. 46; Klee, „Euthanasie“, S. 84 f.

<sup>15</sup> Ebenda.

<sup>16</sup> Aussage A. Widmanns vom 27. 1. 1959, StA Düsseldorf, Az. 8 Js 7212/59 [ZSL, Az. 439 AR-Z 18 a/60, Bl. 36 f.]; Klee, „Euthanasie“, S. 84 f.

<sup>17</sup> Aussage A. Beckers vom 28. 1. 1960, STA Hannover, Az. 2 Js 299/60 [ZSL, Az. 415 AR-Z 220/59, Bl. 36 ff.].

<sup>18</sup> Aussage Walter Schades vom 12. 2. 1959, StA Hannover, Az. 2 Js 299/60 [ZSL, Az. 415 AR-Z 220/59, Bl. 110 ff.].

<sup>19</sup> Vgl. Anm. 12.

steskrankte durch das Sonderkommando Lange in solchen Wagen getötet worden seien<sup>20</sup>. Der Name des Kommandos leitet sich von dem seines Leiters ab, SS-Obersturmführer und Kriminalrat Herbert Lange. Das Schreiben des Höheren SS- und Polizeiführers Koppe an SS-Gruppenführer Sporrenberg beleuchtet den Einsatz dieses Kommandos in Soldau:

„Das mir für besondere Aufgaben unterstellte sogenannte Sonderkommando Lange war in der Zeit vom 21. 5. bis 8. 6. 1940 gemäß der mit dem Reichssicherheitshauptamt getroffenen Absprache nach Soldau in Ostpreußen abkommandiert und hat während dieser Zeit vom Durchgangslager Soldau aus 1558 Kranke evakuiert.“<sup>21</sup>

Einen solchen Wagen brachte Lange entweder vom RSHA mit (dafür sprechen die Aussagen von Gustav Sorge<sup>22</sup> und die bedeutende Rolle der Gruppe II D, Technische Angelegenheiten, im RSHA bei der späteren Entwicklung der Gaswagen<sup>23</sup>) oder er ließ ihn in Zusammenarbeit mit dem RSHA selbst herstellen<sup>24</sup>. Alfred Trenker, Stellvertretender Leiter der Stapostelle Posen, sagte aus, Lange habe ihm im Sommer 1940 erzählt, daß er öfter nach Berlin zum RSHA fahren müsse, um „Besprechungen über den geeigneten Typ von Vergasungswagen“ zu führen<sup>25</sup>.

Diese Angaben deuten darauf hin, daß die Anwendung der „Kaisers-Kaffee“-Wagen auf das Sonderkommando Lange zugeschnitten war, das vermutlich den Auftrag hatte, diese Fahrzeuge praktisch zu erproben. Sie scheinen sich aber nicht bewährt zu haben (Lange äußerte sich entsprechend gegenüber Trenker<sup>26</sup>), und das Sonderkommando Lange wurde bald nach dem Einsatz in Soldau beurlaubt. Ab diesem Zeitpunkt liegen keine Nachrichten über den Einsatz solcher Wagen vor.

Der Briefwechsel über noch ausstehende Zahlungen im Zusammenhang mit dem Sonderkommando Lange, der sich bis Februar 1941 hinzog, zeigt, daß auch Himmeler die ganze Angelegenheit bekannt war. Im Schreiben Koppes an Karl Wolff, Chef des Persönlichen Stabes des Reichsführers SS, vom 22. Februar 1941 heißt es, „dass im Auftrage des Reichsführers SS Sie [Wolff] die Entscheidung wegen der Bezahlung der Transportkosten treffen würden“<sup>27</sup>.

<sup>20</sup> Ebenda.

<sup>21</sup> Kopie ZSL, USA Dok. Bd. II, Bl. 6; vgl. auch Klee, „Euthanasie“, S. 191.

<sup>22</sup> Dieser sagte am 7. 3. 1962 aus, daß vor 1941 ein anderer „Gaswagen“ in Sachsenhausen erprobt und hergestellt worden sei; StA Hannover, Az. 2 Js 299/1960 [ZSL, Az. 415 AR-Z 220/59, Bl. 277 ff.]. Vgl. auch Rückertl, NS-Vernichtungslager, S. 268, Anm. 55.

<sup>23</sup> Vgl. dazu die Ausführungen S. 409 f.

<sup>24</sup> Aussage A. Trenkers vom 17. 5. 1962, StA Hannover, Az. 2 Js 299/60 [ZSL, Az. 415 AR-Z 220/59, Bl. 635].

<sup>25</sup> Aussage vom 16. 5. 1961, StA Bonn, Az. 8 Js 52/60 [ZSL, Az. 203 AR-Z 69/59, Bl. 678 f.].

<sup>26</sup> Vgl. Anm. 24.

<sup>27</sup> Kopie dieses Briefwechsels in: ZSL, USA Dok. Bd. I, Bl. 90 und 98; Bd. II, Bl. 801–807. Vgl. auch Klee, „Euthanasie“, S. 190–193. Bezeichnenderweise befindet sich auf dem Schreiben ein Vermerk Wolffs, daß er in der Angelegenheit telefonisch mit Brack, einem der „Euthanasie“-Verantwortlichen, gesprochen habe.

Ausgehend vom Zeitpunkt des ersten Einsatzes ist damit zu rechnen, daß „Kaisers-Kaffee“-Wagen ab Ende 1939 bis Mitte 1940 hergerichtet wurden, und zwar unter Mitwirkung der Kanzlei des Führers und des RSHA.

Am 15. und 16. August 1941 war Himmler in Baranowitschi und Minsk<sup>28</sup> und beobachtete eine Erschießungsaktion im Bereich der Einsatzgruppe B<sup>29</sup>. Der anwesende Höhere SS- und Polizeiführer Rußland Mitte, von dem Bach-Zelewski, berichtete später, Himmler sei dabei sichtbar bewegt gewesen<sup>30</sup>. Danach habe Himmler eine Heilanstalt für Geisteskranke besucht und anschließend den Führer der Einsatzgruppe B, Nebe, angewiesen, nach Wegen zu suchen, um das Leiden dieser Menschen so schnell wie möglich zu beenden<sup>31</sup>, da er nach den Erfahrungen bei der Erschießung zu dem Schluß gekommen sei, „daß Erschießen doch nicht die humanste Art“ sei<sup>32</sup>. Darüber sollte er „einen Bericht“ einreichen. Himmler wandte sich an Nebe, da das KTI, das dem Amt V unterstand, sich schon bei der Erprobung von Tötungsverfahren im Rahmen der „Euthanasie“ ausgezeichnet hatte, so daß jetzt auf seine Erfahrung zurückgegriffen werden konnte.

Nebe war zugleich Chef des Amtes V im RSHA. In dieser Eigenschaft ließ er Anfang September Widmann mit Sprengstoff und zwei Metallschläuchen nach Minsk kommen<sup>33</sup>. Widmann hatte diesen Auftrag mit seinem direkten Vorgesetzten Heess besprochen. Daraus geht hervor, daß außer der Belastung der Erschießungskommandos ein weiterer Grund für die nachfolgenden Experimente vorlag:

„Es ist mit Heess auch über die Anwendung von Gas zur Tötung der Geisteskranken gesprochen worden, insbesondere darüber, daß der Transport von CO-Flaschen nach Rußland unmöglich sei.“<sup>34</sup>

Die CO-Flaschen wären notwendig gewesen, wenn man „Kaisers-Kaffee“-Wagen

<sup>28</sup> Dienstagebuch Bach-Zelewskis, Bundesarchiv, Sign. R 20/45b, Kopie ZSL, Findmittelschrank Nr. 37. Demnach war Himmler am 30. 7. 1941 in Baranowitschi und am 15./16. August in Baranowitschi und Minsk. Am 15. August wurde Bach hinzugezogen, so daß Himmlers Beobachtung der Erschießung wohl am ehesten auf diesen Tag zu datieren ist. Vgl. dazu auch die Aussage der russischen Ärztin N. N. Akimova, die von einem Besuch Himmlers in einer Heilanstalt im August 1941 spricht; bei A. Ebbinghaus/G. Preissler, *Die Ermordung psychisch kranker Menschen in der Sowjetunion. Dokumentation, in: Aussonderung und Tod. Die klinische Hinrichtung der Unbrauchbaren*, Berlin 1985, S. 188.

<sup>29</sup> Zur Einsatzgruppe B: H. Krausnick/H.-H. Wilhelm, *Die Truppe des Weltanschauungskrieges. Die Einsatzgruppen der Sicherheitspolizei und des SD 1938–1942*, Stuttgart 1982, S. 179 ff.

<sup>30</sup> Aussage Bach-Zelewskis in: *Aufbau* (New York), 23. 8. 46, S. 2. Vgl. dazu die ähnlichen Ausführungen von Karl Wolff, Adjutant Himmlers, der auch anwesend war, StA München, Az. 10 a Js 39/60 Anklageschrift [ZSL, Az. Sammelakte 137, Bl. 140 ff.]. Dort auch weitere Zeugen für den Vorfall.

<sup>31</sup> Ebenda. Vgl. die Aussage von N. N. Akimova (Anm. 28).

<sup>32</sup> Aussage Bach-Zelewskis (Anm. 30). Vgl. dazu auch die Aussage des Chemikers H. Hoffmann vom 27. 1. 59, StA Düsseldorf, 8 Js 7212/59 [ZSL, Az. 439 AR-Z 18 a/60, Bl. 28.].

<sup>33</sup> Aussage von A. Widmann vom 11. 1. 1960 (Anm. 14), Bl. 45 ff.; A. Bauer, Fahrer beim KTI, Aussage vom 17. 3. 1960, H. Schmidt, Mitarbeiter beim KTI, StA Bremen, Az. 6 Js 3/60 [ZSL, Az. 202 AR-Z 152/59, Bl. 135; 201].

<sup>34</sup> Aussage A. Widmanns vom 11. 1. 1960 (Anm. 14), Bl. 46.

oder Gaskammern, wie sie bei der „Euthanasie“ verwendet wurden, hätte einsetzen wollen.

Nachdem in Minsk die Sprengung eines Bunkers, in den Geisteskranke gebracht worden waren, nicht den gewünschten Erfolg gehabt hatte, wurde in der Irrenanstalt vom Mogilew, die Himmler auch besucht hatte<sup>35</sup>, ein Versuch mit den von Widmann mitgebrachten Metallschläuchen unternommen. Darüber sagte Widmann am 11. Januar 1960 aus:

„Nebe hat dann am Nachmittag dieses Tages das Fenster zumauern lassen und zwei Öffnungen für die Gasleitungen aussparen lassen ... Als wir kamen, wurde zunächst einer der Schläuche, der sich bei mir im Wagen befunden hatte, angeschlossen. Der Anschluß erfolgte an einen Pkw. In den in der Mauer befindlichen Löchern befanden sich Rohrstücke, auf die man die Schläuche bequem aufstecken konnte ... Nach fünf Minuten ist Nebe herausgekommen und hat gesagt, es sei noch keine Wirkung festzustellen. Auch nach acht Minuten hatte er noch keine Wirkung feststellen können und fragte, was nun geschehen solle. Nebe und ich kamen zu der Überzeugung, daß der Wagen zu schwach sei. Daraufhin hat Nebe den zweiten Schlauch an einen Mannschafts-Lkw der Ordnungspolizei anschließen lassen. Dann hat es nur noch wenige Minuten gedauert, bis die Leute bewußtlos waren. Man ließ dann vielleicht noch zehn Minuten beide Wagen laufen.“<sup>36</sup>

Auf den geschilderten Vorgang bezieht sich auch die Aussage der russischen Ärztin N.N. Akimova vom 18. November 1946, die als Datum für das Experiment den 18. September nennt<sup>37</sup>. Demnach haben sich Widmann und seine Begleiter vom 13. bis 21. September in Minsk und Mogilew aufgehalten<sup>38</sup>. Der Zusammenhang dieser Versuche mit dem Besuch und Befehl Himmlers geht aus einer anderen Aussage Widmanns hervor: „Nebe wollte, wie er sagte, mit mir die Sache noch einmal durchsprechen, da er an Himmler berichten mußte.“<sup>39</sup> Die beiden Experimente haben Nebe klar gemacht, daß nur die höchstwahrscheinlich auf ihn zurückgehende

<sup>35</sup> Vgl. Anm. 28.

<sup>36</sup> Wie Anm. 14, Bl. 50f. Gerald Reitlinger, *Die Endlösung. Hitlers Versuch der Ausrottung der Juden Europas 1939–1945*, Berlin 1951, erwähnt auf S. 144, daß 1949 in Nebes Wohnung Negative gefunden worden seien, die diesen Vorgang festhalten. Der auf einem der Bilder erkennbare Lkw gehörte laut E. J. Else, Fahrdienstleiter der K-Staffel der 1. Kompanie, Polizei-Bataillon 3, zu seinem Fahrzeugpark. Aussage vom 13. 12. 1962, StA Frankfurt a. M., Az 4 Js 1928/60 [ZSL, Az. 202 AR-Z 152/1959, Bl. 1127]. Er gehörte somit zum Einsatzkommando 8, das bei dem Versuch beteiligt war.

<sup>37</sup> Ebbinghaus/Preissler, *Ermordung*, S. 189. Die Wahrscheinlichkeit dieses Datums ergibt sich auch aus folgendem Zusammenhang: Bach-Zelewski konnte bei der abschließenden Besprechung wegen eines russischen Fliegerangriffs nicht dabei sein, der laut dem Diensttagebuch Bach-Zelewskis am 17. 9. 1941 stattgefunden hat. Vgl. auch Aussage A. Widmanns vom 11. 1. 1960 (Anm. 14).

<sup>38</sup> Diese genaue Bestimmung ist möglich, da die Zeugen die Wochentage nennen, an denen sie sich in Minsk und Mogilew aufgehalten haben. Verbindet man diese Angaben mit der genauen Zeitangabe 18. 9., ergibt sich diese Aufenthaltszeit.

<sup>39</sup> Aussage A. Widmanns vom 11. 1. 1960 (Anm. 14); weitere Aussagen in diesem Sinn: Karl Schulz, Adjutant Nebes, Aussage vom 9. 3. 1959, StA Stuttgart, Az. 13 Js 328/60 [ZSL, Az. 439 AR-Z 18 a/1960, Bl. 48]; Aussage B. Wehners vom 26. 1. 1960, StA Bremen, Az. 6 Js 3/6 [ZSL, Az. 202 AR-Z 152/1959, Bl. 57f.].

Idee<sup>40</sup> der Tötung mit Hilfe von Auspuffgasen praktikabel war. Aber den Einsatzgruppen, für die das neue „humanere“ Tötungsverfahren gesucht wurde, war mit einer ortsgebundenen Gaskammer, in der Menschen mit Hilfe von Auspuffgasen getötet werden konnten, nicht gedient. Sie mußten, um ihren Auftrag erfüllen zu können, mobil sein<sup>41</sup>. Aufgrund dieser Überlegungen und der bisherigen Erfahrung entstand im KTI der Plan, Gaswagen zu bauen. Einen solchen Vorschlag unterbreiteten Nebe und Heess ihrem Vorgesetzten Heydrich, Chef der Sicherheitspolizei und des SD<sup>42</sup>. Widmann sagte dazu aus:

„Über das Ergebnis seines Vortrages in der Prinz-Albrecht-Straße hat mich Heess kurz unterrichtet. Er hat mir gesagt, es würden Wagen gebaut, in welche die Abgase geleitet würden, statt der bisherigen Verwendung von CO-Flaschen.“<sup>43</sup> Es wird deutlich, daß als Vorbild für die Gaswagen die „Kaisers-Kaffee“-Wagen gedient haben – fahrbarer, luftdicht abgeschlossener Raum –, die dem KTI bekannt waren, doch konnte man wegen der zu bewältigenden technischen Schwierigkeiten nicht einfach das reine CO durch Auspuffgase ersetzen. Es war eine Neuentwicklung notwendig, bei der Zugmaschine, Anhänger und Giftgasquelle vereinigt waren.

Der unmittelbare Vorgesetzte Heydrichs war nach dem Erlaß vom 27. September 1939 Himmler. Damit schließt sich der Kreis. Heydrich hatte vermutlich schon vorher von den Experimenten erfahren, war also in das „Geheimnis“ eingeweiht, denn sonst ist nicht zu verstehen, warum sich Nebe und Heess an ihn wandten. Heydrich war auch in der Lage, dem KTI die notwendigen technischen Hilfsmittel zur Verfügung zu stellen. Er wandte sich Anfang Oktober an SS-Obersturmführer Rauff, Leiter der Gruppe II D 3 (Technische Angelegenheiten), dessen Referat II D 3 a (Kraftfahrwesen der Sicherheitspolizei) von SS-Hauptsturmführer Pradel geleitet wurde. Dieser sagte in dem gegen ihn eingeleiteten Verfahren aus, Rauff habe zu ihm gesagt: „Das ist ein Befehl von Heydrich, der ausgeführt werden muß.“<sup>44</sup> In diesem Sinn ist auch die Aussage Rauffs vom 28. Juni 1972 in Santiago de Chile zu verstehen: „Ich halte es für ausgeschlossen, daß Pradel die Entwicklung der Gaswagen von sich aus vorgenommen hat. Er muß einen Befehl dafür entweder von mir oder einem anderen Vorgesetzten, der über mir stand, bekommen haben.“<sup>45</sup>

<sup>40</sup> Aussage A. Widmanns vom 27. 1. 1959 (Anm. 16), Bl. 33f.; Aussage H. Engelmanns, Adjutant Nebes, vom 9. 1. 1961, ebenda, Bl. 617; Aussage B. Wehners vom 26. 1. 1960 (Anm. 37).

<sup>41</sup> Krausnick/Wilhelm, Truppe, S. 150 ff.

<sup>42</sup> Aussagen Widmanns vom 27. 1. 1959 (Anm. 16) und vom 12. 1. 1960 (Anm. 14). Die beiden Aussagen unterscheiden sich dadurch, daß für das geschilderte Geschehen verschiedene Zeitangaben gemacht werden. In der ersten nennt er als Zeit: kurz nach Beginn des Rußlandfeldzuges, in der zweiten: „kurz vor dem Rußlandfeldzug“. Diese zweite Angabe stimmt wahrscheinlich nicht, da auf die seelische Belastung der Erschießungskommandos hingewiesen wird und die großen Entfernungen in der Sowjetunion als Hindernis für den Transport der CO-Flaschen genannt werden. Diese Argumente können aber nur nach Beginn des Rußlandfeldzuges angeführt werden. Die weiteren Ausführungen werden diese Feststellung noch untermauern.

<sup>43</sup> Ebenda.

<sup>44</sup> Urteil des Landgerichts Hannover gegen Pradel und Wentritt, Az. 2 Js 299/60 [ZSL, Az. 415 AR-Z 220/1959, Bl. 419].

<sup>45</sup> StA Hamburg, Az. 147 Js 31/67 [ZSL, Az. II 415 AR-Z 1310/63-E 32, Bl. 545].

Wentritt, der Leiter der Instandsetzungswerkstatt im Referat II D 3 a, sagte dazu aus:

„Noch im Jahre 1941 wurde ich zum Dienststellenleiter Major Pradel bestellt. Dieser erklärte mir, daß die Erschießungskommandos im Einsatz häufig Nervenzusammenbrüche erlitten (bzw. dicht davor stünden), so daß eine humanere Tötungsart verwendet werden sollte. Dazu benötigten wir – wie Pradel ausführte – geschlossene Kraftfahrzeuge.“<sup>46</sup>

Pradel gab Wentritt den Auftrag zu prüfen, ob es möglich sei, Auspuffgase in den geschlossenen Kastenaufbau eines Wagens zu leiten. Nachdem Wentritt diese Frage bejaht hatte, gab Pradel die positive Antwort an Rauff weiter und erhielt den Befehl, sich mit Heess in Verbindung zu setzen. Dieser erläuterte ihm, wie ein solcher Wagen umgebaut werden und funktionieren solle. Auf Befehl Rauffs besuchten dann Pradel und Wentritt die Firma Gaubschat in Berlin-Neukölln, die auf Herstellung von Kastenaufbauten spezialisiert war<sup>47</sup>, wo sie vorgaben, Fahrzeuge zu benötigen, mit denen Leichen von Fleckfieber epidemien abtransportiert werden könnten. Es wurde vereinbart, daß das RSHA die Fahrgestelle der Firma anliefern, „die dann einen Kastenaufbau darauf setzen sollte“<sup>48</sup>. Der Auftrag wurde unmittelbar von Rauff vergeben, wahrscheinlich in schriftlicher Form<sup>49</sup>. Aber Pradels Versuch, Chassis zu besorgen, schlug fehl, so daß es notwendig war, daß sich Rauff einschaltete. Er sagte am 19. Oktober 1945 aus: „In so far as I can recall I only supplied 5 or 6 [chassis].“<sup>50</sup> Nachdem die Fahrgestelle an die Firma Gaubschat geliefert worden waren, erkundigte sich Wentritt mehrmals nach dem Verlauf der Arbeiten und holte dann den ersten Wagen persönlich ab. An diesem nahm er in der Werkstatt des Referates II D 3 a, da es sich um eine „geheime Reichssache“ handelte, folgende Veränderungen vor:

„Dort wurde am Auspuff ein Abgasschlauch angebracht, der von außen zum Boden des Wagens geführt wurde. In diesen Wagen bohrten wir ein Loch im Durchmesser von etwa 58 bis 60 mm, in Stärke des Auspuffrohres. Im Wageninneren, über diesem Loch, wurde ein Metallrohr (Auspuffrohr) angeschweißt, das mit dem von außen herangeführten Abgasschlauch verbunden war bzw. verbunden werden konnte. Bei Anlassen des Motors und nach hergestellten Verbindungen gingen die Auspuffgase des Motors durch den Auspuff in den Abgasschlauch und von dort in das im Wageninneren angebrachte Auspuffrohr, wo das Gas sich dann verteilte.“<sup>51</sup>

Den so hergerichteten Wagen brachte Wentritt auf Befehl Pradels zum KTI, wo

<sup>46</sup> Aussage vom 2. 2. 1961, StA Hannover, Az. 2 Js 299/60 [ZSL, Az. 415 AR-Z 220/59, Bl. 260b]. Vgl. zu den folgenden Ausführungen das Urteil gegen Pradel, Bl. 418 ff.

<sup>47</sup> Aussage von M. Bauer, Techniker bei Gaubschat, vom 21. 3. 1961, StA Hannover, 2 Js 299/60 [ZSL Az. 202 AR-Z 152/59, Bl. 275 f.].

<sup>48</sup> Aussage H. Wentritts vom 2. 2. 1961 (Anm. 46), Bl. 260 d ff.

<sup>49</sup> Vgl. dazu die folgenden Ausführungen S. 412.

<sup>50</sup> IMT-Dok. 2348-PS. Die Glaubwürdigkeit dieser Aussage wird durch jene von H. Wentritt unterstrichen (Anm. 46), Bl. 260 e, der auch die Zahl von fünf bis sechs Fahrzeugen nennt.

<sup>51</sup> Aussage H. Wentritts vom 2. 2. 1961 (Anm. 46), Bl. 260 b ff.



dem Kastenaufbau Gasproben entnommen wurden. Der Chemiker Leiding, Mitarbeiter des KTI, sagte dazu aus:

„Ich bin mal in diesen Wagen mit einer Gasmasken gestiegen, mit dem Auftrage, laufend Luftproben zu entnehmen. Diese Luftproben sind dann im Labor analysiert worden.“<sup>52</sup> Weshalb diese Analysen notwendig waren, erfährt man aus der Aussage Widmanns vom 12. Januar 1960:

„Der Sinn der Analyse war übrigens festzustellen, innerhalb welcher Zeit der CO-Gehalt im Wagen 1% erreicht hat. Bei diesem CO-Gehalt tritt in kurzer Zeit tiefe Bewußtlosigkeit und dann der Tod ein. (3. Stadium der CO-Vergiftung.) Man wollte erreichen, daß das erste und zweite Stadium der CO-Vergiftung nicht erst eintrat. Das erste Stadium ist Benommenheit und Übelkeit, das zweite Stadium Erregungszustände.“<sup>53</sup>

Kurze Zeit danach fand eine Probevergasung im Konzentrationslager Sachsenhausen statt (das KTI hatte dort eine Werkstatt), an der außer Heess und den beiden Chemikern Leiding und Hoffmann noch SS-Offiziere teilnahmen. Widmann war daran nicht beteiligt<sup>54</sup>. Laut Krausnick und Wilhelm hat er sich um den 3. November in Kiew aufgehalten<sup>55</sup>. Die Probevergasung in Sachsenhausen muß demnach zu diesem Zeitpunkt stattgefunden haben. Zu den Vorgängen in Sachsenhausen sagte Leiding aus:

„Welchem Zweck der Wagen dienen sollte, aus dem die Luftprobe entnommen wurde, habe ich erst einige Zeit später erfahren. Ich wurde eines Tages aufgefordert, mit nach Sachsenhausen zu fahren ... und dort stand ein Wagen, der dem gleich war oder ähnelte, welchen ich im Hof des Reichskriminalpolizeiamtes gesehen habe ... Die Zahl der Männer, die den Wagen bestiegen, mag vielleicht 30 betragen haben ... Die Leichen hatten, wie von uns Chemikern festgestellt wurde, das rosa-rote Aussehen, wie es für Menschen typisch ist, die an einer Kohlenoxydvergiftung gestorben sind.“<sup>56</sup>

Über die erfolgreiche Probevergasung informierte Heess nicht nur Pradel<sup>57</sup>, sondern verfaßte zusammen mit Widmann darüber einen Bericht, den dieser vermutlich zu Heydrich brachte<sup>58</sup>. Damit war der Prototyp des Gaswagens geschaffen und erprobt. Die restlichen bei der Firma Gaubschat in Auftrag gegebenen Fahrzeuge wurden nun auch zu Gaswagen umgebaut<sup>59</sup>.

<sup>52</sup> Aussage vom 6. 2. 1959, StA Stuttgart, Az. 13 Js 328/60 [ZSL, Az. 439 AR-Z 18 a/1960, Bl. 39]. Diese Analyse wird auch von Widmann bezeugt (Anm. 14).

<sup>53</sup> Aussage Widmanns vom 12. 1. 1960, ebenda; vgl. auch IMT-Dok. 501-PS vom 16. 5. 42.

<sup>54</sup> Das sagten übereinstimmend Leiding, Hoffmann und Widmann aus.

<sup>55</sup> Siehe Krausnick/Wilhelm, S. 544 f. Die Zeugenaussagen nennen als Zeitpunkt des Versuchs Anfang November 1941.

<sup>56</sup> Aussage vom 6. 2. 1959 (Anm. 52), Bl. 40. Hoffmann schildert den Vorgang ähnlich; Aussage vom 27. 1. 1959, StA Hannover, Az. 2 Js 299/60 [ZSL, Az. 415 AR-Z 220/59, Bl. 95 ff.].

<sup>57</sup> Siehe Urteil gegen Pradel, Bl. 427.

<sup>58</sup> Aussage von E. Freiwald, Angestellte beim KTI, vom 3. 9. 1959 und W. Schade vom 12. 2. 1959, StA Hannover, Az. 2 Js 299/60 [ZSL, Az. 415 AR-Z 220/59, Bl. 68 f. und 181].

<sup>59</sup> Siehe Anm. 44.

Für den dargestellten Ablauf spricht auch die analoge Vorgehensweise im Jahre 1942. Ab April wurde im Referat II D 3 a darüber nachgedacht, wie die Gaswagen verbessert werden könnten, um ihre Tötungskapazität zu steigern und die Handhabung zu erleichtern<sup>60</sup>. Dabei ist man in der gleichen Art und Weise vorgegangen wie bei der Entwicklung des Prototyps. Die Angelegenheit wurde zunächst intern besprochen und dann erteilte Rauff der Firma Gaubschat den Auftrag, ein Fahrzeug mit den gewünschten Änderungen zu versehen. Dieses sollte anschließend praktisch erprobt werden, und erst danach wollte man eine Entscheidung über die restlichen umzubauenden Fahrzeuge treffen<sup>61</sup>.

Geht man von dem Termin der Probevergasung in Sachsenhausen aus und berücksichtigt die notwendige Umbauzeit der Fahrzeuge von ca. acht bis vierzehn Tagen<sup>62</sup> sowie die Zeit, die notwendig war, um die Fahrzeuge zum Einsatzort zu bringen<sup>63</sup>, ergibt sich, daß die ersten Gaswagen erst Ende November und Anfang Dezember 1941 zum Einsatz gekommen sein können. Der erste Einsatz eines Gaswagens läßt sich im Bereich der Einsatzgruppe C<sup>64</sup> beim Sonderkommando 4a in Poltawa nachweisen. Augenzeugen zufolge soll dort im November 1941 ein Gaswagen beim Töten von Juden verwendet worden sein<sup>65</sup>. Der Wagen wird wie folgt beschrieben: „Der Gaswagen war gleichzeitig [d. h. es wurden auch Erschießungen vorgenommen] im Einsatz. In ihm wurden je ca. 30 Personen jeweils befördert. Soviel ich weiß, wurden die Insassen des Gaswagens durch einströmende Abgase getötet.“<sup>66</sup>

Für den 8. Dezember ist der Einsatz von Gaswagen durch das schon bekannte Sonderkommando Lange in Chelmno bezeugt<sup>67</sup>. Es wurde demnach nicht nur in der Experimentierphase auf erfahrenes Personal zurückgegriffen, sondern auch beim Einsatz der Wagen. In Chelmno kamen anfangs zwei „kleinere Fahrzeuge“ zum Einsatz. Gustav Laabs, der Fahrer eines dieser beiden Wagen sagte aus:

„Später stellte ich fest, daß es sich bei diesen Fahrzeugen um amerikanische 3 t-Lastwagen handelte . . . Der Innenraum des Kastenaufbaus der Wagen war, wie ich später zu sehen bekam, 4 m lang und 2 m breit . . . In dem von mir gefahrenen Gaswagen . . . (sind) ca. 50 Menschen vergast worden.“<sup>68</sup>

<sup>60</sup> Aktenvermerk vom 27. 4. 1942 und 5. 6. 1942 (Anm. 3).

<sup>61</sup> Aktenvermerk vom 23. 6. 1942 (Anm. 5).

<sup>62</sup> Schreiben Rauffs an das KTI vom 26. 3. 1942 (Anm. 2).

<sup>63</sup> Vgl. dazu die weiteren Ausführungen S. 413.

<sup>64</sup> Anm. 41, S. 186 ff.

<sup>65</sup> Aussage des Angehörigen dieses Kommandos, Lauer, StA Darmstadt, Az. Ks 1/67 [ZSL, Az. 204 AR-Z 269/60, Bl. 2390 ff.]. P. Blobel, der Leiter des Einsatzkommandos 4a, erklärte am 6. 5. 1947 in Nürnberg, ein Gaswagen sei schon im September oder Oktober 1941 verwendet worden. Diese Angabe kann nicht stimmen. Dagegen trifft seine Beschreibung auf die kleinen Fahrzeuge zu. Nürnberger Dokument NO-3824.

<sup>66</sup> Ebenda.

<sup>67</sup> L. Bednarz, Extermination Camp at Chelmno, in: German Crimes in Poland 1/1946, S. 110. Zum Sonderkommando Lange vgl. Ruckerl, NS-Vernichtungslager, S. 243 ff.

<sup>68</sup> Siehe Anm. 1.

Noch vor Weihnachten 1941 wurden zwei kleinere Gaswagen von Berlin nach Riga gebracht<sup>69</sup>. Es handelte sich dabei um die beiden kleinen „Diamond-Wagen“, die im Schreiben des SS-Hauptsturmführers Trühe an Rauff vom 15. Juli 1942 genannt werden<sup>70</sup>. Im Bereich der Einsatzgruppe D<sup>71</sup> ist das Vorhandensein eines Gaswagens, der mit ca. 50 Personen beladen werden konnte, für Ende 1941 bezeugt<sup>72</sup>. Diese Zeitangaben werden auch durch die Aussagen des SS-Untersturmführers Becker bestätigt. Er kam im Dezember 1941 aufgrund einer Aussprache zwischen Brack und Himmler zum RSHA<sup>73</sup>. Demnach verfolgte Himmler die Gaswagenaktion weiter. Im RSHA erhielt er von Rauff den Auftrag, in den Osten zu fahren, um den Einsatz der Gaswagen zu überprüfen. Becker sagte dazu aus:

„Er [Rauff] sagte, daß zu den einzelnen Einsatzgruppen bereits die Gaswagen unterwegs bzw. dort eingetroffen seien.“<sup>74</sup> Das muß kurz vor dem 14. Dezember gewesen sein, weil Becker die für diesen Tag vorgesehene Reise infolge eines Unfalls nicht antreten konnte und sich so seine Abreise bis Anfang 1942 verzögerte<sup>75</sup>. Der geplante Termin für Beckers Inspektionsreise war aber nur dann sinnvoll, wenn erst kurze Zeit vorher Gaswagen zu den Einsatzgruppen gesandt worden waren. Es gilt demnach als gesichert, daß Gaswagen ab Ende November und im Dezember 1941 eingesetzt wurden<sup>76</sup>. Der Höhere SS- und Polizeiführer Jeckeln sagte am 21. Dezember 1945 aus:

„Als ich im Dezember 1941 in Lötzen Himmler mündlich die Ausführung seines Befehls betreffs Erschießen der Juden des Rigaer Ghettos meldete, sagte mir Himmler, daß das Erschießen eine zu komplizierte Operation wäre. Zum Erschießen, sagte er, brauche man Leute, die erschießen können, und daß dieses auf die Leute schlecht einwirke. Daher, sagte Himmler weiter, wäre es doch am besten, die Menschen durch Anwendung von ‚Gaswagen‘ zu liquidieren, welche laut seinen Anweisungen in Deutschland angefertigt worden seien.“<sup>77</sup>

Die sechs bisher beschriebenen Gaswagen (einer bei Einsatzgruppe C, zwei in Chelmno, zwei in Riga, einer bei der Einsatzgruppe D), die bis Ende 1941 zum Einsatz kamen, hatten zwei Merkmale gemeinsam, das äußere Aussehen und die Zahl der Personen, die darin Platz fanden<sup>78</sup>. Es waren kleinere, 3 t-Lastwagen, mit einem

<sup>69</sup> Aussage des Fahrers K. Gebel vom 23. 10. 1962, StA Hannover, Az. 2 Js 299/60 [ZSL, Az. 415 AR-Z 220/59, Bl. 623 f.].

<sup>70</sup> IMT-Dok. 501-PS.

<sup>71</sup> Siehe Anm. 41, S. 195 ff.

<sup>72</sup> Urteil gegen Drexel und Kehrner, StA München I, Az. 119 c KS 6 a-b/70, Bl. 33-36 [ZSL, Az. Sammelakte 32].

<sup>73</sup> Aussage Beckers vom 26. 3. 1960, StA Gießen, Az. 3 Js 111/60 [ZSL, Az. 2 AR-Z 311/59, Bl. 194].

<sup>74</sup> Ebenda.

<sup>75</sup> Ebenda, Bl. 195; Beckers Angaben werden durch Ohlendorf bestätigt, Einsatzgruppenprozeß Rep. 502 VI, Interrogation Nr. 167.

<sup>76</sup> Demnach können alle Zeitangaben, die vor diesem Datum liegen und sich auf den Einsatz von Gaswagen beziehen, nicht stimmen. Vgl. auch Anm. 65.

<sup>77</sup> Aussage Jeckelns vom 21. 12. 1945 (Anm. 41), S. 548.

<sup>78</sup> Siehe die Ausführungen 414.

Aufbau von ca. 4 m Länge, in dem dreißig bis fünfzig Personen befördert werden konnten<sup>79</sup>. Die gleiche Beschreibung liegt für den Wagen vor, dem im Hof des KTI Luftproben entnommen wurden und der anschließend in Sachsenhausen erprobt wurde. Leiding und Hoffmann sagten übereinstimmend aus, es sei ein Dreitonner gewesen, in dem dreißig Menschen getötet wurden<sup>80</sup>.

Laut Rauff und Wentritt sind zuerst fünf oder sechs Fahrgestelle besorgt und der Firma Gaubschat geliefert worden<sup>81</sup>. Demnach sind im Jahre 1941 zuerst sechs 3 t schwere, bis zu fünfzig Personen fassende Gaswagen hergerichtet und Ende November und im Dezember eingesetzt worden. Es sind dieses die Wagen der „ersten Serie“<sup>82</sup>, mit Fahrgestellen mindestens zwei verschiedener Marken, Daimond<sup>83</sup> und Opel-Blitz<sup>84</sup>. Daß nicht nur Wagen einer Marke verwendet wurden, steht im Zusammenhang mit den Schwierigkeiten, die es anfangs beim Beschaffen von Chassis gab<sup>85</sup>.

Den Quellen und Zeugenaussagen ist zu entnehmen, daß auch noch größere Lastwagen, Marke Saurer, zu Gaswagen umgebaut wurden<sup>86</sup>. Es waren 5 t schwere Fahrzeuge, deren Kastenaufbau 5,8 m lang und 1,7 m hoch war, die bis zu hundert Personen befördern konnten<sup>87</sup>. Im Aktenvermerk des Referats II D 3 a vom 23. Juni 1942 heißt es: „L(au)t Vorgang II D 3 a – 1737/41 – sind bei Firma Gaubschat 30 Spezialaufbauten für angelieferte Fahrgestelle in Auftrag gegeben. 20 Fahrzeuge sind bereits fertiggestellt und ausgeliefert.“<sup>88</sup>

Entsprechend der hohen Auftragsnummer muß der Auftrag Ende 1941 erteilt worden sein<sup>89</sup>. Daß sich die gesamte Bestellung nur auf Saurer-Wagen bezog, geht aus dem Aktenvermerk vom 27. April 1942 hervor, in dem auch auf die Bestellnummer 1737 Bezug genommen wird<sup>90</sup>. Den beigefügten Skizzen ist zu entnehmen, daß

<sup>79</sup> Daß die beförderte Zahl der Personen als zuverlässiges Erkennungsmerkmal für die Wagen angesehen werden kann, ergibt sich aus dem Aktenvermerk vom 5. 6. 1942 (Anm. 4).

<sup>80</sup> Siehe Anm. 54 und 56.

<sup>81</sup> Siehe Anm. 50.

<sup>82</sup> Diese Formulierung verwendet Becker in seinem Bericht vom 16. 5. 1942, IMT-Dok. 501-PS.

<sup>83</sup> Aussage H. Wentritts vom 2. 2. 1960 (Anm. 44), Bl. 260h; Schreiben vom 15. 6. 1942, IMT-Dok. 501-PS.

<sup>84</sup> Aussage H. Hoffmanns vom 27. 1. 1959, StA Düsseldorf, Az. 8 Js 7212/59 [ZSL, Az. 439 AR-Z 18 a/1960, Bl. 28]; Aussage A. Beckers vom 26. 3. 1960 (Anm. 71), Bl. 195. Weil es bei der ersten Serie nicht nur Fahrgestelle einer Marke gab, konnte Becker in seinem Bericht vom 16. 5. 1942 bei den Wagen der ersten Serie keine genauere Bestimmung vornehmen, so wie er es bei denen der zweiten Serie getan hat.

<sup>85</sup> Siehe oben S. 410.

<sup>86</sup> Schreiben an Firma Gaubschat vom 30. 4. 1942, Kopie ZSL, USA Dok. Film I Nr. 26 f.; Schreiben von Becker an Rauff vom 16. 5. 1942, IMT-Dok. 501-PS; Schreiben von Schäfer an Rauff vom 9. 6. 1942 (Anm. 4); Trühe an Rauff vom 15. 6. 1942 (Anm. 5).

<sup>87</sup> Aktenvermerk vom 27. 4. 1942 (Anm. 3). Die Personenzahl ist auf der Grundlage der dort angeführten Zahlen errechenbar.

<sup>88</sup> Siehe Anm. 5.

<sup>89</sup> Siehe Anm. 44 (Bl. 429).

<sup>90</sup> Siehe Anm. 3.

die „Vorschläge für eine Schnellentladevorrichtung“ allein für Saurer-Fahrzeuge gedacht waren. Da auch Pläne für eine solche Vorrichtung nur für diesen Fahrzeugtyp entworfen wurden – sie sollte nachträglich bei den im Einsatz befindlichen Wagen eingebaut werden<sup>91</sup> –, ist davon auszugehen, daß sich der gesamte Auftrag über dreißig Fahrgestelle ausschließlich auf Saurer-Wagen bezog.

Bekräftigt werden diese Überlegungen durch das Schreiben Beckers an Rauff vom 16. Mai 1942. Dort heißt es: „Während die Wagen der ersten Serie auch bei nicht allzu schlechter Wetterlage eingesetzt werden können, liegen die Wagen der zweiten Serie (Saurer) bei Regenwetter vollkommen fest.“<sup>92</sup>

Es fällt auf, daß Becker eine Trennung zwischen zwei Serien von Wagen vornimmt; außerdem ist die Bezeichnung „Saurer“ für die Wagen der zweiten Serie nur dann möglich, wenn alle Fahrzeuge dieser Serie gleichen Typs waren. Somit gab das Referat II D 3 a Ende 1941 an Firma Gaubschat den Auftrag, sowie dreißig Saurer-Fahrgestelle mit Aufbauten zu versehen, von denen bereits im April zwanzig ausgeliefert waren<sup>93</sup>. Laut Quellen und Zeugen kamen Gaswagen der Marke Saurer erst ab Januar 1942 zum Einsatz<sup>94</sup>, also später als die kleinen Wagen. Berücksichtigt man die notwendige Umbauzeit<sup>95</sup>, kann der Auftrag 1737 nicht vor Dezember 1941 erteilt worden sein. Beckers Trennung bezieht sich somit nicht nur auf die Größe der Wagen, sondern auch auf den Zeitpunkt ihrer Herstellung und ihres Einsatzes.

Das bedeutet, daß am Anfang sechs kleinere Gaswagen hergerichtet und eingesetzt wurden, daß man aber schon im Dezember 1941 dazu übergegangen ist, nur noch großräumige Fahrzeuge, Marke Saurer, herzurichten, erstens weil beabsichtigt war, jedes Sonderkommando der einzelnen Einsatzgruppen mit mindestens einem Gaswagen auszustatten<sup>96</sup>, und zweitens um die Vergasungskapazität zu steigern. Daß dieser Aspekt im Vordergrund stand, zeigt der Aktenvermerk vom 27. April 1942, in dem mehrere Möglichkeiten erörtert werden („Kippvorrichtung des Kastenaufbaues“, „Kippbarmachung des Bodenrostes“, „Aus- und einfahrbarer Rost“), um eine schnellere Entladung des „Ladegutes“ (= vergaste Personen) zu erreichen<sup>97</sup>. Auch als sich herausstellte, daß die großen Wagen nicht bei jedem Wetter geländetauglich waren, wurde nicht daran gedacht, kleine Fahrzeuge wie am Anfang einzusetzen, sondern der Aufbau sollte nur geringfügig verkürzt werden<sup>98</sup>.

Außer für technische Fragen war das Referat II D 3 a auch für den Einsatz der Fahrzeuge der Sicherheitspolizei und somit auch der Gaswagen zuständig. Dafür spricht nicht nur der Aufgabenbereich des Referats, sondern auch die Tätigkeit von

<sup>91</sup> Aktenvermerk vom 5. 6. 1942 (Anm. 4).

<sup>92</sup> Vgl. Anm. 86.

<sup>93</sup> Das ergibt sich aus dem Schreiben der Firma Gaubschat an Rauff vom 14. 5. 1942 (Anm. 3).

<sup>94</sup> Vgl. die Schreiben vom 9. und 15. 6. 1942 sowie den Bericht Beckers vom 16. 5. 1942, IMT-Dok. 501-PS. Zu den Zeugenaussagen vgl. NS-Massentötung, S. 87 ff.

<sup>95</sup> Siehe Anm. 62.

<sup>96</sup> Aussage A. Beckers vom 28. 1. 1960 (Anm. 17), Bl. 44.

<sup>97</sup> Siehe Anm. 3.

<sup>98</sup> Aktenvermerk vom 5. 6. 1942 (Anm. 4).

SS-Untersturmführer Becker<sup>99</sup>. Auf Befehl Rauffs fuhr er zu den Einsatzgruppen, um das Funktionieren der Gaswagen zu überprüfen und auftretende Mängel zu beheben<sup>100</sup>. Entsprechend eigenen Angaben war er von Mitte Januar bis September 1942 unterwegs<sup>101</sup>. In dieser Zeit war er in ständiger Verbindung mit Rauff und berichtete laufend von seinen Beobachtungen und seiner Tätigkeit<sup>102</sup>. Seine Berichte bildeten die Grundlage für die „technischen Änderungen“, die man bei den noch herzurichtenden Fahrzeugen berücksichtigen wollte<sup>103</sup>. Die Einschaltung Beckers wäre nicht notwendig gewesen, wenn die Gruppe Rauff nur für die Herstellung der Wagen verantwortlich gewesen wäre. Beckers Aufgabe zeigt, daß die Gruppe II D auch für den Einsatz der Wagen zuständig war. Belegt wird diese Tatsache auch durch die Quellen. Am 15. Juni 1942 wandte sich der Befehlshaber der Sicherheitspolizei und des SD Ostland mit der Bitte an Rauff, ihm einen weiteren Wagen Marke Saurer zur Verfügung zu stellen<sup>104</sup>. Gleichzeitig forderte er, „noch 20 Abgas-schläuche mitzusenden, da die vorhandenen bereits undicht“ seien. Aus dem Becker-Bericht ergibt sich, daß der Ausfall eines Wagens per Funk dem Amt II D zu melden war und für größere Reparaturen die Fahrzeuge nach Berlin gesandt wurden<sup>105</sup>. Dem Aktenvermerk vom 5. Juni 1942 ist zu entnehmen, daß in Chelumno ein Gaswagen explodiert war. Diesen Vorfall nahm Rauff zum Anlaß, neue Gasproben durch das KTI durchführen zu lassen. Auch wurden den „betroffenen Dienststellen besondere Anweisungen“ gegeben sowie kleine Änderungen an den Wagen vorgenommen, um künftig einen Überdruck im Kastenaufbau zu vermeiden<sup>106</sup>. SS-Gruppenführer Harald Turner, Chef des Verwaltungsstabes beim Militärbefehlshaber in Serbien, hatte im April 1942 einen Gaswagen zur Tötung der Belgrader Juden angefordert und erhalten<sup>107</sup>. Am 9. Juni wurde dieser Saurer-Wagen nach erfülltem „Sonderauftrag“ nach Berlin zurückgesandt<sup>108</sup>. Nachdem an ihm notwendige Reparaturen vorgenommen worden waren, wurde er entsprechend dem Ansuchen vom 15. Juni nach Riga geschickt<sup>109</sup>. Oft sind Gaswagen auf den Zwischenstationen des Weges in den Osten, z. B. in Krakau und Breslau, gesehen worden<sup>110</sup>. Der Leiter der Einsatzgruppe D, Ohlendorf, sagte aus, die Gaswagen hätten nicht zum Fuhrpark der Einsatzgruppen gehört, sondern seien ihnen von Berlin aus zugeteilt worden<sup>111</sup>. Mit den Gaswagen sind auch Fahrer, die vorher in der Handhabung der Wagen

<sup>99</sup> Siehe oben S. 413.

<sup>100</sup> Aussage A. Beckers vom 26. 3. 1960 (Anm. 73).

<sup>101</sup> Ebenda, Bl. 197 f.

<sup>102</sup> Ebenda; vgl. dazu auch seinen Bericht vom 16. 5. 1942.

<sup>103</sup> Aktenvermerk vom 5. 6. 1942 (Anm. 4).

<sup>104</sup> Siehe Anm. 5; Aussage von H. Munk vom 3. 2. 1959, StA Karlsruhe, Az. 1 Js 2138/58 [ZSL, Az. 415 AR-Z 220/59, Bl. 499 ff.].

<sup>105</sup> 16. 5. 1942 (Anm. 82).

<sup>106</sup> Aktenvermerk vom 5. 6. 1942 (Anm. 4). Aussage A. Widmanns vom 11. 1. 1960 (Anm. 14).

<sup>107</sup> Siehe Anm. 6. <sup>108</sup> IMT-Dok. 501-PS. <sup>109</sup> Ebenda.

<sup>110</sup> Aussage M. Draheims vom 29. 8. 1961, StA Hannover, Az. 2 Js 299/60 [ZSL, Az. 415 AR-Z 220/1959, Bl. 294 f.]; Aussage W. Schmidts, ebenda, Bl. 260 z f.

<sup>111</sup> IMT, Bd. 4, Aussage vom 3. 1. 1946, S. 357.

geschult wurden<sup>112</sup>, geschickt worden. Gaswagenfahrer sagten aus, auf Befehl des Einsatzleiters der Gruppe II D 3 a Fahrzeuge in Berlin abgeholt und zum Einsatzort gebracht zu haben<sup>113</sup>.

Folglich war das Amt II D 3 a nicht nur für den Bau der Gaswagen verantwortlich, sondern es steuerte auch zentral vom RSHA aus den Einsatz der Gaswagen<sup>114</sup>, indem es Wagen, Fahrer und Ersatzteile zur Verfügung stellte, den Einsatz der Fahrzeuge überprüfte und koordinierte.

Zum Abschluß eine Zusammenfassung der Ergebnisse:

1. Innerhalb von vier Monaten ist auf Befehl Himmlers ein neues Tötungsverfahren, der Gaswagen, entwickelt worden, und zwar in dieser zeitlichen Folge:
  - 15./16. 8. 1941 Befehl Himmlers
  - 16./18. 9. Versuche in Minsk und Mogilew
  - Anfang Oktober Auftrag an das Amt II D 3 a
  - 3. 11. Probevergasung in Sachsenhausen
  - Ende November und im Dezember Einsatz der ersten Wagen
2. Dabei arbeiteten im RSHA folgende Dienststellen eng zusammen:
  - das KTI; von ihm ging die Idee aus, Gaswagen zu bauen, und es war für den „chemischen Teil“ und die Versuche zuständig
  - das Referat II D 3 a; es richtete zwei Serien von Wagen her, sechs kleine (Daimond und Opel-Blitz) und dann dreißig Saurer-Wagen; es steuerte und überwachte den Einsatz der Wagen zentral von Berlin aus.
3. Bei der Entwicklung der Gaswagen wurde bewußt auf die Erfahrung während der „Euthanasie“, die im August 1941 offiziell gestoppt wurde, zurückgegriffen, sowohl bei technischen („Kaisers-Kaffee“-Wagen) als auch bei Personalfragen (KTI, Becker, Lange). Im Unterschied zu den „Kaisers-Kaffee“-Wagen ist eine Mitwirkung der Kanzlei des Führers nicht festzustellen. Sie arbeitete zu dieser Zeit an der Entwicklung eines anderen Verfahrens, das ab 1942 in den Vernichtungslagern verwendet wurde<sup>115</sup>.
4. „Technische Entwicklungen“ waren eine Voraussetzung für die Durchführung der geplanten Verbrechen. Die schrittweise Perfektionierung der Tötungsmethoden, wobei die Entwicklung der Gaswagen nur ein Glied in der Reihe nationalsozialistischer Tötungsverfahren darstellt, hatte zur Folge, daß immer mehr Menschen, vor allem Juden, getötet wurden<sup>116</sup>.

<sup>112</sup> Aussage A. Beckers vom 28. 1. 1960 (Anm. 96), Bl. 43.

<sup>113</sup> Vgl. dazu die Aussagen der Fahrer G. Laabs und K. Gebel (Anm. 1 und 69).

<sup>114</sup> Aussage von H. Trühe vom 16. 10. 1959, ZSL, Az. 2 AR-Z 311/59, Bl. 43 ff.

<sup>115</sup> Vgl. dazu den Briefentwurf des Sachbearbeiters beim Ministerium für die besetzten Gebiete an den Reichskommissar für das Ostland vom 25. 10. 1941, Dok. NO-365; Aussage des SS- und Polizeiführers im Warthegau W. Koppe vom 2. 2. 1960, StA Bonn, Az. 18 Js 52/60 [ZSL, Az. 220/59, Bl. 138 f.].

<sup>116</sup> Aktenvermerk vom 5. 6. 1942 (Anm. 4). Dort heißt es: „Seit Dezember 1941 wurden beispielsweise mit 3 eingesetzten Wagen 97 000 verarbeitet, ohne daß Mängel an den Fahrzeugen auftraten.“