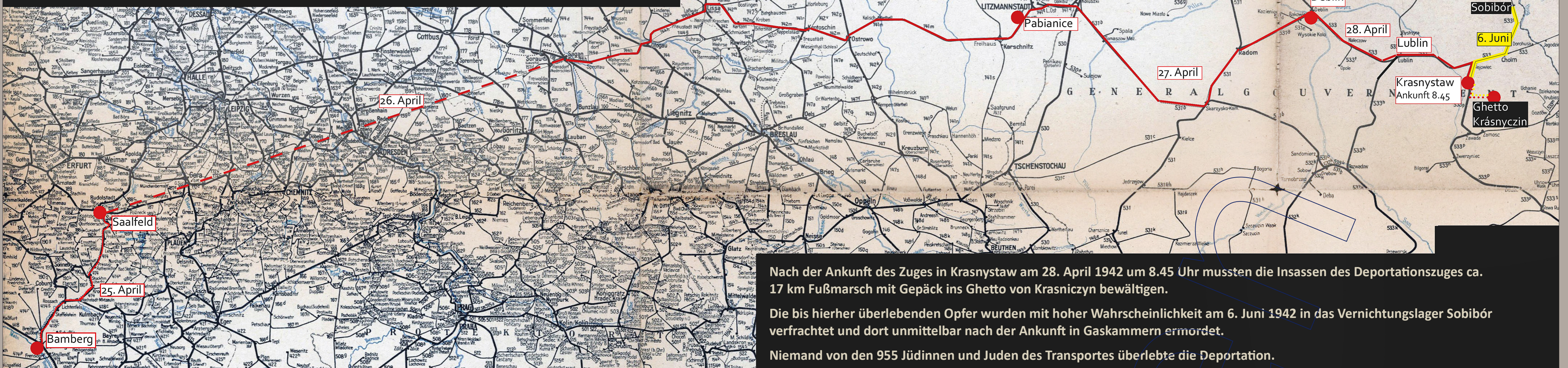


Da 49, Da 512 Züge in den Tod

Der Transport Da 49

Der Weg in das Vernichtungslager

Fahrtroute des Deportationszuges Da 49 nach dem Protokoll des Gestapo-Begleiters Gundelach
(im Gundelach-Protokoll nicht detailliert ausgewiesen)



Rolle der Reichsbahn: Pünktlich an der Rampe

Alle verfügbaren Transportkapazitäten der Reichsbahn war ab Winter 1941 für den Nachschub an die Ostfront reserviert.

In vertrauensvoller Zusammenarbeit zwischen Reichsbahn und SS fand sich aber eine Nische: Züge, die Zwangsarbeiter aus dem Osten ins Reich transportierten, waren bei der Rückfahrt nach Russland leer.

Diese „Russenzüge“ bestanden aus je 20 Wagons, oft umgebaute Güterwagen oder Personenwagen 3. Klasse. Die Wagons waren eigentlich ausgelegt für 35 Personen pro Wagen, wurden durch die SS aber mit Billigung der Bahn mit je 50 Personen belegt.

Allerdings waren die genauen Laufdaten der Züge erst kurzfristig planbar.

Das Kürzel „Da“ war die Bahnkennung für „Deutsche Aussiedler“. Die Bahn berechnete der SS den normalen Fahrpreis von 4 Pf. pro Person und Kilometer, gab aber bei mehr als 400 Personen 50% Mengenrabatt. Die Gestapo holte sich das Geld von den Deportierten wieder, die für die Fahrt in ihren Tod auch noch 60 RM zu bezahlen hatten.

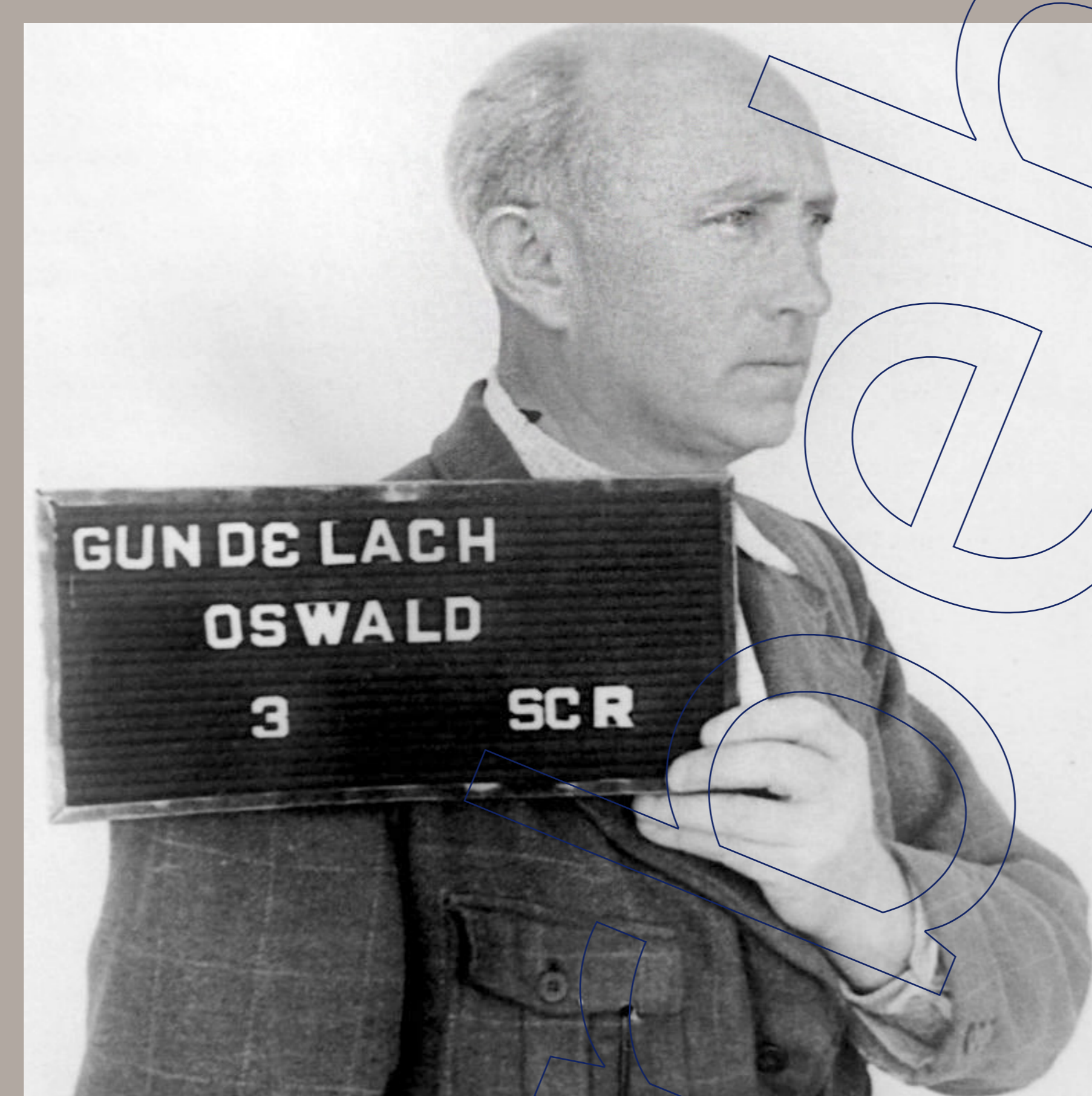
Da 49 wird zusammengestellt

Bereits im November 1941 hatte die Gestapo 202 Würzburger Juden und im März 1942 170 Kitzinger und Ochsenfurter Juden zum Auffüllen von Transporten nach Nürnberg geschafft.

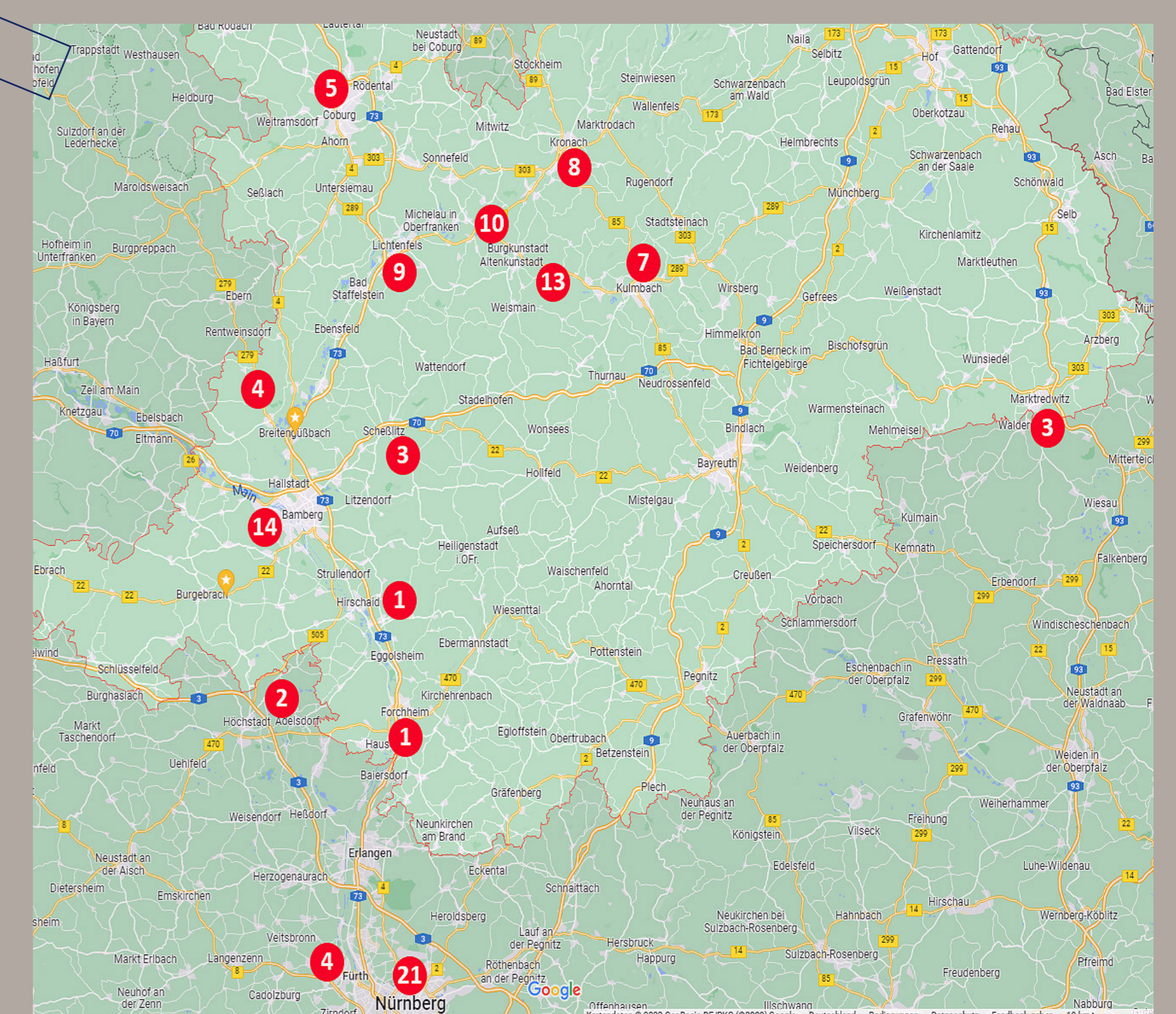
Die verbleibenden 852 mainfränkischen Juden waren für DA 49 bestimmt. Dieser Zug wurde durch Juden aus Ober- und Mittelfranken bis knapp an seine Grenze ausgelastet.

Als Transportführer für Da 49 war SS-Hauptsturmführer Oswald Gundelach von der Gestapo Würzburg bestellt, er begleitete alle Transporte aus Mainfranken. Bewacht wurde der Zug von 15 Mann Schutzpolizei unter Leutnant Werner.

Die unterfränkischen Jüdinnen und Juden wurden in Würzburg im Gartenlokal „Platzscher Garten“ gesammelt und durchsucht. 852 Menschen wurden schließlich am 25. April zum Bahnhof Aumühle geführt, wo der Zug beladen wurde.



Oswald Gundelach 1947. Er war wegen Kriegsverbrechen zum Tode verurteilt, aber begnadigt worden. In den 50er Jahren leistete er wieder Polizeidienst und wurde mit allen Ehren in den Ruhestand versetzt, als wenn nichts gewesen wäre.



In Bamberg wurden am selben Abend 103 Jüdinnen und Juden aus Ober- und Mittelfranken „zugeladen“ (SS-Jargon). Die mittelfränkischen Juden hatte man bereits am 23. April nach Bamberg transportiert, die oberfränkischen kamen am 24. April dazu. Sie wurden im jüdischen Gemeindezentrum „Weiße Taube“ interniert, bis sie zum Zug geführt wurden.

Gundelach übergab am 28. April 1942 um 8.45 Uhr den Transport in Krasnystaw „ordnungsgemäß“ an SS-Obersturmführer Bühl von der GeStaPo Lublin. Besondere Vorkommnisse hatte er nicht zu vermelden.

Der Leidensweg der Opfer

Der Zug war fast vier Tage unterwegs. Die Abteile, zu 135% überbelegt, blieben die ganze Fahrtzeit verschlossen.

Was in den Menschen vorging, die noch ein letztes Mal durch ihre Wohnorte fuhren (z.B. die Lichtenfelder und Kronacher), kann man sich nicht vorstellen.

Einen Eindruck von einer solchen Fahrt kann die Beschreibung von Max Ansbacher geben. Er wurde mit dem Transport vom 23. September 1942 von Würzburg nach Theresienstadt deportiert. Er war damals 15 Jahre alt.

Der Transport von Würzburg nach Theresienstadt

„Und der Transport ist an sich losgegangen mit der Dunkelheit. Und es wurde viel ausrangiert, hin und zurück und wieder hin und wieder zurück. Das Rangieren hat wieder viel Ungewissheit gebracht. Man wusste gar nicht richtig, wo es hin geht und was das Ziel war [...]. Mit einem ungewissen Ziel hat sich der Zug in Bewegung gesetzt.“

Man war in dem Personenwagen, die Türen waren verschlossen, in jedem Wagen war wenigstens einer vom Wachpersonal. Außerdem war Wachpersonal und Bahnpersonal auch am Anfang des Zuges und natürlich in der Dampfmaschine [...]. Die waren meistens bewaffnet und hatten ihre Anweisungen genau von der Gestapo, wo sie sich aufzustellen hatten, wie weit sie mit den [Deportierten] in Ver-

bindung kommen konnten, und an sich konnten sie überhaupt nicht mit denen sprechen. Sie waren für sich, das Wachpersonal war für sich und es war keine Verbindung. Man konnte auch nicht fragen: „Wohin geht es?“ Es war alles eine große Ungewissheit.“

Mit jeder Stunde war es drückender und schwerer, nachdem man ja die Wagen nicht öffnen konnte. Man konnte nicht austreten, es hat sich alles in den Wagen abgespielt und es war manchmal mit Schreien, Weinen der Kinder, Weinen der Kranken verbunden. Das war unausstehlich manchmal. Und nicht in jedem Waggon oder in jedem Wagenabteil war es das Gleiche. Es war manchmal besonders schwer und manchmal war es leichter gewesen. [...]

Zit.n. Engwert, Andreas und Kill, Susanne [Hrsg.]: Sonderzüge in den Tod. Die Deportationen der Deutschen Reichsbahn. Köln: Böhlau-Verlag, 2019 (2. Aufl.), S. 20

Beladung des Zuges Da 49 in Würzburg-Aumühle am 25. April 1942
Staatsarchiv Würzburg, Gestapo 18880a, Foto 116

Text und Gestaltung: Manfred Brösamle-Lambrecht



Da 49, Da 512: Züge in den Tod.
Ausstellung anlässlich des 80. Jahrestags des Transportes Da 49 vom 25. 4. 1942 zur Ermordung der jüdischen Bürgerinnen und Bürger aus Coburg, Kronach, Kulmbach und dem Landkreis Lichtenfels.

Erarbeitet von Eku Obermann & Co Kc (Arbeitskreis Erinnerungskultur Obermain, Kulmbach, Coburg und Kronach).
Kontakt: Manfred Brösamle-Lambrecht, E-Mail: broesamle_lambrecht@web.de
Dr. Hubertus Habel, E-Mail: boero@dr-habel.de

Alle Rechte vorbehalten