

SS-Untersturmführer Dr. August Becker an SS-Obersturmbannführer Walter Rauff über den Einsatz von Vergasungswagen (16. Mai 1942)

Kurzbeschreibung

Dr. August Becker war Chemiker im Reichssicherheitshauptamt und Mitglied der Schutzstaffel (SS) im mittleren Rang. In diesem Brief an Walter Rauff, ebenfalls Mitglied des Reichssicherheitshauptamtes, geht es um die Verwendung von Lieferwagen zur Ermordung von Juden und anderen Gefangene an der Ostfront durch die Einleitung von Gas. Die methodische und technische Spezifität des Schreibens ist angesichts des Verwendungszwecks der Lieferwagen bemerkenswert. Die Probleme mit dem Wetter, der alten Ausrüstung und den schlechten Straßenverhältnissen wirken beunruhigend banal. Diese Probleme zeigen die moralische Gefühllosigkeit, welche die „Endlösung“ bei denjenigen hervorrief, die mit ihrer Umsetzung beauftragt waren. Die beiden letzten Probleme, die den beiden Männern am meisten Sorgen zu machen scheinen, sind die Wahrung der Geheimhaltung und die psychische Gesundheit ihrer Männer. Bereits im Mai 1942 war ihnen klar, dass der Massenmord an der Zivilbevölkerung, selbst durch den Einsatz mobiler Gaskammern, nicht ausreichend vor der Öffentlichkeit verborgen werden konnte. Es gab Gerüchte und Gerede über das Geschehen. Wie Becker zudem feststellt, forderte das Be- und Entladen der Opfer in diese Transporter seinen Tribut von den Soldaten. Schließlich begann das Regime, nach effizienteren Methoden zu suchen, um seine immer gezielteren Völkermordpläne durchzuführen.

Quelle

Kiew, den 16.5.42.
Feldpostnummer 32 704

Geheime Reichssache!

An
SS-Obersturmbannführer Rauff
in Berlin
Prinz-Albrecht-Str. 8

Die Überholung der Wagen bei der Gruppe D und C ist beendet. 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. Wenn es z.B. nur eine halbe Stunde geregnet hat, kann der Wagen nicht eingesetzt werden, weil er glatt wegrutscht. Benutzbar ist er nur bei ganz trockenem Wetter. Es tritt nur die Frage auf, ob man den Wagen nur am Orte der Exekution im Stand benutzen kann. Erstens muss der Wagen an diesen Ort gebracht werden, was nur bei guter Wetterlage möglich ist. Der Ort der Exekution befindet sich aber meistens 10 – 15 km abseits der Verkehrswege und ist durch seine Lage schon schwer zugänglich, bei feuchtem oder nassen Wetter überhaupt nicht. Fährt oder führt man die zu Exekutierenden an diesen Ort, so merken sie sofort was los ist und werden unruhig, was nach Möglichkeit vermieden werden soll. Es bleibt nur der eine Weg übrig, sie am Sammelorte einzuladen und dann hinauszufahren.

Die Wagen der Gruppe D habe ich als Wohnwagen tarnen lassen, indem ich an den kleinen Wagen auf jeder Seite einen, an dem grossen Wagen auf jeder Seite zwei Fensterläden anbringen liess, wie man sie oft an den Bauernhäusern auf dem Lande sieht. Die Wagen waren so bekannt geworden, dass nicht nur

die Behörden, sondern auch die Zivilbevölkerung den Wagen als „Todeswagen“ bezeichneten, sobald eines dieser Fahrzeuge auftauchte. Nach meiner Meinung kann er auch getarnt nicht auf die Dauer verheimlicht werden.

Der Sauerwagen, den ich von Simferopol nach Taganrog überführte, hatte unterwegs Bremsschaden. Beim S.K. in Mariupol wurde festgestellt, dass die Manchete der kombinierte Öl-Luftdruckbremse an mehreren Stellen gebrochen war. Durch Überredung und Bestechung beim H.K.P. gelang es eine Form drehen zu lassen, nach der zwei Manchetten gegossen wurden.

Als ich einige Tage später nach Stalino und Gorlowka kam, beklagten sich die Fahrer der Wagen über denselben Schaden. Nach Rücksprache mit den Kommandeuren dieser Kommandos begab ich mich nochmals nach Mariupol um weitere Manchetten auch für diese Wagen anfertigen zu lassen. Auf Vereinbarung werden für jeden dieser Wagen zwei Manchetten gegossen, sechs Manchetten bleiben als Reserve in Mariupol für die Gruppe D und 6 Manchetten werden an SS-Untersturmführer Ernst für die Wagen der Gruppe C nach Kiew gesandt. Für die Gruppen B und A könnten die Manchetten von Berlin aus beschafft werden, weil der Transport von Mariupol nach dem Norden zu umständlich ist und zu lange dauern würde. Kleinere Schäden an den Wagen werden von Fachleuten der Kommandos bzw. der Gruppen in eigener Werkstatt ausgeführt.

Durch das unebene Gelände und die kaum zu beschreibenden Wege- und Strassenverhältnisse lockern sich im Laufe der Zeit die Abdichtungen und Nietstellen. Ich wurde gefragt, ob in solchen Fällen der Wagen zur Reparatur nach Berlin überführt werden soll. Eine Überführung nach Berlin käme viel zu teuer und würde zu viel Betriebsstoff erfordern. Um diese Ausgaben zu sparen gab ich die Anordnung, kleinere undichte Stellen selbst zu löten und wenn das nicht mehr zu machen wäre, sofort Berlin durch Funk zu benachrichtigen, dass der Wagen Pol.Nr ausgefallen sei. Ausserdem ordnete ich an, bei den Vergasungen alle Männer vom Wagen möglichst fernzuhalten, damit sie durch evtl. ausströmende Gase gesundheitlich nicht geschädigt werden. Bei dieser Gelegenheit möchte ich auf folgendes aufmerksam machen: Verschiedene Kommandos lassen nach der Vergasung durch die eigenen Männer ausladen. Die Kommandeure der betreffenden S.K. habe ich darauf aufmerksam gemacht, welche ungeheure seelische und gesundheitliche Schäden diese Arbeit auf die Männer, wenn auch nicht sofort, so doch später haben kann. Die Männer beklagten sich bei mir über Kopfschmerzen, die nach jeder Ausladung auftreten. Trotzdem will man von dieser Anordnung nicht abgehen, weil man befürchtet, daß die für die Arbeit herangezogenen Häftlinge einen günstigen Augenblick zur Flucht benutzen könnten. Um die Männer vor diesen Schäden zu bewahren bitte ich, dementsprechende Anordnungen herauszugeben.

Die Vergasung wird durchweg nicht richtig vorgenommen. Um die Aktion möglichst schnell zu beenden, geben die Fahrer durchweg Vollgas. Durch diese Massnahme erleiden die zu Exekutierenden den Erstickungstod und nicht wie vorgesehen, den Einschläferungstod. Meine Anleitungen haben nun ergeben, dass bei richtiger Einstellung der Hebel der Tod schneller eintritt und die Häftlinge friedlich einschlafen. Verzernte Gesichter und Ausscheidungen wie sie seither gesehen wurden, konnten nicht mehr bemerkt werden.

Im Laufe des heutigen Tages erfolgt meine Weiterreise nach der Gruppe B, wo mich weitere Nachrichten erreichen können.

[Unterschrift]
SS-Untersturmführer.

Quelle: Bericht von SS-Untersturmführer Dr. August Becker an SS-Obersturmbannführer Walter Rauff; 16.5.1942; National Archives Collection of World War II War Crimes Records, Record Group

238. Online verfügbar unter:

<https://www.docsteach.org/documents/document/report-from-ss-schutzstaffel-1t-dr-august-becker-to-ss-1t-col-walter-rauff>

Empfohlene Zitation: SS-Untersturmführer Dr. August Becker an SS-Obersturmbannführer Walter Rauff über den Einsatz von Vergasungswagen (16. Mai 1942), veröffentlicht in: German History in Documents and Images,

<<https://germanhistorydocs.org/de/deutschland-nationalsozialismus-1933-1945/ghdi:document-5193>> [21.05.2024].