

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

Quelle

501 PS  
13. Mai 1942  
Hier, am 16.5.42.  
Geheime Reichsache!  
An  
H-Obersturmbannführer R. Rauff  
in Berlin  
Prinz-Albrecht-Str. 6  
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 an 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 feuchten oder nassem Wetter überhaupt nicht. Führt oder fährt man die zu Exekutierenden an diesen Ort, so machen sie sofort was los und werden nervös, was nach Möglichkeit vermieden werden soll. Es bleibt nur der eine Weg übrig, sie am Sammelort einzuladen und dann hinzuführen.  
Die Wagen der Gruppe D habe ich als Formwagen tauglich lassen, indem ich an den kleinen Wagen auf jeder Seite einen an den grossen Wagen auf jeder Seite zwei Fensteröffnungen liess, wie man sie oft an den Bauwägen auf den Baustellen sieht. Die Wagen waren so bekannt geworden, dass nicht nur die Soldaten, sondern auch die Zivilbevölkerung den Wagen als "Fensterwagen" bezeichnet, sobald eines dieser Fahrzeuge auftaucht. Nach meiner Meinung kann er auch getarnt nicht auf die Dauer verheimlicht werden.  
Der Saurerwagen, den ich von Sinfersdorf nach Sagan überführte, hatte unterwegs Massenschäden. Beim S.M. in Mariupol wurde festgestellt, dass die Manchette der kombinierte Luftdruckbremse an mehreren Stellen geplatzt war. Durch Überredung und Beseitigung beim H.M.F. gelang es eine Form drehen zu lassen, nach der zwei Manchetten gegossen wurden. Als ich...

Als ich einige Tage später nach Stalino und Gorkowa 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 H-Untersturmführer S r n e t 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 so unumfänglich ist und so lange dauern würde. Kleinsten Schaden an den Wagen werden von Nachläufern der Kommandos bzw. der Gruppen in eigener Werkstatt ausgeführt.  
Durch das weiche Gelände und die Haus zu beschreiben dem Weg- und Strassenverhältnisse lockern sich im Laufe der Zeit die Anleitungen und Notstellen. Ich wurde aufgefordert, in solchen Fällen der Wagen zur Reparatur nach Berlin überführt werden soll. Eine Überführung nach Berlin wäre viel zu teuer und würde zu viel Betriebsstoff erfordern. Um diese Ausgaben zu sparen gab ich die Anordnung, Kleinreparaturen stellen selbst zu tätigen und wenn das nicht mehr zu machen wäre, sofort Berlin durch Funk zu benachrichtigen, dass der Wagen Pol. Fr. .... ausgefallen sei. Ausserdem ordnete ich an, bei den Vergasungen alle Männer von Wagen möglichst fernzuhalten, damit sie durch evtl. ausströmende Gase gesundheitlich nicht geschädigt werden. Bei dieser Gelegenheit möchte ich auf folgenden aufmerksam machen: Verschiedene Kommandos lassen nach der Vergasung durch die eigenen Männer aufräumen. Die Kommandeure der betreffenden S.M. habe ich darauf aufmerksam gemacht, welche ungeheure gesundheitliche und gesundheitliche Schäden diese Arbeit auf die Männer hat, wenn auch nicht sofort, so doch später haben kann. Die Männer beklagten sich bei mir über Kopfschmerzen, die nach jeder Anladung auftraten. Trotzdem will man von dieser Anordnung nicht abgesehen, weil man befürchtet, dass die für die Arbeit berechneten Hilflinge einen günstigen Augenblick zur Flucht benutzen könnten. Da die Männer vor diesen Schäden zu bewahren bitte ich, entsprechende Anordnungen herauszugeben.  
Die Vergasung wird durchweg nicht richtig vorgenommen. Um die Aktion möglichst schnell zu beenden, seien die Fahrer...

durchweg Vollgas. Durch diese Massnahme erleiden die zu Exekutierenden den Erstickenstod und nicht wie vorgesehen, den Einschläferungstod. Meine Anleitungen haben zum Ergebnis, dass bei richtiger Einstellung der Hebel der Gas schnell eintritt und die Hilflinge friedlich einschlafen. Verzerrte Gesichter und Auscheidungen wie sie seither gesehen wurden, konnten nicht mehr beobachtet werden.  
Im Laufe des heutigen Tages erfolgt meine Weiterreise nach der Gruppe B, wo mich weitere Nachrichten erreichen können.  
A 090023

Quelle: National Archives and Records Administration

---

Empfohlene Zitation: Bericht von 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:image-5233>> [21.05.2024].