

Pierre Marais

Der Chef der Sicherheit  
und des 32  
11. 3. 42 (2) 20.000/37-131.

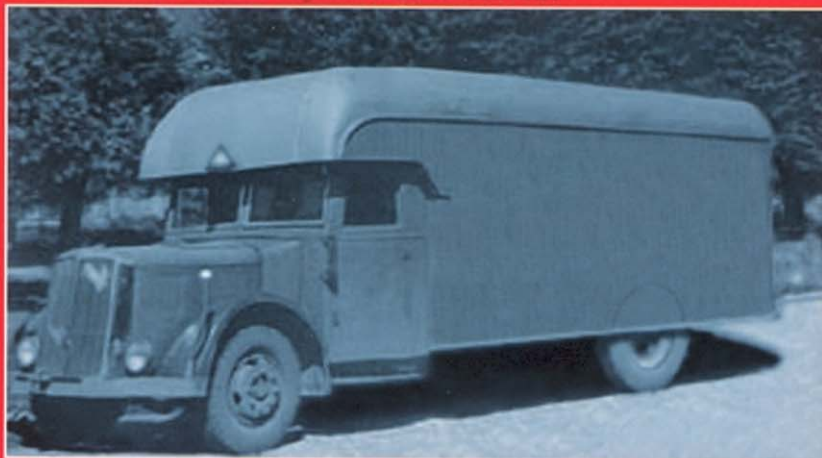
12

# Die Gaswagen

## Eine kritische Untersuchung

Wie bereits besprochen, ist eine Abänderung des  
Bodenrotes für o.a. Fahrzeuge durchzuführen.

Bei Fertigung desselben ist in konstruktiver  
Einsicht folgendes zu beachten:



streifen sind bis zur Mitte des Bastes auszufüllen und  
leicht zur Längsmitte zu neigen. Dieser Holzaufbau ist  
sicherlich wieder durchgehend mit glattem Blech zu verklei-  
den. Die verbleibenden Lückenteile sind von den Tür-  
pfosten nach den Seiten hin durch Bleche abzuschra-  
gen. Für das Aus- und Einfahren des Bastes ist unter  
dem hinteren Ende des Lagers eine Drahtseilwinde (Spill)  
anzubringen. Das Drahtseil ist gesichert unter dem Hint-

Peter Hammer Verlag

1942



# **DIE GASWAGEN: Eine kritische Untersuchung**

Pierre Marais

# **DIE GASWAGEN**

**Eine kritische Untersuchung**

© Castle Hill Publishers 2007

Pierre Marais

DIE GASWAGEN: Eine kritische Untersuchung

Dezember 2008

Gesetzt in Arial



**Castle Hill Publishers**

**P.O.Box 243**

**Uckfield/E. Sussex**

**TN22 9AW**

**United Kingdom**

**[www.vho.org/store/uk](http://www.vho.org/store/uk)**

**ISBN: 978-0-9557 162-2-8**

# Inhalt

<b>Vorwort .....</b>	<b>7</b>
<b>Einleitende Bemerkungen .....</b>	<b>12</b>
Rudolfs gutachterliche Zusammenfassung	
<b>1. Kapitel: Die Suche nach materiellen Spuren .....</b>	<b>15</b>
<b>2. Kapitel: Die Suche nach dokumentarischen Spuren .....</b>	<b>18</b>
<b>3. Kapitel: Analyse des Becker-Dokuments und des Just-Dokuments .....</b>	<b>28</b>
<b>4. Kapitel: Untersuchung von Dokumenten und Prozessakten aus Kriegs- und Nachkriegszeit .....</b>	<b>67</b>
<b>5. Kapitel: Anmerkungen zum Artikel „Les Assassinats par Gaz a Mauthausen et Gusen“ .....</b>	<b>82</b>
<b>6. Kapitel: Der mysteriöse Gaswagen von Konin .....</b>	<b>87</b>
<b>7. Kapitel: Technische Präzisionen .....</b>	<b>91</b>
<b>Schlussfolgerungen .....</b>	<b>98</b>
<b>Ergänzung .....</b>	<b>100</b>
<b>Bibliographie .....</b>	<b>104</b>
<b>Liste der Anhänge .....</b>	<b>106</b>
<b>Fussnoten .....</b>	<b>124</b>

# VORWORT

Es bereitet mir Vergnügen, Fontenelles Geschichte vom Goldzahn nachzu-erzählen. Ich tue dies hier ein weiteres Mal, weil das Abenteuer, auf das sich Pierre Marais eingelassen hat, so auffallende Ähnlichkeit mit jenem des Goldschmieds aufweist, welcher den Betrug mit diesem Zahn aufdeckte, dem hochgelehrte Universitätsprofessoren, ohne ihn gesehen zu haben, einen „halb natürlichen, halb übernatürlichen“ Ursprung zuschrieben. Im Jahre 1593, berichtet Fontenelle, verbreitete sich das Gerücht, einem siebenjährigen Kind in Schlesien sei nach dem Ausfallen der Milchzähne anstelle eines Backenzahns ein Goldzahn gewachsen.

Namhafte Historiker, die das Gerücht für bare Münze nahmen, stellten eifrig allerlei Theorien über den Sinn und die Tragweite dieses im 16. Jahrhundert in der Gegend um Auschwitz geschehenen Wunders auf. Jahrelang schrieben sie Werke, in denen sie das praktizierten, was David Irving als „Inzest unter Historikern“ bezeichnet. Jedoch:

Als ein Goldschmied ihn [den Zahn] untersucht hatte, stellte sich heraus, daß es sich um ein mit großem Geschick am Zahn festgemachtes Goldblatt handelte. Man hatte zuerst Bücher geschrieben und erst dann den Goldschmied zu Rat gezogen.

Fontenelle folgerte, nichts sei „natürlicher, als auf allerlei Gebieten dasselbe zu tun“, sowohl auf dem Felde der Wissenschaften als auch auf jenem der Geschichte.

Wie ihre Vorgänger in vergangenen Jahrhunderten neigen auch die Historiker unserer Zeit nur allzu leicht dazu, Dinge zu kommentieren, deren Richtigkeit nicht nachgewiesen ist; sie leben in der Welt ihrer Papiere; sie stehen nicht auf dem Boden der Wirklichkeit und sind nicht genügend materialistisch. Wie P. Marais und die Revisionisten müßten sie sich stets fragen, ob das, was sie berichten und worüber sie sich auslassen, physisch möglich ist, und wenn ja, ob es tatsächlich existiert hat und in welcher genauen Form; diese Form müßten sie uns selbstverständlich beschreiben.

Nehmen wir das Beispiel der angeblichen Hinrichtungsgaskammern, in de-

nen die Deutschen Millionen von Juden ermordet haben sollen. Die Historiker hätten die Pflicht gehabt, uns das Aussehen und die Funktionsweise dieser gigantischen chemischen Schlachthäuser unter Zuhilfenahme technischer Gutachten genau zu schildern. Sie haben dies niemals getan. Was mich betrifft, so warte ich seit dreißig Jahren darauf, daß man mir eine Fotografie, eine Zeichnung oder ein Modell einer „Nazi-Gaskammer“ zeigt. Ich warte immer noch darauf, daß man mir erklärt, wie das unmittelbar nach dem Massenmord mit dem Herausziehen von 2000 blausäurevergifteten Leichen aus der Gaskammer beauftragte Kommando ohne Gasmasken in einen Ozean von Zyanwasserstoffgas eindringen und in großer Eile 2000 Leichen abschleppen konnte, von denen jene einzelne eine Giftquelle gewesen wäre. Zyklon-B ist ein Insektizid, dessen toxischer Bestandteil Zyanwasserstoffgas ist; dieses weist die Nachteile auf, daß es hartnäckig an Flächen haftet und daß seine Lüftbarkeit „wegen starken Haftvermögens des Gases an Oberflächen erschwert und langwierig“ ist (Nürnberger Dokument NI 9098); wenn es in einen menschlichen Körper eindringt, setzt es sich in diesem fest und entströmt ihm. Dies ist der Grund dafür, daß die Gaskammern, in denen in manchen US-Bundesstaaten zum Tode Verurteilte mittels Zyanwasserstoffgas hingerichtet werden, extrem kompliziert zu handhaben sind [1]. Weder eine Koryphäe der „Holocaust“-Geschichtsschreibung wie Raul Hilberg noch Kapazitäten der zweiten Garnitur wie Pierre-Serge Choumoff oder Jean-Claude Pressac haben uns bisher eine materielle Beschreibung der „Nazi-Gaskammer“ geliefert. Sie könnten dies auch gar nicht. Man kann keine materielle Realität beschreiben, die in Wirklichkeit sämtlichen Gesetzen der Physik und der Chemie ins Gesicht schläge [2].

Pierre Marais interessiert sich schon seit vielen Jahren für das Geheimnis der angeblich von den Nationalsozialisten zur Tötung von Menschen verwendeten Gaswagen. Er ist gewissermaßen ein Goldschmied auf dem Felde der Automobilmechanik. Wie jedermann weiß auch er, daß man sich in seiner Garage mit den Abgasen seines Autos umbringen kann, vorausgesetzt, dieses ist mit einem Benzinmotor und nicht mit einem Dieselmotor ausgerüstet. Doch im Gegensatz zu den allermeisten anderen Leuten weiß er auch, daß man von einem Selbstmord oder einem tödlichen Unfall mit Gas keine leichtfertigen Schlüsse auf eine Hinrichtung mit Gas ziehen darf. Von allen Waffen ist Gas die am schwierigsten zu handhabende. Pierre Marais weiß, daß ein tiefgreifender Unterschied zwischen dem Selbstmord eines einzelnen Menschen in einem Raum, in dem man sich verhältnismäßig frei bewegen kann und der nicht wirklich hermetisch abgeschlossen ist, und der Tötung einer Gruppe von Menschen in einer engen, hermetisch abgeschlossenen Räumlichkeit besteht. Er ist sich sehr wohl bewußt, daß die Mechanik ihre Gesetze und ihre Sachzwänge besitzt.



Zuerst verlangte er danach, einen dieser Lastwagen zu Gesicht zu bekommen. Überraschung Nummer eins: Man konnte ihm keinen vorweisen. Als nächstes wollte er einen Teil oder ein Fragment eines solchen Wagens untersuchen. Überraschung Nummer zwei: Es ist nicht die geringste Spur eines solchen vorhanden. Überraschung Nummer drei: Man sucht vergeblich nach einer Fotografie, einem Plan, einer Zeichnung oder einem Modell dieser geheimnisvollen Lastwagen. Im Verlauf seiner Untersuchungen stieß unser Forscher noch auf manche andere Seltsamkeiten. Seine Nachforschungen ergaben folgendes:

Jene beiden Organisationen, die bei der Deportation der Gegner des Dritten Reiches sowie ihrer Einweisung in Konzentrationslager die zentrale Rolle spielten – das RSHA (Reichssicherheitshauptamt) sowie das SS-WVHA (Wirtschaftsverwaltungshauptamt) -, haben Archive hinterlassen, die viele Millionen von Dokumentenseiten umfassen. Darunter findet man keine Spur jener umfangreichen Dokumentation, welche die Planung, Herstellung und Verwendung dieser in der Geschichte beispiellos dastehenden Tötungsinstrumente erfordert hätten: Keinen Entwurf, keine Bestellung, keinen Kostenvoranschlag, keine Krediteröffnung, keine Genehmigung zur Lieferung kontingentierter Produkte; keine Instruktion, keine Gebrauchsanweisung, keine technische und budgetäre Kontrollmaßnahme, keine Beschreibung; kein einziges zeitgenössisches Dokument liefert einem Aufschluß darüber, welche Ärzte und welche Ingenieure diese außergewöhnlichen Vergasungslastwagen entworfen, welche Fabriken sie angefertigt, welche Armee- oder Polizeieinheiten sie eingesetzt haben sollen.

Nicht, daß hier und dort keine gelegentlichen Versuche unternommen worden wären, den Eindruck zu erwecken, daß es Fotografien, Zeichnungen, Indizien oder Dokumente gibt, welche die Existenz dieser Wagen erhärten, doch mit zwei Ausnahmen handelte es sich um erbärmliche Betrugsmanöver (siehe z.B. die Falborski-Zeichnung im Anhang X des vorliegenden Buchs). Bei den beiden Ausnahmen handelt es sich um zwei bizarre und obskure Dokumente: Den Becker-Brief und den Just-Brief. Wie man sehen wird, untersucht P. Marais diese beiden Schriftstücke mit außergewöhnlicher Gründlichkeit. Seine Schlußfolgerung läßt keinen Zweifel offen: Diese Briefe besitzen nicht die geringste Beweiskraft. Es besteht Grund zur Annahme, daß gewisse Historiker dies geahnt haben, denn sonst hätten sie sie nicht in entstellter Form wiedergegeben oder einfach mit Schweigen übergegangen.

Heutzutage hat die Fabel von den Nazi-Gaswagen praktisch nur noch eine Funktion: Sie dient als Surrogat oder Ersatz für die Fabel von den Nazi-Gaskammern. Wenn die Anhänger der „Holocaust“-Religion in der Frage der

Kammern aufs Glatteis geraten, verschanzen sie sich bisweilen hinter den Wagen. Gelegentlich greife ich zu der leicht saloppen Formulierung: „Weil man uns im Horrormuseum nicht in der Gaskammer einschließen kann, fährt man uns im Gaswagen spazieren.“ Die riesige „Holocaust“-Literatur befaßt sich mit diesen Gaswagen nur ganz am Rande und enthält kein einziges Buch zu diesem Thema. Die Studie P. Marais' ist das weltweit erste Buch, das sich mit den „Gaswagen“ auseinandersetzt. Somit haben die Revisionisten auch hier eine Pionierrolle gespielt.

Auf den 226 Seiten des Urteils von Nürnberg (Band I, S. 189-414) findet sich nicht der geringste Hinweis auf diese Wagen, und kein französisches oder internationales Gericht hat je jemanden wegen des Einsatzes dieser angeblichen Todesfahrzeuge bestraft. Folglich kann das Fabius-Gaysot-Gesetz vom 13. Juli 1990, welches die Bestreitung des Urteils von Nürnberg sowie der vom Nürnberger Tribunal geahndeten „Verbrechen gegen die Menschlichkeit“ unter Strafe stellt, gegen das vorliegende Werk P. Marais' nicht zur Anwendung kommen – es sei denn, der betreffende Richter begeht eine grobe Rechtsverdrehung, und die französische Justiz tritt wieder einmal sämtliche rechtsstaatlichen Grundsätze mit Füßen.

Gewiß: In der Sowjetunion sowie in Deutschland haben sehr wohl Prozesse gegen deutsche Soldaten oder Offiziere stattgefunden, denen die Verwendung solcher Gaswagen unterstellt worden war, doch bei diesen Verfahren hat kein Staatsanwalt, kein Sachverständiger, kein Gericht den Beweis für die Existenz dieser Fahrzeuge erbracht. Von letzterer ging man axiomatisch aus oder nahm sie einfach an, so wie man einst bei den Hexenprozessen axiomatisch von der Existenz des Teufels und seiner Werkzeuge ausgegangen war oder sie einfach angenommen hatte. Kein Angeklagter hat je auch nur eine einfache Zeichnung davon angefertigt, auch jene nicht, die das Spiel der Anklage mitspielten. Ich schliesse nicht aus, daß es den Anklägern gelungen sein könnte, eine solche Zeichnung zu erhalten, doch in diesem Fall besteht Grund zur Annahme, daß das Resultat zu wenig überzeugend war, als daß man das Risiko seiner Veröffentlichung eingegangen wäre.

1943, beim Prozeß von Krasnodar, haben die Sowjets den Angeklagten zwar Geständnisse abgenötigt, doch gemäß der Tradition, daß ein hoher politischer Verantwortlicher der letzte ist, der an die Erfindungen seiner Propagandisten glaubt, soll sich selbst Josef Stalin skeptisch gezeigt haben: Privat soll er einem Gesprächspartner anvertraut haben, daß dieser Prozeß für seine Propaganda nützlich war, doch daß die dabei aufgestellten Behauptungen „übertrieben“ waren (James A. Bishop, F.D. Roosevelt's Last Year (April 1944-April 1945), Hart-Davis/McGibbon, London 1975, S. 33).

## Vorwort

Unter der winzigen Schar von Historikern, die sich besonders entehrt haben, indem sie die Fabel von den „Gaswagen“ propagierten, sticht die Figur des Amerikaner Christopher Browning hervor, der eine kleine Artikelsammlung mit dem Titel *Fateful Months: Essays on the Emergence of the Final Solution* [Verhängnisvolle Monate: Essais über die Entstehung der Endlösung] (Holmes and Meier, New York 1985) verfaßt hat. Ich empfehle die Lektüre der unfreiwillig komischen Seiten, die der Verfasser der Geschichte eines Wagens zur Vergasung von Juden ausgerechnet in Serbien widmet. [3] In derselben Artikelsammlung figurieren zwei Fotos eines harmlosen Lastwagens mit folgendem Untertitel: „Gaswagen: 2 von einem polnischen Fotografen nach der Befreiung hergestellte Aufnahmen (Archiv von Yad Vashem).“ 1988, bei dem Mammutprozeß gegen den Revisionisten Ernst Zündel in Toronto, hatte Christopher Browning die Stirn, als Zeuge der Anklage aufzutreten (für ein gepfeffertes Honorar). Sein Auftritt entwickelte sich für den amerikanischen Universitätslehrer zum Debakel: Von Zündels Anwalt Douglas Christie, dem ich als Berater diene, ins Kreuzverhör genommen, legte er eine verblüffende Unwissenheit auf jenem historischen Gebiet an den Tag, auf das er sich spezialisiert hatte.

P. Marais hingegen weiß, wovon er spricht, und wie man sehen wird, spricht er davon ungemein überzeugend. Seine – bis in die technischen Einzelheiten ungeheuer spannende – Untersuchung ist ganz einfach diejenige eines ehrlichen Menschen.

Robert Faurisson, 7. Juli 1992

## EINLEITENDE BEMERKUNGEN

Der Verfasser der vorliegenden Studie ist weder Historiker noch Wissenschaftler noch Schriftsteller, sondern ein Laie, der sich für die geschichtliche Forschung interessiert. Seine Betrachtungen fußen auf der Lektüre von Büchern, Zeitschriften sowie Kopien von Dokumenten, die sich im Ausland befinden. Bei diesen handelt es sich durchwegs um Quellen, die jedermann in Bibliotheken oder Archiven zu Rate ziehen oder sich auf dem Korrespondenzwege besorgen kann. Bei seinen Untersuchungen konnte sich der Verfasser auf eine gewisse Kenntnis der Automobiltechnik sowie allgemein bekannter physikalischer Phänomene stützen. Da sich nirgends die Möglichkeit bietet, ein Fahrzeug, das früher mit Sicherheit als Gaswagen diente, oder auch nur einen vermutlichen Überrest eines solchen Fahrzeugs zu studieren [4], bestand für ihn bisher keine Notwendigkeit, sich zwecks Vornahme eines Augenscheins ins Ausland zu begeben.

Den Anstoß zu dieser Studie über die Gaswagen gaben vor allem drei Gründe. Der erste ging auf ein aktuelles Ereignis zurück: 1984 starb in Chile der angebliche Hauptverantwortliche für den Einsatz dieser Fahrzeuge, SS-Obersturmbannführer Walter Rauff, was für die Medien ein Anlaß war, den fast schon in Vergessenheit geratenen Gaswagen plötzlich breite Aufmerksamkeit zu widmen. Der zweite Grund war die Unvereinbarkeit der Beschreibung dieser Fahrzeuge mit der ihnen zugeschriebenen Funktion: Jedem auch nur halbwegs aufmerksamen Beobachter fällt diese Unvereinbarkeit bei fast allen Berichten und Zeugenaussagen auf. Der dritte Grund war schließlich das Erstaunen, das der Verfasser bei der Lektüre der beiden wichtigsten, auf den ersten Blick authentisch anmutenden zeitgenössischen deutschen Dokumente empfand, auf die sich manche Autoren berufen, um die Gaswagen zur unleugbaren historischen Realität zu erklären.

Vorliegende Untersuchung stellt lediglich einen ersten Schritt dar und erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit; in Ermangelung von Elementen, die uns zu absolut eindeutigen Schlußfolgerungen ermächtigen würden, muß unsere Bilanz zwangsläufig provisorischen Charakter tragen und die Diskussion offen lassen.

Der Verfasser möchte hier all jenen danken, die ihm bei der Zusammenstellung der erforderlichen Unterlagen ihre Unterstützung gewährt und so zum

Erscheinen der vorliegenden Studie beigetragen haben.

Schließlich sei noch darauf hingewiesen, daß in Fällen, wo die vorliegende deutsche Übersetzung inhaltlich vom französischen Originaltext abweicht, letzterer verbindlich ist. Dies gilt namentlich für die technische Terminologie.

## Die Ausgangslage

Den Führern des Dritten Reiches wird angelastet, vor und insbesondere während des Zweiten Weltkriegs einen mittels Giftgas durchzuführenden Mord an Millionen von Menschen geplant und befohlen zu haben, die sie, wie es heißt, aus verschiedenen Gründen als unerwünscht betrachteten. Diese gigantische Operation soll unter größter Geheimhaltung abgelaufen sein. Bei ihrer Durchführung sollen vor allem zwei Gase zum Einsatz gekommen sein:

- Kohlenmonoxyd (CO), entweder in reiner Form, unter Hochdruck in stählernen Flaschen aufbewahrt, oder in verdünnter Form in den Abgasen von Ottomotoren (Benzinmotoren) oder Dieselmotoren;
- Zyanwasserstoffgas (HCN) als aktiver Bestandteil eines hocheffizienten Insektizids, das unter dem Markennamen Zyklon-B vertrieben wurde.

Die Installationen, in denen diese giftigen Gase dem Vernehmen nach zur massenhaften Ermordung von Menschen verwendet worden sein sollen, sind unter dem Namen „Gaskammern“ bekannt. Selbstverständlich darf man diese behaupteten Installationen zur Menschentötung nicht mit den Entwesungsgaskammern verwechseln, die in sämtlichen Konzentrationslagern in großem Umfang benutzt wurden, um Kleider und Bettzeug von Ungeziefer zu befreien und somit Epidemien zu verhüten oder zu bekämpfen, insbesondere den Flecktyphus, der häufig auftritt, wenn eine große Zahl von Menschen unter hygienisch unzulänglichen Umständen auf engem Raum zusammenleben muß. Dieser Kampf gegen Epidemien erforderte ebenfalls die periodische Entwesung von Wohnunterkünften und Dienstgebäuden, die bei diesem Anlaß zu provisorischen Gaskammern umgestaltet wurden. Wie man unschwer begreifen wird, erheischte die Entwesung der Lager erhebliche Mengen an Insektizid, und als solches diente meistens das gefürchtete Zyklon-B [5].

Parallel zu den behaupteten stationären Menschentötungsanlagen sollen die Deutschen auch Fahrzeuge eingesetzt haben, die man als „Gaswagen“ bezeichnet; diese sollen speziell so entworfen oder umgebaut worden sein,

## Einleitende Bemerkungen

daß man in ihnen die im Inneren des Kastenaufbaus eingeschlossenen Menschen während der Fahrt ersticken konnte.

In der einschlägigen Literatur werden auch Vergasungen erwähnt, bei denen stationäre Gaskammern und Motoren kombiniert worden sein sollen: Es sind dies die berühmten Motorabgaskammern. Die Todgeweihten, heißt es, seien in einem geschlossenen Raum eingesperrt und anschließend mit den Abgasen eines stehenden Lastwagens oder eines zu diesem Zweck an einem bestimmten Ort installierten Motors erstickt worden. Dieses Verfahren wird namentlich von dem SS-Mann Kurt Gerstein in seinen „Geständnissen“ geschildert.

Weisen wir noch auf die behaupteten Vergasungen in Lastwagen eingeschlossener Menschen mittels CO in Flaschen hin (A. Rückerl, NS-Vernehmungslager im Spiegel deutscher Strafprozesse, DTV, Frankfurt 1977, S. 267). Schließlich sollen auch zahlreiche Menschen dadurch getötet worden sein, daß man sie in Lastwagen einschloß und Zyklon-B in diese einführte (P.-S. Choumoff, Le Monde juif, Nr. 123 und 124, 1. Trimester 1987, S. 39, 42-43).

Wie man sieht, sollen die Deutschen über eine breite Palette an Methoden zur Durchführung des ihnen unterstellten Programms zur Ausrottung von Menschen mittels Giftgas verfügt haben. Merkwürdig ist dabei freilich folgendes: Obgleich sie zum Transport von Gegenständen in großem Umfang mit Generatorgas betriebene Lastwagen einsetzten, die Verbrennungsgas mit einem extrem hohen CO-Gehalt (bis zu 30%) produzierten, ist in der Fachliteratur nie auch nur mit einem Wort behauptet worden, daß diese Fahrzeuge zur Menschenvernichtung verwendet worden wären; in ihr werden lediglich Tötungen mittels Abgasen behauptet, deren Kohlenmonoxyd-gehalt um ein Vielfaches niedriger ist.

In der vorliegenden Studie setzen wir uns einzig und allein mit jenen Fahrzeugen auseinander, die zur Erstickung von Menschen mittels Abgasen Verwendung gefunden haben sollen.

## KAPITEL I

### DIE SUCHE NACH MATERIELLEN SPUREN

Wenn in einem Rechtsstaat der begründete Verdacht vorliegt, daß ein Mord begangen worden ist, kommt dem Auffinden der Tatwaffe bei der Ermittlung des Vorgefallenen eine Schlüsselrolle zu.

Im Fall, den wir hier untersuchen, wird die Behauptung aufgestellt, eine ungeheuer große Zahl von Menschen sei zu verschiedenen Zeitpunkten und an verschiedenen Orten mittels Gaswagen zu Tode gebracht worden. Zunächst gilt es die Frage aufzuwerfen, ob es sich im rechtlichen Sinne wirklich um ein Verbrechen handelt, denn schließlich entspricht es dem Gesetz des Krieges, den – erklärten oder potentiellen – Feind mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln zu töten, ob er nun Waffen trägt oder nicht. Wir wollen diese Frage hier nicht beantworten und uns nicht beim juristischen Aspekt des Themas aufhalten, sondern uns auf die Überprüfung der vorgelegten „Beweise“ beschränken; dies ist das alleinige Ziel der vorliegenden Studie.

Als Mittel zur Tötung von Menschen sollen die Deutschen das giftige Kohlenmonoxyd [6] verwendet haben, das Bestandteil der Abgase von Benzin- oder Dieselmotoren bildet. Somit soll die spezifische Tatwaffe nichts anderes als ein Motor gewesen sein, der auf einem speziell ausgerüsteten Fahrzeug montiert wurde.

Deutsche Dokumente aus dem Jahre 1942 [7] belegen die Bestellung von dreißig Spezialkarosserien, die auf dem Fahrgestell von Lastwagen zu montieren waren. Die so ausgestatteten Fahrzeuge sollen als „Gaswagen“ verwendet worden sein, insbesondere von den Einsatzgruppen, denen an der russischen Front der Kampf gegen die hinter den deutschen Linien operierenden Partisanen oblag. Dementsprechend müßte man erwarten, daß eines oder mehrere dieser Fahrzeuge den Sowjets bei ihren Gegenoffensiven in die Hände gerieten, doch allem Anschein nach war dies nicht der Fall: Unseres Wissens liegen keinerlei zuverlässigen Informationen über einen Ort vor, wo man das Wrack eines solchen Gaswagens oder auch nur gewisse aufschlußreiche Spuren jener speziellen Umrüstung, welche der Einsatz dieser Wagen zu menschenmörderischen Zwecken zwangsläufig erfordern mußte, untersuchen könnte. Allerdings heißt es, die Sowjets hätten einige der Verantwortlichen für diese Morde in Gaswagen verhaftet und ihnen 1943 den Prozeß gemacht [8]. Wie erklärt sich der

## Die Suche nach materiellen Spuren

Umstand, daß zwar jene, die den Wagen bedienten, gefaßt wurden, das Fahrzeug selbst jedoch einfach verschwand?

Man kann sich über dieses offensichtliche Fehler jeder Spur der Tatwaffe nur wundern: Schließlich wird den Besuchern im Stammlager Auschwitz ein Raum gezeigt, der früher als Gaskammer gedient haben soll, und in Birkenau kann man die Ruinen von Gebäuden besichtigen, in denen sich einst Gaskammern befunden haben sollen. Für diesen Widerspruch drängt sich folgende Erklärung auf:

Über die – kriminelle oder harmlose – Funktion eines völlig leeren Raums, der früher als Gaskammer gedient haben soll, sowie über die Funktion halbunterirdischer Räumlichkeiten, von denen lediglich Trümmerhaufen zurückgeblieben sind, kann man ohne weiteres allerlei Mutmaßungen aufstellen, ohne zu einem gesicherten Ergebnis zu kommen. Hat man hingegen konkrete Überreste eines verdächtigen Fahrzeugs vor sich, und ergibt dessen Untersuchung, daß bestimmte technische Vorrichtungen zu kriminellen Zwecken installiert worden sind, so ist kein Zweifel mehr möglich.

Falls die Sache mit den Gaswagen zweifelhaft ist, begreift man unter diesen Umständen leicht, daß niemand das Risiko eingehen wollte, ein von ihm selbst gebasteltes Fahrzeug als solchen zu präsentieren und dann des Betrugs überführt zu werden, und daß man es vorzog, sich hinter der üblichen Erklärung zu verschanzen: „Die Nazis haben alle Spuren ihrer Verbrechen verwischt.“ (Es macht auch nicht den Anschein, als seien in Auschwitz authentische Spuren von Menschentötungsgaskammern vorhanden, doch dort kann man anhand materieller Gegebenheiten Mutmaßungen anstellen [9].) Wie wir sehen werden, ist die Funktionsweise eines Lastwagens, der die in ihm eingeschlossenen Menschen während der Fahrt erstickt, im Prinzip recht einfach; ihn zu konstruieren, bereitet keinerlei Schwierigkeiten, und eine Fabrikation a posteriori wäre ohne jeden Zweifel ein Leichtes gewesen; daß man anscheinend keinen diesbezüglichen Versuch unternommen hat, läßt die ganze Sache noch mysteriöser erscheinen.

Daß dreißig speziell für Massenvergasungen umgerüstete Fahrzeuge, welche ein anschauliches Beispiel für die „Nazibarbarei“ dargestellt hätten, einfach spurlos verschwunden sein sollen, muß unweigerlich gewisse Zweifel an ihrer Existenz aufkommen lassen. Bis neue Informationen auftauchen, kommt man also nicht umhin, festzuhalten, daß die „Tatwaffe“ in Gestalt dieser berüchtigten „Gaswagen“ bis zum heutigen Tage nicht vorgewiesen werden konnte. Es gibt keine greifbaren materiellen Elemente: Keinen Lastwagen, keinen Bestandteil eines Lastwagens, keinen Plan eines Lastwagens; wie wir bei der Untersuchung der Dokumente sehen werden,

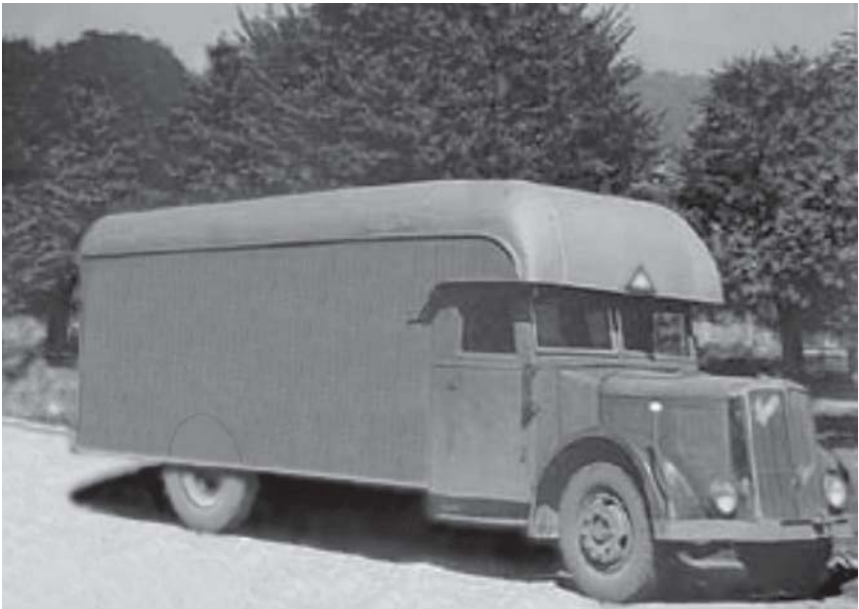


## Die Suche nach materiellen Spuren

existiert nicht einmal eine technische Studie eines Vergasungsfahrzeugs, und man kann sich nicht vorstellen, wie ein solches ohne entsprechende technische Skizzen hätte angefertigt werden können.

Nachdem uns ein als Spezialist auf diesem Gebiet geltender Deutscher auf unsere schriftliche Anfrage hin mitgeteilt hatte, seinen Informationen zufolge gebe es in Konin, Polen, einen ehemaligen Gaswagen, der dort als Denkmal ausgestellt sei, ersuchten wir den Bürgermeister jener Stadt um eine Bestätigung dieses Sachverhalts. Die Antwort war lakonisch, aber eindeutig: „In unserer Stadt gibt es keinen als Denkmal dienenden Gaswagen.“

Wir kommen in Kapitel VI ausführlicher auf die Frage nach diesem Fahrzeug zu sprechen.



Dies ist eines der beliebtesten Propaganda-Photos der Gaswagenerzählung. Dazu heißt es gemäß politischer Holocaust-Geschichtsschreibung: "**Albert Widmann vom 'KTI' (Kriminaltechnisches Institut) im RSHA (Reichssicherheitshauptamt) und Arthur Nebe, Leiter des Reichskriminalpolizeiamtes, entwickelten zusammen die Methode, Auspuffgase von fahrbaren Gaskammern (Vergasungsanhänger und Gaswagen) zur Tötung von Menschen einzusetzen.**" Eine Behauptung ohne einen Hauch des Beweises, veröffentlicht am 22.8.2008 unter [http://www.deathcamps.org/gas\\_chambers/gas\\_chambers\\_vans\\_de.html](http://www.deathcamps.org/gas_chambers/gas_chambers_vans_de.html)

## KAPITEL II

### DIE SUCHE DOKUMENTARISCHEN SPUREN

#### 1. Fotografien

Wenn man in Ermangelung zuverlässiger Informationen davon ausgeht, daß nach dem Krieg kein einziger Gaswagen und auch kein charakteristischer Bestandteil eines solchen überlebt hat, muß man sich als nächstes der Frage zuwenden, ob es Fotografien aus der Zeit gibt, wo diese Fahrzeuge angeblich im Einsatz waren. In der Tat verfügen wir über Aufnahmen von Fahrzeugen, von denen es heißt, sie hätten als „Gaswagen“ gedient.

Die bekannteste dieser Fotografien figuriert auf S. 128 von Gerald Flemings Buch Hitler und die Endlösung [10]; das Original bzw. eine Kopie davon befindet sich im Staatlichen Auschwitz-Museum und dem Institut Yad Vashem in Jerusalem, und man kann sich bei beiden Institutionen mit Leichtigkeit einen Abzug besorgen. Yad Vashem hat in einem Brief festgehalten, diese Aufnahme sei die einzige, die es von einem Gaswagen besitze, und darum gebeten, ihm allfällige weitere Fotos zuzustellen, was darauf schließen läßt, daß es auch im Auschwitz-Museum keine solchen gibt.

#### **Gas Van, found in the former Ostrowski Factory in Koto**



**Details, according to the Main Commission to Nazi Crimes in 1945 - 46**

## Die Suche nach dokumentarischen Spuren

Die Aufnahme läßt einen von vorne fotografierten Lastwagen erkennen, der leicht schief steht, so daß man seine linke Flanke sehen kann, die von drei Männern untersucht wird. Der Kasten des Fahrzeugs weist hinten anscheinend eine Doppelflügeltür auf; ein Flügel ist offen und nach außen geklappt und oberhalb der Fahrerkabine zu einem Baldachin verlängert. Achse und Vorderräder scheinen zu fehlen, und das Nummernschild ist nicht sichtbar. Auf der Kühlerhaube sieht man das Wahrzeichen des Herstellers: Deutz-Magirus. Laut der Bildunterschrift handelte es sich um einen „Vergasungswagen, mit dem im Vernichtungslager Chelmno (Kulmhof) und bei Konitz jüdische Menschen vernichtet wurden“. Ein unparteiischer Beobachter kann unschwer erkennen, daß NICHTS, was man an diesem Fahrzeug sieht, diese Behauptung stützt. Warum präsentieren Historiker wie G. Fleming, C. Browning und andere diese Fotografie dann als jene eines Gaswagens zur Menschentötung? Haben sie nachgeforscht und ihre Quellen überprüft, ehe sie die – vielleicht neben tausend anderen irgendwo aufgefundene - Aufnahme eines ganz banalen, anscheinend außer Betrieb befindlichen Fahrzeugs mit einer solchen Bildlegende versahen?

Im folgenden fällt dem Leser noch ein Detail auf: Sämtliche im Sammelband Nationalsozialistische Massentötungen durch Giftgas sowie in den Gerichtsprotokollen zitierten Zeugen geben an, die „Gaswagen“ hätten ausschließlich den drei Marken Saurer, Diamond und Renault angehört; die Marke Deutz-Magirus wird kein einziges Mal erwähnt. Desgleichen ist in den beiden wichtigen Dokumenten, die wir später im Detail analysieren werden, lediglich von „Gaswagen“ der Marken Saurer und Diamond die Rede. Weisen wir schließlich noch auf die klangliche Ähnlichkeit zwischen Konitz und Konin hin; in Konin gibt es laut verbindlichen polnischen Auskünften keinen Gaswagen, und den Namen Konitz tragen wenigstens zwei Ortschaften: Eine in Ostpreußen und die andere in Mähren. All dies ist äußerst verwirrend; jedenfalls beweist diese Fotografie an sich rein nichts und die darunter stehende Bildlegende ebenso wenig.

Eine weitere Aufnahme eines angeblichen Gaswagens erschien im Spiegel Nr. 14 vom 27. März 1967 als Illustration zu einem Artikel, bei dem es um einen Prozeß gegen Personen geht, denen die Beteiligung an Morden mittels dieser Fahrzeuge angelastet wurde. Auch diese Aufnahme lichten wir in Anhang III ab. Sie läßt die Hinterseite eines Fahrzeugs erkennen, die mit einem riesigen Kreuz – zweifellos dem roten Kreuz der Sanitätsfahrzeuge – versehen ist und, aus der Perspektive gesehen, im Vergleich zu der danebenstehenden Person, welcher seine Dimensionen illustrieren soll, gigantisch wirkt. Auch an dieser extrem detailarmen Fotografie gibt es absolut nichts, was die Bildlegende NS-Gaswagen, „Neun bis zehn pro m<sup>2</sup>“ rechtfertigen würde. Wir werden später, bei der Auseinandersetzung

## Die Suche nach dokumentarischen Spuren

mit den zeitgenössischen Dokumenten, sehen, was es mit dieser Angabe „neun bis zehn pro m<sup>2</sup>“ auf sich hat. Über die Herkunft dieser Fotografie schweigt sich der Spiegel aus. Die Lektüre des ersten Abschnitts des Artikels, zu dem diese Illustration gehört, läßt den Leser perplex: „Mit qualmendem Auspuff kurvten die beiden Kastenwagen im Hof des Berliner Reichskriminalpolizeiamtes (RKPA). Doch die Luft blieb rein: Die Auto-Abgase wurden durch Schläuche ins Wageninnere geleitet.“

Schließlich möchten wir noch die Fotomontage in Erinnerung rufen, welche Alain Decaux am 24. März 1983 in einer Kurt Gerstein gewidmeten Sendung im französischen Fernsehprogramm Antenne 2 präsentiert hat. Man sieht dort zwei Fahrzeuge, einen Lastwagen und einen eigenartigen Wagen, von denen Schläuche ausgehen, welche in die gegenüberliegende Wand des Raums münden. Die Montage zeigt scheinbar ein kombiniertes Vorgehen – ein Fahrzeugmotor bläst CO in einen stationären Raum, in dem die Opfer eingeschlossen sind -, läßt jedoch nichts von der Spezialausrüstung eines Gaswagens erkennen. Bei dieser Fotomontage handelt es sich um einen Schwindel, dessen man sich bereits im Jahre 1961 bediente, um dem Gerstein-Bericht Glaubwürdigkeit zu verleihen; auch sie ist in Anhang III abgelichtet.

Die feilgebotenen Bildbeweise sind alles in allem äußerst dürftig und beschränken sich im Grunde auf eine einzige „offizielle“ Fotografie, die im Auschwitz-Museum ausgestellt ist und der jeder Beweiswert abgeht. Würden beweiskräftige Fotos existieren, so hätten deren Besitzer sie mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit publiziert. Da dies jedoch nicht der Fall ist, führt kein Weg an der Schlußfolgerung vorbei, daß die „Tatwaffe“ auf Fotografien ebenso wenig zu erkennen ist wie in der Realität, obwohl eine wahre Flut von Berichten vorliegt, in denen die Gaswagen als nachgewiesene, über jeden Zweifel erhabene historische Realität präsentiert werden.

### **BEMERKUNG:**

In der deutschen Armee wurden zahlreiche „Sonderfahrzeuge“ oder „Spezialfahrzeuge“ verwendet. In John Milsons Dokumentation German Military Transport of World War II, Arms and Armour Press, London 1975, findet man mehrere diesbezügliche Aufnahmen, die allem Anschein nach aus einem geheimen deutschen Dokument mit dem Titel Bildermappe. Eingeführte Waffen und Geräte stammen. Es handelt sich dabei um Wagen zur Entgiftung von Personen, Bekleidungsstücken und Gasmasken, bei denen heißes Wasser, Wasserdampf und heiße Luft benutzt wurde. Daß diese Fahrzeuge einen hermetisch abschließbaren Kastenaufbau besitzen

und recht eigenartig aussehen, könnte ungeachtet ihrer rein sanitären Funktion den Anstoß zu der Geschichte mit den Gaswagen gegeben haben (Fotografien dieser Fahrzeuge und ihre technischen Daten finden sich in Anhang IV).

## 2. Zeitgenössische Dokumente

Falls die „Gaswagen“ tatsächlich existiert haben, gilt es die Bedingungen in Erfahrung zu bringen, unter denen sie konstruiert und benutzt wurden. In Anbetracht der Gründlichkeit und des Organisationstalents der Deutschen müssen auf jeden Fall dokumentarische Spuren übriggeblieben sein, es sei denn, man akzeptiere die unwahrscheinliche – aber von gewissen Historikern nichtsdestoweniger systematisch vertretene – These, wonach die Operation sorgfältig getarnt gewesen und sämtliche Spuren verwischt worden seien.

Obschon es verhältnismäßig einfach ist, ein Fahrzeug zu konstruieren, welches seine Insassen während der Fahrt vergast, setzt seine Herstellung gewisse Arbeiten in der Werkstatt voraus, von denen man sich nicht vorstellen kann, daß sie spontan vorgenommen worden sein sollen. Der Entscheid zum Bau solcher Fahrzeuge mußte zwangsläufig von der Spitze der Hierarchie kommen und dann von einer Instanz an die nächste, eine Stufe niedriger stehende weitergegeben werden, bis hin zu den für die Durchführung der notwendigen Versuche Verantwortlichen und dem mit dem Einsatz der Fahrzeuge Beauftragten.

Obwohl wir selbstverständlich – und mit gutem Grund – keinerlei diesbezügliche Erfahrung haben, scheint es uns, daß die Konstruktion von Fahrzeugen, die dazu bestimmt sind, die in ihnen eingeschlossenen Personen während der Fahrt mit ihren Abgasen zu Tode zu bringen, unter allen Umständen folgende drei technische Abänderungen erfordert:

- a)** Auf dem Fahrgestell des Lastwagens muß eine robust gebauter Kastenaufbau angebracht werden – eine Art Zelle vom Typ eines „Salatkorbs“ -, welche sowohl Erschütterungen bei der Fahrt durch hügeliges Gelände als auch den Versuchen der Eingeschlossenen, sich zu befreien, standhält.
- b)** Es muß eine Vorrichtung angebracht werden, die es ermöglicht, das Auspuffrohr des Motors unterhalb des Schalldämpfers so zu verschieben, daß die Abgase entweder wie unter normalen Umständen ins Freie oder durch ein Loch am Kastenaufbau in diesen geleitet werden; Bestandteil dieser Vorrichtung kann ein Schlauch sein.

## Die Suche nach dokumentarischen Spuren

**c)** Im Kasten muß eine Rampe zum Verteilen der Abgase vorhanden sein, die von den Eingeschlossenen nicht zerstört werden kann; ferner braucht es eine oder mehrere Öffnungen zum Abführen der Gase. Letzter Punkt ist äußerst wichtig und stellt unseres Erachtens eine *Conditio sine qua non* für das Funktionieren des Gaswagens dar.

Wenn es, wie behauptet wird, dreißig Gaswagen gab, bedeutet dies, daß diese Abänderungen an dreißig Fahrzeugen durchgeführt worden sein müssen. Unter diesen Umständen müßte in den Archiven zumindest ein Teil der einschlägigen Dokumente erhalten geblieben sein, nämlich: Ein Briefwechsel auf höchster Stufe über die Durchführbarkeit der Operation, ein Entscheid über die Bereitstellung der nötigen Finanzmittel, eine Korrespondenz mit Firmen zur Einholung technischer Ratschläge, Kostenvoranschläge mitsamt Konstruktionsplänen, Bestellungen, Rechnungen etc.

Um sich eine Vorstellung von der Menge von Dokumenten zu machen, welche die Konstruktion solcher Fahrzeuge erheischt hätte, reicht es, sich vor Augen zu halten, daß beispielsweise in der Schlosserei von Auschwitz selbst für die kleinste Instandhaltarbeit detaillierte schriftliche Anweisungen erteilt wurden (vgl. *Le Monde juif* Nr. 107, Juli-September 1982, S. 109-110). Wie sieht es nun mit den dokumentarischen Belegen für die Herstellung von Gaswagen aus?

Es existieren unbestritten echte Dokumente über die vom RSHA (Reichssicherheitshauptamt) benutzten Sonderfahrzeuge, die nicht den geringsten Anlaß zur Annahme geben, daß sie zum Zwecke der Menschentötung dienten. Man kann dieser Dokumente im Bundesarchiv von Koblenz einsehen, wo sie sich im Dossier R 58/871 f<sup>o</sup> 1 befinden. Darunter befindet sich eine Notiz, welche wir aus Gründen, die wir später darlegen werden, als suspekt betrachten: Sie datiert vom 5. Juni 1942 und trägt wie viele militärische Dokumente aus jener Zeit den Stempel Geheime Reichssache; wir werden sie nach ihrem Unterzeichner als „Just[11]-Dokument“ bezeichnen.

Die in diesem Dossier des Bundesarchivs vorhandenen Dokumente sind ganz offensichtlich kunterbunt durcheinandergewürfelt: Man erhält den Eindruck, daß es sich um Urkunden handelt, die zu Demonstrationszwecken willkürlich den verschiedenartigsten Beständen entnommen worden sind. Man müßte wissen, aus welchem Dokumentenbestand jedes einzelne der betreffenden Dokumente stammt, um es dann in den Kontext einzubetten, in dem es entstanden ist, und seine genaue Bedeutung zu ermitteln. Ein anderes Dokument, das wir aus Gründen, die wir ebenfalls darlegen werden, für suspekt halten, bildet den wichtigsten Bestandteil des Dossiers

## Die Suche nach dokumentarischen Spuren

PS-501 im Band XXVI der Dokumentensammlung des Internationalen Militärtribunals von Nürnberg: Es handelt sich um einen auf den 16. Mai 1942 datierten Brief, den wir als „Becker-Dokument“ bezeichnen werden.

An und für sich hätten wir damit rechnen müssen, auf eine große Anzahl von Dokumenten über den Entwurf, den Bau und den Einsatz von Gaswagen zu stoßen, doch die beiden eben erwähnten sind unseres Wissens die einzigen, welche auf die Existenz solcher Fahrzeuge hinweisen – das erste in notdürftig kaschierter, das zweite in vollkommen offener Form. Im Kapitel III werden wir beide Schriftstücke einer ausgedehnten Analyse unterziehen; dabei werden der bizarre Charakter dieser Dokumente und eine Reihe von Unwahrscheinlichkeiten zutage treten, die einem aufmerksamen Leser nicht entgehen sollten. Unseres Erachtens liefern diese beiden Urkunden nicht nur keinen Beweis für die Realität der Gaswagen, sondern stellen ganz im Gegenteil ein gewichtiges Argument gegen die These dar, in der deutschen Armee habe es Gaswagen zur Menschentötung gegeben.

Als Ergebnis unserer bisherigen Betrachtungen halten wir fest, daß es keinerlei materiellen Spuren, keine Fotografien und keine Dokumente gibt, die einen klaren Beweis für die historische Realität von Gaswagen zur Menschentötung darstellen würden.

Wenden wir uns nun den Zeugenaussagen zu.

### 3. Zeugenaussagen

Da die materiellen Beweise fehlen, die Fotografien nichts Verdächtiges erkennen lassen und die zeitgenössischen Dokumente jeder Beweiskraft entbehren, wollen wir uns der Frage zuwenden, welche Auskünfte uns die Zeugenaussagen über Funktionsweise und Einsatz der „Gaswagen“ vermitteln. Dabei stützen wir uns auf die zahlreichen Augenzeugenberichte, die in den Kapiteln IV und V des Sammelbandes Nationalsozialistische Massentötungen durch Giftgas wiedergegeben werden, da wir davon ausgehen, daß die Verfasser jenes Buchs, welche die Realität der Massenmorde in solchen Wagen beweisen wollen, eine ihrer Ansicht nach möglichst überzeugenden Auswahl solcher Berichte zusammengestellt haben.

Diese Zeugenaussagen hinterlassen einen gewissen Eindruck, selbst wenn man sich vor Augen hält, wie manche davon zustande kamen, nämlich bei Ermittlungen und Prozessen, die von den Siegern gegen die Besiegten und von den heutigen Regierungen gegen die gestrigen geführt wurden.



## Die Suche nach dokumentarischen Spuren

Unter strikter Beachtung des Inhalts dieser Augenzeugenberichte wollen wir nun deren hervorstechende Merkmale behandeln, gleichgültig ob diese allen Zeugenaussagen gemeinsam sind oder nicht.

### **a) Marken der Fahrzeuge**

Nur drei Marken werden genannt: Saurer, Diamond und Renault (wobei nur in einem einzigen Bericht „mittelschwere Renault-Lastwagen“ auftauchen). Die Marke Deutz-Magirus, der das auf der erwähnten Aufnahme zu erkennende Fahrzeug angehört, wird nie genannt.

### **b) Allgemeines Aussehen**

Die „Gaswagen“ sollen wie „Umzugswagen“, d.h. zum Transport von Möbeln u.a. verwendete Lastwagen ausgesehen haben, und hinten eine hermetisch abschließbare Zweiflügeltür aufgewiesen haben.

### **c) Abgase zum Zweck der Mensehentötung**

Es wird berichtet, der Auspuff des Motors sei durch einen „Schlauch“ in eine Öffnung geleitet worden. Diese habe sich am Unterteil des Fahrzeugs befunden; durch sie seien die Gase in den abgedichteten Kastenaufbau gedrungen, in dem sich die Todeskandidaten befanden. Halten wir gleich fest, daß kein Zeuge, nicht einmal der einzige, der die Einrichtung zum Einleiten der Abgase in die Kiste präzise schildert [12], von Öffnungen spricht, die das Austreten der Gase aus der Kiste ermöglicht hätten, obgleich die ganze Prozedur ohne solche nicht funktionieren kann (diese Frage wird einzig und allein im Just-Dokument angeschnitten, dem wir uns später zuwenden werden). Ein anderer Zeuge bestätigt das Nichtvorhandensein solcher Öffnungen implizite; er sah, wie „beim Öffnen der Türen zuerst ein Qualm herauskam“ [13], was bedeutet, daß während der Vergasung kein Rauch austreten konnte.

### **d) Dauer des Vergasungsvorgangs**

Die Dauer der Vergasungsprozedur schwankt zwischen „einigen Minuten“ und „15 bis 30 Minuten“ und bleibt unbestimmt, wenn die Vergasungen während der Fahrt abliefen. Daraus ist zu schließen, daß der Motor während eines recht langen Zeitraums mühelos funktionieren konnte – sowohl im Leerlauf, bei Vergasungen im stehenden Zustand, als auch unter Belastung, bei Vergasungen während der Fahrt. Aus den zuvor genannten Gründen muß diese Schlußfolgerung natürlich Skepsis heraufbeschwören.



## e) Motortyp

In den meisten Fällen wird der Motortyp nicht genannt. Immerhin heißt es, die „mittelschweren Renault-Lastwagen“ seien mit einem „Otto-Motor“ (d.h. Explosionsmotor) ausgestattet gewesen; ein Zeuge spricht von der „Verbrennung des Benzins im Motor“. Halten wir fest, daß die Firma Saurer Fahrzeuge mit Dieselmotoren herstellte, während die Motoren der amerikanischen Diamond-Fahrzeuge mit Benzin betrieben wurden. Ferner sei darauf hingewiesen, daß laut einer anderen oft zitierten Zeugenaussage, den „Geständnissen“ Kurt Gersteins [14], der bei den Vergasungen in den Lagern Belzec, Sobibor und Treblinka verwendete Motor ein Diesel war. Die Kenntnis des Motortyps hat eine gewisse Bedeutung; man muß wissen, daß ein Dieselmotor aufgrund seines Funktionsprinzips stets einen Luftüberschuß ausstößt [15] und daß seine Abgase aus diesem Grund einen sehr niedrigen CO-Anteil enthalten [16], den zu erhöhen praktisch unmöglich ist. Weitaus höher ist der CO-Anteil in den Abgasen eines Benzinmotors, wo er auf verschiedene Art und Weise, beispielsweise durch eine falsche Einstellung des Vergasers, noch gesteigert werden kann. Aus diesen Gründen hätte sich bei der Konstruktion von „Gaswagen“ (aber auch zur Erzeugung von CO für die angeblich beim „gemischten Verfahren“ verwendeten Gaskammern) selbstverständlich die Verwendung eines Benzinmotors aufgedrängt. (Dies unter der Voraussetzung, daß der Tod der Opfer ausschließlich durch Einatmen des Kohlenmonoxyds erfolgte; wir werden später sehen, daß die von den Zeugen geschilderten Vergasungsprozeduren diese Hypothese sehr fragwürdig erscheinen lassen).

Die wichtigste den Augenzeugenberichten zu entnehmende Information ist, daß die „Gaswagen“ einen hermetisch abgedichteten Kastenaufbau aufwiesen; diese – von den beiden zeitgenössischen deutschen Dokumenten, die wir später detailliert untersuchen werden, bestätigte – Besonderheit ruft zwangsläufig die nächste Frage hervor: Kann ein thermischer Motor, sei es nun ein Explosions- oder ein Dieselmotor, normal funktionieren, wenn man seinen Auspuff mit einem nicht besonders großen hermetisch abgeschlossenen Kasten verbindet? Der gesunde Menschenverstand, die Beobachtung der alltäglichen Praxis sowie die Gesetze der Mechanik zwingen uns dazu, diese Frage zu verneinen. Wer in einer Garage arbeitet, kennt den Scherz, der darin besteht, eine rohe Kartoffel in die Mündung des Auspuffrohrs eines Kraftwagens zu stecken; der Fahrer kann noch so verzweifelt versuchen, den Motor anspringen zu lassen, es wird ihm nicht gelingen! Ebenso unmöglich ist es, den Motor wieder in Gang zu setzen, wenn man sich beim Rückwärtsfahren so ungeschickt anstellt, daß das Auspuffrohr in einen Haufen Sand oder feuchte Erde gerät und dadurch verstopft wird.

## Die Suche nach dokumentarischen Spuren

So beunruhigend all diese Zeugenaussagen durch ihre bloße Zahl auch sein mögen: Die ihnen allen gemeinsamen Elemente, sowie die von manchen Zeugen geschilderten Einzelheiten, laufen darauf hinaus, daß die „Gaswagen“ aus physikalischen Gründen nicht hätten funktionieren können. Unter diesen Umständen gibt es nur zwei Möglichkeiten: Entweder sind die Berichte der Zeugen zu unvollständig und im allgemeinen zu vage, als daß man sie als Beweis für die Realität der beschriebenen Vergasungen akzeptieren könnte, oder aber die Zeugen haben ganz banalen Vorgängen beigewohnt, die dann verzerrt wurden und den Anstoß zu einem finsternen Gerücht gaben, dessen Wurzeln in der Kriegspropaganda zu suchen sind. Selbstverständlich ist es nachträglich nicht mehr möglich, die Zeugen um eine Präzisierung dessen zu ersuchen, was sie tatsächlich gesehen haben, doch kann man in diesem Zusammenhang eine Hypothese aufstellen. Neben Lastwagen mit rein militärischer Funktion (Transport von Truppen, Munition etc.) verwendeten die Deutschen natürlich auch Dienstfahrzeuge, die zwecks Ersparnis hochwertigen Treibstoffs (Benzin und Gasöl) mit Gasgeneratoren ausgestattet hatten, welche als Treibstoff Holz oder Holzkohle benutzten. Ein Gasgenerator ist ein sehr großer Apparat, den man vorne, bisweilen auch hinten am Fahrzeug anbringt und der durch eine – unter Umständen flexible – Rohrleitung von ziemlich großem Durchmesser mit dem Motor verbunden ist. Inbetriebnahme und Instandhaltung dieser Apparatur sind recht heikel und erfordern seitens des Fahrers manuelle Operationen innerhalb der Fahrkabine. Möglicherweise haben das Vorhandensein dieser Generatoren auf den Lastwagen sowie die Tatsache, daß die sie Bedienenden regelmäßig an der Vorder-, Ober- und sogar Unterseite der Wagen herumhantieren mußten, bei Beobachter einen unheimlichen Eindruck hinterlassen und den Anstoß zu einem Gerücht gegeben, das bei der Entstehung der Geschichte von den „Gaswagen“ Pate stand.

Wie dem auch sei, bei der Lektüre sämtlicher im Sammelband Nationalsozialistische Massentötungen durch Giftgas zitierten Zeugenaussagen fällt auf, daß die „Gaswagen“ laut den Zeugen mit einem hermetisch abschließbaren Kastenaufbau ausgestattet waren. Da diese Besonderheit ein längeres Funktionieren des Motors verunmöglicht und an den physikalischen Realitäten nichts zu rütteln ist, sehen wir uns hier einem Problem gegenüber. Wir werden später detailliert auf die Folgen zu sprechen kommen, die sich ergeben, wenn man den Auspuff eines Benzin- oder Dieselmotors mit einem hermetisch geschlossenen Raum verbindet, was in der Praxis niemals üblich ist.

Andererseits verwundert es, daß kein Zeuge auch nur ein Wort über die Auswirkungen der Temperatur der Abgase verliert: Beim Austreten aus dem Motor weisen diese nämlich eine Temperatur von 600 bis 800 Grad Celsius

## Die Suche nach dokumentarischen Spuren

auf, und unter der Annahme, daß sie in den Kasten eindringen und, da letztere hermetisch geschlossen war, komprimiert werden konnten, wäre diese Temperatur nur unwesentlich gesunken. Der Vergasungskasten wäre somit nichts anderes als ein riesiger Schnellkochtopf gewesen, in dem die Todgeweihten – unter dem starken Druck der Abgase – einer Temperatur von etlichen hundert Grad Celsius ausgesetzt gewesen wären, was allein schon zu ihrem alsbaldigen Ableben führen mußte. Die Auswirkungen dieses thermischen Effekts wären an den Leichen zu sehen gewesen und hätten den Horror des Schauspiels noch vermehrt, das sich den nach der Öffnung der Tür mit dem Herausziehen der Leichen aus dem Kasten beauftragten Kommandos darbot. (Auch in einem Kastenaufbau mit Öffnungen, durch welche die Abgase austreten konnten, wäre der thermische Effekt derselbe gewesen.) Wir nehmen zur Kenntnis, daß die Dokumente, die wir später analysieren werden, in diesem Punkt ebenfalls stumm sind.

## KAPITEL III

### ANALYSE DES BECKER-DOKUMENTS UND DES JUST-DOKUMENTS

Im folgenden präsentieren wir:

- Eine Analyse des Becker-Dokuments. Bei diesem handelt es sich um einen Brief vom 16. Mai 1942, der den wichtigsten Teil des Nürnberger Dokuments PS-501 darstellt;
- Einen Auszug aus einem in deutscher Sprache abgefaßten Artikel über dieses Dokument;
- Eine Analyse des Just-Dokuments, eines Aktenvermerks vom 5. Juni 1942, die sich im Dossier R 58/871, f<sup>o</sup> 1, des Bundesarchivs Koblenz befindet;
- Einen Auszug aus einem in deutscher Sprache verfaßten Artikel über diesen Vermerk, gefolgt von einer chronologischen Übersicht.

#### **1. DAS BECKER-DOKUMENT (in PS-501), 16. MAI 1942 (siehe Anhang V).**

Dieser Brief stellt den wichtigsten Bestandteil des Nürnberger Dokuments PS-501 dar und wird oft zitiert. Die restlichen Teile des Dokuments sind nichts weiter als kurze Funksprüche. Jener Text, dem wir unsere Aufmerksamkeit nun zuwenden wollen, befindet sich in Band XXVI der Dokumentensammlung des internationalen Militärgerichts von Nürnberg[17]. Auf S. 175-178 seines zuerst 1950 erschienenen Buchs *Le Mensonge d'Ulysse* [„Die Lüge des Odysseus“], das 1979 beim Verlag La Vieille Taupe in unveränderter Form nachgedruckt wurde, zitiert und kommentiert Paul Rassinier eine französische Übersetzung dieses Textes.

Der Becker-Brief ist von Ingrid Weckert im Kapitel „Das Nürnberger Dok. PS-501“ ihres Artikels „Massentötungen oder Desinformation?“ untersucht worden, der in der Nr. 24 der deutschen Zeitschrift *Historische Tatsachen* (Verlag für Volkstum und Zeitgeschichtsforschung, 1985, S. 18/19) erschien. In dem bereits mehrfach erwähnten Sammelband *Nationalsozialistische Massentötungen durch Giftgas* werden zwar kurze Auszüge aus dem Dokument PS-501 zitiert, doch der Becker-Brief selbst bleibt merkwürdigerweise unerwähnt.

Bemerkung: Im Gegensatz zum Just-Dokument, dem wir uns später zuwenden werden, ist das Becker-Dokument nicht in nummerierte Absätze

## Analyse des Becker-Dokuments und des Just-Dokuments

untergliedert. Zur Erleichterung der Analyse haben wir die Absätze und die einzelnen Sätze numeriert. Wir geben den Text mit allen orthographischen und grammatikalischen Fehlern getreu dem Original wieder.

### 1. A. DER TEXT

Feldpostnummer 32 704

Kiew, den 16.5.42

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

### 1. ABSATZ

1. **SATZ:** Die Überholung der Wagen bei der Gruppe D und C ist beendet.
2. **SATZ:** 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.
3. **SATZ:** Wenn es z. B. nur eine halbe Stunde geregnet hat, kann der Wagen nicht eingesetzt werden, weil er glatt wegrutscht.
4. **SATZ:** Benutzbar ist er nur bei ganz trockenem Wetter.
5. **SATZ:** Es tritt nur die Frage auf, ob man den wagen nur am Orte der Exekution im Stand benutzen kann.
6. **SATZ:** Erstens muss der Wagen an diesen Ort gebracht werden, was nur bei guter wetterlage möglich ist.
7. **SATZ:** Der Ort der Exekution befindet sich aber meistens 10-15 km abseits der Verkehrswege und is durch seine Lage schon schwer zugänglich, bei feuchtem oder nassen Wetter überhaupt nicht.
8. **SATZ:** 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.
9. **SATZ:** Es bleibt nur der eine Weg übrig, sie am Sammelorte einzuladen und dann hinauszufahren.

## 2. ABSATZ

- 10. SATZ:** Die wagen der Gruppe D habe ich als Wohnwagen ta[...]ren lassen, indem ich an den kleinen wagen auf jeder Seite einen an der grosse wagen auf jeder Seite zwei Fensterle anbringen liess, wie man sie oft an den Bauernhäusern auf dem Lande sieht.
- 11. SATZ:** 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.
- 12. SATZ:** Nach meiner Meinung kann er auch getarnt nicht auf die Dauer verheimlicht werden.

## 3. ABSATZ

- 13. SATZ:** Der Saurerwagen, den ich von Simferopol nach Taganrog überführte, hatte unterwegs Bremsschaden.
- 14. SATZ:** Beim S.K.[18] in Mariupol wurde festgestellt, dass die Manchete der kombinierten Öl-Luftdruckbremse an mehreren Stellen gebrochen war.
- 15. SATZ:** Durch Überredung und Bestechung beim H.K.P.[19] gelang es eine Form drehen zu lassen, nach der zwei Mancheten gegossen wurden.
- 16. SATZ:** Als ich einige Tage später nach Stalino und Gorlowka kam, beklagten sich die Fahrer der Wagen über denselben Schaden.
- 17. SATZ:** Nach Rücksprache mit den Kommandeuren dieser Kommandos begab ich mich nochmals nach Mariupol um weitere Mancheten auch für diese Wagen anfertigen zu lassen.
- 18. SATZ:** Auf Vereinbarung werden für diesen Wagen zwei Mancheten gegossen, sechs Mancheten bleiben als Reserve in Mariupol für die Gruppe D und 6 Mancheten werden an SS-Untersturmführer ERNST für die Wagen der Gruppe C nach Kiew gesandt.
- 19. SATZ:** Für die Gruppen B und A könnten die Mancheten von Berlin aus beschafft werden, weil der Transport von Mariupol nach dem Norden zu umständlich ist und zu lange dauern würde.
- 20. SATZ:** Kleinere Schäden an den Wagen werden von Fachleuten der Kommandos bzw. der Gruppen in eigener Werkstatt ausgeführt.

#### 4. ABSATZ

21. **SATZ:** Durch das unebene Gelände und die kaum zu beschreibenden Wege- und Strassenverhältnisse lockern sich im Laufe der Zeit die Abdichtungen und Nietstellen.
22. **SATZ:** Ich wurde gefragt, ob in solchen Fällen der Wagen zur Reparatur nach Berlin überführt werden soll.
23. **SATZ:** Eine Überführung nach Berlin käme viel zu teuer und würde zu viel Betriebsstoff erfordern.
24. **SATZ:** Um diese Ausgaben zu sparen gabe 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.
25. **SATZ:** Ausserdem ordenete ich an, bei den Vergasungen allen Manner vom Wagen möglichst fernzuhalten, damit sie durch evtl. ausströmende Gase gesundheitlich nicht geschädigt werden.
26. **SATZ:** Bei dieser Gelegenheit möchte ich auf folgendes aufmerksam machen: Verschiedene Kommandos lassen nach der Vergasung durch die eigenen Manner ausladen.
27. **SATZ:** Die Kommandeure der betreffenden S.K. habe ich darauf aufmerksam gemacht, welch ungeheure seelische und gesundheitlich Schaden diese Arbeit auf die Manner, wenn auch nicht sofort, so doch später haben kann.
28. **SATZ:** Die Manner beklagten sich bei mir über Kopfschmerzen, die nach jeder Ausladung auftreten.
29. **SATZ:** 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.
30. **SATZ:** Um die Manner vor diesen Schaden zu bewahren bitte ich, dementsprechende Anordnungen herauszugeben.

#### 5. ABSATZ

31. **SATZ:** Die Vergasung wird durchweg nicht richtig vorgenommen.

## Analyse des Becker-Dokuments und des Just-Dokuments

- 32. SATZ:** Um die Aktion möglichst schnell zu beenden, geben die Fahrer durchweg Vollgas.
- 33. SATZ:** Durch diese Massnahme erleiden die zu Exekutierenden den Erstickungstod und nicht wie vorgesehen, den Einschläferungstod.
- 34. SATZ:** Meine Anleitungen haben nun ergeben, dass bei richtiger Einstellung der Hebel der Tod schneller eintritt und die Häftlinge friedlich einschlafen.
- 35. SATZ:** Verzernte Gesichter und Ausscheidungen wie sie seither gesehen wurden, Konnten nicht mehr bemerkt werden.

## 6. ABSATZ

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

Dr. Becker  
SS-Untersturmführer

### 1. B. ANALYSE

- 2., 3. und 4. Satz: Wem wird man weismachen können, daß Lastwagen durch den Regen vollständig lahmgelegt werden und nach einer halben Stunde Regen leicht wegrutschen? Obgleich diese Fahrzeuge angeblich in der Sowjetunion operierten – und zwar auch im Winter, der dem Datum des Schreibens vorausging -, findet sich in letzterem eigentümlicherweise kein Hinweis auf eine Beeinträchtigung der Bewegungsfähigkeit der Wagen durch Schnee und Glatteis.

- 6. und 7. Satz: Diese beiden Sätze stellen eine unnütze Wiederholung des bereits in den vorhergehenden Gesagten dar; man kommt auch weiterhin nicht umhin, Erstaunen darüber zu empfinden, daß diese Lastwagen nur bei schönem Wetter fahren können.

Solche Sätze wirken in einem für die militärische Hierarchie bestimmten Bericht erstaunlich.

- 8. Satz: a) Laut dem Verfasser des Briefs wurden die Todeskandidaten offenbar bald zu Fuß zur Hinrichtungsstätte geführt, bald mittels eines Fahrzeugs dorthin geschafft. Hieraus ist zu schließen, daß die Todgeweihten und der Lastwagen manchmal getrennt zu diesem Ort gebracht wurden, wofür ein Grund nicht ersichtlich ist. Wenn er darin bestand, daß die



## Analyse des Becker-Dokuments und des Just-Dokuments

betreffenden Lastwagen nicht fahrfähig waren, konnten diese auch die Leichen nicht vom Ort der Exekution zu der Stätte bringen, wo sie verbrannt oder begraben wurden; falls letzteres nicht an Ort und Stelle erfolgte, brauchte es folglich andere, dem Gelände angepaßte Fahrzeuge, um diesen Transport vorzunehmen. Wie kompliziert!

b) Es wird nicht erklärt, was die Todgeweihten unruhig machte – die vorausgehenden Ausführungen vermitteln keinen Hinweis darauf – und was erforderlich gewesen wäre, um dies zu vermeiden; auch im folgenden erfahren wir nichts darüber.

- 9. Satz: Dieser Satz ist obskur, da er nicht zum Kontext paßt. War es etwa nicht die übliche Praxis, die zur Vernichtung Bestimmten am Sammelort einzuladen? Um den zweiten Satzteil verstehen zu können, muß man davon ausgehen, daß die Hinrichtungskandidaten in einem Gebäude oder an einem umzäunten Ort versammelt wurden.

- 10. Satz: Daß das Anbringen von Fensterläden an den Seiten der Lastwagen ausgereicht hätte, um diesen das Aussehen von „Wohnwagen“ oder „Bauernhäusern“ zu verleihen, ist höchst zweifelhaft, und da der Verfasser des Briefs kurz darauf (siehe 12. Satz) selbst schreibt, ein solcher Lastwagen könne „auch getarnt nicht auf die Dauer verheimlicht werden“, kann man sich fragen, weshalb er solche Tarnungsversuche unternommen hat; einen diesbezüglichen Befehl erwähnt er ja nicht.

- 14. bis 19. Satz: Das Wort „Manchete“, Mehrzahl „Mancheten“ (mit einem einzigen t) gehört weder der deutschen Alltagssprache noch dem technischen Fachvokabular an; in den Wörterbüchern findet sich einzig und allein die Form „Manchette“. Dieses hat mehrere Bedeutungen, von denen hier lediglich die technische, sich auf eine Abdichtung beziehende in Betracht kommt: Garnitur, Stoffbüchsenliedierung, U-Dichtung (oder U-Stoß). Da im Bericht von einer Öl-Luftdruckbremse die Rede ist, könnte man annehmen, daß sich das Wort auf die „Kapseln“ bezieht, doch da diese aus Gummi bestehen, wird man diese Möglichkeit ausschließen müssen, heißt es doch, die „Mancheten“ seien in einer Form gedreht worden und an mehreren Stellen gebrochen. Es muß sich dementsprechend um drehbare metallische Teile handeln, doch dies ermöglicht es uns nicht, sie zu identifizieren. Daß die Panne an mehreren Fahrzeugen zugleich auftrat, liefert uns ebenfalls keine zusätzlichen Hinweise [20]

- 15. Satz: Obgleich in Anbetracht der geschilderten Ausgangslage mildernde Umstände für den vom Verfasser des Briefs begangene Bestechungsakt vorliegen, wirkt es höchst verwunderlich, daß ein SS-Offizier gegenüber

## Analyse des Becker-Dokuments und des Just-Dokuments

einem hochrangigen Vorgesetzten schriftlich zugibt, so gehandelt zu haben, zumal er mit diesem Eingeständnis zugleich auch den Verantwortlichen der Werkstatt belastet, der aus bedeutend weniger uneigennütigen Motiven gehandelt hat als er selbst.

- 21. Satz: Es wird nicht präzisiert, um welche Abdichtungen es sich handelt. Was die Nietstellen betrifft, so kann deren Lockerung unmöglich die Folge des „unebenen Geländes“ und der „kaum zu beschreibenden Wege- und Straßenverhältnisse“ sein: Zusammengeschraubte Verbindungen können sich lockern – dies kommt häufig vor -, gelötete Verbindungen lockern sich praktisch nie. Es macht ganz den Anschein, der Verfasser habe seiner Phantasie freien Lauf gelassen, ohne sich um die Wahrscheinlichkeit seiner Behauptungen zu kümmern.

Man könnte die Ansicht vertreten, daß es um Risse im Stahlblech geht, aus dem der abgedichtete Vergasungskasten besteht, und daß die schlecht ausgesteiften oder schlecht angestrebten Blechplatten aufgrund des Fahrens auf unwegsamem Gelände auseinandergefallen sind und Risse bekommen haben. Dies ist freilich ausgesprochen unwahrscheinlich, da die Kästen auf einem festen Aufbau montiert waren und angesichts der Art sowie des voraussehbaren Verhaltens der „Ladung“ unbedingt robust konstruiert worden sein mußten.

- 22., 23. und 24. Satz: Risse im Blechwerk werden nicht durch Löten, sondern durch autogenes Schweißen behoben. Solche Arbeiten lassen sich ohne weiteres an Ort und Stelle erledigen, und es ist nicht einzusehen, weswegen die Durchführung solcher Reparaturen die Entsendung der Fahrzeuge nach Berlin erfordert hätte.

Die Hartnäckigkeit, mit der der Verfasser auf die Frage der Abdichtungen beharrt, ist merkwürdig, wenn man sich vor Augen hält, daß diese zur Menschentötung eingesetzten Gaswagen nur dann funktionieren konnten, wenn der abgedichtete Kasten, der eine abgedichtete Tür aufwies – die Zeugenaussagen betonen dies immer wieder -, mit Öffnungen versehen war, welche die Zirkulation der Abgase ermöglichten (siehe hierzu die Analyse des Just-Dokuments), d.h. eben nicht abgedichtet war!

- 25. Satz: Durch den Hinweis auf „eventuell ausströmende Gase“ bestätigt der Verfasser die Ausgangshypothese, wonach das Funktionieren der Gaswagen einen abgedichteten Exekutionskasten erfordert; wenn die Vergasungsoperation unter normalen Bedingungen abläuft, können also in der Nähe des Fahrzeugs keine Gase ausströmen. Doch wie wir bereits erläutert haben, setzt ein Motor, dessen Auspuff mit einem abgedichteten

## Analyse des Becker-Dokuments und des Just-Dokuments

Kasten verbunden ist, sehr rasch aus oder führt dazu, daß sich der Kasten verbiegt und kaputtgeht. Allem Anschein nach haben wir hier also eine physikalische oder mechanische Unmöglichkeit vor uns.

Ganz abgesehen davon konnten „eventuell ausströmende Gase“ für jene, die den Wagen bedienten, keine größere Gefahr darstellen als das unvermeidliche Einatmen von Abgasen im Stadtverkehr oder beim Leerlauf des Motors eines stehenden Fahrzeugs.

- 26. bis 29. Satz: Der Verfasser beklagt die „ungeheuren seelischen und gesundheitlichen Schäden“, die seinen Männern dadurch erwachsen, daß sie die Leichen der Vergasten manchmal selbst aus dem Kasten ziehen müssen, und gibt zu verstehen, daß dies eigentlich die Aufgabe von Häftlingen wäre. Doch laut der offiziellen Geschichtsschreibung wurde die Tötungsmethode Gaswagen aus folgendem Grund erfunden : “Die Massenerschießung von Juden, Zigeunern und anderen Sowjetbürgern führte zu erheblichen psychischen Belastungen der Einsatzgruppen, die hinter der kämpfenden Truppe die Exekutionen durchführten.” (Nationalsozialistische Massentötungen durch Giftgas, S. 81). Im selben Sammelband wird Walter Rauff wie folgt zitiert: “Für mich stand damals im Vordergrund, daß die Erschießungen für die Männer, die damit befaßt wurden, eine erhebliche Belastung darstellten und daß diese Belastung durch den Einsatz der Gaswagen entfiel” (ebenda, S.82) Daraus wäre zu schließen, daß die zuvor benutzte Hinrichtungsmethode Erschießen, die in Kriegszeiten gang und gäbe ist, den mit der Exekution Beauftragten noch erschreckendere seelische Schäden zufügte! Halten wir ferner fest, daß der letzte Satz des eben angeführten Zitats, das von Rauff stammen soll, in flagrantem Widerspruch zum 27. Satz des hier untersuchten Briefs steht, der an eben diesen Rauff gerichtet war!

Was die gesundheitlichen Schäden anbelangt, so konnten die betreffenden Männer beim Öffnen der Tür allenfalls unbedeutende Abgasmengen einatmen, und da diese Operation im Freien erfolgte, war das Risiko jedenfalls minimal.

- 29. Satz: Um welche „Anordnungen“ mochte es sich handeln? Zweifellos um die, sich während der Vergasungen möglichst von den Wagen fernzuhalten (25. Satz). Es verwundert allerdings, daß dies hier wiederholt wird, nachdem es im vorhergehenden doch um die seelischen und gesundheitlichen Risiken für die Bedienungsmannschaft der Gaswagen ging.

- 32. Satz: Der Befehl, sich bei den Vergasungen vom Wagen möglichst fernzuhalten, galt offenbar nicht für den Fahrer; ob dieser eine Gasmaske tragen mußte, wird nicht mitgeteilt...

## Analyse des Becker-Dokuments und des Just-Dokuments

- 32., 33. und 34. Satz: Der 33. Satz ist ungenau, da man sehr wohl im Schlaf ersticken kann. Doch auch wenn nicht zu bestreiten ist, daß die Todgeweihten unter den geschilderten Umständen sowohl im Schlaf als auch im Wachzustand sterben konnten, ist nicht einzusehen, inwiefern dies von der „richtigen Einstellung der Gashandhebel“ abhing[21].

Im Just-Dokument, dem wir uns später zuwenden werden, wird als erste Modifizierung der Einbau von zwei offenen Schlitzen von 10 x 1 cm Größe an der Rückwand erwähnt. Unter diesen Umständen kann der Gaswagen durchaus funktionieren, doch die durch die Stellung des Beschleunigungshebels erzeugte Gasmenge beeinflusst die zum Ersticken der Opfer notwendige Zeit unseres Erachtens ebenso wenig wie die Todesumstände, d. h. die Frage, ob der Tod im Schlaf oder im Wachzustand eintritt. Übrigens kann man nur Erstaunen darüber empfinden, daß sich die NS-Hierarchie in einem solchen Zusammenhang um humanitäre Erwägungen scherte und dafür sorgen wollte, daß die Todgeweihten friedlich und für immer einschliefen – und dies durch das richtige Einstellen eines Hebels...

- 35. Satz: Die Frage, ob ein genügend langsames Einatmen der Abgase dazu führt, daß die Opfer ohne verzerrte Gesichter und Ausscheidungen sterben, mögen Mediziner beantworten.

Zu welchen Schlußfolgerungen bewegt einen die Lektüre dieses Briefs? Er hinterläßt einen seltsamen Eindruck. Im Fahrzeugdienst der bewaffneten Streitkräfte, wo wir mehrere Jahre lang tätig waren, hätte ein Text dieser Art wie ein Fremdkörper gewirkt. Doch die Technik ist in allen Ländern dieselbe, und die Schwierigkeiten, auf welche die Einsatzgruppen in der Sowjetunion stießen, wenn sie sich von einem Ort zum anderen bewegten, unterschieden sich wohl kaum besonders von denjenigen auf anderen Kriegsschauplätzen jener Zeit.

Dieser Gesamteindruck sowie die Kritik, die wir zu einzelnen Punkten des Briefs geäußert haben, veranlassen uns dazu, seine Echtheit in Zweifel zu ziehen. Die Verfasser des Sammelbandes Nationalsozialistische Massentötungen durch Giftgas führen zwar einige kurze Auszüge aus den anderen Schriftstücken an, aus denen das Dokument PS-501 besteht, unterlassen es jedoch, den Becker-Brief zu zitieren, obwohl dieser das mit Abstand wichtigste und informativste Dokument über Menschenvergasungen ist. Wie kommt es wohl, daß sie gerade jenen Text, der ihre These von den „Gaswagen“ am stärksten zu stützen scheint, totschweigen? 1948 hatte David Rousset dieses Dokument weidlich ausgeschlachtet (*Le pitre ne rit pas*, Pavois, 1948, 1979 von Christian Bourgois neu aufgelegt, S. 175-177).

## Analyse des Becker-Dokuments und des Just-Dokuments

Daß dieses Dokument anno 1983, also fünfunddreißig Jahre später, mit Schweigen übergangen wurde, kann also kein bloßes Versehen sein![22]

Das Just-Dokument, das wir in Abschnitt III. 2. präsentieren werden, ist nicht minder seltsam als das Becker-Dokument. Doch zunächst wollen wir die Ausführungen einer deutschen Forscherin zu dem eben untersuchten Brief wiedergeben.

### **1. C. Auszug aus einem deutschen Artikel über das Becker-Dokument**

Ingrid Weckert: Das Nürnberger Dokument PS-501. Aus: Historische Tatsachen Nr. 24, 1985, S. 18, 19.

„Außer auf die sich widersprechenden Augenzeugen können sich die verwirrten Experten auch noch auf zwei Dokumente stützen, nämlich ein sogenanntes Nürnberger Dokument PS-501 und ein Dokument aus dem Bundesarchiv Koblenz R 58/871. Auf das letztere wollen wir später eingehen.

Hier einige Bemerkungen zum immer wieder gern zitierten PS-501. PS-501 entpuppt sich als eine Sammlung von willkürlich zusammengestellten „Vermerken“, Fernschreiben und einem Brief. Die Vermerke und das Fernschreiben sind ihrem kurzen Wortlaut nach völlig unerheblich und handeln von Instandsetzung eines oder mehrerer Kraftfahrzeuge. Daß diese Kraftfahrzeuge „Gaswagen“ sein sollen, bleibt allein der Fantasie Holocaustgeschulter Leser überlassen.

Aber der Brief, der hat es in sich! Dabei handelt es sich angeblich um ein Schreiben eines SS-Untersturmführers Becker aus Kiew vom 16. 5. 1942 an SS-Obersturmbannführer Rauff in Berlin. Der Brief war im übrigen der Anlaß zu der Hetzjagd auf Rauff in den Jahren 1983/1984, die erst mit dem Tode Rauffs, am 14. Mai 1984, ihr Ende fand.

Endlich einmal ein Stück Papier, in dem nicht von „Umsiedlung“, „Evakuierung“, „Desinfektion“, „Sonderbehandlung“ gesprochen wurde, sondern klar und deutlich von „Vergasen“. Es enthält sogar eine genaue Anleitung an die Gaswagenfahrer, wie das Gaspedal zu handhaben sei, um die Opfer friedlich einschlafen zu lassen.

Mir liegen drei Fassungen dieses Briefes vor; die ersten beiden stammen aus den National Archives in Washington und werden als Fotokopie bzw. Fotografie des Originalbriefes ausgegeben. Da sich Fotokopie und Fotografie im Schriftbild erheblich voneinander unterscheiden, können nicht beide Schriftstücke Kopien desselben Originalschreibens sein. Zum Beispiel ist

## Analyse des Becker-Dokuments und des Just-Dokuments

der Brief auf der Fotografie eineinhalbzeilig geschrieben, auf der Fotokopie dagegen einzeilig. Das ist der wichtigste und sofort ins Auge fallende Unterschied, der eindeutig beweist, daß es im National Archiv Washington mindestens z w e i "Originale" dieses Schreibens gibt. Was auf der Fotografie als Stempel erscheint, ist auf der Kopie entweder maschinenschriftlich oder mit der Hand eingetragen. Die Fotografie hat durchgängig die SS-Runen, die Kopie benutzt die Großbuchstaben SS, bzw. enthält die Runen handschriftlich gezeichnet.

Ferner gibt es zahlreiche Textunterschiede, unterschiedliche Groß- und Kleinschreibung von Worten, Wortänderungen ("Fensterläden" der Fotografie werden zu "Fensterle" auf der Kopie). Es gibt Sätze wie der folgende:

"Außerdem ordenete ich an, bei den Vergasungen allen Manner vom Wagen möglichst fernzuhalten, damit sie durch evtl. ausströmende Gase gesundheitlich nicht ges hadigt werden" (sic!). [23]

Die Pluralform von "Mann" wird durchwegs "Manner" geschrieben. Damit erhebt sich die Frage: Ist eines davon wirklich ein "Original" oder sind beides Fälschungen?

Eine dritte Fassung weist stilistische Unterschiede zu den beiden anderen Versionen auf und findet sich abgedruckt in dem Band: Poliakov/Wulf, Das Dritte Reich und die Juden, S. 140-142.

Dieses Schreiben aus der Akte PS-501 stellt sich selbst in Frage und besitzt somit nicht die geringste Beweiskraft für das Vorhandensein von "Gaswagen". Ja, gerade daß in diesem Brief so oft und so einmalig offen von "Vergasung" gesprochen wird, sollte sogar in den Augen der Holocaust-Experten ein Indiz für eine Fälschung sein. Denn sie behaupten doch unermüdlich, daß sich die "NS-Mörder" einer Tarnsprache bedient hätten und zudem immer wieder strikte Anweisungen ergangen seien, Worte wie "Sonderbehandlung", "töten", "Judenfrage" usw. auf keinen Fall zu benutzen (Massentötungen, S. 19, 23, 24, 25, 26). Massentötungen widmet der "Enttarnung der verschlüsselten Begriffe" ein ganzes Kapitel (S. 16-26). Wie kann man also ein Schreiben ernst nehmen, in dem in aller Offenheit "Todeswagen" erwähnt und die Probleme beim "Vergasen" erörtert werden?

Zum Abschluß dieses Kapitels über "Gaswagen" muß man eines mit Sicherheit feststellen: Was immer uns Zeugen, ins Archiv gelegte Papiere ("Dokumente") und Experten über die Gaswagen berichtet haben, ist in sich so widerspruchsvoll und vielfach unsinnig und der übriggebliebene Rest

## Analyse des Becker-Dokuments und des Just-Dokuments

so bar jedweder Beweisgrundlage, daß buchstäblich die Gesamtheit diesbezüglicher Darstellungen vor der Wissenschaft keinen Bestand hat.

Dabei verfügten die deutschen Behörden über hunderttausende von wirklichen Gaswagen, die bereits erwähnten "Holzgaswagen" oder "Gas-Generatoren", die ohne jede Schwierigkeit in Mordwerkzeuge hätten umgewandelt werden können, wenn man das gewollt hätte. Der amerikanische Ingenieur Friedrich P. Berg [...] schreibt dazu:

„Das Vorhandensein dieser Holzgaswagen in ganz Deutschland und dem deutschbesetzten Europa und die Intensität, mit der die Deutschen auf dem Gebiet der Gas-Erzeuger-Technik immer neue Fahrzeuge und Verwendungsmöglichkeiten entwickelt haben, ist eine Tatsache, die die gesamte Holocaust-Darstellung unterminiert. Hätten die Deutschen jemals die Absicht gehabt, Massenmord mit Kohlenmonoxyd zu begehen, dann hätten sie mit Gewißheit als erstes die Gas-Generator-Fahrzeuge dafür eingesetzt[24]. Eichmann und die anderen für den Transport zuständigen Sachbearbeiter, die mit der „Gesamtlösung der Judenfrage“ beschäftigt waren – eine Angelegenheit, die hauptsächlich ein Transportproblem war –, wären sich wohl bewußt gewesen, mit diesen Holzgaswagen einzigartige Instrumente zur Durchführung ihrer Aufgabe zu besitzen. Hätte jemals deutscherseits die Absicht bestanden, Juden mit Giftgas zu töten, dann hätte man sich hundertprozentig der Gas-Generator-Wagen bedient.“

Besonders makaber wird diese Sachlage noch dadurch, daß auch in diesem Komplex mit zahlreichen Dokumentenfälschungen gearbeitet wurde. Das alles wäre nicht nötig, wenn authentische Beweise verfügbar wären.“

## **2. Das Just-Dokument, 5. Juni 1942 (siehe Anhang VII)**

Wir erinnern daran, daß dieser Vermerk eine der Urkunden in einem zweiundzwanzig Seiten starken Dossier (R 58/871 f° 1) im Bundesarchiv Koblenz ist. Dieses Dossier umfaßt verschiedene Briefwechsel, in denen es um „Spezialwagen“ geht. Das im folgenden zitierte Dokument ist in Nationalsozialistische Massentötungen durch Giftgas vollständig abgelichtet (S. 333 bis 337). (In der französischen Fassung Les Chambres à gaz, secret d'Etat findet sich lediglich eine Ablichtung der ersten Seite, der sich eine Übersetzung des vollständigen Textes anschließt.)

In ihrem bereits erwähnten Artikel „Massentötungen oder Desinformation?“ geht Ingrid Weckert im Kapitel „Dokument R 58/871“ auf das Just-Dokument ein (Historische Tatsachen, Nr. 24, 1985, S. 23-28).



## Analyse des Becker-Dokuments und des Just-Dokuments

### 2. A. Der Text[25]

D 3 a (9) Nr. 214/42 g. Rs.

Berlin, den 5. Juni 1942

Einzigste Ausfertigung

Geheime Reichssache!

#### I. Vermerk:

Betrifft: Technische Abänderungen an den im Betrieb eingesetzten und an den sich in Herstellung befindlichen Spezialwagen.

Seit Dezember 1941 wurden beispielsweise mit 3 eingesetzten Wagen 97 000 verarbeitet, ohne daß Mängel an den Fahrzeugen auftraten. Die bekannte Explosion in Kulmhof ist als Einzelfall zu bewerten. Ihre Ursache ist auf einen Bedienungsfehler zurückzuführen. Zur Vermeidung von derartigen Unfällen ergingen an die betroffenen Dienststellen besondere Anweisungen. Die Anweisungen wurden so gehalten, daß der Sicherheitsgrad erheblich heraufgesetzt wurde.

Die sonstigen bisher gemachten Erfahrungen lassen folgende technische Abänderungen zweckmäßig erscheinen:

**1)** Um ein schnelles Einströmen des CO unter Vermeidung von Überdrücken zu ermöglichen, sind an der oberen Rückwand zwei offene Schlitze von 10 x 1 cm lichter Weite anzubringen. Dieselben sind außen mit leicht beweglichen Scharnierblechklappen zu versehen, damit ein Ausgleich des evtl. eintretenden Überdruckes selbsttätig erfolgt.

**2)** Die Beschickung der Wagen beträgt normalerweise 9-10 pro m<sup>2</sup>. Bei den großräumigen Saurer-Spezialwagen ist eine Ausnutzung in dieser Form nicht möglich, weil dadurch zwar keine Überlastung eintritt, jedoch die Geländegängigkeit sehr herabgemindert wird. Eine Verkleinerung der Ladefläche erscheint notwendig. Sie wird erreicht durch Verkürzung des Aufbaues um ca. 1 m. Vorstehende Schwierigkeit ist nicht, wie bisher, dadurch abzustellen, daß man die Stückzahl bei der Beschickung vermindert. Bei einer Verminderung der Stückzahl wird nämlich eine längere Betriebsdauer notwendig, weil die freien Räume auch mit CO angefüllt werden müssen. Dagegen reicht bei einer verkleinerten Ladefläche und vollständig ausgefülltem Laderaum eine erheblich kürzere Betriebsdauer aus, weil freie Räume fehlen. In einer Besprechung mit der Herstellerfirma wurde von dieser Seite darauf hingewiesen, daß eine Verkürzung des Kastenaufbaues eine ungünstige Gewichtsverlagerung nach sich zieht. Es wurde betont, daß eine Überlastung der Vorderachse eintritt. Tatsächlich findet aber ungewollt



## Analyse des Becker-Dokuments und des Just-Dokuments

ein Ausgleich in der Gewichtsverteilung dadurch [sic!] statt, daß das Ladegut beim Betrieb in dem Streben nach der hinteren Tür immer vorwiegend dort liegt. Hierdurch tritt eine zusätzliche Belastung der Vorderachse nicht ein.

**3)** Die Verbindungsschläuche zwischen Auspuff und Wagen rosten des öfteren durch, da sie im Inneren durch anfallende Flüssigkeiten zerfressen werden. Um dieses zu vermeiden, ist der Einfüllstutzen nunmehr so zu verlegen, daß eine Einführung von oben nach unten erfolgt. Dadurch wird ein Einfließen von Flüssigkeiten vermieden.

**4)** Um eine handliche Säuberung des Fahrzeuges vornehmen zu können, ist der Boden in der Mitte mit einer dicht verschließbaren Abflußöffnung zu versehen. Der Abflußdeckel mit etwa 200 bis 300 mm  $\varnothing$  erhält einen Syphonkrümmer, sodaß dünne Flüssigkeit auch während des Betriebes ablaufen kann. Zur Vermeidung von Verstopfungen ist der Krümmer oben mit einem Sieb zu versehen. Dicker Schmutz kann bei der Reinigung des Wagens durch die große Abflußöffnung fortgespült werden. Der Boden des Fahrzeuges ist zur Abflußöffnung leicht zu neigen. Hierdurch soll erreicht werden, daß alle Flüssigkeiten unmittelbar zur Mitte abfließen. Ein Eindringen der Flüssigkeiten in die Röhren wird somit weitgehendst unterbunden.

**5)** Die bisher angebrachten Beobachtungsfenster können entfallen, da sie praktisch nie benutzt werden. Bei der Fertigung weiterer Fahrzeuge wird durch den Fortfall der Fenster mit Bezug auf die schwierige Anbringung und dichte Abschließung derselben erhebliche Arbeitszeit eingespart.

**6)** Die Beleuchtungskörper sind stärker als bisher gegen Zerstörungen zu sichern. Das Eisengitterwerk ist so hoch gewölbt über den Lampen anzubringen, daß eine Beschädigung der Lampenfenster nicht mehr möglich ist. Aus der Praxis wurde vorgeschlagen, die Lampen entfallen zu lassen, da sie angeblich nie gebraucht werden. Es wurde aber in Erfahrung gebracht, daß beim Schließen der hinteren Tür und somit bei eintretender Dunkelheit immer ein starkes Drängen der Ladung nach der Tür erfolgte. Dieses ist darauf zurückzuführen, daß die Ladung bei eintretender Dunkelheit sich nach dem Licht drängt. Es erschwert das Einklinken der Tür. Ferner wurde festgestellt, daß der auftretende Lärm wohl mit Bezug auf die Unheimlichkeit des Dunkels immer dann einsetzt, wenn sich die Türen schließen. Es ist deshalb zweckmäßig, daß die Beleuchtung vor und während der ersten Minuten des Betriebes eingeschaltet wird. Auch ist die Beleuchtung bei Nachtbetrieb und beim Reinigen des Wageninnern von Vorteil.

**7)** Um eine schnelle und leichte Entladung des Fahrzeuges zu erreichen, ist ein ausfahrbarer Rost anzubringen. Er ist auf kleinen Rädern in U-Eisen-

## Analyse des Becker-Dokuments und des Just-Dokuments

Schienen zu führen. Das Aus- und Einfahren hat mit einer unter dem Wagen angebrachten Drahtseilzugwinde zu geschehen. Die mit der Anbringung beauftragte Firma hält diese Ausführungsart wegen Kräfte- und Materialmangel z.Zt. für undurchführbar. Die Ausführung ist bei einer anderen Firma anzuregen.

Vorstehende technische Abänderungen sind an den im Betrieb befindlichen Fahrzeugen nur dann nachträglich auszuführen, wenn jeweils ein Fahrzeug einer anderen größeren Reparatur unterzogen werden muß. An den in Auftrag gegebenen 10 Saurer-Fahrgestellen sind die vorstehenden Abänderungen so weit als möglich zu berücksichtigen. Da die Herstellerfirma gelegentlich einer Rücksprache betonte, daß konstruktive Abänderungen z.Zt. nicht oder nur für kleinste Abänderungen möglich sind, ist bei einer anderen Firma der Versuch zu unternehmen, mindestens eines dieser 10 Fahrzeuge mit allen Neuerungen und Abänderungen, die sich bisher aus der Praxis ergaben, auszustatten. Ich schlage vor, die Firma in Hohenmauth mit der Einzelausführung zu beauftragen.

Nach den Umständen ist bei diesem Fahrzeug mit einer späteren Fertigstellung zu rechnen. Es ist dann nicht nur als Muster-, sondern auch als Reserve-Fahrzeug bereitzuhalten bzw. einzusetzen. Bei Bewährung sind die übrigen Fahrzeuge nacheinander aus dem Betrieb zu ziehen und dem Musterfahrzeug entsprechend umzubauen.

II. Gruppenleiter II D

SS-Obersturmbannführer Rauff

mit der Bitte um Kenntnisnahme und Entscheidung vorgelegt.

i.A. Su 4/6

Just wa

## **2. B Analyse**

Zur Form

Wer sich für eine kompetente Stellungnahme zum Just-Dokument interessiert, kann zu zwei Artikeln in der deutschen Zeitschrift Historische Tatsachen greifen. Der erste stammt von Udo Walendy (Heft Nr. 5, 1979), die zweite von Ingrid Weckert (Heft Nr. 24, 1985); ein Kapitel des zweiten Artikels geben wir im folgenden wieder. Wer auch nur über elementare Kenntnisse der deutschen Sprache verfügt, dem fallen in diesem Dokument Anomalien und Fehler auf.

Zunächst einmal springt der schon im Briefkopf verwendete Superlativ „einzigste“ ins Auge. Nicht minder befremdlich ist die Wendung „beispiels-

## Analyse des Becker-Dokuments und des Just-Dokuments

weise“ im ersten Satz des Dokumentes. (In der unter dem Titel Les Chambres à gaz, secret d'État erschienenen französischen Fassung des Sammelbandes Nationalsozialistische Massentötungen durch Giftgas wird dieses „beispielsweise“ fälschlich mit „de façon exemplaire“ („beispielhaft“) übersetzt, was natürlich eher einen Sinn ergäbe.

Des weiteren stellt man fest, daß das Wort „Siphon“ unkorrekterweise „Syphon“ geschrieben ist und daß es statt „weitgehendst“ „weitestgehend“ heißen müßte; letzterer Fehler ist allerdings dermaßen häufig, daß er, für sich allein gesehen, keinen Anlaß zum Mißtrauen böte.

Das Wort „Lampfenfenster“ (Absatz 6) gehört weder der deutschen Umgangssprache noch der technischen Fachsprache an.

Das Wort „Syphonkrümmer“ ist ein Pleonasmus – ein Siphon ist an sich schon eine gekrümmte Röhre – und kommt in der technischen Sprache nicht vor.

Diese ersten Bemerkungen lassen die Frage gerechtfertigt erscheinen, ob der Ersteller dieses Vermerks erstens deutscher Muttersprache und zweitens Techniker war. Nicht minder gerechtfertigt ist die Frage: Wer schreibt hier an wen? Auf der ersten Zeile scheint oben links die Abkürzung der Organisation zu stehen, von welcher der Vermerk stammt: II D 3. Der Empfänger wird unzweideutig und namentlich genannt: Der Leiter der Gruppe II D. Laut Uwe Dietrich Adam steht II D 3 für „die Sektion Automobiltransporte [...], die der Abteilung für technische Angelegenheiten unterstand“[26]. Der Unterzeichner, Just, hat also im Auftrag eines Untergebenen des Empfängers unterschrieben, doch der Ton des Vermerks bestätigt diese Annahme durchaus nicht: Der Verfasser beginnt zwar mit einem Rechenschaftsbericht, schlüpft aber dann zusehends in die Rolle eines Mannes, der Befehle erteilt und nicht empfängt.

In den Anweisungen findet sich nirgends ein Hinweis darauf, daß dem Vermerk Beilagen hinzugefügt sind (in diesem Fall müßte sich in dem Dokument das Wort Anlage(n) oder die Abkürzung Anlg. finden), doch wie wir beim Studium des Inhalts sehen werden, würden die behandelten Fragen mehrere Zeichnungen oder schematische Illustrationen erfordern. Der Vermerk weist nicht den Charakter einer allgemeinen Direktive auf – dafür geht er allzu sehr in die Einzelheiten: Durchmesser des Siphons, Position und Größe der Schlitze; Art der Klappen; Aus- und Einfahren des einklappbaren Rosts, etc.

Die hier vorausgeschickten Beobachtungen sollten für den Leser bereits ein Warnsignal darstellen und ihn beim Studium eines Dokuments, das in

## Analyse des Becker-Dokuments und des Just-Dokuments

seiner Form so viele Merkwürdigkeiten aufweist, zu höchster Wachsamkeit veranlassen.

### Zum Inhalt

Gegenstand des vorliegenden Vermerks sind technische Fragen; in ihm werden sechs Abänderungen an existierenden Fahrzeugen sowie eine an den künftig zu konstruierenden vorgeschlagen, nämlich:

- 1) Anbringen von Schlitzten und Klappen;
- 2) Verkürzung des Aufbaus;
- 3) Verlegung des Gaseinfüllstutzens nach oben;
- 4) Anbringung einer Abflußöffnung im Boden;
- 5) Wegfall der Beobachtungsfenster (bei den künftig anzufertigenden Fahrzeugen);
- 6) Besserer Schutz der Beleuchtungskörper;
- 7) Anbringung eines ausfahrbaren Rosts.

Im zweiten Kapitel von Nationalsozialistische Massentötungen durch Giftgas, das den Titel "Enttarnung der verschlüsselten Begriffe" trägt, geht es um die angeblich von den „Nazis“ verwendeten Tarnbegriffe zur Verschleierung der „Ausrottung“. Zweifellos aus diesem Grund hat der Ersteller des Vermerks im einleitenden Abschnitt nach der Ziffer 97.000 nicht vermerkt, um was für Einheiten es geht. Diese Vorsichtsmaßnahme war höchst naiv und unnützlich, denn in der Folge wird völlig klar, daß es sich bei den „Verarbeiteten“ um Menschen handeln muß. (Halten wir hier noch fest, daß dieser einleitende Abschnitt die Funktion eines Rechenschaftsberichts erfüllt und als solcher im Prinzip an Vorgesetzte gerichtet ist.)

97.000 innerhalb von sechs Monaten in drei Lastwagen „Verarbeitete“ bedeutet, daß auf jeden Lastwagen täglich 180 entfielen. In Anbetracht dieses in den Augen der für die Operation Verantwortlichen doch sicherlich befriedigenden „Produktionsergebnisses“ kann man nur Verwunderung über die Forderung nach so zahlreichen und gewiß so wichtigen Abänderungen an Fahrzeugen empfinden, welche diese „Leistungen“ vollbracht haben, ohne daß dabei Mängel auftraten [27].

Wir wollen nun jede einzelne der verlangten Abänderungen untersuchen und dazu die sich aufdrängenden Bemerkungen vornehmen.

### 1) ANBRINGUNG VON SCHLITZEN UND KLAPPEN

Die Forderung, an der oberen Rückwand des Kastenaufbaus zwei Schlitzte von 10 x 1 cm Größe anzubringen, bedeutet, daß diese zum Zeitpunkt, wo

## Analyse des Becker-Dokuments und des Just-Dokuments

der Vermerk entstand, nicht vorhanden waren. Demnach waren die Kästen hermetisch abgedichtet; sämtliche „Zeugenaussagen“ sowie das von uns bereits analysierte Becker-Dokument bestätigen dies ausdrücklich. Nichtsdestoweniger sollen in diesen Kästen fast 100.000 Menschen vergast worden sein. Dies stellt unserer Überzeugung nach eine radikale Unmöglichkeit dar.

Die Verbindung des Auspuffs eines Motors mit einem geschlossenen Kasten hat nämlich schon unmittelbar nach dem Anlassen des Motors zur Folge, daß der durch das Gas ausgeübte Druck steigt, was unvermeidlicherweise folgende Auswirkungen hat:

- a) Der Kasten verbiegt und verschiebt sich, ja bricht auseinander, wenn er nicht so konstruiert ist, daß er dem inneren Druck standhält (was hier nicht der Fall ist; den Zeugen nach wies er Quaderform auf).
- b) Sobald der Gegendruck einen gewissen Wert erreicht, setzt der Motor aus.

Wie hätte man angesichts dieser Tatsachen auch nur einen einzigen Menschen unter den geschilderten Umständen vergasen können? Der Hinweis auf die „Explosion in Kulmhof“ liefert keine Antwort auf diese Frage, denn erstens heißt es ja, es habe sich um einen Einzelfall gehandelt, und zweitens soll sie nicht durch eine fehlerhafte Konzeption der Prozedur, sondern durch einen Bedienungsfehler verursacht worden sein.

Werden hingegen im Kastenaufbau Öffnungen angebracht, so ändert sich das Bild mit einem Schlag; der Verbindungsschlauch kann einfach am Auspuff angeschlossen werden, und der Vergasungskasten erfüllt in diesem Fall die Funktion eines Auspufftopfs, durch den die ganzen Abgase fließen. Immerhin möchten wir darauf hinweisen, daß zwei Schlitze von insgesamt ( $2 \times 10 \times 1 =$ ) 20 cm<sup>2</sup> Größe vermutlich nicht zur Abführung der Abgase eines Lastwagens, deren Druck sich durch ihr Abfließen in den Kasten stark abgeschwächt hat, ausreichen würden, ohne daß ein allzu starker Gegendruck entstünde, weil das Volumen der Gase bei ihrem Einströmen in den Vergasungskasten stark ansteige.

Der Ersteller des Vermerks präzisiert, daß die Schlitze mit Scharnierblechklappen zu versehen seien, „damit ein Ausgleich des evtl. eintretenden Überdrucks selbsttätig erfolgt“. Falls hier nicht einfach eine ungeschickte Formulierung vorliegt, haben wir es mit einem Denkfehler zu tun. Selbstverständlich sind es die Schlitze, welche einen Überdruck vermeiden, und nicht die Klappen; letztere schaffen ganz im Gegenteil einen solchen,

## Analyse des Becker-Dokuments und des Just-Dokuments

erstens allein schon aufgrund ihres Gewichts und zweitens, weil sie einen – je nach Öffnungsgrad unterschiedlich großen – Teil der Schlitze bedecken. Der einzige technisch plausible Grund für das Anbringen solcher Schlitze hätte darin bestanden, das Einfließen frischer Luft ins Innere des Kastens zu verhüten; dies scheint dem Autor des Vermerks entgangen zu sein.

Schließlich sei noch darauf hingewiesen, daß infolge des äußerst hohen CO-Gehalts im Gas-Luft-Gemisch das Risiko einer Explosion des als Auspufftopfs fungierenden Kastens bestanden hätte (vgl. Fußnote 24).

## 2) VERKÜRZUNG DES KASTENAUFBAUS

Die beiden dieser Forderung gewidmeten Absätze scheinen das Ergebnis einer abstrakten intellektuellen Konstruktion zu sein.

- Zunächst führt der Ersteller des Vermerks aus, bei den Saurer-Lastwagen sei eine Beschickung von 9 – 10 pro m<sup>2</sup> [28] nicht möglich, „weil dadurch zwar keine Überlastung eintritt, jedoch die Geländegängigkeit sehr herabgesetzt wird“ (im Vergleich zur Leistungsfähigkeit beim Stillstand des Wagens?).

1. Bemerkung: Die Geländegängigkeit eines Fahrzeugs hängt im wesentlichen von seiner Konstruktion und nicht von der Ladung ab. Gewährleistet wird sie in erster Linie durch das Vorhandensein mehrerer Motorachsen – darunter der Vorderachse –, eines Untersetzungsgetriebes, evtl. einer Verriegelung des Ausgleichsgetriebes etc. (Man kann sich übrigens fragen, ob die zur Tötung von Menschen dienenden Fahrzeuge regelmäßig durch unwegsames Gelände fahren mußten.)

- Der Ersteller des Vermerks hält anschließend gebieterisch fest: „Eine Verkleinerung der Ladefläche scheint notwendig.“

2. Bemerkung: So wie dieser Satz formuliert ist, bedeutet er, daß die Verkleinerung der Ladefläche die Verminderung der Geländegängigkeit wettmachen würde, was sehr merkwürdig erscheint. Beim Weiterlesen merkt man jedoch, daß die Verkleinerung aus ganz anderen Gründen gefordert wird.

- Im folgenden erklärt der Verfasser des Dokuments, daß eine Verringerung der Überlastung durch „Verminderung der Stückzahl bei der Beschickung“ erreicht werden könne – was sich von selbst versteht –, daß diese Maßnahme jedoch das erwähnte Problem (den Verlust an Geländegängigkeit) nicht aus der Welt schafft.

## Analyse des Becker-Dokuments und des Just-Dokuments

3. Bemerkung: Eine Reduzierung der Zahl der in der Kiste Eingeschlossenen würde die erwähnte Schwierigkeit tatsächlich lösen, so daß sich der Verfasser des Vermerks widerspricht, doch wie man im folgenden sehen wird, ergibt sich daraus eine neue Schwierigkeit.

- Der Ersteller des Dokuments will beweisen, daß eine Verringerung der Anzahl Personen pro Lastwagen die für deren Tötung erforderliche Zeit verlängern würde, „weil die freien Räume auch mit CO angefüllt werden müssen“.

4. Bemerkung: Gewiß, wenn die „Ladung“ so erfolgt, daß z.B. 7-8 Personen auf einem Quadratmeter zusammengepfercht werden (statt der „normalen“ Kapazität von 9-10 pro m<sup>2</sup>), sind die „freien Räume“ theoretisch größer, weil die Menschen weniger dicht nebeneinander stehen. In Wirklichkeit geht diese Rechnung ab einer gewissen Beschickungsdichte nicht mehr auf; die „freien Räume“ bestehen dann im wesentlichen aus dem Gesamtraum zwischen der Decke, den Wänden und den Köpfen sowie den Schultern der Opfer und variieren praktisch nicht.

- Der Ersteller des Dokuments setzt seinen Gedankengang fort und behauptet, nach einer Verkürzung der Länge des Kastenaufbaus (d.h. des Vergasungskastens) um einen Meter werde infolge der Verringerung der freien Räume eine „erheblich kürzere Betriebsdauer“ möglich sein.

5. Bemerkung: Wie bereits gesagt gibt es praktisch keinen freien Raum zwischen den Körpern der Eingeschlossenen, wenn von diesen sieben bis zehn auf einen Quadratmetern zu stehen kommen. Das Volumen des Vergasungskastens würde nach Reduzierung seiner Länge um einen Meter auf  $4,8 : 5,8 = 83\%$  seines ursprünglichen Bestandes vermindert[29], und der freie Raum oberhalb der Köpfe der Opfer sänke entsprechend. Es gibt somit keinen Grund, sich von dieser Abänderung eine „erheblich kürzere Betriebsdauer“ zu erhoffen. Außerdem: Wenn die Vergasungseinrichtung angemessen konstruiert und die Gasdurchflußmenge hinreichend ist – was einzig und allein beim Vorhandensein von Abflußöffnungen der Fall sein kann –, hat das Vorhandensein eines freien Raums praktisch keinen Einfluß auf die bis zum Eintreten des Erstickungstodes erforderliche Zeit. Man kann also sagen, daß die „Saurer-Spezialwagen“, wenn die Aufrechterhaltung ihrer „Geländegängigkeit“ dies erforderte (was durchaus nicht offenbar ist), mit weniger als 9-10 Personen pro Quadratmeter beschickt werden konnten, ohne daß die für eine Vergasung erforderliche Zeit dadurch merklich erhöht worden wäre. Es bestand also kein ersichtlicher Grund für die verlangte Verkürzung des Kastens.

## Analyse des Becker-Dokuments und des Just-Dokuments

- Als seien ihm nachträglich noch Bedenken gekommen, weist der Ersteller des Vermerks darauf hin, daß eine Verkürzung des Kastenaufbaus „eine ungünstige Gewichtsverlagerung nach sich zieht“ und daß „eine Überlastung der Vorderachse eintritt“.

6. Bemerkung: Dies trifft nicht zu. Die Verkürzung des hinteren Teils führt zwar in der Tat zu einer Verlagerung des Gravitationszentrums der – als homogen angenommenen – Ladung in Richtung Vorderteil, doch da die Ladung reduziert wird (und dies ist ja die Ausgangshypothese), beweist eine einfache Rechnung, daß keine merkliche Überlastung der Vorderachse erfolgen kann.

- Der Ersteller des Dokuments ist nichtsdestoweniger davon überzeugt ist, daß eine solche Überlastung eintreten wird, tröstet sich aber damit, daß „das Ladegut beim Betrieb in dem Streben nach der hinteren Tür immer vorwiegend dort liegt“!

7. Bemerkung: Kann man sich ernstlich vorstellen, daß sich neun bis zehn auf einem Quadratmeter zusammengepferchte Personen am einen oder anderen Punkt des Raums, in dem sie eingeschlossen sind, noch enger zusammendrängen und so ihr Gravitationszentrum merklich verschieben? Außerdem: Wie könnten die Opfer während der Operation, d.h. während das Fahrzeug rollt, auf die hintere Tür zustreben! Wenn je die Gefahr der Überlastung einer Achse eines Fahrzeugs besteht, dann während der Fahrt.

Kurz und gut: eine leichte Verkürzung des Aufbaukastens konnte keinerlei Überlastung der Vorderachse des Fahrzeugs nach sich ziehen, und selbst wenn dies der Fall gewesen wäre, wäre diese Überlastung ganz gewiß nicht durch ein unmögliches Streben der Insassen in den hinteren Wagenteil kompensiert worden. Halten wir fest, daß einzig und allein eine massive Überlastung zur vorzeitigen Abnutzung oder gar zum Bruch einer Achse führen kann, weil die Tragfähigkeit der Achsen im allgemeinen reichlich bemessen ist.

Vollzieht man den Gedankengang, der den Ersteller des Dokuments zu seiner zweiten Forderung bewogen hat, nach, so ergibt sich folgende Argumentationsstruktur:

a) Bei normaler Ladung ist die Geländegängigkeit der Saurer-Lastwagen stark begrenzt; deshalb gilt es die Ladung zu verringern.

b) Wenn man die Ladung verringert, indem man weniger Leute in den Kasten sperrt, ist die für ihre Vergasung erforderliche Zeit zu lang (aufgrund der freien Räume, die mit CO gefüllt werden müssen!).



## Analyse des Becker-Dokuments und des Just-Dokuments

c) Deswegen muß eine Ladung aufrechterhalten werden, die den „normalen Bedingungen“ entspricht, d.h. neun bis zehn pro Quadratmeter. Wie? Durch eine Verkürzung des Kastenaufbaus.

d) So weit so gut, doch führt diese Verkürzung nicht zu einer Überlastung der Vorderachse?

e) Nein: Es besteht kein Risiko einer Überlastung der Vorderachse, denn diese wird dadurch kompensiert, daß die Ladung nach hinten strebt...

### 3) VERLEGUNG DES GASEINFÜLLSTUTZENS NACH OBEN

Der Ersteller des Vermerks schreibt: „Die Verbindungsschläuche zwischen Auspuff und Wagen rosten des öfteren durch, da sie im Inneren durch anfallende Flüssigkeiten zerfressen werden.“

Wir überlassen dem Leser das Urteil darüber, ob dieser Satz eine reine Tautologie darstellt oder ob wir eine unglaublich unbeholfene Formulierung vor uns haben. Udo Walendy weist in seinem Kommentar darauf hin, daß Schläuche gewöhnlich nicht aus Eisen zu bestehen pflegen und folglich nicht rosten können; daß sie aber, wenn sie doch aus Eisen bestünden, innerhalb von sechs Monaten nicht „des öfteren“ durchrosten könnten.[30] Fügen wir hinzu, daß Rost infolge von Wasser oder feuchter Luft auftritt; wenn Zerstörungen aufgrund weniger banaler Ursachen erfolgen, beispielsweise durch die Einwirkung ätzender Flüssigkeiten oder einer verschmutzten Atmosphäre, spricht man von „Korrosion“. Es besteht also ein klarer Unterschied zwischen „Rost“, der diese Verbindungsschläuche von außen angreifen konnte – angeblich bestanden sie aus eisenhaltigem Metall, obwohl sie im allgemeinen aus einer Kupferlegierung gefertigt werden – und einer inneren Beschädigung durch die Einführung korrosiver (?) flüssiger Körperausscheidungen. Wir sind der Ansicht, daß diese Verbindungsschläuche vor allem inneren Zerstörungen durch die erhitzten Abgase ausgesetzt waren, welche durch sie strömten.

Udo Walendy weist auch auf folgendes hin: Indem man die Verbindungsschläuche, durch die das Gas strömte, in den Fußboden des Kastens münden ließ, mußte man von Anfang an damit rechnen, daß Flüssigkeiten in diese eindringen, sei es während der Vergasung oder während der Reinigung [31]. (Mit dieser letzten Behauptung U. Walendys sind wir nicht ganz einverstanden: Während der Vergasung wären in die Verbindungsschläuche eingesickerte flüssige Körperausscheidungen durch den Strom der erhitzten Abgase vertrieben worden und verdampft.)

## Analyse des Becker-Dokuments und des Just-Dokuments

Tatsache ist, daß die Verbindungsschläuche lediglich durch die Auswirkungen des Gases beschädigt werden konnten.

Daß die Forderung nach einer solchen Abänderung gestellt wurde, impliziert andererseits, daß das Gas bisher durch eine einzige Mündung in den Kasten eingeführt worden war und daß diese aufgrund ihrer Position leicht durch die dicht aneinander gedrängten Körper der Opfer verstopft werden konnte. Wenn die Schlauchmündung direkt mit dem Auspuff verbunden war – was am wahrscheinlichsten anmutet –, so hätte eine solche Verstopfung gleich zum Absterben des Motors und damit zum Abbruch der Vergasungsoperation geführt. Wie konnte man unter solchen Umständen 97.000 Menschen vergasen?

Halten wir schließlich noch fest, daß der Hinweis auf das häufige Durchrosten der Verbindungsschläuche im Widerspruch zu der ganz am Anfang des Vermerks aufgestellten Behauptung steht, es seien bisher keine Mängel an den Fahrzeugen aufgetreten.

### 4) ANBRINGUNG EINER ABFLUSSÖFFNUNG IM BODEN

Während die Anbringung einer Abflußöffnung in der Mitte des Bodens eines Fahrzeugs keine Schwierigkeiten aufwirft, ist es durchaus nicht so einfach, den Boden zur Abflußöffnung leicht zu neigen, damit „alle Flüssigkeiten unmittelbar zur Mitte abfließen“. Da die Böden von Nutzfahrzeugen im allgemeinen eben sind, hätte die verlangte Abänderung entweder die Anfertigung eines konkaven Spezialbodens oder aber die Überdeckung des ursprünglichen Bodens mit einem zweiten Boden dieser Form erfordert. Beide Lösungen hätten umfassende Arbeiten erheischt.

Hinsichtlich des „Eindringens der Flüssigkeiten in die Röhren“ (bei letzteren muß es sich um die Verbindungsschläuche zur Einführung des Gases handeln) scheint der Ersteller des Vermerks vergessen zu haben, daß die Verwirklichung der im vorhergehenden Abschnitt verlangten Abänderung diese Unannehmlichkeit beim Reinigen des Kastens gänzlich behoben hätte – es sei denn, er war von Anfang an der Ansicht, daß kaum Chancen auf eine Erfüllung seiner Forderung bestanden.

### 5) und 6) WEGFALL DER BEOBACHTUNGSFENSTER UND SCHUTZ DER BELEUCHTUNGSKÖRPER

Ein Wegfall der Beobachtungsfenster würde die Herstellung der Spezialfahrzeuge in der Tat erleichtern, auch wenn deren Installierung – wie Udo Walendy festhält – technisch keine besonderen Schwierigkeiten aufwirft.

Was die Beleuchtung betrifft, so ist die Forderung nach deren besserem Schutz durchaus sinnvoll, doch kann man sich fragen, wie es die Eingeschlossenen, denen ja gewiß keine Werkzeuge zur Verfügung standen, denn fertiggebracht hätten, die Beleuchtungskörper zu zerstören. Außerdem begreift man nicht recht, welches Interesse sie daran gehabt hätten, wenn sie durch die „Unheimlichkeit des Dunkels“ doch in Panik gerieten.

### 7) ANBRINGUNG EINES AUSFAHRBAREN ROSTES

Diese Vorrichtung ist einfach zu konzipieren, doch hätte ihre Installation unserer Ansicht nach Schwierigkeiten zur Folge gehabt, weil dieser Rost eine enorme Last hätte tragen müssen, die beim Herausziehen des Gitterrostes wegen des dadurch entstandenen freitragenden Teils noch schwerer gewesen wäre.

Dieses Dokument hinterläßt letzten Endes einen ähnlichen Eindruck wie das vorhergehende: Die technischen Unwahrscheinlichkeiten sind hier nicht minder ausgeprägt. Insbesondere bedeutet die erste verlangte Abänderung ihrer Natur nach, daß die Fahrzeuge in ihrer ursprünglichen Form nicht hätten funktionieren können; dies veranlaßt uns dazu, die Echtheit dieses Vermerks radikal in Frage zu stellen. Wie wir sehen werden, teilt Ingrid Weckert, die wir bereits früher zitiert haben (siehe III.1.B.), diese Auffassung. Wir geben ihre Ausführungen im folgenden wieder.

### **2.C. AUSZUG AUS EINEM DEUTSCHEN ARTIKEL ÜBER DAS JUST-DOKUMENT**

(Falls nicht ausdrücklich anders vermerkt, stammen die Anmerkungen von P. Marais.)

Historische Tatsachen, Nr. 24, S. 23-28: „Das Dokument R 58/871“.  
Von Ingrid Weckert

Nach Massentötungen wird kein Zweifel daran gelassen, daß die „S-Wagen“ gleich „Spezialwagen“ gleich „Gaswagen“ seien. Eines der „Dokumente“, auf die sich Massentötungen – wie schon die Holocaust-Literatur - in diesem Zusammenhang beruft, ist ein „Vermerk“ aus dem Reichssicherheitshauptamt vom 5. Juni 1942, der als „Geheime Reichssache“ gekennzeichnet ist (S. 84ff, 333- 337).

Dieser „Vermerk“ hat im Betreff: „Technische Abänderungen an den ... Spezialwagen“ und beginnt mit dem Satz:

## Analyse des Becker-Dokuments und des Just-Dokuments

„Seit Dezember 1941 wurden beispielsweise mit 3 eingesetzten Wagen 97.000 verarbeitet, ohne daß Mängel an den Fahrzeugen auftraten.“

Das ist rein sprachlich kein Anfang eines Aktenvermerks. Ein Schriftstück mit "beispielsweise" zu beginnen ist unsinnig. Das Wort "beispielsweise" hat nur Sinn, wenn vorher irgend etwas geschildert oder behauptet wurde, wofür nun ein Beispiel angeführt werden soll. In dem erwähnten "Vermerk" kann sich das "beispielsweise" auch nicht auf den Betreff beziehen, da es im Betreff um notwendige technische Abänderungen geht und die dann getroffene Feststellung, daß bisher "keine Mangel an den Fahrzeugen auftraten", kein Beispiel für die Notwendigkeit der geforderten technischen Änderungen sein kann.

Auch die Bemerkung, daß "97.000 verarbeitet" wurden, setzt voraus, daß vorher hätte erörtert sein müssen, worum es eigentlich geht.

Bereits dieser erste Satz des "Vermerks" läßt die Authentizität des Schriftstückes in der dargebotenen Form fragwürdig erscheinen.

Der "Vermerk" ist in sieben Punkte untergliedert, deren Inhalt zum Teil widersprüchlich und technisch unsinnig ist. Eine ausführliche Analyse dieses "Vermerks" hat Udo Walendy bereits in Heft 5 der Reihe Historische Tatsachen vorgenommen. Auf eine Wiederholung an dieser Stelle sei daher verzichtet.

Dieser "Vermerk" gehört zu einer Akte, die im Bundesarchiv Koblenz unter der Nummer: R 58/871 archiviert ist und deren Inhalt sich ausschließlich mit den berühmten "Spezialwagen" befaßt. Die Akte enthält:

1. Ein Schreiben des Reichssicherheitshauptamtes an das Kriminaltechnische Institut beim Reichskriminalpolizeiamt mit Datum vom 26.3.1942;
2. Drei Vermerke des Reichssicherheitshauptamtes;
3. Zwei Schreiben des Reichssicherheitshauptamtes an die Firma Gaubschat, Fahrzeugwerke GmbH, Berlin;
4. Drei Antwortschreiben der Firma Gaubschat an das Reichssicherheitshauptamt .

Das erste Dokument aus der Akte R 58/871 des Bundesarchivs ist ein nur im Durchschlag vorhandenes Schreiben mit dem Geschäftszeichen: II D

## Analyse des Becker-Dokuments und des Just-Dokuments

Rf/Hb B. Nr. 167/42g vom 26. März 1942. Das Schreiben trägt den Stempel "Geheim" und ist gerichtet "An das krim. tech. Institut beim Reichskriminalpolizeiamt, Berlin".

In diesem Brief geht es um eine angebliche Anfrage des Standortarztes KL. Mauthausen nach einem Sonderwagen. Der Briefschreiber teilt mit, daß zur Zeit keine Sonderwagen verfügbar seien und rät dem KL. Mauthausen, sich "Stahlflaschen mit Kohlenoxyd bzw. andere Hilfsmittel zur Durchführung" zu besorgen. Unterzeichnet ist der Brief mit "Rauff". Dieses Schreiben, in Massentötungen auf Seite 252 auszugsweise zitiert, soll den Leser glauben machen, der Standortarzt des KL. Mauthausen hätte sich ausgerechnet an die Kriminalpolizei in Berlin gewandt, um ein Mordinstrument zum Umbringen von Menschen zu bekommen. Die Kombination "Sonderwagen" und "Stahlflaschen mit Kohlenoxyd" ergibt nach Kogon-Langbein-Rückerl + Co-Autoren: Gaswagen, bzw. "Massentötungen mittels Gas". Im übrigen fragt man sich, was dieser Brief in der Akte soll, da sich die übrigen Vorgänge mit einem völlig anderen Thema befassen.

Zum Verständnis dessen, was die "Sonderwagen" des RSHA waren, bzw. was sie mit Sicherheit nicht waren, können uns die anderen Schriftstücke aus der Akte R 58/871 weiterhelfen. Aus den Vermerken des RSHA und den Briefen an und von Gaubschat läßt sich leicht folgender Vorgang rekonstruieren :

Im April 1942 wird im Reichssicherheitshauptamt erwogen, die "Sonderfahrzeuge" mit einer Schnellentladevorrichtung auszustatten. Ein Herr Krieger der Firma Gaubschat hat am 23. und 24. April Besprechungen mit den zuständigen Referenten des RSHA, wobei drei Vorschläge erörtert werden:

- a. Kippvorrichtung des Kastenaufbaues;
- b. Kippbarmachung des Bodenrostes;
- c. aus- und einfahrbarer Rost.

Vorschläge a. und b. werden als zur Zeit undurchführbar bzw. nicht zweckmäßig verworfen. Übrig bleibt Vorschlag c., Konstruierung eines aus- und einfahrbaren Rostes.

Über diese Besprechung und die geplante Änderung der "Sonderfahrzeuge" wird am 27. April 1942 im RSHA ein sieben Seiten langer Vermerk diktiert, der u.a. den genauen Konstruktionsvorschlag für einen ein- und ausfahrbaren Rost sowie Skizzen enthält. Aus diesen Ausführungen läßt sich schließen, wofür die "Sonderfahrzeuge" des RSHA mit Sicherheit nicht gedacht waren: nämlich zum Transport von Menschen. Weder lebend noch tot hätten sie

## Analyse des Becker-Dokuments und des Just-Dokuments

die Ladung bilden können, für die in diesem "Vermerk" eine Entladungsvorrichtung konstruiert wird.

So wird z.B. von einem "fließenden Rutschen" des Ladegutes gesprochen, das erst bei einer Schrägstellung des Bodens von 30 bis 35 Grad möglich wäre. Diese Schrägstellung wäre jedoch nicht zu erreichen, da dann am oberen Ende der Ladefläche ein "Einpressen der Ladelast" erfolgen würde. Mindestens einen Meter Spielraum müßte der Boden an der Kopfwand aber haben, um das zu verhindern. Ferner müßten ca. 25 cm breite Längsstreifen an den Wageninnenwänden, die der Bodenrost nicht bedeckt, ausgefüllt und zur Wagenmitte geneigt werden. Offensichtlich weil sich andernfalls das Ladegut darin verfangen könnte.

Zur Schonung des Ladegutes, "um ein Anecken der Last zu verhindern", sollen die Türpfosten zu den Seitenwänden hin abgeschrägt werden. "Damit das Ladegut nicht über den letzten Rost zur Führerhaus-Rückwand fällt", soll der Rost "mit einem angewinkelten Gitterwerk" von 30 bis 40 cm Höhe versehen werden.

Nach der Saga wurden in die "Gaswagen" 50 bis 80 Menschen hineingepreßt (S. 84, 89, 91, 96, 98, 104, 106 u.a.). "Die Opfer wurden in den Wagen gepfercht" (S. 105). "Wir schoben sie in gewaltsamer Weise in die Vergasungsfahrzeuge", diese "wurden zur Gänze mit Leuten gefüllt" (S. 91). Die Fahrzeuge wurden jeweils "voll beladen, so daß beim Öffnen der Tür die Leichen gleich herausfielen" (S. 90).

Die Entladung der "Gaswagen" machte augenscheinlich in der Praxis keine Schwierigkeiten. "Dann wurde der Wagen geöffnet. Einige Leichen fielen heraus, die anderen wurden von Häftlingen ausgeladen" (S. 84). "Die Türen wurden geöffnet und die Leichen in eine Grube geworfen" (S. 105). "Die hintere Tür des Wagens wurde geöffnet und die Leichen von anderen... Juden herausgeschafft, soweit sie nicht beim Öffnen der Tür herausgepurzelt waren" (S. 93). Einige Zeugen schmückten das allerdings noch etwas aus: "Beim Öffnen der Tür kam zuerst ein Qualm heraus und dann ein Knäuel verkrampter Menschen." (S. 93).

Auch muß man sich fragen, wie es möglich ist, daß eine im April 1942 verworfene Kippvorrichtung – weil undurchführbar – im September 1942 trotzdem im Einsatz ist, zu einem Zeitpunkt, da die Firma Gaubtschat noch nicht einmal das erste abgeänderte Exemplar gefertigt hatte:

„...Der Gaswagen fuhr dann rückwärts bis zum Rand des Massengrabes, die hintere Tür wurde geöffnet und der Aufbau nach hinten gekippt. Dadurch fielen die Opfer in das Grab." (S. 106)

## Analyse des Becker-Dokuments und des Just-Dokuments

Die Sorgen des RSHA um ein "Einpressen der Ladelast" bzw. um einen Mindestspielraum von einem Meter ergeben ebenfalls keinen Sinn, sofern es sich wirklich um Leichen gehandelt hätte, denn bereits eine geringe Schrägstellung hätte "die ganze Ladung" in Bewegung gebracht. (Man möge uns die makabre Ausdrucksweise bitte nachsehen, aber sie ist uns von den Autoren des Buches Massentötungen aufgezwungen.)

Und inwiefern soll ein Gitterwerk von 30 bis 40 cm Höhe aufrechtstehende Leichen (sie waren ja "zusammengepfercht"! ) davon abhalten, an die Führerhaus-Rückwand zu fallen? Und schließlich, wie soll man verstehen, daß sich das RSHA Sorgen um ein "Anecken des Ladegutes" machte? Man nehme sich die Zeit, darüber nachzudenken.

Offensichtlich sind alle Probleme, mit denen sich der Konstrukteur des RSHA herumschlagen hatte, in keinerlei Zusammenhang mit einer menschlichen Ladelast zu bringen. Mit anderen Worten: Die Sonderfahrzeuge des RSHA waren keine Gaswagen zum Zwecke der Tötung von Menschen!

Aufgrund dieses Vermerkes vom 27. April 1942 sandte das RSHA am 30. April 1942 ein Schreiben an die Firma Gaubschat, Berlin, in welchem um eine entsprechende Abänderung des Bodenrostes der Sonderfahrzeuge gebeten wird.

Indessen, Herr Krieger von der Firma Gaubschat hatte offensichtlich bei seiner Besprechung mit den Herren des RSHA zu viel versprochen: Die Firma Gaubschat sah sich nicht in der Lage, die gewünschten konstruktiven Veränderungen vorzunehmen, und zwar wegen Personalmangels, da ein Teil ihrer Mitarbeiter zur Wehrmacht eingerückt war. Dies teilte Gaubschat dem RSHA mit Schreiben vom 14. Mai 1942 mit.

Das RSHA gab jedoch so schnell nicht auf. Es veranlaßte am 16. Juni 1942 eine Besprechung mit den Herren Ernst und Krüger[32] der Firma Gaubschat, in der zwar auf einen Teil der vorher geforderten Änderungen, vor allem auf den fahrbaren Rost, verzichtet wurde, dafür aber andere, geringfügige Änderungen durchgesetzt werden konnten. Das Ergebnis dieser Besprechung wird in einem Schreiben vom 23. Juni 1942 an die Firma Gaubschat festgehalten:

Ging es zunächst um einen ausfahrbaren Rost zur leichteren Entladung des Fahrzeuges, so reduzierte das RSHA seine Wünsche jetzt auf:

1. Verkleinerung des Kastenaufbaues um 80 cm,

## Analyse des Becker-Dokuments und des Just-Dokuments

2. Verlängerung der hinteren und vorderen Radkästen [33], damit ein durchgehender Aufsatz für den Rost an beiden Seiteninnenwänden geschaffen wird. Damit entfielen die 25 cm seitlicher Spielraum, die die Entladung behinderten:
3. Verkleinerung der einzelnen Roste auf 70 cm;
4. Verkleidung der Türpfosten, um ein Anecken der Ladung zu verhindern.
5. Anbringung von offenen Schlitzen an der Rückwand anstelle von vorher vorhanden gewesenen Öffnungen; (ein Punkt, der in dem Änderungsvorschlag vom 27. April nicht vorkam);
6. Änderung einer Abflußöffnung im Kastenboden; (auch davon war am 27. April nicht die Rede);
7. stärkerer Schutz für die Innenlampen; (war ebenfalls am 27. April nicht erwähnt. Denkbar wäre eine mögliche Beschädigung der Lampen bei der Entladung durch Anecken des Ladegutes).

Auf dieses Schreiben des RSHA antwortet die Firma Gaubschat fast ein halbes Jahr später, nämlich am 18. September 1942. Gaubschat bestätigt, daß die Firma die Änderungen, wie in dem Brief vom 23. Juni 1942 angegeben, ausführen wird, wenn auch zunächst nur bei einem Fahrzeug. Wann die restlichen neun Fahrzeuge geliefert werden könnten, würde man in den nächsten Tagen mitteilen.

Diese Mitteilung erfolgte am 24. September 1942, da die Firma Gaubschat dem RSHA mitteilte, daß nunmehr die restlichen Fahrzeuge in Fabrikation genommen werden sollen, zu welchem Zwecke ein Herr vom RSHA zu einer Besprechung mit der Betriebsleitung von Gaubschat kommen möge.

Alle diese Dokumente, vom 27. April bis zum 24. September 1942, bilden eine logische Kette von Vorgängen, vom ersten Vorschlag technischer Änderungen über dessen Ablehnung, erneutem, abgewandeltem Vorschlag und schließlich Genehmigung. Einheitlich ist auch das Geschäftszeichen des RSHA: II D 3 a (9) Nr. 668/42, dem in den ersten drei Schreiben noch die Zahl 121 mit einem Bindestrich angefügt wurde, was ab 23. Juni 1942 unterblieb. Die Briefe des RSHA sind ohne besondere Kennzeichen, etwa eine Geheimhaltung betreffend, auf weißem Briefpapier ohne gedruckten Kopf geschrieben, während die Firma Gaubschat ihre Kopfbogen verwendet hat.



## Analyse des Becker-Dokuments und des Just-Dokuments

Nicht in diesen Zusammenhang paßt

- 1.) der bereits erwähnte Brief des RSHA vom 26.3.1942 an das Kriminaltechnische Institut (betreffend Sonderwagen für KL. Mauthausen), ,
- 2) der abartige "Vermerk" des RSHA vom 5. Juni 1942 und schließlich
- 3) der ebenfalls in zahlreichen Details unpassende "Vermerk" des RSHA vom 23. Juni 1942.

Dieser "Vermerk" vom 23.6.1942 war als Durchschlag auf den freien Platz des Originalbriefes an die Firma Gaubschat getippt. Dies mag vielleicht für das Kriegsjahr 1942, wo allenthalben Sparmaßnahmen Platz griffen, noch vorstellbar sein. Nun hat aber der Vermerk vom 23. Juni 1942 direkt gar nichts mit Gaubschat zu tun, sondern handelt von internen Dingen, die nur das RSHA angingen. Zudem wird in diesem Vermerk etwas von „Änderungen, die zum Zwecke der Geheimhaltung" nicht bei Gaubschat durchgeführt werden können, erwähnt, ein Sachverhalt, den man doch wohl als letztes der betreffenden Firma mitgeteilt hätte. In diesem Vermerk taucht erstmals in dieser ganzen Angelegenheit das Wort "Geheimhaltung" auf, worauf bisher jeder Hinweis fehlte. - Nur für die Mentalität eines Dokumentenfä1schers kann Form und Inhalt Sinn haben.

Das zweite nicht in den Sachzusammenhang passende Dokument ist der bereits erwähnte "Vermerk" des RSHA vom 5. Juni 1942, der – anders als die bisherige Serie der Vermerke und Briefe an und von Gaubschat – das Geschäftszeichen : II D 3 a (9) Nr. 214/42 g.Rs. trägt und außerdem mit dem Stempel "Geheime Reichssache!" versehen ist. Unter das Datum wurde, wichtigtuerisch und in falschem Deutsch ("einzig" ist nicht mehr steigerungsfähig) "Einzigste Ausfertigung" geschrieben. In der zeitlichen Reihenfolge der Abfassung würde dieser Vermerk zwischen dem Schreiben der Firma Gaubschat vom 14. Mai 1942 (in dem technische Änderungen mangels Personal abgelehnt werden) und dem Schreiben des RSHA an Gaubschat vom 23. Juni 1942 (in dem von abgewandelten, geringfügigen Änderungen gesprochen wird) liegen.

Am 16. Juni 1942 fand die Besprechung zwischen den Gaubschat-Leuten und dem RSHA statt. Das Ergebnis wurde im Schreiben vom 23. Juni niedergelegt. Liest man dieses Schreiben und hält dagegen den "Vermerk" vom 5.6., so fällt auf, daß der "Vermerk" eine Auslegung der Punkte des Schreibens vom 23. Juni ist, und zwar derart, daß jede der vorgeschlagenen Änderungen nur Massentötung, Vergasung schlußfolgern läßt. Man hat den "Vermerk" zwar vordatiert, um den Eindruck zu erwecken, daß er vor

## Analyse des Becker-Dokuments und des Just-Dokuments

dem Schreiben vom 23. Juni entstand und daß Vergasungen von Menschen die eigentliche Intention des RSHA gewesen sei. Aber das ist erstens durch das Schreiben des RSHA vom 27. April widerlegt, da die ursprünglich gewünschten Änderungen eine Beladung der "Sonderfahrzeuge" mit Menschen ausschließen. Und zweitens ist dem Verfasser des "Vermerks" ein peinlicher Fehler unterlaufen. Er bezieht sich nämlich – am 5. Juni – auf die abgehaltene Besprechung zwischen Gaubschat und dem RSHA, die erst am 16. Juni stattfinden sollte (s. unter 5. Juni Punkt 2).

Sehen wir uns jetzt die einzelnen Punkte aus dem Schreiben des RSHA vom 23. Juni und dem "Vermerk" vom 5. Juni einmal im Vergleich an. Alle Erläuterungen des "Vermerks", die auf "Vergasung", bzw. Beladung mit Menschen abgestellt sind bzw. diesen Eindruck erwecken sollen und in dem Schreiben vom 23. Juni nicht vorkommen, sind von der Autorin kursiv gesetzt.

Schreiben vom 23. Juni, Punkt 1 :

"Der Kastenaufbau ist in seiner Länge um 800 mm zu verkürzen.... Der Einwand, daß durch die Verkürzung eine ungünstige Gewichtsverteilung herbeigeführt würde, wird hiermit zur Kenntnis genommen. Etwaige hieraus entstehende Nachteile werden gegenüber der Firma Gaubschat nicht beanstandet werden."

Vermerk vom 5. Juni, Punkt 2 :

"Eine Verkleinerung der Ladefläche erscheint notwendig. Sie wird erreicht durch Verkürzung des Aufbaues um ca. 1 m. Vorstehende Schwierigkeit ist nicht, wie bisher, dadurch abzustellen, daß man die Stückzahl bei der Beschickung vermindert. Bei einer Verminderung der Stückzahl wird nämlich eine längere Betriebsdauer notwendig, weil die freien Räume auch mit CO angefüllt werden müssen.

In einer Besprechung mit der Herstellerfirma wurde von dieser Seite darauf hingewiesen, daß eine Verkürzung des Kastenaufbaues eine ungünstige Gewichtsverlagerung nach sich zieht[34].

Tatsächlich findet aber ungewollt ein Ausgleich in der Gewichtsverteilung dadurch (sic!) statt, daß das Ladegut beim Betrieb in dem Streben nach der hinteren Tür immer vorwiegend dort liegt. Hierdurch tritt eine zusätzliche Belastung der Vorderachse nicht ein."

## Analyse des Becker-Dokuments und des Just-Dokuments

Schreiben vom 23. Juni, Punkt 5 .:

“...Die durch Schieber verdeckten Öffnungen an den hinteren Türen fallen fort und sind durch offene Schlitzte von 100 x 10 mm in der oberen Rückwand (nicht Tür) zu ersetzen. Sie sind außen mit leicht beweglichen Scharnierblechkappen zu verdecken.”

Vermerk vom 5. Juni, Punkt 1 :

"Um ein schnelles Einströmen des CO unter Vermeidung von Überdruck zu ermöglichen, sind an der oberen Rückwand zwei offene Schlitzte von 10 x 1 cm lichter Weite anzubringen. Dieselben sind außen mit leicht beweglichen Scharnierblechkappen zu versehen, damit ein Ausgleich des evtl. eintretenden Überdruckes selbsttätig erfolgt. "

Schreiben vom 23. Juni, Punkt 6 :

“...Die im rechten vorderen Kastenboden befindliche Abflußöffnung mit Verschuß fällt fort., dafür wird eine ca. 200 mm Durchmesser große Abflußöffnung im Kastenboden eingeschnitten. Diese Abflußöffnung ist mit einem starken und dicht schließenden Scharnierdeckel zu versehen, der von außen fest und sicher geöffnet und geschlossen werden kann.“

Vermerk vom 5. Juni , Punkt 4

“Um eine handliche Säuberung des Fahrzeuges vornehmen zu können, ist der Boden in der Mitte mit einer dicht verschließbaren Abflußöffnung zu versehen. Der Abflußdeckel mit etwa 200 bis 300 mm Durchmesser erhält einen Syphonkrümmer, so daß dünne Flüssigkeit auch während des Betriebs ablaufen kann.“

Schreiben vom 23. Juni, Punkt 7:

„Die Innenlampen sind mit einem hochgewölbten und stärkeren als bisher verwandten Gitter zu schützen.“

Vermerk vom 5. Juni, Punkt 6:

“Die Beleuchtungskörper sind stärker als bisher gegen Zerstörungen zu sichern. Das Eisengitterwerk ist so hoch gewölbt über den Lampen anzubringen, daß eine Beschädigung der Lampenfenster nicht mehr möglich ist. Aus der Praxis wurde vorgeschlagen, die Lampen

## Analyse des Becker-Dokuments und des Just-Dokuments

entfallen zu lassen, da sie angeblich nie gebraucht werden. Es wurde aber in Erfahrung gebracht, daß beim Schließen der hinteren Tür und somit bei eintretender Dunkelheit immer ein starkes Drängen der Ladung nach der Tür erfolgte. Dieses ist darauf zurückzuführen; daß die Ladung bei eintretender Dunkelheit sich nach dem Licht drängt ... Ferner wurde festgestellt, daß der auftretende Lärm wohl mit Bezug auf die Unheimlichkeit des Dunkels immer dann einsetzt, wenn sich die Türen schließen. Es ist deshalb zweckmäßig, daß die Beleuchtung vor und während der ersten Minuten des Betriebs eingeschaltet wird."

Keine Entsprechung zu den Punkten des Briefes vom 23. Juni hat der Punkt 3 im Vermerk vom 5. Juni. Er lautet wie folgt:

"Die Verbindungsschläuche zwischen Auspuff und Wagen rosten des öfteren durch, da sie im Inneren durch anfallende Flüssigkeiten zerfressen werden. Um dieses zu vermeiden, ist der Einfüllstutzen nunmehr so zu verlegen, daß eine Einführung von oben nach unten erfolgt. Dadurch wird ein Einfließen von Flüssigkeiten vermieden".

Die Abnormität dieses Satzes ist dargelegt in Historische Tatsachen Nr. 5, Seite 30ff.

Das Schreiben vom 23. Juni hatte sieben Punkte. Auf einige Punkte davon ist der Vermerkschreiber vom 5. Juni jedoch nicht eingegangen, da sie sich offensichtlich nicht für die Vergasungstheorie eigneten. Um trotzdem eine Analogie herzustellen, wurde im Vermerk vom 5. Juni ein 7. Punkt eingefügt, in dem auf die Notwendigkeit eines ausfahrbaren Rostes verwiesen wird. Da "die mit der Ausführung beauftragte Firma .... diese Ausführungsart .... z. Zt. für undurchführbar" hält, soll "die Ausführung bei einer anderen Firma " angeregt werden. – Das ist für den Kenner des Vorgangs völlig neu, wurde doch in den anderen Schreiben wiederholt auf die Dringlichkeit des Auftrags hingewiesen – und die Durchführbarkeit der reduzierten Wünsche von der Firma Gaubschat zugesagt. – Jetzt so! also plötzlich die Firma Gaubschat die ihr in Auftrag gegebenen Aufbauten auf die angelieferten Fahrgestelle fest montieren – die Roste sind inzwischen breiter geworden, da sie auf den durchlaufenden Radkappen aufliegen –, und dann soll eine andere Firma wieder alles auseinanderreißen und neue, ausfahrbare Roste fertigen? Und das alles bei Materialkontingentierung bzw. -knappheit und unter Zeitdruck? - Das verstehe, wer will.

Gerade das Bemühen, in dem "Vermerk" vom 5. Juni ebenfalls einen 7 - Punkte-Plan aufzustellen, zeigt deutlich, daß dieser Vermerk nichts anderes

## Analyse des Becker-Dokuments und des Just-Dokuments

als ein "Plagiat" des Schreibens vom 23. Juni ist, in welchem diesem Schreiben eine menschenvernichtende Bedeutung unterschoben werden soll, die es in Wirklichkeit gar nicht hat. Um es eindrucksvoll zu machen, braucht man dazu natürlich eine "Geheime Reichssache" und "Einzigste Ausfertigung". Es ist von daher nur logisch, daß dieser Vermerk in der Holocaust-Literatur ausführlich zitiert und in unserem Massentötungsbuch sogar im Faksimile abgebildet wird.

Als Quelle dieses "Dokumentes" nennen die Herausgeber das Bundesarchiv Koblenz. Die "Faksimileabbildung" vom "Vermerk" in der in Massentötungen abgedruckten Form stammt indessen nicht aus dem Bundesarchiv. Die Textunterstreichungen, die den "Vermerk" in "Massentötungen" zieren, sind auf dem Koblenzer Papier nicht vorhanden. Dafür trägt der "Vermerk" aus Koblenz auf Seite 5 Anstreichungen am Rande und zudem links, neben den letzten Textzeilen, ein großes handschriftliches "R" und, ebenfalls handschriftlich, das Datum 10/6.

Woher haben Kogon-Langbein-Rückerl + Co. also ihr Dokument bekommen? Warum haben sie es sich entgehen lassen, Hauptsturmführer Walter Rauff, auf den das "R" des Koblenzer Exemplares doch wohl hinweisen soll, mit diesem "Vermerk" erneut zu belasten? Wie kommt es, daß diese "einzigste Ausfertigung" offensichtlich in mehreren, voneinander verschiedenen Formen existiert? Das Bundesarchiv in Koblenz weiß von der Version dieses in Massentötungen wiedergegebenen "Faksimiles" offensichtlich nichts, wie eine Anfrage dort ergab.

Die einzige logische Antwort auf all diese Fragen und zuvor dargelegten Analysen ist, daß der "Vermerk" vom 5. Juli 1942[35] als Fälschung dem echten Schreiben des RSHA vom 23. Juni 1942 nachgebildet ist und in mehreren Exemplaren existiert – trotz des Vorspannes "Einzigste Ausfertigung".

Über dem Eifer, mit dem sich unsere Co.-Autoren auf dieses "Dokument" gestürzt haben – wie unsinnig Inhalt und Form auch sein mögen –, haben sie ganz "vergessen", auf den eigentlichen Vorgang der Akte R 58/871 einzugehen. Und so erfährt der Leser nichts von den Bemühungen des RSHA, Entladevorrichtungen für Sonderwagen herstellen zu lassen, die für alle möglichen Zwecke gebraucht worden sein mögen, aber auf keinen Fall zur Vergasung von Menschen.

Die unverständliche Forderung nach einer anderen Firma, der man die Konstruktion der ausfahrbaren Roste anvertrauen möge (Punkt 7 des "Vermerks" vom 5. Juni), taucht überraschenderweise auch in dem von uns

## Analyse des Becker-Dokuments und des Just-Dokuments

bereits beanstandeten "Vermerk" vom 23. Juni auf, der als Durchschlag einem Originalbrief des RSHA an Gaubschat voranging. Auch in jenem "Vermerk" wird genau wie in jenem vom 5. Juni – etwas von "Geheimhaltung" gefaselt. Die Vermutung, daß beide "Vermerke", die nicht in den Zusammenhang der übrigen Korrespondenz in dieser Angelegenheit passen, aus der gleichen Quelle stammen, liegt auf der Hand. Massentötungen läßt sich im übrigen nicht entgehen, auch aus diesem "Vermerk" eine Geschichte zu basteln (S. 86).

Daß sich die 24 Autoren von Massentötungen im Jahre 1983 auch nicht andeutungsweise mit dem Fälschungsvorwurf und -nachweis aus dem Jahre 1979 gegenüber diesem "Vermerk des RSHA" auseinandersetzen, ist ebenfalls typisch und zeigt, daß sie überhaupt nicht gewillt sind, Klarheit in der Sache zu schaffen. Ihre Arbeit erweist sich auch an diesem Punkt als Propaganda ohne wissenschaftlichen Wert - 40 Jahre nach Kriegsende. Die Behandlung der Akte des Bundesarchivs R 58/871 durch die Herausgeber des Massentötungsbuches ist symptomatisch für dieses skurrile Werk. Sie haben eine geradezu pathologisch zu nennende Neigung, unter einer Anzahl von vorhandenen Unterlagen - und was das ganze Buch betrifft: von einer Fülle historischer Sachverhalte - ausgerechnet diejenigen herauszuziehen, die am wenigsten glaubhaft sind und die durch andere Belege leicht widerlegt werden können. Daß sie sich dadurch selbst der Unglaubwürdigkeit und sogar Lächerlichkeit preisgeben, scheint sie nicht sonderlich zu stören. Von Propagandatricks, Dokumentenfälschungen und grundsätzlich legitimiertem Betrug seitens der Weltmächte - vor allem gegenüber dem Deutschen Reich sollten sie noch nie etwas gehört haben? Dies einem Professor, einem Auschwitzüberlebenden, einem Oberstaatsanwalt und Leiter der Zentralstelle der Justizverwaltungen in Ludwigsburg und ihren zahlreichen ausländischen Co-Autoren zu unterstellen, wäre freilich zu einfach.

### **2.D. Zusammenfassung des Artikels von Ingrid Weckert**

a) Bestandteile des Dokuments R 58/871, die eine kohärente Folge von Geschehnissen widerspiegeln:

April 1942: Das RSHA erwägt, seine Sonderfahrzeuge mit einer Anordnung zur Beschleunigung der Entladung zu versehen.

23. und 24. April 1942: Vertreter des RSHA und der Firma Gaubschat treffen sich zwecks Erörterung dreier möglicher Lösungen, von denen nur die dritte, die Hestellung eines ausfahrbaren Rostes, berücksichtigt wird.

## Analyse des Becker-Dokuments und des Just-Dokuments

27. April 1942: Das RSHA „diktiert“ einen Vermerk, der sich u.a. auf einen präzisen Vorschlag zum Bau eines ausfahrbaren Rostes bezieht. Aus diesen geht mit aller Deutlichkeit hervor, daß die Sonderfahrzeuge nicht für den Transport von Menschen vorgesehen waren.

30. April 1942: In einem Brief an die Firma Gaubschat verlangt das RSHA auf der Grundlage des erwähnten Vermerks die Abänderung der Roste in Übereinstimmung mit den getroffenen Vereinbarungen.

14. Mai 1942: In einem Brief an das RSHA gibt die Firma Gaubschat bekannt, daß sie aufgrund von Personalmangel nicht imstande ist, die gewünschte Abänderung auszuführen.

16. Juni 1942: Bei einer Sitzung, an der Vertreter des RSHA und der Firma Gaubschat teilnehmen, verzichtet das RSHA auf die Abänderung der Roste mittels der Ausführung von sieben kleineren Modifikationen.

23. Juni 1942: In einem Brief des RSHA an die Firma Gaubschat werden die Ergebnisse der erwähnten Sitzung zusammengefaßt.

18. September 1942: Die Firma Gaubschat teilt dem RSHA in ihrem Antwortschreiben mit, daß sie die verlangten Abänderungen vornehmen wird, doch zunächst nur an einem einzigen Fahrzeug.

24. September 1942: Die Firma Gaubschat setzt das RSHA darüber in Kenntnis, daß sie die restlichen neun Lastwagen herstellen wird.

b) Weitere Dokumente aus dem Dossier R 58/871, die in keinem Zusammenhang zu den vorhergehenden Ausführungen stehen:

- Brief des RSHA vom 26. März 1942 an das Institut für Kriminaltechnik (bezüglich eines Sonderlastwagens für das Lager Mauthausen).
- Vermerk des RSHA vom 5. Juni 1942 (Just-Dokument).
- Vermerk des RSHA vom 23. Juni 1942 (hier nicht analysiert).

Die beiden letzten Dokumente gelten als suspekt. Der Vermerk vom 23. Juni 1942 wurde „als Durchschlag auf den freien Platz des Originalbriefes an die Firma Gaubschat getippt“, obwohl er „von internen Dingen handelte, die nur das RSHA angingen“. Der Vermerk vom 5. Juni 1942 ist nach der Ansicht von Ingrid Weckert ein „Plagiat des Schreibens vom 23. Juni, in welchem diesem eine menschenvernichtende Bedeutung unterstellt werden soll“.

## 2.E. Das Just-Dokument und der Brief vom 23. Juni 1942

Für sich allein betrachtet weist das Just-Dokument, wie wir gesehen haben, zahlreiche Anomalien auf, die triftige Zweifel an seiner Echtheit aufkeimen lassen. Vergleicht man es mit dem Brief vom 23. Juni 1942, einem anderen Dokument aus dem Dossier R 58/871, an dessen Authentizität es angesichts seiner inhaltlichen Logik nichts zu rütteln gibt, so treten jener Anachronismus und jene merkwürdigen Analogien zutage, die Ingrid Weckert so überzeugend aufgezeigt hat. Man kann sich nur schwer vorstellen, daß diese Analogien auf einen reinen Zufall zurückzuführen sind und daß die Vordatierung nicht absichtlich erfolgt ist.

## 2.F. Vergleich der drei Fassungen des Just-Dokuments

Wir verfügen über drei verschiedene Fassungen dieses Vermerks vom 5. Juni 1942. Zwei davon sind der Öffentlichkeit ohne weiteres zugänglich: Diejenige, die in Faksimile vollumfänglich im Sammelband Nationalsozialistische Massentötungen durch Giftgas (S. 333-337) abgelichtet ist, sowie jene, die – ebenfalls in Faksimile und vollständig – in Adalbert Rückerls Buch NS-Prozesse (C. F. Müller Verlag, 1971, S. 209-213) figuriert. (Wir weisen darauf hin, daß A. Rückerl auch zu den Verfassern von Nationalsozialistische Massentötungen durch Giftgas gehört.) Bei der dritten Fassung handelt es sich um eine 21 x 29,7 cm große Fotokopie des Exemplars, welches sich im Dossier R 58/871 des Koblenzer Bundesarchivs befindet.

Die Unterschiede zwischen diesen drei Fassungen gehen aus der folgenden Tabelle hervor:

Seite	Faksimile in <i>NS-Massentötungen durch Giftgas</i>	Faksimile in <i>NS-Prozesse</i>	Fotokopie im Koblenzer Bundesarchiv
1	Zeile mit Ort und Datum ist unterstrichen	Diese Zeile ist nicht unterstrichen	Diese Zeile ist nicht unterstrichen
3	Die drei Zeilen von „Es wurde“ bis „starkes“ sind unterstrichen	Diese Zeilen sind nicht unterstrichen	Diese Zeilen sind nicht unterstrichen
4	Die Zeile von „Drängen“ bis „erfolgte“ ist unterstrichen	Diese Zeile ist nicht unterstrichen	Diese Zeile ist nicht unterstrichen
5	Die Zeile „SS-Obersturmbannführer <u>Rauff</u> “ ist unterstrichen	Diese Zeile ist nicht unterstrichen	Diese Zeile ist nicht unterstrichen
5	Keine handschriftlichen Unterstreichungen und Randbemerkungen	Keine handschriftlichen Unterstreichungen und Randbemerkungen	Handschriftliche Unterstreichungen und Bemerkungen sind vorhanden



## Analyse des Becker-Dokuments und des Just-Dokuments

Diese Unterschiede betreffen nicht den eigentlichen maschinengeschriebenen Text, der in allen drei Fassungen identisch zu sein scheint; man darf also annehmen, daß diese auf ein und dasselbe Dokument zurückgehen. Für diese Annahme spricht auch, daß jede der Fassungen an derselben Stelle – oben rechts auf der ersten Seite – den handschriftlichen Vermerk b-12-14 trägt, der bei der Entdeckung und Klassifizierung des Dokuments angebracht worden sein könnte.

Da dieser Vermerk in drei verschiedenen Fassungen vorhanden ist, obgleich es heißt, es handle sich um die „einzigste Ausfertigung“, besteht aller Grund zur Annahme, daß das Original durch Streichungen oder Hinzufügungen verändert worden ist. Wie sah dieses Original aus? War es die Fassung von NS-Prozesse, welche die wenigsten Veränderungen aufweist? Oder die im Koblenzer Bundesarchiv befindliche, in der die Abkürzung (R) – allem Anschein nach steht sie für den Empfänger (Rauff) – sowie das Datum seines Empfangs (10/6) und seiner Absendung (5/6) figurieren? Oder die in Nationalsozialistische Massentötungen durch Giftgas abgelichtete, bei der zahlreiche Wörter unterstrichen sind? Die Logik veranlaßt uns zum Schluß, daß, falls das Dokument authentisch ist, die Fassung des Koblenzer Bundesarchivs das Original sein muß. In diesem Fall haben die Verfasser der beiden Bücher dieses Original abgelichtet, jedoch die handschriftlichen Unterstreichungen und Randbemerkungen unkenntlich gemacht[36]. Warum denn, wenn – wie Ingrid Weckert bemerkt hat – die Abkürzung R., die für „Rauff“ stehen konnte, ihre These lediglich erhärtete?

Wir können aus diesen Mutmaßungen keine schlüssige Folgerung ziehen, und die hier aufgeworfenen Fragen bleiben unbeantwortet.

### 3. Vergleich des Becker-Dokuments und des Just-Dokuments

Obleich sich sowohl das Becker-Dokument vom 16. Mai 1942 als auch das Just-Dokument vom 5. Juni 1942 auf Fahrzeuge beziehen, von denen es heißt, sie hätten einem Prototyp entsprochen und seien während desselben Zeitraums eingesetzt worden, bestehen zwischen den beiden Schriftstücken sehr erhebliche inhaltliche Unterschiede.

Hinsichtlich der Form springt ein Unterschied ins Auge: Während das Just-Dokument in perfekter Maschinenschrift ausgefertigt ist und keinerlei Fehler oder Korrekturen enthält (siehe Anhang VII), wimmelt die erste Fassung des Becker-Dokuments (mit einfachem Zeilenabstand) geradezu von allen möglichen Fehlern und handschriftlichen Korrekturen (siehe Anhang V); die zweite Fassung (mit doppeltem Zeilenabstand) scheint mit größerer Sorgfalt verfaßt

## Analyse des Becker-Dokuments und des Just-Dokuments

Eine Übersicht über die hauptsächlichsten Divergenzen vermittelt folgende Tabelle:

<u>BECKER-DOKUMENT</u>	<u>JUST-DOKUMENT</u>
Hinweis auf zahlreiche Mängel. Keinerlei Hinweis auf Öffnungen zur Gasabfuhr	Vermeldet 97.000 Exekutionen, „ohne daß Mängel an den Fahrzeugen auftraten“.
Trotz der zahlreichen aufgelisteten Mängel werden keine Abänderungen an den Fahrzeugen verlangt	Obwohl keine Mängel aufgetreten sind, werden sieben Abänderungen verlangt (interner Widerspruch)
Hinweis auf Schwierigkeiten bei der Fortbewegung. Bei feuchtem und regnerischem Wetter kann der Wagen nicht fahren.	Hinweis auf stark verminderte Geländegängigkeit bei normaler Ladung und auf die sich daraus ergebende Notwendigkeit, diese Ladung zu verringern
Betont die Wichtigkeit der Aufrechterhaltung der hermetischen Abdichtung des Kastens; zu diesem Zweck wird sogar erwogen, die Fahrzeuge nach Berlin zu schicken!	Die erste der verlangten Abänderungen betrifft das Anbringen von zwei Schlitzen von 1 x 10 cm Größe, was bedeutet, daß der Kasten fortan nicht mehr hermetisch abgedichtet ist.
Die Wagen wurden getarnt, ohne daß dadurch eine dauerhafte Kaschierung ihrer Funktion erreicht werden kann.	Es wurden keinerlei Tarnungsversuche unternommen.
Geht ausführlich auf die Gefahr ein, daß das Bedienungspersonal Abgase einatmet – und dies, obwohl der Kasten hermetisch abgeschlossen ist!	Keinerlei Hinweis auf eine solche Gefahr, obwohl diese nach dem Anbringen der beiden Schlitze sehr wohl bestünde.
Der Verfasser will <u>humanerweise</u> sicherstellen, daß die Opfer nicht den „Erstickungstod“, sondern den „Einschläferungstod“ erleiden (!).	Keinerlei Bemühungen, einen schmerzlosen Tod der Opfer herbeizuführen.

zu sein, doch soweit man nach den vorhandenen Reproduktionen – Fotografien – urteilen kann, reicht auch sie nicht an die Sauberkeit heran, mit der das Just-Dokument erstellt wurde. Kurz und gut: Formell erweckt das Becker-Dokument den Eindruck größerer Authentizität als die drei Fassungen des Just-Dokuments, die unserer Ansicht nach auf einen einzigen maschinengeschriebenen, sauberen, doch anscheinend zum Erreichen gewisser Zwecke zurechtgeschneiderten Text zurückgehen. Dies heißt freilich noch längst nicht, daß die Fassungen des Becker-Dokuments deshalb historisch unzweifelhaft echt wären!

## KAPITEL IV

### UNTERSUCHUNG VON DOKUMENTEN UND PROZEßAKTEN AUS DER KRIEGS- UND NACHKRIEGSZEIT

1. Der Prozeß gegen Angehörige der Wachmannschaft des Konzentrationslagers Kulmhof vor dem Gericht Bonn (siehe Anhang VIII).

Wir verfügen über die Fotokopie eines Dokuments mit dem Titel Massenver-nichtungsverbrechen in Lagern, KZ Kulmhof (Polen), in dem die Urteile gegen vier ehemalige Wächter des Konzentrationslagers Kulmhof, wo Gaswagen zur Menschentötung eingesetzt worden sein sollen, dargelegt werden. Im Kapitel „Darlegung der Urteilsgründe“ des Urteils vom 23. Juli 1965 findet sich die offizielle Version der Herstellung und Verwendung dieser Fahrzeuge [37]; wir fassen diese zusammen und fügen unsere eigenen Bemerkungen hinzu.

#### **a) Technische Angaben**

- „Bei den Gaswagen handelte es sich um große, grau gestrichene Lastkraftwagen eines ausländischen Fabrikats“ (S. 230).

Bemerkung: Der Hinweis auf das „ausländische Fabrikat“ steht im Übereinklang mit den in Nationalsozialistische Massentötungen durch Giftgas zitierten Zeugenaussagen, in denen drei Marken genannt werden: Saurer, Diamond und Renault. Die deutsche Marke Deutz, die auf der Foto eines angeblichen Gaswagens erscheint (vgl. II.1 sowie Anhang III), war im Lager Kulmhof/Chelmno, wo übrigens bloß zwei solcher Wagen im Einsatz gewesen sein sollen, also nicht vertreten.

- Die Gaswagen besaßen einen „geschlossenen Kastenaufbau, der vom Führerhaus getrennt und etwa 2 m breit, 2 m hoch und 4 m lang war“ (ebenda).

Bemerkung: Laut den Zeugenaussagen sowie dem Just-Dokument wurden im Kasten „neun bis zehn“ Personen auf einem Quadratmeter zusammengepfercht. Setzt man die normale Körpergröße eines Menschen mit 1,70 m an, betrug der freie Raum über den Köpfen der Eingeschlossenen ( $4 \times 2 \times 0,3 =$ ) 2,4 m<sup>3</sup>; wenn 60 Personen in den Kasten gezwängt wurden,

belief sich das Luftvolumen nach dem Schließen der Tür dementsprechend lediglich ( $2,4/60 =$ )  $0,040\text{m}^3$ , d.h. 40 Liter pro Person. Unter diesen Umständen wären die Todgeweihten schon bald infolge Sauerstoffmangels erstickt, ohne daß es noch nötig gewesen wäre, Abgase ins Kastenninnere zu leiten.

- „Das Innere [des Kastenaufbaus] war mit verzinktem Eisenblech ausgeschlagen“ (ebenda).
- „Auf dem Boden lagen Holzroste, unter denen sich Rohre befanden“ (ebenda).

Bemerkung: Man darf annehmen, daß diese „Rohre“ eine Rampe zur Verteilung der Abgase an zahlreichen Punkten des Fußbodens bildeten (vergleichbar dem Brenner eines Gasherdes). Eine solche Vorrichtung erscheint auf den ersten Blick sinnvoll; freilich widerspricht sie dem Just-Dokument, in dem (im dritten Absatz) eine Verlegung des Zuflußrohrs (für das Gas) nach oben verlangt wird, damit keine Flüssigkeit in die Rohröffnung eindringen kann. Daraus kann man nur schließen, daß die Gaszufuhr bis zu jenem Zeitpunkt durch eine einfache Öffnung im Fußboden erfolgt war. Eine leicht oberhalb des Fußbodens liegende Verteilungsrampe hätte zwar (bis zu einer gewissen Höhe) einen Schutz gegen das Einsickern von Flüssigkeiten geboten, doch die Tatsache, daß die Leiber der Eingeschlossenen dicht aneinandergedrückt waren, hätte beim Durchzug der Gase nach dem oberen, freien Raum einen bedeutenden Widerstand erzeugt, der schon bald nach dem Anlassen des Motors zu einem raschen Ansteigen des Gegendrucks und zum Aussetzen des Motors geführt hätte. Die einzige logische Vorrichtung hätte also darin bestanden, das Gas direkt – oder durch ein inneres Rohrwerk – in den freien Raum über den Köpfen der Opfer zu blasen (siehe die Zeichnungen zweier Gaswagenmodelle in Anhang XVI). Im vorliegenden Text gibt es keinerlei Hinweis darauf, daß eine solche Anordnung verwirklicht worden wäre.

- „An die Öffnung der Rohre war unter dem Wagenboden ein Schlauch angeschlossen, der eine konisch zulaufende Spitze besaß“ (ebenda).

Bemerkung: Aus diesem Satz geht nichts Genaueres über die Vorrichtung zur Verbindung dieses Schlauchs mit der Öffnung der „Rohre“ hervor. Man wird jedoch annehmen dürfen, daß die „Rohre“ (die Verteilungsrampe) in eine einzige, auf dem Fußboden angebrachte Öffnung mündeten und daß diese mit einem Aufsatz versehen war, an dem man ein Schlauchende anbrachte.

- „Das Schlauchende konnte in das Auspuffrohr eingeführt und mit einer Überwurfmutter fest verschraubt werden“ (ebenda).

Bemerkung: Wenn dem so war, muß man annehmen, daß das Auspuffrohr am Ende ein männliches Außengewinde aufwies, was sehr ungewöhnlich ist und darauf hindeutet, daß die Holzroste über den – gewöhnlich aus dünnem Blech bestehenden – Rohren eine gewisse Dichte besaßen. Wir wollen darauf hinweisen, daß die hohe Temperatur der Abgase die Instandhaltung dieser Verbindung durch ein Gewinde aufgrund der Korrosion ungemein erschwert hätte, es sei denn, diese Vorrichtung sei aus rostfreiem Metall gefertigt gewesen.

Hingewiesen sei auch darauf, daß die beiden Schlauchenden nicht auf dieselbe Art befestigt waren: Das eine wurde in das Auspuffrohr eingeführt und mit einer Überwurfmutter verschraubt, das andere via eine nicht näher beschriebene „konisch zulaufende Spitze“ an die Öffnung der Rohre angeschlossen. Man kann sich nach dem Grund für diesen Unterschied fragen. War die Verbindung mit dem Kastenaufbau vielleicht permanent, und wurde der Schlauch, wenn er nicht an das Auspuffrohr angeschlossen war, irgendwie unter dem Kasten zusammengerollt?

Wie dem auch sei, laut der vom Gericht gelieferte Schilderung wurden die Abgase ganz eindeutig in ihrer Gesamtheit in den Kastenaufbau geleitet und nicht nur ein Teil davon, wie wir zuvor angenommen hatten.

Allem Anschein nach haben sich die Richter nicht sonderlich bemüht, in Erfahrung zu bringen, wie die Anordnung zum Anschluß des Schlauchs an die Rohröffnung konstruiert war.

- „Die beiden an der Rückwand befindlichen Flügeltüren öffneten sich nach außen und waren mit einer Gummidichtung versehen, die eine luftdichte Verschießung gewährleistete“ (S. 230-231).

Bemerkung: Mit keinem Wort wird darauf hingedeutet, daß im Kastenaufbau Öffnungen (von der Art der im ersten Absatz des Just-Dokuments erwähnten beiden 1 x 10 cm großen Schlitze) angebracht sind, welche die freie Zirkulierung der Abgase ermöglichen. Dies bestätigt ein weiteres Mal, daß der Kasten, in dem die Todgeweihten dem Vernehmen nach eingeschlossen waren, hermetisch abgeschlossen war, was bedeutet, daß die Abgase einen ständig wachsenden Druck auf das Inneren des Kastens ausgeübt haben müssen. Die eben gelieferte Beschreibung der Art und Weise, wie der Schlauch an die Rohröffnung bzw. an den Kastenaufbau angeschlossen war, weist darauf hin, daß auch er hermetisch gewesen sein muß. Unter diesem Umständen wurden die Abgase nach dem Anschluß des Schlauchs zwecks Durchführung der Vergasung in eine geschlossene Räumlichkeit von ungefähr 2,5 m<sup>3</sup> geleitet. Ganz abgesehen davon, daß ein großer Teil

des zur Verfügung stehenden Raums durch die dicht aneinandergedrängt stehenden Opfer eingenommen wurde, muß man sich fragen, wie lange der Motor unter diesen Umständen gelaufen wäre, bis der im Kasten entstehende Gegendruck zu seinem Aussetzen – oder vielleicht gar zum Auseinanderbrechen des Kastens – geführt hätte. Doch man erzählt uns, die Operation habe bis zu 15 Minuten gedauert [38].

### **b) Operationsmodus**

„Die nackten Menschen mußten sodann in den Gaswagen einsteigen. Dieser wurde von dem Fahrer jeweils rückwärts an die Öffnung der Rampe gefahren. Nach der Öffnung der Flügeltür war somit die Rampe, deren Boden in gleicher Höhe mit dem Boden des Gaswagens lag, völlig abgeschlossen. Während die jüdischen Menschen über die Rampe gingen, wurden sie außer von dem begleitenden Polen und Polizeiposten von einem weiteren Polizeiposten beaufsichtigt, der außerhalb der Rampe neben dem Gaswagen stand und Fluchtversuchen entgegenwirken sollte.

Nachdem die Opfer den Gaswagen betreten hatten, schloß ein polnischer Arbeiter die Tür und verband meist auch den unter dem Wagen angebrachten Schlauch mit dem Auspuff. Die letzte Tätigkeit nahm wiederholt auch der Fahrer des Gaswagens selbst vor, der anschließend den Motor in Betrieb setzte und etwas Gas gab.

Die Motorabgase gelangten durch den Schlauch ins Wageninnere. Diese aus Kohlenmonoxyd, vermischt mit Rauch- und Reizgasen, bestehenden Abgase bewirkten nach wenigen Minuten bei den Eingeschlossenen Kopfschmerzen, Schläfendruck, Übelkeit, Erbrechen und Gliederzittern. Die Opfer merkten, was geschah. Sie gerieten in Angst und Panik. Diese drückte sich in Stöhnen und Schreie [sic!] aus. Sie sahen den sicheren Tod vor Augen und schlugen in ihrer Verzweiflung an die Wagenwände. Nach einer Leidenszeit von mehreren Minuten traten etwa 7-8 Minuten nach dem Anlassen des Motors Bewußtlosigkeit und etwa 2 Minuten später der Tod ein.

Der Fahrer des Gaswagens wartete nach dem Anlassen des Motors eine Zeit von 10-15 Minuten ab. Sodann wurde der Schlauch losgelöst“ (S. 231, 232).

Bemerkung: Letzteres ist alles andere als einfach! Nach mehr als zehnminütigem Betrieb ist das Auspuffrohr glühend heiß, und es ist nicht ratsam, es mit bloßen Händen anzufassen; außerdem benötigt man zum Abschrauben der Überwurfmutter, mittels welcher der Schlauch am Auspuff befestigt ist,

## Dokumenten aus der Kriegs- und Nachkriegszeit

ein Werkzeug, einen Schraubenschlüssel etwa oder eine Beißzange. Auch das andere, mit dem Kastenaufbau verbundene Ende muß gelöst werden – wie genau weiß man nicht, da die Art der Verbindung nicht bekannt ist.

- „Nachdem die jüdischen Arbeiter die Leichen ausgeladen hatten, säuberten sie grob das Wageninnere, das von Blut, Urin und Exkrementen der Opfer verunreinigt war“ (S. 232).

Bemerkung: Ob die Behauptung, die Opfer hätten vor ihrem Tod Exkremente und Urin ausgeschieden, realistisch ist, mögen medizinisch geschulte Menschen beurteilen, doch wird man sich fragen müssen, woher denn das Blut gekommen sein soll.

Im vorliegenden Dokument wird (auf S. 240, 259 und 326) auf eine Explosion eingegangen, die Ende Mai 1942 im Kellergang des Schlosses Kulmhof<sup>[39]</sup> stattgefunden haben und deren „nähere Umstände nicht mehr aufzuklären“ seien; dabei soll der Angeklagte S. verletzt worden sein. Es dürfte sich aller Wahrscheinlichkeit nach um jene Explosion gehandelt haben, von der im ersten Absatz des Just-Dokuments die Rede ist, so daß sie sich vor dem 5. Juni 1942 zugetragen haben muß; laut diesem Dokument soll sie durch einen „Gaswagen“ verursacht worden sein. Zu diesem Zwischenfall werden wir uns schon bald näher äußern.

Der Rest des Dokuments besteht aus langen Ausführungen zum Lebenslauf der Beschuldigten sowie aus den Anklagepunkten und der Urteilsbegründung. Dies alles ist für unser Thema ohne Bedeutung, ausgenommen vielleicht folgender bezeichnender Auszug aus der Begründung der Zurückweisung der Berufung, die einer der Angeklagten, Ernst Burmeister, eingelegt hatte:

„Die Verlesung von deutschen Übersetzungen der in polnischer Sprache abgefaßten Protokolle über die bei Besichtigung eines sog. Gaswagens getroffenen Feststellungen sowie über die Vernehmung des – inzwischen hingerichteten – stellvertretenden Lagerkommandanten Piller verstieß nicht gegen Artikel 249 StPO. Da die Übersetzungen den Beglaubigungsvermerk eines beeidigten Gerichtsdolmetschers tragen, dessen Unterschrift zudem gerichtlich beglaubigt ist, konnten sie verlesen werden, ohne daß ihre Richtigkeit in der Hauptverhandlung, sei es durch den Dolmetscher, sei es auf andere Weise, nochmals festgestellt zu werden brauchte (vgl. RGSt. 51, 93). Überdies würde das Urteil auf einem etwaigen Verstoß nicht beruhen: Die Konstruktion der ‚Gaswagen war unbestritten; die Angaben des Lagerführers Piller hat das Schwurgericht nicht zuungunsten des Angeklagten verwertet (UA unter B.III.2b).“



Da es bei diesem Zitat um den stellvertretenden Lagerkommandanten Piller geht, sei gleich darauf hingewiesen, daß Absatz B.III.2b wie folgt endet (S. 296): „Demnach steht fest, daß die Aussage Pillers unrichtig ist und den Angeklagten zu Unrecht belastet.“ In Nationalsozialistische Massentötungen durch Giftgas werden lange „Auszüge“ aus einem „Bericht“ dieses Piller angeführt, in der sich folgende, höchst lakonische Beschreibung der Tötung der Juden mittels Gaswagen findet: „Während der Fahrt wurde durch den Kraftfahrer Laabs ein Ventil geöffnet, durch welches Gas entströmte, welches die Insassen in 2-3 Minuten tötete.“

Bezüglich der Besichtigung eines „sog. Gaswagens“ scheint es uns, die gemachten Feststellungen hätten bestritten werden können, doch auch in diesem Fall erwiesen sich die Richter nicht als sehr neugierig und zogen es vor, sich hinter den Texten zu verschanzen, um ihre Überzeugung nicht eventuell in Frage stellen zu müssen, auch wenn die Verwendung des Ausdrucks „sog. Gaswagen“ im ersten Satz darauf hindeuten könnte, daß sie gewisse Vorbehalte hegten.

Zusammenfassend läßt sich sagen, daß dieser juristische Text offiziell eine in allen Zeugenaussagen auftauchende entscheidende Besonderheit der „Gaswagen“ bekräftigt: Diese Fahrzeuge besaßen einen hermetisch abgeschlossenen Kastenaufbau. Obwohl die Schilderung der Vorrichtung zur Einleitung des Gases in den Kasten nicht sehr genau ist, kann man daraus nichtsdestoweniger schließen, daß auch sie hermetisch war und daß die Auspuffgase vollständig und nicht nur teilweise in den Kastenaufbau abgeführt wurden. Da eine Vergasung angeblich bis zu 15 Minuten in Anspruch nahm, müßte man also – wie es die Richter implizit getan haben – annehmen, daß ein Lastwagenmotor eine volle Viertelstunde lang laufen kann, wenn sein Auspuffrohr an einen hermetisch abgeschlossenen Raum von 2,5 m<sup>3</sup> Größe angeschlossen ist. Allein schon aus diesem Grund sind Vorbehalte angebracht. Unseres Wissens hat keine einzige juristische Instanz die Durchführung eines Experiments angeordnet, um in Erfahrung zu bringen, ob eine solche „Vergasungsoperation“ unter den von der Anklage geschilderten Bedingungen überhaupt möglich war.

## 2. Die „Explosion von Kulmhof“

Auf diesen Unfall wird im ersten Absatz des Just-Dokuments eingegangen (siehe III.2); in dem eben analysierten Gerichtsurteil wird er dreimal erwähnt. In keinem der beiden Dokumente finden sich Angaben über die Ursache dieser Explosion, doch das Datum, an dem sie sich zugetragen haben soll, ermöglicht eine aufschlußreiche Schlußfolgerung bezüglich der Echtheit des ersteren.



Das betreffende Ereignis muß sich selbstverständlich vor der Erstellung des Just-Dokuments zugetragen haben. Da der Tag, an dem dieses angefertigt wurde – der fünfte des Monats Juni – von Hand eingetragen wurde (vermutlich vom Unterzeichner)[40], drängt sich der Schluß auf, daß der Text einen oder auch mehrere Tage nach der Einsetzung des genauen Datums entstanden sein muß. Hält man sich die Länge des Vermerks vor Augen, bei dem es sich um einen recht eigentlichen, detaillierten technischen Bericht handelt, darf man sicherlich davon ausgehen, daß er auf einem Manuskript fußte, dessen Erstellung eine gewisse Zeit erfordern muß. Da letzterer in Berlin ganz unmöglich sofort von einem Unfall in Polen erfahren konnte, der in Kriegszeiten gewiß nichts Außergewöhnliches war, kann man unter Berücksichtigung der für die einzelnen Schritte erforderlichen Fristen davon ausgehen, daß sich die Explosion in Kulmhof spätestens Ende Mai 1942 zugetragen haben muß, wie folgende rücklaufende Chronologie zeigt:

- 5. Juni: Unterzeichnung des Vermerks;
- 3. Juni: Maschinengeschriebene Erstellung des Vermerks;
- 1. Juni: Beginn der Erstellung des Manuskripts;
- 28. Mai: Erhalt der Nachricht von der Explosion;
- 25. Mai: Explosion von Kulmhof.

Im Urteil des Bonner Gerichts heißt es, die Explosion von Kulmhof habe sich „Ende Mai 1942“ zugetragen; hinsichtlich des Zeitraums, in dem sich dieser Zwischenfall ereignete, scheinen die beiden Dokumente also übereinzustimmen, und einen vernünftigen Grund zum Zweifel an dessen Realität gibt es nicht, da im Urteil Verletzungen erwähnt werden, die einer der Angeklagten dabei erlitten haben soll (siehe Anhang VIII, S. 240, 259, 326 des Urteils).

Um die Echtheit des Just-Dokuments von diesem Standpunkt aus zu beurteilen, muß man also mittels einer sorgfältigen Analyse dieses Schriftstücks in Erfahrung bringen, ob die Explosion in Kulmhof dem Verfasser zum Zeitpunkt, an dem er den Vermerk unterzeichnete, tatsächlich bereits bekannt sein konnte. In einem Brief an uns hat sich Ingrid Weckert zu dieser Frage wie folgt geäußert:

„Hätte diese Explosion erst wenige Tage zuvor stattgefunden, dann wäre die Nachricht davon bis zum 5. Juni noch nicht einmal in Berlin gewesen, geschweige denn, daß man bereits „besondere Anweisungen“ an andere „betroffene Dienststellen“ erlassen hätte. So schnell hat der deutsche Amtsschimmel noch nie gespurt, schon gar nicht im Krieg und beim RSHA, das andere Sorgen hatte. Demnach ist das gefälschte Schreiben vom 5. 6.

## Dokumenten aus der Kriegs- und Nachkriegszeit

1942 wesentlich später abgefaßt worden, und von Leuten, die über diese Explosion Bescheid wußten. Da das eine interne Angelegenheit war, muß auch der Fälscher in diesem kleinen Kreis zu suchen sein.“

Unsererseits fügen wir folgendes hinzu: Das Just-Dokument belegt nicht nur, daß zwecks Vermeidung der Wiederholung eines solchen Unfalls besondere Anweisungen erteilt wurden, sondern präzisiert ausdrücklich: „Die Anweisungen wurden so gehalten, daß der Sicherheitsgrad erheblich heraufgesetzt wurde.“ Eine solche Formulierung bedingt, daß zwischen der Erteilung der besonderen Anweisungen und der Feststellung, der Sicherheitsgrad sei „erheblich heraufgesetzt“ worden, eine gewisse Zeit verstrichen sein, d.h. eine gewisse Anzahl von Vergasungsoperationen durchgeführt worden sein muß. Da kein Grund zum Zweifel daran besteht, daß die Explosion von Kulmhof zum genannten Zeitpunkt geschehen ist – das Gericht betrachtete dies als feststehende Tatsache –, müßte man, um den 5. Juni 1942 als das tatsächliche Datum der Unterzeichnung des Just-Dokuments zu akzeptieren, davon ausgehen, daß die Verantwortlichen in Berlin zwischen „Ende Mai“ und dem 5. Juni:

- Augenblicklich über den Unfall in Kenntnis gesetzt wurden, und zwar mittels eines Berichts, in dem dessen Ursachen dargelegt wurden;

- Die Unfallursachen sogleich analysierten und auf der Stelle ihre „besonderen Anweisungen“ für die mit dem Einsatz der Gaswagen Betrauten erließen;

- Von den Verantwortlichen in Kulmhof eine Bestätigung erhielten, daß die Operationen (höchstwahrscheinliche eine ganze Reihe solcher) seit Erhalt der Anweisungen reibungslos verlaufen waren;

- Zu guter Letzt einen detaillierten technischen Bericht – denn um einen solchen handelt es sich beim Just-Dokument – entwarfen und eine maschinengeschriebene Ausfertigung erstellen ließen. Dies scheint uns ausgesprochen unglaubwürdig und bewegt uns zu der Auffassung, daß das Just-Dokument lange nach dem 5. Juni erstellt und niedergeschrieben und dann vordatiert worden ist. Ganz abgesehen davon, daß das Dokument an sich schon Anlaß zu vielfältiger Kritik bietet, spricht dies ganz gewiß nicht für seine Echtheit!

Falls es sich beim Just-Dokument um eine Fälschung handelt, ist die Tatsache, daß der Zeitpunkt der Explosion in Kulmhof darin nicht genannt wird, vielleicht nicht ohne Bedeutung, denn so besteht keine Gefahr, daß ein nur unvollkommen mit den Fakten vertrauter Leser angesichts der viel zu nahe beieinander liegenden Daten stutzig wird. Andererseits: Da die

Realität des Unfalls keinem Zweifel unterliegen dürfte und der Zeitpunkt, zu dem er sich ereignet hat, recht genau bekannt ist, fragt man sich, weshalb der Fälscher eine solche Kritik nicht dadurch von vorne herein vermieden hat, daß er ein späteres, mit der Chronologie der Ereignisse eher vereinbares Datum einsetzte.

### 3. DER PROZESS VON CHARKOW: DER ZEUGE HEINISCH

Wir verfügen über eine Kopie des Protokolls der Verhandlung vom 16. Dezember 1943 beim Prozeß von Charkow, UdSSR[41], bei welcher der Staatsanwalt den Zeugen Obersturmbannführer (Oberstleutnant) Heinrich fragte, was er „zum Thema der Gas-Automobile“ wisse. Die Antwort lautete wie folgt: „Die Gas-Automobile sind Wagen, welche die Form von Zellen aufweisen und zwei Flügeltüren aufweisen, die hermetisch abschließbar sind. Das Gas des Motors dringt durch spezielle Öffnungen ins Innere, und alle Menschen, die sich im Inneren des Wagens befinden, werden erstickt.“

Diese Art der Hinrichtung warf also offenbar keinerlei Probleme auf.

Auf eine andere Frage antwortete der Zeuge, er habe ein „Gas-Auto“ gesehen, „nicht in Aktion, sondern stehend“.

Somit liefert dieser Text keine relevante Informationen, abgesehen von der Bestätigung, daß der Kastenaufbau der Fahrzeuge hermetisch abgeschlossen war.

Erstaunlich ist, daß die Sowjets bereits Ende 1943 Gefangene in ihrer Gewalt hatten, welche angeblich gut Bescheid über die „Gaswagen“[42] wußten, daß ihnen jedoch keines dieser Fahrzeuge in die Hände gefallen war, obschon behauptet wird, diese seien damals von den Einsatzgruppen hinter den Linien rege benutzt worden (siehe das Becker-Dokument vom 16. Mai 1942 und das Just-Dokument vom 5. Juni 1942). Wenn diese Gefangenen diese Wagen so gut kannten, wie kam es dann, daß man keine von ihnen angefertigten technischen Zeichnungen besitzt?

Allem Anschein nach weiß man auch nichts über „Dokumente bezüglich dieses Gaswagens [...], die den Russen in die Hände gefallen sind“.

Über die Umstände, unter denen der Prozeß von Charkow ablief, begnügen wir uns damit, den Schriftsteller Arthur Koestler zu zitieren:

„Beim Prozeß gegen die deutschen Kriegsverbrecher in Charkow im Dezember 1943 wirkten die angeklagten deutschen Offiziere und Unteroffiziere

[...] wie Figuren aus einem Roman von Dostojewski [...] Auf einen ausländischen Beobachter hinterließ der Prozeß von Charkow (den man verfilmt hatte und der in den Londoner Kinos gezeigt wurde) denselben unwirklichen Eindruck wie die Moskauer Prozesse. Die Beschuldigten verlasen ihren Rollentext mit einem pompösen Ausdruck, den man ihnen offensichtlich eingetrichtert hatte; manchmal fielen sie aus der Rolle, wenn der Staatsanwalt sie verhörte, fingen sich dann aber wieder auf. [...] Abgesehen von den freiwilligen Geständnissen der Angeklagten vermochte das Gericht keinen Beweis dafür zu erbringen, daß gerade diese drei Deutschen diese Verbrechen begangen hatten.“ [43]

Eine Kopie des Befragungsprotokolls vom 16. Dezember 1943 findet sich in Anhang IX.

#### 4. BEFRAGUNG DES ZEUGEN FALBORSKI

In Anhang X findet der Leser eine Kopie des Originals sowie eine deutsche Übersetzung des „Protokolls der Befragung eines Zeugen“, die am 11. Juni 1945 in Kolo (Polen) stattfand. Es wird darauf hingewiesen, daß der Zeuge, B. Falborski, seine Aussagen nicht unter Eid gemacht hat.

Die von diesem Zeugen gelieferte Schilderung des Fahrzeugs, mit dessen Reparatur er seinen Angaben nach beauftragt war – „ein Wagen zum Vergasen von Menschen“ -, sowie der ihm zufolge durchgeführten Reparatur gibt zu keinerlei Kommentar Anlaß: Es handelt sich um den Ersatz des Verbindungsstücks eines Auspuffrohrs. Die Wiedergabe der dem Befragungsprotokoll beigefügten Zeichnung ist von schlechter Qualität und die Zeichnung selbst kindlich, doch scheint sich das Gericht damit zufrieden gegeben zu haben. Das Blatt besteht aus zwei Teilen. Im oberen Teil sieht man eine Zeichnung, die dem Vernehmen nach einen Lastwagen darstellt. Der untere Teil enthält zwei Zeichnungen: Links meint man die Vergrößerung einer Flanschverbindung von zwei Stücken der Rohrleitung zu erkennen; das Quadrat und die vier Punkte rechts sollen bei Draufsicht zweifellos einen der Flansche mit seinen vier Löchern darstellen. Wir haben noch nie Flansche von dieser Form gesehen. Außerdem fehlt die zentrale Öffnung, welche dem Durchmesser der Rohrleitung entspricht. Dieser polnische Mechaniker war ein jämmerlicher Zeichner. Der Kastenaufbau müßte unter diesen Umständen permanent mit einem Rohr von einer gewissen Länge versehen gewesen sein, das nicht zu verbergen war und einen merkwürdigen Eindruck hinterlassen haben müßte. (Man erinnert sich, daß die Vergasungen unter strengster Geheimhaltung abgelaufen sein sollen.) Um von „Vergasungsposition“ auf „Normalposition“ und umgekehrt umzuschalten, mußte man also jedesmal diese Flanschverbindung demontieren – was

eine Erklärung dafür liefert, daß man „die Garnitur“ (Fuge) recht häufig ersetzen und den „elastischen“ Teil des Rohrs entweder an dem in den Kasten mündende Rohr oder an dessen Ende anbringen mußte; in diesem Fall mußte das Rohr gleichfalls mit einem Flansch versehen sein. Das System scheint nicht gerade praktisch[44], beinhaltet jedoch keine Unwahrscheinlichkeiten.

Der Zeuge bestätigt die Quaderform des Kastenaufbaus, die auch von den in Nationalsozialistische Massentötungen durch Giftgas zitierten Zeugen erwähnt wird, behauptet aber nicht, dieser sei hermetisch abgeschlossen gewesen.

Das Erstaunliche an dieser Aussage ist, daß die Deutschen, die ihre Vernichtungsoperationen doch unter allerstrengster Geheimhaltung durchgeführt haben sollen, eine banale Reparatur eines ihrer Vergasungsfahrzeuge einem polnischen Mechaniker anvertraut haben sollen, der imstande war, dessen mörderische Funktion zu durchschauen und von dem natürlich zu erwarten war, daß er diese Information an seine Landsleute weitergab. In der Werkstatt, wo die Reparaturarbeiten vorgenommen wurden, arbeiteten „zum damaligen Zeitpunkt“ neben Falborski noch sieben andere Personen, deren Namen darauf hinweisen, daß es sich bei ihnen ebenfalls um Polen handelte. Der Zeuge macht zwar geltend, die Gendarmen hätten es den Arbeitern nicht gestattet, die Konstruktion des Fahrzeugs zu untersuchen, doch darüber kann man nur lächeln, denn daß das Auspuffrohr in den Kasten eingeführt war, bewies die Absicht, den Wagen zu mörderischen Zwecken zu verwenden, was Falborski ganz unmöglich entgehen konnte.

Dennoch ist diese Zeugenaussage insofern beunruhigend, als sie in technischer Hinsicht keinerlei Unwahrscheinlichkeiten enthält und in der Tat von einem Mechaniker zu stammen scheint. Wir vermögen keinen nicht-kriminellen Grund für eine Einführung der Auspuffabgase in den Kastenaufbau zu erkennen. Der definitive Beweis für die Realität der Gaswagen hätte freilich darin bestanden, in den Besitz eines dieser Fahrzeuge zu gelangen und es Experten zu präsentieren, in anderen Worten, die Tatwaffe vorzuzeigen.

## 5. BEEIDIGTE ERKLÄRUNG OTTO OHLENDORFS

Bei diesem Text handelt es sich um das Nürnberger Dokument PS-2620. Es befindet sich in Band XXXI der Dokumentensammlung des Internationalen Militärtribunals von Nürnberg . Bei ihm handelt es sich um eine am 5. November 1945 unter Eid abgegebene Erklärung Otto Ohlendorfs, der von

## Dokumenten aus der Kriegs- und Nachkriegszeit

1939 bis 1945 Chef des Sicherheitsdienstes innerhalb des SS-RSHA (Reichssicherheitshauptamtes) gewesen war. Wir zitieren nun den auf S. 3 stehenden Teil dieser Erklärung, der sich auf unser Thema bezieht:

„Im Fruehjahr 1942 wurde uns vom Chef der Sicherheitspolizei und des SD in Berlin Gaswagen geschickt. Diese Wagen wurden vom Amt II des RSHA beigestellt. Der Mann, der fuer die Wagen meiner Einsatzgruppe verantwortlich war, war Becker. Wir hatten Befehl erhalten, die Wagen fuer die Tötung von Frauen und Kindern zu benutzen. Jedes Mal wenn eine Einheit eine genuegende Anzahl von Opfern angesammelt hatte, wurde ein Wagen fuer die Liquidierung gesandt. Wir hatten auch diese Gaswagen in der Naehe der Durchgangslager stationiert, in die die Opfer gebracht wurden. Den Opfern wurde gesagt, daß sie umgesiedelt werden wuerden und zu diesem Zwecke in die Wagen steigen muessten. Danach wurden die Tueren geschlossen, und durch das Ingangsetzen der Wagen strömte das Gas ein. Die Opfer starben in 10 bis 15 Minuten. Die Wagen wurden dann zum Begrabnisplatz gefahren, wo die Leichen herausgenommen und begraben wurden. [...]

Man hat mir den Brief gezeigt, den BECKER an RAUFF, den Leiter der Technischen Abteilung von Amt II, bezueglich der Verwendung dieser Gaswagen geschrieben hat. Ich kannte diese beiden Maenner persoendlich und bin der Ansicht, daß dieser Brief ein authentisches Dokument ist.“

Aus dieser Erklärung erfahren wir nichts Neues über die Konstruktion und den Einsatz der Gaswagen. Sie bestätigt die vorher zitierten Zeugenaussagen, laut denen diese 10 bis 15 Minuten lang in Betrieb sein konnten. Wir halten an unserer Überzeugung fest, daß, wenn der Kasten, in den die Auspuffgase eingeleitet werden, hermetisch geschlossen ist, hier eine Unmöglichkeit vorliegt: Entweder setzt der Motor infolge des Gegendrucks aus, oder der Kasten bricht auseinander.

Die Erklärung Ohlendorfs belegt ferner, daß Becker, der Unterzeichner des zuvor untersuchten Dokuments, tatsächlich existiert hat, teilt uns jedoch nichts über den Inhalt des Dokuments mit.

Dokument PS-2620 findet sich in Anhang XI.

## 6. DER PROZESS VON KRASNODAR

In Ermangelung von Dokumenten müssen wir uns damit begnügen, Auszüge aus einem in der Prawda vom 15.-19. Juli 1943 erschienenen Artikel zu zitieren, der 1944 vom Foreign Publishing House, Moskau, in englischer

Sprache publiziert wurde. Sein Titel lautet: „Der Prozeß in Sache der Greuelthaten, die von den faschistischen deutschen Eindringlingen und ihren Komplizen in Krasnodar und auf dem Gebiet dieser Stadt begangen worden sind.“ Das Gerichtsverfahren hatte vom 14. bis zum 17. Juli 1943 stattgefunden; Hauptangeklagter war Oberst Christmann[45].

Hier eine auszugsweise Übersetzung des englischen Textes, der seinerseits eine Übersetzung aus dem Russischen darstellt (S. 2, 3, 7, 8 und 11):

„Im Herbst 1942 begannen die Deutschen, zwecks Liquidierung sowjetischer Bürger speziell ausgerüstete Fahrzeuge einzusetzen, die von der Bevölkerung ‚Todeswagen‘ [murder vans] genannt wurden. Diese ‚Todeswagen‘ waren grau bemalte, 5 oder 7 Tonnen schwere Lastwagen mit Dieselmotoren. Das Innere dieser Lastwagen war mit zinkplattiertem Eisenblech verkleidet. Hinten besaßen sie Doppeltüren, die hermetisch abschließbar waren. Der Fußboden bestand aus einem Rost [grating], unter dem sich ein Rohr befand, welches mit dem Auspufftopf des Motors verbunden war. Das verbrauchte Gas [waste gas] des Dieselmotors, das eine hohe Konzentration von Kohlendioxyd [carbon dioxyde] enthielt, drang ins Innere des Lastwagens und führte zur raschen Vergiftung und zum Erstickungstod der dort eingeschlossenen Gefangenen. [...]

Sie wurden [nackt] in dem ‚Todeswagen‘ zusammengepfercht, 60 bis 80 aufs Mal. Die Türen des Lastwagens wurden dann hermetisch geschlossen und der Motor in Bewegung gesetzt. Nachdem der Lastwagen mehrere Minuten mit laufendem Motor dagestanden hatte, fuhr er zu einem Panzergraben, der im Inneren der Fabrik für Meßinstrumente im Außenbezirk von Krasnodar ausgehoben worden war. Im allgemeinen wurden die ‚Todeswagen‘ von einem Polizeikonvoi des Sonderkommando SS-10-a begleitet. Zum Zeitpunkt, wo diese Lastwagen den Panzergraben erreichten, waren die Menschen durch das Gas erstickt. Die Leichen wurden in den Graben geworfen und verscharrt. Männer, Frauen und Kinder wurden unterschiedslos in die Lastwagen gepfercht. (S. 2-3.)

In ihrem Bericht hat die Expertenkommission ermittelt, daß das Kohlendioxyd ohne jeden Zweifel tödliche Auswirkungen haben konnte, wenn die verbrauchten Gase des Dieselmotors in den geschlossenen Lastwagen eindringen.

Die Kommission hat festgestellt:

„Wenn der Ausstoß des Kohlendioxyds (welches das verbrauchte Gas enthält) in geschlossene Räumlichkeiten erfolgt, steigt die Kohlendioxydkonzentration in diesen Räumlichkeiten sehr rasch und kann den Tod schon innerhalb einiger Minuten (von 5 bis 10) bewirken.“ (S. 7) [...] „Die Gesamtzahl der in den ‚Todeswagen‘ erstickten sowjetischen Bürger beläuft sich auf 7.000.“ (S. 8). [...]



Der Angeklagte [Tischtschenko] wurde über die ‚Todeswagen‘ verhört, d.h. die speziell zur brutalen Tötung sowjetischer Bürger ausgerüsteten Automobile. Tischtschenko antwortete sehr detailliert und bewies dadurch, daß er mit der ganzen Angelegenheit vollkommen vertraut war. Diese Lastwagen seien mit Motoren versehene Lastwagen von 5 oder 7 Tonnen gewesen, sagte er, mit Kästen [?], die über ihnen errichtet waren [with bodies built over them]. Sie besaßen doppelte Wände und falsche Fenster, die ihnen das Aussehen von Autobussen verliehen. Im Hinterteil jedes Fahrzeugs gab es eine Tür, die hermetisch geschlossen war. Der Fußboden bestand aus einem Rost, unter dem das Rohr verlief, welches von dem das Fahrzeug antreibenden Dieselmotor herführte. Das Auspuffgas drang ins Innere des Fahrzeugs. Wenn das Fahrzeug mit laufendem Motor stillstand, trat der Tod in weniger als sieben Minuten ein; wenn das Fahrzeug fuhr, erfolgte er in zehn Minuten. [...] Tischtschenko erklärte, an einem Tag sei [Oberst Christmann] zugegen gewesen, als 67 Erwachsene und 18 Kinder in einen ‚Todeswagen‘ gepfercht wurden.“ (S. 11.)

### **BEMERKUNGEN**

**1)** Wie in fast allen zuvor untersuchten Berichten und Zeugenaussagen wird auch hier die Behauptung aufgestellt, der Kasten, in den die zu „liquidierenden“ Menschen eingesperrt waren, sei hermetisch abgeschlossen gewesen. Wenn die Hintertüre, oder die Hintertüren, nämlich hermetisch waren, kann man davon ausgehen, daß dasselbe auch für den Kastenaufbau in seiner Gesamtheit galt. Wir haben bereits hervorgehoben, daß eine stabile Funktion des Systems unter diesen Umständen nicht möglich ist.

**2)** Die „Todeswagen“ wurden diesem Bericht zufolge mit Dieselmotoren betrieben, deren Abgase sehr wenig Kohlenmonoxyd enthalten; laut dem Bericht wurden die „sowjetischen Bürger“ mit Kohlendioxyd (CO<sub>2</sub>) erstickt, das überhaupt nicht giftig ist! Unserer Ansicht nach würde der Erstickungstod infolge Sauerstoffmangels eintreten, und in einem engen Raum, wo 85 Menschen eingeschlossen sind, wäre dies schon recht bald der Fall, ohne daß man die Opfer noch zum Einatmen von Dieselabgasen zwingen müßte – und dies unter technischen Umständen, die Anlaß zu schwersten Vorbehalten bieten.

**3)** Die Behauptung, wonach ein „Todeswagen“ unter Belastung zehn Minuten lang in Betrieb sein konnte, ist aus den unter Punkt 1) erläuterten Gründen inakzeptabel. Nimmt man jedoch an, daß es technische Vorrichtungen gab, die ein stabiles Funktionieren der Maschinerie ermöglicht hätten (wir denken an Öffnungen im Kastenaufbau, durch welche das Gas abfließen konnte), und daß der Erstickungstod tatsächlich durch CO<sub>2</sub> bewirkt wurde, liegt es



auf der Hand, daß die anfallende Menge dieses Gases bei einer Belastung des Motors (d.h. wenn der Lastwagen fuhr) größer war als beim Leerlauf, so daß die Opfer während der Fahrt rascher starben als beim Stillstand des Fahrzeugs; in diesem Punkt ist die Erklärung des „Angeklagten“ unlogisch.

Kurz und gut: Was wir über diesen Prozeß wissen, liefert keinen einzigen neuen Indiz für die Existenz der Gaswagen, sondern verleiht unserer Skepsis ganz im Gegenteil Auftrieb.

## 7. BEMERKUNG ZUM DOKUMENT NO-365

Mit dem Dokument NO-365, das man gelegentlich im Zusammenhang mit den Gaswagen erwähnt, haben wir uns nicht auseinandergesetzt. Dieses Dokument soll von Dr. Wetzel vom Reichsministerium für die besetzten Ostgebiete stammen. Es ist auf den 25. Oktober 1941 datiert; sein Adressat ist der Reichskommissar für die Ostgebiete, Hinrich [nicht: Heinrich] Lohse in Riga. In dem Schreiben werden die Namen [Viktor] Brack und [Helmut] Kallmeyer genannt. Von Gaswagen ist darin nicht die Rede, wohl aber von „Vergasungsapparaten“, zu denen keine Einzelheiten mitgeteilt werden. Gelegentlich wird behauptet, am Ende dieses Briefes stehe eine „unleserliche“ Unterschrift. Dies ist unzutreffend: Der Brief (oder Briefentwurf) ist überhaupt nicht unterschrieben.

Wir verfügen über eine tiefeschürfende Analyse des Dokuments NO-365, die von einem deutschen Autor stammt. Seine Schlußfolgerung lautet wie folgt: „Die zahlreichen Unstimmigkeiten, welche dieser Text aufweist, geben Anlaß zur Vermutung, daß es sich um eine Fälschung handeln könnte.“ Da die „Vergasungsapparate“ nicht Gegenstand unserer Studie sind, verzichten wir hier auf eine Wiedergabe dieser Analyse.

## KAPITEL V

### ANMERKUNGEN ZUM ARTIKEL „LES ASSASSINATS PAR GAZ A MAUTHAUSEN ET GUSEN“ [„MORDE DURCH GAS IN MAUTHAUSEN UND GUSEN“] VON P.-S. CHOUMOFF (LE MONDE JUIF)

Bei einem Briefwechsel mit einem ehemaligen Häftling des Konzentrationslagers Mauthausen, Pater Riquet, der in der Pariser Tageszeitung Le Monde vom 5. Oktober 1986 einen Artikel publiziert hatte, stellte der Pater uns eine kurz zuvor erschienene Veröffentlichung zum Problem der Gaswagen zu. Bei dieser handelte es sich um einen Sonderdruck der Nummern 123 und 124 von Le Monde juif, der Zeitschrift des in Paris domizilierten Centre de documentation juive contemporaine (Jüdisches Dokumentationszentrum für Zeitgeschichte), der im ersten Trimester 1987 „als gerichtliches Beweismaterial hinterlegt“ worden war. Kapitel III dieses Dokuments trug den Titel „Assassinats par gaz dans des véhicules spécialement aménagés (Sonderwagen)“ [„Ermordung durch Gas in speziell ausgerüsteten Fahrzeugen (Sonderwagen)“]; es enthielt einerseits eine Zusammenfassung der wesentlichsten im Sammelband Les Chambres à gaz, secret d'Etat[46] (französische Version von Nationalsozialistische Massentötungen durch Giftgas) erwähnten Punkte, andererseits bisher unveröffentlichte Einzelheiten, die darauf hindeuten schienen, daß der Verfasser, Pierre-Serge Choumoff, der in besagtem Sammelband das Unterkapitel „Mauthausen“ geschrieben hatte, seither in Besitz neuer Informationen gelangt war.

Zunächst sei darauf hingewiesen, daß das deutsche Wort „Sonderwagen“ von Choumoff falsch übersetzt wird. Er gibt es mit „camion spécialement aménagé“ („speziell ausgestatteter Wagen“) wieder, um den Eindruck zu erwecken, die Vorsilbe „Sonder-“, verleihe dem deutschen Wort gleich eine verdächtige Bedeutung. In der Legende zu Abbildung 4 wird „Sonderwagen“ übrigens schamlos mit „Gaswagen“ übersetzt (S. 40)[47].

Choumoff unterscheidet zwischen zwei Typen von „Gaswagen“, die „benutzt wurden“ (S. 37): „Abgasfahrzeuge“ (sic) und „Gaswagen, die mit Zyklon B betrieben wurden“. Wir wollen uns nicht bei diesen – vom technischen Standpunkt aus merkwürdigen – Definitionen aufhalten.

Bei seiner Schilderung der Fahrzeuge der ersten Kategorie zitiert der Verfasser Gerichtsurteile, Geständnisse und andere Zeugenaussagen und nennt folgendes entscheidendes Merkmal dieser „Gaswagen“: „Es war ein hermetisch abgeschlossener Lastwagen, in dessen Inneres Abgase, aber

## "Morde durch Gas in Mauthausen und Gusen"

sicherlich auch andere Gase geleitet wurden“ (S. 35). Ganz nebenbei erfahren wir also von der Existenz von „Multigas-Wagen“! Choumoff schreibt: „Bald zirkulierte [dieser Lastwagen] im Inneren des Lagers [...], bis seine menschliche Ladung nicht mehr am Leben war, worauf er diese zum Krematorium fuhr“ (ebenda). Letztere Behauptung gibt Anlaß zu zwei Fragen:

**a)** Was für ein Grund bestand dafür, daß der Lastwagen innerhalb (oder auch außerhalb) des Lagers zirkulierte, um das erforderliche Abgasvolumen zur Tötung der Opfer zu erzeugen, wenn ein entsprechendes Volumen genau so effektiv oder noch effektiver im Stillstand produziert werden und dabei noch Treibstoff eingespart werden konnte?

**b)** Wie ließ sich dieses „Zirkulieren innerhalb des Lagers“, das den Häftlingen zwangsläufig auffallen mußte, mit dem immer wieder betonten geheimen Charakter der Ausrottungsoperationen vereinbaren?

Choumoff behauptet ferner, diese „speziell ausgerüsteten Lastwagen“ hätten ihre Opfer „während Fahrten von ungefähr 5 km zwischen Mauthausen und Gusen“ vergast. Dies ruft uns in Erinnerung, daß es angeblich Lastwagen gab, die eine recht erhebliche Zeit (zumindest so lange, wie sie brauchten, um 5 km zurückzulegen) funktionieren konnten, während ihr Motor an eine hermetisch abgeschlossene Räumlichkeit angeschlossen war – was wir ein weiteres Mal entschieden bestreiten. Ferner erfahren wir – auch dies nicht zum ersten Mal -, daß es sich bei diesem Lastwagen in Tat und Wahrheit um einen „Reisebus“ handelte (S. 37).

Während sich die früher zitierten Zeugen darüber einig waren, daß die „Gaswagen“ den Marken Saurer, Diamond und Renault angehörten, schließen wir nun Bekanntschaft mit einem „Zeugen“, der „glaubt, daß dieses Fahrzeug ein Mercedes [...] von anderthalb bis zwei Tonnen war“ (S. 38). In Anbetracht der Tatsache, daß der Urheber dieser Erklärung Fahrdienstleiter war, mußte er die Marke seiner Lastwagen unbedingt kennen. Somit betreten ein neuer Hersteller und eine neue Marke die Bühne; eine solche Vielfalt von Kastenaufbauten und Motoren trug gewiß nicht dazu bei, die Aufgabe der Werkstatt zu erleichtern, welche die „abgedichteten Kastenaufbauten“ herstellen und harmlose Fahrzeuge auf diesem Wege in „speziell ausgerüstete Lastwagen“ verwandeln mußte! Am Ende der Aussage findet sich eine Perle, die wir dem Leser nicht vorenthalten wollen: „[...] Ich weiß – weil ich es gehört habe -, daß es damals Gaswagen gab und wie sie technisch funktionierten.“

Der springende Punkt ist, daß die Art und Weise, wie die „Gaswagen“ „technisch funktionierten“, in dieser Erklärung dermaßen rudimentär und

## "Morde durch Gas in Mauthausen und Gusen"

zugleich kategorisch geschildert wird, daß man diese Behauptungen ganz unmöglich ohne Vorbehalt akzeptieren kann.

Im Zusammenhang mit den Ausführungen über die „Abgasfahrzeuge“ (S. 39) erfahren wir ferner von „der Erklärungen eines Zeugen“, der „von einem hermetisch abgeschlossenen Fahrzeug spricht [...], einem Wagen [...], der so ausgerüstet war, daß er die Abgase aufteilen konnte. Ein Teil konnte ins Innere des Wagens geleitet werden, wo sich die Gefangenen befanden.“ Dies ist schon wesentlich interessanter:

Als wir uns zum ersten Mal der Frage der Gaswagen zuwandten, fragten wir uns, wie der Motor eines Fahrzeugs funktionieren kann, wenn seine Abgase in einen abgeschlossenen Kasten geleitet werden; diese Besonderheit zieht sich wie ein roter Faden durch sämtliche Beschreibungen dieser Fahrzeuge, und wir stellten damals die Hypothese auf, es müsse eine manuelle oder automatische Vorrichtung gegeben haben, mittels welcher man die Abgase ins Freie abführen konnte. Eine solche Vorrichtung würde zwar gewährleisten, daß der Motor weiter funktioniert, da dadurch ein Gegendruck vermieden wird, der zu dessen Aussetzen führen muß, doch ist fraglich, ob dann noch genug Gas durch den Hinrichtungskasten strömt. Dies ist nur dann möglich, wenn der angeblich „hermetisch abgedichtete“ Kastenaufbau dies nicht ist, sondern ganz im Gegenteil Öffnungen aufweist, durch welche das Gas austreten kann, so daß der Kasten gewissermaßen die Funktion eines Auspufftopfs erfüllt. (Wir erinnern in diesem Zusammenhang an die Logik, die der ersten im Just-Dokument geforderten Abänderung zugrunde liegt.) Geht man aber von der Annahme aus, daß eine solche Einrichtung zur Aufteilung der Abgase an den Fahrzeugen angebracht war, mußte man bei ihrer Anfertigung die Temperatur sowie die korrosive Auswirkung der ausströmenden Gase berücksichtigen und spezielles rostfreies Stahl verwenden, das damals in Deutschland selten und teuer war.

So wie man in der ganzen einschlägigen Literatur vergeblich nach einem Verweis auf einen vollständig erhaltenen „Gaswagen“ sucht, gibt es auch in keiner einzigen Publikation einen Hinweis darauf, daß eine Einrichtung der erwähnten Art vorgefunden worden wäre. Die Untersuchung einer solchen hätte entscheidende Schlüsse bezüglich der Realität der „Todeswagen“ sowie ihrer Funktionsweise ermöglicht. Stattdessen speist man uns mit vagen, ungenauen Erklärungen ab, die keiner Kritik standhalten, und tischt uns ein Sammelsurium von Zeugenaussagen auf, deren Unwahrscheinlichkeit einen zwangsläufig stutzig machen muß.

Bei der zweiten von Choumoff erwähnte Fahrzeugkategorie, den „Gaswagen, die mit Zyklon B betrieben wurden“, entfallen die Funktionsschwierigkeiten

## "Morde durch Gas in Mauthausen und Gusen"

des Motors, da die Abgase solcher Lastwagen auf die normale Weise ins Freie geleitet worden wären. Dies führt uns zur allgemeinen Frage der „Gaskammern“, die nicht unser Thema ist. Allerdings kommen wir nicht umhin, darauf hinzuweisen, daß die Technik der Einführung des Gases von Choumoff äußerst summarisch geschildert wird: „[...] Das Gas wurde... während der Fahrt aus der Fahrerkabine ins Innere des Lastwagens geworfen“ (S. 39). „Die Umwandlung [eines Polizeiwagens in ein Vergasungsfahrzeug] bestand hauptsächlich darin, das Innere des Fahrzeugs abzudichten“ (S. 42). „Ein Behälter aus Weißblech, der Zyklon-B-Gas enthielt, wurde während der Fahrt von der Fahrerkabine eingeworfen“ (ebenda).

Man erfährt, daß eines dieser Fahrzeuge, die „grüne Minna“, „die meiste Zeit über“ vom „Lagerkommandanten Zierys persönlich“ gefahren wurde! (ebenda.)

Über die Sicherheitsvorkehrungen und Maßnahmen, die bei einem Einsatz von Zyanwasserstoffgas erforderlich gewesen wären – Ventilation, Neutralisierung des Gases, Anfassen der Leichen etc. – breitet der Verfasser den Schleier diskreten Schweigens. (Man informiere sich darüber, wie kompliziert die Vergasung eines einzigen Menschen in einer amerikanischen Gaskammer ist[48].) Die ganze Operation scheint laut Choumoff sehr einfach gewesen zu sein.

Dieses Werk bereichert unseren Erkenntnisstand in keiner Weise, und die großsprecherischen Fanfarenstöße, von denen es in der Einleitung nur so wimmelt[49] („Kollektives Werk der Wahrheit“, „Der Wahrheit über gewisse Punkte zum Durchbruch verhelfen [...]. Das Ziel ist erreicht“, „Die Fakten werden erzählt, unbestreitbar, definitiv“, „Es sind dies nicht nur wahrheitsgemäße, sondern auch wahre Dokumente“ [sic], vermögen unseren Skeptizismus nicht zu erschüttern.

Wir wissen, wie diese geradezu lyrisch klingenden Behauptungen im Fall der „Gaswagen“ untermauert werden: Zitieren wir zum Schluß ein letztes Beispiel für die Methode, mit der die Verfasser der historischen Wahrheit zum Durchbruch verhelfen wollen:

„In der Tat belegen die festgestellten Anomalien [...] daß die achtzig Todesfälle, von denen es heißt, sie seien auf ‚Lungentuberkulose‘ zurückzuführen gewesen, in Wirklichkeit sehr wahrscheinlich Morde in einem Gaswagen waren.“

Ein Kommentar erübrigt sich hier.

## "Morde durch Gas in Mauthausen und Gusen"

Wir hatten Pater Riquet gebeten, an den Verfasser des Artikels eine Bitte um zusätzliche Erläuterungen zur Funktionsweise der „Gaswagen“ weiterzuleiten, die in Mauthausen im Betrieb gewesen sein sollen. Eine Antwort haben wir nicht erhalten. Was denkt der Geistliche selbst? In einem an uns gerichteten Brief vom 4. Mai 1987 schrieb er:

„Was die Gaswagen betrifft, so gab es davon mehrere Kategorien. Sicher ist, daß die Menschen, die sie in Mauthausen bestiegen, nur noch Leichen waren, als sie in Gussen [sic] oder in Hartheim ankamen.“ (Siehe Anhang XII.)

Tatsache ist, daß Pater Riquet nicht allzu viel Sicheres über jene Lastwagen zur Menschentötung weiß, die angeblich in dem Lager, wo er interniert war, eingesetzt wurden. Freilich wird man davon ausgehen dürfen, daß er im Gegensatz zu Herrn Choumoff kein Techniker ist.

## KAPITEL VI

### DER MYSTERIÖSE GASWAGEN VON KONIN

Ein Artikel von Mathias Beer mit dem Titel Die Entwicklung der Gaswagen beim Mord an den Juden [50] hat unser Dossier zum Thema weiter anwachsen lassen, allerdings nicht wegen seines Inhalts, sondern dank den Informationen, die sich als Folge eines Briefwechsels mit dem Verfasser ergaben.

Der fünfzehneitige Artikel erhebt den Anspruch, eine Zusammenfassung all dessen zu liefern, was zuvor über die „Gaswagen“ geschrieben worden ist, ohne daß auch nur die geringsten kritischen Fragen zu Konstruktion und Funktionsweise dieser Fahrzeuge laut würden. Der Text weist nicht weniger als 116 Fußnoten auf, von denen viele auf das Just-Dokument und auf das Becker-Dokument hinweisen, zwei Schriftstücke, die wir einer eingehenden Untersuchung unterzogen haben.

Nach der Veröffentlichung dieses Artikels, dessen Analyse uns nicht erforderlich erscheint, haben wir seinem Autor vier Fragen gestellt. Hier die Fragen, die Antworten Mathias Beers sowie die Bemerkungen, zu denen letztere Anlaß bieten.

**1. Frage:** „Wie kann ein Gaswagen, welcher der allgemein gelieferten Beschreibung entspricht, in Anbetracht des inneren Drucks, den die Motorabgase auf die Wände des abgedichteten Kastenaufbaus ausüben, überhaupt funktionieren?“

**Antwort:** „Das Problem des großen Drucks, der in den Kastenaufbauten entstand, scheint den an der Entwicklung und beim Einsatz der Gaswagen beteiligten Personen nicht fremd gewesen zu sein. Dafür sprechen die des öfteren vorgenommenen Messungen und der schon erwähnte Aktenvermerk vom 5. Juni 1942. [...] Darüber hinaus wird in dem Aktenvermerk vom 23. Juni 1942 [sic!] folgendes aufgeführt: ‚Die durch Schieber verdeckten Öffnungen an den hinteren Türen fallen fort und sind durch offene Schlitze von 100 x 10 mm in der oberen Rückwand (nicht Tür) zu ersetzen.‘“

**Bemerkung:** Wie wir bereits unterstrichen haben, ermöglichen solche Schlitze tatsächlich das Ansteigen des Drucks im Kasten und das Abfließen der Abgase ins Freie, sofern sie groß genug sind. Doch wie die Gaswagen ohne diese Schlitze funktionieren und wie „mit drei eingesetzten Wagen 97.000 verarbeitet“ werden konnten, erklärt M. Beer nicht.

## Der mysteriöse Gaswagen von Konin

**2. Frage:** „Ist es nicht erstaunlich, daß von dreißig Gaswagen, die in Betrieb gewesen sein sollen, nirgends auch nur ein einziger aufgefunden worden ist?“

**Antwort:** „Es wäre nicht überraschend, wenn nach dem Krieg keine Gaswagen gefunden worden wären, denn die Gaswagen wurden, wie alle sonstigen Spuren, die die Vernichtung von Menschen hinterlassen hatte, so gut wie es eben in Eile ging, beseitigt. Aber von Gaswagen besitzen wir nicht nur Photos, die von polnischen Behörden nach dem Krieg angefertigt wurden (Archiv in Warschau und Yad Vashem Archives in Jerusalem [sic!]), sondern ein Gaswagen steht meinen Informationen nach heute in Konin (Polen) als Denkmal zur Erinnerung an die Opfer.“

**Bemerkung:** Das Argument, wonach es keine Spuren der Menschenvernichtung gebe, weil die „Nazis“ sie beseitigt hätten, löst das Problem nicht, sondern kompliziert es ganz im Gegenteil noch. Anstatt nur eine Behauptung – „Es gab eine Menschenvernichtung mittels Gaswagen“ – beweisen zu müssen, zwingt sich M. Beer mit seiner Argumentation selbst, gleich zwei Behauptungen unter Beweis zu stellen: „Es gab eine Menschenvernichtung mittels Gaswagen“ und „Man hat die Spuren beseitigt“.

Somit bleiben noch zwei relevante Informationen übrig, die M. Beer in seiner Antwort auf unsere zweite Frage geliefert hat: Es gibt Aufnahmen der Gaswagen, vor allem aber findet sich in der polnischen Stadt Konin ein ehemaliger Gaswagen (was bedeutet, daß eben doch nicht alle Spuren beseitigt worden sind).

Was die Fotos anbelangt, so haben wir (in II.1.) gesehen, daß es deren genau zwei gibt (wenn man die von A. Decaux in seiner Fernsehsendung gezeigte verdächtige Fotomontage außer acht läßt) und daß keiner der beiden auch nur die geringste Beweiskraft innewohnt. Bezüglich des zweiten Punktes gab M. Beers Aussage indessen den Anstoß zu einer neuen Nachforschung, deren Ergebnis wir schon bald kennenlernen werden.

**3. Frage:** „Sind Ihnen im Vermerk vom 5. Juni 1942 [Just-Dokument] und dem Becker-Bericht vom 16. Mai 1942 keinerlei Unwahrscheinlichkeiten aufgefallen?“

**4. Frage:** „Wie soll man sich erklären, daß die Ausdrucksweise dieser beiden Dokumente so gänzlich verschieden ist – das erste bemüht sich, zu „codieren“, während im zweiten ausdrücklich von Vergasung und Tod der Fall ist?“



## Der mysteriöse Gaswagen von Konin

**Antwort:** „Natürlich sind Unterschiede in der Terminologie der beiden von Ihnen angesprochenen Dokumente festzustellen, doch ergeben sich, wie ein Vergleich mit den anderen erhalten gebliebenen Dokumenten [welchen??] zeigt, daraus noch keine ‚Unwahrscheinlichkeiten‘.“

**BEMERKUNG:** Wenn M. Beer lediglich „Unterschiede in der Terminologie“ zwischen den beiden Dokumenten sieht, so zeugt dies von einem gewissen Mangel an kritischem Geist. Wenn er in den beiden Schriftstücken „keine Unwahrscheinlichkeiten“ findet, so beweist er damit, daß es ihm an Kompetenz bei der Untersuchung eines Themas mangelt, welches im wesentlichen physikalischer und technischer Natur ist.

Der Inhalt der Antworten, die M. Beer auf unsere Fragen erteilte, bewog uns dazu, von jeder weiteren Diskussion mit ihm Abstand zu nehmen; er hat übrigens nicht auf unsere Bitte geantwortet, genauere Angaben zu seinen Quellen zu machen.

Um mehr über die Frage der Aufnahmen von Gaswagen zu erfahren, hat einer unserer Korrespondenten in der Bundesrepublik Deutschland auf unsere Anregung eine diesbezügliche Anfrage an das Staatliche Auschwitz-Museum sowie an das Institut Yad Vashem in Jerusalem gerichtet. Wir fassen zunächst die Antwort des Auschwitz-Museums zusammen:

- 1) Ich sende Ihnen das Foto des Fahrzeugs, welches die Funktion einer Gaskammer erfüllte, die dazu diente, im Vernichtungslager Chelmno/Ner, Bezirk Konin, Gefangene zu vergasen.
- 2) Nach dem Krieg wurde in Chelmno auf dem Gelände des ehemaligen Vernichtungslagers ein Denkmal errichtet.

Die unserem Korrespondenten zugestellte Aufnahme ist diejenige des Kühlergrill-Lastwagens mit dem Wahrzeichen der Firma Deutz-Magirus, von dem wir bereits gesprochen haben (II.1.). Es scheint nicht, daß es sich bei diesem Wagen um das von Mathias Beer erwähnte „Denkmal“ handelt, denn derjenige, von dem das Auschwitz-Museum spricht (seinem Brief ist ein Foto beigelegt) besteht aus Stein. Allem Anschein nach ist M. Beer also einem Irrtum aufgesessen.

Verwunderlicher ist die Antwort der Vorsteherin des Archivs von Yad Vashem. Diese Hochburg der Holocaust-Geschichtsschreibung stellte unserem Korrespondenten das Foto des berühmten Deutz-Magirus-Lastwagens zu und hielt fest, daß es über keine andere Aufnahme verfüge. Der Gipfel ist jedoch, daß diese Vorsteherin den Fragesteller bat, sie für den Fall, daß er

## Der mysteriöse Gaswagen von Konin

in der Zwischenzeit eine andere Fotografie zu diesem Thema gefunden habe, darüber in Kenntnis zu setzen und ihr eine Kopie der betreffenden Aufnahme zu schicken!

Was uns betrifft, so haben wir zum Thema „Gaswagen-Denkmal in Konin“ zuerst die polnische Botschaft in Paris, dann die Stadtverwaltung Konin und schließlich die Stadtverwaltung Chelmno angeschrieben. Geantwortet hat lediglich die Stadtverwaltung Konin; wir haben ihre kurze, jedoch eindeutige Antwort bereits zu Beginn unserer Studie (Kap. I) zitiert und wiederholen sie hier: „In unserer Stadt gibt es keinen als Denkmal dienenden Gaswagen.“

In Anhang XIII findet der Leser Kopien der hier erwähnten Briefe.

Somit erhärten die als Folge des Artikels von M. Beer erlangten Informationen die Schlußfolgerung, zu der wir in dieser Studie gelangt sind, nämlich daß es keine materiellen Spuren der Gaswagen gibt: Diese beschränken sich auf eine einzige Fotografie unbekannter Herkunft, der jede Beweiskraft abgeht, auf die sich jene Institutionen, welche angeblich über Beweise für die historische Realität dieser Fahrzeuge verfügen, nichtsdestoweniger berufen.

## KAPITEL VII

### TECHNISCHE PRÄZISIONEN

#### 1. Ein Motor, der dem Gegendruck der Auspuffgase ausgesetzt ist

Der kritische Wert des Gegendrucks gegen die Auspuffgase, bei dem ein Verbrennungsmotor zum Stillstand kommt, ist für Hersteller und Verwender von Kraftwagen nicht von Belang und weithin unbekannt. Bei einem klassischen Motor der vierziger Jahre ist davon auszugehen, daß dieser Wert recht niedrig ist: Ein Fahrzeugmotor wirkt nicht als Kompressor seiner eigenen Abgase. Wird dieser kritische Wert aus dem einen oder anderen Grund erreicht, so stirbt der Motor unvermeidlicherweise ab. Wenn man das Auspuffrohr mit einer hermetisch abgeschlossenen Räumlichkeit verbindet, so bildet sich nach einer Zeit, die von dem freien Volumen abhängt, ein Gegendruck, der dazu führen kann, daß dieser Raum Sprünge und Risse bekommt oder gar auseinanderbricht [51]. Widersteht die Räumlichkeit diesem stetig wachsenden Druck, setzt der Motor aus, sobald der kritische Wert erreicht wird. Die Behauptung, wonach 97.000 Personen ohne jede Schwierigkeit in den abgedichteten Kastenaufbauten der berühmten „Gaswagen“ vergast wurden (Just-Dokument), ist folglich unhaltbar. Werden hingegen im Kasten ausreichend große Öffnungen angebracht, kann kein Überdruck entstehen; der Kasten erfüllt dann die Funktion eines (großen) Auspufftopfs, und die Eingeschlossenen wären schon bald durch die Verbrennungsgase des Motors erstickt worden.

#### 2. Ein aufblasbarer Wagenheber

Kurz vor der Drucklegung dieses Buchs erschien auf dem Markt ein Apparat, der als Zubehör zu einem Wagen geliefert werden konnte.. Diese technische Neuerung hilft uns bei der Beantwortung der Frage nach dem Druck der Auspuffgase eines Motors mit innerer Verbrennung (Benzin- oder Dieselmotor) ein gutes Stück weiter. Es handelt sich um einen Wagenheber aus weichem Material, der sich mittels der Abgase des Motors aufblasen läßt (siehe den Prospekt des Herstellers in Anhang XIV).

Eine einfache Rechnung ergibt, daß der Druck, welcher erforderlich ist, um das Fahrzeug zu heben, ohne daß der Motor abstirbt, nicht mehr als einige hundert Gramm (Gewicht) pro  $\text{cm}^2$  beträgt. Doch wird dieser schwache Druck auf die Wände eines Gaswagens ausgeübt, so entspricht ihm eine Druckkraft von einigen Dutzend Tonnen.

## Technische Präzisionen

Nehmen wir beispielsweise an, der Motor eines Gaswagens habe mittels seiner Abgase einen Druck von 0,300 kp/cm<sup>2</sup> erzeugen können, ohne daß seine Funktion dadurch beeinträchtigt wurde. Wird dieser Druck in dem hermetisch abgedichteten Kastenaufbau auf die Seitenwände sowie die Decke des Kastenaufbaus (Gesamtfläche: 4m x 2 m) ausgeübt, so erzeugt er eine Kraft von  $0,3 \times 400 \times 200 = 24.000$  kp, d.h. 24 tp!

Wie man sieht, führt das Einlassen von Gas unter einem Druck von lediglich einigen hundert Grammpond pro Quadratcentimeter in eine hermetisch abgedichtete, quaderförmige Räumlichkeit von einer gewissen Größe dazu, daß eine enorme Kraft auf die Flächen wirkt. Um dieser zu widerstehen, müßte die betreffende Räumlichkeit besonders robust konstruiert und stark ausgesteift gewesen sein, was bei den Kastenaufbauten der Gaswagen nicht der Fall gewesen sein dürfte. Es ist offensichtlich, daß nur eine zylindrische Form mit gewölbtem Grund – wie man sie für Kessel- und Tankwagen und ganz allgemein für alle einem Druck ausgesetzten Behälter wählt –, fähig ist, einem internen Druck ohne stützende Struktur zu widerstehen (bei hohem Druck drängt sich die Wahl einer Kugelform auf).

Eine Untersuchung dieses neuen technischen Hilfsmittel bestätigt somit unsere ursprüngliche Hypothese, nämlich daß die Verbindung des Motorauspuffs mit dem Kasten des Gaswagens auf die in den „Zeugenaussagen“ regelmäßig geschilderte Art zur Rissebildung im Kastenaufbau, zu seiner Verformung, ja zu seinem Auseinanderbrechen geführt hätte – es sei denn, der Gegendruck hätte schon vorher zum Aussetzen des Motors geführt.

**N.B.** – Die obenstehenden Werte wurden in Einheiten des Systems MKpS angegeben, das heute nicht mehr offiziell verwendet werden darf, in der Umgangssprache jedoch weiterhin gang und gäbe ist. Heutzutage muß die Kraft in Newton und der Druck in Pascal angegeben werden; Puristen werden die erforderlichen Umrechnungen ohne Schwierigkeiten vollziehen können.

## 3. DIE SCHLÄUCHE

In zahlreichen „Zeugenaussagen“, dem Just-Dokument sowie gewissen Fernschreiben, die Bestandteil des Dokuments PS-501 bilden, ist von einem „Schlauch“, „Abgasschläuchen“ und „Verbindungsschläuchen“ die Rede, die dazu dienen sollen, den Auspuff des Motors mit dem abgedichteten Vergasungskasten zu verbinden. Hierzu sei zunächst festgehalten, daß die klassische Anordnung eines Lastwagenauspuffs keinen Schlauch erfordert und im allgemeinen keinen solchen aufweist. Zur

Umwandlung eines solchen Lastwagens in einen „Gaswagen“ ist ebenfalls kein Schlauch nötig; der Auspuff kann ohne weiteres mittels eines festen Rohrs mit dem Kasten verbunden werden, wobei einfache Vorrichtungen zu seiner freien Ausdehnung genügen. Das Vorhandensein von Auspuffschläuchen ließe sich unter diesen Umständen lediglich mit der speziellen Konzeption der betreffenden Fahrzeuge erklären, was dann der Grund dafür wäre, daß sie in den zitierten Dokumenten als „S-Wagen“, „Spezialwagen“ oder „Sonderwagen“ bezeichnet werden. Mittels dokumentarischer Recherchen müßte es möglich sein, diese Konzeption in Erfahrung zu bringen und zu überprüfen, ob sie tatsächlich die Montage eines Auspuffrohrs mit einem flexiblen Teilstück vorsah.

### 4. MANCHETE(N)

Dieses – im Becker-Dokument siebenmal verwendete – Wort stellt unserer Ansicht nach eines der Kriterien für die Echtheit dieses Dokumentes dar. Es ist augenscheinlich französischer Herkunft und wurde – vor allem in Berlin – von hugenottischen Emigranten eingeführt. Seine Schreibweise wurde seither verändert, um die deutsche Aussprache mit der französischen in Übereinklang zu bringen, und in den zeitgenössischen Wörterbüchern findet sich nur noch das Stichwort Manschette(n). Im Zusammenhang, in dem es im Text erscheint – die „Manchete“ ist ein Bestandteil der kombinierten Öl-Luftdruck-Bremse -, ist die ursprüngliche Bedeutung „Manchette eines Hemdes“ natürlich auszuschließen; in Frage kommt einzig und allein eine technische Bedeutung, die sich durch die Analogie der Form entwickelt hat. Unserer Meinung nach gibt es hier zwei Möglichkeiten:

**a) Muffe:** Hierunter versteht man ein zylinder- und rohrförmiges Stück von geringer Länge, das zum Verbinden zweier Rohre dient. In diesem Fall hätte der Verfasser des Dokuments das hierfür geläufige Wort „Muffe“ benutzen müssen.

**b) Abdichtungsring** aus Gummi, Leder oder Kunststoff mit zurückgekrempelem Rand (Deutsches Universalwörterbuch, 1983), oder: U-förmige Dichtung, Dichtung aus gekümpeltem Leder (Wörterbuch der industriellen Technik, 1979). Die aus Kunstgummi gefertigten Bremskapseln entsprechen dieser Definition – doch warum wurde dann nicht eben dieser Ausdruck verwendet?

Diese beiden Bedeutungen, vor allem die zweite, passen zu einem Bestandteil einer kombinierten Öl-Luftdruckbremse, doch keine der beiden läßt sich mit den im Dokument gelieferten Erklärungen bezüglich dieser Mancheten in Übereinstimmung bringen. Was besagt der Text?

## Technische Präzisionen

- Die Manchete ist an mehreren Stellen gebrochen; dieser Schaden ist an mehreren Wagen zugleich aufgetreten.

### BEMERKUNGEN:

**1)** Eine Muffe zur Verbindung von Rohren bricht kaum je, und wenn dies doch der Fall sein sollte, dann gewiß nicht an mehreren Stellen. Eine Wellenkupplungsmuffe – von der von vorneherein nicht einzusehen ist, wo sie sich in einem Bremssystem befinden könnte – bricht nicht; es kann lediglich vorkommen, daß sich Schraubenbolzen lösen. Es ist unwahrscheinlich, daß eine solche Panne an etlichen mit derselben Aufgabe betrauten Fahrzeugen zugleich auftritt.

**2)** Ein Abdichtungsstück, möge es nun aus Gummo oder einem anderen weichen Material bestehen, „bricht“ nicht; es kann der Abnutzung unterliegen, aber davon zu sprechen, daß dies „an mehreren Stellen“ der Fall ist, ergibt keinen Sinn. Eine solche Abnutzung führt zu einem Leck.

- Zwei Mancheten sind in einer gedrehten Form gegossen worden.

### BEMERKUNG:

In diesem Fall kann es sich einzig und allein um metallene Bestandteile handeln, denn nur solche können gegossen werden. Doch eine Muffe zur Verbindung von Rohren und eine Kupplungsmuffe werden nicht gegossen; erstere kann man ohne weiteres aus einem Rohrschnitt herstellen, zweite direkt drehen. Außerdem ist es zwar ohne weiteres denkbar, das sich in einer Feldreparaturwerkstatt für Kraftwagen eine Drehbank befindet, eine Gießerei wird man dort jedoch schwerlich finden. Selbstverständlich ist es ganz ausgeschlossen, daß Abdichtungsringe, beispielsweise Bremskapseln, außerhalb der Fabriken, wo man sie herstellt, handwerklich gegossen werden können.

Bezüglich dieser Mancheten verliert man sich ganz eindeutig in Spekulationen. Ist dem Verfasser eine Verwechslung unterlaufen? Die häufigsten Schäden an Bremsen sind: Verlust der Flüssigkeit als Folge eines Risses im Schlauch oder der Kapsel, was zu einem Totalausfall der Bremse führen kann; Blockierung der Backen im Inneren der Radtrommel; bei Luftdruckbremsen Schäden am Kompressor oder an ihrem Antrieb, etc.

Auf unsere Anfrage erteilte uns die Wiener Firma Steyr-Daimler-Puch (S.D.P.) folgende Auskunft zu diesem Wort:

„Die damaligen ‚SAURER-Wagen waren mit einer vakuumunterstützten Hydraulikbremse ausgerüstet, wie sie heute noch bei PKW

und kleinen Lieferwagen nach gleichen Prinzipien verwendet wird. Die angesprochene ‚Manchete‘ war dabei die Gummi-Membrane des Vakuum-Servogeräts, die sehr häufig gerissen ist, wodurch die Servounterstützung ausfiel und der Wagen nur mehr mit der Fußkraft gebremst werden konnte. Es handelte sich also nicht um einen Totalausfall, sondern nur um eine verminderte Wirksamkeit der Bremse. Die in diesem Brief angesprochene Form diente nicht zum ‚Giessen‘, sondern zum Vulkanisieren der Gummimembran.“

Diese Antwort gibt Anlaß zu folgenden Bemerkungen:

**Zum ersten Satz:** Daß die Saurer-Wagen zum damaligen Zeitpunkt mit einer vakuumunterstützten Hydraulikbremse ausgerüstet waren, weist darauf hin, daß sie einen Verbrennungsmotor und keinen Dieselmotor besaßen, womit in einem früher zur Sprache gebrachten Punkt Klarheit geschaffen wäre. Der im Becker-Dokument figurierende Ausdruck Öl-Luftdruckbremse läuft freilich darauf hinaus, daß diese Bremsvorrichtung einen Kompressor benötigt. Gewiß, Fahrzeuge mit einer solchen Bremsvorrichtung gibt es, doch vermögen wir keinen Grund zu erkennen, warum sie mit einem Hydraulikkreis ausgerüstet sein sollte. Anders gesagt: Ein Brems-Hydraulikkreis kann zwar mit einer vakuumunterstützten Hydraulikbremse verbunden sein, welche den auf das Bremspedal auszuübenden Druck verringert, doch braucht eine Luftdruckbremse keinen Hydraulikkreis, da der Kompressor einen genügend starken Druck und Luftüberschuß liefert (während die Vakuumsvorrichtung keine maximale Ausnützung des atmosphärischen Drucks erlaubt). Aus diesem Grund neigen wir dazu, den Erläuterungen der Firma S.D.P. mehr Glauben zu schenken als denjenigen Beckers, der sich in diesem Punkt sehr unklar äußert.

**Zum zweiten Satz:** Die Definition des Ausdrucks Manchete bestätigt die in den oben erwähnten Wörterbüchern unter b) gelieferte und paßt zum Kontext; die Erwähnung von an diesen Mancheten aufgetretenen Schäden mitsamt ihren Folgen und der Hinweis auf ihre Häufigkeit geben zu keinerlei kritischen Bemerkungen Anlaß.

**Zum dritten Satz:** Wir finden hier eine Bestätigung des Sachverhalts, daß ein Gummistück unter den im Bericht geschilderten Umständen nicht gegossen werden konnte, doch erkennen wir ebensowenig, wie man es hätte vulkanisieren können[52]; in diesem letzten Punkt bleibt also eine Unklarheit bestehen. Man kann davon ausgehen, daß gerissene Membrane genau wie geplatze Schläuche mit erhitzten Gummiflicken repariert wurden, aber dazu braucht es wirklich keine Gußform...

Dieser Brief, der von einer uns kompetent erscheinenden Quelle stammt, bestätigt also die zuvor geäußerte Hypothese, wonach eine Manchete, entsprechend den Definitionen der Wörterbücher, ein zur Abdichtung dienender Bestandteil aus weichem, nichtmetallischem Material ist. Die Unlogik des Becker-Dokuments in diesem Punkt springt förmlich ins Auge. Aller Wahrscheinlichkeit nach wußte sein Ersteller bestenfalls, daß bei den Saurer-Wagen oft Schäden an den Mantelungen auftraten – dies konnte für niemanden ein Geheimnis sein -, doch offenbar hatte er keine Ahnung davon, worum es sich bei diesen Bestandteilen handelte. Dies läßt nur zwei Möglichkeiten offen: Entweder waren Verfasser und Unterzeichner des besagten Berichts technische Ignoranten und unglaublich naiv, oder aber wir haben hier mit einer plumpen Fälschung vor uns, der eine den damaligen Benutzern der Saurer-Lastwagen wohlbekannt Besonderheit dieser Fahrzeuge zugrunde lag. In Anbetracht der anderen Merkwürdigkeiten, welche dieses Dokument aufweist, spricht alles für die zweite Hypothese. Der Brief der Firma S.D.P. ist im Anhang XV abgelichtet.

### 5. ANALOGIE ZWISCHEN DEN „GASKAMMERN“ UND DEN „GASWAGEN“.

Die These von der Existenz der „Gaswagen“ beruht vielleicht auf der unüberlegten Suche nach einer Analogie bei der „Einführung“ der toxischen Substanz in die „Gaskammern“ und die erwähnten Wagen: In erstere soll Zyklon B, in letztere CO eingeführt worden sein [53], wobei die Räumlichkeiten, in denen die Todgeweihten eingeschlossen waren, in beiden Fällen abgedichtet waren. Doch die Verfechter dieser These scheinen folgendes vergessen zu haben: Während die Einführung eines Giftes in fester Form wie Zyklon B in ein hermetisch abgeschlossenes Lokal keinerlei technische Schwierigkeiten bietet (es reicht, eine Einwurfvorrichtung zu öffnen und rasch wieder zu schließen), verhält es sich grundlegend anders, wenn die toxische Substanz gasförmig ist wie beispielsweise CO. Dieses Gas kann auf zwei Wegen eingeführt werden:

- 1)** In reiner Form aus Flaschen, in denen es unter starkem Druck aufbewahrt wird;
- 2)** In stark verdünnter Form als Bestandteil von Motorabgasen; in diesem Fall ist der Druck schwach, und der CO-Gehalt beträgt lediglich einige Prozent, bei Dieselmotoren noch weniger. In beiden Fällen muß ein Gasfluß aufrecht erhalten werden, und es gilt dem Überdruck Rechnung zu tragen, der in der Räumlichkeit auftreten kann und dem diese standhalten muß. Im zweiten Fall sind zusätzlich noch die Bedingungen zu berücksichtigen, unter denen die Abgase produziert werden, d.h. das Laufen des Motors,



## Technische Präzisionen

welches, wie im vorhergehenden erläutert, nur dann möglich ist, wenn die Abgase in eine nicht abgedichtete Räumlichkeit eingeleitet werden, aus der die ursprünglich darin vorhandene Luft austreten kann und in der die toxischen Gase frei zirkulieren können. Die beiden Vergasungsprozeduren, jene durch Zyklon B und jene durch CO, verlaufen also durchaus nicht analog.

## Schlussfolgerungen

Durch eine freundliche Fügung des Schicksals sind wir während des Zweiten Weltkriegs weder in Kriegsgefangenschaft geraten noch deportiert worden. Dies hat uns, neben anderen Unannehmlichkeiten, davor bewahrt, vor einem Gewissenskonflikt zu stehen und, um dem Tod zu entgehen, „eine Brücke über den Kwai“ bauen zu müssen wie der berühmte Oberst Nicholson im Film dieses Namens (um sein Leben zu retten, erklärt sich der Kriegsgefangene Nicholson bereit, für die Japaner eine Brücke zu bauen, die ihnen im Krieg gegen sein Land, England, große Vorteile verschaffen wird). Es blieb uns also erspart, unsere Talente als Bastler zum Umbau von Lastwagen in Fahrzeuge einzusetzen, die ihre Passagiere vergasen.

Hätte uns das Schicksal in eine ähnliche Lage wie Oberst Nicholsons versetzt, und wären wir von unserer Mentalität her ebenso gewissenlos und egoistisch gewesen wie dieser, so hätten wir ungeachtet aller moralischen Bedenken einen Vergasungswagen nach dem Schema konstruiert, das im Anhang XVI abgebildet ist. Über unserem Schema findet sich dort ein weiteres, das auf den Beschreibungen der „Gaswagen“ in der einschlägigen Literatur beruht.

Hätten die Zeugenaussagen, die Fotografien und die Dokumente Elemente enthalten, die auf die Existenz von Gaswagen von der Art des von uns skizzierten hingewiesen hätten, und würde in den Augenzeugenberichten und den Dokumenten nicht dermaßen beharrlich betont, daß der Kastenaufbau dieser Wagen abgedichtet, hermetisch war, so hätten wir uns schwerlich dazu bemüht gefühlt, diese Studie zu verfassen, denn unter diesen Umständen hätten keinerlei augenscheinliche Unwahrscheinlichkeiten vorgelegen. Doch wie wir gesehen haben, verhält sich die Sache anders.

Wir wissen heute mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit, daß es niemals Gaskammern zum Zweck der Massentötung von Menschen gegeben hat[54]. Verhält es sich mit den „Gaswagen“ gleich? Die von uns vorgenommene theoretische Studie liefert keinerlei Beweise für ihre Existenz. Gibt es irgendwo materielle Spuren von Gaswagen, so wie es in Auschwitz und Birkenau ein Gebäude und Ruinen gibt, die bis zum heutigen Tage offiziell als ehemalige Gaskammern präsentiert werden? Wir wissen es nicht. Die polnische Botschaft in Paris hat uns auf eine diesbezügliche Anfrage nie geantwortet. Ein deutscher Autor teilte uns mit, „seinen

## Schlussfolgerung

Informationen nach“ gebe es in Konin, Polen, einen ehemaligen Gaswagen, der dort als Mahnmal ausgestellt sei; die Verwaltung jener Stadt hat uns in einem offiziellen Schreiben darüber in Kenntnis gesetzt, daß es dort keinen ehemaligen Gaswagen gibt. Ein Mahnmal existiert zwar, doch befindet sich dieses in Chelmno (zu deutsch: Kulmhof) und besteht aus Stein. Als wir ihn baten, uns die Quelle seiner Informationen zu nennen, hat uns der deutsche Autor keine Antwort erteilt. Auf die Frage nach der eventuellen Existenz eines ehemaligen Gaswagens in Chelmno hat uns die dortige Gemeindeverwaltung ebenfalls keiner Antwort gewürdigt.

Was ist aus diesen seltsamen Fakten zu folgern?

Daß es uns wenigstens erlaubt sein sollte, zu zweifeln.

## Ergänzung

### SUMMARISCHE SCHÄTZUNG DES DRUCKS DER ABGASE IM KASTENAUFBAU EINES LASTWAGENS MIT BENZINMOTOR

Die Abgase von mit Verbrennungsmotoren ausgerüsteten Fahrzeugen werden stets in die Atmosphäre abgeführt, entweder direkt oder nachdem sie die Turbine eines Aufladegebläses getrieben haben.

Der Fall der „Gaswagen“ ist sehr speziell und ungewöhnlich: Man erzählt uns, die Motorabgase dieser Fahrzeuge seien in deren Kastenaufbau geleitet worden, um die darin eingeschlossenen Menschen zu ersticken. Dieser Kastenaufbau, heißt es weiter, sei hermetisch abgedichtet gewesen, und man habe sorgfältig darauf geachtet, daß dieser Zustand erhalten blieb. Angesichts dieser Ausgangslage müssen wir davon ausgehen, daß die Abgase nicht austreten konnten und dementsprechend von den Motoren, die sie erzeugten, verdrängt wurden [55].

In der vorliegenden Studie haben wir immer wieder ausdrückliche Vorbehalte gegen die Möglichkeit geäußert, daß das System unter diesen Umständen stabil funktionierte. Im folgenden wollen wir den theoretischen Wert des Drucks berechnen, der nach einer bestimmten Zeit und bei einer bestimmten Beschickung – in beiden Fällen stützen wir uns auf die in der Standardliteratur zitierten Berichte und Zeugenaussagen - in dem mit dem Auspuff des Motors verbundenen Kastenaufbau geherrscht hätte.

Unter Anwendung des Mariotte-Gesetzes wird der absolute Druck durch folgende Formel ausgedrückt:

$$p = p_a \frac{V_0 + V}{V_0} \quad (1), \text{ wobei}$$

$p_a$  dem atmosphärischen Druck entspricht ( ungefähr 1 bar oder 1 kp/cm<sup>2</sup>),  $V_0$  dem im Kastenaufbau, in dem die Todgeweihten zusammengepfercht sind, noch vorhandenen freien Volumen und  $V$  dem Volumen der vom Motor erzeugten Abgase nach erfolgter Korrektur ihrer Temperatur.

In Anbetracht der behaupteten Dimension des Kastenaufbaus (4 x 2 x 2 m) sowie der behaupteten Beschickung mit 9 bis 10 Personen pro Quadratmeter,

## Ergänzung

die bedeuten würde, daß zwischen ihnen praktisch kein freier Raum mehr verblieb, haben wir das noch im Kasten vorhandene Volumen zuvor auf 2,4 m<sup>3</sup> geschätzt. Andere Zeugenaussagen sprechen freilich von einem größeren Kastenaufbau (5 x 2 x 2 m), und um uns von vorne herein gegen jede Kritik abzusichern, setzen wir für  $V_0$  einen Wert von 5 m<sup>3</sup>, was viel erscheint und der These von der Existenz der Gaswagen förderlicher ist, weil es ein langsames Steigen des Drucks im Kasten bedeuten würde.

Unter diesen Umständen ist obige Formel wie folgt zu modifizieren:

$$p = p_a \frac{5 + V}{5} \quad (2), \text{ oder, wenn } p_a = 1 \text{ bar ist:}$$

$$p = \frac{5 + V}{5} \quad (3)$$

Nun gilt es noch  $V$  zu ermitteln.

Berechnen wir zunächst das Volumen  $V$  der pro kWh produzierten Abgase. Nehmen wir an, der benutzte Treibstoff bestehe ausschließlich aus Heptan (Formel C<sub>7</sub>H<sub>16</sub>, Molarmasse 100 g). Die Verbrennung des Heptan im Sauerstoff der Luft führt zu folgender Reaktion:



In der Praxis erfordert das Funktionieren eines Motors einen Luftüberschuß; dennoch ist die Verbrennung niemals perfekt, und die Abgase enthalten stets eine gewisse Quantität Kohlenmonoxyd (CO), einen unverbrannten Stoff; ferner enthalten sie Stickstoffoxide sowie diverse andere Komponenten. Nimmt man allerdings an, daß die Verbrennung gemäß den in der obigen Reaktion gezeigten Proportionen erfolgt, und halten wir uns vor Augen, daß einem Volumen Sauerstoff in der Zuluft 3,76 Volumen Stickstoff entsprechen, so können wir festhalten, daß die Verbrennung eines Gramms Treibstoff ein minimales Abgasvolumen von

$$v' = \frac{1}{100} (7 \times 22,4 + 8 \times 22,4 + 3,76 \times 22 \times 11,2) = 12,62 \text{ Litern}$$

entspricht und daß  $v'$  unter Normalbedingungen 0,0126 m<sup>3</sup>/g entspricht [0 Grad Celsius (273 K), 1 bar].

## Ergänzung

Andererseits wissen wir, daß ein Motor ungefähr 330 g Benzin pro kWh konsumiert; er erzeugt also:

$$v = v' \times 330 = 4,16 \text{ m}^3 \text{ Abgase pro kWh.}$$

Um V zu berechnen, müssen wir die Stärke P, welche vom Motor während einer Vergasungsoperation entwickelt wird, sowie die Dauert t dieser Operation kennen.

Gehen wir davon aus, daß die Gaswagen mit einem Motor ausgestattet waren, der eine normale Stärke von 75 kWh besaß. Durch die „Zeugenaussagen“ und „Dokumente“ wissen wir, daß die Vergasungen während der Fahrt ablaufen konnten [56], daß die Fahrzeuge „geländegängig“ waren [57] und daß die Fahrer „durchweg Vollgas gaben [58]“. Gestützt auf diese recht ungenauen Daten wollen wir annehmen, daß eine Vergasungsoperation 10 Minuten in Anspruch nahm und der Motor dabei eine Stärke von 10 kW entwickelte.

Das bei dieser Operation erzeugte Abgasvolumen ist:

$$V' = v \times P \times t \text{ (P in kW, t in Stunden), also:}$$

$$V' = 4,16 \times 10 \times \frac{10}{60} = 6,93 \text{ m}^3$$

- dies unter normalen Bedingungen.

Wir wissen, daß die Abgase mit einer Temperatur von 600 bis 800 Grad Celsius aus dem Motor austreten und daß sie sich im hier untersuchten Fall nicht in der Atmosphäre verbreiten, sondern in einem begrenzten Volumen komprimiert werden; da besagte Operation von relativ kurzer Dauer ist, wird man davon ausgehen können, daß sich die Temperatur nur unwesentlich abkühlt. Gehen wir dennoch davon aus, daß die Durchschnittstemperatur dieser Gase im Kastenaufbau lediglich 200 Grad Celsius beträgt [59] (473 K). Unter Anwendung des Gay-Lussac-Gesetzes kann man berechnen, daß das vorherige Volumen nun folgende Größe aufweist:

$$V = V' \frac{473}{273} = \frac{6,93 \times 473}{273} = \text{ca. } 12 \text{ m}^3$$

## Ergänzung

Fügen wir diesen Wert in die Formel (3) ein, so erhalten wir:

$$p = \frac{5 + 12}{5} = 3,4 \text{ bar}$$

womit der effektive Druck wie folgt aussieht:

$$p_{\text{eff}} = 3,4 - 1 = 2,4 \text{ bar.}$$

Es bedarf kaum der Erwähnung, daß der Kastenaufbau schon längst vor dem Erreichen dieses Wertes auseinandergebrochen wäre, denn anhand des Beispiels des aufblasbaren Wagenhebers (Absatz VII.2) haben wir gesehen, daß ein Druck von einigen Hektogramm-Pond pro Quadratcentimeter einer Druckkraft von mehreren Dutzend Tonnen (Gewicht) auf die Wände entspricht. Es würde schon ausreichen, einen Motor, dessen Auspuff unter den zuvor beschriebenen Bedingungen mit dem Kastenaufbau verbunden ist, mit geringer Belastung (ja im Leerlauf) laufen zu lassen, um die Gefahr eines Auseinanderbrechens eines Kastenaufbaus heraufzubeschwören, dessen Quaderform auch bei erheblicher Verstärkung nicht dazu geeignet ist, einem – selbst mäßigen – inneren Druck standzuhalten.

Diese Berechnungen bestätigen die Schlußfolgerung unserer Studie voll und ganz: Wenn die Gaswagen so konzipiert waren, wie allgemein behauptet wird, d.h. einen hermetischen Kastenaufbau aufwiesen, konnten sie nicht funktionieren. Das einzige logische Element in dieser Geschichte ist die im Just-Dokument erhobene Forderung nach Anbringung zweier Schlitze im Kastenaufbau; in diesem Fall erfüllt letzterer gewissermaßen die Aufgabe eines Auspufftopfs, und das System ist funktionsfähig. Doch da der Unterzeichner des Dokuments behauptet, 97.000 Menschen seien ohne solche Schlitze vergast worden – was ein Ding der Unmöglichkeit ist -, macht es ganz den Anschein, als habe er diese nicht für unabdingbar gehalten; dies beweist, daß er nichts von dem elementaren physikalischen Problem verstanden hat, das die Verwendung seiner Fahrzeuge mit sich brachte.

Somit erlischt der einzige schwache Lichtstrahl, den wir bei dieser ganzen düsteren Geschichte haben aufblitzen sehen, auch schon gleich wieder.

Saint-Laurent de la Prée  
April 1991

## Bibliographie

Adam, Uwe Dietrich, Kapitel "Les chambres à gaz", in: Colloque de l'École des hautes études en sciences sociales, L'Allemagne nazie et le génocide juif, ["Nazideutschland und der Völkermord an den Juden"], Gallimard-Le Seuil, 1985, S. 236-261.

Butz, Arthur R., The Hoax of the Twentieth Century ["Der Betrug des 20. Jahrhunderts"], Institute for Historical Review, Torrance/Kalifornien 1975, 1985.

Choumoff, Pierre-Serge, "Les assassinats par gaz à Mauthausen et Gusen" ["Morde durch Gas in Mauthausen und Gusen"], in: Le Monde juif, 3. und 4. Trimester 1986.

Grossmann, Vassili [Wassilij], L'Enfer de Treblinka [„Die Hölle von Treblinka“], Arthaud, 1945 (gesetzlich Hinterlegung: 10 April 1946).

Kogon, Eugen; Langbein, Hermann; Rückerl, Adalbert sowie weitere 21 Verfasser, Nationalsozialistische Massentötungen durch Giftgas, S. Fischer Verlag, 1983, 1986. (Französische Fassung: Les Chambres à gaz, secret d'État [„Die Gaskammern, ein Staatsgeheimnis“], Éditions de Minuit, 1984, 1987.

Lanzmann, Claude, Shoah, Le Livre de Poche, 1985.

Le Chêne, Evelyn, Mauthausen, Belfond, 1974.

Lifton, Robert Jay, Les Médecins nazis ["Die Nazi-Ärzte"], Robert Laffont, 1989.

Mayer, Arno, La "Solution finale" dans l'histoire ["Die 'Endlösung' in der Geschichte"], La Découverte, 1990. Französische Übersetzung von Why did the Heavens not Darken? The „Final Solution“ in History [„Warum hat sich der Himmel nicht verdunkelt? Die ‚Endlösung‘ in der Geschichte“], Pantheon Books, New York, 1988.

Merle, Robert, La mort est mon métier ["Der Tod ist mein Handwerk"], Gallimard, 1952, 1992.



## Bibliographie

Milson, John: German Military Transport of World War II [„Deutsche Militärfahrzeuge des 2. Weltkriegs“], Arms and Armour Press, London, 1975.

Poliakov, Léon, Bréviaire de la Haine [„Breviarium des Hasses“], Calmann-Lévy, 1979.

Poliakov, Léon, und Wulf, Joseph, Das Dritte Reich und die Juden, Arani, 1955.

Rassinier, Paul, Le Mensonge d'Ulysse [„Die Lüge des Odysseus“], La Vieille Taupe, 1979.

Rassinier, Paul, Le Véritable Procès Eichmann ou les Vainqueurs incorrigibles [„Der wirkliche Eichmann-Prozess oder die unverbesserlichen Sieger“], La Vieille Taupe, 2. Auflage, 1983.

Rousset, David, Le pitre ne rit pas [„Der Hanswurst lacht nicht“], Pavois, 1948, Neuauflage Christian Bourgois, 1979.

Roques, Henri, Les „Confessions“ de Kurt Gerstein [„Die ‚Geständnisse‘ des Kurt Gerstein“], Université de Nantes, 1985.

Rückerl, Adalbert, NS-Prozesse, C. F. Müller Verlag, 1971.

Rückerl, Adalbert, NS-Vernichtungslager im Spiegel deutscher Strafprozesse, DTV, 1977, 1978.

Steiner, Jean-François, Treblinka, Fayard, 1966.

Toland, John, Hitler, Robert Laffont, 1983.

Walendy, Udo, „‘Vermerk’ des RSHA“, in: Historische Tatsache, Nr. 5, Verlag für Volkstum und Zeitgeschichtsforschung, Vlotho, 1979.

Weckert, Ingrid, „‘Massentötungen’ oder Desinformation?“, in: Historische Tatsachen, Nr. 24, Verlag für Volkstum und Zeitgeschichtsforschung, Vlotho, 1985.

## List der Anhänge

- I. Dossier R58/871 f<sup>o</sup>1 aus dem Bundesarchiv Koblenz
- II. Dokument PS-501
- III. Angebliche Fotografien von „Gaswagen“
- IV. Sonderfahrzeuge des deutschen Heeres
- V. Wiedergaben des Becker-Dokuments
- VI. Karte der UdSSR, Südosten des europäischen Teils
- VII. Wiedergaben des Just-Dokuments
- VIII. Bonner Prozeß: Auszüge aus dem Urteil gegen Angehörige der Wachmannschaft von Kulmhof
- IX. Prozeß von Charkow: Verhör des Zeugen Heinisch
- X. Verhörprotokoll des Zeugen Falborski
- XI. Beeidigte Erklärung Otto Ohlendorfs (Dokument PS-2620)
- XII. Brief zu den „Gaswagen“ von Mauthausen
- XIII. Korrespondenz im Zusammenhang mit der Suche nach einem ehemaligen „Gaswagen“
- XIV. Aufblasbarer Wagenheber
- XV. Brief der Firma Steyr-Daimler-Puch
- XVI. Zeichnungen von „Gaswagen“

### Anhang I

Dossier R 58/871 f<sup>o</sup>1 aus dem Bundesarchiv Koblenz

Dieses Dokument umfaßt insgesamt 22 Blätter. Die ersten 21, die von Bedeutung sind, lichten wir hier in chronologischer Reihenfolge ab; auf dem 22. stehen lediglich Unterschriften, Namenszeichen und unleserliche handgeschriebene Zeilen in deutscher Sprache, die für unser Thema nicht von Belang sind.

In Anbetracht der entscheidenden Rolle, welche der Vermerk vom 5. Juni 1942 in diesem Zusammenhang spielt – es handelt sich um einen der beiden dokumentarischen Hauptpfeiler der These von der historischen Realität der „Gaswagen“, der zweite Hauptpfeiler ist das Becker-Dokument -, halten wir es für notwendig, dem Leser auch die drei anderen Bestandteile dieses Dossiers vorzulegen, welche dem erwähnten Vermerk ganz offensichtlich zugrunde liegen und die uns außerdem technische Informationen über

## Liste der Anhänge

gewisse von den Deutschen während des Zweiten Weltkriegs verwendete Sonderfahrzeuge liefern.

Brief vom 26. März 1942  
Vermerk vom 27. April 1942  
Bemerkungen

Brief vom 30. April 1942  
Bemerkungen

Brief vom 14. Mai 1942  
Vermerk vom 5. Juni 1942 (Just-Dokument)  
Vermerk und Brief vom 23. Juni 1942  
Bemerkungen

Brief vom 18. September 1942  
Brief vom 24. September 1942  
Hypothese zur Verwendung der RSHA-Sonderfahrzeuge

Mit Ausnahme des Vermerks vom 5. Juni 1942 (sowie möglicherweise auch jenes vom 23. Juni 1942) enthalten die Bestandteile dieses Dossiers, und insbesondere die Korrespondenz mit der Firma Gaubschat, nicht das geringste Indiz, das dem Verdacht Auftrieb verleihen könnte, hier gehe es um die Ermordung von Menschen.

Es folgen die Kopien der deutschen Seiten. Selbstverständlich erübrigt sich eine Rückübersetzung der französischen Übersetzung auf S. 143-147. Es schließen sich (auf S. 147) Bemerkungen an:

### **Bemerkungen**

Dieser Text hinterläßt nicht den Eindruck, daß er von einem Techniker verfaßt wurde; die Ausdrucksweise wirkt naiv und die Erklärungen eher wirr. Ein deutscher Korrespondent hat uns bestätigt, daß dieser Vermerk etlichen Unsinn enthält und daß darin ungebräuchliche Wörter verwendet werden. Die Beschreibung der unter c) erwähnten Vorrichtung, die dem Vernehmen nach schließlich verwirklicht wurde, ist unklar; es fehlt jeder Hinweis auf die Rolle oder die Seilscheibe, deren Installation unabdingbar gewesen wäre, da sich die Seilwinde unter dem Wagen befand.

Untenstehendes Schema stammt von uns. Es fußt auf den im Vermerk vom 27. April 1942 sowie dem Bestätigungsschreiben vom 30. April 1942 gelieferten Informationen und zeigt jene Vorrichtung, für die man sich laut diesen Dokumenten entschied: Einen ausziehbaren Bodenrost. Daß das

## Liste der Anhänge

Seil mit dem Ring an die Windentrommel anzuhängen war, liefert einen Hinweis darauf, daß der Kastenaufbau hermetisch abdichtbar war und daß der Verfasser des Vermerks der Aufrechterhaltung dieser Abdichtung größte Bedeutung beimaß; wegen der Seildurchführung wäre diese sonst nicht gewährleistet gewesen.

S. 149:

RSHA-Sonderfahrzeug

nach dem Vorschlag c) im Vermerk vom 27. April 1942

I. Längsschnitt

Das Schema ist aus dem französischen Original zu übernehmen. Hier die deutschen Entsprechungen zu den französischen Erläuterungen:

Grillage h 300 à 400 mm	300 bis 400 mm hohes Gitterwerk
Câble d'introduction	Seil zum Einführen des Rostes
Câble d'extraction	Seil zum Herausziehen des Rostes
Caillebotis extractible articulé en 10-12 éléments	In 10-12 Quadratfelder unterteilter Bodenrost
Passage de roue	Radkasten
Plancher du camion	Boden des Lastwagens
Poulie ou rouleau de renvoi	Rolle oder Seilscheibe
Treuil	Seilwinde

II. Von F aus gesehen (s. nächste Seite):

## Liste der Anhänge

Bande longitudinale 250 mm	250 mm langer Längsstreifen
Structure en bois	Holzaufbau
Revêtement de tôle lisse	Verkleidung mit glattem Blech
Fer à U de guidage latéral	Seitliche U-Eisenführung
Fer à U de guidage latéral	Seitliche U-Eisenführung
Caillebotis	Bodenrost
Passage de roue	Radkasten
Rail de roulement en fer à U	U-Eisen-Schiene
Câble d'introduction	Seil zum Einführen des Rostes
Câble d'extraction	Seil zum Herausziehen des Rostes
Largeur de la porte	Breite der Tür
Nouvel emplacement du chemin de roulement, selon la lettre du 23. 6. 42, 3°	Neue Konzeption Radkastenaufsatz laut dem Brief vom 23. Juni 1942, Absatz 3

S. 150/151 Wiedergabe der deutschen Dokumente  
Die franz. Übersetzung auf S. 152/153 entfällt natürlich.

### S. 154: Bemerkungen

Diese Bestellung, die auf den internen Vermerk vom 27. April 1942 folgt, liefert eine klarere Beschreibung der Vorrichtung (siehe Schema S. XY). Wie im vorhergehenden Vermerk unterstreicht der Verfasser, daß die Dichtigkeit des Wagenaufbaus nicht in Frage gestellt werden darf, weshalb eine Trennung zwischen Seil und Trommel erforderlich ist.

S. 155-163: Deutsche Dokumente ablichten  
Die französische Übersetzung S. 164-166 entfällt

### S. 166: Bemerkungen:

Für die Forderung nach Verkürzung des Kastenaufbaus wird keine Begründung geliefert. In unserer Analyse des Just-Dokuments (III.2.), das diese Frage unter Punkt 2 aufgreift, haben wir uns mit dem Einwand auseinandergesetzt, wonach eine solche Verlagerung eine „ungünstige Gewichtverlagerung“ zur Folge haben könne.

Wir erfahren, daß die Türen ursprünglich „durch Schieber verdeckte Öffnungen“ enthielten, was bedeutet, daß der Kastenaufbau nach dem Wegfall dieser Öffnungen hermetisch abgedichtet war. An die Stelle der durch Schieber verdeckten Öffnungen traten offene Schlitze, welche außen mit leicht beweglichen Scharnierblechklappen verdeckbar waren. Nach deren Installation war der Kastenaufbau nicht mehr hermetisch, da ein innerer Überdruck ab einem gewissen Wert, der vom Gewicht der Klappen abhängt,

## Liste der Anhänge

bewirkt, daß sich diese heben und daß Luft – oder Gas – in die Atmosphäre austritt.

### Hypothese zur Verwendung der RSHA-Sonderfahrzeuge

Die im Dossier R 58/871 enthaltenen Dokumente über die Kastenaufbauten der RSHA-Sonderfahrzeuge liefern keinerlei Hinweis auf die Art der von ihnen zu transportierenden Ladung. Man kann allenfalls festhalten, daß diese nicht besonders verletzlicher Art gewesen sein kann, da die Entladung „schnell“ und ursprünglich „möglichst selbsttätig“ erfolgen sollte; zu diesem Zweck war „der Aufbau oder ein zweiter Boden kippbar zu machen“. Zum Charakter der Ladung wollen wir nun eine Hypothese aufstellen, wobei wir einräumen, daß gegen diese zumindest ein Einwand ins Feld geführt werden kann. Unsere Hypothese lautet wie folgt:

Die RSHA-Sonderfahrzeuge, die mit einem Kastenaufbau versehen werden sollten, welcher eine rasche Entladung ermöglichte, waren zum Transport von Leichen bestimmt.

Für diese Hypothese sprechen folgende Punkte:

1) Die Organisation, welche den Umbau dieser Lastwagen anordnete, war für Sicherheits- und Polizeifragen zuständig, was einen Hinweis darauf liefert, daß Außenstehende die Ladung möglichst nicht zu Gesicht bekommen sollten. Es könnte sich um Leichen gehandelt haben, die rasch begraben oder zum nächsten Krematorium gebracht werden mußten;

2) Die Tatsache, daß die Ladung offenkundig nicht verletzlich war;

3) Das Gewicht der Ladung: 4.500 kg entsprechen rund sechzig Leichen, womit ungefähr sechs Leichen auf einen Quadratmeter Oberfläche kämen, was durchaus plausibel anmutet;

4) Die angeordneten hygienischen Maßnahmen:

a) Zwecks Ermöglichung einer mühelosen und gründlichen Reinigung war das Innere des Kastenaufbaus mit glattem Blech zu verkleiden; die vorstehenden Rückwandteile waren durch Bleche abzuschrägen; im Kastenboden war eine große Abflußöffnung einzuschneiden;

b) Damit keine lästigen Gerüche austreten konnten, mußte der Kastenaufbau dicht sein; um die Dichtheit bis auf Manneshöhe zu wahren, durfte keine Seildurchführung eingebaut werden, und die Abflußöffnung mußte mit einem

## Liste der Anhänge

dicht schließenden Deckel versehen sein; die im Oberteil anzubringenden Schlitze dienen der Entlüftung.

Diese Erwägungen gelten unabhängig von der Art der geforderten und verwirklichten Einrichtung zur Gewährleistung der raschen Entladung.

Der hauptsächliche Einwand gegen unsere Hypothese könnte lauten, die verlangte Höhe des Gitterwerks – 300 bis 400 mm, „damit das Ladegut nicht über den letzten Rost zur Führerhaus-Rückwand fällt“ - sei unzureichend. Es stimmt zwar, daß sechs Leichen auf einem Quadratmeter eine erheblich größere Höhe aufweisen, doch entspricht diese Zahl der durchschnittlichen Dichte der Ladung. Diese könnte mehrheitlich in der Mitte sowie im hinteren Teil des Fußbodens aufgestapelt werden – was übrigens einer raschen und mühelosen Entladung dienlich wäre -, so daß man davon ausgehen darf, daß vor dem Gitterwerk lediglich zwei Leichen aufeinandergelegt wurden und die Höhe des Gitterwerks ausreichte, um seinem hauptsächlichen Zweck - ganz unabhängig von der vorgesehenen Art der Entladung – ebenso gerecht zu werden wie dem Nebenzweck, der ihm im Falle einer Entladung mittels eines ausfahrbaren Rostes zugefallen wäre: Der Erleichterung des Herausziehens der Ladung.

Die geringe Höhe des Gitterwerks, das verhindern sollte, daß das Ladegut über den letzten Rost zur Führerhaus-Rückwand fiel, stellt nicht nur einen möglichen Einwand gegen unsere Hypothese, sondern zugleich auch ein höchst gewichtiges Argument gegen die These dar, wonach die RSHA-Sonderfahrzeuge mit den berühmten Gaswagen identisch waren, in denen zahlreiche lebende, d.h. stehende Menschen zusammengepfercht und dann mittels der Abgase des Motors zu Tode gebracht wurden. Es leuchtet ein, daß nach der Vergasungsoperation, beim Leeren des Kastenaufbaus, viele der eng aneinandergedrückten Leichen auf die andere Seite des Gitterwerks gefallen wären und nicht mechanisch hätten entladen werden können, egal für welche Entladungsvorrichtung man sich entschieden hätte.

Ein weiteres Argument gegen die Gaswagenthese ist die geringe Höhe des Kastenaufbaus, 1,70 m (Vermerk vom 27. April 1942). Es heißt, die innere Höhe sei nach der Installation der Vorrichtung zur Entladung mittels eines ausziehbaren Rostes (ebenda sowie Bestellungsschreiben vom 30. April 1942) um 0,075 m reduziert und somit auf 1,625 m vermindert worden. Eine weitere, noch viel massivere Reduzierung der Höhe erfolgte durch die neue Ausführung der Rollbahn des Rostes (Brief vom 23. Juni, Punkt 3), (Brief vom 23. Juni, Punkt 3), was lediglich mittels Überhöhung zu erreichen war (siehe Schema auf S. XY).

Da der Rostboden die Radkästen – die im allgemeinen weit mehr als 75 mm aus dem Boden eines Nutzfahrzeugs ragen – überdecken muß und die

## Liste der Anhänge

Rollbahn definitiv auf den durch die Verlängerung besagter Radkästen entstandenen „durchgehenden Aufsatz“ zu liegen kommt, geht durch die Schaffung dieses zweiten Bodens unserer Ansicht nach eine Höhe von weit mehr als 75 mm verloren: Wir nehmen an, daß sich die Höhe um wenigstens 50 cm verringert, womit die verfügbare Innenhöhe auf ungefähr 1,20 m schmilzt. Ganz abgesehen von der dadurch selbstverständlich bewirkten Verringerung der Ladungskapazität hätte ein Erwachsener unter diesen Umständen nie und nimmer aufrecht stehen können: Die „Fahrgäste“ hätten sich bücken müssen, was die Füllung des Kastenaufbaus gewiß nicht erleichtert hätte.

### Anhang II

#### Dokument PS-501

Dokumente des Internationalen Militärgerichts von Nürnberg, Band XXVI. Der wichtigste Bestandteil ist das Becker-Dokument (siehe unsere diesbezüglichen Kommentare in II.2, III.1 und III.3).

(Der Leser wird gebeten, die bei unserer Analyse des Dokuments auf diesem angebrachten Notizen zu entschuldigen.)

Es schließen sich die auf S. 103-110 wiedergegebenen Dokumente an. Die franz. Übersetzung (S. 187-190) entfällt natürlich.

### Anhang III

Angebliche Fotografien von „Gaswagen“ (siehe unsere diesbezüglichen Kommentare, II. 1).

Nach Gerald Fleming S. XY

Nach dem Spiegel S. XY

Nach Alain Decaux S. 196

Text auf S. 196:

Bemerkungen:

Alain Decaux scheint diese Fotomontage Saul Friedländers Buch Kurt Gerstein et l'ambiguïté du bien [„Kurt Gerstein oder die Zwiespältigkeit des Guten“], Casterman, 1967, zwischen S. 16 und S. 17, entnommen zu haben.



## Liste der Anhänge

Der Raum oben rechts ist die angebliche Menschentötungsgaskammer von Auschwitz I (siehe Serge Thion, *Vérité historique ou vérité politique?* [„Historische Wahrheit oder politische Wahrheit?“], S, 314-315.

### Anhang IV

Sonderfahrzeuge des deutschen Heeres (siehe unsere Kommentare in II.1)

Mannschaftsentgiftungs-Kw (Kfz. 92) S. XY

Bekleidungs-Entgiftungs-Kw 93 (Kfz. 93/1)

Bekleidungsentgiftungskraftwagen (Kfz. 93/2)

Mannschaftsentgiftungs-Kw. (Kfz. 92 b Bild 258). (Anscheinend handelt es sich um den oben geschilderten Kraftwagen 92.)

Bekleidungsentgiftungs-Kw, (Kfz. 93 Bild 261). (Anscheinend handelt es sich um einen der oben geschilderten Kraftwagen 93/1 oder 93/2.)

### Anhang V

Wiedergaben des Becker-Dokuments (siehe unsere Kommentare, III.1 und III. 3)

#### 1. Fassung

Kopie des Originalbriefs (?), der sich in den National Archives, Washington, befindet (zwei Seiten) S. XY

#### 2. Fassung

Kopie einer Fotografie der 1. Seite, in den National Archives, Washington, durch eine Scheibe aufgenommen

Vollständige Kopie dieses selben Briefs, Teil des Dokuments PS-2348 (drei Seiten)

Man erkennt, daß diese beiden Fassungen nicht denselben Zeilenabstand aufweisen und daß die zweite von Hand unterschrieben ist

Von Poliakov/Wulf in *Das Dritte Reich und die Juden* gelieferte Fassung

## Liste der Anhänge

Bei diesem Text handelt es sich anscheinend um eine mit der Schreibmaschine erstellte Abschrift eines der „Originale“. Von der ersten Fassung unterscheidet er sich nur insofern merklich, als die Orthographiefehler berichtigt worden sind; außerdem haben wir darin drei Auslassungen, eine Hinzufügung sowie drei Wortabänderungen gefunden. [Die Hinweise auf die französischen Übersetzungen entfallen natürlich.]

### Anhang VI

Karte der UdSSR, Südosten des europäischen Teils

Die Namen der im Becker-Dokument zitierten Städte sind unterstrichen (siehe Becker-Dokument, III. 1.)

### Anhang VII

Wiedergaben des Just-Dokuments (drei Fassungen). (Siehe unsere Kommentare, III.2. und III.3.)

Faksimile in Nationalsozialistische Massentötungen durch Giftgas S. XY

Faksimile in NS-Prozesse

Eine Kopie des Originalvermerks im Koblenzer Bundesarchiv findet sich in Anhang I.

[Die Übersetzungen entfallen]

Es folgen die S. 232-241.

### Anhang VIII

Bonner Prozeß. Auszüge aus dem Urteil gegen Angehörige der Wachmannschaft von Kulmhof

Kopie von 8 Seiten eines Dokuments mit dem Titel Massenvernichtungsverbrechen in Lagern, KZ Kulmhof (Chelmno), Polen (aus Band XXI von Justiz und NS-Verbrechen)

Die mit einem Großbuchstaben gekennzeichneten Absätze sind in IV.1 sowie IV.2 Gegenstand eines Kommentars.

## Liste der Anhänge

[Der Leser wird gebeten, die bei der Übersetzung im Text angebrachten Anmerkungen zu entschuldigen.]

### Anhang IX

Prozeß von Charkow. Verhör des Zeugen Heinisch (siehe unsere Kommentare in IV. 3).

Die in IV.3 zitierten Passagen sind unterstrichen.

Hier empfehle ich, die beiden französischen Seiten (S. 268, 269) abzulichten; es schließt sich folgende deutsche Übersetzung an:

Erinnerungen aus dem Totenhaus / Das Massaker an den Juden / Unveröffentlichte Dokumente über die Vernichtungslager. Cop. By L. Simon, Paris 1945, 78 Seiten, S. 77-78.

### DAS GESTÄNDNIS

Auszug aus: Verbrechen und Strafe – Der Prozeß von Charkow

PROTOKOLL DER VERHANDLUNG VOM 16. DEZEMBER, ABENDVerhör des Zeugen Heinisch (geboren am 8. November 1901 in Neustadt), „Obersturmbannführer“ – ein Grad, der demjenige eines Generalmajors entspricht[60] -, Mitglied der nationalsozialistischen Partei seit 1923, ehemaliger Stellvertreter des Stabschefs von Rudolf Heß und bis 1941 politischer Leiter desselben Stabschefs, ehemaliger Organisator und Regimentschef des SD (Sicherheitsdienst) der nationalsozialistischen Partei, Träger der Bronze-, der Silber- und der Goldmedaille der nationalsozialistischen Partei sowie des Ehrenabzeichens als Angehöriger der Partei seit 1923:

Staatsanwalt: Sagen Sie alles, was Sie zum Thema der Gas-Automobile wissen.

Heinisch: „Die Gas-Automobile sind zellenförmige Wagen mit zwei Flügeltüren, die hermetisch abschließbar sind. Das Gas des Motors dringt durch spezielle Öffnungen ins Innere, und alle Menschen, die sich im Inneren des Wagens befinden, werden erstickt.“

Staatsanwalt: Waren Sie seit langem über die Existenz des Gasautomobils unterrichtet?

## Liste der Anhänge

Heinisch: Ich wußte seit der Sitzung des Rats der Kommissare der Region, an der auch Generalleutnant von Alvensleben teilnahm, über die Existenz dieser Wagen Bescheid.

**Staatsanwalt:** Sagen Sie, was Sie im Verlauf dieser Sitzung über das Gasautomobil erfahren haben.

**Heinisch:** Der Generalleutnant der Polizei von Alvensleben erklärte bei unserem Treffen, Dokumente über dieses Gasautomobil seien den Russen in die Hände geraten. Er sagte, der Führer befehle, mit dem Geplauder über die Gasautomobile müsse Schluß sein; ansonsten würden die Klatschmäuler vor das SS-Sondergericht gestellt.

**Staatsanwalt:** Haben Sie persönlich ein Gasauto gesehen?

**Heinisch:** Ja, ich habe in Rovno eines gesehen, nicht in Aktion, sondern stehend.

**Staatsanwalt:** Haben Sie sich an der Ermordung von Menschen mittels des Gasautomobils beteiligt?

**Heinisch:** Nein, ich habe mich nicht daran beteiligt.

**Staatsanwalt:** Berichten Sie genau über Ihre Unterredung mit Zoman.

**Heinisch:** Zoman hatte mir bei einer Unterredung erzählt, der Erstickungstod durch Gas sei schmerzlos. Er sagte auch, die Todesart mittels Gasautomobilen sei humaner als viele andere; in Wirklichkeit erfolgte der Tod in diesen Fahrzeugen nicht innerhalb von zwölf Sekunden, sondern langsamer, und er war von Leiden begleitet. Zoman erzählte mir noch vom Lager Auschwitz in Deutschland, wo man die Menschen ebenfalls mittels Giftgas ermordete. Man sagte den Todgeweihten, man werde sie anderswohin überstellen, und erklärte den Fremdarbeitern, man werde sie in ihre Heimat zurückschicken, doch vorher befahl man ihnen, ein Bad zu nehmen. Die Todgeweihten betraten zuerst eine Baracke mit der Aufschrift „Desinfektion“, wo die Männer sich auf der einen und die Frauen sowie die Kinder auf der anderen Seite auszogen. Dann brachte man sie zu einer anderen Baracke mit der Aufschrift „Bad“. Beim Duschen führte man durch spezielle Öffnungen ein tödliches Gas in den Baderaum ein, und die Menschen wurden erstickt. Anschließend verbrannte man ihre Leichen in speziellen Öfen, wo man bis zu 200 Leichen zugleich einäschern kann.

**Staatsanwalt:** Hat Ihnen Zoman nicht gesagt, auf wessen Befehl man die Menschen dazu verurteilte, so durch Gas zu sterben?

## Liste der Anhänge

Heinisch: Zoman hat mir erzählt, im Frühling 1942 habe eine Sitzung mit Hitler, Himmler und SD-Chef Kaltenbrunner stattgefunden, bei der beschlossen worden sei, bei den Hinrichtungen Gas zu verwenden...

### Anhang X

Befragungsprotokoll des Zeugen Falborski (siehe unsere Kommentare in IV. 4)

Originaltext (in polnischer Sprache)

Deutsche Übersetzung

Der auf S. 274-276 stehende polnische Text ist abzulichten. Es schließt sich die von mir angefertigte deutsche Übersetzung an. Die französische Übersetzung entfällt natürlich.

Befragungsprotokoll des Zeugen

Am 11. Juni 1945 hat Wladyslaw BEDNARZ, Untersuchungsrichter bei der IV. Sektion des Bezirksgerichts Lodz, untenstehenden Zeugen unvereidigt vernommen. Nachdem der Zeuge auf die Strafbarkeit falscher Zeugenaussagen hingewiesen worden war, erklärte er folgendes:

Name und Vorname:	Bronislaw FALBORSKI
Alter:	35 Jahre
Namen der Eltern:	[Vater] unbekannt, [Mutter] Magdalena
Wohnsitz:	Kolo
Beruf:	Kraftfahrer
Religion:	Römisch-Katholisch
Vorstrafen:	Keine

### **Erklärung des Zeugen:**

Während der deutschen Besetzung arbeitete ich als Mechaniker bei der deutschen Firma „KRAFT“ in Kolo, Asnyk-Straße. Ich arbeitete bei besagter Firma von April 1942 bis 1943. An die Daten erinnere ich mich nicht genau. Unsere Firma reparierte Wagen des SS-Sonderkommandos von [K]ulmhof und wurde einmal zur Reparatur eines Autos bestellt, welches zum Vergiftung mittels Gasen diente. Wann dies der Fall war, daran vermag ich mich nicht genau zu erinnern. Ich meine, daß es im Sommer 1942 war. Der Wagen war wohl ungefähr 2,50 m hoch. Seine Länge betrug ca. 6 m, seine Höhe jedoch wahrscheinlich 2.50 m [sic]. Der Wagen war von schwarzer Farbe und wies die Gestalt eines Kastens auf. Das Dach war flach und lag

## Liste der Anhänge

rechtwinklig zu den Wänden. Ich glaube, es war mit Blech verkleidet, bin mir dessen jedoch nicht sicher. Den Motor habe ich mir nicht angeschaut, und ich habe der Marke des Autos keine Beachtung geschenkt. Die Türen des Wagens waren mit Riegel und Schlüssel verschließbar. Der Wagen wurde von einigen Gendarmen bewacht, die mir nicht erlaubten, die Konstruktionsweise zu untersuchen. Ich achtete nicht darauf, ob neben dem Fahrersitz Gasmasken hingen. Ich entsinne mich nicht, ob das Fahrzeug eine Matrikelnummer besaß. Mir wurde die Reparatur anvertraut. Sie bestand in der Auswechslung der Ausstattung zwischen dem elastischen Teil des Auspuffrohrs und dem Teil, der ins Innere des Fahrzeugs führte. Ich stelle klar, daß das Auspuffrohr nicht wie bei jedem normalen Wagen aus einem einzigen Teil bestand, sondern aus drei Bestandteilen, wobei der mittlere Teil elastisch war wie bei einem Schlauch. Besagten mittleren Teil konnte man entweder mit einem Rohr verbinden, das sich im Boden des Wagens befand – mit dem Ergebnis, daß die Abgase ins Innere des Wagens drangen – oder an den hinteren Teil des Auspuffs; in diesem Fall strömten die Abgase ins Freie wie bei einem normalen Wagen. Als das Auto zur Reparatur abgegeben wurde, war der mittlere Teil des Rohrs mit dem ins Innere des Wagens führenden verbunden, doch die Ausstattung zwischen diesen beiden Teilen des Rohrs war abgenutzt, und man beauftragte mich mit ihrer Auswechslung. Ich wechselte sie aus, indem ich eine neue Ausstattung aus Asbest anbrachte und mit vier Schrauben fixierte. Ich lege eine Zeichnung bei, die ich vom Auspuffrohr angefertigt habe und auf der die Verbindung zwischen dem Auspuffrohr und dem ins Innere des Wagens führenden Rohr zu erkennen ist. Die Arbeit nahm ungefähr eine halbe Stunde in Anspruch, wobei man mich ständig zur Eile antrieb. In der Werkstatt arbeiteten damals: Zygmunt Roszak, Zbigniew Dudzinski – beide sind [heute] bei der Armee -, Szablewski Marian, der heute in Kutno bei der Bahn arbeitet, Jankowski, Junkiet und Lewandowski, an deren Vornamen und Adressen ich mich nicht erinnere, sowie schließlich Zenon Rosa, die zurzeit bei der Post arbeitet. Von diesem Einzelfall abgesehen gab es keine Reparaturarbeiten eines zur Vergiftung mittels Gas dienenden Wagens des Sonderkommando SS [K]ulmhof.

Vor meiner Anstellung bei der „Kraft“-Werkstatt war ich Kraftfahrer beim Förster Mai. Im Zusammenhang damit war ich oft im Wald von Chelmno. In jenem Zeitraum sah ich oftmals Autos, die in den Wald von Chelmno und zurück fuhren. Es waren dies Autos wie die, welche ich später in der „Kraft“-Werkstatt reparierte. Ich hatte den Eindruck, daß es nur zwei Autos von gleicher Größe waren, die sich unterwegs trafen. Wie lange die Fahrt eines solchen Autos dauerte, vermag ich nicht genau zu sagen. Vielleicht dauerte sie eine halbe Stunde bis eine Stunde. Dreimal sah ich einen umgebauten Möbelwagen, der sich gegenwärtig im Hof der früheren Firma „Ostrowski“



## Liste der Anhänge

4. Mai 1987

Sehr geehrter Herr,

Ihre Hartnäckigkeit macht mich betroffen... Sie sagen, es sei nicht möglich, daß ich gesehen haben, wie Flammen aus dem Kamin des Krematoriums von Mauthausen schossen; wenn ich dies geschrieben habe, dann darum, weil ich und meine Kameraden, insbesondere Claude Lemaître, Senator und Bürgermeister von Châteauneuf sur Loire, Jean Biondi, Vizepräsident der Sozialistischen Partei vor dem Krieg und anschließend Minister für öffentliche Dienste, Jean Bernier, etc.... eine unauslöschliche Erinnerung an jene Nacht bewahrt haben, wo wir entsetzt sahen, wie die leuchtenden Flammen aus dem Kamin des Krematoriums schossen und den Himmel rot färbten. Dies ist eine Tatsache, die wir mit Respekt für die totale Wahrheit bezeugen können. Mit welchem Recht können Sie sie bestreiten?

Bezüglich der Vernichtungslager hat meine Sekretärin zwar ein s vergessen, aber dieser Ausdruck gehörte zum offiziellen Lagervokabular. Himmler selbst hatte die Lager in vier Kategorien eingeteilt, von denen die letzte die für die nicht Resozialisierbaren bestimmt war, die schlicht und einfach zu liquidieren waren.

Was die Gaswagen betrifft, so gab es davon mehrere Kategorien. Sicher ist, daß die Menschen, die sie in Mauthausen bestiegen, nur noch Leichen waren, als sie in Günsen [sic] oder in Hartheim ankamen.“

Was erstaunt, ist das absolute Vertrauen, das Sie den Behauptungen Rassiniers schenken, während Sie die unzähligen Zeugenaussagen, die ihm widersprechen, in Frage stellen.

Mit vorzüglicher Hochachtung  
Pater Michel RIQUET

Anhang XIII

Korrespondenz in Zusammenhang mit der Suche nach einem ehemaligen „Gaswagen“ (siehe unsere Kommentare in Kapitel VI)

Brief an Matthias Beer

Die in Kapitel VI zitierten Passagen sind unterstrichen

Brief der Gemeindeverwaltung von Konin (Polen) mit Übersetzung



## Liste der Anhänge

Brief des Auschwitz-Museums (Polen)

Deutsche Version dieses Briefs

Zwei Briefe vom Institut Yad Vashem in Jerusalem

Fotografie des Denkmals von Chelmno

S. 294, 295: Deutscher Brief ist abzulichten

S. 296: Die obere, polnische Hälfte des Briefs ist abzulichten. Die untere, französische Hälfte ist durch folgende deutsche Übersetzung zu ersetzen:

Gemeindeverwaltung  
Verkehrsabteilung  
62-500 KONIN  
Km 6620/424/88

Konin, den 24. 05. 1988

Herrn Pierre Marais

Im Zusammenhang mit Ihrem Brief vom 26. April 1988 an den Bürgermeister der Stadt Konin informiere ich Sie höflich, daß es in unserer Stadt keinen als Denkmal dienenden Gaswagen gibt.

Leiter der Verkehrsabteilung  
Ing. Kazimierz Robak

Der polnische Brief vom Auschwitz-Museum und die deutsche Fassung (S. 297/8) sind unverändert abzulichten.

Auf den 1. englischen Brief von Yad Vashem, S. 299, folgt die deutsche Übersetzung:

Sehr geehrte Frau .....,

Beiliegend finden Sie die einzige in unseren Archiven befindliche Fotografie zu den von Ihnen erwähnten Thema – Die Gaswagen wurden zum Töten von Menschen verwendet.

Das Foto kostet \$ 5.

Mit freundlichem Gruß  
Judith Levin

## Liste der Anhänge

### Archiv

Auf den 2. englischen Brief von Yad Vashem, S. 300, folgt die deutsche Übersetzung:

Sehr geehrter Herr...,

Ich habe mich sehr bemüht, mehr Informationen über das Bild zu finden, das ich Ihnen als Gaswagen geschickt habe, doch ich kann keine finden.

Leider muß ich Ihnen auch mitteilen, daß wir keine andere Aufnahme eines Gaswagens haben.

Wenn Sie inzwischen ein anderes Bild zu diesem Thema erhalten haben sollten, wäre ich Ihnen dankbar, wenn Sie mich darüber informieren und mir eine Fotokopie davon zustellen könnten.

Mit freundlichem Gruß  
Judith Levin  
Archiv

S. 301: Der englische Text im oberen Teil ist beizubehalten, der französische im unteren Teil durch die folgende deutsche Übersetzung zu ersetzen:

Denkmal auf dem Gelände des ehemaligen direkten Vernichtungszentrums in Chelмно am Ner, wo ungefähr 330.000 Juden, einige tausend Zigeuner, fast 5000 sowjetische Kriegsgefangene sowie tschechische Kinder aus Lidice und polnische Kinder aus der Gegend von Zamosc in speziell gebauten Lastwagen mittels Abgasen ermordet wurden.

### Anhang XIV

Aufblasbarer Wagenheber (siehe unsere Kommentare, VII. 2.)

S. 306 ablichten.

### Anhang XV

Brief der Firma Steyr-Daimler-Puch (siehe unsere Kommentare, VII. 4.)

Brief auf S. 310 ablichten

## Liste der Anhänge

### Anhang XVI

Zeichnungen von „Gaswagen“ (siehe unsere Kommentare in den „Schlußfolgerungen“)

Die beiden Zeichnungen sind wiederzugeben. Hier die deutsche Übersetzung des französischen Kommentars:

Gaswagen zur Menschentötung

Gemäß der Beschreibung der Zeugen, vom Bonner Gericht „abgesegnet“

Kann nicht funktionieren

Dichter quaderförmiger Kastenaufbau

9 bis 10 Menschen sind auf einem Quadratmeter zusammengepfercht

Dichte Tür

Abgase      Schlauch      Öffnung im Boden (von innen blockierbar)

NB: In keiner Zeugenaussagen werden Öffnungen zum Abführen des Gases erwähnt, ohne die der Motor nicht funktionieren kann; nur im Vermerk vom 5. Juni 1942 (Just-Dokument) ist von solchen die Rede, doch auch dort werden sie nicht als absolut notwendig dargestellt, heißt es doch, 97'000 [Menschen] seien in Kastenaufbauten ohne solche Öffnungen „verarbeitet“ worden.

Gaswagen zur Menschentötung

Ein so konstruiertes Fahrzeug ermöglicht es, die im Kastenaufbau Eingeschlossenen während der Fahrt zu ersticken.

Oben angebrachte Öffnung zur Einführung der Abgase (nicht blockierbar)

Öffnung zur Abführung der Abgase

NB: Der „dichte“ Kastenaufbau erfüllt hier die Funktion eines Auspufftops

## Fussnoten

- [1] Prof. Robert Faurisson schrieb diese Zeilen im Jahre 1992. Seither haben alle US-Bundesstaaten, in denen diese Hinrichtungsmethode üblich war, sie durch die letale Injektion ersetzt oder lassen letztere zumindest als Alternative zu. Die letzte Exekution durch Zyanwasserstoffgas erfolgte im Jahre 1999. – Der Übersetzer.
- [2] Die Historiker, und heutzutage selbst die Journalisten, wissen, daß die Räumlichkeiten, die man neugierigen Touristen in Auschwitz oder in anderen Konzentrationslagern als „Hinrichtungsgaskammern“ vorstellt, nicht als solche hätten dienen können (bezüglich der Historiker siehe z.B. Olga Wormser-Migot, die bereits 1968 in ihrer Doktorarbeit einräumte, daß es in Auschwitz I keine Gaskammer gegeben hatte [Le Système concentrationnaire nazi (1933-1945), P.U.F., 1968, S. 157], bezüglich der Journalisten siehe z.B. einen Artikel über Claude Lanzmanns Film Shoah, in dem es heißt: „Es existiert keine Fotografie der Gaskammern“ [Le Nouvel Observateur, 26. April 1985, S. 33]. Dies erklärt ihre mangelnde Bereitschaft, uns vollständige fotografische Reproduktionen dieser Kammern zu liefern. Was das im Block 4 des Auschwitz-Museum ausgestellte Modell des Krematoriums II betrifft, so beweist dieses de facto die physikalische Unmöglichkeit einer Hinrichtung durch Gas unter den beschriebenen Umständen. Deshalb würdigt man es nie der Erwähnung, es sei denn, um es zu kritisieren (siehe Jean-Claude Pressac, Auschwitz: Technique and Operation of the Gas Chambers, The Beate Klarsfeld Foundation, New York 1989, S. 377-378).
- [3] Der Mythos von der Vergasung von Zivilisten ist eine serbische Erfindung, der sich auf das Jahr ... 1916 zurückverfolgen läßt (siehe Jessie Aitken [Robert Faurisson], „L'Origine du mythe/Le mythe des ‚chambres à gaz‘ remonte à 1916“ [Der Ursprung des Mythos/Der Mythos von den ‚Gaskammern‘ geht auf 1916 zurück], Revue d'histoire révisionniste, Nr. 5, November 1991, S. 166-172.
- [4] Wir werden noch sehen, was es mit dem „zum Mahnmahl umgewandelten Gaswagen“ auf sich hat, der sich angeblich in Konin (Polen) befindet.

## Fussnoten

- [5] Zum damaligen Zeitpunkt kannten die Deutschen das DDT noch nicht.
- [6] Häufig spricht man vereinfachend von "Kohlenoxyd".
- [7] Siehe das Dossier R58/871 fo. 1 im Anhang I.
- [8] Eugen Kogon, Hermann Langbein, Adalbert Rückerl (Hg.), Nationalsozialistische Massentötungen durch Giftgas. Eine Dokumentation. S. Fischer Verlag, Frankfurt a. M. 1983, Seite 95.
- [9] Dies tun gewisse Leute auch. In einer Sendung des Fernsehkanals Antenne 2 vom 24. März 1983, die den Titel „Sturmführer [sic] SS Kurt Gerstein, Spion Gottes“ trug, nannte ein Universitätshistoriker, Alain Decaux, die Kriterien, anhand deren er nachweisen könne, daß eine Räumlichkeit in einem Konzentrationslager eine Menschentötungsgaskammer gewesen sei: Ein riesiger Duschkopf an der Decke, eine ebenso riesige vergitterte Abflurinne im Boden.... Diese Argumentation ist selbstverständlich alles andere als überzeugend.
- [10] Limes Verlag, 1982.
- [11] Nach Ingrid Weckert handelte es sich dabei um den SS-Obersturmführer und technischen Inspektor Willy Just.
- [12] Der Zeuge Walter Burmeister. Nationalsozialistische Massentötungen durch Giftgas, a.a.O., S. 113-115.
- [13] A.a.O. (der Zeuge Lauer), S. 93. Im deutschen Text ist also von „Qualm“ die Rede. Im Zusammenhang mit diesem Qualm wollen wir noch auf den Bericht eines ehemaligen Häftlings des Gefängnisses von Omsk (UdSSR) hinweisen, der – in den zwanziger Jahren! – Zeuge tagtäglicher Hinrichtungen von „Kulaken“ mittels Gaswagen gewesen sein will, die laut diesem Mann von den Sowjets „erfunden“ worden waren: „Die Wächter öffneten die Tür, sie spie einen schwarzen Qualm aus.“ (Piotr Grigorenko, Mémoires, aus dem Russischen übersetzt von D. Authier und P. Grazimis, Presses de la Renaissance, 1980, S. 340/341). Man kann sich fragen, wie dieser Qualm entstanden sein könnte (waren die Kleider der Vergasteten in Brand geraten?); sein Vorhandensein beim Öffnen der Türe würde jedenfalls beweisen, daß der Kasten während der Operation hermetisch abgeschlossen gewesen war.
- [14] Siehe hierzu besonders die Doktorarbeit Henri Roques, Les „Confessions“ de Kurt Gerstein, Universität Nantes, 1985, zwei Bände; ferner: La thèse de Nantes et l’affaire Roques, Polémiques, Paris 1989.

## Fussnoten

- [15] Dieser Luftüberschuß findet sich ohne chemische Veränderung in den Auspuffgasen, so daß diese bei einem zwischen dem Leerlauf und der maximalen Belastung schwankenden Leistungsbedarf paradoxerweise genügend Sauerstoff enthalten, um ein Überleben während längerer Zeit zu ermöglichen.
- [16] Wir erinnern daran, daß das in den Verbrennungsgasen vorhandene CO ein «unverbranntes Element» darstellt.
- [17] Vermutlich handelt es sich um eine maschinengeschriebene Kopie; wir sehen von einer formellen Kritik ab.
- [18] Diese Abkürzung könnte "Sonderkommando" bedeuten.
- [19] Diese Abkürzung könnte "Heereskraftzeugpark" bedeuten.
- [20] In Kapitel VII, «Technische Präzisierungen», findet sich eine Definition der «Macheten», die man mit großer Wahrscheinlichkeit als die richtige akzeptieren darf.
- [21] Mit Sicherheit festhalten kann man, daß der CO-Gehalt der Abgase am höchsten ist, wenn der Motor im Leerlauf oder bei Einschalten der Starterklappe läuft; unter diesen Umständen kann er bis zu 9% betragen. Dies ist der Grund dafür, daß es nicht schwierig ist, Selbstmord zu begehen, indem man sich in seiner Garage einschließt und den Motor seines Autos im Leerlauf laufen läßt: Der hohe CO-Gehalt der Abgase sowie der geringe Lärm gewährleisten Effizienz und Diskretion.
- [22] In Nationalsozialistische Massentötungen durch Giftgas liest man: "Im Juni 1942 sah Dr. Becker, der Beauftragte des RSHA zur Überwachung des Einsatzes der Gaswagen auf dem Gebiet der Sowjetunion, am Ende seiner Inspektionsreise in Riga selbst ein solches Fahrzeug" (S. 88). Es wird jedoch keine Quelle angegeben.
- [23] Es ist dies der 25. Satz des zuvor untersuchten Dokuments. Laut Ingrid Weckert weisen Fehler wie fehlende Großschreibung mancher Substantive, fehlende Kasusendungen, die Schreibweise «sh» statt «sch» etc. darauf hin, daß diese Kopie von einer Person englischer Muttersprache angefertigt wurde.

N.B. : In der als Fotokopie des «Originals» präsentierten Version des Washingtoner Nationalarchivs wird

## Fussnoten

«ges hadigt» in einem Wort geschrieben, und die falsch geschriebenen Wörter «ordnete» (statt «ordnete») sowie «geschadigt» (statt «geschädigt») sind handschriftlich korrigiert.

- [24] Je nach Generatortyp, Art des Brennstoffs und Gangsystem enthalten die Abgase zwischen 23% und 30% CO, ersterer Wert wird bei Holz, zweiterer bei Holzkohle ohne Befeuchtung erreicht. Siehe hierzu J. Chagette, *Technique automobile*, Dunod 1980, Band 1, S. 407.
- [25] Bei diesem Text handelt es sich um die Wiedergabe der in NS-Prozesse figurierenden und im vorliegenden Buch im Anhang I abgelichteten Fassung, bei der auf Unterstreichungen weitgehend verzichtet wird. – Anmerkung des Übersetzers.
- [26] *L'Allemagne nazie et le génocide juif*, Gallimard-Le Seuil 1985, S. 241.
- [27] Der Verfasser des 9. Kapitels von *Nationalsozialistische Massentötungen durch Giftgas*, Georges Wellers, schreibt: „In den ‘S-Wagen’ und in den ersten Gaskammern der Vernichtungslager nutzte man die stark kohlenoxydhaltigen Abgase absichtlich schlecht eingestellter Motoren“ (S. 281-282). Es ist sehr unwahrscheinlich, daß solche absichtlich schlecht eingestellten Motoren längere Zeit einwandfrei funktioniert hätten; die einen allzu hohen CO-Anteil aufweisende Gas-Luft-Mischung hätte eine Überhitzung des Motors, Explosionen im Auspufftopf, eine verminderte Leistung des Motors sowie einen exorbitant hohen Treibstoffverbrauch zur Folge gehabt. Außerdem ist bekannt, daß die Überflutung der Zylinder und Segmente durch überschüssigen Treibstoff zu einer vorzeitigen Abnutzung des Motors führt.
- [28] Eine solche Beschickungsdichte scheint a priori unmöglich. Immerhin wollen wir darauf hinweisen, daß man in der U-Bahn von Tokio «während der Stoßzeit» mehr als sieben Menschen auf einen Quadratmeter preßt (laut *Le Monde* vom 20./21. Januar 1985).
- [29] Udo Walendy weist darauf hin, daß die Kiste laut einem anderen, vom 27. April 1942 stammenden Vermerk 5,8 m lang und 1,7 m hoch ist und geht von einer Breite von ungefähr 2 m aus (*Historische Tatsache* Nr. 5, S. 30).
- [30] *Historische Tatsache*, Nr. 5, S. 30.

- [31] Ebenda.
- [32] Der Vertreter der Firma Gaubschat hieß offensichtlich Krieger, nicht Krüger (Brief des RSHA vom 30. 4. 1942 sowie Brief der Firma Gaubschat vom 18. 9. 1942). Die Schreibweise «Krüger» (RSHA vom 23. 6. 1942) geht zweifellos auf einen Irrtum zurück, denn in ihrer Bezugnahme auf diesen Brief schreibt die Firma Gaubschat am 18. 9. von einem Herrn «Krieger».
- [33] Im Brief vom 23. Juni 1942 ist lediglich von zwei Radkästen die Rede (bei denen es sich nur um jene für die Hinterräder handeln kann); I. Weckerts Behauptung, wonach auch eine Verlängerung auch der vorderen Radkästen verlangt worden sei, erklärt sich damit, daß sie die betreffende Passage offenbar mißverstanden hat.
- [34] Diese Unterredung fand erst am 16. Juni statt – wie konnte der Verfasser der Note bereits am 5. Juni darüber Bescheid wissen? (Anmerkung des Verfassers.)
- [35] Richtig : Vom 5. Juni 1942.
- [36] Darf man in diesem Fall nicht mit Fug und Recht von einer Fälschung sprechen?
- [37] Rüter, C. F., et al., Justiz und NS-Verbrechen. Sammlung deutscher Strafurteile wegen nationalsozialistischer Tötungsverbrechen 1945-1946, Amsterdam 1968-1971, Band XXI.
- [38] Im Fall der Vergasungen während der Fahrt, von denen in Nationalsozialistische Massentötungen durch Giftgas berichtet wird, war der Motor angeblich noch viel länger in Betrieb.
- [39] Zur Ortschaft Kulmhof heißt es in Nationalsozialistische Massentötungen durch Giftgas: „In Kulmhof muß man unterscheiden zwischen dem eigentlichen Ort, in dem Polen wohnten, dem getrennt gelegenen ‚Schloß‘ und dem ‚Waldlager‘“ (S. 114).
- [40] Dieses Vorgehen findet sich auch in anderen deutschen Dokumenten jener Epoche.
- [41] Auszug aus Souvenirs de la Maison des Morts/Le Massacre des Juifs/ Documents inédits sur les camps d’extermination, Copyright bei L. Simon, Paris 1945, S. 78.



- [42] In diesem Zusammenhang erwähnt Alexander Solschenizyn (L'Archipel du Goulag, Band 1, S. 89, Anmerkung 15) den Fall des „Bayern Jupp Aschenbrenner“, der (als Folge von Schlafentzug) ein Papier unterschrieb, in dem er erklärte, an der Herstellung eines „Gaswagens“ beteiligt gewesen zu sein. Erst 1954 gelang es ihm, im Lager nachzuweisen, daß er zum einschlägigen Zeitpunkt in München an einer Berufsschule einen Elektroschweißerkurs besucht hatte...
- [43] Arthur Koestler, *Le Yogi et le Commissaire*, Charlot, Calmann-Lévy, Presses Pocket, 1949, S. 159.
- [44] Man vergleiche damit die in Abschnitt IV.1 gelieferte Beschreibung: Eine Verbindung mittels Schraube und Mutter.
- [45] Um Mißverständnisse zu vermeiden, möchten wir hier folgende Information zitieren, die uns von Frau Weckert kurz vor der Drucklegung dieses Buches zugestellt wurde:  
„In dem Prozeß wurde eine deutsche Einheit unter Oberst Christmann zwar von den Sowjets beschuldigt, Greuelthaten an der sowjetischen Bevölkerung begangen zu haben, aber weder Christmann noch ein anderer deutscher Soldat war als Angeklagter dort zugegen. Der Prozeß ging nur gegen russische „Hilfswillige“, also Russen, die bei den deutschen Truppen beschäftigt waren, und sie wurden als „Vaterlandsverräter“ verurteilt.  
Gegen Christmann wurde Ende der siebziger Jahre hier in München ein Verfahren durchgeführt. Die ursprüngliche Anklage, Greuelthaten an der sowjetischen Bevölkerung, mußte fallen gelassen werden, weil der Verteidiger [des Beschuldigten] nachwies, daß das Einsatzkommando, dem Christmann vorstand, nur Partisanen erschossen hatte, etwas, was mit dem Kriegsgesetz im Einklang steht. Die Anklage behauptete dann, unter den Partisanen hätten sich einmal auch Minderjährige befunden, und der damals 72jährige Christmann wurde wegen Mordes an Minderjährigen zu zehn Jahren Haft verurteilt.“
- [46] Für gewisse Leute ist dieses Werk nichts weniger als die neue Bibel! Jean Daniel schreibt (in *Le Nouvel Observateur*, 1. bis 7. Februar 1985): „Zu dieser Frage [der Technik der Erstickung durch Gas] lese man das definitive Buch von Eugen Kogon und Hermann Langbein. [...] Georges Hourdin hat recht, wenn er sagt, [...] es sei dies das letzte Wort zu dieser Frage.“ In einem Brief an uns schränkte J. Daniel ein, der Ausdruck „das letzte Wort zu dieser Frage“ bedeute „selbstverständlich, daß es bisher dasjenige Werk ist, welches die

## Fussnoten

größte intellektuelle Befriedigung bietet“. Diese Herrschaften zeichnen sich fürwahr nicht durch ein Übermaß an kritischem Geist aus!

- [47] Auf S. 79 von Les Chambres à gaz, secret d'Etat wird „Der S-Wagen“ beim Zitieren des Dokuments PS-501 mit „Le camion à gaz“ („Der Gaswagen“) übersetzt. Liegt hier etwa keine Verfälschung vor?
- [48] Siehe hierzu Serge Thion, Vérité historique ou vérité politique?, La Vieille Taupe, Paris 1980, S. 301-309.
- [49] Als Herausgeber des Werks figuriert Roger Heim.
- [50] Vierteljahreshefte für Zeitgeschichte, Heft 3, Juli 1987.
- [51] Die im ersten Absatz des Just-Dokuments erwähnte „Explosion in Kulmhof“ läßt sich vielleicht auf diese Weise erklären. In diesem Fall wäre das Anbringen von zwei Schlitzten von 1 x 10 cm verlangt worden, um eine Wiederholung eines solchen Unfalls so vermeiden (?). Eine weitere mögliche Ursache könnte gewesen sein, daß durch eine absichtlich falsche Einstellung der Karburierung die mit CO angereicherten Abgase explodierten. Falls das betreffende Fahrzeug mit einem Gasgenerator ausgestattet war, könnte schließlich einfach dieser explodiert sein.
- [52] Vulkanisierung : Einführung von Schwefel in den Gummi zum Zweck seiner Härtung.
- [53] Es besteht eine auffallende Ähnlichkeit zwischen den „Gaswagen“ und der von Gerstein in seinen „Geständnissen“ geschilderten Vorgehensweise: Laut ihm wurde ein Dieselmotor mit einem abgedichteten Gebäude verbunden.
- [54] Der Leuchter-Bericht scheint den definitiven Beweis hierfür zu liefern: An Engineering Report on the Alleged Execution Gas Chambers at Auschwitz, Birkenau and Majdanek, Poland; Samisdat Publishers, Toronto 1988. Siehe auch Annales d'Histoire révisionniste, Nr. 5, Sommer-Herbst 1988, S. 51-102. Die in diesem Dokument gelieferten Ergebnisse und Ziffern stimmen teilweise mit denen eines Gutachtens überein, welches das gerichtsmedizinische Institut Krakau im Namen von Prof. Dr. Jan Sehn auf Ersuchen des Auschwitz-Museums am 24. September 1990 erstellt hat (eine deutsche Übersetzung befindet sich im Besitz des Verfassers).

## Fussnoten

- [55] Diese Schlußfolgerung drängt sich namentlich auf, wenn man sich auf das Just-Dokument (siehe Abschnitt III.2) stützt; obgleich die vom Ersteller dieses Dokuments geforderten beiden Schlitze zum Zeitpunkt seiner Abfassung noch nicht in der Wand des Kastenaufbaus angebracht worden waren, sollen bis zum damaligen Zeitpunkt fast 100.000 Menschen in solchen Wagen vergast worden sein.
- [56] Nationalsozialistische Massentötungen durch Giftgas, Kapitel IV.
- [57] Just-Dokument.
- [58] Becker-Dokument, 32. Satz (siehe Absatz III.1.A.).
- [59] Halten wir fest, daß sich der Wasserdampf bei dieser Temperatur nicht kondensiert und zum Gesamtdruck der Abgase beiträgt.
- [60] Irrtum des französischen Herausgebers: Der Grad eines Obersturmbannführers entsprach nicht dem eines Generalmajors, sondern dem eines Oberstleutnants. – Der Übersetzer.