



MARTIN-LUTHER-UNIVERSITÄT  
HALLE-WITTENBERG

HALLISCHE BEITRÄGE ZUR ZEITGESCHICHTE

2007/1

# **Hallische Beiträge zur Zeitgeschichte**

2007/1 (Heft 17)

mit Beiträgen von

Hans Goldenbaum, Dietmar Schulze,

Sven Langhammer und Sascha Möbius

## **Inhalt**

Vorwort ..... 5

### **Aufsätze**

#### **Hans Goldenbaum**

*Nicht Täter, sondern Opfer? Ilja Ehrenburg und der Fall Nemmersdorf  
im kollektiven Gedächtnis der Deutschen* ..... 7

#### **Dietmar Schulze**

*„Sonderzug nach Lichtenburg“ – Häftlingstransporte ins  
Konzentrationslager* ..... 39

#### **Sven Langhammer**

*Die reichsweite Verhaftungsaktion vom 9. März 1937 – eine  
Maßnahme zur „Säuberung des Volkskörpers“* ..... 55

#### **Sascha Möbius**

*Magdeburg und der Ungarnaufstand 1956 – die Kultur der Lüge* ..... 78

*Resumees / Abstracts* ..... 107



## Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

wir freuen uns, Ihnen ein weiteres Heft der „Hallischen Beiträge zur Zeitgeschichte“ präsentieren zu können. Unserer Tradition folgend, haben wir auch diesmal Arbeiten ausgewählt, die der Forschung neue Impulse durch die Auswertung noch nicht veröffentlichter Quellen sowie die kritische Hinterfragung bisheriger Erkenntnisse geben können. So greift *Hans Goldenbaum* in seinem Beitrag zur Rezeption Ilja Ehrenburgs in der bundesdeutschen Öffentlichkeit die aktuelle Diskussion um die Opferrolle der Deutschen im Zweiten Weltkrieg auf und weist das vorherrschende Eigenbild von der deutschen Opferschaft zurück. *Dietmar Schulze* und *Sven Langhammer* versuchen, die Forschung zum Nationalsozialismus für noch relativ unerforschte Bereiche zu öffnen, indem sie erste Untersuchungsergebnisse zu Häftlingstransporten in frühe Konzentrationslager vorstellen bzw. die Haftwege von sogenannten Berufs- und Sittlichkeitsverbrechern nach der Einlieferung in Konzentrationslager nachzeichnen. Auch *Sascha Möbius* will mit seiner Studie zur Wahrnehmung des Ungarnaufstandes 1956 in der Region Magdeburg weitere Untersuchungen auf lokaler Ebene über die Rezeption internationaler Ereignisse in der DDR-Gesellschaft und die Medienpolitik der SED anregen.

Seit dem Erscheinen des letzten Bandes gab es am Institut für Geschichte einige Veränderungen, die auch die Zukunft der „Hallischen Beiträge für Zeitgeschichte“ betreffen. Der Lehrstuhl für Zeitgeschichte, an dem die Reihe angesiedelt ist, wurde zum Wintersemester 2006/07 wiederbesetzt. Gemeinsam mit dem neuen Lehrstuhlinhaber, Prof. Dr. Patrick Wagner, haben die Herausgeber die Internetpräsenz der „Hallischen Beiträge für Zeitgeschichte“ weiterentwickelt. Demzufolge werden zur Zeit die Inhalte aller bislang erschienenen Hefte digitalisiert. Das heißt, in den nächsten Monaten können die einzelnen Beiträge, beginnend mit Heft 1 des Jahres 1996, als pdf-Datei aus dem Internet ([www.geschichte.uni-halle.de/halbz/halbz](http://www.geschichte.uni-halle.de/halbz/halbz)) heruntergeladen werden. Damit reagieren die Herausgeber nicht nur auf zahlreiche Nachfragen aus der akademischen Welt nach älteren, zumeist vergriffenen Heften, sondern machen die Ergebnisse der Zeitgeschichtsforschung in Halle auch der interessierten, breiten Öffentlichkeit zugänglich. Diejenigen Leser, die auf das gedruckte Wort bei aller modernen Technik dennoch nicht verzichten wollen, seien beruhigt. Die Druckversion der „Hallischen Beiträge zur Zeitgeschichte“ wird es auch weiterhin geben.

Die Herausgeber wünschen wie stets eine anregende Lektüre und laden herzlich zu Kommentaren ein. Ob mit spitzem Stift und Feder in der traditionellen Form verfasste oder per Email eingehende Zuschriften – unsere neue Internetplattform wird auch hierfür ein Forum bieten.

Halle (Saale) im Mai 2007

Jana Wüstenhagen und Daniel Bohse

## **„Sonderzug nach Lichtenburg“ – Häftlingstransporte ins Konzentrationslager**

von *Dietmar Schulze*

„Sonderzug nach Lichtenburg – Der erste Transport politischer Gefangener nach der Lichtenburg“, so meldete die Torgauer Zeitung am 21. Juni 1933. Ausführlich wurden die Leser sodann über Einzelheiten eines Vorgangs unterrichtet, der ein wichtiges Glied in der Kette der unmittelbar nach der Machtergreifung der Nationalsozialisten einsetzenden Maßnahmen zur Verfolgung und Ausschaltung politischer Gegner war.

„Gestern nachmittag gegen 2 Uhr trafen die ersten 500 politischen Gefangenen aus dem Bezirk Mitteldeutschland, die für das Konzentrationslager Lichtenburg bei Prettin bestimmt waren, in einem Sonderzuge von 12 Personenwagen, aus Halle kommend, auf dem hiesigen Bahnhofe ein. Begleitet war der Gefangenentransport von einer Hundertschaft Schutzpolizei aus Halle, die zum Teil mit Karabinern bewaffnet war und sämtliche Eingänge zu den Wagen scharf bewachte. Aus dem Torgauer Untersuchungsgefängnis sowie dem Strafgefängnis Fort Zinna wurden diesem Transport insgesamt 11 politische Gefangene, die aus unserem Heimatkreise stammen, zugeführt. Zahlreiche ‚Genossen‘ hatten sich auf dem Bahnhof eingefunden und nahmen mit Rufen, wie ‚Kopf hoch‘, wehleidigen Abschied. Nach Maschinenwechsel wurde die Fahrt nach Dommitzsch fortgesetzt, von wo aus sich die Gefangenenkolonne, unter der sich übrigens auch einige weibliche Personen befanden, nach der Lichtenburg bei Prettin in Marsch setzte. Das frühere Strafgefängnis Lichtenburg, das seit Jahren leergestanden hat, wird in den nächsten Tagen einen weiteren Zugang von etwa 500 politischen Gefangenen erhalten, so daß sich die Gesamtinsassenzahl des Konzentrationslagers Lichtenburg auf 1000 belaufen wird.“<sup>1</sup>

Die Organisation von Häftlingstransporten in frühe Konzentrationslager<sup>2</sup> hat bisher nicht das Interesse der historischen Forschung wecken können, was

---

<sup>1</sup> Torgauer Zeitung, Nr. 142, 21.6.1933.

<sup>2</sup> Zur Terminologie und Typologisierung des Begriffs Konzentrationslager vgl. Johannes Tuchel: Konzentrationslager. Organisationsgeschichte und Funktion der „Inspektion der Konzentrationslager“ 1934-1938 (= Schriften des Bundesarchivs, Bd. 39), Boppard 1991; Klaus Drobisch, Günther Wieland: System der NS-Konzentrationslager 1933-1939, Berlin 1993; Karin Orth: Das System der nationalsozialistischen Konzentrationslager. Eine politische Organisationsgeschichte, Hamburg 1999; Dietmar Schulze: Das Konzentrationslager Lichtenburg. Forschungsbericht zum Werkvertrag vom 1. März 2002. Unveröffentlichtes Manuskript, 2004.

ohne Zweifel der eingeschränkten Quellenlage geschuldet ist. Zwar gibt es gelegentliche Hinweise in der Literatur, in der Regel beginnt die Lagerbiographie eines Häftlings aber erst nach dessen Ankunft im Konzentrationslager mit dem „Begrüßungsritual“.<sup>3</sup> Dass ein reibungsloser Transport der Gefangenen nur durch eine Kooperation vieler Instanzen möglich war, bleibt aber meist unbeachtet. Dieses Zusammenspiel von Regierungsbehörden, Deutscher Reichsbahn, Polizei und SS wird im folgenden Beitrag am Beispiel des frühen Konzentrationslagers Lichtenburg aufgezeigt. Wünschenswert wäre, der Organisation von Häftlingstransporten ähnliche Aufmerksamkeit zu widmen wie der Deportation der jüdischen Bevölkerung. Zu diesem Thema erschienen in den letzten Jahren einige Studien, die das Ineinandergreifen der verschiedenen Akteure eindrücklich aufzeigen.<sup>4</sup>

Die eingangs zitierte Meldung aus der Torgauer Zeitung – der einzigen regionalen Tageszeitung für den Kreis Torgau, auf dessen Territorium sich das Lager befand – ist aus mehreren Gründen bemerkenswert. Neben der eigentlichen Mitteilung über die Eröffnung eines Konzentrationslagers im ehemaligen Zuchthaus Lichtenburg erhielten die Leser weitere Einblicke, etwa in die Anzahl der eingelieferten Gefangenen<sup>5</sup>, die eingeschlagene Marschroute und die Art des genutzten Verkehrsmittels. Unerwähnt blieb hingegen die sicherlich nicht unkomplizierte Querung der Elbe durch mehrere Hundert Gefangene per Fähre.

Der folgende Aufsatz untersucht erstens, welche Verkehrsmittel bei der Einlieferung, Verlegung oder Entlassung von Häftlingen zum Einsatz kamen und zweitens, ob sich Ablauf und Organisation änderten. Er beschränkt sich mangels vergleichbarer Beiträge in der Literatur auf kurze Verweise auf andere frühe Lager und endet im Mai 1939 mit der Verlegung des Frauenlagers nach

---

<sup>3</sup> Hinweise auf die Einlieferung oder Entlassung von Häftlingen per Bahn finden sich beispielsweise in Harald Jenner: *Konzentrationslager Kuhlen 1933*, Rickling 1988, S. 108 oder Markus Kienle: *Das Konzentrationslager Heuberg bei Stetten am kalten Markt* (= K & O Wissenschaft, Bd. 1), Ulm 1998, S. 37. Die Nutzung von Lastkraftwagen erwähnt ebenfalls Kienle: *Gotteszell – das frühe Konzentrationslager für Frauen in Württemberg. Die „Schutzhaftabteilung“ im Frauengefängnis Gotteszell in Schwäbisch Gmünd März 1933 bis Januar 1934* (= K & O Wissenschaft, Bd. 2), Ulm 2002, S. 38. Nähere Beachtung finden diese Angaben allerdings nicht.

<sup>4</sup> Vgl. Birthe Kundrus (Hg.): *Die Deportation der Juden aus Deutschland. Pläne – Praxis – Reaktionen. 1938-1945* (= Beiträge zur Geschichte des Nationalsozialismus, Bd. 20), Göttingen 2004; Alfred B. Gottwaldt, Diana Schulle: *Die „Judendeportationen“ aus dem Deutschen Reich von 1941-1945. Eine kommentierte Chronologie*, Wiesbaden 2005.

<sup>5</sup> Bei der Zahl der eingelieferten Häftlinge unterlief dem Berichtersteller allerdings ein Irrtum. Das Konzentrationslager Lichtenburg wurde zwar mit 500 Häftlingen eröffnet, mit dem im Zeitungsartikel geschilderten ersten Transport kamen jedoch nur 450 Gefangene ins Lager. 50 Häftlinge waren bereits zwei Wochen zuvor als Vorauskommando in das ehemalige Zuchthaus gebracht worden.

Ravensbrück. Eine Begrenzung auf die Zeit von 1933 bis 1939 erscheint zudem angebracht, da sich die Situation der dreißiger Jahre stark von der nach Ausbruch des Krieges mit der massenhaften Einlieferung von Kriegsgefangenen und Zivilisten aus den eroberten Ländern in die Konzentrationslager unterscheidet.

Eine Darstellung der Organisation des Transports von KZ-Häftlingen wirft mehrere Fragen auf, die jedoch wegen der wie erwähnt unbefriedigenden Quellenlage nicht alle erschöpfend beantworten werden können. Zahl und Qualität der Quellen sind stark beschränkt, weil sich die juristische Aufarbeitung der Geschehnisse nach 1945 auf andere Tatkomplexe konzentrierte und sich außerdem nur wenige ehemalige Häftlinge über die Art und die Umstände ihrer Einlieferung, Verlegung oder Entlassung äußerten. Wenn überhaupt, gaben sie eher beiläufig an, dass Lastkraftwagen oder Eisenbahn zum Transport gedient hatten. Die Zurückhaltung der Zeitzeugen ist verständlich und nachvollziehbar, denn der Transport war eine der ersten Demütigungen und die Erinnerung daran wurde rasch von den folgenden ungleich schlimmeren Erlebnissen im Konzentrationslager verdrängt. In den Aussagen ehemaliger Häftlinge – und auch des damaligen Wachpersonals – werden die Modalitäten des Transports selten erwähnt. Zur Rekonstruktion des Geschehens musste deshalb neben Erinnerungsberichten vor allem auf behördliches Schriftgut (Runderlasse, Dienstanweisungen, Fahrpläne und Rechnungen) sowie auf die Berichterstattung in der Tagespresse zurückgegriffen werden.

### *1. Häftlingstransporte mit der Eisenbahn*

Den Transport von Gefangenen regelte spätestens seit dem Kaiserreich eine Fülle detaillierter Vorschriften. Für alle Aspekte, ob Fahrtroute, Ankunft und Anschlusszüge, ob Bewachung, Wagenreinigung und Kostenabrechnung existierte eine entsprechende Dienstanweisung, die modifiziert auch noch in der NS-Zeit Verwendung fand.<sup>6</sup>

Eine Enzyklopädie des Eisenbahnwesens aus dem Jahr 1914 gibt unter dem Stichwort „Gefangenentransport ... von und nach den Straf- und Korrek-tionsanstalten“ Aufschluss über das Procedere:

„Auf den preußischen Staatsbahnen findet der Transport von Gefangenen sowie der Aufsichtspersonen (Gendarmen) von und nach den Straf- und Korrek-tionsanstalten in Zellenwagen oder in besonderen Wagenabteilen

---

<sup>6</sup> Vgl. Der Reichsführer SS und Chef der Deutschen Polizei (Hg.): Dienstvorschrift für den Gefangenentransport. Gültig vom 1. Juni 1939 an (= Polizeidruckvorschrift, Bd. 28), Berlin 1939.

statt, die von den Nachbarabteilen durch vollständig bis zur Decke reichende Zwischenwände getrennt sein müssen.

Zur größeren Sicherheit und besseren Trennung der Gefangenen von den übrigen Reisenden sind regelmäßige Sammeltransporte eingerichtet. Der Sammeltransport von Gefangenen erfolgt in besonderen Zellenwagen, die nach festgesetzten Fahrplänen in die Personenzüge eingestellt werden und stets von je einem Gefängnisbeamten (Transportleiter), der über die Gefangenen eine Transportliste zu führen hat, begleitet werden müssen. Von den Sammeltransporten wird bei allen Arten von Zwangsbeförderungen (auch bei Militärgefangenen) Gebrauch gemacht; nur Geisteskranke, die der Fürsorgeerziehung überwiesenen jugendlichen Personen und hochschwängere Frauen werden stets einzeln befördert. Die Zellen der Gefangenenwagen werden in der Regel nur mit einem Gefangenen besetzt, keinesfalls dürfen Untersuchungsgefangene mit Strafgefangenen, Jugendliche mit Erwachsenen und Personen, die sich im Besitz der bürgerlichen Ehrenrechte befinden, mit solchen, deren Rechte aberkannt sind, zusammengebracht werden.<sup>67</sup>

Mitte der 30er Jahre des vergangenen Jahrhunderts standen der Deutschen Reichsbahn 64 Gefangenenwagen zur Verfügung.<sup>8</sup> Der älteste stammte aus dem Jahr 1883, der modernste wurde 1936 in Betrieb genommen. In der Regel bot ein Wagen 28 bis 30 Gefangenen Platz.<sup>9</sup> Da jede erbrachte Transportleistung Kosten hervorruft, für deren Begleichung eine Person oder Institution aufkommen muss, lassen sich zumindest die finanziellen Aspekte des Häftlingstransports ohne Probleme rekonstruieren. Die Bezahlung der Transporte war bis zum Jahr 1937 Angelegenheit der Länder. Dann übernahm das Deutsche Reich in Person Heinrich Himmlers als Chef der deutschen Polizei den Gefangenentransport.<sup>10</sup> Geregelt wurde die Kostenübernahme durch Verordnungen und Runderlasse. Da sich Polizei und Justiz – und auch die SS – nach den Gepflogenheiten der Bahn zu richten hatten, ließ die Justizverwaltung eigene Kursbücher für Gefangenenwagen drucken (siehe Anhang).

---

<sup>7</sup> Viktor Röll (Hg.): Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, Bd. 5, 2. Aufl. Berlin/Wien 1914, Sp. 267f.

<sup>8</sup> Vgl. Generalbetriebsleitung Ost (Hg.): Kursbuch für die Gefangenenwagen 1941. Gültig vom 6. Oktober 1941 an. Mit einem Anhang: Nummernplan und Übersichtszeichnungen der eingesetzten Gefangenenwagen. Zusammengestellt von Winfried Gronwald (= Dokumente zur Eisenbahngeschichte, Bd. 10), Nachdruck (der Ausgabe 1941), Mainz 1979, S. X.

<sup>9</sup> Vgl. ebd., S. 181. Diese Gefangenenwagen sind nicht mit den Deportationszügen der Juden zu vergleichen, wofür normale Personenwagen oder Viehwaggons genutzt wurden.

<sup>10</sup> Vgl. RdErl. d. RFSSuChdDtPol. im RMdI v. 13.5.1937 (S-V 1 Nr. 508/37-223-15), in: Reichsministerialblatt für die innere Verwaltung (im folgenden: RMBliV), Berlin 1937, S. 754f.

Die meisten Bahntransporte in das Konzentrationslager Lichtenburg wurden zunächst über die Kreisstadt Torgau geleitet. Torgau lag an der Eisenbahnstrecke, die von Halle ins niederschlesische Sorau führte. Dem Kursbuch für die Gefangenenwagen zufolge gehörte dieser Streckenabschnitt zum 1. Umlauf im Ring VI. Jeden Mittwoch verkehrte um 4.52 Uhr ein Gefangenenwagen ab Halle mit Zwischenhalt in Delitzsch, Eilenburg, Torgau, Falkenberg (Elster), Doberlug-Kirchhain, Finsterwalde und Calau nach Cottbus. Fahrplanmäßige Ankunftszeit in Cottbus war 8.25 Uhr. Nach etwa zweistündigem Aufenthalt setzte der Gefangenentransport seine Fahrt um 10.41 Uhr fort, um in Sorau um 11.46 Uhr einzutreffen. Noch am selben Tag fuhr der Gefangenenwagen nach einer Reinigung diese Strecke wieder zurück. Die Abfahrt in Sorau war um 14.35 Uhr, die Ankunft in Halle um 20.22 Uhr. In Torgau hielt der Zug um 6.36 Uhr und um 18.31 Uhr. (siehe Anhang)<sup>11</sup> Der Überstellung der Häftlinge vom Torgauer Bahnhof zum Konzentrationslager erfolgte per Lkw.

Der erste Transport am 20. Juni 1933 mit 450 Häftlingen zum KZ Lichtenburg zeichnet sich durch besondere Umstände aus. Die Anzahl der zu transportierenden Häftlinge war so groß, dass zur Bewältigung ungefähr ein Viertel aller Gefangenenwagen notwendig gewesen wäre. Diese standen allerdings nicht zur Verfügung, weshalb die Behörden auf gewöhnliche Personenzüge zurückgriffen. Der Sonderzug fuhr von Halle kommend über Torgau auf der westlichen Elbseite in Richtung Wittenberg. Ziel war die Station Dommitzsch. Am dortigen Bahnhof angekommen, mussten die Häftlinge den Zug verlassen und zum Fähranleger laufen. Leider beschränkte die Torgauer Zeitung ihre Schilderung auf das Aussteigen in Dommitzsch und die Ankunft in Prettin. Der Zeitzeuge Fritz Traskowski, ein kommunistischer Häftling, sparte die Passage mit der Fähre gleichfalls aus. Er erinnerte sich, dass die Gefangenen: „[a]b Dommitzsch ... in langen Marschkolonnen, mit dem Lied auf den Lippen ‚Wenn wir schreiten Seit an Seit‘ in das Städtchen Prettin ein[zogen].“<sup>12</sup> Das Übersetzen von rund 500 Personen über die an dieser Stelle etwa 100 Meter breite Elbe muss längere Zeit gedauert haben. Trotz der notwendigen Wartezeit gab es offenbar aber während des gesamten Transports von Dommitzsch nach Prettin keine Komplikationen. Über Fluchtversuche

---

<sup>11</sup> Vgl. Reichsbahndirektion Berlin (Hg.): Kursbuch für die Gefangenenwagen. Gültig vom 16. Mai 1938, Berlin 1938, S. 59f. Ein Kursbuch für die Jahre 1933 und 1934 ist offenbar nicht erhalten geblieben. Es scheint aber, dass sich zumindest die Wochentage, an denen die verschiedenen Routen befahren wurden, zwischen 1932 und 1938 nicht änderten.

<sup>12</sup> Stadtleitung Halle der SED, Kommission zur Erforschung der örtlichen Arbeiterbewegung/Komitee der antifaschistischen Widerstandskämpfer Halle, Halle-Neustadt, Saalkreis/Rat der Stadt Halle Abt. Volksbildung (Hg.): Ein Leben für den Sozialismus. Parteiveteranen berichten aus ihrem kampferfüllten Leben. Heft 2, Halle/S., o.J., S. 18.

von Häftlingen und andere bemerkenswerte Ereignisse hätte die Torgauer Zeitung mit Sicherheit berichtet. Auch Traskowski merkte nur an: „Bis an das Tor des KZ Lichtenburg, denn hier waren wir gelandet, ging alles relativ glatt ab.“<sup>13</sup>

Wolfgang Langhoff, der spätere Intendant des Deutschen Theaters Berlin, kam hingegen auf „regulärem“ Weg im Gefangenenwagen nach Torgau. Langhoff, im Februar 1933 verhaftet, wurde im Dezember 1933 vom emsländischen Konzentrationslager Börgermoor nach Lichtenburg verlegt. In seinen Erinnerungen „Die Moorsoldaten“ schilderte er anschaulich die Verhältnisse während des Transports: „Wir sind einundzwanzig Mann. Der Bummelzug mit dem angehängten Gefängniswagen läuft ein... Wir stehen eng gedrängt, wie in der überfüllten Elektrischen. Kein Fenster aus dem man herauschauen kann. Der ganze Raum ungefähr ein Quadratmeter groß. In diesem schauerhaften Schwitzkasten sind wir ... sechs Tage unterwegs.“<sup>14</sup> Langhoff erinnerte sich an die Stationen Münster, Hagen, Kassel, Halle und Magdeburg, in denen die Fahrt in den Nachtstunden unterbrochen wurde und die Häftlinge in die örtlichen Gefängnisse kamen. Von Torgau aus gelangten er und seine Mitgefangenen schließlich mit einem Polizeiwagen zur Lichtenburg. Dort trafen sie am Nachmittag des 6. Dezember 1933 ein.<sup>15</sup>

Nach der Einrichtung des Konzentrationslagers Lichtenburg wurde auch die Bahnstation Prettin in das Kursbuch für Gefangenenwagen aufgenommen. Das ist bemerkenswert, da die Kleinstadt lediglich über einen Kleinbahnanschluss nach Annaburg verfügte. Allem Anschein nach ist die Aufnahme Prettins jedoch nur die Reaktivierung einer bis zur Auflösung des Zuchthauses Lichtenburg im Jahr 1928 bestehenden Verbindung. Prettin lag an der Strecke Halle – Magdeburg (Ring V, 1. Umlauf). Die Einbeziehung Prettins war nur durch einen Umweg und eine dreistündige Fahrtunterbrechung möglich. Die Fahrt des Gefangenenwagens führte freitags von Halle ab 7.18 Uhr über Bitterfeld zunächst nach Dessau (Ankunft um 9.51 Uhr). Von Dessau ging es um 11.30 Uhr über Roßlau, Coswig (Anhalt), Wittenberg und Annaburg nach Prettin. Ankunftszeit in Prettin war um 14.23 Uhr. Erst um 17.30 Uhr setzte sich der Gefangenenwagen wieder in Richtung Dessau in Bewegung, wo er um 20.41 Uhr eintraf<sup>16</sup> (siehe Anhang).

---

<sup>13</sup> Ebd.

<sup>14</sup> Wolfgang Langhoff: Die Moorsoldaten. 13 Monate Konzentrationslager, Berlin 1950, S. 223.

<sup>15</sup> Vgl. ebd., S. 223ff. Bei der Angabe der Stationen ist Langhoff ein Irrtum unterlaufen. Dass die Transportroute von Halle nach Torgau über Magdeburg führte, ist unwahrscheinlich.

<sup>16</sup> Vgl. Kursbuch für die Gefangenenwagen, 1938, S. 51.

Der ehemalige Häftling Walter Müller erinnerte sich in einer Zeugenbefragung, dass er „in einem Transport von etwa 50 Häftlingen nachts auf dem Bahnhof Prettin“ angekommen wäre.<sup>17</sup> Diese Aussage ist der einzige bekannte Hinweis auf die Nutzung der Kleinbahnstrecke zum Gefangenentransport. Allerdings stimmt Müllers Erinnerung an ein nächtliches Eintreffen nicht mit der im Kursbuch genannten Ankunftszeit überein. Ein Transport von lediglich 50 Häftlingen spricht zwar gegen einen „Sonderzug“ wie bei der Einrichtung des Lagers am 20. Juni 1933, möglicherweise deutet die nächtliche Ankunft aber darauf hin, dass die Gefangenen außerhalb des regelmäßigen Bahnverkehrs befördert wurden. Vom Bahnhof Prettin marschierten Müller und seine Mitgefangenen dann zu Fuß zum Konzentrationslager. Während des Marsches waren die Bewacher erstaunlich friedfertig. „Wir wurden zwar beschimpft“, gab er zu Protokoll, „erhielten aber im übrigen nur allgemeine Verhaltensmaßregeln“.<sup>18</sup>

Die Transportkapazität der Deutschen Reichsbahn wurde letztmalig bei der Überführung der Frauen aus dem Konzentrationslager Moringen nach Prettin 1937/1938 in großem Umfang genutzt. In den überlieferten Unterlagen werden Alter und „körperliche Anfälligkeit“ als Grund für die Nutzung der Bahn genannt.<sup>19</sup> Zum Transport stellte die Reichsbahndirektion Kassel an drei Tagen Sonderzüge bereit. Der erste Transport verließ den Bahnhof Moringen am 15. Dezember 1937 um 7.40 Uhr mit 200 Häftlingen. Die Fahrtroute führte von Moringen über Norheim, Nordhausen, Halle, Wittenberg und Annaburg nach Prettin, das er um 13.40 Uhr erreichte. Der „Extrazug“ bestand aus „3 modernen Eilzugwagen, von denen ½ Wagen 2. Klasse für Kranke“ eingerichtet worden war.<sup>20</sup> Kraftfahrzeuge brachten anschließend die Frauen im Pendelverkehr vom Bahnhof zum Konzentrationslager. Der zweite und der dritte Transport mit 150 bzw. 164 weiblichen Häftlingen folgten am 21. Februar und am 21. März 1938.

Für den Einsatz des ersten Sonderzuges berechnete die Reichsbahndirektion Kassel der Inspektion der Konzentrationslager 1.197,70 Reichsmark. Hinzu kamen noch 389,29 Reichsmark für den Transport vom Bahnhof zum Lager. Da die Zahlungsmoral zu wünschen ließ, bestand die Reichsbahn für

---

<sup>17</sup> Bundesarchiv, Zentrale Stelle der Landesjustizverwaltungen Ludwigsburg (im folgenden: BArch/ZSL Ludwigsburg), IV 429 AR-Z 134/73, Aussage Walter Müller vom 19.10.1965, Bl. 333.

<sup>18</sup> Ebd.

<sup>19</sup> Zitiert nach Hans Hesse: Das Frauen-KZ Moringen 1933-1938. „... und wir daher an diesen Frauen verhältnismäßig gut verdienen. Es wäre daher erwünscht, möglichst viel weibliche Polizeigefangene aufzunehmen.“, Göttingen 2000, S. 100.

<sup>20</sup> Zitiert nach ebd., S. 101.

die folgenden beiden Transporten auf Vorauszahlung.<sup>21</sup> Die Anforderung eines Kursbuches für Gefangenenwagen durch die Verwaltung des Frauenkonzentrationslagers Lichtenburg im Dezember 1937 belegt aber, dass die SS trotz ihres stetig steigenden Einflusses und trotz finanzieller Streitigkeiten, immer noch auf fremde Dienstleister angewiesen war.<sup>22</sup>

## 2. Einlieferung und Verlegung mit Kraftfahrzeugen

Der Transport von Häftlingen per Lkw bot Polizei oder SS den Vorteil, bei Verlegungen unabhängig von den Vorgaben der Reichsbahn zu sein. So wurden im August 1933 aus dem Sammellager Weißenfels, einem regionalen Lager unter staatlicher Kontrolle, 100 Häftlinge mittels Lkw zur Lichtenburg überführt.<sup>23</sup> Gleichfalls mit Lastkraftwagen kamen im Juli 1934 viele der nach dem „Röhm-Putsch“ in Berliner Gefängnissen inhaftierten Männer zum Konzentrationslager Lichtenburg.<sup>24</sup>

Aus der Rückschau hat es den Anschein, als wäre versucht worden, den Einsatz von Lastkraftwagen auf Sonderaktionen und die Einrichtung bzw. Auflösung von Konzentrationslagern zu beschränken. Dies hängt mit einer wenig beachteten Tatsache zusammen. Die SS-Totenkopfverbände, in deren Händen seit 1934 die Bewachung der Häftlinge lag, verfügten gar nicht über die notwendigen eigenen Kapazitäten. Die etatmäßige Motorisierung dieser Verbände erfolgte erst seit Beginn des Jahres 1938.<sup>25</sup> Für die Transporte, mit denen im Oktober 1936 aus Lichtenburg 300 Häftlinge in das neu errichtete Konzentrationslager Sachsenhausen, im Juli 1937 nach der Schließung des Lagers in Bad Sulza alle 120 Insassen zur Lichtenburg und im Juli und August 1937 mehr 1.200 Gefangene aus Lichtenburg nach Buchenwald verlegt wurden, musste die SS die nötigen Fahrzeuge erst aus anderen Standorten bzw. von anderen Dienststellen zusammenziehen. Wahrscheinlich standen dem SS-

---

<sup>21</sup> Vgl. ebd., S. 100ff. Es bleibt zu prüfen, inwieweit die Reichsbahn von diesen Transporten profitiert hat.

<sup>22</sup> Vgl. Landeshauptarchiv Sachsen-Anhalt, Abt. Merseburg (im folgenden: LHASA, MER), Rep. C 50, Torgau, I Nr. 471, Bl. 47.

<sup>23</sup> Vgl. Torgauer Zeitung, Nr. 184, 9.8.1933 und Weißenfelder Tageblatt, Nr. 184, 8.8.1933. Die Verlegung ging in zwei Etappen vonstatten, zunächst im Sammeltransport bis nach Halle und von dort unter Regie des hallischen Polizeipräsidenten zum Konzentrationslager Lichtenburg. Vgl. LHASA, MER, Rep. C 48 Ie, Regierung Merseburg, Polizeiregistratur, Nr. 1189a, Bl. 62f.

<sup>24</sup> Vgl. Dietmar Schulze: Der Röhm-Putsch in der Provinz Sachsen, in: Hallische Beiträge zur Zeitgeschichte, H. 15. Halle 2005, S. 9-33.

<sup>25</sup> Vgl. Bundesarchiv Berlin, NS 19/3687. Für diesen Hinweis danke ich Martin van Dijken (Putten/Niederlande).

Totenkopfsturmbann „Elbe“<sup>26</sup> am Standort Prettin überhaupt keine eigenen Lkws zur Verfügung, denn im Dezember 1937 wurden bei der Einrichtung des Frauen-Konzentrationslagers für den Häftlingstransport vom Bahnhof zum Lager ein Postauto und der Pkw eines Privatunternehmers angemietet.<sup>27</sup>

Anders muss sich die Situation im Mai 1939 dargestellt haben, als das Frauenlager Lichtenburg aufgelöst und die Inhaftierten nach Ravensbrück verlegt wurden. Die Motorisierung der Totenkopfverbände war so weit fortgeschritten, dass etwa 960 Frauen problemlos per Lastkraftwagen in das neue Konzentrationslager gebracht werden konnten.<sup>28</sup>

Zum Häftlingstransport nutzten die SS-Totenkopfverbände offenbar einen speziell für Polizeizwecke produzierten Lkw Mercedes-Benz L 3750. Fahrzeuge dieser Baureihe, die von 1933 bis 1941 gefertigt wurde, verfügten in der Regel über einen Pritschenaufbau von 4 m Länge und höchstens 2,5 m Breite. Die zulässige Nutzlast betrug 3,5 Tonnen, die Spitzengeschwindigkeit 62,5 km/h.<sup>29</sup> Eine erhaltene Fotografie zeigt Häftlinge aus Sachsenhausen nach ihrer Ankunft in Buchenwald vor solch einem Fahrzeug.<sup>30</sup> Da Lichtenburger und Sachsenhausener Häftlinge in etwa zur selben Zeit nach Buchenwald verlegt wurden, erscheint der Einsatz dieses Lkw-Typs auch in Prettin denkbar. Offen bleibt dabei die Frage, wie es der SS gelang, den in den Quellen genannten Transport von 600 Häftlingen aus der Lichtenburg nach Buchenwald am 31. Juli 1937 innerhalb eines Tages zu bewältigen.

Im Jahr 1933 wurden gelegentlich auch Omnibusse zum Gefangenentransport genutzt. So meldete die Torgauer Zeitung in einer kurzen Nachricht, dass „zwei Omnibusse einen Transport von 46 Mann“ aus Kiel zur Lichten-

---

<sup>26</sup> Im April 1937 erhielten die SS-Totenkopfverbände eine neue Organisationsstruktur. Der II/SS-TV „Elbe“ wurde mit dem III/SS-TV „Sachsen“ zur Totenkopfstandarte „Thüringen“ vereint.

<sup>27</sup> Vgl. Hesse, Frauen-KZ Moringen, S. 101.

<sup>28</sup> In der Literatur ist das Datum der Auflösung umstritten. In der Regel wird der 18.5.1939 genannt. Die Verlegungen setzten aber bereits am 15.5.1939 ein. Es ist also möglich, dass sie sich über vier Tage erstreckten. Vgl. Katja Seybold: Lichtenburg. Grundlagen zur Geschichte des Frauen-Konzentrationslagers. Unveröffentlichte Magisterarbeit, Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg, 2005, S. 91ff.

<sup>29</sup> Telefonische Auskunft des Verkehrsmuseums Dresden, Thomas Giesel, 17.1.2003 und 30.1.2003.

<sup>30</sup> Vgl. Drobisch/Wieland, System der Konzentrationslager, S. 270. Diese und eine weitere Fotografie, allerdings ohne Häftlinge, findet sich auch in Udo Wohlfeld, Falk Burkhardt: Das Netz. Die Konzentrationslager in Thüringen 1933-1937. Eine Dokumentation zu den Lagern Nohra, Bad Sulza und Buchenwald, Weimar 2000, S. 237f. Auf den Reproduktionen ist der Lkw-Typ nicht zu identifizieren. Auf dem Original ist jedoch deutlich ein Mercedes-Stern zu erkennen. Auskunft der Gedenkstätte Buchenwald, Dr. Harry Stein, 23.1.2003.

burg überführt hätten.<sup>31</sup> Der Einsatz von Bussen blieb anscheinend aber eine Ausnahme.

In der Erinnerung der Zeitzeugen scheinen Verlegungen per Lkw generell eindringlicher als Bahntransporte gewesen zu sein. Trotz aller Beschwerden, so wie sie beispielsweise Langhoff schilderte, war eine mehrstündige Lkw-Fahrt einprägsamer, weil unbequemer und körperlich anstrengender. Die Häftlinge saßen eng zusammengepfercht auf der Pritsche und durften sich nicht bewegen. Ein Häftling berichtete von einer Tortour, bei der sie zu siebent auf einer kurzen Bank sitzen mussten und sich keiner erheben durfte.<sup>32</sup> Außerdem herrschte während der Fahrt ein Sprechverbot, das beim Transport in Gefangenenwagen der Bahn schlechter zu kontrollieren war. Auf der mit einer Plane bedeckten Ladefläche waren die Gefangenen zudem Hitze oder Kälte schutzlos ausgesetzt. So erinnerte sich ein Häftling an seine Überführung nach Buchenwald als siebenstündige Fahrt bei glühender Hitze.<sup>33</sup> Ein anderer an eine lange Fahrt und nächtliche Kühle.<sup>34</sup> Hinzu kam die Angst, dass der Lkw abseits der Straße anhalten könnte und die Gefangenen erschossen werden würden.<sup>35</sup>

Eine Sonderstellung nahmen Einzeltransporte ein, mit denen in den Jahren 1933/1934 Häftlinge unter Verantwortung des Prettiner Bürgermeisters als Chef der Ortspolizeibehörde zum Gerichtsort geschafft wurden. Die Häftlinge wurden von einem „Ziviltransporteur“ zumeist nach Torgau überführt und von dort auch wieder abgeholt. Gelegentlich musste ein Häftling auch bis nach Naumburg oder Leipzig gebracht werden. Aus erhaltenen Rechnungen des Bürgermeisters an den Landrat geht hervor, dass die Verlegung eines Häftlings von Prettin nach Torgau 0,65 Reichsmark kostete – 0,60 Reichsmark für eine Fahrkarte 3. Klasse von Torgau nach Dommitzsch und 0,05 Reichsmark für die Elbfähre. Für den Begleiter stellte der Bürgermeister 4,47 Reichsmark – offenbar dessen Fahrtkosten und eine Aufwandsentschä-

---

<sup>31</sup> Torgauer Zeitung, Nr. 179, 3.8.1933.

<sup>32</sup> Erinnerungsbericht Karl Bohndorf, Konzentrationslager Buchenwald vom 27.4.1945. Ich danke Katja Seybold und Sven Langhammer für den Hinweis auf diese Aussage.

<sup>33</sup> Vgl. Internationales Buchenwald-Komitee und Komitee der Antifaschistischen Widerstandskämpfer in der DDR (Hg.): Buchenwald. Mahnung und Verpflichtung, Berlin 1960, S. 42f.

<sup>34</sup> Vgl. BArch/ZSL Ludwigsburg, IV 429 AR-Z 134/73, Bl. 351.

<sup>35</sup> Vgl. ebd., Bl. 350f.

digung<sup>36</sup> – in Rechnung.<sup>37</sup> Der Transport eines Häftlings nach Leipzig kostete 3,40 Reichsmark für den Gefangenen und 8,53 für den Begleiter.<sup>38</sup>

Für den Bürgermeister war der Häftlingstransport auch eine Möglichkeit zur materiellen Unterstützung von „alten Kämpfern“, denn er beauftragte mehrmals das langjährige, arbeitslose NSDAP-Mitglied Otto S.<sup>39</sup> aus dem Ort Lichtenburg mit der Überführung einzelner Häftlinge.

### 3. Entlassung von Häftlingen

Wenig Aufwand betrieben SS und Gestapo bei der Entlassung der Schutzhäftlinge aus dem Konzentrationslager. Die Häftlinge erhielten lediglich einen Entlassungsschein und konnten das Lager verlassen. Um den weiteren Weg kümmerte sich die Kommandantur nicht. Wolfgang Langhoff besaß am Tag seiner Entlassung nicht genügend Geld, um eine Fahrkarte nach Berlin lösen zu können. Sein Geld reichte nur für ein Telegramm an seine Frau, in dem er ihr mitteilte, dass sie ihn abholen könne. Eine Nacht verbrachte Langhoff, obwohl bereits entlassen, noch in seiner Zelle.<sup>40</sup> Fritz Günther von Tschirschky, ein Mitarbeiter des Vizekanzlers Franz von Papen und nach dem „Röhm-Putsch“ in der Lichtenburg eingesperrt, vermutete ein abgekartetes Spiel um seine Entlassung. Da er fürchtete, erneut verhaftet oder „auf der Flucht“ erschossen zu werden, bestellte er ein Taxi und ließ sich nach Berlin chauffieren.<sup>41</sup> Dagegen wurde Lina Haag nach ihrer Entlassung aus dem Frauen-KZ von einer Aufseherin bis zum Bahnhof gebracht. Die Aufseherin löste ihr auch eine Fahrkarte und wartete bis der Zug abgefahren war.<sup>42</sup>

Die meisten Häftlinge besaßen weder das Geld für ein Taxi noch konnten sie sich abholen lassen. Sie waren auf die Bahn angewiesen. Viele verfügten noch nicht einmal über genügend Geld für eine Fahrkarte 3. Klasse. Staats-

---

<sup>36</sup> Details zur Abrechnung sind nicht überliefert. Aus einer Rechnung, die das Konzentrationslager Kuhlen (Schleswig-Holstein) an den Landrat des Kreises Pinneberg sandte, wird als Tagesgeld 7/10 von 4,50 Reichsmark veranschlagt. Vgl. Jenner, Konzentrationslager Kuhlen, S. 91.

<sup>37</sup> Vgl. LHASA, MER, Rep. C 50, Torgau, I Nr. 712, Bl. 53.

<sup>38</sup> Vgl. ebd., Bl. 89f.

<sup>39</sup> Der SA-Mann Otto S., ein anscheinend stellungloser Arbeiter mit der NSDAP-Mitgliedsnummer 77.352, hatte sich für den Wachdienst im Konzentrationslager beworben. Mit der Bemerkung, dass nur SS-Angehörige Hilfspolizisten werden könnten, wurde seine Bewerbung vom Regierungspräsidenten jedoch abgelehnt. Vgl. LHASA, MER, Rep. C 50, Torgau, I Nr. 570, Bl. 52f.

<sup>40</sup> Vgl. Langhoff, Moorsoldaten, S. 256f.

<sup>41</sup> Vgl. Fritz Günther von Tschirschky: *Erinnerungen eines Hochverrätters*, Stuttgart 1972, S. 196.

<sup>42</sup> Vgl. Lina Haag: *Eine Handvoll Staub*, Lauf 1947, S. 129.

polizeistellen und Lagerkommandanturen wurden wiederholt instruiert, dass „eine Freifahrkarte aus staatlichen Mitteln nur ausnahmsweise und nur dann gewährt werden kann, wenn die Angehörigen zur Tragung der Kosten für die Rückreise des Häftlings nicht in der Lage sind.“<sup>43</sup> Die „Bonität“ der Häftlinge sollte von der Lagerverwaltung bereits vor deren Entlassung geprüft werden, damit die Staatskasse nicht die Fahrtkosten zu tragen hatte. Ergab die Prüfung, dass ein Häftling nicht über ausreichende Mittel verfügte, war rechtzeitig an die Angehörigen heranzutreten.<sup>44</sup> Lediglich bei den zahlreichen Entlassungen auf Grund der Weihnachtsamnestie des Jahres 1933 kümmerte sich die Kommandantur des Konzentrationslagers um die Heimfahrt der Entlassenen. Das KZ Lichtenburg entließ am 20. und am 26. Dezember 1933 ungefähr 500 Häftlinge. Zumindest die am zweiten Weihnachtsfeiertag Entlassenen wurden mit einem Lkw zum nächsten Bahnhof gebracht.<sup>45</sup>

## Fazit

An der Organisation der Transporte änderte sich in den Jahren der Existenz des Konzentrationslagers Lichtenburg nur wenig. Über den konkreten Einsatz der verschiedenen Transportmittel und –möglichkeiten entschied die Lagerverwaltung situationsabhängig. 1933/34 war zunächst die Bahn das bevorzugte Transportmittel. Nach dem Wechsel in der Zuständigkeit von der Polizei zur SS strebte diese an, Verlegungen möglichst in eigener Regie durchzuführen. Mit Ausnahme der Belegung des Männerlagers im Sommer 1933 und des Frauenlagers im Dezember 1937 wurden alle größeren Zu- und Abgänge ohne Mithilfe der Reichsbahn abgewickelt. Bei großen Verlegungen, wie der Auflösung eines Lagers, kamen statt dessen Lkw zum Einsatz. Vollkommen

---

<sup>43</sup> LHASA, MER, Rep. C 48 Ie, Regierung Merseburg, Polizeiregistratur, Nr. 1187, Bd. 1, Bl. 186.

<sup>44</sup> Anweisung vom 14.11.1933 (II G 1602/25.10.33): Vgl. ebd. Anweisung vom 1.4.1935 (B.Nr. 30798 II 1 D., Haft Allg. 507): Vgl. ebenda, Bl. 185. RdErl. d. RFSSuChdDtPol vom 20.12.1939 (S I V 2 Nr. 4484/39): Vgl. RMBliV, Berlin 1939, S. 2580f.

<sup>45</sup> Vgl. Torgauer Zeitung, Nr. 299, 22.12.1933 und Nr. 301, 27.12.1933. Aus den Emslandlagern Börgermoor sowie Esterwegen I und II wurden etwa 1.500 Häftlinge kurz vor Weihnachten 1933 entlassen. Die Lagerverwaltung sah sich deshalb gezwungen, Sonderzüge zu organisieren. Einer Meldung der Ems-Zeitung zufolge wurden die Häftlinge mit einem „Sieg Heil“ verabschiedet und marschierten dann singend zum nächsten Bahnhof. Vgl. Erich Kosthorst, Bernd Walter: Konzentrations- und Strafgefangenenlager im Emsland 1933-1945. Zum Verhältnis von NS-Regime und Justiz. Darstellung und Dokumentation, Düsseldorf 1985, S. 22 (Fußnote), S. 66, Dokument 6.

eingestellt wurde die Überführung von Häftlingen durch Zivilpersonen im Auftrag des Bürgermeisters.<sup>46</sup>

Weiterreichende Probleme, etwa ein Vergleich zwischen dem Konzentrationslager Lichtenburg und anderen frühen KZ oder mit den „modernen“ und „neuzeitlichen“ Konzentrationslagern, die seit Mitte der dreißiger Jahre entstanden, können nur durch ergänzende Forschungen geklärt werden. Der vorliegende Beitrag möchte trotz der schwierigen Quellenlage dazu anregen.

---

<sup>46</sup> Die letzte überlieferte Zusammenstellung von Transportkosten stammt vom 2. März 1934.

Anhang

Die neue Übersichtskarte erscheint im Laufe des Sommers.

# Kursbuch

für die

# Gefangenenwagen

---

Gültig vom 16. Mai 1938.

---

Herausgegeben von der  
Reichsbahndirektion Berlin



Druck: Strafgefängnis Berlin-Tegel

**15 d.**  
**Halle (Saale) — Dessau Hbf. — Dessau-Roßlau — Wittenberg**  
**— Annaburg — Prettin (Lichtenburg) — Annaburg — Wittenberg**  
**— Dessau-Roßlau — Dessau Hbf. — Zerbst — Magdeburg Hbf.**  
**— Braunschweig — Hannover Hbf. (Ring V, 1. Umlauf.)**

km	Reichsbahndirektion Bahnhöfe Anschlüsse	Verkehrstage				Rkb. Nr.	Gefangene wechseln d. Wagen in	Bemerkung
		Freitag						
		Zeit	Zug	Zeit	Zug			
	(Rbd. Halle [Saale])							
	Halle (Saale) . . . . . ab	7 18	905			193		
30,0	Bitterfeld . . . . . {	an 7 53						
	ab	9 18	403			114		
55,6	Dessau Hbf. . . . . {	an 9 51						
	ab	11 30	675					
60,6	Dessau-Roßlau . . . . {	an 11 36						
	ab	11 40						
77,6	Coswig (Anh.) . . . . an	12 02						
92,5	Wittenberg (Prov. {	an 12 25						
	Sachs.)* . . . . . {	ab 12 53				94	*) Gefangene für Zerbst, Gommern und Magdeburg bleiben bis 19 <sup>44</sup> in Wittenberg in Zwischen- haft.	
124,2	Annaburg (Kreis {	an 13 26						
	Torgau) . . . . . {	ab 13 47	4			102		
136,7	Prettin (Lichtenburg) an	14 23						
	Prettin (Lichtenburg) ab	17 30	5					
149,2	Annaburg (Kreis {	an 18 09						
	Torgau) . . . . . {	ab 18 47	686			94		
181,0	Wittenberg (Prov. {	an 19 20						
	Sachs.) . . . . . {	ab 19 50				112		
195,8	Coswig (Anh.) . . . . „	20 14						
212,8	Dessau-Roßlau . . . . {	an 20 34						
	ab	20 36				178		
217,8	Dessau Hbf. . . . . {	an 20 41						
	ab	21 13	407					
222,8	Dessau-Roßlau . . . . {	an 21 18						
	ab	21 21				114		
235,9	Zerbst . . . . . „	21 40						
257,9	Gommern . . . . . „	22 09						
278,6	Magdeburg Hbf. . . . an	22 37					Magdeburg	
	(Hauptreinigung und Lichtversorgung)							
	(Rbd. Hannover)							
	Magdeburg Hbf. . . . . ab	9 37	308			111		
29,8	Eilsleben (Bez. Magdeb.) „	10 20						
47,5	Helmstedt . . . . . „	10 45						
63,4	Königslutter . . . . . „	11 09						
86,4	Braunschweig Hbf. {	an 11 39						
	ab	11 53						
100,3	Vechelde . . . . . „	12 14						
111,7	Peine . . . . . „	12 30						
130,8	Lehrte . . . . . {	an 12 55						
	ab	13 04						
147,1	Hannover Hbf. . . . . an	13 29					Hannover	
	(Hauptreinigung und Lichtversorgung)							

**21 b.**  
**Halle (Saale) — Cottbus — Sorau — Cottbus — Halle (Saale).**  
 (Ring VI, 1. Umlauf.)

km	Reichsbahndirektion Bahnhöfe Anschlüsse	Verkehrstage				Rkb. Nr.	Gefangene wechseln d. Wagen in	Bemerkung
		Mittwoch W		Mittwoch <sup>1)</sup> F				
		Zeit	Zug	Zeit	Zug			
	(Rbd. Halle [Saale])							
	Halle (Saale) <sup>2)</sup> ..... ab	4 52	533	6 12	1497	58	<sup>1)</sup> Fällt auf Mitt- woch ein Fei- ertag, so ist der Gefange- nenwagen mit den Zügen 1497, 501, 497 zu befördern. <sup>2)</sup> Gefangene f. Groß-Berlin sind v. Halle nicht über Sorau (21 b), sondern über Magdeburg (4b) nach Ber- lin zu über- führen. <sup>3)</sup> Gefangene für Lichten- burg sind mit dem Sammel- wagen bis Prettin zu überführen.	
27,1	Delitzsch Sorauer Bf. „	5 27		6 47				
49,6	Eilenburg ..... { an	5 53		7 13				
	{ ab	6 03	511	8 53	501			
77,3	Torgau <sup>3)</sup> ..... „	6 36		9 27				
95,3	Falkenberg (Elster) { an	6 56		9 47				
	{ ab	6 59		10 04				
117,9	Doberlug..... „	7 27		10 36				
128,3	Finsterwalde (Niederl.) „	7 39		10 51				
150,3	Calau (Niederlaus.) „	8 00		11 15				
174,2	Cottbus..... an	8 25		11 42				
	(Zwischenreinigung)							
	Von Berlin 3a..... an	18 55	3135				Donnerstag	
	Nach Berlin 3b..... ab	6 40	760				Freitag	
	Cottbus ..... ab	10 41	515	13 10	497			
196,2	Forst (Lausitz)..... „	11 05		13 34				
212,2	Teuplitz Rb..... „	11 20		13 50				
	(Rbd. Breslau)							
233,6	Sorau ..... an	11 46		14 18		Sorau		
	Nach Kohlfurt —							
	Görlitz 2a .... ab	14 38	243				Mittwoch	
	Von Görlitz 2b .... an	11 28	228				Donnerstag	
	Nach Breslau 12b... ab	14 20	497				Mittwoch	
	Von Breslau 12b... an	11 33	498				Mittwoch	
	„ Berlin 2a..... an	14 18	497				Mittwoch	
	„ Berlin 1b..... an	12 16	259				Mittwoch	
	Nach Berlin 1b..... ab	17 52	238				Mittwoch	
	„ Berlin 2b..... ab	14 35	506				Donnerstag	



## **Resümees/ Abstracts\***

**Hans Goldenbaum, Student, Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg, Institut für Geschichte**

Die Auseinandersetzung um die Vergangenheitsbewältigung der Deutschen hat in den letzten Jahren nicht zuletzt auch durch populistische Debatten das verstärkte Interesse der breiten Öffentlichkeit gefunden. Am Beispiel der in Deutschland auch heute noch kontrovers geführten Diskussion um Ilja Ehrenburg und die ab Herbst 1944 von sowjetischen Soldaten an deutschen Zivilisten verübten Verbrechen untersucht dieser Beitrag, inwieweit nationalsozialistische Topoi im kollektiven Gedächtnis der Deutschen bis in die Gegenwart verankert sind. Nicht der Kalte Krieg und die Pflege des antibolschewistischen Feindbildes – so die zentrale These des Autors – sondern die NS-Propaganda hat im Kollektivbewusstsein der Deutschen das Bild von der eigenen Opferschaft geprägt.

**Dr. Dietmar Schulze, Historiker, Wissenschaftlicher Mitarbeiter am Fachbereich Medizin der Johann Wolfgang Goethe-Universität Frankfurt am Main, Senckenbergisches Institut für Geschichte und Ethik der Medizin**

In der Literatur wird nur gelegentlich von marschierenden Häftlingskolonnen berichtet – dass ein reibungsloser Transport der Gefangenen nur durch eine Kooperation vieler Instanzen möglich war, bleibt aber meist unbeachtet. Dieses Zusammenspiel von Regierungsbehörden, Deutscher Reichsbahn, Polizei und SS wird in diesem Beitrag am Beispiel des frühen Konzentrationslagers Lichtenburg aufgezeigt. Deutlich wird dabei, dass über den konkreten Einsatz der verschiedenen Transportmittel und -möglichkeiten situationsabhängig entschieden wurde, sich aber die Organisation der Transporte nicht wesentlich änderte.

**Sven Langhammer M.A., Historiker, Halle (Saale)**

Ab dem 9. März 1937 nahm die deutsche Kriminalpolizei in einer reichsweiten Aktion ca. 2.000 als „Berufs- und Gewohnheitsverbrecher sowie gewohn-

---

\* In der Reihenfolge der Beiträge.

heitsmäßige Sittlichkeitsverbrecher“ klassifizierte Personen in polizeiliche Vorbeugehaft. Wie seit Dezember 1933 üblich, wurden die Vorbeugehäftlinge in Konzentrationslagern (KZ) interniert. Während die Entwicklung der Kriminalprävention im Dritten Reich als gut erforscht gelten kann, trifft dies für die Haftwege der Vorbeugehäftlinge weniger zu. Dieser Beitrag untersucht, wie viele zur Internierung vorgesehene Betroffene in die KZ Dachau, Lichtenburg, Moringen, Sachsenburg und Sachsenhausen verbracht wurden, woher sie kamen und wie sich deren weitere Haftwege gestalteten.

**Dr. Sascha Möbius, Historiker, Leiter der Gedenkstätte Moritzplatz, Magdeburg**

Die SED-Propaganda versuchte, der DDR-Bevölkerung den Volksaufstand in Ungarn 1956 als einen vom Westen geplanten Versuch von „Horthy-Faschisten“, Großgrundbesitzern und Kapitalisten darzustellen, die die vorsozialistischen Machtverhältnisse in Ungarn wiederherstellen wollten und das Land mit Terror gegen Kommunisten und Arbeiter überzogen. Wie diese Fallstudie zum Bezirk Magdeburg zeigt, stießen die Darstellungen der SED-Presse, die bewusst Parallelen zu den Ereignissen um den 17. Juni 1953 zogen, bei weiten Bevölkerungskreisen auf taube Ohren und sogar auf Protest. Trotzdem hatte die Ungarnkrise für die DDR eine systemstabilisierende Wirkung. Denn die in systemkritischen Kreisen zunächst aufkeimende Hoffnung auf eine erneute Erhebung gegen das SED-Regime wie im Juni 1953 schlug nach der brutalen Niederschlagung des Aufstands in Ungarn in Resignation und Angst um.

## **Impressum:**

### **Hallische Beiträge zur Zeitgeschichte**

Herausgegeben von Jana Wüstenhagen und Daniel Bohse

Die „Hallischen Beiträge zur Zeitgeschichte“ erscheinen mindestens einmal jährlich in loser Folge. Sie wurden 1996 von Hermann-J. Rupieper (†) begründet, um eine Plattform für NachwuchswissenschaftlerInnen und herausragende studentische Arbeiten zu schaffen. Aufgenommen werden vorrangig Beiträge in deutscher und englischer Sprache, denen Quellen zugrunde liegen, die zuvor noch nicht publiziert wurden. Vorschläge für Veröffentlichungen nimmt die Redaktion entgegen. Manuskripte können postalisch oder per E-Mail eingesandt werden. Ein Recht auf Veröffentlichung besteht nicht. Nach Rücksprache mit den Autoren können angenommene Beiträge auch im Internet veröffentlicht werden. Jeder – auch auszugsweise – Nachdruck und die Verbreitung über andere Medien bedürfen der Genehmigung der HerausgeberInnen.

Redaktion: Daniel Bohse (v. i. S. d. P.), Thomas Pruschwitz  
[www.geschichte.uni-halle.de/halbz/halbz](http://www.geschichte.uni-halle.de/halbz/halbz)

Gestaltung: Pepe Kooperation, Annett Sonntag, Halle (Saale)  
[www.pepe-kooperation.de](http://www.pepe-kooperation.de)

Druck: Druckerei der Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg  
Hoher Weg 4, 06120 Halle (Saale)

Kontakt: Redaktion  
Hallische Beiträge zur Zeitgeschichte  
Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg  
Institut für Geschichte  
06099 Halle (Saale)  
Germany  
Tel.: + 49 345 5524294  
Fax: + 49 345 5527042  
E-Mail: [redaktion.halbz@geschichte.uni-halle.de](mailto:redaktion.halbz@geschichte.uni-halle.de)

ISSN: 1433-7886