



Am 2. Oktober 1940 holte ein roter Reichspostbus der »Gemeinnützigen Krankentransport GmbH« (Gekrat) Patienten der Anstalt Liebenau ab und brachte sie direkt nach Grafeneck. Dort wurden sie am selben Tag in der Gaskammer ermordet.

Martin Rexer «Die berühmten grauen Busse ...» – ein Mythos? Ein Beispiel für Rezeption und Fiktionalisierung der NS-Krankenmorde¹

Achtzig Jahre ist es her, dass, nicht nur im deutschen Südwesten, sondern im ganzen Deutschen Reich Heil- und Pflegeanstalten offiziell angewiesen wurden, Patientinnen und Patienten zur «Verlegung in eine andere Anstalt» bereitzuhalten. Am 18. Januar 1940 wurden in der damaligen Pflegeanstalt Eglfing-Haar 25 Männer von einem Kraftomnibus der Deutschen Reichspost im Auftrag der Gemeinnützigen Kranken-Transport GmbH (Gekrat) abgeholt. In einem Begleit-PKW fuhr Horst Schumann (Tarnname «Dr. Klein»), der ärztliche Direktor der «Landespflegeanstalt Grafeneck», als Transportleiter mit zu der großen Heil- und Pflegeanstalt im Osten von München. Hermann Pfannmüller, Direktor der Klinik Eglfing-Haar, ein fanatischer Nationalsozialist und «Rassen- und Erbbiologe», hatte die Meldebogen für seine Patienten besonders eifrig ausgefüllt und als erster nach Berlin zurückge-

sandt. Sein «Engagement» fand Anerkennung und er durfte weiterhin als Gutachter (gegen Bezahlung) «unnütze Esser» in den Anstalten selektieren.

Der Transport ging ins Württembergische, nach Grafeneck. Was erwartete die 25 Männer, als der Transport im tiefsten Winter in der entlegenen «Landespflegeanstalt», einem ehemaligen Jagdschloss bei Gomadingen, ankam? Der Tod. Die Verbrennung. Ihre Ausplünderung und die restlose Auslöschung. Sie sind die ersten Opfer der systematisch-industriellen Ermordung von Menschen durch die Nationalsozialisten überhaupt. Und Grafeneck war die erste Tötungseinrichtung des Massenmords.

Nach der Ankunft wurden die Männer oberflächlich untersucht, mussten sich ausziehen, wurden fotografiert, kamen dann in die eingerichtete Gaskammer und wurden mit Gas erstickt. Nach 30–60 Minuten wurde die Gaskammer wieder geöff-

net und die Ermordeten in den nahegelegenen Krematoriumsöfen verbrannt. Mit ihrer Ankunft setzte die bürokratische Abwicklung ihres Lebens und Sterbens ein. In der Verwaltung im Schlosstrakt von Grafeneck waren 40 bis 60 Personen damit beschäftigt, das Mordgeschehen zu organisieren und die Vorgänge in der Anstalt auf der Schwäbischen Alb zu verschleiern. Ihre Aufgabe: Angehörige täuschen, sie scheinheilig vom «Ableben» ihrer Liebsten informieren und sie über die Todesursachen anlügen. In den sogenannten Trostbriefen heißt es, *dass der Tod bei diesem schweren Leiden eine Erlösung für die Betroffenen war.* Im eigens eingerichteten «Sonderstandesamt Grafeneck» beurkundete man den Mord mit erfundenen Todesursachen, verlegte das Sterbedatum um mindestens zwei Wochen später und kassierte für diese Zeit Pflegegelder der Kostenträger. Währenddessen hatte man schon längst die nächste «Verlegung» organisiert: Zwei Tage später holt Schumann mit Kollegen weitere Opfer aus Eglfing-Haar ab. Diesmal sind es 47 Frauen, die mit zwei Reichspostbussen transportiert werden. Das Ganze nennt sich «Aktion T4» und ist Teil eines von den Nationalsozialisten systematisch geplanten Krankenmordgeschehens in der Zeit von 1937 bis 1945. Schätzungen gehen von mindestens 300.000 Opfern aus, die in verschiedenen «Aktionen» umgebracht wurden. Meiner Ansicht nach verbietet es sich, hier von «Euthanasie» zu reden. Den Opfern sollte in keinsten Weise Leiden erspart werden, im Gegenteil: Den Betroffenen und ihren Angehörigen wurde unermessliches Leid zugefügt. In Grafeneck dauerte die Tötung vom Januar bis Dezember 1940. Nach der vorläufigen Einstellung der reichsweiten Gasmordaktion im August 1941 hatten die 40 betroffenen württembergischen und badischen Einrichtungen etwa die Hälfte ihrer Patientinnen und Patienten verloren. Ungefähr 8500 Männer, Frauen und Kinder aus dem heutigen Baden-Württemberg wurden in Grafeneck ermordet.²

Wie redet man über solch ein Menschheitsverbrechen? Wie tauscht man sich aus über das, wofür man keine Worte finden

kann? Wie spricht man über etwas, das eigentlich unsagbar ist? In den vergangenen Jahrzehnten ist viel geforscht und geschrieben worden über die Verbrechen an psychisch Kranken und körperlich Behinderten. Dem Schweigen und Vertuschen, das noch bis in die 1960er- und 70er-Jahre den Umgang prägte, wurden mittlerweile bis ins kleinste Detail gehende Forschungen und sorgfältige Analysen entgegengesetzt. Allein diese Aufklärung kann einem der Ziele der Nationalsozialisten, nämlich die Opfer und die Verbrechen aus der Welt und aus unserer Erinnerung zu löschen, entgegenwirken.

Ich habe 1990 am Psychiatrischen Landeskrankenhaus Zwiefalten an einer Ausstellung zur NS-Vergangenheit der Anstalt und ihrer Verstrickung in die Krankenmorde mitgearbeitet.³ Bei Recherchen hierzu wurde im Zusammenhang mit den «Verlegungen» der Patientinnen und Patienten von Zwiefalten nach Grafeneck häufig die Formulierung *die grauen Busse* verwendet. Dieser Begriff befremdete mich schon damals. Bis heute hat mich diese Form des Redens über das schwer Sagbare beschäftigt und ich habe mich mit der Genese und den Konjunkturen dieser Formulierung (Wortfolge) auseinandergesetzt. Im Folgenden werde ich die Fiktionalisierung der NS-Krankenmorde aufzeigen. Ich möchte darlegen, wie sich der Begriff «die grauen Busse» verfestigt und allgegenwärtig wird, aber damit auch eine Dominanz erlangt, die einer umfassenden Aufklärung der Vergangenheit zuwiderläuft. Die Formulierung *die grauen Busse* selbst reicht keineswegs die achtzig Jahre zurück,



Die Busse kamen von der Reichspost. Ein roter Postbus der «Gekrat» vor dem Wirtschaftsgebäude in Grafeneck. Laut Fahrzeugliste der Post wurde dieser Daimler-Benz Kraftomnibus am 9. August 1940 an die Reichspost ausgeliefert.



Anfahrt der
Wagenkolonne der
«Gemeinnützigen
Krankentransport GmbH»
vor der hessischen
Anstalt Eichberg
bei Wiesbaden.
Die Aufnahme ist
eines der ersten von
Ernst Klee 1983
publizierten Bilder
zu den Patienten-
Deportationen in die
Gasmordanstalten.

welche seither vergangen sind. Damals sprechen die Menschen von Omnibussen, Kraftomnibussen, Autobussen, Kraftwagen, Autos oder Wagen. Die Kurzform «Bus» setzt sich in der Deutschen Sprache erst in den 1980er-Jahren durch. In zeitgenössischen Schilderungen der Deportationen findet sich eine unglaubliche Vielzahl der Benennungen der Transportfahrzeuge: «Autobusse mit undurchsichtigen Fenstern», «große rotgestrichene Omnibusse», «das graue Auto der SS», «Omnibusse mit blinden, weiß angemalten Fenstern», «die Autos», «die Wagen», «eine Art Polizeiwagen», «Flüsterkutsche», «Himmelfahrtautos», «Teufelskarren» und auch «die Mordkiste». Und wenn es um die Farbigkeit dieser Gefährte geht, ist in den zeitnahen Schilderungen alles dabei: rot, grün, blau, grau, dunkel, schwarz. Die Auswahl hier ist nicht repräsentativ. Aber bei aller notwendigen Quellenkritik ist diese auffällige Beredtheit doch auch als ein Versuch zu werten, um Worte, Formulierungen und Bilder für etwas zu finden, das bislang nicht sagbar war und nicht zur Sprache kam. Die Vielfalt der Beschreibungen zeugt davon, dass die Bezugnahme auf andere Schilderungen noch relativ gering ist. Dies ändert sich schon wenige Jahre später in der Zeit von 1947 bis 1950. Hier hört und liest man vermehrt von «in grau gestrichenen Omnibussen», «in den Omnibussen waren die Fenster dunkel gestrichen», «drei Autos, dunkle, schwarze Wagen, mit abgeblendeten Fenstern», «den später allgemein bekannten, grauen, verhängten Omnibussen», «dunkel angestrichen und schwarz verhängten Omnibussen», «den so gefürchteten grauen Omnibussen», «den hässlichen grauen Omnibussen», «den berüchtigten Todeswagen»,

«den grauen Wagen». Die Erinnerung verdunkelt sich zunehmend; vormals vielstimmige und farbige Zeugnisse werden eingeebnet zu einer einfarbigen, emotional aufgeladenen, düster grauen Bildformel. Durch eine stärkere Bezugnahme auf Schilderungen anderer Zeugen – die *allgemein bekannten, die gefürchteten, die berüchtigten* – tragen die Chronisten zu einer Vereinheitlichung der Benennung der Deportationsfahrzeuge bei. Der gemeinsame Nenner *dunkle, graue Fahrzeuge*, diese Wendung ins Dunkle und Ungewisse hat – so vermute ich – auch etwas mit der in der deutschen Nachkriegsgesellschaft diskutierten Frage nach Schuld und Verantwortung zu tun. Das Grau wird zur manifesten Unsichtbarkeit: Die Tarnfarbe entzieht den Sachverhalten die Sichtbarkeit, fern allen Wissens wird die Farbe zur reinen Empfindung, erhält psychologische Bedeutung – ja, sie macht die Erzähler und Zuhörer gar selbst zu «Opfern». Viele Jahre später formuliert der Geschäftsführer der Samariterstiftung, dem Träger des Samariterstifts Grafeneck, Karl Morlok: *Wie eine Todesdrohung gegenüber jedermann führen die grauen Omnibusse durch das Land.*⁴

Aber wie war es denn wirklich? Es gibt aus Prozessen der Jahre 1961 und 1965 gegen die Hauptverantwortlichen der NS-Krankenmorde die Aussage des für Organisation und Fahrzeugwesen zuständigen T4-Mitarbeiters Richard von Hegener: *Anfänglich hatten wir fast ausschließlich Fahrzeuge von der Deutschen Reichspost. Der Reichspostminister hatte mir eine Bescheinigung des Inhalts ausgestellt, daß die in der Bescheinigung genau bezeichneten Fahrzeuge in jeder Reparaturwerkstatt der Deutschen Reichspost bevorzugt*

repariert werden konnten. Es hätten sich Schwierigkeiten ergeben können, weil ja diese Fahrzeuge während des Einsatzes bei der T4 nicht von Postbeamten, sondern von Zivilisten gesteuert wurden. In dieser Bescheinigung war die Bezeichnung «Sonderstaffel von Hegener» geprägt worden. Die Fahrzeuge unterstanden der Gekrat. Diese trat aber nach außen hin nicht in Erscheinung, infolgedessen war für die Postfahrzeuge von der Staffel von Hegener die Rede.⁵ In einer Vernehmung vom 23. Juni 1961 hatte er zum Erscheinungsbild ausgeführt: Die Omnibusse wurden äußerlich zunächst nicht mit einem Tarnanstrich versehen. Sie wurden vielmehr mit dem roten Außenanstrich und der RP-Nummer benutzt; erst etwa nach der Hälfte der Aktion wurden sie – ebenso wie die Reichspostomnibusse – mit dem grauen Tarnanstrich (Luftschutz) versehen. Es hätte gar nicht in unserem Sinne gelegen, diese Omnibusse für ihre Wahrnehmung in der Öffentlichkeit besonders kenntlich zu machen und herauszustellen.⁶

Die Busse waren gar nicht anonym, sie waren wohlbekannt bei den Pflegerinnen, bei den Patienten, bei den Ärzten, bei den Anwohnern der Heil- und Pflegeanstalten und in den Dörfern und Städten, welche die Fahrzeuge passierten, wenn sie zu den Tötungsanstalten fuhren: Es waren die Omnibusse der Deutschen Reichspost. Auf ihren Flanken prangte der Schriftzug «Deutsche Reichspost» mit dem NS-Hoheitszeichen «Adler mit Hakenkreuz im Eichenkranz». Das Autokennzeichen begann mit RP (Reichspost). Kenntlich vor allem auch durch die Farbe des Fahrzeugs: Signalrot. Denn seit 1934 erhielten als äußeres Zeichen der engen Verbundenheit der Deutschen Reichspost und der nationalsozialistischen Bewegung die bislang gelben Fahrzeuge der Reichspost die rote Farbe der Fahne der Bewegung.⁷ Der Fahrzeug-

korpus signalrot, die Fensterfront weiß abgesetzt, schwarze Kotflügel und Stoßstangen: Rot – Weiß – Schwarz: eine blecherne Hakenkreuz-Flagge auf Rädern. Wer übersieht das? Wer erinnert sich so ungenau, dass aus dem knallig-roten staatlichen Gefährt ein graues Etwas wird? Wer macht die Wagen zur «grauen Maus»? Warum dämonisiert man normale Reisebusse, wie sie die Kraftpost tagtäglich im regulären Personenreiseverkehr im ganzen Deutschen Reich einsetzte?

Der Bus war grau gestrichen; sogar die Fensterscheiben waren grau bemalt. Vermutlich, damit uns keiner sieht, damit uns keiner erkennt. Sie wollen uns wohl vor den Bomben der Engländer schützen, höhnte der junge Epileptiker, der sein Bündel neben meiner Bahre abgelegt hatte. Achtunddreißig Kranke sollten einsteigen. Gehste mit, biste hin.

(Barbara Zoeke: Die Stunde der Spezialisten, Berlin 2017, S. 136)

Der Landtag von Baden-Württemberg hat auf den 27. Januar 2020 zum «Tag des Gedenkens an die Opfer des Nationalsozialismus» in die Gedenkstätte Grafeneck eingeladen. Die Einladung ist illustriert mit einer Schwarz-Weiß-Aufnahme von zwei Personenbussen, die – soweit es der gewählte Bildausschnitt erkennen lässt – vor einem Baum quer zueinander abgestellt sind. Zwei Personen in zivil, mit kurzärmeligen weißen Hemden und dunklen Hosen gehen um die Fahrzeuge herum. Die Fahrertür des vorderen Omnibusses ist geöffnet, geschlossene Vorhänge gestatten keinen Blick ins Innere der Fahr-

Abholung von Patienten der Heil- und Pflegeanstalt Stetten mit Reichspostbussen der «Gekrat». Das linke Fahrzeug ist anhand der Beschriftung und der weiß abgesetzten Fensterfront eindeutig als roter Reichspostomnibus zu identifizieren. Diese Merkmale sind beim vorderen Bus nicht zu erkennen.



HA DS 3675-05



Mit der Publikation «Die grauen Busse in Schwaben» des Augsburger Historikers Gernot Römer etablierte sich 1986 der Begriff der «grauen Busse» im deutschen Südwesten.

zeuge. Im Text der Einladung heißt es: *Hier (M.R.: In Grafeneck) begann im Januar 1940 der systematische und planmäßige Mord an Menschen mit psychischer Erkrankung und geistiger Behinderung. Die Opfer wurden in den berüchtigten «grauen Bussen» hierher deportiert. Grafeneck war Modell und zugleich Teil der industriellen Ermordung von Menschen im Nationalsozialismus.*

Zum besseren Verständnis des beschriebenen Fotos gebe ich hier weitere Kontextinformationen. Der verwendete Bildausschnitt stammt – wie auf dem Abbildungsnachweis vermerkt – von einem Schwarzweiß-Foto aus dem hessischen Staatsarchiv Wiesbaden. Dieses Bild ist – so vermute ich – das erste veröffentlichte Bild der Deportationen von Patienten in Tötungsanstalten. Ernst Klee publizierte es in seinem Klassiker «Euthanasie» im NS-Staat. Die «Vernichtung lebensunwerten Lebens» (1983). Die Bildunterschrift lautet: *Die Reichspostbusse der «Gekrat» in der Anstalt Eichberg.»*⁸ Von grauen Bussen keine Rede. Diese Benennung kam von anderen Autoren.

So von dem Journalisten Gernot Römer, der 1986 ein weiteres Foto aus der Eichberg-Serie zur Illustration seiner Dokumentation «Die grauen Busse in Schwaben» nutzte. Wie er machten es noch viele andere Autoren, die sich aus dem «Archiv Klee» bedienten und ihre Studien mit den Eichberg-Fotos illustrierten, die Ernst Klee im Staatsarchiv Wiesbaden entdeckt hatte und die nun zu Bildikonen des Krankenmords wurden. Zugleich etablierte sich damit die begleitende Bildsignatur «die grauen Busse», die geradezu zwanghaft ritualisiert wurde. Und scheinbar genügt eine Schwarzweiß-Aufnahme, um einen Mythos zu begründen.

Das Lay-Out der Landtags-Einladung hat sich die Freiheit genommen und lediglich einen Bildausschnitt der Aufnahme gewählt und zudem das Bild «gekontert», d.h. es spiegelverkehrt abgedruckt. Da auf einem Schwarzweiß-Foto alle Fahrzeuge grau erscheinen, lässt sich so eigentlich keine sinnvolle Aussage über die Farbe dieser Busse machen.

Aber es gibt eine Spur, die uns eine Annäherung an das tatsächliche Erscheinungsbild der Fahrzeuge erlaubt. Auf dem Originalfoto, das Klee verwendet hat, kann man rechts eine dunkle Motorhaube erkennen. Es gibt von dem Geschehen in Eichberg eine ganze Reihe von Bildern. Der Historiker Gerd Ueberschär präsentiert ein weiteres in seiner Institutionengeschichte zur Deutschen Reichspost 1933–1945.⁹ Die unmittelbar zeitliche Nähe dieser Aufnahme zur Erstangeführten ist offenbar; die sommerliche Atmosphäre mit dem harten Schattenfall und der Person im kurzärmeligen Hemd, die anscheinend zum Fotografen blickt. Aber hier ist nun der dritte Bus der Fahrzeugkolonne zu sehen: ein Kraftomnibus der Deutschen Reichspost im offiziellen Erscheinungsbild. Mit Gewissheit lässt sich – auch auf einer Schwarzweiß-Abbildung – sagen: Dieser Bus ist rot lackiert. Es erschließt sich nicht ganz, wieso bei der Gestaltung der Einladung des Landtages auf eine Aufnahme aus Hessen zurückgegriffen wird. Baden-Württemberg hat mehr zu bieten. Neben einer Serie von sieben geheim aufgenommenen Schwarzweißfotografien – einer Deportation von Patientinnen und Patienten der Heilanstalt Stetten mit Begleitpersonal und den Transportfahrzeugen, einem Reichspostbus und einem unidentifizierten weiteren Transportfahrzeug – gibt es zudem zwei Schwarzweißfotos eines Reichspostbusses (auch hier in der Farbe rot) mit Personal vor einem Wirtschaftsgebäude in Grafeneck. Oder die einzige Farbaufnahme einer Deportation mit einem solchen Reichspostbus, die sowohl Opfer, Täter und weitere Beteiligte zeigt. Dieses Bild ist einmalig, weil hier – im Gegensatz zu allen anderen hier vorgestellten

Aufnahmen – die Quellenlage zur Entstehung eindeutig und gesichert ist. Dieses Foto, im Original ein Diapositiv, aufgenommen von Pfarrer Alois Dangelmaier, zeigt die Abholung von Patienten der Anstalt Liebenau am 2. Oktober 1940.¹⁰ (Eingangsbild)

Wir sehen die Täter, wir sehen die Opfer, wir sehen den Deportationsort und wir sehen den roten Bus. Auf der linken Busflanke erkennt man die Beschriftung «Deutsche Reichspost» und das Hoheitszeichen in erhabener Druckgussausführung. Und wichtig: das Kennzeichen des Reichspostbusses: «RP 100 838». Dieses Fahrzeug, ein Daimler-Benz Omnibus O 3750, wurde von der Reichspost am 5. August 1940 angeschafft. Zum Zeitpunkt dieser Aufnahme ist es knapp 60 Tage her, dass es fabrikneu an die Reichspost ausgeliefert wurde. Dieser Bus wird noch 16 Tage lang der «Sonderstaffel von Hegener» zur Verfügung stehen; in den «normalen» Postreiseverkehrs-betrieb der Deutschen Reichspost – wenn die Einträge in der Fahrzeuginventarliste der Post stimmen – gelangte er erst am 18. Oktober 1940 am Betriebsort Bamberg.¹¹

Dieses Foto gibt uns das Handwerkszeug, um die Schwarzweiß-Aufnahmen von der Anstalt Eichberg neu zu interpretieren: Wir sehen auf diesen Bildern drei Omnibusse; einer ist ein signalroter Reichspostomnibus, zwei weitere – vermutlich auch aus dem Bestand der Deutschen Reichspost als «Sonderstaffel von Hegener» im Dienst für die Krankenterror-Organisation «T4» – in einer unbestimmten Farbe.

Bernburg an der Saale, hatten die beiden Weißkit-tel zum Fahrer gesagt. Wir fuhren in dieser großen grauen Kiste.

Keiner sollte uns sehen, keiner sollte uns erkennen. Wir schaukelten die Wege entlang, eine Art Gefäng-nis auf Rädern, längst isoliert von der Welt der Nor-malen, längst Angehörige eines anderen Reiches. Dass uns gar keiner sehen wollte, dass die Bewohner dieser Städtchen sich wegduckten, um nichts sehen zu müssen, das hatte die «gemeinnützige Kranken-transportgesellschaft» nicht bedacht. Sonst hätten sie den alten Fahrzeugen der Reichspost wohl ihre leuchtende Farbe gelassen.

(Barbara Zoeke: Die Stunde der Spezialisten, Berlin 2017, S. 142)

Es wird in der Literatur immer darauf hinge-wiesen, dass die Post- oder Gekrat-Busse, die in der ersten Zeit ihre rote Lackierung behielten, nach einigen Monaten einen feldgrauen Tarnanstrich und abgedun- kelte Glasscheiben erhielten.¹² Dies bezieht sich auf die schon erwähnte Aussage Richard von Hegeners, dass nach der Hälfte der «Aktion» die Busse mit dem grauen Luftschutz-Tarnanstrich versehen wurden. Dies geschah offensichtlich noch nicht am 2. Okto- ber 1940, dem Zeitpunkt des Deportationsfotos in der Anstalt Liebenau. Eine graue Lackierung war bei Neufahrzeugen aber erst ab Mitte 1942 der Fall. Aus Gründen der Einsparung von Material und Arbeits-

*«Lothaler in front of coach».
Der Fahrer des in
Hartheim eingesetzten
(roten) Reichspostbusses,
eines mächtigen
Dreiaxlers des Typs
Mercedes-Benz O 10 000,
trägt abgesehen vom
karierten Hemd eine
Beamten-Uniform der
Deutschen Reichspost.*





Betriebsausflug der Belegschaft der Gasmordanstalt Hartheim (Linz) im Winter 1940/41 mit einem der Busse der Deutschen Reichspost (Fahrzeugkennzeichen: RP-100 855).

Die Personen von links nach rechts: unbekannt, Werner Dubois, Pflegerin Gertrude Blanke (Pfeil), Finanzchef Hans-Joachim Becker (?), Helene Hintersteiner (Büro), Pflegerin Elisabeth Vallaster (?), zwei Personen unbekannt.

kräften verordnete der Generalbevollmächtigte für das Kraftfahrwesen: *Die Lackierung (von Omnibussen M.R.) erfolgt ohne Spachtelung in vereinfachtem Anstrich nach RAL 46. (dunkelgrau für Militärfahrzeuge M.R.) Sämtliche Außenbeschriftungen, Wappen oder sonstige Ausschmückungen fallen fort. Lediglich Name und Betriebssitz des Unternehmers sind rechts seitlich in einfacher Ausführung anzubringen.*¹³ Der Erlass datiert auf den 11. Juli 1942. Zu diesem Zeitpunkt war die Gasmordaktion an Anstaltspatienten auf Anweisung Hitlers reichsweit schon über ein Jahr beendet. Aber die Gekrat fuhr mit ihren Bussen weiter – holte von T4-Ärzten ausgemusterte Häftlinge aus KZs und brachte diese zu den Tötungsanstalten Hartheim, Bernburg und Sonnenstein/Pirna zur Vergasung. Hitlers Stopp der Aktion bezog sich allein auf den Gasmord an Pflinglingen von Heil- und Pflegeanstalten. Transportdienste mit den Fahrzeugen der Reichspost und eigener (?) Gekrat-Fahrzeuge fanden bis Anfang 1945 statt. Deshalb lässt sich wegen der fehlenden Datierung der Eichberg-Aufnahmen nicht sagen, ob das berühmt gewordene Bild überhaupt zur Zeit der Gasmordaktion an den Anstaltsinsassen (für Hadamar Januar 1941 bis August 1941) gemacht wurde.

Ungeklärt muss bleiben, ob und wann Reichspost-Omnibusse der «Sonderstaffel von Hegener» zum Luftschutz grau überstrichen wurden. In «luftempfindlichen» Gegenden (so der zeitgenössische Ausdruck für Gefährdung) wäre dies ja durchaus geboten. Für das Einsatzgebiet der in Grafeneck und in Hartheim stationierten Reichspostbusse der Gekrat trifft dies aber nicht zu: Südwestdeutschland

gilt im Gegensatz zum westlichen Reichsgebiet bis Ende 1940 als «nicht luftkriegsgefährdet». Die ersten Luftangriffe im Südwesten (z.B. auf Mannheim) datieren auf den 16. Dezember 1940; in die Tötungsanstalt Grafeneck fand am 13. Dezember 1940 die letzte Verlegung statt. Zwanzig Männer und Frauen der evangelischen Heilanstalt Marienberg werden an diesem Tag in der Gaskammer ermordet. Danach stellt die Mordanstalt Grafeneck ihre Arbeit ein. Der Großteil des Personals wird versetzt nach Hadamar und setzt dort das T4-Mordprogramm von Januar 1941 bis 1945 fort.¹⁴

Für den in Berlin stationierten Richard von Hegener dauert «Die Aktion» von 1940 bis 1944. Die Arbeit des T4-Managers ist nach Einstellung der Aktion an den Anstaltspatienten im August 1941 mehr oder weniger die gleiche: Er organisierte vorher die Deportation der Menschen in die Gasmordanstalten (die von Hegener mit den notwendigen Gasflaschen versorgt) und später ihre Verbringung von ihren Ursprungsanstalten in andere Einrichtungen (auch mit den Reichspostbussen der Gekrat), welche er mit den zur Tötung der Patienten notwendigen Medikamenten beliefert.¹⁵ Von Hegener organisiert Fahrzeuge, er managt Transportkapazitäten. Unterstützung erhält er von der Deutschen Reichspost. Als Reichspostminister Wilhelm Ohnesorge in die geplante Krankenmordaktion eingeweiht wurde, stellte er der «Reichsarbeitsgemeinschaft» in der Tiergartenstraße 4 eine Anzahl Postfahrzeuge auf unbestimmte Zeit zur Verfügung.¹⁶ Unter dem vagen Begriff «Anzahl» müssen wir uns ein Minimum (!) von 30 Fahrzeugen vorstellen. Ernst Klee

listet für den Grafenecker Fuhrpark: drei Omnibusse, zwei Pkw und einen roten Postlieferwagen.¹⁷ Diesen Bestand von sechs Fahrzeugen mindestens mal vier (so viele Gasmordanstalten existieren gleichzeitig) ergibt 24, und die Zentrale in der Berliner Tiergartenstraße 4 war auch mit mindestens sechs Fahrzeugen ausgestattet.¹⁸ Dazu stellt die Reichspost der T4 1942 ein ihr gehörendes Haus in der Berliner Wilhelmstraße 43a für Büroräume der «Zentralverrechnungsstelle Heil- und Pflegeanstalten», die Wirtschaftsabteilung der T4 und die Fotoabteilung zur Verfügung.¹⁹ Es verwundert dann auch nicht, dass der «Alte Kämpfer» Postminister Wilhelm Ohnesorge (NSDAP-Mitgliedsnummer 42) zu seinem 70. Geburtstag 1942 von Hitler eine (steuerfreie) Dotation von 250.000 RM für den «langjährigen unermüdlichen Einsatz für die NS-Bewegung und die besonderen Verdienste bei der Durchsetzung des NS-Gedankengutes in der Postorganisation» erhält.²⁰

Die Frage der Farben sei an einem weiteren Beispiel durchgespielt. In Zusammenhang mit der Tötungsanstalt Hartheim existiert diesbezüglich ein aufschlussreicher Bestand an Fotografien.²¹ Weitere Aufnahmen mit Ansichten von Omnibussen aus dem Hartheim-Konvolut belegen die Omnipräsenz von roten Reichspostautobussen: Das Foto «Exhibit X-6a Otto Schmidtgen (Brenner)» zeigt einen roten Kraftomnibus der Deutschen Reichspost, wie die weiß abgesetzte Fensterfront sowie der scharf angeschnittene Buchstabe D am rechten Bildrand es nahelegen. Beim letzten Bus-Foto dieser Reihe «Lothaler in front of coach» ist die Kleidung des Fahrers Lothaler auffällig: Er trägt zumindest Teile der Postdienstkleidung. Die Schirmmütze mit schwarz-weiß-roter Reichskokarde auf dem Besatzstreifen über dem Schirm und darüber das Hoheitszeichen des Deutschen Reichs, der nationalsozialistische Parteiadler mit Hakenkreuz im Eichenkranz, sowie einen Rock (die Jacke) der Postbeamtenuniform mit offenem Kragen und zwei Knopfreiern.²² Das gemusterte Hemd entspricht nicht der Dienstvorschrift. Trug er die Uniform, wenn er die Frauen, Männer und Kinder aus den Einrichtungen abholte?

Wer fotografiert wann was aus welchem Grund? Selbst wenn wir eine gewisse «Zufälligkeit» von Fotografie (und ihrer Überlieferung) berücksichtigen, den Bildquellen mit radikalem Zweifel begegnen und sie einer strengen Befragung unterziehen²³ und wenn wir den naiven Kurzschluss unterlassen, vom Grau der Schwarzweiß-Aufnahmen auf ein entsprechendes Pendant damals vor der Kamera zu schließen, dann belegen die hier vorgestellten fotografischen Quellen, dass für den Südwesten des

damaligen Deutschen Reichs die Gekrat fast ausschließlich Omnibusse der Deutschen Reichspost benutzte, die bis 1942 in der damals üblichen Farbe der Reichspost – Signalrot – unterwegs waren.

Bei den mündlichen Zeugnissen zu den Transportfahrzeugen lässt sich eine Veränderung der Überlieferung feststellen.²⁴ Während die historisch nahe am Geschehen getroffenen Aussagen zur Farbe der Transportbusse (erste Berichte und Zeugenaussagen in frühen Prozessen) noch divers und in den Farben eher bunt sind, entwickelt sich im Laufe der Zeit ein Kanon einer einfarbig grauen Überlieferung. Spätestens ab den Gerichtsprozessen Ende 1950er- und der 1960er-Jahre erinnern und sprechen die «Zeitzeugen» fast nur noch von grauen Bussen. Ein «mitten aus der Zeit» uns berichtender Zeuge ist Victor Klemperer. In seinen publizierten Tagebüchern aus der NS-Zeit berichtet er von Gerüchten zu den Krankentransporten in die Anstalt Pirna. Klemperer notiert am 21. Mai 1941 nach einem Besuch bei einer Bekannten in Pirna, die selbst an einem Krankenhaus beschäftigt ist, folgende Bemerkungen dieser Frau: *Der Sonnenstein ist schon längst nicht mehr die Landesirrenanstalt. SS hat ihn. Sie haben ein eigenes Krematorium gebaut. Mißliebige werden in einer Art Polizeiwagen heraufgebracht. Der heißt hier allgemein «die Flüsterkutsche». Danach erhalten die Angehörigen die Urne. Neulich hat eine Familie zwei Urnen auf einmal erhalten. – Wir haben jetzt reinsten Kommunismus. Aber der Kommunismus mordet ehrlicher.*²⁵ Ein privates Gespräch 1941.



Chauffeur Franz Mayrhuber auf einem Hartheimer Bild vor einem Bus der Deutschen Reichspost, zu erkennen an dem wie bei allen Omnibussen der Reichspost üblichen Briefkastenschlitz in der Einstiegstür vorn.

Also ist es wahr, was man gelegentlich hört. Dass ihr sie alle umbringt. Dass ihr hohe Ideale mit höchster Gemeinheit verbindet. Dass diese grauen Busse Kranke hin- und herfahren, um diese armen Geschöpfe schließlich in eine Dusche zu führen, aus der sie lebend nicht mehr herauskommen, (...) damit sie die Keimbahn der großen Blonden nicht verunreinigen.

(Barbara Zoeke: Die Stunde der Spezialisten, Berlin 2017, S. 236)

Der österreichische Dichter Alfred Kolleritsch brachte es auf den Punkt: *Die Spuren hinterlassen die Welt.*²⁶ Wir Nachgeborenen sollten uns dieser Verantwortung bewusst bleiben. Die Täter und ihre Helfer legten alles daran, ihre Spuren zu beseitigen. Schon beim Personal in den Anstalten, bei den Anwohnerinnen und Anwohnern – Zeitgenossen, bystander, Mitläufer – trübt sich die Erinnerung; auch um die eigene Position, die Beteiligung, das Nicht-Aufbegehren, das Nicht-Handeln zu rechtfertigen. Diese Haltung verstärkt sich, als mit den Prozessen und der aufkommenden Forschung die wahren Dimensionen der Verbrechen deutlicher werden. Die Spuren werden übergangen, verwischt, umgedeutet und umgeschrieben. Die grauen Busse sind auch eine Spur, die wir kommenden Generationen hinterlassen.

Bemerkenswert und der Kritik würdig ist dies, wenn das von einem Mahnmal ausgelöst wird, welches die Erinnerung an die Opfer wecken und

bewahren möchte. Das «Denkmal der grauen Busse» des Künstlers Horst Hoheisels und des Architekten Andreas Knitz für die Stadt Ravensburg und die Anstalt Weissenau.²⁷ Nur 15 Kilometer von der Anstalt Liebenau entfernt, von der das Farbfoto mit dem roten Bus überliefert ist, besinnt man sich 2007 darauf, das mittlerweile gut erforschte Krankenmordgeschehen mit einem grauen Bus in Beton in Szene zu setzen, hat nicht einmal Skrupel, das Kunstwerk mit einer Schwarzweiß-Abbildung der bekannten Liebenau-Fotografie zu illustrieren. Der mutige Horst Hoheisel, der einmal das Brandenburger Tor schreddern lassen und den Schotter als Streugut auf den Gehwegen im Stadtzentrum von Berlin verteilen wollte, nimmt es mit den Farben offenkundig nicht ganz genau. Gut, so eine Denkmal-Idee entwickelt sich auch aus dem Input, welchen die Künstler mit der Ausschreibung und der Aufgabenstellung solcher Erinnerungsorte durch die «Vor-Ort-Aktiven» erhalten. Sicher ist es auch eine Frage, wer die Entscheider und die Macher solcher Projekte sind. Ich habe hier bewusst die männliche Form gewählt: Die kluge Ruth Klüger hat auf dem Feld der Literatur bei schreibenden und lesenden Männern die Unfähigkeit ausgemacht, Gut und Böse zu unterscheiden; Männer würden im Gegensatz zu Frauen das Gute oft trivialisieren und das Böse dämonisieren.²⁸ Die erkennbaren Akteure des Weissenauer Denkmalprojekts «Die grauen Busse», Künstler und Herausgeber der Begleitpublikation, sind durchweg Männer und bei den stimmberechtigten Mitgliedern der Jury war das Verhältnis Männer zu Frauen acht zu fünf.



«Otto Schmidtgen (Brenner) in einem der Transportbusse», nämlich ebenfalls eines in Hartheim eingesetzten Reichspostbusses der «Gekrat»: rechts am Bildrand angeschnitten das «D» von «Deutsche Reichspost», dazu der typische weiße, die Fenster absetzende Streifen als Merkmal des seit 1934 üblichen roten Erscheinungsbilds der Reichspostbusse. Schmidtgens Aufgabe bestand in der Beseitigung der bis zu 75 Ermordeten täglich und deren Einäscherung im Krematorium.



Denkmal der «grauen Busse» vor dem Braunschweiger Schloss 2015.

Ich ahnte, was mir blieb. Was mir blieb, waren die zynischen kleinen Frauen wie Grübchen, die sehr genau Bescheid wussten, aber geschickt genug waren, alles zu verleugnen, alles zu verschweigen. Erst schämten sie sich ein bisschen, dann vergaßen sie das, was sie getan hatten. Und traf es nicht auf uns alle zu? Scham als der beste Humus für Amnesie. Hatte das nicht Nietzsche gesagt? Das habe ich getan, sagt mein Gedächtnis. Das kann ich nicht getan haben – sagt mein Stolz. Endlich gibt das Gedächtnis nach.

(Barbara Zoeke: Die Stunde der Spezialisten, Berlin 2017, S. 237)

An dieser Stelle möchte ich noch einmal Ruth Klüger zu Wort kommen lassen: *Die Fakten, auch die unverstandenen, sind die Pfeiler, die unserer Phantasie ihre Grenzen setzen, sie beeinträchtigen die dichterische Freiheit und reizen gleichzeitig das Denkvermögen, das historische wie das dichterische, zu immer neuen Deutungsversuchen. (...) Kein Faktum wie kein Ding, ist, bei Lichte besehen schatten- oder deutungslos. Nur verwechseln sollte man das eine nicht mit dem anderen, das Ding mit der Deutung.*²⁹

In Zukunft sollten wir uns an den Sprachgebrauch von Ernst Klee aus dem Jahr 1983 halten, er selbst sprach nie von grauen Bussen, sondern benannte sie immer so wie sie auch von den Opfern wahrgenommen wurden: als *die Reichspostbusse (der Gekrat)*.

ANMERKUNGEN

- 1 Der Aufsatz basiert auf dem gleichlautenden Beitrag auf der Herbsttagung des Arbeitskreises zur Erforschung der nationalsozialistischen «Euthanasie» und Zwangssterilisation am 15.–17. November 2019 am Bezirksklinikum Mainkofen Niederbayern.
- 2 Vgl. Thomas Stöckle: Grafeneck und die «Euthanasie»-Verbrechen in Südwestdeutschland 1940, Gedenkstättenrundbrief 115, S. 14–23.
- 3 J. May, H. Pretsch, M. Rexer, B. Rüdemburg (Hg.): «Euthanasie» in den staatlichen Heilanstalten Zwiefalten und Schussenried. Die Rechtfertigung, Vorbereitung und Durchführung der «Vernichtung lebensunwerten Lebens» in der nationalsozialistischen Aktion T4, Zwiefalten 1991.
- 4 Karl Morlok: Wo bringt ihr uns hin? «Geheime Reichssache» Grafeneck. Stuttgart 1985, S. 46.
- 5 Zitiert nach Ernst Klee: «Euthanasie» im NS-Staat. Die «Vernichtung lebensunwerten Lebens» Frankfurt 1983, S. 124; Aussage von Hegener 2.9.1965 vor dem Untersuchungsrichter beim Landgericht Frankfurt a.M. (Az.: JS 16a/63 Generalstaatsanwaltschaft Frankfurt a.M.).
- 6 Zitiert nach Ernst Klee, «Euthanasie» (wie Anm. 5), S. 124; Generalstaatsanwaltschaft Frankfurt a.M. gegen Werner Heyde u.a. (Az.: Ks 2/63).

- 7 Manfred Biedert: Ein dunkles Kapitel. Das Dritte Reich im Spiegel der Postgeschichte (= Mosbacher Ausstellungsschriften Nr. 4), Mosbach 2005, S. 15.
- 8 Ernst Klee: «Euthanasie» im NS-Staat. Die «Vernichtung lebensunwerten Lebens», Frankfurt a.M. 1983, S. 125.
- 9 Gerd R. Ueberschär: Die Deutsche Reichspost 1933–1945. Eine politische Verwaltungsgeschichte (zus. mit Wolfgang Lotz. Bd. 2 1939–1945), hier Kap. 5.2. Post, Euthanasie, Ghettos und Konzentrationslager, S. 195–201, die besprochene Abbildung 33 findet sich im Tafelteil nach S. 256.
- 10 Josef H. Friedel: Gegen das Vergessen – Die NS-Verbrechen an Menschen der Stiftung Liebenau. Teil 1: Dokumente zum Euthanasiegeschehen. (= Materialien zur Ortsgeschichte Meckenbeuren, Heft 7; Hg. vom Kulturkreis Meckenbeuren e.V. Arbeitskreis Heimatgeschichte), Meckenbeuren 2009, S. 199–201, hier sowohl das Bild der 6. Verlegungsaktion aus der Einrichtung Liebenau und eine genaue Einordnung des Geschehens.
- 11 Aus den «Fahrzeughlisten der Deutschen Reichspost» in der Sammlung des Museums für Kommunikation in Berlin, Eintrag zum Fahrzeug RP 100 838. Zu einem späteren Zeitpunkt gelangte das Fahrzeug in den Einsatz der «Fronthilfe». (Dank an die Kustodin Frau Wenke Wilhelm für die sachkundige Unterstützung)
- 12 Ueberschär, Reichspost (wie Anm. 9), S. 198. Vgl. ebenso die Aussage Richard von Hegeners in Klee 1983, S. 124.
- 13 Der Sonderausschuss Fahrzeuganhänger, Der Leiter: Walter Rahm und Sonderausschuss Fahrzeugaufbauten, Der Leiter Fritz Gaubschat, Berlin-Neukölln 11. Juli 1942: Anordnung zwecks Einsparung von Material und Arbeitskräften für den Bau von Omnibussen und Omnibus-Anhängern mit Zustimmung des Generalbevollmächtigten für das Kraftfahrzeugwesen.
- 14 Thomas Stöckle: Grafeneck 1940. Die Euthanasie-Verbrechen in Südwestdeutschland, Tübingen 2012, S. 159–172.
- 15 Ernst Klee: Das Personenlexikon zum Dritten Reich. Wer war was vor und nach 1945. Frankfurt a. M 2003, S. 237.
- 16 Ueberschär Reichspost (wie Anmerkung 9), S. 198.
- 17 Ernst Klee: «Euthanasie» (wie Anm.5), S. 136.
- 18 Annette Hinz-Wessels: Tiergartenstraße 4. Schaltzentrale der nationalsozialistischen «Euthanasie»-Morde. Berlin 2015, S. 90.
- 19 Ebd. S. 78, auch Ueberschär, Reichspost (wie Anm. 9), S. 198.
- 20 Bereits 1920 trat er als erster Nichtbayer der NSDAP bei. Wolfgang Lotz: Ohnesorge, Wilhelm in: Neue Deutsche Biographie 19 (1999), S. 494f.
- 21 Aufnahmen in: Dameron Report: Bericht des War Crimes Investigating Teams No. 6824 der U.S. Army vom 17.7.1945 über die Tötungsanstalt Hartheim. Hg. von Brigitte Keppeler und Irene Leitner (=Historische Texte des Lern- und Gedenkorts Schloss Hartheim Bd. 1), Innsbruck 2012. Die Aufnahmen tauchen verstreut auf in verschiedenen Publikationen zum NS-Krankenmord der Region, eine umfassende Zusammenstellung auch im Web: The Holocaust Education & Archive Research Team (Images from the Holocaust) www.HolocaustResearchProject.org
- 22 Identifiziert unter Mithilfe von Postoberrat a.D. Manfred Biedert, Fahrenbach; vgl. auch: Dieter Deuster: Rangverhältnisse und Dienstkleidung im Deutschen Postwesen 1928–1945. In: Archiv für deutsche Postgeschichte, Heft 2 1987, S. 49–107, hier S. 70/71 + Abb. Tafel I, 9 Beamtenuniform.
- 23 Zu fragen ist: Aus welchem Anlass wird fotografiert? Darf überhaupt fotografiert werden? Was ist dem damaligen Fotografen wert festzuhalten? Werden die Aufnahmen behalten, nicht weggeworfen, in Reihen oder einem Album eingeordnet? Und nicht zuletzt: Gelangen die Aufnahmen an die Öffentlichkeit (oder werden sie geheim gehalten und versteckt oder vernichtet) und wie werden sie dann hier benutzt? All dies sind Unabwägbarkeiten, sodass durchaus von «Zufälligkeit» gesprochen werden kann.
- 24 Martin Rexer: Die berüchtigten Busse ... Über graue Wagen und Teufelskarren, Schwarzweiss-Fotos und Farbaufnahmen. Vortrag auf der Tagung des Arbeitskreises zur Erforschung der nationalsozialistischen «Euthanasie» und Zwangssterilisation 2009 in Grafeneck/Gomadingen, unveröffentlichtes Manuskript S. 8.
- 25 Victor Klemperer: Ich will Zeugnis ablegen bis zum letzten. Tagebücher 1933–1941, Berlin 1995, S. 594.
- 26 Alfred Kolleritsch: Gedichte. Ausgewählt und mit einem Vorwort versehen von Peter Handke. Frankfurt a.M. 1988, S. 75. Den Hinweis habe ich von Professor Konrad Köstlin.
- 27 Erinnern und Gedenken. Das Mahnmal Weißenau und die Erinnerungskultur in Ravensburg. Hg. von Andreas Schmauder, Paul-Otto Schmidt-Michel, und Franz Schwarzbauer, Konstanz 2007, erschienen anlässlich der Einweihung: Das Denkmal der grauen Busse am 27. Januar 2007; hier S. 69.
- 28 Ruth Klüger: Frauen lesen anders. München 1996, S. 91.
- 29 Ruth Klüger: Dichter und Historiker: Fakten und Fiktionen, Wien 2000, S. 541/52.

Stellungnahme der Künstler und Initiatoren des Denkmals der grauen Busse/Mahnmals Weissenau (Ravensburg) zu dem Beitrag von Martin Rexer: «Die berüchtigten grauen Busse ...» – ein Mythos?

Form und Farbe des «Denkmals der Grauen Busse» aus Ravensburg-Weissenau sind eine künstlerische und erinnerungskulturelle Metapher für die Todestransporte der «Aktion T4» bzw. der zentralen «Euthanasie» während den Jahren des Nationalsozialismus. Aus künstlerischer Sicht hätte man auch z.B. schwarzen Marmor oder Eisen wählen können. Dass sich die Bezeichnung «graue Busse» überschneidet mit den Berichten von einigen Zeitzeugen ist historisch bedeutsam, war jedoch für die künstlerische Annäherung nebensächlich. Das Denkmal der grauen Busse ist geeignet, zugleich an die Täter*innen wie auch an ihre Opfer zu erinnern. Die Erinnerungskultur sollte sich darüber hinaus aus unserer Sicht, was die Opfer der «Euthanasie» betrifft, ausrichten an der Aufarbeitung des Schicksals der Insassen der Deportationsbusse. Die Farbe der Busse in den *Mittelpunkt* einer «kritischen» Erinnerungskultur (Erinnerung an die Morde) zu stellen, halten wir für abwegig.

Horst Hoheisel, Andreas Knitz, Thomas Müller, Paul-Otto Schmidt-Michel, Franz Schwarzbauer