



SS-Gaswagen: „Die Leute haben nicht geschrien“

PROZESSE

GASWAGEN

Der Nerven wegen

Dem alten Sturmabführer kamen die Tränen. „Hohes Gericht“, schluchzte er, „von Judenvernichtungen ist mir wirklich nichts bekannt.“

Dem Ex-SS-Mann, der derzeit im hannoverschen Schwurgerichtssaal auf der Anklagebank sitzt, wird Beihilfe zu 6000 Morden vorgeworfen. Friedrich Pradel, 65, einst Leiter des Kraftfahrzeug-Referates II D 3a im Reichssicherheitshauptamt (RSHA), ließ laut Anklage mindestens 13 fahrbare Gaskammern einrichten und von Berlin aus zum Einsatz nach Osten rollen.

Mitangeklagt ist der Mann, der als Chef der RSHA-Autoreparaturwerkstatt die Tötungsrequisiten in die Vergasungswagen einbaute: der ehemalige SS-Untersturmführer Harry Wentritt, 63. Hinter geschlossenen Garagentüren montierte Wentritt von 1941 an in Kastenwagen der Typen „Saurer“ und „Diamond“ armdicke Panzerschläuche, mit denen die Abgase der Lkw-Motoren in das Innere der hermetisch verschließbaren Fahrzeuge geleitet wurden (angeblich eine Idee des damaligen deutschen Kripo-Chefs Nebe).

In den „G-Wagen“ aus der Werkstatt Pradel/Wentritt starben Tausende von Juden, die SD-Einsatzgruppen nach dem Angriff auf die Sowjet-Union in der Etappe zwischen Ostsee und Schwarzem Meer „zur Liquidation“ zusammengetrieben hatten. Unter dem Vorwand, umgesiedelt, entlastet und geduscht zu werden, wurden die Opfer — jeweils vierzig bis sechzig Männer, Frauen und Kinder gleichzeitig — in die Todeswagen gepfercht.

Was sich beispielsweise 1942 in einem Lager des Belgrader Vororts Semlin zu-

trug, geht aus Zeugenaussagen hervor, die der hannoversche Experte für NS-Verfahren, der Erste Staatsanwalt Dr. Dietrich Goetz, zusammengetragen hat: Im Laufe eines Vierteljahres wurden 5700 jüdische Frauen und Kinder in einem Gaswagen erstickt, nachdem die Männer erschossen worden waren. Im Juni 1942 meldete der Chef der Sicherheitspolizei in Belgrad, SS-Sturmabführer Schäfer, nach Berlin, ganz Serbien sei nunmehr „judenfrei“, und schickte den Vergasungswagen mit der Mitteilung „Spezialwagen hat den Auftrag durchgeführt“ zurück.



SS-Gaswagen-Einsatzleiter Rauff
„Es hat immer gut geklappt“

Die Mord-Prozedur: Die Fahrer ließen den Motor der Gaswagen jeweils eine Viertelstunde lang mit schwachem Handgas laufen. „Es hat immer gut geklappt. Der Wagen hat nicht gewackelt, und die Leute haben nicht geschrien“, gab 1961 der Gasauto-Chauffeur Erich Gnewuch zu Protokoll, bevor er in der Berliner Strafanstalt Moabit Selbstmord beging.

Pradel selber hatte am 5. Juni 1942 in einer rot umrandeten Aktennotiz mit dem Stempel „Geheime Reichssache“ seinen Vorgesetzten gemeldet, seit Dezember 1941 seien mit „drei eingesetzten Wagen 97 000 verarbeitet“ worden, „ohne daß Mängel an den Fahrzeugen auftraten“.

Daß die „97 000“ ohne jeden Richteranspruch systematisch umgebrachte Juden waren, will Pradel nicht gewußt haben: „Ich dachte, in den Wagen würden zum Tode verurteilte Personen hingerichtet — also gefangene Partisanen und vielleicht auch Soldaten der feindlichen Truppen.“ Und weinerlich-entrüstet: „Aber Juden — nein, niemals.“

Pradel kann sich auch nicht an Fernschreiben erinnern, in denen SD-Einsatzgruppen unter ausdrücklichem Hinweis auf „neue Judentransporte“ bei seinem Referat weitere Gaswagen anforderten oder — so am 15. Juni 1942 der Kommandeur der Sicherheitspolizei in Minsk — die „Zuweisung von zehn Abgasschläuchen“ erbaten, „da die vorhandenen bereits undicht sind“.

Doch an den Zweck der Gaswagen entsinnt sich Pradel noch: „Es sollte eine humanere Hinrichtungsart sein“, sagt er stockend. Frage des Richters: „Für wen humaner — für die Hinzu-richtenden oder die Exekutionskommandos?“ Keine Antwort.

Tatsächlich sollten mit dem Mordwagen die Nerven der Exekutierenden geschont werden. Einer der 63 Zeugen, die in dem Prozeß gehört werden: „Die Kommandeure klagten damals laufend über Nervenzusammenbrüche, Befehlsverweigerungen und Trunkenheitsexzesse, ja sogar über Selbstmorde von Leuten, die auch auf Frauen und Kinder schießen mußten.“

Was in Hannover jetzt verhandelt wird, ist einer der Komplexe, die erst von der Ludwigsburger Zentralstelle für die Verfolgung von NS-Verbrechen (SPIEGEL 4/1963) aufgeheilt wurden. 1960 entdeckten Ludwigsburger Staatsanwälte bei der Sichtung amerikanischen Archivmaterials RSHA-Hausmitteilungen, die auf eine Schreibtischtäterrolle Pradels hindeuteten. Pradel war nicht schwer zu finden, er war wieder im Kraftfahrzeugwesen tätig: als Oberkommissar bei der Fahrdienstbereitschaft der niedersächsischen Schutzpolizei.

Mit Hilfe einer RSHA-Aktennotiz wurde auch Pradels Chef (und Einsatzleiter der Vergasungswagen) ausgemacht: der ehemalige SS-Standartenführer Walter Hermann Julius Rauff, Leiter der technischen Gruppe II D im Reichssicherheitshauptamt. Er beaufsichtigt, für die deutsche Justiz unerreichbar, heute eine Fleischwarenfabrik in Chile. Zwar wurde er 1962 vorübergehend festgenommen, doch die chilenische Justiz lehnte seine Auslieferung ab: Mord verjährt nach Chiles Strafrecht schon nach 15 und nicht, wie in der Bundesrepublik, nach 20 Jahren.