



AUSCHWITZ MUSEUM

Krematoriumsöfen in Auschwitz: Verdächtige Demontage

ZEITGESCHICHTE

# Der Umzug der Krematorien

Ende 1944 begann die SS mit der Räumung des Vernichtungslagers Auschwitz. Historiker können nun belegen, dass die Öfen wieder aufgebaut werden sollten – in Österreich.

Im Spätherbst 1944 befahl SS-Chef Heinrich Himmler, die Krematorien in Auschwitz zu zerstören. Die Rote Armee nahte, und die Nationalsozialisten wollten die Spuren des Genozids verwischen.

Doch dass die Nazis wirklich mit dem industriellen Massenmord aufhören würden, mochten viele Häftlinge kaum glauben. Ein unbekannter KZ-Insasse schrieb in Jiddisch in ein Schulheft, das nach dem Krieg auf dem Gelände des Vernichtungslagers gefunden wurde:

„Heute, am 25. November, wird mit der Demontage von Krematorium II begonnen, daraufhin folgt die Demontage von Krematorium III. Eigenartig, dass man vor allem den gegenventilatorischen Motor sowie die Rohre demontiert und sie in (andere) Lager – nach Mauthausen und Groß-Rosen – schickt. Da diese zum Vergasen von Menschen in größerem Ausmaße dienen ... lässt dies die Vermutung aufkommen, dass man auf dem Terrain jener Lager ebensolche Punkte zur Vernichtung der Juden anlegen wird.“

Wie berechtigt der Verdacht des Nazi-Opfers war, zeigen nun die Wiener Historiker Bertrand Perz und Florian Freund, die ihre Forschungen in der neuesten Ausgabe der Fachzeitschrift „Dachauer Hefte“ veröffentlichten. Die beiden Wissenschaftler haben in Archiven gesucht

und Korrespondenz ausgewertet, die der ehemalige Häftling Hans Maršálek mit Leidensgenossen geführt hat. Danach kann es keinen Zweifel geben: „Der industriell durchgeführte, mit dem Namen Auschwitz verbundene Massenmord sollte weitergehen“, so Perz und Freund – im bei Linz gelegenen Konzentrationslager Mauthausen.

Einen ersten Hinweis auf die grausig-grotesken Pläne hatte bereits in den fünfziger Jahren der tschechische Filmregisseur Václav Berdych gegeben. Der einstige

Mauthausen-Insasse erwähnte das Projekt in einem Buch; Häftlingskameraden aus dem Baubüro des KZ Mauthausen hatten dem Künstler davon erzählt. Doch niemand ging der Spur nach.

Die Historiker Perz und Freund können nun belegen, dass die Firma J. A. Topf & Söhne aus Erfurt, die viele Krematoriumsöfen in Konzentrationslagern gebaut hatte, die Wiedererrichtung von Verbrennungsanlagen und wohl auch Gaskammern aus Auschwitz in Mauthausen übernehmen sollte. Am 10. Februar 1945 schrieben die Verbrennungsspezialisten („betr. Neubau Krematorium {Sonderanlage}“) an die Bauleitung der Waffen-SS und Polizei Mauthausen: „Wir setzen beim Entwurf der Anlage voraus, dass alle Teile vom KL Auschwitz wieder Verwendung finden sollen.“

Für das Hauptgebäude in Mauthausen planten die Ofenbauer zunächst zehn Dreimuffel-Einäscherungsöfen – so viele standen auch in jenen zwei Krematorien, die in Auschwitz zuerst und systematisch demontiert und verschickt wurden, zusammen mit den dazugehörigen Vergasungsanlagen.

Im berüchtigten, seit 1942 ebenfalls mit einer kleinen Gaskammer ausgestatteten KZ Mauthausen – bis Kriegsende starben dort rund 100 000 Polen, Juden, Russen und andere Europäer, die meisten an Erschöpfung – trafen in den letzten Kriegsmontaten ständig Transporte aus jenen Konzentrationslagern ein, die von den Nazis geräumt worden waren. Süddeutschland und das Alpengebiet galten der SS als sichere Zone, und in der Tat wurde Mauthausen erst Anfang Mai von der U. S. Army befreit, gut drei Monate nachdem die Rote Armee Auschwitz erreicht hatte.

Irgendwann im Winter 1944/45 befahl Mauthausens KZ-Kommandant Franz Zieris den SS-Angehörigen und Ingenieur im Baubüro Robert T. Busenkell zu sich. Der Auftrag: Er solle einen Ort für einen „gut versteckten Sonderbau“ an einer Bahnlinie außerhalb Mauthausens finden. Einige Tage später – Busenkell hatte ein Grund-

stück in der Nähe der Ortschaft Altaist-Hartl wenige Kilometer nördlich von Mauthausen gewählt – verpflichtete der KZ-Chef den technischen Experten zu absolutem Stillschweigen und erlegte ihm auf, „in kürzester Frist“ auf dem Grundstück den Bau einer Krematoriumsanlage vorzubereiten und für die Verlegung entsprechender Gleisanlagen zu sorgen.

Häftlinge berichteten nach dem Krieg, dass sich Busenkell „geschockt über die Situation im KL (Misshandlungen der Häftlinge u.s.w.)“ zeigte und „Angst vor den Folgen der Kriegsniederlage“ gehabt



habe. Die Gefangenen behandelte er zumindest in den letzten Kriegsmonaten humaner als andere. Nazi-Opfer Walter Beck, der tschechische Vertreter im Internationalen Mauthausen Komitee, hält denn auch für glaubwürdig, was Busenkell nach Kriegsende den Amerikanern berichtete. Ein Dokument aus dem Stadtarchiv Linz zitiert ihn mit der Aussage: „Ich erfand immer wieder die neue Ausreden. Nur nicht mit dem Bau anfangen.“

Der 44-jährige Busenkell verschleppte die Vermessungen, führte nur pro forma Verhandlungen mit der Reichsbahn durch, welche die Gleise legen sollte, und gaukelte KZ-Kommandant Ziareis vor, dass er dessen Empörung über die Verzögerung teile. Insgeheim verriet der Ingenieur dem Häftling Franz Kord, dass es sich um die Verlegung von Auschwitz handele – wie Kord in einem Brief 1996 notierte, der Perz und Freund vorliegt.

Ob Busenkells Sabotagetaktik („Es war ja sinnlos, 100 000 Menschen zu morden in letzter Stunde“) oder der hinhaltende Widerstand von Häftlingen das Projekt zum Scheitern brachte, ist ungeklärt; Krematorien und Gaskammern wurden jedenfalls nie gebaut, obwohl einige Bauteile aus Auschwitz nach Aussage von Überlebenden in Mauthausen eintrafen.

Offen bleibt, wen die Nazis in Mauthausen ermorden wollten; schließlich waren die meisten europäischen Juden Anfang 1945 bereits tot. Dachten sie an



**KZ Mauthausen (nach Befreiung 1945)**  
Grausig-groteske Pläne

jene Hunderttausende KZ-Häftlinge aus den verschiedenen Lagern, die Hitler im Süden seines Restreichs versammelte? Der Holocaust-Experte Dieter Pohl vom Münchner Institut für Zeitgeschichte hält auch für denkbar, dass in der Anlage nach einer Kriegswende, an die der „Führer“ bis zum Schluss glaubte, andere Gruppen sterben sollten, etwa invalide Zwangsarbeiter.

An potenziellen Opfern, so Pohl, „hat es den Nationalsozialisten nie gemangelt“.

KLAUS WIEGREFE

KOMMUNEN

## Feudeln in den Ferien

Allerorten klagen Bürger über steigende städtische Gebühren – das rheinische Düren zeigt, wie man sie mit cleveren Ideen senken kann.

Wenn Friedhelm Wirges seine Firma „Dürener Service Betrieb“ präsentiert, bedient er sich gern der Geschichte der Gallier Asterix und Obelix: Mit pfiffigen Tricks und übermenschlichen Kräften verteidigen die beiden Comic-Helden ihr Dorf gegen die römischen Besatzer.

Wirges' Dorf ist die Stadt Düren bei Aachen, und die Besatzer, das sind die wilden Horden von Unternehmensberatern, die in Städte einfallen und privatisieren auf Teufel komm raus. Outsourcing galt lange als Wundermittel gegen Löcher in städtischen Kassen. Überall veräußerten Kommunen ihre Müllabfuhr und Wasserwerke und ließen die Bürgersteige von Privatfirmen kehren. Die Dürener widerstanden, allein auf weiter Flur.

Was zunächst als hoffnungslos altmodisch belächelt wurde, wird heute vielerorts beneidet: Cleveres Personalmanagement und ein paar Geschäftsideen sparen der 93 000-Einwohner-Stadt jährlich einige hunderttausend Euro und machten sie zum Vorbild für viele darbenende Kommunen. Während anderswo die Gebühren für Müll, Straßenreinigung und Bestattungen vielfach steigen, wurden sie seit 1997 für die Bürger von Düren mehrfach gesenkt. Die 60-Liter-Mülltonne etwa kostet sie heute 108,50 Euro pro Jahr – im Landesdurchschnitt zahlen Haushalte nach einer Untersuchung des Bundes der Steuerzahler mehr als 140 Euro.

Väter des Erfolgs sind zwei ehemalige Kommunalpolitiker: der Sozialdemokrat Wirges, 60, und der Christdemokrat Richard Müllejans, 43. Als Manager der kommunalen Firma Dürener Service Betrieb sanierten sie die defizitäre Müllabfuhr und die Straßenreinigung; später kamen Grünflächenpflege, Bestattungswesen und jüngst auch der städtische Bauhof dazu.

Wo immer sie hinsahen, stießen sie auf Anachronismen öffentlicher Verwaltungen: Die 140 städtischen Putzfrauen feudelten auch in den Ferien täglich die Klassenzimmer. Für die schrottreifen, bis zu 30 Jahre alten Mülllaster wurden teure Vollkaskoversicherungen bezahlt, und mehrere Sachbearbeiter kontrollierten Laufzettel der Friedhofsarbeiter, die für jeden Handgriff ein anderes Formular ausfüllen mussten.



**Manager Wirges, Straßenreiner**  
Kehren auf privaten Höfen

Absonderliches stellte Wirges ebenfalls bei den Arbeitszeiten fest: „Bedienstete im Öffentlichen Dienst verdienen gut 30 Prozent mehr als ihre Kollegen in der Wirtschaft – und arbeiten dafür auch noch weniger.“

Das sollte sich bald ändern. Mit einem „Putzfrauen-Ausschuss“ verhandelten die Sanierer höhere Stundenleistungen; den Müllwerkern gaben sie nur noch fünf Fahrzeuge statt sieben, doch die mit besseren Hydraulik-Liften. „Heute schaffen sie 1400 statt 900 Mülltonnen pro Tag“, lobt Wirges. Die orangefarbenen Müllwagen dienen als Werbefläche. Gewinn: 2500 Euro pro Jahr. Die schlecht ausgestatteten Kehrmaschinen säubern nun auch private Höfe. Und einen Teil des Betriebsgeländes hat Wirges an Aral vermietet, seither wird der städtische Fuhrpark mit Rabatt betankt.

„Am schwierigsten war es, den Leuten beizubringen, unternehmerisch zu denken und Verantwortung zu übernehmen“, sagt Wirges. Manchen habe er „regelrecht treten“ müssen. Wer nicht mitzog, flog. Von einstmalig 367 städtischen Mitarbeitern hat der Service Betrieb heute noch 274, die aber effizienter arbeiten als früher.

Schon die Straffung der Abläufe führte zu erheblichen Einsparungen. Wurden einst Straßen und Grünflächen von zwei Gruppen gesäubert, macht das jetzt ein Team. Fast täglich werden die 169 Spielplätze der Stadt kontrolliert, die Arbeiter haben Werkzeug dabei, um Reparaturen zu erledigen – früher kamen dafür Spezialisten.

Dass Düren vor lauter Sparwut keineswegs verdreckt, zeigt eine Urkunde: Im Juni gab es vom Deutschen Städte- und Gemeindebund die Auszeichnung „Saubere Kommune“.

BARBARA SCHMID