



רכבת הרייך הגרמני

(Deutsche Reichsbahn). רה"ר היתה יחידת מינהל גדולה הכפופה למשרד התחבורה, ב-1942 העסיקה כחצי מיליון פקידים וכ-900,000 עובדים ונתנה שירות חיוני לצבא ולאוכלוסייה האזרחית. ממאי 1942 הועמד בראש רה"ר אלברט גנצנמילר, טכנאי צעיר ונמרץ ממקורביו של אלברט שפר. עם המחלקות במערכת שהיו כפופות ישירות לגנצמילר נמנו המחלקה שעניינה תחבורה אזרחית ותעריפים, מחלקת המיבצעים, שקבעה את מסלול תנועת הרכבות, וכן מחלקת L, המופקדת על הטיפול בצורכי הכוחות החמושים. מבחינת המבנה הטריטוריאלי התחלקה המערכת לשתי זרועות עיקריות: תחום הרייך, שכלל את אוסטריה ואת השטחים המסופחים, ותחום ארצות הכיבוש, שבהן פעלו שלוש רשויות במגזר הרכבות: 1. רשות תלויה ישירות ברכבת הרייך; 2. רשות אוטונומית; 3. רשות שבידי כוחות הצבא. בתחומי הרייך התפצלה הרשת הארגונית (GBL) לשלושה מוקדים – מזרח, מערב ודרום – ומן המסלול המזרחי, שמרכזו בברלין, נעו מרבית הרכבות לעבר החזית המזרחית ולעבר מחנות הריכוז וההשמדה.

היהודים המובלים למחנות הוסעו ברכבות משא, אך הובלתם חוייבה כהובלת נוסעים וחל עליה תעריף המקובל לגבי נוסעים במחלקה שלישית. אשר לילדים בני עשר ומטה חושב מחיר הובלתם כמחצית המחיר, ופעוטים בני ארבע ומטה הובלו 'חינם', בלי תשלום. תעריף מוזל של 50% ניתן לקבוצות בנות 400 נוסעים ויותר.

בתנאי המלחמה לא היה, כמובן, די בסיידורים ארגוניים ובהסדרי התשלומים, המסובכים כשלעצמם, כדי להבטיח את תנועת המשלוחים ברכבות. סדר הקדימות נקבע על-פי צורכי הכוחות החמושים. בסבך של קדימות הצבא מזה והפקקים והתקלות שנגרמו לעיתים מחמת חבלה של תנועות ההתנגדות מזה, נשמר למשלוח היהודים למחנות מקום משלו. האופטשטורמפירר פרנץ נובק ממשד של אדולף איכמן (IV-B-4A) עסק בסידור תנועת המשלוחים ברכבות ובתיאומה. הפקיד במינהל רה"ר שעמו קויים בדרך-כלל הקשר בדבר קביעת רכבות למשלוחים של יהודים, שנכללו בקטגוריה של 'רכבות מיוחדות' (Sonderzuge) במסגרת של שירות נוסעים, היה אוטו שטנגה. הוסדרה הקצאת רכבות למשלוחים גם במסגרת מקומית, כאשר באו המובלים מארצות הכיבוש. למחלקה IV-B-4A היו שלוחות בפריס, בברטיסלווה ובסלוניקי, אך לא היו לה שלוחות פעילות בקביעות בשטח הגנרלגוברנמן ובשטחים הכבושים בברית-המועצות: שם עסקו מפקדי משטרת הביטחון (סיפ"ו) מטעם ה'משרד הראשי לביטחון הרייך' בגיוס הרכבות ובהכנתן לשילוח. בסולם הקדימות שנקבע בתנאי המחסור של המלחמה נקבע גם דרג של קדימה לרכבות שנועדו להסעת המשלוחים למחנות הריכוז וההשמדה.



ביולי 1942 נסגרה המסילה למחנה ההשמדה סוביבור לצורך תיקונים. הדבר אירע בעת שתוכנן הגירוש הגדול מורשה, כאשר עמדו להוביל מגטו ורשה לתאי הגזים בסוביבור כ- 300,000 יהודים. ב-16 ביולי פנה ראש המנגנון של הינריך הימלר, גנרל קרל וולף, אל גנצנמילר וביקש את עזרתו. בתשובה הודיע גנצנמילר שהחל ב-22 ביולי תעמוד לרשות המיבצע מדי יום ביומו רכבת ל-5,000 יהודים שיובלו מורשה למחנה ההשמדה החדש בטרבלינקה.

ברישום ובמהלכים הביורוקרטיים נרשמו היהודים כבני-אדם אך הובלו כבהמות. עם הזמן, כדי לחסוך בקטרים ולהקטין את מספר ההובלות, הוחל ב'רכבות המיוחדות' ליהודים להכפיל את מספר הנדחסים לקרון משא, מ-1,000 ל-2,000 ברכבת אחת, ובקווי נסיעות קצרים- ביחס בתוך פולין אף עד 5,000. השטח לאדם הוקטן עד פחות מחמישית של מטר מרובע. משקלן הרב של הרכבות האט את מהירות מהלכן. מהירות רכבות משא לא היתה יותר מ-65 ק"מ לשעה, ואילו מהירות רכבות יהודים לא היתה יותר מ-50 ק"מ לשעה. רכבות היהודים פונו למסילות צדדיות, והיה עליהן לפנות מקום לרכבות אחרות. שעות ויממות עוכבו הרכבות בתחנות בדרך. לא היה צורך למהר ולהביא את היהודים ליעדם, גורלם היה למות בתחנה הסופית, והם לא עמדו להיות מנוצלים בכול צורה שהיא. בתיאורים של ניצולים מועטים מצטיירת הנסיעה ברכבות למחנות ההשמדה כסיוט ודרך אימים. בקרונות החתומים והצפופים עד בלי נשוא לא היו אוויר, מזון ומים. ברוב המקרים לא ניתנו גם מים ומזון לממתינים שעות רבות בתחנות. האשנבים בקרונות משא היו אטומים או מסורגים בגדר תיל כדי למנוע בריחות. הקרונות לוו במשמרות חמושים, והם ירו בכול אדם שניסה לקפוץ ולהימלט מהרכבת בעת הנסיעה. בקיץ שרר בקרונות חום בלתי נסבל ובחורף קור מקפיא. רבים מהמובלים, ובייחוד קשישים וילדים, נספו לפני שהגיעה הרכבת לסוף דרכה.

בין אוקטובר 1941 לאוקטובר 1944 הובילה רה"ר מיליוני אדם אל מותם, ועל אף הקשיים והדחיות לא נותר אף יהודי בחיים הודות למחסור באמצעי תובלה. בתיעוד של מערכת הרכבות אין הוכחות שהמועסקים במנגנון רה"ר ידעו על הגורל הצפון למובלים, אך אין ספק שהפקידים שכיוונו רכבות ובהם מאות אלפי אדם אל תחנות נידחות, שבהן לא היה כלל מקום יישוב, לא יכלו שלא לדעת על סופם המר של היהודים המובלים. מיקומם של מחנות ההשמדה בקרבת קווי מסילות ראשיים לא נעלם מעיניהם של עובדי הרכבות ומידיעתם. בתום המלחמה הועמדו אנשי הרשויות השונות שנטלו חלק בתהליך הוצאתו של ה'פתרון הסופי' לפועל למשפט, אך איש מעובדי המנגנון במערכת רה"ר לא נתן את הדין. ב-1945 נעצר גנצנמילר כבעל מעמד רם, הוחזק בידי הארמייה האמריקנית השלישית, אך שוחרר. פקידים אחרים, וביניהם פקידים שהיו מעורבים בארגון הובלת ה'רכבות המיוחדות' של יהודים, עלו בדרגה והגיעו לעמדות מפתח בשירות שנחשב למכובד ויציב, ושלא נפגע כלל בשל חלקו בשואת יהודי אירופה.

