

MAHNMAL
ASPANG-
BAHNHOF



ASPANG
RAILWAY
STATION
MEMORIAL

PRINZpod

47 035 DEPORTIERTE

47 TRANSPORTS 1939 UND 1941/42

1 073 ÜBERLEBENDE

47 035 DEPORTEES

47 TRANSPORTS 1939 AND 1941/42

1 073 SURVIVORS



MAHNMAL
ASPANG-
BAHNHOF
ASPANG
RAILWAY
STATION
MEMORIAL

PRINZpod

INHALT

CONTENTS

MICHAEL LUDWIG ANDREAS MAILATH-POKORNY MARIA VASSILAKOU Vorwort Preface	6
OSKAR DEUTSCH Vorwort Preface	8
MARTINA TAIG Vorwort Preface	10
RUDOLF ZABRANA Vorwort Preface	12
HERBERT SCHROTT Rede zur Eröffnung des <i>Mahnmal Aspangbahnhof</i> Address at the Opening of the <i>Aspang Railway Station Memorial</i>	14
PRINZpod <i>Mahnmal Aspangbahnhof, 2017</i> <i>Aspang Railway Station Memorial, 2017</i>	20
DIETER J. HECHT / MICHAELA RAGGAM-BLESCH / HEIDEMARIE UHL Der Aspangbahnhof – zentraler Ort der Deportation von Jüdinnen und Juden aus Österreich Aspang Railway Station – Central Point of Deportation of Jews from Austria	32
BRIGITTE BORCHHARDT-BIRBAUMER Knotenpunkt und Mythomotorik der Erinnerung. Das <i>Mahnmal Aspangbahnhof</i> von PRINZpod Intersection and Mythomotor of Memory. The <i>Aspang Railway Station Memorial</i> by PRINZpod	50
WETTBEWERB <i>Mahnmal Aspangbahnhof. Platz der Opfer der Deportation</i> COMPETITION <i>Aspang Railway Station Memorial at the Plaza of the</i> <i>Victims of Deportation</i>	72
Impressum Publisher's Notes	94

Vorwort

Preface

MICHAEL LUDWIG
ANDREAS
MAILATH-POKORNY
MARIA VASSILAKOU

Das *Mahnmal Aspangbahnhof* ist ein öffentliches Bekenntnis, mit der eigenen Vergangenheit bewusst umzugehen, um zu verhindern, dass Hass, Verhetzung und Ausgrenzung in unserer Gesellschaft wieder Platz finden und sich die Geschichte wiederholt. Auf dem Areal des heutigen Leon-Zelman-Parks im Stadtteil „Aspanggründe/Eurogate“, dem ehemaligen Gelände des Aspangbahnhofs, nahmen in den Jahren 1939 und 1941/42 unermessliches Leid und die Zerstörung Tausender von Familien ihren Ausgang. In 47 Transporten wurden insgesamt 47 035 Jüdinnen und Juden in nationalsozialistische Ghettos, Vernichtungslager und Mordstätten deportiert. Nur rund Tausend von ihnen überlebten. Der Weg in die Vernichtung begann für den Großteil der mehr als 66 000 österreichischen Opfer des Holocaust also mitten in der Stadt. Der Bahnhof ist mittlerweile verschwunden, die Menschen und ihre Schicksale werden jedoch niemals in Vergessenheit geraten.

Das Mahnmal soll ein Ort des Gedenkens, ein Signal sein und als Aufruf dazu dienen, nicht zu vergessen. Denn es gibt immer weniger Zeitzeuginnen und Zeitzeugen, die uns persönlich über die Gräueltaten berichten können.

Die Auseinandersetzung mit unserer Vergangenheit ist die wesentliche Grundlage im Engagement gegen Antisemitismus, Rassismus und Gewalt, und dem Verdrängen und Vergessen muss mit Entschiedenheit entgegengetreten werden. Die Erinnerung an die Verbrechen in der Zeit des Nationalsozialismus ist eine moralische und politische Verpflichtung.

Das Mahnmal des österreichischen Künstlerteams PRINZpod kommt in seiner Konzeption und klaren gestalterischen Lösung dem Wunsch – und zugleich der Wettbewerbsaufgabe – nach, eine Stätte des Mahnens, Erinnerens und Gedenkens zu schaffen, die den verfolgten österreichischen beziehungsweise Wiener Jüdinnen und Juden gewidmet ist. Es ist ein leises, subtiles und dadurch umso eindringlicheres Mahnmal, dessen Bedeutung sich auf den ersten Blick erschließt. Damit bietet es auf exemplarische Weise eine thematische Reflexion und kulturelle Bildung im Hinblick auf die Geschichte und Identität der Stadt.

So sollen das Mahnmal und diese Publikation einen Beitrag dazu leisten, das Geschehene auch nachfolgenden Generationen zu vermitteln.

The *Aspang Railway Station Memorial* represents a public pledge to consciously confront our past in order to prevent animosity, incitement to hostility, and exclusion from ever being able to find a place in our society again and to prevent history from repeating itself. In 1939 and 1941/42, Aspang Railway Station, which stood on the present site of Leon Zelman Park in the district of Aspanggründe/Eurogate, saw immeasurable suffering and the destruction of thousands of families. In the course of 47 transports, a total of 47,035 Jews were deported to Nazi ghettos, extermination camps, and execution sites. Only about a thousand of those people survived. For the majority of the more than 66,000 Austrian victims of the Holocaust, the path to destruction thus began right here in the heart of the city. The station is now gone, but the people and their tragic fates shall never be forgotten.

The memorial is meant to serve as a place of remembrance, as a signal and an admonition to never forget what happened here, because fewer and fewer eyewitnesses are still alive to tell us personally of the atrocities they encountered.

Confronting our past is fundamental to combatting anti-Semitism, racism, and violence, and we therefore must take concerted action against repression and forgetting. Remembering the crimes committed in the Nazi era is a moral and a political obligation.

The memorial designed by the Austrian artist team PRINZpod responds in its conception and lucid design to the desire, expressed in the competition brief, to create a place of admonition and remembrance dedicated to the persecuted Austrian or Viennese Jews. It is a quiet, subtle, and thus all the more powerful monument, whose significance is evident at first glance. It thus provides in exemplary fashion an opportunity for reflection and cultural education with regard to the history and identity of this city.

The hope is that the memorial and this publication will contribute to keeping alive for future generations the memory of what happened here.

MICHAEL LUDWIG

Amtsführender Stadtrat für Wohnen, Wohnbau und Stadterneuerung und designierter Bürgermeister der Stadt Wien

Executive City Councilor for Housing, Housing Construction and Urban Renewal and designated mayor of Vienna

ANDREAS MAILATH-POKORNY

Amtsführender Stadtrat für Kultur, Wissenschaft und Sport

Executive City Councilor for Cultural Affairs, Science and Sports

MARIA VASSILAKOU

Vizebürgermeisterin und amtsführende Stadträtin für Stadtentwicklung, Verkehr, Klimaschutz, Energieplanung und BürgerInnenbeteiligung

Vice-Mayor and Executive City Councilor for Urban Planning, Traffic and Transport, Climate Protection, Energy and Public Participation

Vorwort

Preface

OSKAR DEUTSCH

Geschichte wird von Menschen gemacht und von Menschen durchlebt. Hinter der unfassbaren Zahl 47 035 stehen Menschen, Jüdinnen und Juden, die von diesem Ort in nationalsozialistische Ghettos, Vernichtungslager und Mordstätten deportiert wurden. In den meisten Fällen wurden sie dort unmittelbar nach ihrer Ankunft ermordet.

Das *Mahnmal Aspangbahnhof* erinnert an all die Familien, Männer, Frauen und Kinder, die während der Zeit des Nationalsozialismus mitten aus Wien abtransportiert wurden. Die Bewahrung der Erinnerung an die Ereignisse im kollektiven Gedächtnis dieser Stadt ist eine wesentliche Voraussetzung für eine tolerante und solidarische Gesellschaft. In Zeiten, in denen wir wieder einem zunehmenden Antisemitismus gegenüberstehen und in denen Terrorismus und bewaffnete Auseinandersetzungen eine wachsende Gefahr darstellen, ist die bewusste Besinnung auf diesen Teil der Geschichte Österreichs und seine Folgen von großer Bedeutung.

Die Bereitschaft junger Menschen zur Auseinandersetzung mit der Geschichte zu fördern und zu unterstützen ist daher besonders wichtig. Die vorliegende Dokumentation erinnert an die unfassbaren Verbrechen, vermittelt die Entstehung und Intention des Mahnmals und gibt sicher viele Denkanstöße.

History is made by people and lived by people. The mind-boggling number of 47,035 represents human beings: the Jews who were deported from this place to the Nazi ghettos, extermination camps, and execution sites. In most cases, they were killed right after they arrived.

The *Aspang Railway Station Memorial* commemorates all of the families, men, women, and children who were abducted from their homes in Vienna during the Third Reich. Preserving remembrance of these tragic events in the collective memory of this city is an essential precondition for a tolerant and caring society. In times when we are again facing an upsurge of anti-Semitism, and when terrorism and armed conflicts represent a growing threat, conscious reflection on this chapter in the history of Austria and its consequences is of great importance.

It is thus especially vital that we promote and support young people's willingness to confront historical events. The present documentation reminds us of the outrageous crimes perpetrated during the Nazi era, while explaining the origins and intentions behind the memorial and certainly providing plenty of food for thought.

OSKAR DEUTSCH
Präsident der Israelitischen
Kultusgemeinde Wien
President of the Jewish
Community of Vienna

Vorwort

Preface

MARTINA TAIG

Die Aufgabe von KÖR Kunst im öffentlichen Raum Wien ist die Belebung des öffentlichen Raums der Stadt Wien mit permanenten und temporären künstlerischen Projekten zur Stärkung der Identität der Stadt sowie zur Belebung der Funktion des öffentlichen Raums als Ort der gesellschaftspolitischen und kulturellen Debatte. KÖR erteilt zu diesem Zweck Aufträge an Künstlerinnen und Künstler, lobt Wettbewerbe für Projekte im öffentlichen Raum aus, vergibt Förderungen an Künstlerinnen und Künstler oder Projektträger und setzt damit verbundene Vermittlungstätigkeiten um.

Im Sommer 2015 wurde KÖR beauftragt, einen Wettbewerb zur Erlangung eines Entwurfs für ein *Mahnmal Aspangbahnhof* im Leon-Zelman-Park auszuloben, das den von dort deportierten jüdischen Männern, Frauen und Kindern gewidmet sein sollte, und den Siegerentwurf umzusetzen. Dort am Platz erinnerte bereits seit 1983 ein Gedenkstein an die von hier deportierten Menschen, und 1995 benannte die Stadt Wien den Vorplatz des ehemaligen Bahnhofs zu ihrem Gedenken in „Platz der Opfer der Deportation“ um.

Kunst im öffentlichen Raum kann sich mit Kunst an sich und ihrer ästhetischen Erfahrung auseinandersetzen sowie städtischen Lebensraum qualitativ aufwerten und beleben. Sie kann Aufmerksamkeit auf aktuelle Themen und Fragestellungen des öffentlichen Interesses lenken, Denkanstöße geben, um politisches oder historisches Bewusstsein zu entwickeln und Diskussionen und Dialoge anzuregen.

Kunst im öffentlichen Raum kann aber auch eine „Mahnmal“-Funktion übernehmen, wie uns der Siegerentwurf des Künstlerduos PRINZpod in klar lesbarer Weise eindrücklich vor Augen führt. Die Arbeit definiert einerseits den Ort selbst, nimmt aber andererseits auch Bezug auf den bestehenden Kontext und die schon vorhandenen Örtlichkeiten. Die Zurückgenommenheit nicht nur hinsichtlich der Materialität lässt eine eindeutige Vermittlung zu und weckt starke Emotionen.

Mit dem realisierten Entwurf wurde in den öffentlichen Raum ein klares Zeichen gegen das Vergessen gesetzt.

The mission of KÖR Kunst im öffentlichen Raum Wien (Public Art Vienna) is to enliven the public space of the city of Vienna with both permanent and temporary art projects as a way of strengthening the city's identity while reviving the function of public spaces as places of sociopolitical and cultural debate. For this purpose, KÖR awards commissions to artists, holds competitions for projects in the public space, provides grants to artists and project sponsors, and makes the relevant arrangements.

In the summer of 2015, KÖR was entrusted with holding a design competition for an *Aspang Railway Station Memorial* to be erected in Leon Zelman Park to commemorate the Jewish men, women, and children deported from that site, and to implement the winning design. A memorial slab has stood at the site since 1983 to remind passersby of those deported here, and in 1995 the City of Vienna renamed the plaza in front of the former train station "Plaza of the Victims of Deportation."

Art in public space is capable of prompting reflection on art itself and on how we experience it aesthetically. It can add quality to residential urban areas and enliven them. It can draw attention to current affairs and issues of public interest, providing food for thought that helps us to develop a greater political or historical awareness while stimulating discussion and dialogue.

Art in public space can also take on a memorial function, as is demonstrated in a compelling and very legible way by the winning design submitted by artist duo PRINZpod. This work defines its setting while relating to the existing context and the built environment that preceded it. The introspective nature of the monument, which applies not only to its material form, arouses strong emotions and permits an unambiguous approach to the subject matter.

The design that has now been built thus sends a strong signal in the public space not to forget.

MARTINA TAIG
Geschäftsführung
Kunst im öffentlichen Raum GmbH
Managing Director
Kunst im öffentlichen Raum GmbH

Vorwort

Preface

RUDOLF ZABRANA

Dem Bezirk war die Tatsache, dass vom Aspangbahnhof 47 035 jüdische Mitbürgerinnen und Mitbürger in die Vernichtungslager des „Dritten Reichs“ deportiert wurden, schon ein Anliegen, als es noch keine ausgesprochene Erinnerungskultur gab: 1983 wurde ein schlichter Gedenkstein gesetzt und 1995 der Platz vor dem ehemaligen Bahnhof nach den „Opfern der Deportation“ benannt. Mandatarinnen und Mandatäre des Bezirks beriefen 2004 ein parteiübergreifendes Komitee zur „Errichtung eines Mahnmals“ gleichzeitig mit dem Bau der Wohnsiedlung ein, sicherten ein Budget, und die Stadt Wien rief zu einem internationalen Wettbewerb auf, dessen Ergebnis nicht umgesetzt werden konnte.

Der Hartnäckigkeit Betroffener – allen voran des kürzlich verstorbenen Leo Luster, den es besonders zu erwähnen gilt – ist es zu verdanken, dass nach einem neuerlichen Wettbewerb ein Mahnmal umgesetzt werden konnte und damit auch dem Wunsch des Bezirks und seiner Bürgerinnen und Bürger Genüge getan wurde. Das *Mahnmal Aspangbahnhof* von PRINZpod gibt in würdiger Weise dem Gedenken und Mahnen einen starken Ausdruck. Im Gebiet der Wohnsiedlung Eurogate und des Leon-Zelman-Parks steht es als Symbol für eine lebendige Auseinandersetzung der Stadt mit ihrer Geschichte.

Das Gedenken wird im noch zu errichtenden Bildungscampus Aron Menczer den gebührenden Abschluss erhalten, auf dem der Besucher in zeitgemäßer Weise weiterführende Informationen vermittelt bekommen soll und das Credo „nie wieder“ einen Ort der Erinnerung schaffen wird.

Even before there was a distinct “culture of remembrance,” this district found it important to memorialize in some way the fact that 47,035 Jewish citizens had been deported from Aspang Railway Station to the extermination camps of the Third Reich. Thus a simple commemorative slab was placed in 1983, and in 1995 the plaza in front of the former train station was named after the “Victims of Deportation.” In 2004, district representatives then convened a non-partisan committee for the “erection of a memorial,” concurrent with the construction of a housing development on the site. They secured a budget for the project and the City of Vienna held an international competition, but it proved impossible to implement the winning project.

It is thanks only to the perseverance of those involved—first among them the late Leo Luster, who deserves special mention here—that a new competition finally led to a memorial that could in fact be realized, fulfilling the wish of the district and its citizens. The *Aspang Railway Station Memorial* designed by PRINZpod is a worthy monument that makes a powerful impression on all those who encounter it. Located on the site of the Eurogate housing development and Leon Zelman Park, it stands as an emblem of the city’s dedicated engagement with its history.

The memorial will be suitably complemented by the planned Aron Menczer educational campus, where visitors will receive background information via modern media, thus creating a place for remembrance in keeping with the credo “never again.”

RUDOLF ZABRANA

Bezirksvorsteher-Stellvertreter
des 3. Wiener Gemeindebezirks
Deputy District Commissioner
of the 3rd District of Vienna

Rede zur Eröffnung des *Mahnmal Aspangbahnhof*

HERBERT SCHROTT

Exzellenzen,
eigentlich sollte heute an meiner Stelle mein alter Freund und Lagerkamerad Leo Luster hier stehen.

Leo Luster hat sich jahrelang dafür eingesetzt, ein Mahnmal zu errichten, das an die vielen Deportationen erinnert, die vom Aspangbahnhof aus in den Osten gingen und den sicheren Tod zum Ziel hatten. Leider ist Leo im Februar dieses Jahres in Israel, wo er lebte, gestorben, und so war es ihm nicht vergönnt, den heutigen Tag zu erleben. Sein Sohn Moshe ist aber hier anwesend und wir danken ihm für die Tätigkeit seines Vaters.

Mein Name ist Herbert Schrott. Ich wurde am 4. Oktober 1926 in Wien geboren und habe hier die Volksschule und das Gymnasium besucht. Ich habe Terror, Grausamkeiten und Gewaltexzesse der österreichischen Nationalsozialisten und die Erbarmungslosigkeit des entfesselten Wiener Pöbels unmittelbar nach dem „Anschluss“ Österreichs an das Deutsche Reich erlebt. Ich bin einer der wenigen noch lebenden jüdischen Zeitzeugen, die die Verfolgung, Vertreibung und Vernichtung der österreichischen Jüdinnen und Juden von Anbeginn erlebt haben.

Lassen Sie mich den Tag unserer Deportation vom Aspangbahnhof schildern: Meine Eltern und ich sind vom Sammellager Malzgasse in LKWs stehend mit dem gelben Judenstern auf unserer Kleidung in Richtung Aspangbahnhof gefahren worden. In meinem Gedächtnis sind noch immer die höhnischen, verächtlichen und gemeinen Zurufe der Menschen wie eingebrennt. Wir sind die Ungargasse zum Rennweg gefahren. An der Kreuzung Rennweg musste der LKW verkehrsbedingt anhalten. Da rief dann das umstehende Publikum Beschimpfungen wie „Wie guat dos verschwinds, schleichts eich, das ma eich endlich los wern, jidische Bagage“ und so weiter.

Diese Tragödie war den Wienern damals Triumph, Freude und Genugtuung. Es gab kein Zeichen des Mitgefühls, des Mitleids oder der Menschlichkeit, lediglich Hohn und Spott.

Mit diesen Schmähungen im Ohr ging es zum Aspangbahnhof, wo wir auf einen Zug verladen wurden, der in das Ghetto Theresienstadt fuhr. Theresienstadt war das Vorzeigelager für die westliche Welt. Der Propagandafilm *Der Führer schenkt den Juden eine Stadt* wurde 1944 gedreht, und alle mitwirkenden Juden, Männer, Frauen und Kinder, wurden hernach in das

Vernichtungslager Auschwitz-Birkenau verschickt und ermordet. Meine Eltern und ich hatten in Theresienstadt eine kleine Chance, zu überleben. Im Gegensatz zu vielen anderen, die nach Treblinka, Sobibor, Majdanek oder Auschwitz-Birkenau deportiert wurden. Für diese Menschen war es die letzte Reise, die Reise in den Tod. Im Oktober 1944 kamen meine Eltern und ich mit einem Transport nach Auschwitz-Birkenau. Dort begannen sofort die Selektionen. Da wir jung und arbeitsfähig waren, wurden wir nicht sofort umgebracht. Die Mehrzahl der Deportierten wurde sofort vergast. Mein Vater und ich wurden nach einigen Wochen in das KZ Kaufering verlegt. Kaufering war ein Unterlager von Dachau. Mein Vater starb dort zwei Monate vor der Befreiung an Erschöpfung. Meine Mutter überlebte nach ihrer Tätigkeit in einer Munitionsfabrik in Deutschland.

Ich habe versucht, Ihnen in wenigen Worten zu schildern, was wir erlitten haben und erdulden mussten. Aber im Grunde genommen reicht die menschliche Sprache nicht aus, um all das Elend und Leid, die Angst, Erniedrigung und Brutalität, den Terror, die Gemeinheit und die begangenen Verbrechen darzustellen.

Dieses Mahnmal soll an eine Zeit ohne Gnade erinnern.

Address at the Opening of the *Aspang Railway Station Memorial*

HERBERT SCHROTT

Your Excellencies,

My old friend and camp comrade Leo Luster should actually be the one standing here before you today.

Leo Luster campaigned for years for a memorial to the many deported from Aspang Railway Station to points east, with certain death as their destination. Unfortunately, Leo passed away this February in Israel, where he'd made his home, and so he did not live to see his vision finally take concrete form. His son Moshe is, however, here with us today, and we would like to thank him for his father's work and dedication to this project.

My name is Herbert Schrott. I was born on October 4, 1926, in Vienna and attended primary and secondary school here. I experienced firsthand the terror, atrocities, and violent excesses of the Austrian Nazis and the ruthlessness of the unleashed Viennese mob immediately after the so-called "Annexation" of Austria to the German Reich. I'm one of the few surviving Jewish eyewitnesses who lived through the persecution, expulsion, and annihilation of the Austrian Jews from the very beginning.

Let me describe to you the day of our deportation from Aspang Railway Station. My parents and I were driven in trucks, standing up, from the holding camp on Malzgasse to Aspang Railway Station, the yellow Jewish star emblazoned on our clothing. The vicious and contemptuous cries of the people lining the streets are still branded in my memory. We drove along Ungargasse to Rennweg. At the intersection with Rennweg, the truck had to stop to let cross traffic pass. The bystanders who saw us called out insults, such as "It's about time you disappeared from here," "Get lost," "Good riddance," "Useless Jewish rabble," and so on.

At the time, the Viennese greeted this tragedy with joy and satisfaction—as a triumph. There was no sign of compassion, of pity or humanity, only scorn and derision.

With these defamatory utterances ringing in our ears, we were brought to Aspang Railway Station, where we were loaded onto a train headed for the Theresienstadt ghetto. Theresienstadt was a model camp meant to fool the Western world. The propaganda film *The Führer Gives the Jews a City* was filmed there in 1944, and all of the Jews who participated in it—men, women, and children—were sent afterwards to the Auschwitz-Birkenau

extermination camp and murdered. My parents and I had a narrow chance of survival in Theresienstadt, unlike the many others who were deported to Treblinka, Sobibor, Majdanek, or Auschwitz-Birkenau. For these people, it would be their last journey, the journey to their death. In October 1944, my parents and I were transported to Auschwitz-Birkenau. The selections began immediately. Since we were young and able to work, we were not killed right away. But the majority of the deportees were sent straight to the gas chamber. After a few weeks, my father and I were transferred to the Kaufering concentration camp. Kaufering was a satellite camp of Dachau. My father died of exhaustion two months before liberation. My mother survived after working in a munitions factory in Germany.

I have tried to describe to you in just a few words what we suffered and had to endure. But human language is inadequate for portraying all the misery and hardship, the fear, humiliation, and brutality, the terror and the baseness of the crimes committed.

This memorial is meant to keep alive the memory of a time without mercy.

HERBERT SCHROTT
Contemporary witness

Einer der wenigen autobiografischen Berichte über den Aspangbahnhof und den Ablauf der Deportation stammt von Edith de Zeeuw-Klaber, die ihre Deportation nach Riga schildert:

„Aspangbahnhof [...]. Schon der Name allein löst in mir ein Schauern aus, obwohl es bereits mehr als 70 Jahre her ist, dass uns, ungefähr 1200 Juden, ein grauenhaftes Schicksal ereilte [...]. Mittlerweile bin ich 83 Jahre alt. Mit 19 Jahren wurde ich am 4. Jänner 1942 mit meinen Eltern und den oben erwähnten ‚Glaubensgenossen‘ deportiert. Nachdem wir aus unserer Wohnung, Wien 1., Naglergasse 2 ‚ausgehoben‘ wurden.“¹

Edith de Zeeuw-Klabers Mutter wurde unmittelbar nach der Ankunft in Riga in einem Gaswagen ermordet. Sie selbst überlebte die Lager Riga, Kiviõli, Stutthof, Neuengamme und Bergen-Belsen.

¹ Edith de Zeeuw-Klaber, „Brief an Peter Eppel vom 05.03.2006“, in: Peter Eppel (Hg.), *Großer Bahnhof. Wien und die weite Welt*, Ausst.-Kat. Wien Museum, Wien 2006, S. 141.

One of the few autobiographical accounts that describe Aspang Railway Station and how the deportations took place comes from Edith de Zeeuw-Klaber, who describes her deportation to Riga:

“Aspang Railway Station [...]: The name alone makes me shiver, although it has already been more than 70 years since we, about 1,200 Jews, met a horrific fate [...]. Now I am 83 years old. At the age of 19, I was deported on January 4, 1942, along with my parents and the above-mentioned ‘coreligionists.’ After we had been ‘conscripted’ right out of our apartment, 1st district, Naglergasse 2.”¹

Edith de Zeeuw-Klaber’s mother was murdered in a gas van immediately after arrival in Riga. Zeeuw-Klaber herself survived the camps of Riga, Kiviõli, Stutthof, Neuengamme, and Bergen-Belsen.

1 Edith de Zeeuw-Klaber, letter to Peter Eppel dated March 5, 2006, in: Peter Eppel (ed.), *Großer Bahnhof. Wien und die weite Welt*, exh. cat. Wien Museum, Vienna, 2006, p. 141.

PRINZpod

MAHNMAL
ASPANG-
BAHNHOF
ASPANG
RAILWAY
STATION
MEMORIAL

2017

Beton, Basalt-Schotter, Stahl
Concrete, basalt gravel, steel
1,10 x 32,30 x 2,50 m





47 035 DEPORTIERTE







ASPANGBAHNHOF
47035 DEPORTIERTE
47 TRANSPORTE 1939 UND 1941/42
1073 ÜBERLEBENDE





PRINZpod
Brigitte Prinzgau, Wolfgang Podgorshek



Interview mit Erika Kosnar (geb. Nemschitz), 1932 in Wien geboren, deren Vater Fritz Nemschitz als jüdischer Zwangsarbeiter in der Nähe des Aspangbahnhofs arbeitete und die Deportationen beobachtete:

„Er kam dann in einen sogenannten Judenbetrieb. Das war die Firma ‚Wiener Papier‘ in der damaligen Meistersingerstraße, heute heißt’s wieder Mahlerstraße, und diese Firma hatte am ehemaligen Aspangbahnhof ihre Lagerbaracken. Und das waren natürlich Holzbaracken, und Holzbretter haben auch Astlöcher. Und durch diese Astlöcher kann man bekanntlich auch durchschauen. Und so konnte mein Vater zum Beispiel auch den Abtransport der Juden vom Aspangbahnhof beobachten. Er ist natürlich jeden Tag in einigermaßen aufgelöstem Zustand nach Hause gekommen, denn man wusste ja nicht, ob und wann man möglicherweise auch dran ist. In späterer Zeit bin ich sehr oft mit der S7, der Flughafenschnellbahn, gefahren und die Leute haben immer gesagt, es hat keiner davon etwas gewusst, aber entlang des ehemaligen Aspangbahnhofs ist eine Straße und auf der gegenüberliegenden Straßenseite sind Häuser aus der sogenannten Gründerzeit, also 1910, und es kann mir keiner erzählen, dass die Leut’ nicht bei dem Fenster runtergeschaut haben und gesehen haben, in welcher Art und Weise man die Menschen da verlädt, und, natürlich, dass man die nicht auf Urlaub führt, hat man sich an fünf Fingern ausrechnen können.“¹

1 Erika Nemschitz im Gespräch mit Georg Traska für *The Vienna Project*, Wien, 19.06.2014: www.youtube.com/watch?v=-oCChi8FGE (abgerufen am 15.03.2018).

Interview with Erika Kosnar (née Nemschitz), born in Vienna in 1932, whose father, Fritz Nemschitz, watched the deportations as a Jewish forced laborer working near Aspang Railway Station:

“He then found work in a so-called Jewish business. It was the company ‘Wiener Papier’ in the former Meistersingerstrasse, which today is called Mahlerstrasse again. This company had its warehouses at the former Aspang Railway Station. These were of course wooden buildings, and wooden boards have knotholes. And, as we know, you can peek through these knotholes. My father was therefore able to observe the Jews being transported from Aspang Railway Station. He naturally came home every day in a distraught state, because he just didn’t know if and when we might be next. Later on, I often took the S7, the airport express train, and people always told me that nobody had known what was going on. But the former Aspang Railway Station was located on a residential street, and on the opposite side of the street there are still turn-of-the-century houses, from 1910 or so, and nobody can tell me that people didn’t ever look out the window and see people being loaded onto trains there. Of course, it didn’t take a genius to figure out that they weren’t being taken on vacation [...].”¹

1 Erika Nemschitz in an interview with Georg Traska in Vienna for *The Vienna Project*, June 19, 2014: www.youtube.com/watch?v=-oCChi8FGE (accessed March 15, 2018).

DIETER J. HECHT
MICHAELA RAGGAM-BLESCH
HEIDEMARIE UHL

DER ASPANGBAHNHOF – ZENTRALER ORT DER DEPORTATION VON JÜDINNEN UND JUDEN AUS ÖSTERREICH



Im Unterschied zu Deutschland, wo Transporte Richtung Osten aus unterschiedlichen Städten durchgeführt wurden, war für die jüdische Bevölkerung Österreichs der zentrale Deportationsort der Wiener Aspengasse im 3. Bezirk. Im Zuge der Deportationen, die zwischen Februar 1941 und Oktober 1942 von Wien abgingen, wurde der Großteil der jüdischen Bevölkerung von dort in Ghettos, Mordstätten und Vernichtungslager im Osten deportiert. Der abseits der großen Bahnhöfe beziehungsweise Haupteisenbahnrouen liegende und daher weniger frequentierte Bahnhof wurde vermutlich bewusst für diesen Zweck ausgewählt. Gleichzeitig befand sich der Bahnhof jedoch mitten in der Stadt, sodass der zuweilen wöchentliche Abtransport von jeweils rund tausend Jüdinnen und Juden nicht unbemerkt, sondern vor den Augen der Bevölkerung erfolgte.

Aspengasse Bahnhof mit dem 1881 errichteten Bahnhofsgebäude, Wien, um 1905

Aspengasse Railway Station with the station building erected in 1881, Vienna, circa 1905

Die jüdische Bevölkerung in Österreich nach dem „Anschluss“

Schätzungen zufolge lebten im März 1938 etwa 201 000 Personen in Österreich, die nach NS-Definition als Jüdinnen und Juden galten. Davon waren 181 882 Personen Mitglieder der verschiedenen Israelitischen Kultusgemeinden in Österreich, allein 167 249 davon in Wien.¹ Mit dem „Anschluss“ an das nationalsozialistische Deutsche Reich im März 1938 wurde das Leben der jüdischen Bevölkerung in Österreich über Nacht in dramatischer Weise verändert. Pogromartige Ausschreitungen gegen die recht- und schutzlos gewordenen Jüdinnen und Juden setzten bereits in den ersten Tagen nach dem „Anschluss“ ein.² Im Laufe der Jahre 1938/39 wurde die jüdische Bevölkerung aus den österreichischen Bundesländern nach Wien vertrieben, die dortigen jüdischen Gemeinden wurden sukzessive aufgelöst.³

Der Kriegsbeginn im September 1939 stellt eine Zäsur in der nationalsozialistischen Judenverfolgung dar. Während die nationalsozialistische Strategie bis dahin darauf ausgerichtet war, Jüdinnen und Juden unter Zurücklassung ihres Besitzes zur Flucht zu bewegen, wurde im Zuge der militärischen Besetzung Polens auch die Einrichtung von „Judenreservaten“ überlegt. Das geplante „Judenreservat“ im Distrikt Lublin (1939), wohin auch 1584 männliche Juden aus Österreich im Zuge der „Nisko-Aktion“ vom Aspangbahnhof deportiert wurden, scheiterte jedoch. Die Auswanderung aus dem Deutschen Reich wurde ab dem Kriegsbeginn zunehmend schwieriger. Wichtige Zufluchtsländer wie Großbritannien schlossen ihre Tore für Flüchtlinge. Im Frühjahr 1940 wurden Frankreich, Belgien und die Niederlande von der Deutschen Wehrmacht besetzt. Durch das Kriegsgeschehen wurden auch wichtige Fluchtrouten blockiert.⁴

Erste große Deportationen im Frühjahr 1941 aus Wien

Auf Drängen von Reichsstatthalter Baldur von Schirach wurden im Februar und März 1941 5000 Wiener Jüdinnen und Juden vom Aspangbahnhof aus ins „Generalgouvernement“ deportiert.⁵ Ziel dieser Transporte waren polnische Kleinstädte, die kaum auf die Ankunft tausender Jüdinnen und Juden aus dem Reich vorbereitet waren. Die jüdischen Gemeinden vor Ort waren für die Versorgung und Unterbringung der Deportierten zuständig, waren jedoch selbst zu arm, um für eine ausreichende Versorgung aufkommen zu können. In dieser Phase funktionierten

1 Jonny Moser, *Demographie der jüdischen Bevölkerung Österreichs 1938–1945*, Wien 1999, S. 16–19, 29, 56.

2 Dieter J. Hecht, Eleonore Lappin-Eppel und Michaela Raggam-Blesch, *Topographie der Shoah. Gedächtnisorte des zerstörten jüdischen Wien*, Wien 2015, S. 16–38; Doron Rabinovici, *Instanzen der Ohnmacht. Der Weg zum Judenrat*, Frankfurt am Main 2000, S. 57–81, 124.

3 Wolf Gruner, *Zwangsarbeit und Verfolgung. Österreichische Juden im NS-Staat 1938–1945*, Innsbruck 2001, S. 71, 111, 152.

4 Raul Hilberg, *Die Vernichtung der europäischen Juden*, Bd. 1, Frankfurt am Main 1994, S. 215f.; Saul Friedländer, *Die Jahre der Vernichtung. Das Dritte Reich und die Juden 1939–1945*, Bd. 2, München 2006, S. 39, 52–62; Jonny Moser, *Nisko. Die ersten Judendeportationen*, Wien 2012, S. 34–37, 52–54, 81–83.

5 Hans Safrian, *Die Eichmann-Männer*, Wien 1993, S. 96f.; Saul Friedländer, *Das Dritte Reich und die Juden. Gesamtausgabe*, München 2008, S. 519.

diese Kleinstädte als offene Ghettos, in denen die Deportierten sich frei bewegen durften, die sie aber nicht verlassen durften. Diese Transporte aus Wien wurden bereits in jenen Organisationsstrukturen durchgeführt, die bei den großen Deportationen aus dem Deutschen Reich ab Herbst 1941 zur Anwendung kommen sollten.⁶

Der letzte Schritt zur Judenvernichtung erfolgte mit dem Überfall auf die Sowjetunion im Juni 1941 und den daraufhin erfolgenden Massenerschießungen. Ziel der nationalsozialistischen Judenpolitik war nun nicht mehr Vertreibung, sondern Vernichtung. In diesem Zusammenhang ist auch das Auswanderungsverbot für jüdische Männer zwischen 18 und 45 Jahren zu sehen, das am 7. August 1941 erlassen und am 23. Oktober 1941 auf die gesamte jüdische Bevölkerung ausgeweitet wurde. Am 1. September 1941 wurde Jüdinnen und Juden verboten, ohne schriftliche Bewilligung den Wohnort zu verlassen. Ab dem 19. September 1941 mussten schließlich alle, als Jüdinnen und Juden, Definierten ab dem sechsten Lebensjahr durch einen an der Kleidung befestigten Judenstern gekennzeichnet sein.⁷

Herbst 1941 – die großen Deportationen aus Wien und dem gesamten Deutschen Reich

Im Oktober 1941 begannen im gesamten Deutschen Reich die großen Deportationen und Umsiedlungen in die Ghettos und Konzentrationslager „im Osten“. Der erste der großen Deportationstransporte aus dem Deutschen Reich ging am 15. Oktober 1941 vom Wiener Aspangbahnhof ab, danach folgten Transporte aus Prag, Berlin und anderen deutschen Städten.⁸ Zwischen 15. Oktober und 5. November 1941 wurden 4995 Jüdinnen und Juden aus Österreich vom Wiener Aspangbahnhof nach Litzmannstadt deportiert. Weitere Deportationszüge fuhren zwischen dem 23. November und dem 3. Dezember 1941 nach Kaunas, Riga und Minsk.⁹

Vorbereitung der Deportationstransporte in den Sammellagern

Im Zusammenhang mit der Durchführung der Deportationen wurden insgesamt vier Sammellager in ehemaligen Schulen in Wien eingerichtet. Diese befanden sich im 2. Bezirk, wo die Mehrheit der jüdischen Bevölkerung bereits konzentriert worden war. Die ersten beiden Anfang Februar 1941 eingerichteten Lager

6 Hecht/Lappin-Eppel/
Raggam-Blesch 2015 (wie Anm. 2),
S. 395, 457–460.

7 Hilberg 1994 (wie Anm. 4),
S. 287–303, 420f.; Friedländer
2006 (wie Anm. 4), S. 155–160;
Christopher Browning, *Der Weg
zur Endlösung. Entscheidungen
und Täter*, Berlin 2002.

8 Friedländer 2006 (wie Anm. 4),
S. 294f.

9 Die 995 österreichischen
Jüdinnen und Juden, die am
29. November 1941 in Kaunas
ankamen, fielen mobilen Ein-
satzgruppen umgehend zum
Opfer. Vgl. Ino Arndt und Heinz
Boberach, „Deutschland“, in:
Wolfgang Benz (Hg.), *Dimension
des Völkermords: Die Zahl der
jüdischen Opfer des Nationalso-
zialismus*, München 1991, S. 44;
Jonny Moser, „Österreich“, in:
ebd., S. 76–78.

befanden sich in der Kleinen Sperl gasse 2a und im Gebäude des ehemaligen jüdischen Chajes-Realgymnasiums in der Castellez gasse 35. Von Juni bis November 1942 bestand in der Malzgasse 16 (Talmud Thora Schule) sowie im gegenüberliegenden Gebäude einer ehemaligen jüdischen Mädchenschule (Dr. Krüger-Heim) in der Malzgasse 7 jeweils ein Sammellager. Die vier Sammellager waren jedoch nicht alle gleichzeitig in Betrieb.¹⁰

Die Deportationen wurden von der „Zentralstelle für jüdische Auswanderung“ organisiert, sie stellte die Transportlisten mithilfe der von der Israelitischen Kultusgemeinde (IKG) geführten Namenskartei ihrer Mitglieder zusammen. Danach verschickte die „Zentralstelle“ zunächst Postkarten an die Betroffenen, in denen sie diese aufforderte, sich zum angegebenen Datum in einem bestimmten Sammellager einzufinden. Die IKG musste ihre Mitglieder in einem Rundschreiben zur Kooperation aufrufen und gleichzeitig darauf hinweisen, dass Zuwiderhandeln streng bestraft würde. Damit zwang die „Zentralstelle“ die IKG zur Mitarbeit bei der Organisation der Deportationen.¹¹

In Abschiedsbriefen an Verwandte und Freunde wurde die Aufforderung zur Meldung in einem Sammellager oft als „Einrücken“ bezeichnet. Zuvor hatten die Aufgerufenen ein Verzeichnis ihrer, ihnen noch verbliebenen, Wertgegenstände anzulegen. Dieses mussten sie zusammen mit den Wohnungsschlüsseln im Sammellager abliefern. Jede/r durfte zwei Koffer mit bis zu insgesamt fünfzig Kilogramm mitnehmen. Auf den Gepäckstücken hatten in weißer Ölfarbe Namen und Anschrift der BesitzerInnen zu stehen. Die Unterkünfte in den Sammellagern waren ehemalige Klassenzimmer. Zum Schlafen dienten Matratzen und Strohsäcke, aufgrund von Überfüllung allerdings oft auch der nackte Fußboden. Die IKG hatte für die Verpflegung und die ärztliche Betreuung der Lagerinsassen zu sorgen, war jedoch an die ihr zur Verfügung stehenden geringen Rationen von Lebensmitteln und Medikamenten gebunden. Die Gewalttätigkeit des SS-Personals verschlimmerte die Lebensbedingungen in den Lagern zusätzlich. Personen, die der Aufforderung, sich im Sammellager einzufinden, nicht nachkamen, ließ die „Zentralstelle“ ausforschen und einweisen.¹²

Im November 1941 führte Alois Brunner, Leiter der „Zentralstelle“, das System der „Aushebungen“ ein. Im 2., 9. und 20. Bezirk, wo die jüdische Bevölkerung bereits konzentriert in „Sammelwohnungen“ lebte, führte die SS Razzien unter Mithilfe von Mitarbeitern der IKG durch. Die zur Deportation Bestimmten mussten innerhalb von zwei Stunden ihre Koffer packen. Vor

10 Hecht/Lappin-Eppel/
Raggam-Blesch 2015 (wie Anm. 2),
S. 410–412.

11 Rabinovici 2000 (wie Anm. 2),
S. 278–280.

12 Zu den Lebensbedingungen
vgl. Eleonore Lappin-Eppel,
Katharina Soukup und Johann
Soukup (Hg.), *„... zu lesen, wenn
alles vorüber ist“: Rita Maria
Rockenbauer, Briefe 1938–1942*,
Wien 2014, S. 32–41; Herbert
Rosenkranz, *Verfolgung und
Selbstbehauptung. Die Juden in
Österreich 1938–1945*, Wien 1978,
S. 297f.; Rabinovici 2000 (wie
Anm. 2), S. 278–280.

den Häusern warteten Lastautos, die sie in eines der Sammel-lager brachten.¹³

Über Verbleib im Lager oder Deportation entschied die sogenannte „Kommissionierung“. Sie gab den Mitarbeitern der „Zentralstelle“ Gelegenheit, die LagerinsassInnen zu demütigen, zu misshandeln und ihrer letzten Vermögenswerte zu berauben. Ziel der „Kommissionierung“ war es, ausreichend viele Menschen zu überprüfen, um mit dem nächsten Transport 1000 Personen deportieren zu können. Da immer wieder einzelne „Ausgehobene“ zurückgestellt wurden, zum Beispiel weil sie „arisch-versippt“ waren, mussten sich immer mehr als 1000 Personen im Sammelager befinden. Bisweilen führte die „Zentralstelle“ Straßenrazzien durch, um für den nächsten Transport die gewünschte Zahl an Deportierten zu erreichen.¹⁴

Transport von den Sammellagern zum Aspangbahnhof

Von den Sammellagern wurden die Menschen meist untertags in offenen Lastwagen über den Schwedenplatz, die Ringstraße und die Ungargasse zum Aspangbahnhof im 3. Bezirk gebracht. Auch dies verlief nicht ohne Demütigungen durch die Wiener Bevölkerung.¹⁵ Am Aspangbahnhof erwartete sie eine Zuggar-nitur, die 1000 Personen aufnehmen konnte. Die Züge, die den Wiener Aspangbahnhof verließen, bestanden durchweg aus Per-sonenwagen. Zuweilen erfolgte zu einem späteren Zeitpunkt auf der Strecke eine Umwaggonierung in Viehwaggonen, wie dies für Maly Trostinez belegt ist.¹⁶

Edith de Zeeuw-Klaber, eine Überlebende, beschrieb ihre Deportation nach Riga am 4. Januar 1942 so: „Per Lastauto ging es dann zum Aspangbahnhof, wo wir von der jüdischen Kultus-gemeinde ein Esspaket bekamen. Unsere Henkersmahlzeit, wie wir Ahnungslosen es damals – gottseidank! – noch nicht so rich-tig begriffen. Das Wenige an Gepäck ging im letzten Waggon mit, so wurde uns versichert, wurde aber direkt außerhalb von Wien abgekuppelt. Die Reise ins Ungewisse dauerte fast fünf Tage, soweit ich mich erinnere. Der Zug stand vor allem nachts stun-denlang still oder wurde umrangierte. Je weiter wir fuhren, desto kälter wurde es. Der Zug war ungeheizt und nach zweitägiger Fahrt war unsere Ration an Brot aufgegessen. Der Durst jedoch war noch ärger, wir leckten schließlich das Kondenswasser von den Scheiben.“¹⁷ Edith de Zeeuw-Klabers Mutter wurde unmittel-bar nach der Ankunft in Riga in einem Gaswagen ermordet. Sie

13 Rosenkranz 1978 (wie Anm. 12), S. 285, 299; Rabinovici 2000 (wie Anm. 2), S. 287f.

14 Hecht/Lappin-Eppel/ Raggam-Blesch 2015 (wie Anm. 2), S. 431f.; Rabinovici 2000 (wie Anm. 2), S. 292f.; WStLA, LG Wien, Vg 2d Vr 4574/45 gegen Anton Brunner.

15 Walter Kohl, *Die dunklen Seiten des Planeten. Rudi Gelbard, der Kämpfer*, Grünbach 2008, S. 3.

16 Alfred Gottwaldt und Diana Schulle, *Die „Judendeportationen“ aus dem Deutschen Reich von 1941–1945. Eine kommentierte Chronologie*, Wiesbaden 2005, S. 237.

17 Edith de Zeeuw-Klaber, „Brief an Peter Eppel vom 05.03.2006“, in: Peter Eppel (Hg.), *Großer Bahnhof. Wien und die weite Welt*, Ausst.-Kat. Wien Museum, Wien 2006, S. 141.

selbst überlebte die Lager Riga, Kiviõli, Stutthof, Neuengamme und Bergen-Belsen.

Transporte und Opferzahlen

Die ersten beiden am Aspangbahnhof abgefertigten Transporte waren jene vom 20. und 26. Oktober 1939 nach Nisko am San, mit denen 1584 jüdische Männer aus Wien deportiert wurden. Der Großteil der jüdischen Bevölkerung Österreichs wurde mit den Frühjahrsdeportationen 1941 und den großen Deportationen zwischen Oktober 1941 und Oktober 1942 deportiert – insgesamt 45 451 Frauen, Männer und Kinder in 45 Transporten, wobei jeder Transport zwischen 900 und über 1000 Personen umfasste. Von den insgesamt 47 035 Personen, die vom Aspangbahnhof aus deportiert wurden, sind nur 1073 Überlebende bekannt.¹⁸

Zielorte der Deportationen waren das „Generalgouvernement“ (Nisko, Opole, Kielce, Modliborzyce, Wlodawa, Lagow/ Opatow und Izbica), Litzmannstadt (Warthegau), Kaunas (Litauen), Riga (Lettland), Minsk mit Maly Trostinez (Weißrussland), Theresienstadt („Protektorat“), Sobibor und Auschwitz (Oberschlesien). Die Bahnfahrt dauerte zwischen zwei Tagen und einer Woche. Der Großteil der Deportierten kam nach Theresienstadt (15 122 Personen) und Minsk/Maly Trostinez (9471 Personen). Von Theresienstadt wurde rund die Hälfte der aus dem ehemaligen Österreich stammenden Jüdinnen und Juden zwischen August 1942 und Oktober 1944 nach Auschwitz und an andere Vernichtungsorte wie Treblinka weiterverschickt und ermordet.

Unter den Deportierten waren nicht nur WienerInnen, sondern auch Jüdinnen und Juden aus den anderen Bundesländern, die 1938/39 nach Wien vertrieben worden waren. Politische Häftlinge und andere nichtjüdische Opfergruppen wurden vorwiegend vom Westbahnhof nach Dachau und Buchenwald, später auch nach Mauthausen verschickt. Der Großteil der österreichischen Roma und Sinti wurde hingegen von Bahnhöfen im Burgenland und in der Steiermark aus, zum Teil direkt aus Anhaltelagern, deportiert.¹⁹

Nachdem der Großteil der jüdischen Bevölkerung bis Ende Oktober 1942 deportiert worden war, gingen zwischen 1943 und 1945 noch weitere kleinere und Einzeltransporte vom Nordbahnhof ab. Insgesamt wurden bis Kriegsende 48 953 österreichische Jüdinnen und Juden deportiert. Um die Zahl der jüdischen ÖsterreicherInnen zu ermitteln, die Opfer des Holocaust wurden,

18 Moser 1991 (wie Anm. 9), S. 68; Moser 1999 (wie Anm. 1), S. 80–83.

19 Siehe dazu die Stellungnahme von Gerhard Baumgartner (DÖW) zur Deportation der österreichischen Roma und Sinti im Projektbericht: Dieter J. Hecht, Michaela Raggam-Blesch und Heidemarie Uhl, *Der Aspangbahnhof – zentraler Deportationsort für Jüdinnen und Juden aus Wien und Österreich, im Auftrag von KÖR (Kunst im öffentlichen Raum)*, Wien 2016, S. 36–38.

müssen auch Häftlinge aus den Konzentrationslagern, jüdische Opfer der Euthanasie sowie jene berücksichtigt werden, die aus vermeintlichen „Zufluchtsländern“ deportiert wurden. Insgesamt lässt sich die Zahl der österreichischen Shoah-Opfer nach neueren Forschungsergebnissen auf mehr als 66 000 Personen beziffern.²⁰

20 Brigitte Bailer und Gerhard Ungar, „Die namentliche Erfassung der österreichischen Holocaustopfer“, in: Dokumentationsarchiv des österreichischen Widerstandes (Hg.), *Opferschicksale. Widerstand und Verfolgung im Nationalsozialismus, Jahrbuch 2013*, Wien 2013, S. 73.

DIETER J. HECHT
MICHAELA RAGGAM-BLESCH
HEIDEMARIE UHL

ASPANG RAILWAY STATION – CENTRAL POINT OF DEPORTATION OF JEWS FROM AUSTRIA



Whereas Germany's Jewish population was deported eastward from various cities during the Nazi era, the Jewish inhabitants of Austria were deported from a central point: Aspang Railway Station in Vienna's 3rd district. In the deportations from Vienna between February 1941 and October 1942, most of the country's Jewish population was taken to ghettos, execution sites, and extermination camps in eastern Europe. Aspang Railway Station, set somewhat apart from the larger stations and main railway routes and hence less frequented, was probably chosen deliberately for this purpose. Nevertheless, the railway station was located in the heart of the city. The sometimes weekly transports of about a thousand Jewish men and women therefore did not go unnoticed, taking place right before the eyes of Vienna's citizens.

**Aspangbahnhof mit dem 1881
errichteten Bahnhofsgebäude,
Wien 1910**

Aspang Railway Station with the
station building erected in 1881,
Vienna, 1910

Jewish Vienna after the “Anschluss”

According to estimates, there were approximately 201,000 people living in Austria in March 1938 who were considered Jewish by the Nazi definition. Of these, 181,882 persons were members of one of the various Jewish Communities (Israelitische Kultusgemeinden) in Austria, 167,249 of them in Vienna alone.¹ With the “Anschluss,” the annexation of Austria by the National Socialist German Reich in March 1938, the life of the Jewish population in Austria changed dramatically overnight. Pogrom-style violence against Jews, who had suddenly lost their basic civil rights and legal protections, began in the very first days following the “Anschluss.”² In 1938 and 1939, Jewish inhabitants of the Austrian provinces were pressured into relocating to Vienna, and the Jewish communities there were successively abolished.³

The outbreak of war in September 1939 marked a turning point in the persecution of Jews by the Nazi regime. While previously the Nazi strategy had been to force Jews to flee the country, leaving their property behind, the military invasion and occupation of Poland brought about the idea of establishing “Jewish reservations.” However, a “reservation” planned in the Lublin District in 1939, where 1,584 male Jews from Austria had been deported from Aspang Railway Station in the so-called Nisko Operation, ultimately failed to materialize. Emigration from the German Reich became increasingly difficult after the start of the war. Important countries of sanctuary such as Great Britain closed their doors to refugees. In the spring of 1940, France, Belgium, and the Netherlands were occupied by the Wehrmacht. The events of the war blocked important escape routes.⁴

First Major Deportations from Vienna in Spring 1941

At the insistence of Reich Governor Baldur von Schirach, 5,000 Jewish men and women were deported from Aspang Railway Station in Vienna to the Polish “General Government” in February and March 1941.⁵ The destinations of these transports were small towns in Poland that were hardly prepared for the arrival of thousands of Jews from the Reich. Providing for and accommodating the deportees was the responsibility of the local Jewish communities, which were, however, too impoverished themselves to provide sufficient supplies and care. At this stage, these small towns functioned as open ghettos, within which deportees were free to move about as they pleased as long as they did not try to leave town. These early transports from

1 Jonny Moser, *Demographie der jüdischen Bevölkerung Österreichs 1938–1945*, Vienna, 1999, pp. 16–19, 29, 56.

2 Dieter J. Hecht, Eleonore Lappin-Eppel, and Michaela Raggam-Blesch, *Topographie der Shoah. Gedächtnisorte des zerstörten jüdischen Wien*, Vienna, 2015, pp. 16–38; Doron Rabinovici, *Instanzen der Ohnmacht. Der Weg zum Judenrat*, Frankfurt am Main, 2000, pp. 57–81, 124.

3 Wolf Gruner, *Zwangsarbeit und Verfolgung. Österreichische Juden im NS-Staat 1938–1945*, Innsbruck, 2001, pp. 71, 111, 152.

4 Raul Hilberg, *Die Vernichtung der europäischen Juden*, vol. 1, Frankfurt am Main, 1994, pp. 215f.; Saul Friedländer, *Die Jahre der Vernichtung. Das Dritte Reich und die Juden 1939–1945*, vol. 2, Munich, 2006, pp. 39, 52–62; Jonny Moser, *Nisko. Die ersten Judendeportationen*, Vienna, 2012, pp. 34–37, 52–54, 81–83.

5 Hans Safrian, *Die Eichmann-Männer*, Vienna, 1993, pp. 96f.; Saul Friedländer, *Das Dritte Reich und die Juden. Gesamtausgabe*, Munich, 2008, p. 519.

Vienna already deployed the same organizational structures that would later be used in the mass deportations from the German Reich beginning in the fall of 1941.⁶

The final step toward the extermination of the Jews was taken with the invasion of the Soviet Union in June 1941 and the subsequent mass executions by shooting. The objective of the Nazis' anti-Jewish policy now was no longer expatriation, but extinction. This also provides the context for the emigration ban for male Jews between the ages of 18 and 45 that was instituted on August 7, 1941, and extended on October 23, 1941, to the entire Jewish population. As of September 1, 1941, Jewish men and women were prohibited from leaving their place of residence without a permit. Starting September 19, 1941, everybody defined as Jewish over six years of age had to wear a Star-of-David-shaped yellow badge on their outer garments.⁷

Fall 1941 – Mass Deportations from Vienna and the Entire German Reich

In October 1941, mass deportations began throughout the entire German Reich, with people being relocated to ghettos and concentration camps "in the East." The first Reich-wide deportation transport left from Aspang Railway Station in Vienna on October 15, 1941, followed by transports from Prague, Berlin, and other German cities.⁸ Between October 15 and November 5, 1941, 4,995 Austrian Jews, men and women, were deported to Lodz from Aspang Railway Station in Vienna. Other deportation trains left for Kaunas, Riga, and Minsk between November 23 and December 3, 1941.⁹

Preparations for the Deportation Transports in the Transit Camps

To carry out the deportations, a total of four transit camps were set up in former schools in Vienna. They were located in the 2nd district, where the majority of the Jewish population had already been concentrated. The first two camps, both established in February 1941, were located at Kleine Sperlgasse 2a and in the building of the former Jewish Chajes Realgymnasium (high school) at Castellezgassee 35. From June to November 1942, further transit camps were operated on the premises of the former Talmud Torah School at Malzgasse 16 as well as at a former Jewish girls' school (Dr. Krüger Heim) across the street at Malzgasse 7. The four camps were, however, not all in operation at the same time.¹⁰

6 Hecht/Lappin-Eppel/Raggam-Blesch 2015 (see note 2), pp. 395, 457–460.

7 Raul Hilberg, *Die Vernichtung der europäischen Juden*, vol. 2, Frankfurt am Main, 1994, pp. 287–303, 420f.; Friedländer 2006 (see note 4), pp. 155–160; Christopher Browning, *Der Weg zur Endlösung. Entscheidungen und Täter*, Berlin, 2002.

8 Friedländer 2006 (see note 4), pp. 294f.

9 The 995 Austrian Jews who arrived in Kaunas on November 29, 1941, immediately fell victim to mobile *Einsatzgruppen* (SS death squads). See Ino Arndt and Heinz Boberach, "Deutschland," in: Wolfgang Benz (ed.), *Dimensionen des Völkermords: Die Zahl der jüdischen Opfer des Nationalsozialismus*, Munich, 1991, p. 44; Jonny Moser, "Österreich," in: *ibid.*, pp. 76–78.

10 Hecht/Lappin-Eppel/Raggam-Blesch 2015 (see note 2), pp. 410–412.

The deportations were organized by the “Central Agency for Jewish Emigration” (“Zentralstelle für jüdische Auswanderung”), which drew up transport lists based on name files kept by the Jewish Community (IKG). The “Central Agency” then sent out postcards to the people concerned, summoning them to show up at a specific transit camp on a given date. The Jewish Community had to issue a bulletin to its members calling for their cooperation while cautioning them that non-compliance would be rigorously punished. The “Central Agency for Jewish Emigration” thus forced the Jewish Community to collaborate in organizing the deportations.¹¹

In farewell letters to family and friends, the summons to appear at a transit camp was frequently referred to as “reporting for duty.” Before leaving, those summoned had to provide a detailed inventory of their remaining valuables, which they then had to turn in, together with the key to their home, at the transit camp. Each deportee was allowed to take along two suitcases, weighing together no more than fifty kilograms. Every piece of luggage had to be marked with the owner’s name and address in white oil paint. The living quarters in the transit camps were former classrooms. People slept on mattresses and palliasses, and due to overcrowding frequently on the bare floor as well. The Jewish Community had to provide food and medical care, but was limited by the very tight rationing of food and medicine. The violence of the SS guards also contributed to the dire conditions in the camps. People who ignored the summons to relocate to a transit camp were eventually apprehended and turned in by order of the “Central Agency for Jewish Emigration.”¹²

In November 1941, Alois Brunner, head of the “Central Agency for Jewish Emigration,” introduced a “conscription” system for deportations. In the 2nd, 9th, and 20th districts, where the Jewish population had already been concentrated and forced to live in “collective apartments,” the SS started conducting raids with the help of employees of the Jewish Community. Those selected for deportation were given two hours to pack their bags. Trucks waiting in front of the houses then took them to one of the transit camps.¹³

The decision on whether residents of the camps would stay there or be deported was made in a procedure called “commissioning.” It provided staff of the “Central Agency for Jewish Emigration” with ample opportunity to humiliate and abuse the prisoners as well as to strip them of their last remaining valuables. The goal of “commissioning” was to examine a sufficient

11 Rabinovici 2000 (see note 2), pp. 278–280.

12 On the living conditions in the transit camps, see Eleonore Lappin-Eppel, Katharina Soukup, and Johann Soukup (eds.), “... zu lesen, wenn alles vorüber ist”: Rita Maria Rockenbauer, *Briefe 1938–1942*, Vienna, 2014, pp. 32–41; Herbert Rosenkranz, *Verfolgung und Selbstbehauptung. Die Juden in Österreich 1938–1945*, Vienna, 1978, pp. 297f.; Rabinovici 2000 (see note 2), pp. 278–280.

13 Rosenkranz 1978 (see note 12), pp. 285, 299; Rabinovici 2000 (see note 2), pp. 287f.

number of people in order to select one thousand to deport on the next outgoing transport. Since occasionally some of those “conscripted” were deferred from deportation, for example because they had “Aryan” relatives, there always had to be more than one thousand people in the camp to choose from. Sometimes the “Central Agency” conducted street raids to round up the desired number of prospective deportees for the next transport.¹⁴

Transportation from the Transit Camps to Aspang Railway Station

From the transit camps, deportees were driven in open trucks, mostly during the daytime, across Schwedenplatz and via Ringstrasse and Ungargasse to Aspang Railway Station in the 3rd district. During this stage as well, the deportees were not spared humiliation by Vienna residents.¹⁵ At Aspang Railway Station, a train that accommodated one thousand people was waiting for them. Deportation trains departing the station consisted of passenger cars only. Sometimes, though, the passengers would be transferred to cattle cars along the way, as documented, for example, for trains heading to Maly Trostinez.¹⁶

Edith de Zeeuw-Klaber, a survivor, describes her deportation to Riga on January 4, 1942, with these words: “Trucks then took us to Aspang Railway Station, where we were handed out lunch packages from the Jewish Community. Our last meal, which we, clueless as we were, did not really realize then—thank God! What little luggage we had would be brought along in the last car, we were told, but it was in fact disconnected as soon as we were outside Vienna. Our journey into the unknown took almost five days, as far as I remember. The train halted for hours, mostly during nighttime, or was switched. The longer we were underway, the colder it got. The train had no heating, and after two days our bread rations were finished. Even worse, though, was the thirst; eventually, we were licking condensation water off the windows.”¹⁷ Edith de Zeeuw-Klaber’s mother was murdered in a gas van immediately after their arrival in Riga. Zeeuw-Klaber herself survived the camps of Riga, Kiviöli, Stutthof, Neuengamme, and Bergen-Belsen.

Transports and Victim Numbers

The first two transports started from Aspang Railway Station on October 20 and 26, 1939, both headed for Nisko on the River

14 Hecht/Lappin-Eppel/Raggam-Blesch 2015 (see note 2), pp. 431f.; Rabinovici 2000 (see note 2), pp. 292f.; Vienna Municipal and Provincial Archives, LG Wien, Vg 2d Vr 4574/45 against Anton Brunner.

15 Walter Kohl, *Die dunklen Seiten des Planeten. Rudi Gelbard, der Kämpfer*, Grünbach, 2008, p. 3.

16 Alfred Gottwaldt and Diana Schulle, *Die “Judendeportationen” aus dem Deutschen Reich von 1941–1945. Eine kommentierte Chronologie*, Wiesbaden, 2005, p. 237.

17 Edith de Zeeuw-Klaber, “Brief an Peter Eppel vom 5. 3. 2006,” in: Peter Eppel (ed.), *Großer Bahnhof. Wien und die weite Welt*, exh. cat. Wien Museum, Vienna, 2006, p. 141.

San, deporting 1,584 Jewish men from Vienna. The majority of Austria's Jewish population was deported during the 1941 spring deportations and the mass deportations between October 1941 and October 1942—all in all, 45 transports of 45,451 men, women, and children, with each transport carrying between 900 and more than 1,000 people. Of the 47,035 people who were deported from Aspang Railway Station, only 1,073 survivors are known.¹⁸

Deportation destinations were the "General Government" (Nisko, Opole, Kielce, Modliborczyce, Włodawa, Lagów/Opatów, and Izbica), Litzmannstadt/Lódz (Warthegau), Kaunas (Lithuania), Riga (Latvia), Minsk and Maly Trostinez (Belarus), Theresienstadt ("Protectorate"), Sobibor and Auschwitz (Upper Silesia). The journey by train took between two days and one week. The majority of the deportees were taken to Theresienstadt (15,122 persons) and Minsk/Maly Trostinez (9,471 persons). From Theresienstadt, approximately half of the Austrian Jews were sent on to Auschwitz and other death camps such as Treblinka between August 1942 and October 1944, where they were eventually murdered.

The deportees included not only Viennese but also Jews from the Austrian provinces who had been forced to relocate to Vienna in 1938/39. Political prisoners and other non-Jewish victims were mostly deported from the Western Railway Station (Westbahnhof) to Dachau and Buchenwald and later also to Mauthausen. The majority of Austrian Roma and Sinti were deported from railway stations in the provinces of Burgenland and Styria, in part directly from detention camps.¹⁹

After most of the Jewish population had been deported, a number of smaller individual transports still left from the Northern Railway Station (Nordbahnhof) between 1943 and 1945. Altogether, 48,953 Austrian Jews were deported. In order to determine the total number of Jewish Austrians who were victims of the Holocaust, those who lost their lives in concentration camps must also be counted, as well as Jewish euthanasia victims and those deported from supposed "sanctuary countries." According to the latest research, the number of Austrian victims of the Shoah can be estimated at more than 66,000 persons.²⁰

18 Moser 1991 (see note 9), p. 68; Moser 1999 (see note 1), pp. 80–83.

19 See the statement by Gerhard Baumgartner (Documentation Centre of Austrian Resistance – DÖW) on the deportation of the Austrian Roma and Sinti in the project report: Dieter J. Hecht, Michaela Raggam-Blesch, and Heidemarie Uhl, *Der Aspangbahnhof – zentraler Deportationsort für Jüdinnen und Juden aus Wien und Österreich, im Auftrag von KÖR (Kunst im öffentlichen Raum)*, Vienna, 2016, pp. 36–38.

20 Brigitte Bailer and Gerhard Ungar, "Die namentliche Erfassung der österreichischen Holocaustopfer," in: Dokumentationsarchiv des österreichischen Widerstandes (Documentation Centre of Austrian Resistance) (ed.), *Opferschicksale. Widerstand und Verfolgung im Nationalsozialismus*, 2013 yearbook, Vienna, 2013, p. 73.

Bericht von SS-Unterscharführer Arlt vom 17.05.1942 über die Ermordung von aus Wien deportierten Jüdinnen und Juden in Maly Trostinez:

„Am 4. Mai gingen wir bereits wieder daran, neue Gruben in der Nähe des Gutes vom Kdr. [Kommandeur] selbst auszuheben. Auch diese Arbeiten nahmen 4 Tage in Anspruch. Am 11. Mai traf ein Transport mit Juden (1000 Stück) aus Wien in Minsk ein, und wurden gleich vom Bahnhof zur obengenannten Grube geschafft. Dazu war der Zug direkt an der Grube eingesetzt. Am 13. Mai beaufsichtigten 8 Mann die Ausgrabung einer weiteren Grube, da in nächster Zeit abermals ein Transport mit Juden aus dem Reich hier eintreffen soll.“¹

Report of SS Unterscharführer Arlt of May 17, 1942, about the killing of Jewish deportees from Vienna in Maly Trostinez:

“On May 4, we started digging new pits near the Commander’s own estate. This, too, was four days of work. On May 11, a transport of Jews (1,000 head) from Vienna arrived in Minsk, and [they] were immediately taken from the station to the above-mentioned pit. The platoon was deployed directly at the pit. On May 13, eight men supervised the digging of another pit as another transport of Jews from the Reich is expected to arrive here in a few days.”¹

1 In: Alfred Gottwaldt und Diana Schulle, *Die „Juden-deportationen“ aus dem Deutschen Reich 1941–1945*, Wiesbaden 2005, S. 238.

1 In: Alfred Gottwaldt und Diana Schulle, *Die „Juden-deportationen“ aus dem Deutschen Reich 1941–1945*, Wiesbaden, 2005, p. 238.

**Gesamtverzeichnis der
Deportationstransporte vom
Wiener Aspengbahnhof¹**

**Complete list of deportation
transports from Aspeng
Railway Station, Vienna²**

DATUM / DEPORTATIONSZIEL / ZAHL DER DEPORTIERTEN
DATE / DEPORTATION DESTINATION / NUMBER OF DEPORTEES

20. Oktober 1939	Nisko am San	912
26. Oktober 1939	Nisko am San	672
15. Februar 1941	Opole	996
19. Februar 1941	Kielce	1010
26. Februar 1941	Opole	1049
5. März 1941	Modliborzyce	981
12. März 1941	Lagow/Opatow	995
15. Oktober 1941	Litzmannstadt	1005
19. Oktober 1941	Litzmannstadt	1003
23. Oktober 1941	Litzmannstadt	991
28. Oktober 1941	Litzmannstadt	998
2. November 1941	Litzmannstadt	998
23. November 1941	Kaunas	995
28. November 1941	Minsk	999
3. Dezember 1941	Riga	995
11. Januar 1942	Riga	1000
26. Januar 1942	Riga	1196
6. Februar 1942	Riga	997
9. April 1942	Izbica	998
27. April 1942	Wlodawa	998
6. Mai 1942	Maly Trostinez	994
12. Mai 1942	Izbica	1001
15. Mai 1942	Izbica	1006
20. Mai 1942	Maly Trostinez	986
27. Mai 1942	Maly Trostinez	981
2. Juni 1942	Maly Trostinez	999
5. Juni 1942	Izbica	1001
9. Juni 1942	Maly Trostinez	1006
14. Juni 1942	Sobibor	996
20. Juni 1942	Theresienstadt	996
28. Juni 1942	Theresienstadt	983
10. Juli 1942	Theresienstadt	993
14. Juli 1942	Theresienstadt	988
17. Juli 1942	Auschwitz	995
22. Juli 1942	Theresienstadt	1005
28. Juli 1942	Theresienstadt	988
13. August 1942	Theresienstadt	997
17. August 1942	Maly Trostinez	1003
20. August 1942	Theresienstadt	997
27. August 1942	Theresienstadt	956
31. August 1942	Maly Trostinez	967
10. September 1942	Theresienstadt	990
14. September 1942	Maly Trostinez	992
24. September 1942	Theresienstadt	1287
1. Oktober 1942	Theresienstadt	1290
5. Oktober 1942	Maly Trostinez	544
9. Oktober 1942	Theresienstadt	1306

1 Tabelle nach: Jonny Moser, „Österreich“, in: Wolfgang Benz (Hg.), *Dimension des Völkermords. Die Zahl der jüdischen Opfer des Nationalsozialismus*, München 1991, S. 72–92.

2 List according to Jonny Moser, „Österreich“, in Wolfgang Benz (ed.), *Dimension des Völkermords. Die Zahl der jüdischen Opfer des Nationalsozialismus*, Munich, 1991, pp. 72–92.

47035

**Karte der Deportationsziele
vom Wiener Aspengbahnhof**

**Destinations of deportation transports
leaving Aspeng Railway Station, Vienna**



BRIGITTE BORCHHARDT-BIRBAUMER

KNOTENPUNKT UND MYTHOMOTORIK DER ERINNERUNG¹

Das *Mahnmal Aspangbahnhof*
von PRINZpod

Die Genese (in komplexer Kommunikation)

Die Aufgabenstellung eines Mahnmales brachte den Spezialisten für poetische Lösungen einer sozialpolitisch agierenden Kunst, dem Künstlerpaar PRINZpod, eine neue Ausgangslage. Da ihre ästhetischen Taktiken partizipative Elemente und Doppelsinn enthalten, werden formale Vorschläge, „Behauptungen“ oder Interventionen oft mit anderen KünstlerInnen und dem Publikum nutzbar gemacht oder enthaltene politische Aussagen gemeinsam gedeutet.² Durch ihre offenen Kunstwerke wird unser Alltag semantisch umschrieben, werden Materialien neu geschichtet und Aspekte „verschoben“. In bereichernder Animation zur Anteilnahme entstehen modellhafte Denkstationen, die das Museum in den öffentlichen Raum erweitern. Per Faden, Seil oder Wasser werden die Grenzen von innen nach außen übertreten und andere Bedeutungen gefunden. Zwar ist die politische Aussage als Folgewirkung auch im Fall der architektonischen Intervention eines Mahnmals wesentlich, die direkte Kooperation mit anderen KünstlerInnen oder StudentInnen muss aber durch den Diskurs vor Ort ersetzt werden. Von den beschriebenen interaktiven Methoden fällt darüber hinaus ein von PRINZpod häufig entwickelter Bezug zu Dada und zur Situationistischen Internationale weg, nämlich der einer ironischen Brechung.

Ihre bis jetzt bekannteste Arbeit im öffentlichen Raum, das Autobahnfragment *Entdeckung der Korridore* von 1995 im Weinviertel nördlich von Wien, wird als politische Zukunftsarchäologie bezeichnet, doch ist dieser zum Kunstwerk verwandelte Unort scheinbar zweckfreie Imitation der typischsten Verbindungszone unserer Zeit.³ Autobahnen sind real naturfern und kunstlos, hier versenkt in eine Mulde, wandelte sich das Teilstück (nach einer Phase der Ablehnung) in ein beliebtes Kunstwerk, oder besser, mittels einer kommunikativen Neuwidmung, in eine Fest- und Spielstätte, auch Jausenstation. Der im Voraus eingeplante Möglichkeitssinn ist für ein als Erinnerungsarchitektur gedachtes Kunstwerk am Ausgangsort der Verschleppung tausender Menschen nicht möglich: In die Zukunft gerichtet, bleibt seine Funktion der Anspruch, dauerhaft und ablesbar daran zu erinnern, was am Aspangbahnhof passiert ist.

Das Mahnmal ist heute ein Teil des keilförmigen Leon-Zelman-Parks, an dessen Eingang ein kleiner Gedenkstein liegt.



Entdeckung der Korridore, 1995
Paasdorf bei Mistelbach,
Niederösterreich

1 Jan Assmann, *Das kulturelle Gedächtnis*, München 1992, S. 78.

2 Siehe die Texte von Genoveva Rückert, Martin Sturm, Georg Schöllhammer und Wolfgang Pauser, in: *PRINZGAU, podgor-shek, Fadenbrand – Werkschau*, Ausst.-Kat. OK Linz, Wien und Bozen 2004.

3 Katharina Blaas-Pratscher, „Ein Stück Autobahn“, in: *Werkschau XX*, Ausst.-Kat. Fotogalerie Wien, Wien 2015, S. 22.

Die niedrige Archiskulptur steht in einer Sichtachse, die am Platz der Opfer der Deportation beginnt, leicht nach links verschoben von der nach dem Ehepaar Sidonie und Josef Rubin-Bittmann benannten Promenade. Das Mahnmal nimmt das eingeprägte Bild auf, das vor unseren Augen auftaucht, wenn wir an die Deportation von Millionen Menschen in die Konzentrationslager durch die Nationalsozialisten denken: Das Münden von Schienen in einen Torturm zwischen einer niedrigen Gebäudefront in Auschwitz. Doch es baut die schreckliche Realität für Gefangene nicht nach, die Elie Wiesel als eine nicht enden wollende Nacht beschrieben hat.⁴

PRINZpod setzen weder einen Schienenstrang von 33 Meter noch einen Torturm noch eine ihn ersetzende Stele inmitten einer Mauer ein. Ihr „Tor“ ist das Loch in der Schmalseite eines Quaders, in Größe eines abstrahierten Sarkophags, in den zwei konisch zulaufende Betonlinien oder -strahlen münden. Den abschließenden Querringel der Sichtachse bildet heute die Schmalseite eines Wohnbaus. Die Betonstrahlen sind durch einen querenden breiten Übergang (von den Künstlern „Rampe“ genannt) im hinteren Drittel unterbrochen. Allein der dunkle Kies zwischen den Betonsträngen lässt an die Unterlage für den Schienenbau denken. Diese aus „Schienen“, „Rampe“ und Quader bestehende Archiskulptur ruht auf solidem Unterbau und ist aus Qualitätsbeton, der eine lange Haltbarkeit in unserem Klima garantiert.

Am Parkweg neben dem Gedenkstein ist eine Informationstafel angebracht, die über den Bahnhof, seine Rolle als Ausgangspunkt und die Zielorte, aber auch über die Künstler des Mahnmals Auskunft gibt. An der parallel verlaufenden Promenade steht auf Höhe des brückenartigen Übergangs eine Gedenktafel in drei Sprachen mit dem Spruch Primo Levis: „Es ist nicht zulässig zu vergessen, es ist nicht zulässig zu schweigen. Wenn wir schweigen, wer wird dann sprechen?“ Außen an der Seitenwand der einen Schiene ist die Zahl der Deportierten, 47 035, an der anderen die der Überlebenden, 1073, vermerkt. An der geschlossenen Rückseite des Quaders steht darüber hinaus: „47 035 Deportierte/ Aspangbahnhof/ 47 Transporte 1939 und 1941/42/ 1073 Überlebende“. Die Öffnung für die einmündenden Scheingleise kann nur gebückt eingesehen werden, sie wird innen durch ein Gitter abgeschlossen, das ein Hineinkriechen verhindert. Auf die endenden Betonbahnen wurden bald nach der Eröffnung am 7. September 2017 brennende Grablichter gestellt und Steine zur Erinnerung gelegt.

Die Abstrahierung eines ablesbaren Modells ist mit den minimalistischen Klassikern der Land-Art eines Donald Judd in

4 Elie Wiesel, *Die Nacht* (nach dem Original *La Nuit*, Paris 1958), Freiburg i. Br. 1996.

Marfa, Texas, vergleichbar. Die Haltbarkeit des Materials, die unkompliziert mögliche Begründung und die Begehrbarkeit eines Mahnmals ohne Berührungängste, die der querende Übergang ermöglicht, hat nach Meinung der Autorin die Entscheidung der Jury für diese Planung von PRINZpod befördert. Der Modellcharakter entspricht der kleinen Fläche im Leon-Zelman-Park, der selbst die Maße eines „Beserparks“ nicht überschreitet. Eine ins Monumentale gesteigerte Form macht Mahnmale aber nicht unbedingt eindrucksvoller, auch ist – neben der Verwendung von Alltagsmaterialien wie Röhren, Stangen, Spanplatten oder Verpackungskartons – die Wahl von klaren Formen typisch für die „Paarläufer“ PRINZpod.⁵

Ihre Intervention *Schwanenstille* an einem Denkmal für beide Weltkriege im steirischen St. Gallen spricht durch den ironischen Impuls der Dekonstruktion von heroischem Kriegsgeschrei in sterbendes Krächzen eines falsch gelandeten und verendeten Vogels. So wurde 2010 die künstlerische Aktualisierung der Denkmalfrage virulent, auch wenn die Rücksichtnahme auf die Kommunikation mit den Anrainern anlässlich eines Festivals neuer Musik nicht mit dem *Mahnmal Aspangbahnhof* vergleichbar ist. Der tote Schwan stellt die lebensbedrohliche Naturzerstörung vor das Heldengedenken; somit haben beide Werke mahnenden Impetus, zeigen aber primär den ästhetischen Paradigmenwechsel der Nachmoderne. Dabei gelangt einfache (De-)Konstruktion besser zu würdevoller Wirkung.



Schwanenstille, 2010
Temporäre Installation
Kriegerdenkmal,
St. Gallen, Steiermark

Die Gleise

(leidige Zeichensymbolik)

PRINZpod haben das Thema Transport oft mit Schnüren, Seilen, Wasser und deren Bewegung abgehandelt. Als jedoch der erste Modellentwurf für das Mahnmal mit Spielzeugeisenbahnschiene vorlag, der vorsah, 33 Meter Gleisverlauf in einen niedrigen Tunnel münden zu lassen, kamen große Zweifel auf. Doch gibt es bekannte Künstler, die wie Dani Karavan aus Israel für Mahnmale immer wieder Bahngleise verwendet haben. Das gilt bei Karavan für die vereinzelt Schiene mit dem Turm am Heinrich-Böll-Platz in Köln oder die Neuverlegung von Gleisen in ein

⁵ 2004 erschien zu *Fadenbrand – Werkschau* im OK Linz unter dem Titel *Paarläufer* der selbst gedrehte Dokumentarfilm über die gemeinsame Arbeit seit 1984.

geschottertes Geviert als Teil der Gedenkstätte für das ehemalige französische Lager der Vichy-Regierung in Gurs 1992. Im ehemaligen Durchgangslager Drancy hat Shelomo Selinger 1976 zu Schienen und Figuren einen Güterwaggon als Museumsraum auf die abgerissene Siedlung platziert.⁶

Weitere Deportationsmahnmale mit Schienen als Hauptakzent gibt es am Güterbahnhof in Warschau, am Bahnhof Grunewald und dem inneren Nordbahnhof Stuttgart, wobei mit vorhandenen Gleisanlagen oder toten Schienensträngen gearbeitet wurde, dazu mit Mauern und Glasstelen. Doch als Anregung konnten auch diese Beispiele PRINZpod nicht dienen, denn vom Aspangbahnhof wurden 1977 letzte Reste beseitigt. Die zweite Idee einer ins Nichts ablenkenden Drehung der Schiene mit aufragendem Ende wurde wie der Realismus der Materialimitation als platt verworfen.

Die an das Mahnmal anschließenden Wohnbauten werden durch eine genau am Platz des ehemaligen Güterbahnhofes geplante Schule ergänzt, südlich vom heutigen Standort am ehemaligen Bahnhofsgelände. Der Gedanke einer Kombination mit einem in der Schule integrierten Gedächtnisraum lässt PRINZpod die eigenen künstlerischen und ethischen Überlegungen bezüglich der Schwierigkeit, ein Mahnmal zu planen und zu errichten, in gewohnt kommunikativer Weise fortsetzen – es wäre ganz nach ihrem Geschmack, dort neben den Entwürfen ihrer Konkurrenten in Zukunft die gesamte Thematik zu dokumentieren und eine Diskussion über die Annahme des Mahnmals weiter zu führen, einschließlich der Begründung ihrer Entscheidung für karges Material, einfache Konstruktionsprinzipien, wenig auftrumpfende Form und inhaltlich wesentliche Symbolik.

Brückenweg der Mythomotorik (bewegte Erinnerung)

Die Einreichungen anderer Projekte stammten nicht zufällig von bekannten KünstlerInnen im Umfeld der Errichtung von Mahnmalen in Europa. Nach freundlicher Auskunft der an der Jury Beteiligten hat Christian Boltanski den Park und die Ausmaße des Platzes mit seinen etwa 30 Meter Länge und der durch Keilform beschränkten Breite erst nach Besichtigung des Ortes für ungeeignet befunden. Neben der monumentalen Lösung des Stelenfelds in Berlin von Peter Eisenman kann das Mahnmal von Rachel Whiteread am Wiener Judenplatz mit seinen geringeren Maßen in der Ansicht vieler besser überzeugen. Der Platz

⁶ Günter Schlusche und Stiftung Denkmal für die ermordeten Juden Europas (Hg.), *Architektur der Erinnerung*, Berlin 2006, S. 138–141.

war in den Konkurrenzlösungen, die in die engere Auswahl der Jury kamen, auch nicht das Problem. Sie wurden vorgelegt von dem Berliner Künstlerduo Renata Stih & Frieder Schnock, die im „Bayerischen Viertel“ in Berlin mit ihren *Orten des Erinnerns* 1993 eine viel beachtete Lösung gefunden hatten, und von einem weiteren Spezialisten des Mahnmalthemas, Mirosław Bałka.

Hier konnte sich nach Meinung der Autorin der Vorschlag von PRINZpod deshalb durchsetzen, weil sie mit greifbarer Archiskulptur arbeiteten statt nur mit Natur, aber auch keine realistischen Details wie Fotografien einsetzten. Weder ein Problem aufgrund aufwendiger gärtnerischer Pflege noch der Vorwurf zu geringer Sichtbarkeit, wie er in anderen Fällen bereits seitens Opferangehöriger diskutiert wurde, können im Zusammenhang mit dem reduzierten Modellansatz aufkommen. Ein Vorwurf, der MahnmalkünstlerInnen seit 1945 oft gemacht wird, lautet: figürliche Überfrachtung. Obwohl der Mensch und vor allem die Namen, die in den Konzentrationslagern durch Nummern ersetzt wurden, die Hauptrolle spielen sollten, war schon für Henry Moore, der eine erste Jury für ein Mahnmal in Auschwitz leitete, die Streitfrage, ob nicht die bessere künstlerische Entsprechung in der Abstrahierung liegt. Und in Wien bat Simon Wiesenthal den Juryvorsitzenden Hans Hollein, kein figürliches Mahnmal für den Judenplatz auszuwählen. Andere haben dem widersprochen. Im Hinblick auf eine filmische Aufarbeitung kam Saul Friedländer zu seiner beachteten Studie über *Kitsch und Tod*, doch heute sollten wir zu der Einsicht gelangen, es müssen weder realistische noch bildlose Bilder sein, die für das Unfassbare der Shoah passend erscheinen, es gibt poetische Zwitter.⁷

Die Lösung von PRINZpod bindet den alten Prozessionsweg zu und in sakralen Gebäuden seit der Prähistorie mit ein, eine abstrahierende und doch sofort verständliche Zeichensetzung aus einer Geschichte der Rituale, um alle kommunikativ einzubinden. Auch wenn die Künstler es „Rampe“ nennen, ein Begriff, der direkte Erinnerung an Auschwitz wachruft, erlaubt diese hier das Überschreiten der Anlage und fördert den Zugang zum offenen Quader, wo auf die einmündenden Stränge vor dem Gitter Kerzen gestellt und Steine der Erinnerung gelegt werden. Während eines beobachtenden Besuchs konnten PRINZpod ein kleines Mädchen belauschen, das zwei wohl noch nicht schulpflichtigen Buben erklärte, hinter diesem Gitter befinde sich ein geheimer Schatz.

Ein Schatz liegt tatsächlich dahinter im Dunkel. Ein immaterieller, wesentlicher als schöne Pflanzen, teure Materialien und geschriebene Worte: unsere Erinnerung.

7 Mündliche Aussage Wiesenthals 2000 bei der Eröffnungspressekonferenz in Wien; Saul Friedländer, *Kitsch und Tod. Der Widerschein des Nazismus*, München 1986.

BRIGITTE BORCHHARDT-BIRBAUMER

INTERSECTION AND MYTHOMOTOR OF MEMORY¹

The Aspang Railway Station Memorial
by PRINZpod



Entdeckung der Korridore, 1995
Paasdorf bei Mistelbach,
Niederösterreich / Lower Austria

Genesis of the Memorial (in Complex Communication)

The task of creating a memorial was a new springboard for the artist duo PRINZpod, the specialists in poetic solutions for socio-politically conscious art. Since their aesthetic tactics entail participatory elements and double meanings, their formal proposals, “assertions,” and interventions are often developed in collaboration with other artists and the public, and political statements contained therein are interpreted jointly.² Their open artworks semantically paraphrase our everyday life, with materials layered in new ways and aspects “shifted.” The artists thus create exemplary stations for reflection that take the museum into the public space, encouraging viewers to interact. Via thread, rope, or water, boundaries are overstepped from the inside to the outside, and new meanings are derived. Making a political statement is also essential in a memorial that takes the form of an architectural intervention, but in the present case, direct cooperation with other artists or with students must be replaced by on-site discourse. Another interactive method frequently drawn on by PRINZpod, namely a reference to Dada and the Situationist International as an ironic twist, would likewise be inappropriate for a memorial.

The artist duo’s most famous work in a public space to date, the highway fragment *Entdeckung der Korridore* (Discovery of Corridors) from 1995, installed in the wine-growing district

1 Jan Assmann, *Cultural Memory and Early Civilization: Writing, Remembrance, and Political Imagination*, Cambridge University Press, 2011, p. 62.

2 See the texts by Genevieve Rückert, Martin Sturm, Georg Schöllhammer, and Wolfgang Pauser in: *PRINZGAU, podgor-schek, Fadenbrand – Werkschau*, exh. cat. OK Linz, Vienna and Bolzano, 2004.

north of Vienna, is often described as political future archaeology, and yet this non-place turned into an artwork is a seemingly non-functional imitation of the archetypal zone of interconnection of our time.³ Real highways are artless and removed from nature, but here, sunk in a hollow, the piece of road (after a period of rejection) turned into a popular work of art; or, more precisely, it was transformed by means of a communicative re-dedication into a location for festivities and games as well as a snack stop. This brand of planned potential meaningfulness is not possible in an artwork conceived as memorial architecture at a site where thousands of people were deported. Addressed to the future, such a memorial must instead aspire to remind people compellingly and lastingly of what once transpired at Aspang Railway Station.

Today the memorial is part of the wedge-shaped Leon Zelman Park, at the entrance to which is a small memorial slab installed prior to this project. The low-slung archisculpture designed by PRINZpod is within a line of sight that starts at the Plaza of the Victims of Deportation, offset slightly to the left from the promenade named after the couple Sidonie and Josef Rubin-Bittmann. The memorial echoes the image imprinted in our mind's eye when we think of the deportation of millions of people to the Nazi concentration camps: tracks culminating in a gate tower between low building fronts in Auschwitz. However, it does not try to reproduce the awful reality faced by the prisoners, which Elie Wiesel once described as a never-ending night.⁴

PRINZpod use neither a real 33-meter-long railway track nor a gate tower nor a pillar in the middle of a wall to represent it. Their "gate" is a cavity in the narrow side of a concrete block the size of an abstract sarcophagus, in which the two conically tapered concrete lines or rays terminate. The final perpendicular element at the end of the visual axis is today the narrow side of a residential building. The concrete beams are interrupted in the rear third by a broad transverse walkway (which the artists call the "ramp"). Only the dark gravel between the strands of concrete calls to mind the substratum used for railway tracks. This archisculpture made up of "tracks," "ramp," and concrete block rests on a solid base and is made of quality concrete, guaranteeing durability in our climate.

A panel is set up on the park path next to the memorial slab; it provides information about the former railway station, its function as the starting point for the deportations, and their destinations, as well as about the artists who designed the

3 Katharina Blaas-Pratscher, "Ein Stück Autobahn," in: *Werkschau XX*, exh. cat. Fotogalerie Wien, Vienna, 2015, p. 22.

4 Elie Wiesel, *Night* (translated from the original *La Nuit*, Paris, 1958), New York, 1960.



Schwanenstille, 2010
Temporäre Installation |
temporary installation
Kriegerdenkmal / War memorial
St. Gallen, Steiermark / Styria

memorial. On the promenade that runs parallel to the memorial, across from the bridge-like walkway, a plaque bears a quote by Primo Levi in three languages: "It is not permissible to forget. It is not permissible to keep silent. If we keep silent, who will speak?" The number of deportees, 47,035, is inscribed on the outer side of one of the concrete tracks, and the number of survivors, 1,073, on the other. On the closed rear side of the concrete block is inscribed: "47,035 deportees / Aspang Railway Station / 47 transports in 1939 and 1941/42 / 1,073 survivors." Only by bending down is it possible to peer into the opening into which the tracks lead. The cavity is closed off by a grille to prevent people from crawling inside. Soon after the opening of the memorial on September 7, 2017, lit grave candles and memorial stones were placed at the ends of the concrete tracks.

The abstraction of a recognizable model here can be compared to minimalist Land Art classics such as those by Donald Judd in Marfa, Texas. The durability of the material, the ease with which the memorial can be furnished with vegetation, and its accessibility without any physical or psychological barriers, allowing people to approach it from the path, were factors that,

in the author's opinion, motivated the jury to decide in favor of this proposal by PRINZpod. The memorial's resemblance to a model makes it well-suited to the small area available in Leon Zelman Park, which itself is not much bigger than a backyard. After all, lending memorials a monumental form does not necessarily make them more effective or imposing. Furthermore, the choice of uncluttered forms—along with the use of everyday materials such as pipes, rods, plywood boards, and crates—is typical of PRINZpod, who have referred to themselves as “two on the hoof.”⁵

Their intervention at a memorial for both world wars in St. Gallen in the Austrian province of Styria, entitled *Schwanenstille* (Silence of the Swan), speaks from the ironic impulse of deconstructing a heroic battle cry into the last dying screech of a crashing bird. In this way, the artists expressed in 2010 the vital need to artistically update the traditional memorial, even though this instance of communication with the residents on the occasion of a festival of new music cannot be compared to the background of the *Aspang Railway Station Memorial*. The dead swan gives priority to the life-threatening destruction of our natural environment over the commemoration of war heroes; both works thus have an admonishing character but demonstrate primarily the aesthetic paradigm shift of postmodernism. Simple (de)construction works better here at creating a dignified impact.

The Tracks (Troublesome Symbolism)

PRINZpod have often dealt with the topic of transport using cord, rope, and water, sometimes in motion. However, when the first model of the design for this memorial was completed, using 33 meters of model railroad tracks leading into a low tunnel, major doubts arose. There are certainly many well-known artists who have used train tracks for memorials, such as Dani Karavan from Israel. Karavan used isolated tracks with the tower on Heinrich-Böll-Platz in Cologne, and re-laid tracks in a graveled square in 1992 as part of the memorial site for the former Vichy-era internment camp in the French town of Gurs. In 1976, at the former Drancy transit camp, Shelomo Selinger installed tracks and figures along with a freight car functioning as a museum space at the demolished settlement.⁶

Further deportation memorials with tracks as their main accent can be found at the Warsaw freight yard, at Grunewald

5 Concurrent with the 2004 exhibition *Fadenbrand – Werkschau* at OK in Linz, PRINZpod released a self-made documentary film about their joint work since 1984 titled *Paarläufer* (Two on the Hoof).

6 Günter Schlusche and Stiftung Denkmal für die ermordeten Juden Europas (eds.), *Architektur der Erinnerung*, Berlin, 2006, pp. 138–141.

station in Berlin, and inside the Northern Railway Station in Stuttgart; all of these worked with existing track systems or disused rail lines with the addition of walls and glass stelae. Yet these examples could not serve as inspiration for PRINZpod, because the last remains of Aspang Railway Station had been dismantled in 1977. The second idea, of a bent track leading nowhere with the ends protruding in the air, was rejected, along with the realism of imitation materials, as trite.

The residential buildings adjacent to the memorial are to be joined by a school set on the exact spot of the former freight depot, south of the current memorial site where the former station building once stood. The idea of combining the memorial with a room for contemplation integrated into the school prompted PRINZpod to carry forth in their usual communicative fashion with artistic and ethical considerations regarding the difficulty of planning and erecting a memorial. They would like to document the entire topic in such a school setting in the future, including the designs of their competitors, in order to continue the discussion on the acceptance of the memorial while explaining their decision to use austere materials, simple construction principles, an unspectacular form, and its essential symbolism.

Mythomotivics as a Bridge (Moving Memory)

It was not by chance that the other proposals were submitted by acclaimed artists known for their work in erecting memorials in Europe. After the jury kindly provided him with information on the plans, Christian Boltanski inspected the park and the dimensions of the square — approximately 30 meters in length, its width restricted by its wedge shape — and found it wanting. He believes that, when compared to Peter Eisenman's monumental field of stelae in Berlin, the memorial by Rachel Whiteread at Vienna's Judenplatz with its smaller dimensions is more convincing in many people's opinion. But the site itself was not the problem in the submissions that made the jury's shortlist. These projects were submitted by the Berlin artist duo Renata Stih & Frieder Schnock, who had in 1993 presented a highly acclaimed solution with their *Places of Remembrance* in Berlin's "Bavarian quarter," and by a further memorial specialist, Mirosław Bałka.

In the author's view, the proposal submitted by PRINZpod was able to prevail because the duo was working with tangible

archisculpture rather than relying on nature and also eschewed realistic details such as photographs. Their reduced approach using a simulacrum neither posed the problem of needing extensive care by a gardener nor could it be accused of a lack of visibility, which has been alleged in other cases by relatives of the victims. Another charge frequently leveled at memorial artists since 1945 is figurative overload. Although the focus should be on the human beings involved and especially their names, which were replaced by numbers in the concentration camps, Henry Moore, the head of a jury for an early memorial in Auschwitz, raised the question back then of whether abstraction would not be the better artistic solution. And in Vienna, Simon Wiesenthal asked the jury chairman, Hans Hollein, not to select a figurative memorial for Judenplatz. Others are of the opposite opinion. In terms of a cinematic grappling with this theme, Saul Friedländer came to the conclusion in his acclaimed study *Kitsch and Death* that we have to realize today that images that would seem suitable for depicting the unfathomable events of the Shoah need not be either realistic or abstract; there is such a thing as a poetic hybrid of the two.⁷

PRINZpod's solution incorporates the image of the ancient processional routes leading to and into sacred buildings since prehistoric times, an abstracted and yet instantly comprehensible metaphor from the history of rituals, in order to bind everything together communicatively. Even though the artists call it a "ramp," a term that directly evokes memories of Auschwitz, the walkway allows visitors to traverse the tracks and guides them to the open concrete block, where candles and stones are set on the concrete tracks in front of the grille as a sign of remembrance. On one of their visits, PRINZpod overheard a little girl explaining to two boys not yet of school age that there was a secret treasure behind the screen.

There really is a treasure hidden there in the dark. It's one more intangible and essential than beautiful plants, expensive materials, and written words: our memories.

⁷ Oral statement by Wiesenthal at the opening press conference in Vienna in 2000; Saul Friedländer, *Kitsch und Tod. Der Widerschein des Nazismus*, Munich, 1986.



BAUSTELLENANSICHTEN

Mahnmal Aspangbahnhof

CONSTRUCTION SITE

Aspang Railway Station Memorial



Ausführende Baufirma
Construction
K2 Dach- und Bau GmbH











ERÖFFNUNG

7. September 2017

OPENING

September 7, 2017





IM GEM. GARTEN VON STR. 2
WIRTSCHAFTS- UND ANLAGEBÜRO DER UNIVERSITÄT
DIE FOLGENDEN GEDENKSTEINE WURDEN
VON ANHÄNGERIN UND ANHÄNGER
UND BEWERTER NICHTLESENDEN
MISSTÄNDLICH VERLEHRT



WETTBEWERB

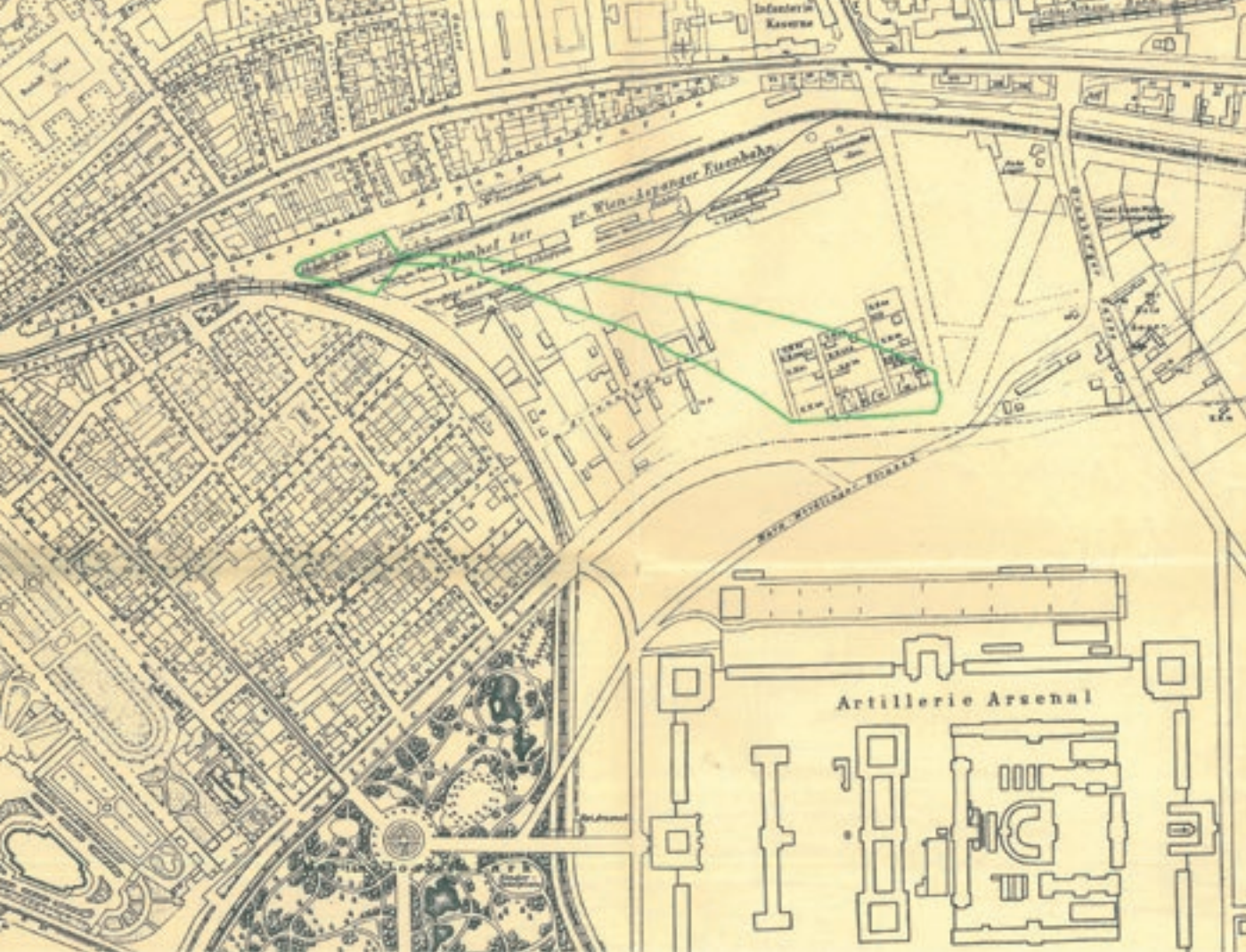
*Mahnmal Aspangbahnhof.
Platz der Opfer der Deportation*

COMPETITION

*Aspang Railway Station Memorial
at the Plaza of the Victims of Deportation*

Ansicht der Wettbewerbsfläche
View of competition site
Leon-Zelman-Park,
Mai May 2016





Plan von 1913, „Wien. 3r=Bezirk: Landstrasse“. Die grüne Linie gibt den heutigen Standort des neu errichteten Leon-Zelman-Parks an. Maßstab 1:3960, Verlag von ARTARIA G.m.b.H., Wien

Map from 1913: “Wien. 3r=Bezirk: Landstrasse” (Vienna. 3rd District: Landstrasse) with marked outline of today’s new Leon Zelman Park, scale 1:3960, Artaria Publishers, Vienna.

Gegenstand des einstufigen künstlerischen Realisierungswettbewerbs für ein *Mahnmal Aspangbahnhof. Platz der Opfer der Deportation* war die Entwicklung und Erlangung eines Entwurfs auf einer ausgewiesenen Fläche im Leon-Zelman-Park, der auf dem Gelände des ehemaligen Aspangbahnhofes errichtet wurde und heute zum Stadtteil „Aspanggründe/Eurogate“ im 3. Wiener Gemeindebezirk gehört.

Namensgeber des Parks ist Prof. Dr. Leon Zelman (1928–2007), Überlebender des Konzentrationslagers Auschwitz und langjähriger Leiter des Jewish Welcome Service Vienna.

Das Mahnmal ist den vom Aspangbahnhof aus Deportierten gewidmet, die Opfer der Shoah wurden. Es soll als Stätte des Mahnens und Gedenkens der Erinnerung an die verfolgten österreichischen beziehungsweise Wiener Jüdinnen und Juden dienen, die 1939 und 1941/42 von dieser Stelle aus zur Vernichtung

in den Osten deportiert wurden. Das Mahnmal befindet sich auf dem Gelände des ehemaligen Wiener Aspangbahnhofes, wo die Gleise der Aspangbahn ihren Ausgangspunkt hatten, über die die Deportationszüge in Richtung Osten rollten.

1983 wurde ein Gedenkstein als Mahnung und zur Erinnerung an die Opfer des Holocaust am Gelände aufgestellt. Folgender Text ist auf ihm zu lesen: „In den Jahren 1939–1942 wurden vom ehemaligen Aspangbahnhof zehntausende österreichische Juden in Vernichtungslager transportiert und kehrten nicht mehr zurück.“

Aufgrund eines Beschlusses des Gemeinderatsausschusses für Kultur der Stadt Wien vom 5. Mai 1994 wurde dem Platz an der Aspangstraße am 8. Mai 1995 im Rahmen einer Feier der Name „Platz der Opfer der Deportation“ verliehen. Am Platz der Opfer der Deportation findet auch jährlich am 9. November eine Gedenkkundgebung zum Novemberpogrom von 1938 statt.

Die Initiative zu einem Mahnmal ging 2003 von einem Proponentenkomitee aus, dem Vertreterinnen und Vertreter der politischen Parteien im österreichischen Parlament, im Wiener Gemeinderat und im 3. Wiener Gemeindebezirk sowie Persönlichkeiten der Israelitischen Kultusgemeinde Wien und des Volksgruppenbeirats der Roma und Sinti angehörten und das vom Dokumentationsarchiv des österreichischen Widerstandes und vom Nationalfonds der Republik Österreich für Opfer des Nationalsozialismus fachlich beraten und unterstützt wurde.

2005 wurde ein Wettbewerb für eine „Gedenkstätte für einen deportierten Nachbarn“ ausgeschrieben und 2006 ein Siegerentwurf gekürt, der jedoch nicht umgesetzt werden konnte. Daher wurde ein neues Verfahren mit einer adaptierten Aufgabenstellung ausgeschrieben.

Drei nationale und internationale Künstler und zwei KünstlerInnen-Duos wurden von der Kunst im öffentlichen Raum GmbH eingeladen, sich am Wettbewerb zu beteiligen. Auf Basis ausführlicher Unterlagen und einer Begehung des Standorts konzipierten drei von ihnen einen Entwurf.

Auslober und Verfahrensorganisation

Kunst im öffentlichen Raum GmbH

Vorprüfung

Werkraum Ingenieure ZT-GmbH,
Monika Trimmel

Erhalter des ausgelobten Mahnmals

Stadt Wien. Magistratsabteilung 7

Konstituierung der Jury

18. Mai 2016

Begehung und Workshop unter der Leitung von Dr. Heidemarie Uhl

27. Juni 2016

Jurierung des Siegerprojektes

7. November 2016

Ausstellung der Wettbewerbsbeiträge

14. bis 18. November 2016

Eröffnung

7. September 2017

GELADENE KÜNSTLERINNEN

Mirosław Bałka (PL)

Christian Boltanski (FR)

Christian Philipp Müller (CH)

PRINZpod (AT)

Renata Stih & Frieder Schnock (DE)

JURY

Anna Artaker Künstlerin

Berthold Ecker Kurator Wien Museum
(vormals Leiter Referat für bildende Kunst,
MA 7 – Kultur)

Marie-Therese Harnoncourt Architektin /
the nextENTERprise architects ZT GmbH
(2014–2016 Mitglied der KÖR-Jury)

Karl Hawliczek MA 42 – Wiener Stadtgärten

Éva Kovács Wiener Wiesenthal Institut
für Holocaust-Studien (VWI)

Hubert Lobnig Künstler

Cordula Loidl-Reisch Technische Universität
Berlin – Institut für Landschaftsarchitektur
und Umweltplanung

Ursula Schwarz Leiterin Referat für kulturelles
Erbe, MA7 – Kultur

Milli Segal in Vertretung von **Leo Luster**,
Zeitzeuge

Rudolf Zabrana Bezirksvorsteher-Stellvertreter
des 3. Wiener Gemeindebezirks

SACHBEIRAT

Gerhard Baumgartner DÖW – Dokumentations-
archiv des österreichischen Widerstandes

Gerhard Berger Magistratsdirektion –
Geschäftsbereich Bauten und Technik

Andreas Bresslauer MA 28 – Straßenbau und
Straßenverwaltung

Ursula Dominikus MA 42 – Wiener Stadtgärten

Gerhard Dully MA 33 – Wien leuchtet

Franz Kobermaier MA 19 – Architektur und
Stadtgestaltung

Martin Scherer MA 34 – Bau- und Gebäude-
management

Marianne Taferner MA 7 – Kulturelles Erbe –
Altstadterhaltung und Denkmalpflege

Martina Taig KÖR GmbH, Geschäftsführerin

Monika Trimmel Werkraum Ingenieure ZT
GmbH, Vorprüferin

Heidemarie Uhl Historikerin und Kultur-
wissenschaftlerin, Österreichische Akademie
der Wissenschaften

Statement der Jury

Der Entwurf von PRINZpod schafft es, in einer abstrahierten Form und dennoch ganz direkt die Ereignisse am Aspangbahnhof, die Deportation von 47 035 Jüdinnen und Juden aus ganz Österreich in die Ungewissheit und in den Tod, darzustellen. Er ist für alle klar lesbar und definiert sowohl selbst den Ort, nimmt jedoch auch Bezug auf den bestehenden Kontext und den schon vorhandenen Gedenkstein und die Örtlichkeit. Die Zurückgenommenheit nicht nur hinsichtlich der Materialität lässt eine eindeutige Vermittlung zu und weckt starke Emotionen.

Es ist den Künstlern gelungen, wie sie selber sagen, „... sprachlos durch die Dimension und Akribie, mit der die Deportationen am Aspangbahnhof durchgeführt wurden...“; ein dreidimensionales Symbol für das Grauen der Deportationen zu finden – eine Reise ins Nichts.

The goal of the single-phase artistic competition for the realization of an *Aspang Railway Station Memorial at the Plaza of the Victims of Deportation* was the development and submission of a design for a memorial to be erected on the former site of Aspang Railway Station in a designated area in Leon Zelman Park, which today is part of the residential neighborhood “Aspanggründe/Eurogate” in Vienna’s 3rd district.

The park is named after Prof. Dr. Leon Zelman (1928–2007), a survivor of the Auschwitz concentration camp and long-standing head of the Jewish Welcome Service Vienna.

The memorial is dedicated to the people deported from Aspang Railway Station, victims of the Shoah. It is intended to serve as a place of admonition and of remembrance of the persecuted Austrian and Viennese Jews who were deported in 1939 and 1941–42 from this site to be murdered in eastern Europe. The memorial is located on the site of Vienna’s former Aspang Railway Station, where the Aspang railway line had its starting point, carrying the deportation trains to points east.

In 1983, a memorial slab was placed here as a reminder and in remembrance of the victims of the Holocaust. Written on the stone is the following text: “In the years 1939–1942, tens of thousands of Austrian Jews were transported from the former Aspang Railway Station to extermination camps, never to return.”

Based on a resolution passed on May 5, 1994, by Vienna’s City Council Committee for Cultural Affairs, the plaza on Aspangstrasse was named in a public ceremony on May 8, 1995, “Platz der Opfer der Deportation” (Plaza of the Victims of Deportation). A memorial event reminding people of the November pogrom of 1938 takes place here every year on November 9.

The initiative for a memorial was put forward in 2003 by a committee of proponents made up of representatives of the political parties in the Austrian parliament, in the Vienna City Council, and in Vienna’s 3rd district, as well as members of the Jewish Community of Vienna and the Ethnic Groups Advisory Board of the Roma and Sinti. The initiators received expert advice and assistance from the Documentation Centre of Austrian Resistance and from the National Fund of the Republic of Austria for Victims of National Socialism.

A competition was held in 2005 for a “Memorial for a Deported Neighbor,” and a winning design was chosen in 2006



but could not be implemented. Therefore, a new competition was launched with a modified brief.

Three national and international artists and two artist duos were invited by Kunst im öffentlichen Raum GmbH to participate in the competition. On the basis of detailed documents and an inspection of the site, three of them submitted a design proposal for the memorial.

Detail des Lageplans mit markierter Mahnmalfläche, Leon-Zelman-Park

Detail of a survey map with memorial site marked, Leon Zelman Park

**Awarding authority
and organizer of the competition**
Kunst im öffentlichen Raum GmbH

Preliminary inspection
Werkraum Ingenieure ZT-GmbH,
Monika Trimmel

Responsible for maintaining the memorial
Vienna Municipal Department 7

Jury assembled
May 18, 2016

**Inspection and workshop under the
direction of Dr. Heidemarie Uhl**
June 27, 2016

Selection of winning project
November 7, 2016

Exhibition of competition entries
November 14–18, 2016

Opening
September 7, 2017

INVITED ARTISTS

Mirosław Bałka (PL)
Christian Boltanski (FR)
Christian Philipp Müller (CH)
PRINZpod (AT)
Renata Stih & Frieder Schnock (DE)

JURY

Anna Artaker artist
Berthold Ecker curator at the Wien Museum
(formerly head of the Fine Art Section, Vienna
Municipal Department of Cultural Affairs)
Marie-Therese Harnoncourt architect,
the nextENTERprise architects ZT GmbH
(member of the KÖR jury, 2014–2016)

Karl Hawliczek Vienna Municipal Department
of Parks and Gardens

Éva Kovács Vienna Wiesenthal Institute for
Holocaust Studies (VWI)

Hubert Lobnig artist

Cordula Loidl-Reisch Technische Universität
Berlin, Department of Landscape Architecture
and Environmental Planning

Ursula Schwarz Head of the Cultural Heritage
Section, Vienna Municipal Department of Cul-
tural Affairs

Milli Segal standing in for Leo Luster,
contemporary witness

Rudolf Zabrana Deputy District Commissioner,
3rd District of Vienna

ADVISORY BOARD

Gerhard Baumgartner Documentation Centre
of Austrian Resistance

Gerhard Berger Vienna City Council –
Construction and Technology Section

Andreas Bresslauer Vienna Municipal Depart-
ment of Road Management and Construction

Ursula Dominikus Vienna Municipal Depart-
ment of Parks and Gardens

Gerhard Dully Vienna Municipal Department of
Public Lighting

Franz Kobermaier Vienna Municipal Depart-
ment of Architecture and City Planning

Martin Scherer Vienna Municipal Department
of Construction and Building Management

Marianne Taferner Vienna Municipal Depart-
ment of Cultural Heritage – Old Town Preser-
vation and Monument Protection

Martina Taig KÖR GmbH, Managing Director

Monika Trimmel Werkraum Ingenieure ZT
GmbH, Preliminary Inspector

Heidemarie Uhl historian and cultural studies
scholar, Austrian Academy of Science

Jury statement

The design by PRINZpod manages in an abstract form and yet quite directly to convey the events that transpired at Aspang Railway Station, the deportation of 47,035 Jews from all over Austria to an uncertain fate, in many cases their death. It is clearly readable by one and all and defines the setting while also relating sensitively to the existing context and the pre-existing memorial slab and the plaza. The unimposing nature of the monument, with respect to both its material and overall appearance, lends itself to introspection and arouses strong emotions.

The artists, who in their words were “.. left speechless by the dimension and the meticulousness with which the deportations were carried out from Aspang Railway Station ...,” have found a three-dimensional metaphor for the horror of the deportations—a journey into nothingness.

Wettbewerbsentwurf

Competition draft

MIROSLAW BAŁKA

COMMON GROUND
ARCHITEKTUR ERSETZT DURCH NATUR
ERINNERUNG DURCH/AN NATUR
VERANTWORTUNG, SORGFALT
VERMITTLUNG

Der Entwurf für das Mahnmal auf dem Gelände des früheren Aspangbahnhofs sieht keine Rückkehr einer Architektur an diesen Ort vor. Das Projekt basiert vielmehr auf einer performativen Geste: der Umpflanzung von Vegetation, wie sie an den Zielorten der Deportationstransporte heimisch ist, nach Wien. Bäume, Sträucher und bodendeckende Grünpflanzen aus Nisko am San, Opole, Kielce, Modliborzyce, Lagow/Opatow, Litzmannstadt, Kaunas, Minsk/Maly Trostinez, Riga, Wlodawa, Izbica, Sobibor, Theresienstadt und Auschwitz werden nach Wien gebracht und am Standort des Mahnmals als lebende Erinnerungszeichen eingepflanzt.

Nach einer fachgerechten Voruntersuchung mithilfe von LandschaftsarchitektInnen werden ausgewählte Pflanzen für die Umsetzung nach Wien vorbereitet und nach dem Transport hierher unter Berücksichtigung der natürlichen Umgebung neu eingesetzt.

Das Projekt sieht Verpflanzungsverfahren auf unterschiedlichen Ebenen vor – einschließlich vermittelnder Elemente, unter anderem öffentlicher Gesprächsrunden. Das Mahnmal wird im Rhythmus der Jahreszeiten als Sauerstoffproduzent aktiv sein.

Das Mahnmal zeigt sich damit als ein vielgestaltiges Habitat von lebenden Pflanzen – Ablegern oder Schößlingen von Jungbäumen, Sträuchern, Stauden und Gräsern sowie Vegetationssoden, Erdproben und Samen –, die allesamt von ausgewählten Standorten mit Bezug zu den Deportationsorten abstammen.

Der Umsetzungsprozess ist in Form von 14 gleichzeitig stattfindenden Landschaftsprojekten geplant, ausgeführt von GärtnerInnen und AktivistInnen aus den jeweiligen Orten in Weißrussland, Tschechien, Lettland, Litauen und Polen in Zusammenarbeit mit Wiener LandschaftsgärtnerInnen.



Wettbewerbsentwurf
Grundriss (oben) und Schnitt (unten)
Competition draft
Ground plan (top) and sectional view
(bottom)



Wettbewerbsentwurf
Competition draft
Renderings

COMMON GROUND
ARCHITECTURE REPLACED BY NATURE
REMEMBRANCE OF/BY NATURE
RESPONSIBILITY, CARE
EDUCATION

The design for a memorial on the site of the former Aspang Railway Station does not foresee a return of architecture to this site. The project is based instead on a performative gesture: the transplanting to Vienna of native vegetation from the destinations of deportation transports. Trees, shrubs, and ground-covering plants from Nisko on the River San, Opole, Kielce, Modliborzycze, Lagow/Opatow, Litzmannstadt/Lodz, Kaunas, Minsk/Maly Trostinez, Riga, Wlodawa, Izbica, Sobibor, Theresienstadt, and Auschwitz will be brought to Vienna and planted at the site of the memorial as living signs of remembrance.

After a preliminary professional examination with the help of landscape architects, selected plants will be prepared for transfer to Vienna and then replanted there, taking into account the natural environment.

The project envisions transplantation processes on different levels—including communicative elements such as public roundtable discussions. The memorial will actively produce oxygen in the rhythm of the seasons. It will provide a multifaceted habitat for living plants, including young tree cuttings or saplings, bushes, shrubs, perennials, and grasses, as well as sod, soil samples, and seeds—all of which will originate from selected locations related to the deportation sites.

Implementation is planned in the form of fourteen concurrent landscape projects carried out by gardeners and activists from the respective sites in Belarus, the Czech Republic, Latvia, Lithuania, and Poland in cooperation with Viennese landscape gardeners.

Text: Mirosław Bałka

MIROSŁAW BAŁKA

geboren 1958 in Warschau,
lebt und arbeitet in Warschau.

was born in 1958 in Warsaw,
where he lives and works today.

miroslaw-balka.com

Wettbewerbsentwurf

Competition draft

PRINZpod

Die beiden schlichten Betonstränge liegen wie Bahngleise auf dem Erdboden. Am Beginn entspricht der Abstand zwischen ihnen der Normweite von Schienen (1435 Millimeter), doch sie laufen immer weiter zusammen, um schließlich in einem Betonblock zu enden beziehungsweise zu verschwinden. Dessen Innere ist schwarz gefärbt. Die Reise endet im Nichts.

Die Anzahl der Deportierten sowie jene der Überlebenden wurden dem Beton mit Buchstaben eingeschrieben, die beim Schalvorgang Negativformen hinterlassen haben. Auf einem Strang liest man in Richtung des Betonblockes: „47 035 Deportierte“. Auf dem anderen Strang ist, vom Block wegführend, zu lesen: „1073 Überlebende“.

Auf der Rückseite der Betonskulptur stehen die Worte: „Den Opfern der Deportation 1939–1942 gewidmet. KÖR, PRINZpod 2016“¹

Die Oberseite ist mit mehreren verschiedenen großen seichten Mulden versehen. Die Mulden sind als Anlehnung an die jüdische Tradition zu verstehen, zum Gedenken an Tote kleine Steine auf deren Grabsteine zu legen.² Auf zusätzliche Verschönerungen beziehungsweise gestalterische Eingriffe wird ganz bewusst verzichtet.

Wir haben uns bei der Konzeption des Mahnmals dafür entschieden, die Installation so schlicht und zurückhaltend wie möglich zu gestalten. Ein derartiges Grauen, wie es auf den Aspanggründen stattgefunden hat, bedarf keiner pompösen Inszenierung. Je tiefer wir bei unseren Recherchen in die Thematik vordrangen, desto mehr sahen wir uns mit der eigenen Sprachlosigkeit konfrontiert. Wo Worte nicht mehr ausreichen, müssen Symbole gefunden werden, die über Sprachbarrieren hinweg für alle lesbar sind. Die zusammenlaufenden Gleise enden in der Katastrophe, der Betonblock erinnert an einen Grabstein. Die Installation fügt sich in Form und Materialität in das moderne Stadtbild ein und ist doch irritierend genug, um AnwohnerInnen und PassantInnen innehalten zu lassen und ihnen Momente der Reflexion zu ermöglichen.

¹ Im realisierten Mahnmal wurde in Absprache mit der Künstlerin und dem Künstler eine andere Inschrift an dieser Stelle verwendet. Diese lautet: „Aspangbahnhof/ 47 035 Deportierte/ 47 Transporte 1939 und 1941/42/ 1073 Überlebende“ (Anm. d. Red.).

² Am gebauten Mahnmal wurden diese Mulden nicht realisiert (Anm. d. Red.).



Wettbewerbsentwurf
Skizze und Rendering
Competition draft
Sketch and rendering



Wettbewerbsmodell
Competition model

The two simple strands of concrete lie on the ground like railway tracks. At the beginning, the distance between them corresponds to the standard track gauge (1,435 millimeters), but they gradually converge and eventually end at, or disappear into, a concrete block. The interior of the block is dyed black. The journey ends in nothingness.

The number of deportees and the number of survivors have been inscribed in the concrete with letters that left negative forms during the shuttering process. On one strand, lettering running toward the concrete block reads: "47 035 deportees." On the other strand, lettering leading away from the block reads: "1,073 survivors." Inscribed on the back of the concrete sculpture are the words: "Dedicated to the victims of the 1939–1942 deportations. KÖR, PRINZpod 2016."¹

The upper side of the sculpture displays shallow recesses of various sizes. The recesses are meant to represent the Jewish tradition of placing small stones on gravestones in memory of the dead.² Any additional embellishments or design elements have been deliberately avoided.

When designing the memorial, we decided to make the installation as simple and restrained as possible. The horrors that took place at the former Aspang Railway Station do not call for any pompous staging. The deeper we went into the topic in our research, the more speechless we became. When words no longer suffice, symbols must be found that are universally comprehensible across language barriers. The converging tracks end in catastrophe, and the concrete block is reminiscent of a gravestone. The installation's form and materials allow it to blend into the modern cityscape and yet it is irritating enough to make residents and passersby pause, enabling moments of reflection.

Text: PRINZpod

1 In the final memorial, a different inscription was used here in consultation with the artists: "Aspang Railway Station / 47,035 deportees / 47 transports in 1939 and 1941/42 / 1,073 survivors". (*editor's note*)

2 These recesses ended up not being realized in the final memorial. (*editor's note*)

PRINZpod

arbeiten seit 1984 als Team. Brigitte Prinzgau, geboren 1955 in Linz, Wolfgang Podgorschek, geboren 1943 in Domschale (Slowenien), aufgewachsen in Ried am Innkreis, leben und arbeiten in Wien. have been working as a team since 1984. Brigitte Prinzgau, born in 1955 in Linz, and Wolfgang Podgorschek, who was born in 1943 in Domžale (Slovenia) and grew up in Ried am Innkreis, live and work today in Vienna.

prinz-pod.at

Wettbewerbsentwurf

Competition draft

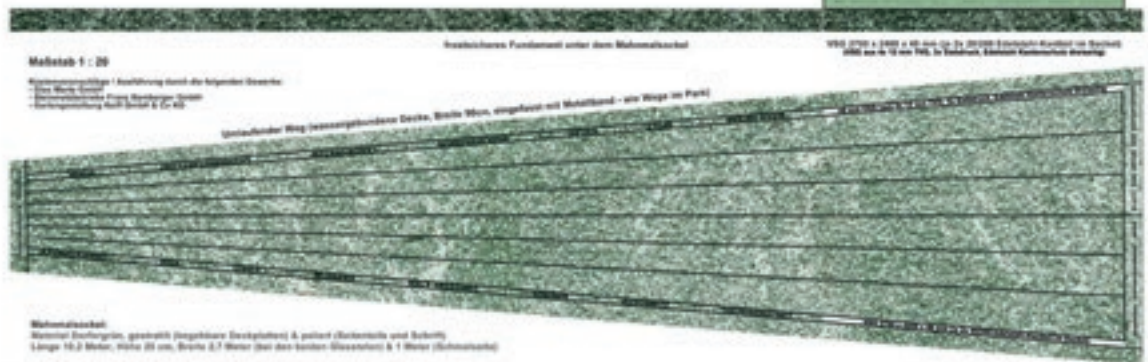
RENATA STIH &
FRIEDER SCHNOCK

Das Mahnmal auf dem Gelände des ehemaligen Aspangbahnhofs soll an die in der NS-Zeit von dort aus deportierten und ermordeten österreichischen jüdischen Bürgerinnen und Bürger und an ihr Schicksal erinnern. Die Gedenkstätte, die im unmittelbaren Umfeld einer neuen Schule und eines Wohngebiets entstehen wird, soll als Bestandteil des Bürgerparks empfunden werden und die Menschen im Alltag begleiten. Der offen gestaltete Leon-Zelman-Park und der damit verbundene öffentliche Raum bilden ein ideales Podium für aktives Gedenken und kongruente gesellschaftliche Diskurse, die wir mit unserem künstlerischen Entwurf explizit anregen wollen. Dazu gehört auch eine Anbindung an die Forschungsstätten Wiens. Wesentlich ist, das Geschehene auch nachfolgenden Generationen zu vermitteln.

Das Mahnmal stellt eine Beziehung zum Platz der Deportation her und ist in einer Blickachse mit dem Gedenkstein platziert. Ein neuer Weg auf dem trapezförmigen Rasenstück ermöglicht das Umgehen der Skulptur und erweitert die Wegestruktur des Leon-Zelman-Parks.

Unser Konzept soll als Gedenk- und Lernort fungieren. Das Mahnmal verbindet den authentischen Ort des Geschehens mit den Deportationsorten im Osten und benennt die Ziele der Züge. Die Namen dieser Orte sind als fortlaufendes Band am Rand eines zirka zehn Meter langen trapezförmigen Natursteinsockels ablesbar. An der Seite des Verbindungswegs ragen zwei Glasstelen aus dem Sockel heraus. Darauf sind Kindergesichter zu sehen, auf der einen Seite ein Mädchen, auf der anderen ein Junge. Beide Kinder verdecken mit den Händen ihre Augen. Auf den Rückseiten der Kinderbilder ist jeweils eine mattierte Glasscheibe in den Block aus Verbund-Sicherheitsglas integriert, die den Blick auf den Hintergrund unscharf werden lässt. Daran schließt sich je eine weitere Glasfläche an, auf der die Vornamen der Deportierten sowie ihre Bezeichnungen als Familienangehörige, Freunde oder Nachbarn ablesbar sind.

Je nach Blickwinkel oder Blickrichtung überlagern sich die beiden Glasstelen und lassen verschiedene Annäherungen zu. Die beiden Glasbilder werden durch den Grünton und die Durchsicht zu integralen Bestandteilen des Gedenkortes im Park. Die flankierenden Bäume bilden einen Hain.



Wettbewerbsentwurf
 Rendering, Seitenansicht und Sockel-Aufsicht
 Competition draft
 Rendering, side view and top view of pedestal

Das künstlerische Projekt stellt das Individuum in den Mittelpunkt und gedenkt der Personen, die vom Aspangbahnhof aus deportiert worden sind. Die Benennung der Vornamen sowie der familiären und nachbarschaftlichen Beziehungen ist eine Reaktion auf die infame Ausgrenzung und Stigmatisierung jüdischer Bürgerinnen und Bürger durch den obligatorischen Namenszusatz „Sara“ und „Israel“ in der NS-Zeit. Die handschriftlich dargestellten Vornamen sollen bei der Realisierung durch Unterlagen des Dokumentationsarchivs des österreichischen Widerstandes (DÖW) ergänzt werden.

The memorial on the site of the former Aspang Railway Station is intended to commemorate the Jewish citizens of Austria who were deported and murdered during the Nazi era and their fate. The memorial, to be built in the immediate vicinity of a new school and a residential area, is meant to be perceived as part of the public park there and thus be part of people's everyday lives. With their open design, Leon Zelman Park and the associated public spaces form an ideal platform for active remembrance and corresponding social discourse, which we explicitly wish to stimulate with our artistic concept. This also includes a link to Vienna's research facilities. The main thing is to communicate to future generations what once happened here.

The memorial establishes a relationship to the site of deportation and is placed on a visual axis with the stone monument. A new path on the trapezoidal stretch of lawn allows viewers to walk around the sculpture and also expands the network of paths through Leon Zelman Park.

Our concept is for the memorial to serve as a place of remembrance and learning. The memorial connects the authentic site of the events with the deportation sites in the East, naming the destinations of the trains on a continuous band running along the edge of an approximately ten-meter-long trapezoidal natural stone base. On the side toward the connecting path, two glass panels rise up from the base on which children's faces are depicted, on one side a girl and on the other a boy. Both children cover their eyes with their hands. On the reverse of each child image, a frosted pane of laminated safety glass is integrated into the block, blurring the view of the background. Next to this pane is a further glass surface on which the first names of the deportees as well as their relationships as family members, friends, or neighbors can be read.



Depending on the viewing angle or direction, the two glass panels overlap and allow for different impressions. With their green hue and transparency, the two glass images become integral parts of the memorial site in the park. The flanking trees form a grove.

The artistic project commemorates the people deported from Aspang Railway Station as individuals. Calling them by their first names and outlining their family and neighborly relationships is a way to counteract the infamous exclusion and stigmatization of Jewish citizens through the obligatory addition to their names of "Sara" or "Israel" during the Nazi era. The handwritten first names are to be supplemented in the realization based on documents from the Documentation Centre of Austrian Resistance.

Text: Renata Stih & Frieder Schnock

Wettbewerbsentwurf
Competition draft
Rendering

**RENATA STIH &
FRIEDER SCHNOCK**
leben und arbeiten in Berlin.
live and work in Berlin.
stih-schnock.de

Impressum

Publisher's Notes

Herausgeber / Published by
Kunst im öffentlichen Raum GmbH

Konzeption und Redaktion / Concept and editors
Martina Taig, Barbara Horvath

Übersetzung ins Englische / Translation into English
Jennifer Taylor

Lektorat / Copyediting
Michael Ammann (DE), Mike Pilewski (EN)

Grafische Gestaltung / Graphic design
SCHIENERL D/AD

Druck / Printed by
Holzhausen Druck GmbH

Papier / Paper
Materica Gesso, 360g, Cyclus Offset, 115g, LuxoArt Samt, 150g

ISBN 978-3-200-05552-0

Alle Rechte vorbehalten / All rights reserved
Gedruckt in Österreich / Printed in Austria

© 2018 für die Texte bei / for the texts by Kunst im öffentlichen
Raum GmbH, den Autorinnen und Autoren / the authors

© 2018 für die abgebildeten Werke bei den Künstlerinnen, Künst-
lern, Fotografinnen, Fotografen und der Bildrecht GmbH Wien /
for the depicted works by the artists and photographers and
Bildrecht GmbH Vienna: PRINZpod, Stih & Schnock

Abbildungen und Fotos / Illustrations and photographs
Mirosław Bałka (S. / pp. 83, 84), Stefan Fuhrer (S. / p. 49),
KÖR GmbH (S. / p. 73), ÖNB/Wien, 292844B (S. / p. 33), ÖNB/Wien,
80381C (S. / p. 41), PID/Christian Jobst (S. / p. 70), PRINZpod
(S. / pp. 24–25, 51, 53, 57, 59, 63–69, 71, 87–88), Stih & Schnock
(S. / pp. 91, 93), Michael Strasser (S. / pp. 2, 21, 22–23, 26–27, 28–29)
Cover: PRINZpod

Kunst im öffentlichen Raum GmbH

Museumsplatz 1, Stiege 15
1070 Wien
www.koer.or.at

Geschäftsführung / Managing director

Martina Taig

Produktionsleitung / Production manager

Barbara Horvath

Projektassistenz & Office / Project assistance and office

Theresa Weiß

Die Kunst im öffentlichen Raum GmbH ist eine Institution der Stadt Wien für moderne und zeitgenössische Kunst und wird von der Geschäftsgruppe für Wohnen, Wohnbau und Stadterneuerung, der Geschäftsgruppe für Stadtentwicklung, Verkehr, Klimaschutz, Energieplanung und BürgerInnenbeteiligung sowie der Geschäftsgruppe für Kultur, Wissenschaft und Sport unterstützt.

Kunst im öffentlichen Raum GmbH is an institution of the City of Vienna for modern and contemporary art, supported by the municipal administrative units of Housing, Housing Construction and Urban Renewal, Urban Development, Traffic and Transport, Climate Protection, Energy and Public Participation, as well as Cultural Affairs, Science and Sports.





KUNST IM ÖFFENTLICHEN RAUM WIEN