

Universität Potsdam
Historisches Institut
PÜ Moderne: Feldpost im Ersten Weltkrieg
Dozentin: Dr. Gundula Gahlen
Sommersemester 2009



Der Feldpostverkehr in Siebenbürgen und Rumänien im Ersten Weltkrieg

30. September 2009

Carolin Litzba
Hochschulsemester 2
Hauptfach: Geschichte
Nebenfächer: Deutsch, Mathematik
Carolin.Litzba@gmx.net

INHALT

Einleitung	3
I. Die deutsche Feldpost im Ersten Weltkrieg	3
II. Der Kriegseintritt Rumäniens	4
III. Die Funktionsweise des Feldpostverkehrs in Rumänien und Siebenbürgen	5
1. Struktur des Feldpostwesens	5
2. Probleme beim Aufbau des Feldpostwesens	5
3. Die deutsche Postdirektion	7
4. Neue Bestimmungen für die Feldpostadressen	8
5. Die rumänische Landespost	8
IV. Der Zusammenbruch des Feldpostwesens in Rumänien	9
V. Schlussbemerkungen	10
Literaturverzeichnis	11

Einleitung

Zu den bedeutendsten Werken über die Funktionsweise der Feldpost im Ersten Weltkrieg zählt bis heute das 1921 erschienene Buch „Geschichte der deutschen Feldpost im Kriege 1914/18“ von Karl Schracke, welches als Zeugnis hohen geschichtlichen Wertes 1992 wiederveröffentlicht wurde.¹ Ebenso bereicherte die 1951 gegründete „Arbeitsgemeinschaft Deutsche Feldpost 1914-1918“ die Kenntnisse um die deutsche Feldpost im Ersten Weltkrieg und erweiterte gerade für den Raum Siebenbürgen und Rumänien mit dem von Horst Borlinghaus im Jahre 2000 herausgegebenen Stempelhandbuch „Die deutsche Feldpost in Rumänien und im Grenzgebiet zu Rumänien im 1. Weltkrieg“ den Forschungsstand.² Um in meiner Darstellung einen umfassenden Überblick über den Feldpostverkehr in Rumänien und Siebenbürgen zu bieten, werde ich kurz auf die deutsche Feldpost allgemein im Ersten Weltkrieg und den Kriegseintritt Rumäniens eingehen. Im Anschluss daran werde ich die Funktionsweise und Besonderheiten des Feldpostverkehrs in Rumänien und Siebenbürgen genauer erläutern.

I. Die deutsche Feldpost im Ersten Weltkrieg

Der Feldpost im Ersten Weltkrieg kam eine besondere Bedeutung zu. Sie diente nicht nur der Kommunikation zwischen Front und Heimat, sondern ebenso der emotionalen Stabilisierung getrennter Familien und der davon abhängigen Stärke soldatischer Kampfmotivation.³ Die Verantwortlichen der Obersten Heeresleitung (OHL) und der Feldpostverwaltung erkannten diese Wirkung. So wurden dem Feldpostverkehr immense materielle und personelle Ressourcen vom Reich zur Verfügung gestellt. Erstmals kam es im Laufe von Kriegszeiten zu einem millionenfachen Austausch von Postkarten, Briefen, Päckchen, Paketen, Zeitungen und anderen Druckschriften. Nur mit Hilfe der 8.131 Beamten sowie über 5.000 militärischen Hilfskräften konnten die insgesamt 28,7 Milliarden Sendungen zwischen Heimat und Front befördert werden.⁴ Den größten Anteil an den durchschnittlich 9,9 Millionen Sendungen pro Tag nahmen die kostenfreien Postkarten, Briefe bis 50 g und Geldbriefe bis 50 g und 150 M Wert ein.⁵

¹ Schracke, Karl, Geschichte der deutschen Feldpost im Kriege 1914/18, Berlin 1921.

² Borlinghaus, Horst, Die deutsche Feldpost in Rumänien und im Grenzgebiet zu Rumänien im 1. Weltkrieg. Stempelhandbuch, Jülich 2000.

³ Ulrich, Bernd, Die Augenzeugen. Deutsche Feldpostbriefe in Kriegs- und Nachkriegszeit 1914-1933 (= Schriften der Bibliothek für Zeitgeschichte – Neue Folge, Band 8), Essen 1997, S. 27.

⁴ Schracke, Geschichte der deutschen Feldpost (wie Anm. 1), S. 336.

⁵ Hirschfeld, Gerhard/ Krumeich, Gerd/ Renz, Irina (Hrsg.), Enzyklopädie Erster Weltkrieg, aktualisierte und erweiterte Studienausgabe, Paderborn u. a. 2009, S. 473

Für den Feldpostverkehr deutscher Truppen in Rumänien galten die allgemeinen Bestimmungen. Diese waren in der Feldpostdienstordnung von 1907 und den 1914 veröffentlichten Ergänzungen festgelegt worden.⁶ Postsendungen über der Begrenzung von 50 g Gewicht und 150 M Wert mussten auch von Rumänien aus freigemacht werden und sämtliche Sendungen den Vermerk „Feldpostbrief“ sowie einen Soldatenbriefstempel enthalten.

II. Der Kriegseintritt Rumäniens

Bei Ausbruch des Ersten Weltkriegs 1914 blieb Rumänien zunächst neutral. Aufgrund territorialer Zugeständnisse Russlands trat es jedoch am 17. August 1916 der Entente⁷ bei. Im Gegenzug sollten nach Kriegsende Siebenbürgen und die Bukowina die rumänischen Grenzen erweitern. Als Reaktion auf die Kriegserklärung gegen Österreich-Ungarn am 27. August 1916 folgten die Kriegserklärungen Deutschlands, Bulgariens sowie des Osmanischen Reiches an Rumänien. Das 600.000 Mann starke rumänische Heer drang zwar im September 1916 in weite Teile Siebenbürgens ein, besetzte Kronstadt und kämpfte sich bis in die Nähe von Hermannstadt vor, konnte jedoch nicht der am 21. September begonnenen Gegenoffensive der Mittelmächte⁸ standhalten.⁹ Von deutscher Seite hatte sich unter dem Befehl des Generals der Infanterie von Falkenhayn die neue 9. Armee in Siebenbürgen gebildet und unter General Mackensen drängten die verbündeten deutschen, österreichischen und bulgarischen Armeen die Rumänen in der Dobrudscha zurück. Bereits am Jahresende 1916 war mehr als die Hälfte des rumänischen Territoriums für fast zwei Jahre von der deutschen, der österreichisch-ungarischen, der bulgarischen und der türkischen Armee besetzt.¹⁰ Um den Feldpostverkehr für die deutschen Truppen in Siebenbürgen sowie den in Rumänien besetzten Gebieten währenddessen zu sichern, bemühte man sich, wie in anderen Kriegsgebieten, einen Postapparat aufzustellen.

⁶ Borlinghaus, Die deutsche Feldpost in Rumänien (wie Anm. 2), S. 8.

⁷ Militärbündnis, zwischen dem Vereinigten Königreich, Frankreich und Russland. Enzyklopädie Erster Weltkrieg (wie Anm. 5), S. 723.

⁸ Militärbündnis, zwischen dem Deutschen Reich und Österreich-Ungarn, dem sich 1914 das Osmanische Reich und 1915 Bulgarien anschloss. Enzyklopädie Erster Weltkrieg (wie Anm. 5), S. 456-458.

⁹ Schmidt-Rösler, Andrea, Rumänien nach dem ersten Weltkrieg: Die Grenzziehung in der Dobrudscha und im Banat und die Folgeprobleme (= Europäische Hochschulschriften: Reihe III. Geschichte und ihre Hilfswissenschaften. Bd. 622), Frankfurt am Main u. a. 1994, S. 30.

¹⁰ Kahl, Thede/ Metzeltin, Michael/ Ungureanu, Mihai-Răzvan (Hrsg.), Rumänien. Raum und Bevölkerung, Geschichte und Geschichtsbilder, Kultur, Gesellschaft und Politik heute, Wirtschaft, Recht und Verfassung, Historische Regionen, Wien u. a. 2006, S. 263.

III. Die Funktionsweise des Feldpostverkehrs in Rumänien und Siebenbürgen

1. Struktur des Feldpostwesens

Zu Beginn des Feldzuges in Siebenbürgen 1916 wurden für die neue 9. Armee und die in den Karpaten kämpfenden deutschen Truppen eine Etappeninspektion und eine Armeepostdirektion in Grodno aufgestellt. Beide erhielten die Nummer 15. Für die deutschen Truppen, die bei der k. u. k. Armee¹¹ kämpften, richtete man von Dezember 1916 bis Mai 1918 eine Zweigetappe mit der Bezeichnung Etappenkommando 22 ein.¹² Verantwortlich für die neue Armeepostdirektion in Grodno war der Leiter des Feldpostwesens der 12. Armee, dessen bisheriger Geschäftsbereich mit dem des Armeepostdirektors der aufgelösten 9. Armee vereinigt wurde. Zusammen mit ihm wechselte ein Teil des alten Personals zur neuen Armeepostdirektion 15 über.¹³ Dennoch reichten die Beamten zunächst nicht aus, um eine problemfreie Postbearbeitung gewährleisten zu können. Erst nach grundlegender Aufstockung des Beamtenapparates konnten die Arbeitsabläufe verbessert werden. Neben dem Personal der Feldpostanstalten standen dem Armeepostdirektor sieben Armeepostdirektoren, ein Feldoberpostsekretär, ein Oberveterinär, 78 Feldpostsekretäre, 110 Feldpostschaffner, 72 Feldpostillione, acht Trainsoldaten und eine wechselnde Anzahl militärischer Aushilfen zur Verfügung.¹⁴ Als Leitpunkt für die in Rumänien kämpfenden Truppen wurde Dresden bestimmt. Von dort aus ging der Postweg über die Umschlagstelle in Budapest.

2. Probleme beim Aufbau des Feldpostwesens¹⁵

Während des Feldzuges unterteilte der Armeepostdirektor die Postzuführung in einen Nordkurs für die Truppen in den Waldkarpaten, einen mittleren Kurs für die Truppen im Südwinkel Siebenbürgens und einen Südkurs für die gegen die Südwestfront kämpfenden Truppen. Für das in den Karpaten liegende Gebiet gestaltete sich die Postzustellung am kompliziertesten. Neben der schlechten Zugverbindung von Siebenbürgen aus bereitete die Lage der einzelnen Feldpostanstalten Schwierigkeiten. In einer Höhe von circa 1.600 Metern waren Postzweigstellen entstanden, zu denen die Postbeförderung meist mehrere Tage dauerte. Hinzu kam, dass aufgrund schmaler und ungepflegter Wege mehrfach Postgespanne in die Tiefe stürzten. Auf dem mittleren Kurs, der von Budapest ausging, hatten die

¹¹ Armee der Österreichisch-Ungarischen Monarchie, in: Enzyklopädie Erster Weltkrieg (wie Anm. 5), S. 896-900.

¹² Borlinghaus, Die deutsche Feldpost in Rumänien (wie Anm. 2), S. 7.

¹³ Schracke, Geschichte der deutschen Feldpost (wie Anm. 1), S. 162.

¹⁴ Schracke, Geschichte der deutschen Feldpost (wie Anm. 1), S. 163.

¹⁵ Schracke, Geschichte der deutschen Feldpost (wie Anm. 1), S. 162-170.

Postzusteller hingegen mit ganz anderen Problemen zu kämpfen. Durch Schuld des ungarischen Bahnpersonals gefährdeten häufige Plünderungen die Postversorgung.

Nach der Schlacht von Kronstadt im Oktober 1916 nutzte die Feldpost die verhältnismäßig ruhige Zeit zur Vervollständigung der Posteinrichtungen und Postversorgung der in den transsilvanischen Alpen kämpfenden Truppen. Während der Kämpfe war es den Truppen nicht möglich, die Briefsendungen von den Postanstalten abzuholen. So zogen erneut lange Kolonnen von Tragetieren und Gebirgswagen los, um die Post in mehrtägigen Märschen hoch ins Gebirge zu bringen. Doch als die Heeresleitung den Szurdukpass, auf dem es keine Schienenverbindung zwischen dem ungarischen und dem rumänischen Bahnnetz gab, als Weg nach Bukarest bestimmte, traf die Feldpost auf eine ihrer größten Herausforderungen. In Folge dessen, dass der Weg besonders durch die schwere Artillerie aufgewühlt worden war, blieben des Öfteren die Postlastkraftwagen liegen und mehrfach konnte nicht einmal die Nachrichtenpost zugestellt werden. Hinter dem Gebirge wurden die südöstlich führenden Straßen noch bedeutend schlechter. Bis am 25. November der Schienenautobetrieb nach Targu Jiu – Craiova zur Postbeförderung nutzbar war, blieben zahlreiche Fahrzeuge in den schlammigen Straßen liegen. Doch selbst auf dem neu geschaffenen Bahnweg hatte die Feldpost Probleme, den inzwischen weiter östlich und südöstlich vorgerückten Feldpostanstalten zu folgen. Hinsichtlich der wachsenden Entfernungen wurde die Abholung und Nachbringung der Feldpost von den Umschlagstellen zunehmend fraglicher. Gleichzeitig erschwerten die fast täglich wechselnden Standorte der Truppen und der mitziehenden Feldpostanstalten die Lieferungen der Feldpost. Nur im Einzelfall hatten der Armeepostdirektor und die Umschlagstellen Kenntnis über die aktuellen Aufenthaltsorte. Immer öfter wurde die Postversorgung der Findigkeit der Kraftfahrer überlassen. Doch weit auseinander liegende Tankstellen sowie schlechte Verkehrswege verhinderten in vielen Fällen ein Vorankommen dieser. Unter solchen Umständen konnte nur noch selten und in diesen Fällen auch nur zufällig eine Postübergabe gewährleistet werden. Ebenso gestaltete sich der Rückweg von den Feldpostanstalten zur Feldpost immer schwieriger.

Als im Dezember 1916 20 Wagen Päckchenpost Bukarest auf dem Bahnweg erreichten, waren die Feldpostanstalten bereits unter schwersten Anstrengungen in nordöstliche Richtung weiter gezogen. Eine Nachsendung der in Bukarest eingegangenen Post sowie die Zurücksendung der Heimatpost waren angesichts schlechter Verkehrswege erst einmal unmöglich. Nur über Umwege erhielten die Truppen in Ploesti am 24. Dezember 1916 ihre Post. Um diese Zeit erreichte endlich auch ein Teil der im Oktober beantragten Kraftwagen

Ploesti. Auf der etwa 440 Kilometer langen und beschwerlichen Strecke von Hermannstadt nach Ploesti war der Postkraftwagenpark schwer in Mitleidenschaft gezogen worden und der vierte Teil der Kolonne liegengeblieben. Nach einer flüchtigen Überholung der Wagen nahm man den Feldpostverkehr zu den inzwischen bis nach Focsani und in das Gebiet östlich von Rimnicul vorgerückten Truppen auf. Doch wieder stoppten die schlechten Wege nach nur kurzer Zeit den Betrieb. Schließlich mussten die Divisionen um Hilfe gebeten werden.

Auch der Feldpostverkehr für die deutschen Truppen der Donauarmee, die unter Mackensens Führung in der Dobrudscha und im Süden Rumäniens kämpfte, bereitete große Mühe. Aufgrund der grundlosen Wege, die jegliches Vordringen von Fahrzeugen verhinderten, erfolgte die Postversorgung ausschließlich über Eisenbahnbau und danach über Bedarfszüge. Erst mit dem von Bukarest nach Braila eingeführten Personenzugverkehr konnte eine deutsche Schaffnerbahnpost verkehren und ebenso, wie der gleichzeitig von Budapest nach Bukarest einsetzende Schnellzugverkehr, den Postaustausch ab Januar 1917 befördern. Der darauf folgende Ausbau der Bahnverbindungen gestaltete sich wiederum schwierig, da für die lange Beförderungsstrecke von Dresden nach Bukarest fünf verschiedene Bahnverwaltungen zuständig waren. So blieb es keine Seltenheit, dass die Beförderung der Päckchenpost drei Wochen und länger in Anspruch nahm.

Aufgrund der fortwährend schlechten Bedingungen nutzten die am Rumänienfeldzug beteiligten Soldaten, die im vierten Quartal 1916 lediglich in den Grenzregionen kämpften, während anstehender Transporte die in Grenznähe liegenden Feldposteinrichtungen auf dem Gebiet der k. u. k. Monarchie oder Bulgariens.¹⁶ Erst zu Beginn des Jahres 1917 verbesserten sich die Verhältnisse. Im Anschluss an die Besetzung großer rumänischer Gebiete schuf man am 26.12.1916 eine Militärverwaltung mit eigener Postdirektion für das Land. Losgelöst von den Ereignissen der Front fand endlich ein geregelter Feldpostverkehr statt.

3. Die deutsche Postdirektion¹⁷

Die am 26.12.1916 errichtete deutsche Postdirektion hatte die Aufgabe, die Postversorgung der Besatzungstruppen und deutschen Behörden wahrzunehmen und unterstand in allen postdienstlichen Angelegenheiten dem Feldoberpostmeister. Die Leitung der Postdirektion übernahm ein Armeepostinspektor, wodurch es sich um eine kleinere und vom Armeepostdirektor unabhängige reine Feldpostverwaltungsbehörde handelte. Bis Ende März 1917 waren 18 Stationen dem Bereich der Postdirektion zugehörig. Ein Aufbau weiterer

¹⁶ Borlinghaus, Die deutsche Feldpost in Rumänien (wie Anm. 2), S. 3.

¹⁷ Schracke, Geschichte der deutschen Feldpost (wie Anm. 1), S. 276-277.

Feldpoststationen war aufgrund fehlenden Personals jedoch erst einmal nicht möglich. Doch unter Benutzung vorgefundener rumänischer Bahnpostwagen und von der Heeresverwaltung circa 100 zur Verfügung gestellter Soldaten konnte die Postversorgung weiterhin gewährleistet werden. Im April 1918 waren, inklusive der militärischen Aushilfen, rund 300 Arbeitskräfte in den insgesamt 23 Feldpostanstalten beschäftigt. Eine Besonderheit des Feldpostverkehrs in Rumänien war die enge Zusammenarbeit mit den Postbehörden der Verbündeten. Bei der Beförderung eingelieferter Post unterstützte man sich gegenseitig, und die Deutsche Feldpost beförderte gelegentlich auch frankierte Zivilpost.¹⁸

4. Neue Bestimmungen für die Feldpostadressen¹⁹

Nahezu gleichzeitig mit dem Beginn einer geregelten Feldpostversorgung der deutschen Truppen in Rumänien traten neue Bestimmungen über die Adressierung von Feldpostsendungen in Kraft. Ab dem 15. Februar 1917 waren in den Briefaufschriften sämtliche Angaben über Kriegsschauplätze und genaue Truppenzugehörigkeit untersagt. Nur die Bezeichnung des Truppenteils bis zum Regiment aufwärts durfte notiert werden. Zudem mussten fortan alle Feldpostämter und Feldpostexpeditionen mit „Deutsche Feldpost“ und einer Nummer bezeichnet werden. Um sich zusätzlich vor gegnerischer Spionage zu schützen, minimierte man die Inschriften der Feldpoststempel und tauschte diese im Oktober 1917 gegen so genannte „stumme Stempel“, die lediglich den Vermerk „Deutsche Feldpost“ und meist drei Sterne enthielten, oder Nummernstempel aus.

5. Die rumänische Landespost²⁰

Während man in Rumänien an dem Aufbau der deutschen Postdirektion gearbeitet hatte, war die Landesbevölkerung in dieser Zeit ohne Postverkehr geblieben. Um diesen Zustand zu beheben und zu verhindern, dass die Bevölkerung unter anderem versuchte, den Kontakt zu den deutschen Heeresangehörigen auszunutzen, entschloss sich die Militärverwaltung zur Errichtung eines Landespostdienstes. Die Leitung übernahm ein deutscher Offizier, der ursprünglich Postbeamter von Beruf war. Den Mittelpunkt des Landespostdienstes bildete ein unter deutscher Leitung stehendes Postamt in Bukarest, das am 1. Juni 1917 die Arbeit aufnahm. Die Auslieferung in den einzelnen Poststellen wurde möglichst von bestehenden militärischen Dienststellen und Einrichtungen vorgenommen. Nur selten stellte man einheimische Kräfte ein. Diese durften anfangs nur gewöhnliche Briefe und Postkarten

¹⁸ Borlinghaus, Die deutsche Feldpost in Rumänien (wie Anm. 2), S. 11.

¹⁹ Borlinghaus, Die deutsche Feldpost in Rumänien (wie Anm. 2), S. 9.

²⁰ Schracke, Geschichte der deutschen Feldpost (wie Anm. 1), S. 277-279.

ausliefern, und auch der Postverkehr der Einheimischen war im Wesentlichen auf freizumachende Postkarten beschränkt und unterlag militärischer Prüfung. Im Wesentlichen wurden die Bestimmungen erst nach dem Friedensvertrag vom 7. Mai 1918 gelockert und die Landespost am 22. Juli 1918 der Feldpost unterstellt. Bis dahin hatte diese lediglich den Austausch der Post zwischen den einzelnen Poststellen und über die Grenzen Rumäniens hinweg übernommen. Unter der Leitung des Feldpostdirektors wurde das rumänische Postwesen wieder aufgebaut und das besetzte Gebiet in drei Aufsichtsbezirke eingeteilt, in denen deutsche Armeepostinspektoren die Landespost überwachten. Die neue Landespostverordnung vom 19. September 1918 ermöglichte der Bevölkerung die Zulassung weiterer Postversendungsgegenstände. Der Paketverkehr konnte jedoch wegen fehlender Beförderungsmittel nicht mehr unter der Leitung der Feldpostdirektion zugelassen werden.

IV. Der Zusammenbruch des Feldpostwesens in Rumänien²¹

Mit der Räumung Bulgariens und Serbiens konnten die deutschen Besatzungstruppen nicht länger ihre Stellung in Rumänien halten. Nach dem 31. Oktober 1918 war jede unmittelbare Zugverbindung zur Heimat unterbrochen. Dennoch gelang es mit Hilfe der k. u. k. Feldpost noch einige Tage ein paar Briefsäcke in die Heimat zu befördern. Die letzte für Deutschland bestimmte Post wurde am 7. November 1918 von Bukarest versandt. Nur wenige Tage später sollten auf Befehl der Obersten Heeresleitung sämtliche Feldpoststationen ihre Truppen auf dem Rückzug begleiten. Trotz der beschwerlichen Heimreise einiger Feldpostbeamter, die unter anderem auf ihrem Wege ausgeraubt worden waren, kam der Großteil der Feldpostbeamten wohlbehalten in der Heimat an. Ein Vorsteher sowie ein Feldpostillion, die zusammen mit Feldmarschall Mackensen gefangen genommen waren, kehrten schließlich am 19. Dezember 1919 nach Deutschland zurück.

²¹ Schracke, Geschichte der deutschen Feldpost (wie Anm. 1), S. 325.

V. Schlussbemerkungen

Sicherlich war der Aufbau des Feldpostverkehrs in Rumänien aufgrund des fehlenden Personals sowie den von Rumänen zerstörten Brücken und Bahngleisen kein einfacher. Dennoch schaffte es die Postdirektion durch Flexibilität und enormen Arbeitsaufwand rasch eine relativ geregelte Postversorgung zu gewährleisten. Selbst mit dem Zusammenbruch des Feldpostwesens und dem Abrücken der Truppen gab sie nicht auf, sondern versuchte bis zum Schluss den Truppen die Post zuzustellen.

Literaturverzeichnis

Borlinghaus, Horst, Die deutsche Feldpost in Rumänien und im Grenzgebiet zu Rumänien im 1. Weltkrieg. Stempelhandbuch, Jülich 2000.

Hirschfeld, Gerhard/ Krumeich, Gerd/ Renz, Irina (Hrsg.), Enzyklopädie Erster Weltkrieg, aktualisierte und erweiterte Studienausgabe, Paderborn u. a. 2009.

Kahl, Thede/ Metzeltin, Michael/ Ungureanu, Mihai-Răzvan (Hrsg.), Rumänien. Raum und Bevölkerung, Geschichte und Geschichtsbilder, Kultur, Gesellschaft und Politik heute, Wirtschaft, Recht und Verfassung, Historische Regionen, Wien u. a. 2006.

Schmidt-Rösler, Andrea, Rumänien nach dem ersten Weltkrieg: Die Grenzziehung in der Dobrudscha und im Banat und die Folgeprobleme (= Europäische Hochschulschriften: Reihe III. Geschichte und ihre Hilfswissenschaften. Bd. 622), Frankfurt am Main u. a. 1994.

Schracke, Karl, Geschichte der deutschen Feldpost im Kriege 1914/18, Berlin 1921.

Ulrich, Bernd, Die Augenzeugen. Deutsche Feldpostbriefe in Kriegs- und Nachkriegszeit 1914-1933 (= Schriften der Bibliothek für Zeitgeschichte – Neue Folge, Band 8), Essen 1997.