

L'Infrastruttura dell'Annientamento: Il Ruolo della Deutsche Reichsbahn nella Gestione del Nazismo e l'Analisi Economica della Shoah

Il successo logistico del Terzo Reich e l'attuazione della "Soluzione Finale" non possono essere compresi senza un'analisi approfondita della Deutsche Reichsbahn (DRB), la ferrovia statale tedesca. Considerata all'epoca la più grande impresa commerciale del mondo, la Reichsbahn si trasformò da pilastro dell'economia civile e delle riparazioni post-belliche in uno strumento indispensabile per la macchina di sterminio nazista.¹ Questo rapporto esamina l'evoluzione burocratica, operativa e finanziaria della ferrovia, quantificando il profitto derivato dalla deportazione di milioni di esseri umani e analizzando come la normalizzazione burocratica abbia permesso un genocidio su scala industriale.⁴

Il Contesto Storico e la Trasformazione della Reichsbahn (1920-1937)

La Deutsche Reichsbahn nacque nel 1920, unificando le ferrovie dei vari stati tedeschi. Durante il periodo della Repubblica di Weimar, l'azienda fu al centro delle tensioni geopolitiche legate alle riparazioni di guerra del Trattato di Versailles. Il Piano Dawes del 1924 impose la nazionalizzazione del sistema sotto la forma della Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, con l'obiettivo esplicito di utilizzare i profitti ferroviari per pagare i debiti agli Alleati.¹ In questo periodo, la ferrovia era un'entità tecnicamente avanzata, gestita con criteri di efficienza capitalistica per sostenere il peso di undici miliardi di Goldmark di debito.⁶

Con l'avvento al potere di Adolf Hitler nel 1933, la neutralità politica della Reichsbahn fu rapidamente smantellata. Sotto la direzione di Julius Dorpmüller, l'azienda accettò i valori nazionalsocialisti, subordinando la propria vasta rete ai piani di dominio razziale e militare.⁴ La legge del 1937 ristabilì la piena sovranità del Reich sul sistema ferroviario, ponendolo sotto il controllo diretto del Ministero dei Trasporti.⁵ Questa transizione fu cruciale: la Reichsbahn smise di essere un "bene comune" per diventare un'arma ideologica, integrata strutturalmente nella preparazione della guerra totale.²

Periodo Storico	Status Giuridico della Reichsbahn	Obiettivo Primario
1920 - 1924	Ferrovie di Stato della Repubblica di Weimar	Consolidamento nazionale post-bellico
1924 - 1932	Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (Piano Dawes)	Generazione di profitti per le riparazioni di guerra ⁶
1933 - 1937	Integrazione nel regime nazista	Riarmo, creazione di lavoro e sottomissione ideologica ⁴
1937 - 1945	Deutsche Reichsbahn (Controllo ministeriale)	Supporto alla guerra di aggressione e alla deportazione ⁶

La Burocrazia del Genocidio: Coordinamento e Pipeline

La deportazione di milioni di persone verso i centri di sterminio non fu un evento caotico, ma una "pipeline" logistica meticolosamente progettata che fondeva burocrazia cartacea, tecnologie di tabulazione e trasporto su rotaia.⁷ Questo processo richiedeva la cooperazione sinergica di diversi organismi statali: l'Ufficio Centrale per la Sicurezza del Reich (RSHA), il Ministero dei Trasporti e il Ministero degli Esteri.⁸

L'RSHA, in particolare il dipartimento IV B 4 diretto da Adolf Eichmann, gestiva l'identificazione e la concentrazione delle vittime.⁷ Il Ministero dei Trasporti, attraverso la Reichsbahn, aveva il compito di inserire i treni speciali (*Sonderzüge*) in una rete ferroviaria già satura dalle esigenze della Wehrmacht.⁴ Il Ministero degli Esteri negoziava con gli stati alleati e occupati per garantire il transito dei convogli e la consegna delle popolazioni ebraiche locali.⁸

Il Ruolo dei Funzionari Ferroviari

La Reichsbahn impiegava circa 1,4 milioni di persone, tra cui circa 500.000 funzionari pubblici.⁴ La gestione della Shoah dipendeva dalla "normalità" di questi impiegati — ingegneri, capistazione, contabili e addetti agli scambi — che trattavano i trasporti verso i campi di sterminio come problemi tecnici di programmazione e contabilità.² Albert Ganzenmüller, vicedirettore della Reichsbahn, fu una figura centrale nel coordinare la distribuzione dei vagoni e la pianificazione delle rotte, assicurando che le esigenze delle SS non interferissero eccessivamente con il traffico militare prioritario.⁴

Per questi burocrati, la "Soluzione Finale" era una questione di *Fahrplananordnung* (ordini di orario ferroviario). I treni della morte erano ufficialmente catalogati come trasporti passeggeri a tariffa speciale, garantendo che ogni aspetto dell'operazione seguisse le procedure aziendali standard.⁴ Questa frammentazione delle responsabilità permise ai dipendenti di mantenere un distacco psicologico dal risultato finale delle loro azioni: mentre gli ingegneri ottimizzavano la velocità dei convogli, i contabili si assicuravano che ogni chilometro percorso fosse regolarmente fatturato alle SS.²

Meccanismi Operativi dei Sonderzüge: I Treni della Morte

L'efficacia della macchina di sterminio dipendeva dalla capacità della Reichsbahn di mantenere un flusso costante di vittime verso i campi della Polonia occupata.² Tra il 1941 e il 1944, la ferrovia trasportò circa tre milioni di persone verso la morte, operando con una media di 1,5 treni al giorno diretti al complesso di Auschwitz-Birkenau.⁴

Condizioni di Trasporto e Priorità Logistica

Sebbene vitali per gli obiettivi ideologici di Hitler, i treni della deportazione avevano spesso una bassa priorità operativa rispetto ai convogli militari.⁸ Questo paradosso logistico portava a tempi di percorrenza imprevedibili, con treni stipati di esseri umani costretti a sostare per giorni su binari morti per permettere il passaggio di munizioni o truppe.⁸ In tali condizioni, senza cibo, acqua o ventilazione, molti deportati morivano prima ancora di raggiungere la destinazione.⁹

I vagoni utilizzati erano principalmente carri merci o carri bestiame, riconvertiti per trasportare carichi umani in condizioni di sovraffollamento estremo.² La capacità standard di un convoglio era di 50 vagoni, ognuno dei quali avrebbe dovuto contenere 50 persone secondo le linee guida ufficiali; tuttavia, la

pressione per aumentare l'efficienza portava regolarmente a stipare fino a 100 persone per vagone, portando il carico complessivo oltre il 150-200% della capacità prevista.⁸

Campo di Sterminio	Numero Stimato di Treni Arrivati	Totale Vittime Trasportate via Rotaia
Auschwitz-Birkenau	613	~1.100.000+ ⁸
Treblinka	390	~700.000 - 800.000+ ¹³
Bełżec	N/A	~434.508 (Dato parziale 1942) ¹³
Sobibór	N/A	~101.370 (Dato parziale 1942) ¹³

L'Integrazione Infrastrutturale: La Rampa e lo Scartamento

L'espansione della Reichsbahn verso l'Europa orientale fu segnata da sfide tecniche monumentali. Durante l'Operazione Barbarossa, le truppe ferroviarie tedesche dovettero convertire oltre 16.000 chilometri di binari sovietici dallo scartamento largo allo scartamento standard tedesco per permettere il transito delle locomotive della Reichsbahn.⁶ Questa espansione infrastrutturale fu propedeutica alla creazione di raccordi ferroviari diretti all'interno dei campi di sterminio, eliminando la necessità di marce forzate e permettendo lo scarico delle vittime direttamente sulle rampe di selezione.²

Analisi Economica: Guadagni e Profitti della Reichsbahn

Uno degli aspetti più sconcertanti della gestione della Reichsbahn fu la trasformazione del genocidio in un'operazione finanziaria a scopo di lucro. La ferrovia trattava ogni trasporto come una transazione commerciale ordinaria, fatturando sistematicamente i costi alle autorità delle SS.²

Il Sistema di Tariffazione

La struttura tariffaria applicata ai deportati era basata sui prezzi dei biglietti di terza classe per viaggi di gruppo.² I costi standard erano i seguenti:

- **Adulti:** 4 pfennig per chilometro di percorso.¹²
- **Bambini (4-10 anni):** 2 pfennig per chilometro.¹²
- **Bambini sotto i 4 anni:** Trasporto gratuito.¹²

Per massimizzare il profitto e l'efficienza, la Reichsbahn offriva uno sconto del 50% per i trasporti che superavano le 400 persone.² Questa logica commerciale incentivava attivamente il sovraffollamento dei vagoni: stipando più persone in un singolo convoglio, le SS riducevano il costo unitario per deportato, mentre la Reichsbahn ottimizzava l'uso del proprio materiale rotabile e del personale.²

Quantificazione dei Ricavi in Dollari Storici e Attuali

Esistono diverse stime per quantificare l'entità totale dei guadagni della Reichsbahn derivanti dalla Shoah. Le cifre variano a seconda che si considerino solo i pagamenti diretti per le deportazioni o l'intero sistema di saccheggio e sfruttamento correlato.

1. **Stima del "Treno della Commemorazione":** Secondo un rapporto peritale commissionato dall'organizzazione *Zug der Erinnerung*, i ricavi totali incassati dalla Reichsbahn per i servizi di trasporto verso i campi di concentramento e sterminio tra il 1938 e il 1945 ammontano a circa

664.525.820,34 dollari USA (valore riferito al periodo storico o calcolato come debito complessivo).¹³

2. **Stima del Governo Tedesco:** Altre fonti indicano che il governo tedesco ricevette quasi **700 milioni di dollari** in pagamenti per le "rotte della morte" entro la fine della guerra.¹⁵
3. **Analisi Regionale (Esempio Salonicco):** Per la deportazione della comunità ebraica di Salonicco (circa 48.000 persone), la Reichsbahn incassò circa 2,3 milioni di Reichsmark. Calcolando il valore attuale con un interesse del 2,5% annuo, questa somma corrisponderebbe oggi a oltre **89 milioni di euro** (circa **95 milioni di dollari**).¹⁶

Conversione Valutaria e Potere d'Acquisto

Per comprendere queste cifre in termini moderni, è necessario utilizzare i tassi di conversione del 1941, anno in cui le deportazioni di massa iniziarono sistematicamente. Il tasso di cambio medio annuo era di **1 dollaro = 2,50 Reichsmark**.¹⁷

Valore Storico (1941)	Equivalente in Dollari (1941)	Equivalente in Dollari (2026 - Stima CPI)	Equivalente in Dollari (2026 - Stima PIL/Status)
6.000 RM (Esempio)	\$2.400	~\$45.000	~\$230.000
700.000.000 USD (Totale stimato)	\$700.000.000	~\$13.000.000.000	~\$65.000.000.000

Nota: Le proiezioni al 2026 si basano su un moltiplicatore di inflazione derivato dagli indici CPI e di status economico forniti dai modelli di calcolo storici.¹⁹

Se applichiamo il moltiplicatore del Consumer Price Index (CPI), che vede un dollaro del 1938/1941 trasformarsi in circa 17-20 dollari odierni, i 700 milioni di dollari incassati dal regime per le deportazioni equivalgono a circa **13-14 miliardi di dollari attuali**.¹⁵ Se invece consideriamo il valore relativo rispetto al PIL o al prestigio economico (GDP Per Capita), la cifra lievita esponenzialmente, suggerendo che l'impatto economico dell'operazione ferroviaria fu una componente massiccia del finanziamento bellico e ideologico del Reich.¹⁹

La Provenienza dei Fondi: Il Finanziamento del Proprio Sterminio

È fondamentale sottolineare che la Reichsbahn non riceveva questi fondi da un budget statale generale, ma spesso direttamente dai beni confiscati alle vittime.² Prima della deportazione, gli ebrei venivano privati di ogni proprietà, immobili, conti bancari e oggetti di valore.²⁰ In molti casi, alle vittime veniva persino chiesto di acquistare personalmente il biglietto per il treno che le avrebbe condotte alla morte.⁵

In Grecia, ad esempio, i dipendenti delle ferrovie statali distribuivano biglietti ai deportati in cambio dei loro ultimi risparmi, mentre in Germania l'RSA utilizzava i fondi confiscati gestiti attraverso conti speciali per saldare le fatture della Reichsbahn.⁴ Questo sistema creò un ciclo economico perverso in cui il saccheggio delle vittime finanziava l'infrastruttura necessaria per il loro sterminio, eliminando qualsiasi

onere finanziario netto per lo Stato nazista.²

Il Saccheggio degli Asset e la Reichsbank

Oltre ai biglietti ferroviari, il sistema ferroviario trasportava enormi quantità di beni rubati — dai vestiti agli orologi, fino all'oro rimosso dai denti delle vittime — che venivano poi centralizzati e venduti o pawning dalla Reichsbank per finanziare lo sforzo bellico.²⁰ Si stima che l'oro monetario confiscato dai nazisti sia ammontato a circa 580 milioni di dollari dell'epoca, equivalenti a circa **5,6 miliardi di dollari attuali**.²⁰

Precedenti Storici e Evoluzione della Logistica Totalitaria

L'uso dei treni per il genocidio non iniziò con la Shoah, ma rappresentò il culmine di una tendenza tecnologica iniziata all'alba del XX secolo. Già nel 1904-1907, i treni tedeschi furono utilizzati per deportare le popolazioni Herero e Nama nell'Africa del Sud-Ovest (oggi Namibia) verso i campi di sterminio, dove l'80% dei prigionieri perì.¹⁵ Analogamente, durante il genocidio armeno del 1915, la ferrovia Berlino-Baghdad fu utilizzata per il trasporto forzato di migliaia di persone verso i campi nel deserto siriano.¹⁵

Questi precedenti dimostrano come la ferrovia sia stata percepita precocemente dai regimi autoritari come uno strumento di ingegneria demografica radicale. La Reichsbahn nazista perfezionò questo modello, integrando la tecnologia di tabulazione (come le macchine a schede perforate della Dehomag/IBM) per gestire milioni di nomi e destinazioni con una precisione che trasformava la logistica in un'arma di sterminio.⁷

Responsabilità Individuale e Impunità: Il Caso Ganzenmüller

Nonostante il ruolo centrale della Reichsbahn, la perseguibilità penale dei suoi dirigenti nel dopoguerra fu estremamente limitata. La maggior parte dei 1,4 milioni di dipendenti tornò alla vita civile o continuò a lavorare nelle ferrovie della Germania divisa.⁴

Albert Ganzenmüller rappresenta il caso più emblematico di questa impunità. Come segretario di stato per i trasporti, egli era pienamente consapevole della destinazione dei convogli.⁴ Eppure, il suo processo nel 1973 fu interrotto per motivi di salute dopo un solo giorno. Ganzenmüller visse altri due decenni come uomo libero, senza mai rispondere delle proprie responsabilità nella pianificazione degli orari della morte.¹² Questa incapacità del sistema giudiziario tedesco di condannare i "tecnocrati del genocidio" ha lasciato una ferita aperta nella memoria storica della nazione.¹²

L'Eredità della Deutsche Bahn e la Memoria Contemporanea

La moderna Deutsche Bahn (DB), come successore storico della Reichsbahn, ha affrontato un lungo e difficile percorso di riconoscimento delle proprie responsabilità.²³ Solo nel 2008 l'azienda ha ammesso ufficialmente che senza la ferrovia l'omicidio industriale di milioni di persone non sarebbe stato possibile.¹²

Controversie sulla Commemorazione

Il processo di memoria è stato segnato da conflitti significativi. Hartmut Mehdorn, ex capo della DB, si oppose per anni all'esposizione di mostre sull'Olocausto nelle stazioni ferroviarie attive, temendo che potessero scoraggiare i passeggeri o danneggiare l'immagine aziendale.¹² Inoltre, la richiesta della DB di far pagare tasse di transito al "Treno della Memoria" (un treno commemorativo con le biografie dei bambini deportati) scatenò un'ondata di indignazione internazionale, costringendo infine l'azienda a cedere sotto la pressione del Ministero dei Trasporti.¹²

Riparazioni e Fondazioni

Oggi, la Deutsche Bahn partecipa a sforzi di riconciliazione attraverso:

- **La Fondazione EVZ:** La DB è stata tra i fondatori della fondazione "Memoria, Responsabilità e Futuro", contribuendo ai 5 miliardi di euro stanziati per risarcire gli ex lavoratori schiavi.²⁶
- **Sostegno a Yad Vashem:** L'azienda finanzia il nuovo Shoah Legacy Campus e programmi educativi contro l'antisemitismo e l'antiziganismo.²³
- **Transizione Giusta:** DB ha adottato definizioni operative internazionali per combattere il razzismo all'interno della propria forza lavoro attuale, cercando di trasformare la propria "eredità vergognosa" in un impegno per la diversità.²⁹

Sintesi delle Conclusioni Operative e Finanziarie

Il ruolo della Reichsbahn nella gestione del nazismo fu quello di un abilitatore logistico senza il quale lo sterminio di massa non avrebbe potuto assumere dimensioni industriali. La ferrovia fornì non solo il trasporto, ma anche il modello burocratico di disumanizzazione: la trasformazione di persone in numeri di carico e tariffe passeggeri.

Categoria di Analisi	Dato Sintetico	Implicazione Storica
Portata del Personale	1,4 milioni di addetti ⁴	Coinvolgimento profondo della società civile nel crimine di Stato.
Efficienza Logistica	~1,5 treni/giorno verso Auschwitz ⁸	Regolarità industriale della macchina di sterminio.
Profitto Diretto	~700 milioni di dollari (1945) ¹⁵	Finanziamento del genocidio attraverso il saccheggio delle vittime.
Valore Attuale (2026)	~\$13 - \$65 miliardi (secondo l'indice)	L'immane entità economica del "capitale della morte" nazista.
Responsabilità Giuridica	Quasi nulla per i vertici ferroviari ¹²	Fallimento della giustizia del dopoguerra per i crimini amministrativi.

La Reichsbahn dimostrò che il genocidio non richiede solo odio ideologico, ma anche competenza tecnica, orari ferroviari precisi e una gestione contabile impeccabile. I binari che attraversavano l'Europa non erano semplici rotte di trasporto, ma le arterie di un sistema che aveva monetizzato ogni chilometro della corsa verso l'annientamento.² La comprensione di questa complicità strutturale rimane

fondamentale per prevenire che la modernità logistica possa essere nuovamente messa al servizio di visioni genocidarie.⁷

Bibliografia

1. The most valuable asset of the Reich : a history of the German National Railway - University of California Santa Barbara, accesso eseguito il giorno marzo 12, 2026, https://search.library.ucsb.edu/discovery/fulldisplay?vid=01UCSB_INST%3AUCSB&search_scope=DN_and_CI&tab=Everything&docid=alma990021427950203776&lang=en&context=L&adaptor=L&local%20Search%20Engine&query=sub%2Ccontains%2CGovernment%20ownership%20German%20Y
2. The Reichsbahn's Complicity: How the German Railway Became an Arm of the SS - Explaining History Podcast, accesso eseguito il giorno marzo 12, 2026, <https://explaininghistory.org/2025/10/05/the-reichsbahns-complicity-how-the-german-railway-became-an-arm-of-the-ss/>
3. Knorr-Bremse during the Third Reich, accesso eseguito il giorno marzo 12, 2026, <https://www.knorr-bremse.com/en/company/history/knorr-bremse-in-the-third-reich/>
4. German Railroads and the Holocaust: Uncovering the Tracks - GW ..., accesso eseguito il giorno marzo 12, 2026, <https://scholarspace.library.gwu.edu/downloads/gm80hv565?disposition=inline&locale=en>
5. Deutsche Reichsbahn History, Development & Legacy - Study.com, accesso eseguito il giorno marzo 12, 2026, <https://study.com/academy/lesson/deutsche-reichsbahn-history-facts-german-national-railway.html>
6. Deutsche Reichsbahn - Wikipedia, accesso eseguito il giorno marzo 12, 2026, https://en.wikipedia.org/wiki/Deutsche_Reichsbahn
7. Pipes of Power: The Logistics of Totalitarian Deportation—and How to Engineer Their Peaceful Inverse - ResearchGate, accesso eseguito il giorno marzo 12, 2026, https://www.researchgate.net/publication/395890918_Pipes_of_Power_The_Logistics_of_Totalitarian_Deportation-and_How_to_Engineer_Their_Peaceful_Inverse
8. Holocaust trains - Wikipedia, accesso eseguito il giorno marzo 12, 2026, https://en.wikipedia.org/wiki/Holocaust_trains
9. German Railways and the Holocaust, accesso eseguito il giorno marzo 12, 2026, <https://encyclopedia.ushmm.org/content/en/article/german-railways-and-the-holocaust>
10. THE TRAGEDY OF DEPORTATION 1 The Tragedy of Deportation An Analysis of Jewish Survivor Testimony on Holocaust Train - Liberty University, accesso eseguito il giorno marzo 12, 2026, <https://digitalcommons.liberty.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1606&context=honors>
11. Cracow - Collections Search - United States Holocaust Memorial Museum, accesso eseguito il giorno marzo 12, 2026, <https://collections.ushmm.org/search/catalog/irn1005199>
12. German railways admits complicity in Holocaust | World news - The Guardian, accesso eseguito il giorno marzo 12, 2026, <https://www.theguardian.com/world/2008/jan/23/secondworldwar.germany>
13. Höfle telegram - Wikipedia, accesso eseguito il giorno marzo 12, 2026, https://en.wikipedia.org/wiki/H%C3%B6fle_telegram
14. The Train Journey - Berghahn Books, accesso eseguito il giorno marzo 12, 2026, https://www.berghahnbooks.com/downloads/OpenAccess/GigliottiTrain/9781785334771_OA.pdf
15. Exploring the role of rail systems in genocide « World Without ..., accesso eseguito il giorno marzo 12, 2026, <https://worldwithoutgenocide.org/genocides-and-conflicts/holocaust-of-jews/exploring-the-role-of-rail-systems-in-genocide>
16. 'Train of Commemoration' Travels Through Germany, accesso eseguito il giorno marzo 12, 2026, <http://www.zug-der-erinnerung.eu/presse/pr1.html>
17. In 1947, how many Reichsmarks would 1 U.S. dollar buy? - History Stack Exchange, accesso eseguito il giorno marzo 12, 2026, <https://history.stackexchange.com/questions/45296/in-1947-how-many-reichsmarks-would-1-u-s-d>

[ollar-buy](#)

18. Exchange Rates Between the United States Dollar and Forty-one Currencies - Measuring Worth, accesso eseguito il giorno marzo 12, 2026, https://www.measuringworth.com/datasets/exchangeglobal/result.php?year_source=1900&year_result=2000&countryE%5B%5D=Germany
19. Historical US Dollars to German Marks currency conversion, accesso eseguito il giorno marzo 12, 2026, <https://marcuse.faculty.history.ucsb.edu/projects/currency.htm>
20. U.S. and Allied Efforts To Recover and Restore Gold and Other Assets Stolen or Hidden by Germany During World War II Preliminary - FCIT, accesso eseguito il giorno marzo 12, 2026, <https://fcit.usf.edu/holocaust/resource/gold/gold.pdf>
21. Transports to Extinction: The Deportation of the Jews during the Holocaust - Yad Vashem, accesso eseguito il giorno marzo 12, 2026, <https://www.yadvashem.org/remembrance/archive/central-theme/deportation-of-the-jews-during-the-holocaust.html>
22. Trenes del Holocausto - Wikipedia, la enciclopedia libre, accesso eseguito il giorno marzo 12, 2026, https://es.wikipedia.org/wiki/Trenes_del_Holocausto
23. Deutsche Bahn AG, Germany - Yad Vashem, accesso eseguito il giorno marzo 12, 2026, <https://www.yadvashem.org/donors/deutsche-bahn-ag.html>
24. How DB is taking responsibility for its own history - Deutsche Bahn AG, accesso eseguito il giorno marzo 12, 2026, <https://nachhaltigkeit.deutschebahn.com/en/social-responsibility/responsibility-for-its-own-history>
25. Driving with the Dead: Stories of Loss, Journey, and Wonder - Dominican Scholar, accesso eseguito il giorno marzo 12, 2026, <https://scholar.dominican.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1155&context=masters-theses>
26. Memorial service for the victims of the Holocaust - Deutsche Bank, accesso eseguito il giorno marzo 12, 2026, https://www.db.com/news/detail/20210126-memorial-service-for-the-victims-of-the-holocaust-five-against-forgetting?language_id=1
27. Against exclusion and forgetting – We show the light - Deutsche Bank, accesso eseguito il giorno marzo 12, 2026, https://www.db.com/news/detail/20220127-against-exclusion-and-forgetting-we-show-the-light?language_id=1
28. Holocaust victims demand compensation from German rail company - Ynet News, accesso eseguito il giorno marzo 12, 2026, <https://www.ynetnews.com/articles/0.7340.L-3834788.00.html>
29. Deutsche Bahn adopts working definition of antigypsyism of the International Holocaust Remembrance Alliance - Zentralrat Deutscher Sinti und Roma, accesso eseguito il giorno marzo 12, 2026, <https://zentralrat.sintiundroma.de/en/deutsche-bahn-adopts-working-definition-of-antigypsyism-of-the-international-holocaust-remembrance-alliance/>