

Kampagne „Bahnhöfe- Gedenkortefür NS-Opfer“

Aktion am Kölner HBF am 28. Januar 2006

zum Gedenktag der Befreiung von Auschwitz

Im Rahmen einer bundesweiten Mobilisierung fordern wir, dass die Deutsche Bahn AG als Rechtsnachfolgerin der Reichsbahn sich öffentlich zu ihrer historischen Verantwortung während des Zweiten Weltkrieges bekennt:

- Ohne die Rüstungstransporte der Reichsbahn wäre der Vernichtungskrieg der deutschen Wehrmacht nicht möglich gewesen.
- Gleichzeitig beutete die Reichsbahn im großen Stil ZwangsarbeiterInnen aus. In Köln war es das Unternehmen, dass die meisten ZwangsarbeiterInnen für sich arbeiten ließ und zu diesem Zwecke eigene Lager unterhielt.
- Auch für die millionenfachen Deportationen in die Konzentrations- und Vernichtungslager wurde die Reichsbahn gebraucht. Alleine vom Bahnhof Deutz-Tief in Köln wurden über ab 1940 mehr als 1.500 Roma und Sinti und ab 1941 mehr als 11.000 JüdInnen in die Vernichtungslager deportiert. Ohne die aktive Beteiligung der Reichsbahn und ihrer Mitarbeiter wäre der millionenfache Mord in den Vernichtungslagern nicht zu organisieren gewesen.

Die Bahn AG verweigert jede Diskussion über diese historischen Tatsachen. Erst kürzlich hat sie wieder das Gesprächsangebot einer Vermittlergruppe abgelehnt, in der sich unter anderem ein Vertreter des Zentralrats der Juden in Deutschland, sowie Arno Lustiger (Überlebender von Auschwitz) befanden. Die Vermittlergruppe setzte sich bei der Bahn für eine Ausstellung über das Schicksal der deportierten Kinder ein, die 1942-1944 in Zügen der Reichsbahn von Frankreich aus in die Vernichtungslager, vor allem nach Sobibor und Auschwitz, deportiert wurden. Allein aus Frankreich fuhr die Reichsbahn 11.000 Kinder in den Tod!

Seit Ende 2004 fordern verschiedene Bürgerinitiativen, Geschichtsinitiativen und jüdische Organisationen solch eine Ausstellung auf deutschen Publikumsbahnhöfen. Das milliardenschwere Unternehmen, das der faktischen Kontrolle der Berliner Regierung untersteht, hat binnen eines Jahres sämtliche Appelle an den Vorstandsvorsitzenden Mehdorn zurückgewiesen, eine solche Ausstellung zu ermöglichen.

In Frankreich ist eine Ausstellung, die an das Schicksal der 11.000 aus Frankreich deportierten jüdischen Kindern erinnert, zwischen Juni 2000 und Dezember 2004 durch 18 französische Bahnhöfe gewandert. Dieses öffentliche, temporär gestaltete Gedenken rund um den 60. Jahrestag der Deportationen war vor allem von den „Söhnen und Töchtern der deportierten Juden Frankreichs“ („Fils et Filles des Déportés Juifs de France“/ FFDJF) und der Transportarbeitergewerkschaft gefordert worden und konnte schließlich mit Einwilligung des französischen Staatsunternehmens SNCF (Société Nationale des Chemins de Fer) praktisch umgesetzt werden. Ein Höhepunkt des Gedenkens war die Präsentation der Kinderfotos und letzten Briefe auf dem Pariser Gare du Nord mit einer englischsprachigen Version, die auch Reisende des „Eurostar“ (Paris-London) erreichte. Auch das niederländische Bahnunternehmen (NS) weist in 66 Durchgangsstationen auf die Todestransporte hin.

Im Unterschied dazu meint die Bahn AG, die Fotos und Dokumente der Kinder, so die schriftliche Begründung, könnten „die Sicherheit der Reisenden und des Eisenbahnbetriebs“ beeinträchtigen. Auch sei den Reisenden der dadurch entstehende „Aufwand“ nicht zuzumuten. Als sich Beate Klarsfeld, die Pariser Repräsentantin der Initiative, mit der Bitte um Ausstellungs-Übernahme an den Berliner Bahn-Vorstand wandte, wurde sie an das DB-Museum in Nürnberg verwiesen. Eine Darstellung der Kinderschicksale auf den deutschen Publikumsbahnhöfen habe zu unterbleiben, hieß es in Stellungnahmen des Vorstandsvorsitzenden Mehdorn.

Das Verdikt wurde mit wechselnden Schutzbehauptungen unterlegt. Mal fehlten der DB AG angeblich die finanziellen Mittel, dann wurden Sicherheitsbedenken geltend gemacht. Schließlich erklärte man sich zum Anwalt der Ermordeten mit der Begründung, dem Schicksal der Deportierten sei in der profanen Bahnhofsatmosphäre nicht angemessen zu gedenken. Diese Auffassung teile auch der Zentralrat der Juden in Deutschland, verlautbarte die DB-Führungsetage – der Zentralrat dementierte jedoch umgehend und schloss sich den Forderungen der "Initiative Elftausend Kinder" an. Nachdem sämtliche PR-Tricks der Berliner DB-Zentrale gescheitert waren, rückte der Unternehmensvorstand mit den tatsächlichen Gründen seiner Weigerung heraus: Die Ausstellungsforderungen seien unternehmensschädlich, da sie Zusammenhänge zwischen der Deutschen Reichsbahn und dem

Nachfolgeunternehmen Deutsche Bahn AG herstellen.

Diese Zusammenhänge sind unzweifelhaft. In welchem Umfang kriminelle NS-Führungskader der Reichsbahn den Wiederaufbau des deutschen Bahnunternehmens der Nachkriegszeit bestimmten, hatten Historiker bereits vor Jahren nachgewiesen (z.B.: Raoul Hilberg: Sonderzüge nach Auschwitz, Mainz 1981. Heiner Lichtenstein: Mit der Reichsbahn in den Tod. Massentransporte in den Holocaust 1941-1945, Köln 1985) Unter den Bahn-Verantwortlichen der Nachkriegszeit befinden sich Personen, die für das Schicksal der ermordeten Kinder direkte Verantwortung trugen, aber niemals zur Rechenschaft gezogen wurden. Nach dem Krieg unterblieb eine kritische Auseinandersetzung mit der Rolle der Reichsbahn zugunsten des Herausstreichens der „Leistungsexplosion“, die die Reichsbahn in den Kriegsjahren erfahren hatte. Gemeint ist damit der Ausbau des Schienennetzes und anderer Infrastrukturmaßnahmen der Reichsbahn im Krieg für den Krieg und die Vernichtung der europäischen JüdInnen. Die „Leistungsexplosion“ wurde zum großen Teil mit den Einnahmen für die Deportationen finanziert. Diese Tatsachen scheint die Management-Gruppe um den jetzigen Bahnvorstand beschweigen zu wollen, um ihren internationalen Expansionskurs nicht mit unangenehmen Nachfragen zu belasten.

Wie Recherchen von German-Foreign-Policy (<http://www.german-foreign-policy.com>) ergaben, geht der anhaltende Widerstand gegen das Gedenken von der engeren Vorstandsgruppe um den Bahn-Chef Hartmut Mehdorn aus. Mehdorn, der im politischen Berlin neuerdings als "Rambo" bezeichnet wird (Mehdorn kann nicht allein entscheiden. Interview mit dem Regierenden Bürgermeister von Berlin; Radio Berlin Brandenburg 06.12.2005), gilt im eigenen Haus als erbarmungsloser Funktionsträger globaler Expansionsinteressen. Verstärkung erhält Mehdorn jetzt durch den CSU-Politiker Otto Wiesheu, der in München u.a. als Wirtschaftsminister tätig war und kürzlich in den DB-Vorstand aufrückte. Eine alkoholisierte Autofahrt, bei der Wiesheu einen Menschen tötete, konnte seiner Karriere nichts anhaben.

Mit seiner Ausstellungsweigerung hat der Konzernvorstand eine Kampagne „11.000 Kinder: Bahnhöfe – Gedenkorte für die NS-Opfer“ provoziert. Seitdem ein breites Bündnis am 27. Januar 2005 auf dem Frankfurter Hauptbahnhof mit Fotos der Ermordeten an deren letzten Weg über das deutsche Schienennetz erinnerte, nimmt der Druck auf den Bahnvorstand zu. Organisationen und Persönlichkeiten aus dem Ausland fordern in einem „Offenen Brief“ von der DB-Führung, sie möge ihre Haltung überdenken. In Freiburg, Weimar, Hamburg, Köln und Mannheim schlossen sich lokale Initiativen der Kampagne an.

In Berlin stießen die Teilnehmer einer Kundgebung, die Fotos der Kinder mit sich führten, auf ein Polizeiaufgebot, das ihnen den Zugang zum Bahnhof Zoologischer Garten versperrte. Mit ähnlichen Einschränkungen war das öffentliche Gedenken in Dresden und Leipzig konfrontiert.

Zum Weltjugendtag in Köln haben am 15.8.2005 etwa 40 Personen am Hauptbahnhof gegen die „Bahn AG“ protestiert. Mit einem Transparent und mehrsprachigen Flyern wurden die TeilnehmerInnen des Weltjugendtages aufgefordert, sich für einen Ort des Gedenkens in den deutschen Bahnhöfen einzusetzen. Die einzige Reaktion der Bahn AG: sie ließ einen Platzverweis erteilen.

Mit einer Kundgebung vor dem Mannheimer Hauptbahnhof am 9.11.2005 wurde dem Jahrestag der Angriffe auf jüdische Gebetshäuser, Geschäfte und Wohnungen gedacht und gegen die Weigerung der Bahn AG, auf deutschen Bahnhöfen an das Deportationsgeschehen zu erinnern, protestiert.

Am 19.01.2006 wurde in Berlin der "Reichsbahn"-Deportationen und der Verabredung zum Massenmord im Haus der Wannsee-Konferenz gedacht. Vor der Eröffnung einer neuen Dauerausstellung im Haus der Wannsee-Konferenz legten französische Delegierte Kränze im Gedenken an die 11.000 Kinder am Gleis 17 des Berliner Bahnhofs Grunewald nieder.

Auf die Bitte von 19 Stadträten und 528 Bürgern aus Freiburg, das Bundesverkehrsministerium möge bei der Bahn AG eine Bahnhofsausstellung über die Kinder bewirken, antwortete der Pressesprecher des sozialdemokratisch geführten Ministeriums, man habe großes Verständnis für diese Bitte; allerdings sei die Bahn AG gehalten, bei ihren Entscheidungen betriebswirtschaftliche Grundsätze zu beachten.

In die Sprache des Alltags übersetzt will der Hinweis sagen: Die Schicksale der Kinder, die unsere Gefühle anrühren, sind nachrangig, weil es hier nicht um subjektive Regungen geht, sondern um objektiv messbare Einheiten, die betriebswirtschaftlich, also in Geld, ausgedrückt werden können. Bei dem Abgleich mit den betriebswirtschaftlichen Grundsätzen der Bahn AG habe die Ausstellung über die elftausend Kinder keinen Bestand - das will man uns sagen.

Die deutsche Mehrheitsgesellschaft hat sich bereits einmal geweigert, auf jene Kinder zu sehen, denen heute öffentlich gedacht werden soll. Bei diesen Deutschen handelt es sich auch um die

Elterngeneration des Unternehmensvorstands der Deutschen Bahn AG. Sie marodierten durch Frankreich und durch das übrige Europa, jagten Kinder und Erwachsene, trieben sie zusammen, befahlen ihren Abtransport und scheuchten sie in die Viehwaggons. Diese Barbarei war nur deswegen erfolgreich, weil die Täter die Kinder mit Gewehrkolbenhieben in den Tod schicken konnten, weil sie überzeugte Antisemiten waren, einfach ihren Job machten, ohne sich selbst und ihre eigene Kindheit, und ihre eigenen Kinder und Familien in Beziehung zu ihrem mörderischen Tun zu setzen.

Hans Pitsch, während des Krieges Bahnhofsvorsteher in Bialystok und in den 80er Jahren Bahnhofsvorsteher in Münster, sah seine Rolle so: „Über die auf meinem Bahngelände gefundenen Leichen habe ich ordnungsgemäß Aktenvorgänge angelegt. Die Akten gingen dann nach oben an die Direktion. Damit hatte ich meine Pflicht erfüllt.“

Egon Weber, im Jahre 1943 Zugführer mehrerer Todeszüge auf der Eisenbahnlinie Bialystok-Treblinka, in den 80er Jahren Bundesbahn-Obersekretär in Hamburg: „Die Schießereien längs des Zuges habe ich zwar gehört, aber nicht gesehen. Ich drehte mich nämlich nie um und sah nie nach hinten. Ich blickte immer nach vorne...“

Eduard Kryscak, damals Zugbegleiter der Ostbahn, in den 80er Jahren Oberzugführer aus Kirchweyhe bei Bremen: „Von den Verladungen der Juden auf dem Bahnhof Bialystok habe ich nichts gesehen. Ich war nämlich ununterbrochen mit dem Ausfüllen der vielen Wagenzettel für den Zug beschäftigt, und da hatte ich keine Zeit, um zu beobachten, was um mich herum vor sich ging.“

Martin Zabel, vormals Güterzug-Fahrplanreferent in Krakau, in den 80er Jahren Vizepräsident der Bundesbahndirektion Kassel: „Ich habe zwar mal meine Unterschriften gegeben, aber zuständig war ich nicht. Zuständig war vielmehr ein Herr Meyer... - welcher Herr Meyer das aber war, weiß ich heute allerdings auch nicht mehr“

Nur in einem einzigen Fall wurde gegen einen Reichsbahner Anklage erhoben. Albert Ganzenmüller, der immerhin stellvertretender Generaldirektor der Reichsbahn gewesen war, wurde laut Anklageschrift vorgeworfen, zur Tötung mehrerer Millionen Juden „durch die Tat wesentlich Hilfe geleistet zu haben“. Im April 1973 begann vor dem Düsseldorfer Schwurgericht die Hauptverhandlung. Nach wenigen Verhandlungstagen erlitt der damals 68 Jahre alte Angeklagte einen Herzinfarkt. Wegen dauernder Verhandlungsunfähigkeit musste daraufhin der Prozess eingestellt werden. Ganzenmüllers Aussagen hatten allerdings bereits gezeigt, dass auch er von nichts gewusst haben wollte. Es sei ihm unbekannt gewesen, dass „man“ die Juden hatte vernichten wollen, er habe nie den Ruf „Deutschland erwache - Juda verrecke!“ gehört, keine Judensterne gesehen, nie den „Stürmer“ gelesen und „...es war außerdem ja wirklich nicht leicht, all diese Zusammenhänge zu durchschauen...ich meine, für mich als einfachen Staatsbürger...“ (alle Zitate aus: Zug der Zeit/ Zeit der Züge; Deutsche Eisenbahn 1835-1985).

Auch die heutigen Verantwortlichen im Unternehmensvorstand der Bahn AG sehen nicht hin und wollen verhindern, dass das Schicksal der Kinder öffentlich wahr genommen wird und Zusammenhänge durchschaut werden. Damals war es streng verboten, bei den Abtransporten in den Viehwaggons zu fotografieren – heute soll es verboten sein, die mühsam rekonstruierten Fotos der Opfer auf den Bahnhöfen auszustellen.

Es gibt eine weitere Übereinstimmung zwischen den damaligen Tätern und den heutigen Verantwortlichen, nämlich die kalte berechnende betriebswirtschaftliche Logik. Vier Pfennige pro Fahrkilometer wurden der SS, in Rechnung gestellt. Die SS bezahlte mit von den Opfern erbeuteten Werten etwa 40 Reichsmark von Paris nach Auschwitz. Betriebswirtschaftlich betrachtet war an diesem Betrag nichts auszusetzen; vielmehr war die eine finanzielle Voraussetzung für die „Leistungsexplosion der Reichsbahn“ im Krieg.

Auf den Geldwert bezieht sich heute der Reichsbahn-Nachfolger bei der Ablehnung des Ausstellungsvorschlags. Dafür fehlen der Bahn AG die finanziellen Ressourcen, heißt es wörtlich in einem Schreiben des Unternehmensvorstands aus dem Jahr 2005. In einer grotesken, ja widerlichen Verkehrung der geschichtlichen Wirklichkeit wird behauptet, das Geld, das den Kindern abgenommen wurde, um sie in den Tod zu schicken, lasse sich heute für das Gedenken an die Kinder nicht verfügbar machen.

Wahr ist das Gegenteil: Die heutige Deutsche Bahn AG verfügt tagtäglich über den Gegenwert jener Millionensummen, die den Deportierten abgepresst worden sind und in den Vermögensstock der Bahn eingingen. Das heutige Schienennetz der Deutschen Bahn AG, ihre betriebliche Ausrüstung, ihr Immobilien- und Firmenbesitz existiert, nicht trotz, sondern wegen der Deportierten und Zwangsarbeiter, die dafür mit ihrem Leben und mit ihrer Gesundheit bezahlten!

Wegschauen und die Logik der Wertschöpfung sind Voraussetzungen der Barbarei. Das sagen wir auch vor dem Hintergrund der fortwährenden internationalen Expansion der Bahn: Bereits heute ist sie

das größte europäische Schienenunternehmen. Laut German-Foreign-Policy reichen die aktuellen Expansionspläne inzwischen bis in den Irak und bis nach Fernost.

Die Geschäftspolitik der Deutschen Bahn AG ist mehr als das betriebswirtschaftliche Kalkül mittelständischer Erbsenzähler, die sich wegen ein paar Euro gegen eine Gedenkausstellung aussprechen. Es geht der Bahn darum, die monopolartige Rolle, die das Vorgängerunternehmen, die Deutsche Reichsbahn, auf dem Kontinent spielte, heute weiter auszubauen.

Wer sich mit seiner expansiven Geschäftspolitik so weit in die Geschichte wagt wie der gegenwärtige Unternehmensvorstand, muss an die Geschichte und an die Verbrechen seiner Vorgänger erinnert werden.

Wir erinnern uns aber auch an den breiten und vielfältigen Widerstand gegen das NS-Regime. Auch die Züge der Reichsbahn wurden häufiger angegriffen. Vor allem Rüstungszüge.

Einmal wurde ein Deportationszug überfallen. Am 19. April 1943 stoppen drei junge Männer einen Zug, der 1.618 Juden vom belgischen Sammellager Mechelen nach Auschwitz transportiert. Ausgerüstet mit drei Zangen, einer mit rotem Papier beklebten Sturmleuchte sowie einer Pistole, führen Youra Livchitz, Jean Franklemon und Robert Maistriau einen Plan aus, den jüdische Widerständler erdacht und bewaffnete Partisanen als zu riskant verworfen hatten. Sie befreien 17 Männer und Frauen, dann eröffnen die deutschen Bewacher das Feuer. Die Befreiung der Gefangenen war ein gewagter Plan, den Robert Maistriau und seine Schulfreunde Jean Franklemon und Youra Livchitz ausgeheckt hatten. Livchitz, ein junger Brüsseler Arzt, war der Kopf der Gruppe. Als Kommunist und Jude druckte er in einem Künstleratelier Flugblätter gegen die verhassten Deutschen. Um den Deportationszug zum Anhalten zu zwingen, stellten die drei jungen Juden eine rote Laterne auf die Gleise. Nur mit ein paar Kneifzangen wollten sie dann die Waggons aufbrechen und die Menschen befreien. Die Soldaten im ersten und letzten Waggon waren von der waghalsigen Befreiungsaktion völlig überrascht. „Wir hatten ein irres Glück“, erinnert sich Maistriau, einziges noch lebendes Mitglied des kleinen Kommandos vom 19. April 1943. Der Zug kam und er hielt: „Ich war überrascht von der ungeheuren Stille in diesem Moment. Man hörte keinen Laut, kein Vogelzwitschern. Nichts außer dem Zischen der Lokomotive. Ich ging zum Zug und stand direkt vor einem Waggon. Ich nahm meine Werkzeuge, öffnete die Tür. Mir standen etwa 50 Menschen gegenüber, die alle schwiegen.“ Zwei Frauen sprangen als erste heraus, eine Handvoll Männer folgte. „Fliehen Sie! Fliehen Sie!“, rief der 22-jährige Maistrau den Insassen auf Deutsch zu. Dann peitschten Schüsse durch die Nacht. 17 Menschen verließen den Waggon schließlich und brachten sich im nahen Wald in Sicherheit. Aus dem Waggon nebenan hörte man Stimmen: „Öffnen Sie! Öffnen Sie!“ Doch da rollte der Zug schon wieder an. Bis der 20. Deportationszug die deutsche Grenze erreicht, können weitere 225 Insassen fliehen. Sie hatten mit eingeschmuggelten Messern Löcher in die Viehwaggons gebohrt und konnten noch rechtzeitig aus dem fahrenden Zug abspringen. 23 Juden starben bei dem Fluchtversuch unter dem Kugelhagel des Begleitschutzes oder durch einen unglücklichen Sturz. Alle Entkommenen konnten auf die Hilfe der belgischen Bevölkerung rechnen.

Am 19. April 1943 springt auch der damals elfjährige Simon Gronowski in sein neues Leben. Nicht ahnend, dass der Zug nach Auschwitz unterwegs war. Simon Gronowski erinnert sich: „Meine Mutter sagte auf Jiddisch zu mir: 'Der Zug fährt zu schnell.' Das waren die letzten Worte, die ich von ihr hörte. Plötzlich ist der Zug langsamer geworden, und in diesem Moment bin ich gesprungen.“ Für Simon Gronowski waren es die letzten Momente, die er an der Seite seiner Mutter erlebte: „Ich höre, wie die Wachen in meine Richtung laufen, weil sie etwas bemerkt hatten. Sie schießen und schreien. Meine Mutter konnte nicht mehr springen. Ich bin in den Wald gelaufen, die ganze Nacht bin ich gelaufen, aber meine Mutter habe ich nie wiedergesehen.“ Simon Gronowskis Mutter wurde in Auschwitz ermordet. Simon Gronowski konnte fliehen und hatte Glück. Er wurde von seinen belgischen Landsleuten versteckt. In den Deportationslisten vermerkten die Nazis ihn und fast 200 weitere Juden als geflohen. Der Hass der Nazis traf die Befreier des Zugs. Sie wurden gefasst und kamen selbst ins KZ. Ihr Anführer Youra Livchitz wird am 2. Juni 1943 zum Tode verurteilt und erschossen (die Geschichte ist nachzulesen im Buch von Marion Schreiber, "Stille Rebellen", Der Überfall auf den 20. Deportationszug nach Auschwitz, Aufbau Taschenbuch Verlag, 2002).

In Deutschland fanden sich an der Gleisstrecke keine Helfer. Oft hielten die Züge mehrere Stunden. Über Proteste oder gar Befreiungsaktionen auf den deutschen Durchgangsbahnhöfen ist nichts bekannt.

Bahnhöfe sind öffentliche Orte! Die Deutsche Bahn AG muss sich an die Deportierten erinnern! Die Deutsche Bahn AG muss diese Orte zum Gedenken zur Verfügung stellen oder sie wird unsere Empörung, unsere Entschlossenheit noch deutlicher zu spüren bekommen!

Bahnhöfe sind umkämpfte Räume: die einen (z.B. Bundespolizei, Bahn AG und ihre MieterInnen) sehen die Bahnhöfe vor allem als Stätten des Kommerzes und der Kontrolle. Andere (wir zum Beispiel) sehen die Bahnhöfe dagegen vor allem als Orte der Öffentlichkeit, der Kommunikation, der Begegnung und des Reisens.

Anlässlich des bevorstehenden Auschwitz-Gedenktages (27. Januar 2006) rufen mehrere Organisationen zu Gedenkveranstaltungen auf den deutschen Bahnhöfen auf, um an die Massendeportationen der Deutschen Reichsbahn während der NS-Zeit zu erinnern.

Die Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di) mobilisiert zu einer zentrale Veranstaltung am 27. Januar: im Lichthof des **Stuttgarter** DGB-Hauses werden Exponate der geforderten Ausstellung, darunter 150 Kinderfotos sowie letzte Dokumente der Ermordeten gezeigt. Eine weitere Abteilung ist verfolgten jüdischen Kindern aus Baden und Württemberg gewidmet. Von hier wurde die jüdische Bevölkerung zunächst nach Südfrankreich deportiert, um die Kollaboration mit dem Vichy-Regime zu festigen, nur um später von dort in die Vernichtungslager geschickt zu werden.

Anschließend rufen ver.di und die bundesweite "Initiative Elftausend Kinder" zu einer Demonstration und öffentlicher Gedenkveranstaltung im Stuttgarter Hauptbahnhof auf. Trotz des Ausstellungsverbots auf DB-Anlagen wollen sie dort jene Dokumente zeigen, mit denen der Berliner Reichsbahn-Nachfolger nicht konfrontiert werden möchte: Fotos der Ermordeten, deren letzter Weg über das deutsche Schienennetz führte. „Erinnerungsverbote des Bahn-Vorstands werden wir in Stuttgart ebenso ignorieren wie vordem in Frankfurt und auf allen anderen Bahnhöfen der Todestransporte“, erklärt die Sprecherin der Initiative auf Anfrage dieser Redaktion. Wie bereits bei den vorhergehenden Demonstrationen im Hauptbahnhof Frankfurt warnt die Initiative die Berliner DB-Spitze vor Beeinträchtigungen des Gedenkens, das friedlich, aber gegen jeglichen Widerstand "entschlossen" durchgesetzt werde. Zu der Demonstration erwarten die Veranstalter Beate Klarsfeld und weitere Teilnehmer aus dem europäischen Ausland.

In **Wuppertal** wird am 27.1.2006 den NS-Opfern mit einer Mahnwache am Hauptbahnhof gedacht (Treffpunkt 18.00 Uhr Döppersberg). Um 19:00 Uhr gibt es im Rathaus Elberfeld (Saal 302) eine Veranstaltung mit Simon Gronowski aus Brüssel, der als Kind aus dem 20. Deportationszug nach Auschwitz befreit wurde.

In Köln wird am folgenden Tag, Samstag dem 28.1. um 15.00 Uhr eine Gedenkveranstaltung mit NS-Überlebenden, unter anderem *Tamar Dreifuss*, Überlebende des Ghetto Wilna, die während der Deportation in ein Vernichtungslager geflohen ist, *Marcel Nejschatten*, Militanter in der Resistance in Belgien und Buchenwald-Überlebender, und *Simon Gronowski*, dem Kind aus dem 20. Deportationszug, an der großen neuen Domtreppe stattfinden.

Im Gedenken an die Opfer von Deportation und nationalsozialistischer Vernichtung fordern wir eine Ausstellung im Kölner HBF mit Elementen der „französischen“ Ausstellung und mit Hinweisen auf die aus Köln deportierten Menschen, die die Verantwortung der Reichsbahn für die Deportationen benennt

- als Ausdruck des Gedenkens und aus Respekt gegenüber den Opfern und Überlebenden,
- als Teil der Auseinandersetzung um den Bahnhof als öffentlichen Ort und
- als öffentliche Stellungnahme gegen Rechtsextremismus, Rassismus und Antisemitismus!

Kölner Initiative "Die Bahn erinnern"

c/o Jugendclub Courage Köln e.V., Steinbergerstr. 40, 50733 Köln, jc-courage@netcologne.de
Weitere Informationen: <http://www.german-foreign-policy.com/de/extra/11000kinder/berichte.php>