

Kampagne „Die Bahn erinnern!“

Kampagne „Die Bahn erinnern!“	1
2. Geschichte von Simon Gronowski	2
Widerstand gegen das NS-Regime	2
Simon Gronowski	3
3. Einleitung vom Text.....	6
4. analytischer Teil	8
Eine Kampagne entsteht	8
Die deutsche Mehrheitsgesellschaft hat sich bereits einmal geweigert, auf jene Kinder zu sehen.....	9
Geschäftspolitik	10
5. Praxis heute	12
Aktionen anlässlich des Auschwitz-Gedenktages 2006.....	12
TEXT SCHWELLE	14
Die Reaktion der Bahn (german-foreign-policy.com 24.02.2006).....	15
Juristische Schritte	15
Zwei Schreiben an die Politik	15
Änderung bei der Bahn??.....	16
Aktueller Stand	17
Anekdotchen zur Schwelle (zur Auflockerung zum Schluß)	18

"Es waren mehr als 11.000" heißt es auf dem Ausstellungstransparent. Unter den Reichsbahn-Deportierten befanden sich etwa 500 Kinder aus Deutschland und rund 100 aus Österreich. Sie waren mit ihren Eltern aus Deutschland geflohen oder in der Emigration geboren. Auch Kinder polnischer und rumänischer Familien wurden von der Reichsbahn nach Auschwitz geschleust.

2. Geschichte von Simon Gronowski

Widerstand gegen das NS-Regime

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.

Warum es von Seiten der französischen Widerstandsbewegung, die zumindest im letzten Jahr der Besatzungszeit über beträchtliche Kräfte verfügte, keine Angriffe von außen auf die Deportationskonvois gegeben hat, wird sich wohl nicht überzeugend beantworten lassen. Wir bedenken heute nicht mehr die unzähligen Schwierigkeiten, die einem solchen Unternehmen damals entgegenstanden.

Das einzige erfolgreiche Beispiel in Westeuropa - der Überfall von Partisanen auf den 20. Transport aus Belgien nach Auschwitz - bestätigt nur, dass sämtliche Widerstandsgruppen Vorbehalte gegen derartige Aktionen hatten. Die belgische Resistance lehnte die Beteiligung an der Aktion vor allem aus zwei Gründen ab: Einerseits stellte die Aktion ein unkalkulierbares Risiko für die Untergrundarmee dar, andererseits entsprach die ganze Aktion nicht der üblichen Handlungsweise der Partisanen: „sie schlugen zu und verschwanden. Diesmal aber sollten auch noch viele Menschen vom Schauplatz des Kampfes evakuiert werden. Für eine exakte Planung blieb nur wenig Zeit, da die Abfahrtstermine für die Deportationszüge immer erst wenige Tage zuvor bekannt wurden“ (Schreiber 201).

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 bewaffnete Partisanen als zu riskant verworfen hatten.

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 Waggon aufbrechen und die Menschen befreien. „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 Maistriau den Insassen auf Deutsch zu. Die Soldaten im ersten und letzten Waggon waren von der waghalsigen Befreiungsaktion völlig überrascht. Doch 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. Franklemon und Livchitz wurden verraten und gefasst und kamen selbst ins KZ. 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.

Simon Gronowski

Die Familie des Lederwarenhändlers Gronowski wurde verraten.

»Ich habe niemals erfahren, von wem« sagt Simon Gronowski viele Jahre später voller Bitterkeit. Vielleicht wurden sie dabei beobachtet, wie sie regelmäßig ihren kleinen Hund Bobby ausgeführt hatten.

Es war Mittwochmorgen. Simon saß mit seiner Mutter und seiner Schwester Ita beim Frühstück. Sein Vater lag mit einer akuten Infektion in der Klinik. Er sollte erst in ein paar Tagen entlassen werden. Plötzlich klingelte es laut und anhaltend an Tür »Wir waren beunruhigt und wie gelähmt. Und all unsere Pläne, durch die Gärten zu fliehen, erwiesen sich als hinfällig Ich weiß nicht wer ihnen die Tür geöffnet hatte, aber dastanden schon zwei Deutsche in Zivil im Zimmer«, erzählt Simon Gronowski ein halbes Jahrhundert danach, als wäre es gestern gewesen.

Einer der Eindringlinge schrie: »Gestapo! Ausweise!« Simons Mutter verharrte wie erstarrt vor dem gedeckten Frühstückstisch. Schließlich reichte sie ihm ihren Ausweis. Der SS-Mann verglich die Angaben mit seinen Informationen und schien zufrieden. Es handelte sich tatsächlich um die Familie Gronowski. Dann stutzte er. »Wo ist Herr Gronowski«, fragte er. »Mein Mann ist gestorben«, erwiderte Simons Mutter geistesgegenwärtig.

Sie sollten schnell ihr Gepäck packen, denn sie würden zum Sammellager nach Mechelen gebracht. Ein Name, der bei ihnen die schlimmsten Befürchtungen weckte. Man hatte schon so viel von diesem unheilvollen Ort gehört. »Nehmen Sie Ihre schönen Kleider mit«, empfahl einer der beiden Greifer, der sah, wie Ita zögernd vor dem geöffneten Kleiderschrank stand. Simon packte seine kostbaren selbstgestrickten Pfadfinderstrümpfe mit den Fransen ein. Den Hund banden die Männer am Treppengeländer fest. Vor der Haustür stiegen sie in einen kleinen grauen Wagen, der sie an den machtvoll wirkenden Kasernen von Etterbeek vorbei in die Avenue Louise brachte.

Später am Nachmittag wurden sie dann mit anderen Verhafteten auf einen mit einer Plane abgedeckten Lastwagen geladen. Durch einen offenen Spalt in der Plane konnte Simon Blicke auf die Passanten, Radfahrer und belebten Plätze erhaschen. Noch heute weiß der 67jährige, was ihm damals durch den Kopf ging: »Da draußen geht alles ganz normal weiter, als sei nichts passiert. Keiner von ihnen weiß, daß wir in diesem Lastwagen sitzen.«

In der »Aufnahme« erhielten Simon und seine Mutter die Nummern 1234 und 1235. Ihre Schlafplätze waren im Schlafsaal 18 in der zweiten Etage. Hier würden sie in den kommenden Wochen den größten Teil ihrer Zeit verbringen. Seine Schwester bekam als belgische Staatsbürgerin die Nummer B 274 und wurde in den Schlafsaal für belgische Juden eingewiesen. Noch glaubten die belgischen Juden, unter dem besonderen Schutz von Königin Elisabeth zu stehen (Schreiber 212-214).

Morgens um 6 Uhr hallte der Ruf »Juden aufstehen!« durch die Schlafsäle der alten Habsburger-Kaserne. Simon und seine Mutter hasteten in den Waschraum, um nicht zu lange vor den primitiven Becken und den Aborten Schlange stehen zu müssen. Ab 7 Uhr verteilten die Stubenältesten den heißen Muckefuck und die Brotrationen an die hundert Insassen im Schlafsaal. Um 8 Uhr hieß es »Antreten zum Sport« im Innenhof. Erst nach der dünnen Suppe zum Mittagessen durfte »Simkele« zum Spielen in den Kasernenhof. Dort tummelten sich dann die Kinder zwischen den Erwachsenen, für die dieser tägliche Hofgang ebenfalls die einzige Abwechslung in dem grauen Einerlei des Sammellagers war.

Bei diesen »Spaziergängen« kam es beinahe täglich zu bereuenden Begrüßungsszenen. Die Internierten trafen Nachbarn. Freunde und Bekannte wieder, die wie sie in die Hände der Gestapo gefallen waren (Schreiber 214-215).

Im Schlafsaal übte der kleine Simon mit anderen Kindern, von der oberen Holzpritsche hinunterzuspringen. Irgendwie hatte sich bei dem Elfjährigen der Gedanke festgesetzt, aus dem Zug zu fliehen. Er konnte es schaffen, denn bei den Straßenbahnfahrten in Brüssel hatte er es schon zu einer gewissen Geschicklichkeit beim Abspringen während der Fahrt gebracht (Schreiber 220).

Am 19.4. sollten 1631 JüdInnen, da runter 262 Kinder von Mechelen nach Auschwitz deportiert werden.

Simon und seine Mutter waren mit ihren Nummern 1233 und 1234 erst am Nachmittag an der Reihe. Vom Fenster ihres Schlafsaales aus beobachteten Sie, wie die Menschenschlange langsam in der Einfahrt der Kaserne verschwand. Am gegenüberliegenden Fenster des Schlafsaales der belgischen Juden stand Ita Gronowski. Sie hatte sich am Abend zuvor unter Tränen von ihrem kleinen Bruder und ihrer Mutter verabschiedet. Das junge Mädchen blieb im Sammellager zurück, weil sie seit ihrem sechzehnten Lebensjahr die belgische Staatsangehörigkeit besaß.

Die Nummern 1200 bis 1250 wurden aufgerufen. Simon und seine Mutter stellten sich an, das Gepäck neben sich. Schritt für Schritt ging es vorwärts. Immer weiter entfernten sie sich von Ita, die ihnen unendlich traurig nachsah. »Wir machten ihr Zeichen der Ermutigung, winkten ihr zum Abschied«, beschreibt der Rechtsanwalt Simon Gronowski diese unvergeßliche Szene. »Ehe ich durch das Portal ging, drehte ich mich noch einmal um. Ich sah sie zum letzten Mal.« (Schreiber 251).

Der kleine Simon war, dicht an seine Mutter gekuschelt, eingeschlafen. Den Überfall auf den Zug, das plötzliche Halten, das Gebrüll und die Schüsse hatte er mitbekommen. Ehe ihm danach die Augen zufielen, sah er, wie sich ein paar Männer an der Tür des Waggons zu schaffen machten.

Wie lange mochte er geschlafen haben? Simon wachte in den Armen seiner Mutter auf. Eine kühle Brise drang durch die offene Waggontür herein und hatte ihn wahrscheinlich aufgeweckt. Eine Traube von Menschen stand vor der Öffnung. Simon, der im Sammellager den Absprung vom Etagenbett geübt hatte, sah, wie einer nach dem anderen sprang, und dachte bei sich: »Es ist die gute Seite zur Böschung hin, die rechte Seite, wo man nicht auf das Nachbargleis fällt.«

Da nahm Ghana Gronowski ihren Sohn an die Hand und stellte sich mit ihm neben die Tür. Dem 67jährigen Rechtsanwalt treten noch heute die Tränen in die Augen, wenn er sich an diesen schicksalsschweren Moment erinnert: »Sie hat mich zur Tür begleitet, als führe sie mich in die Freiheit und ins Leben. Sie erfüllte das Versprechen, das sie meinem Vater in ihrem Brief gegeben hat: >Ich werde Simkele wie meinen Augapfel hüten, dessen kannst Du gewiß sein.< Ich mußte warten, bis ich dran war. Meine Mutter sagte mir, ich solle mich mit dem Bauch auf den Boden legen und mit meinen Füßen nach Halt suchen. Siebzig Zentimeter unterhalb der Schwelle war das Trittbrett. Doch meine Füße baumeln • Leeren. Meine Beine sind zu kurz, um die Stufe zu erreichen. Mit meiner Linken klammere ich mich an einen Eisengriff mit der Rechten an einer Bodenschwelle. Meine Mutter hält mich an der Schulter und an der Jacke und läßt mich langsam hinabgleiten. Endlich berühren meine Füße das Trittbrett und ich finde auf der Stufe stehend mein Gleichgewicht. >Geyt tsu shnel der tsug< sagt meine Mutter auf Jiddisch. Es sollten die letzten Worte sein, die ich von ihr hörte. Als der Zug langsamer wird, kündige ich ihr an: >Ich springe jetzt!< Ohne hinzufallen lande ich geschmeidig auf dem Schotter. Ich bleibe zunächst stehen, ohne mich zu bewegen, sehe genau, wie der Zug rechts vorbeirollt, eine riesige schwarze Masse, die weißen Dampf in den Nachthimmel spuckt und durchdringend pfeift.«

Simon blieb stehen und wartete darauf, daß auch seine Mutter nachkam. Aber der Zug stoppte noch einmal. Simon sah, wie Männer in Uniform am Zug entlangliefen. Hätte Ghana Gronowski in diesem Augenblick den Sprung gewagt, wäre sie den Deutschen in die Hände gefallen. Simon stand wie erstarrt. Instinktiv wollte der Elfjährige dorthin zurück, woher er hergekommen war, zurück in den Waggon zu seiner Mutter. Doch dann wäre er direkt den Polizisten in die Arme gelaufen. Einer plötzlichen Eingebung folgend, drehte er sich um und rannte vor ihnen weg. Er lief in das Wäldchen und ließ den Todeszug zurück. Simon, der kleine Pfadfinder, rannte gleichmäßig und sicher durch Gestrüpp und Wald, über Wiesen und Felder, so wie er es von den großen Abenteuerspielen der »Scouts« her kannte. Eine Melodie bestimmte den Rhythmus seiner Schritte und übertönte seine Angst: Glenn Millers »In the mood«, eines der Lieblingsstücke seiner Schwester Ita. (Schreiber 271-272)

Simon war die ganze Nacht hindurch gelaufen. Der Gedanke, seinen Vater wiederzusehen, seinen kleinen Hund Bobby sowie seine Pfadfinderfreunde, feuerte ihn an. Immer wieder piff er

die Melodie »In the mood« vor sich hin, eine Melodie, die für den späteren Jazzpianisten stets mit dieser unheimlichen Nacht verknüpft sein sollte. Einmal erblickte er ein großes erleuchtetes Haus, ein Landschloß, von einem Park umgeben. Weil es so majestätisch wirkte, wagte es Simon nicht, sich dem Gebäude zu nähern. Es könnten sich Deutsche darin aufhalten.

Im Morgengrauen erreichte er ein Dorf. Der Bube klingelte an der erstbesten Haustür. Eine Frau öffnete und blickte verwundert auf den verschmutzten und abgerissenen Jungen. Er habe mit seinen Kameraden in der Nähe des Dorfes gespielt und sich verlaufen, stammelte Simon. Die ganze Nacht sei er herumgeirrt. Die Frau, eine Flämin, nahm ihn an die Hand und brachte den kleinen Jungen, der kein Wort Niederländisch sprach, in das Haus des Dorfpolizisten von Borgloon. Simon wiederholte noch einmal seine Geschichte von den verlorenen Spielkameraden. Obwohl er merkte, daß der Mann ihm nicht glaubte, beharrte er auf seiner Darstellung. Er hatte Angst, man könnte ihn an die Deutschen ausliefern.

Der Polizist verließ das Haus und kehrte nach einer Weile mit den neuesten Nachrichten aus dem Dorf zurück: In der Nähe von Borgloon waren drei Leichen gefunden worden. Es waren die Insassen eines Deportationszuges, die von den deutschen Wachen bei der Flucht erschossen worden waren oder die sich beim Sprung aus dem Zug tödlich verletzt hatten. Zu Simon gewandt sagte der Polizist: »Ich weiß alles. Du warst in dem Judenzug und bist geflohen. Du brauchst keine Angst zu haben. Wir sind gute Belgier, wir werden verraten.«

Endlich durfte Simon Vertrauen schöpfen und erzähl was er wirklich erlebt hatte. Als er von seiner Mutter sprach fing er an zu weinen. Liebevoll tröstete der Polizist den R'ben. Seine Frau wusch ihn, gab ihm zu essen und zu trink und nähte seine Kleidung. Um die Mittagszeit brachte ein Kollege des Polizisten Simon auf Schleichwegen auf dem Gepäckträger seines Rades zum Bahnhof von Ordingen. Denn auf dem Bahnhof von Borgloon waren deutsche Militärpolizisten gesehen worden. Für Simon Gronowski war diese Fahrt wie die Heimkehr in langentbehrte Freiheit: »Ich sehe den blauen Himmel wieder, die Sonne, die Felder, die Bäume den Wald, der mir so vertraut war; ich fand den fröhlichen Gesang der Vögel wieder, den Duft der Natur. Ich atmete wieder die Frühlingsluft und die Freiheit. Eine Welt ohne SS war das möglich?«

Mit dem 50-Franken-Schein, den Simons Mutter im Kniestrumpf versteckt hatte, kaufte der Polizeibeamte die Fahrkarte nach Brüssel. Auf der Rückfahrt in seine Heimatstadt hielt der Zug an jedem kleinen Bahnhof. Überall sah Simon deutsche Uniformen. Aber niemand kontrollierte das Abteil, in dem er saß und angestrengt aus dem Fenster starrte. Um ihn herum hörte er die Leute sagen: »Offensichtlich hat es gestern Krawall mit einem Judenzug gegeben.« In Schaerbeek stieg er aus und nahm die Straßenbahn 5 zur Familie Rouffaert, den Eltern seines besten Freundes, die seiner Familie bisher immer geholfen hatten.

Insgesamt flüchteten 231 Deportierte an diesem 19. April 1943 vor der deutschen Grenze aus dem Konvoi. 23 Juden starben bei dem Fluchtversuch unter dem Kugelhagel des Begleitschutzes oder durch einen unglücklichen Sturz. Alle, die dem Todeszug nach Auschwitz entkamen, konnten auf die Hilfe der belgischen Bevölkerung rechnen. Niemand wurde verraten. L'honneur des Beiges, die Ehre der Belgier. (Schreiber 279-280)

3. Einleitung vom Text

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.
- Auch an der Verteilung der Arierisierungsgewinnen war die Reichsbahn maßgeblich beteiligt. Nach den Menschen verschob die Reichsbahn das Hab und Gut der Deportierten in zehntausenden Waggonladungen quer durch den Kontinent. Dabei wurden Millionenvermögen gestohlen, aber niemals zurückgegeben. Allein aus Frankreich schaffte die "Reichsbahn" 29.400 Waggons mit Vermögensgegenständen der Deportierten nach Deutschland. "Das waren 735 Zugtransporte mit je 40 Wageneinheiten", konkretisiert Wolfgang Dreßen. "Es stammte aus 69.000 leergeräumten französischen Wohnungen. Rechnen Sie hoch, was dabei in den Niederlanden, in Belgien, Dänemark, der Tschechoslowakei, Polen und in den anderen okkupierten Staaten zusammenkommt - das ist eine kaum fassbare Raub-Logistik, die noch niemand aufgearbeitet hat." (Interview mit Wolfgang Dreßen)¹. Das Eigentums der Deportierten wurden nach Deutschland abtransportiert. Dort wurden die geraubten Gegenstände, z.B. gebrauchte Unterhosen oder Möbel, an die NS-Herrschaftseliten verschoben oder öffentlich an das „deutsche Volk“ versteigert. Es war öffentlich bekannt, woher die Gegenstände stammten ("Judenmobiliar"), doch die Versteigerungen boten eine preiswerte Möglichkeit, sich mit Notwendigem einzudecken (Siehe: Dressen, Wolfgang; Betrifft: „Aktion .3“. Deutsche verwerten ihre Nachbarn; Berlin 1998).

¹ **Interviewpassagen mit Dressen**

„Ohne die Bahn wäre es unmöglich gewesen, eine europaweite Enteignung jüdischer Vermögen vorzunehmen und das dabei geraubte Gut umzuverteilen. "Arisierung" bedeutete einerseits Übernahme von Immobilien, Betriebsstätten und Bankguthaben - das ließ sich an Ort und Stelle erledigen; andererseits wurden hunderttausende Privatwohnungen in Deutschland und in den okkupierten Staaten leergeräumt - bei diesen Maßnahmen brauchte man eine präzise Logistik, um die sperrigen Werte ihren neuen Besitzern zuzuführen. Diese Hehlerarbeit übernahm die Reichsbahn“ (Dressen) .

„Die Bahn-Bewegungen quer durch Europa mit ungeheuren Massen geraubter Güter sind derart umfangreich, dass das Beispiel der "Reichsbahn"-Einsätze in Frankreich genügen kann: Bis zur Befreiung schleuste die "Reichsbahn" 29.400 Waggons mit dem Eigentum der Deportierten von dort nach Deutschland. Das waren 735 Zugtransporte mit je 40 Wageneinheiten! Ein NS-Dokument vom August 1944 beziffert die Herkunft des Raubgutes: Es stammte aus 69.000 leergeräumten französischen Wohnungen. Rechnen Sie hoch, was dabei in den Niederlanden, in Belgien, Dänemark, der Tschechoslowakei, Polen und in den anderen okkupierten Staaten zusammenkommt - das ist eine kaum fassbare Raub-Logistik, die noch niemand aufgearbeitet hat“ (Dressen) .

„Zuerst einmal landeten die bedeutendsten Kostbarkeiten bei den Herrschaftseliten. Aus dem jüdischen Eigentum wurden z.B. sogenannte Sonderzuwendungen für NS-Ritterkreuzträger abgezweigt. Dann fanden in den größeren Städten reguläre Versteigerungen statt. Auch hier ein konkretes Beispiel: In Köln kam der Inhalt von 1.200 Waggons mit Raubgut aus den westlichen Besatzungsgebieten zur Verteilung. Das war lediglich der "Arisierungs"-Gewinn im Westen! Das ist um "Reichsbahn"-Anlieferungen aus den sogenannten Ostgebieten zu ergänzen. Für jeden Transportkilometer, für jeden Waggon hat die "Reichsbahn" kassiert und dabei Millionensummen eingenommen“ (Dressen) .

Ohne die aktive Beteiligung der Reichsbahn und ihrer Mitarbeiter wäre der millionenfache Mord in den Vernichtungslagern nicht zu organisieren gewesen. Es ist zugleich bemerkenswert, dass die Transporte von Juden nur ein einziges mal an einem etwaigen Mangel (in Belgien) von sogenanntem "rollenden Material" scheiterten.

Die Bahn AG verweigerte bis Frühjahr dieses Jahres jede Diskussion über diese historischen Tatsachen. Noch Ende 2005 hatte sie 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.

„Um zu verhindern, dass sich diese Verbrechen wiederholen, muss man verstehen, warum sie begangen worden sind. Sie sind nicht aus einer Art anthropologischer Bosheit geschehen, die man an einem Denkmal beklagt oder summarisch aufbereiten kann, etwa in einem Museum. Es handelt sich um Ereignisse, die ein auf Effizienz und Gewinnmaximierung ausgerichteter Apparat ermöglichte; in seinen Grenzen und mit seinen Potentialen kam es zu konkreten Tatbeiträgen. Die "Reichsbahn"-Nachfolger müssen sich diesen Verbrechenstrukturen stellen, je konkreter, desto besser. Es ging um viele Millionen Reichsmark, die mit den Verbrechen zu verdienen waren. Daran zu erinnern, ist notwendig. Die Schuld ist nicht abstrakt. Sie kann beziffert werden“
(Dressen) ..

Interview mit Prof. Dr. Wolfgang Dressen; <http://www.german-foreign-policy.com/de/fulltext/56255?PHPSESSID=japg0f7tummnkk0srvbouej895>; 24.02.2006

4. analytischer Teil

Eine Kampagne entsteht

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, deportiert wurden. Allein aus Frankreich fuhr die Reichsbahn 11.000 jüdische Kinder in den Tod, vor allem nach Sobibor und Auschwitz!

Diese Ausstellung ist 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 hin².

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 zurückgewiesen, eine solche Ausstellung zu ermöglichen.

In Deutschland meint die Bahn AG, die Fotos und Dokumente der Kinder könnten „die Sicherheit der Reisenden und des Eisenbahnbetriebs“ beeinträchtigen - so die schriftliche Begründung. 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.

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 teilte 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 herstellten.

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

² Die niederländischen Bahnbetriebe (NS) erinnern auf 66 Stationen mit großformatigen Plakaten an die Todeszüge nach Auschwitz ("Vroeger Vertrok Hier De Trein Naar Auschwitz"/Von hier führen früher die Züge nach Auschwitz). Der niederländische Direktionspräsident Aad Veeman entschuldigte sich anlässlich dem Beginn der Kampagne im November 2005 öffentlich für die Beihilfe am Mordgeschehen. Im Amsterdamer Bahnhof Muiderpoort sagte er, etwa 100.000 Juden seien während der deutschen Besatzung auf dem Schienenweg deportiert worden, meist unter Beteiligung niederländischer Bahnbediensteter.

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 Tatsache 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. Seine Aufgabe ist es vor allem, Unionspolitiker weich zu klopfen, damit sie für die Privatisierung der Bahn im Sinne Mehdorns stimmen (vgl. Wirtschaftswoche 15.5.2006). 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

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.

Geschäftspolitik

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.

5. Praxis heute

Aktionen anlässlich des Auschwitz-Gedenktages 2006

Anlässlich des Auschwitz-Gedenktages (27. Januar 2006) riefen mehrere Organisationen zu Gedenkveranstaltungen auf den deutschen Publikumsbahnhöfen auf, um an die Massendeportationen der Deutschen Reichsbahn während der NS-Zeit zu erinnern. Bei Demonstrationen in elf deutschen Städten verlangten mehrere Deportationsopfer der Deutschen Reichsbahn und über Tausend Kundgebungsteilnehmer die Freigabe der Publikumsbahnhöfe für das Gedenken an die Ermordeten.

Die Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di) mobilisiert 280 BesucherInnen zu einer zentralen Veranstaltung im **Stuttgarter** DGB-Haus. Dort 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 verlasen Mitglieder von ver.di und der bundesweiten "Initiative Elftausend Kinder" die Namen der Verschleppten, während einer Demonstration und öffentlicher Gedenkveranstaltung im Stuttgarter Hauptbahnhof. Trotz des Ausstellungsverbots auf DB-Anlagen zeigten sie dort jene Dokumente, mit denen der Berliner Reichsbahn-Nachfolger nicht konfrontiert werden möchte: Fotos der Ermordeten, deren letzter Weg über das deutsche Schienennetz führte³.

In **Wuppertal** gedachten ca. 50 Personen den NS-Opfern mit einer Mahnwache am Hauptbahnhof. Die Initiatoren protestierten u. a. gegen die Kriminalisierung von Antifaschisten, die bereits im Vorjahr mit einer Aktion im Hauptbahnhof an die Deportierten erinnerten. Ein Redner hatte damals die Namen verschleppter jüdischer Kinder verlesen und erhielt daraufhin von der Staatsanwaltschaft einem Strafbefehl von 60 Tagessätzen zu jeweils 20 Euro. Anschließend gab es im Rathaus Elberfeld eine Veranstaltung mit Simon Gronowski aus Brüssel, der als Kind aus dem 20. Deportationszug nach Auschwitz befreit wurde.

Die **Berliner** Vereinigung der Verfolgten des Naziregimes (VVN-BdA) und die Veranstalter antifaschistischer Aktionswochen informierten mobilisierte 70 Teilnehmer zu einer Aktion am Bahnhof Zoologischer Garten. Die Reisenden wurden mit »Fahrgastinformationen« über die skandalöse Haltung der Bahn informiert.

In **Leipzig** fanden sich etwa 50 Menschen zu einer Kundgebung der »Initiative gegen das Vergessen« auf dem Hauptbahnhof ein und entrollten ein Transparent mit der Aufschrift "Wir gedenken der Opfer der Shoah". Nach einem Trauermarsch legten Antifaschisten einen Kranz ab am Mahnmal der ehemaligen Synagoge.

³ „Unter großem Beifall gab Beate Klarsfeld bei der Eröffnung der Stuttgarter Ausstellung *Elftausend Kinder - Mit der Reichsbahn in den Tod* einen Eindruck vom jahrzehntelangen Kampf um Verfolgung der Täter und Anerkennung der Opfer. Frau Klarsfeld, die aus Paris angereist war, berichtete von ihrer Suche nach Alois Brunner, einem Hauptverantwortlichen für die Deportationen in Frankreich und Griechenland. Brunner arbeitete in der Nachkriegszeit für die deutsche Auslandsspionage ("Organisation Gehlen", heute Bundesnachrichtendienst/BND) und wurde zuletzt in Syrien gesehen. Unter Beteiligung von Gerhard Manthey und Bärbel Illi (beide ver.di/Baden-Württemberg) zogen die Teilnehmer der Veranstaltung zur Hauptverkehrszeit in den Stuttgarter Hauptbahnhof und verlasen Dutzende Namen aus den Kindertransporten. >Die Grausamkeit der Täter scheint unerklärlich, wenn wir sie ihren Charakteren zuschreiben; die Taten werden fassbarer, wenn wir an die Interessen denken, um die es damals ging<, sagte ein Vertreter der Initiative *Elftausend Kinder* in seiner Ansprache an die Reisenden. >Die Massentransporte brachten der Reichsbahn Millionen ein, so wie Millionen an den Häftlingen in Auschwitz und in anderen Lagern verdient wurden. Diese Reichsbahn-Gewinne sind in den Vermögensstock der Bahn AG geflossen. Die Bahn AG muss der elftausend Kinder auf den deutschen Publikumsbahnhöfen gedenken!<" (german-foreign-policy.com 30.01.2006)

In **Weimar** zogen rund 50 Demonstranten vor das Bahnhofsgebäude, nachdem der Oberbürgermeister der Stadt bei der Berliner Bahn AG die Öffnung der Haupthalle für das Gedenken angemahnt hatte⁴.

Im Foyer der Gesamtschule **Bonn-Beuel** machten Portraits der ermordeten Kinder auf die Proteste gegen die Berliner Konzernspitze aufmerksam, die sämtliche Gedenkappelle weiter unbeantwortet lässt.

In **Saarbrücken** wurde der Versuch des ehemaligen Bundesverkehrsministers Reinhard Klimmt (SPD), die Angehörigen der Reichsbahn-Opfer für das Gedenkverbot der heutigen Bahn AG verantwortlich zu machen, vehement zurückgewiesen⁵.

Auch bei Demonstrationen in **Hamburg, Erfurt, Wurzen**⁶ und **Verden** (Aller) zeigten sich die Teilnehmer entschlossen, an ihren Forderungen festzuhalten, und setzten sich über Versammlungsverbote auf den Bahnhöfen weitgehend hinweg (nach jw 30.01.2006 und german-foreign-policy.com 30.01.2006).

Am folgenden Tag (Samstag der 28.1.) organisierte die Kampagne „Die Bahn erinnern“ in **Köln** 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. In der Haupthalle des Bahnhofs gestalteten wir aus Koffer mit den Namen deportierter Kölner Bürger die Skulptur *Warten auf den Zug* in Erinnerung an die Deportierten

Anschließend enthüllte *Simon Gronowski* im Beisein von etwa 250 DemonstrantInnen auf dem Bahnhofsvorplatz das Mahnmal *die Schwelle*. Diese Installation, die wir gemeinsam mit dem Künstler Gunther Demnig gestaltet haben, besteht aus einer schräg stehenden alten

⁴ „Ebenfalls zum Auschwitz-Gedenktag veröffentlichte die Stadt Weimar eine Stellungnahme zu den Forderungen des dortigen Komitees *Elftausend Kinder* - und unterstützt dessen Begehren, im Bahnhofsbereich an die Deportierten mit Fotos und Dokumenten zu erinnern. Demnach hat Oberbürgermeister Dr. Volkhardt Germer eine Präsentation der geforderten Ausstellung >in den vergangenen Monaten mehrfach bei der Deutschen Bahn angemahnt und betont, dass eine Genehmigung für das Bahnhofsgebäude 'den ernsthaften Willen' der Deutschen Bahn verdeutlichen würde, 'sich mit diesem dunklen Kapitel auseinander zusetzen' < [Ausstellung "11.000 Kinder" soll 2006 in Weimar gezeigt werden; Pressemitteilung der Stadt Weimar vom 26.01.2006]. Die Formulierungen der deutlichen Pressemitteilung lassen vermuten, dass sich die DB-Konzernspitze auch gegenüber der Stadt Weimar sperrt und dabei in Kauf nimmt, öffentlich abgemahnt zu werden. Wie das "Aktionskomitee Weimar: 11.000 Kinder" am Wochenende mitteilte, werde man im März mit dem Projekt "Spurensuche" beginnen, um in Thüringen Dokumente über die verschleppten Kinder ausfindig zu machen.[Pressemitteilung vom 26.01.2006]" (german-foreign-policy.com 30.01.2006).

⁵ „Um die seit über einem Jahr erhobenen Forderungen abzuwehren, meldete sich ausgerechnet am Auschwitz-Gedenktag der frühere Bundesverkehrsminister Klimmt in Saarbrücken zu Wort. Klimmt, der inzwischen dem Management der Bahn AG angehört, behauptete in einem Zeitungsbeitrag [Saarbrücker Zeitung 27.01.2006], das anhaltende Gedenkverbot der Konzernspitze hätte Beate Klarsfeld als Repräsentantin der französischen Opferfamilien zu verantworten. Frau Klarsfeld sei >vorschnell an die Öffentlichkeit< gegangen. In einer Stellungnahme überführt die *Aktion 3. Welt Saar* Klimmt (SPD) der Unwahrheit. >Erst nachdem sich die Bahn AG mit Brief vom 17.12.2004 brüsk geweigert hatte (...), ging Beate Klarsfeld an die Öffentlichkeit. Sie hat damit lediglich die Ruhe derjenigen gestört, die das Problem durch Aussitzen lösen wollen>, heißt es in einer Pressemitteilung der *Aktion 3. Welt Saar* [Vorwürfe von Klimmt entsprechen nicht den Tatsachen; Pressemitteilung vom 27.01.2006]" (german-foreign-policy.com 30.01.2006).

⁶ „Das *Muldentaler Forum* fand in Vorbereitung des diesjährigen Gedenkens in Wurzen (Sachsen) heraus, >dass zahlreiche Transporte aus Frankreich unter anderem auch durch Wurzen nach Auschwitz gingen. 'Darunter waren etwa 11.000 jüdische Kinder' (...). Zumindest ein inzwischen verstorbener Zeitzeuge aus Deuben habe Hilferufe aus einem solchen abgeriegelten Waggon wahrgenommen<, heißt es in einem Pressebericht über die Spurensuche der Initiative, die am vergangenen Freitag um 16.00 Uhr zum Gedenken am Bahnhof Wurzen zusammenkam.[Leipziger Volkszeitung 14.01.2006] (german-foreign-policy.com 30.01.2006).

Eisenbahnschwelle, in die vier Messingplatten, den Stolpersteinen nachempfunden, eingelassen wurden. Auf diesen „Stolpersteinen“ steht:

TEXT SCHWELLE

Viele Beamte, Angestellte und Arbeiter der deutschen Reichsbahn waren in der Zeit des Nationalsozialismus an der Deportation von vielen Menschen beteiligt.

Nach genauen Zugfahrplänen wurden Frauen, Männer und Kinder aus allen Teilen Europas – meist in Güterwaggons gedrängt – in die Konzentrations- und Vernichtungslager abtransportiert.

Im Gedenken an die Opfer von Deportation und nationalsozialistischer Vernichtung

Köln im Januar 2006

Die deutsche Bah Ag hat die Reichsbahn übernommen – weigert sich aber bis heute in ihren Räumen und Bahnhöfen die Einbindung der Reichsbahn in die Verbrechen der Nazis öffentlich zu dokumentieren und bedauern.

Im Gedenken an die Opfer von Deportation und nationalsozialistischer Vernichtung forderten 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!⁷

⁷ „Am vergangenen Samstag strömten gegen 15.00 Uhr rund 300 Kölner in die überfüllte Haupthalle des Bahnhofs am Dom, bildeten in unmittelbarer Nähe der frequentierten Informationstafel einen Kreis und legten dann auf schwarzem Filz zehn Koffer mit den Namen verschleppter Kölner Familien nieder. Dazu spielte ein Streichquartett und verwandelte den besetzten Bahnhofsbereich innerhalb weniger Minuten in einen Ort der Erinnerung. Versuche der Bundespolizei, das Gedenken zu stören und nach sogenannten Rädelsführern zu suchen, scheiterten an der Entschlossenheit der Demonstranten, die über die grau gestrichenen Koffer - Utensilien der letzten Reise auf dem deutschen Schienennetz nach Auschwitz - Rosen streuten. Es kam zu erschütternden Szenen, als Frau Tamar Dreifuss über die Deportation ihrer Familie berichtete. Immer wieder gestört von Lautsprecheransagen, die trotz des Gedenkens nicht abgeschaltet wurden, vermittelte die nach Köln zurückgekehrte Überlebende einen Eindruck des Leidensweges, bei dem sie ihre Familie verlor.

Beteiligt

Auf dem Bahnhofsvorplatz enthüllte Simon Gronowski ein Mahnmal, das an die Todeszüge der Reichsbahn erinnert, denen Gronowski entkommen konnte - als elfjähriges Kind wurde er von einem entschlossenen Kommando der belgischen Résistance aus den Deportationswagen befreit. Das Mahnmal von Günter Demnig besteht aus einer auf Granit ruhenden Eisenbahnschwelle, in die vier Schrifttafeln eingelagert sind. Darauf heißt es u.a.: >Viele Beamte, Angestellte und Arbeiter der Deutschen Reichsbahn waren in der Zeit des Nationalsozialismus an der Deportation von Millionen Menschen beteiligt. (...) Die Deutsche Bahn AG hat die Reichsbahn übernommen, weigert sich aber bis heute, in ihren Räumen und Bahnhöfen die Einbindung der Reichsbahn in die Verbrechen der Nazis öffentlich zu dokumentieren und zu bedauern< (...)

Wie gfp.com bei Redaktionsschluss erfährt, räumten Ordnungskräfte im Kölner Hauptbahnhof die improvisierte Gedenkstätte am Wochenende ab. Der Verbleib der Koffer mit den Namen Kölner Deportierter ist unbekannt, zu Presseauskünften war die DB AG trotz mehrfacher Kontaktaufnahme nicht bereit." (german-foreign-policy.com 30.01.2006).

Vis-a-vis vom Kölner Hauptbahnhof liegt auf der anderen Seite der Bahnhof Deutz-Messe. Auf einer Gedenktafel

Dokumentiert die Bahn AG ihre Form des Erinnern: „An dieser Treppe war der Ausgang zum Bahnhof Deutz-Tief. von hier aus wurden 1940/41 mehr als 1500 Sinti und Roma und seit 1941 über 11.000 Juden in Konzentrationslager transportiert. Zudem wurden die Häftlinge des Messelagers Deutz hier an- und abtransportiert. Über diese Treppe gingen viele Menschen in den Tod.“ – Täter scheint es nicht gegeben zu haben, wahrscheinlich war die Treppe schuld...

Die Reaktion der Bahn (german-foreign-policy.com 24.02.2006)

Nach den Protesten ließ der Berliner Bahnvorstand mitteilen, er lehne es "endgültig" ab, an die Deportierten durch eine Ausstellung auf den deutschen Publikumsbahnhöfen zu erinnern. Der Unternehmensvorstand weise sämtliche Vermittlungsversuche "schroff" zurück und ignoriert selbst Bitten besorgter Politiker (Saarbrücker Zeitung 28.01.2006; taz 01.02.2006 und 07.02.2006).

Diese Haltung wird von der Bahngewerkschaft Transnet geteilt. Transnet-Vorsitzender Norbert Hansen wies in der Wochenzeitung "Jüdische Allgemeine" die Forderungen zurück, die Ausstellung auf Bahnhöfen zu zeigen. Bahnhöfe seien "Orte der Hektik". Hansen fügte hinzu: "Ich glaube, dass dies weder dem Sinn dieser Ausstellung noch dem Andenken an die Opfer gerecht wird." Dabei verwies er darauf, dass Ausstellungsbesucher von anderen, die schnell noch einen Zug erreichen wollten, "umgerannt" werden könnten.

Initiative *Elftausend Kinder* sieht angesichts der Bahn-Blockade keine Dialogmöglichkeiten mehr. Man sei am "Ende aller Diplomatie", sagte Beate Klarsfeld in der taz vom 01.02.2006. "Nach der erneuten Zurückweisung der Proteste meldeten sich empörte Überlebende aus dem Ausland", berichtet die Pressesprecherin der Initiative, Tatjana Engel. "Die Überlebenden und ihre Angehörigen sind verbittert. Es verletzt sie, dass sämtliche Appelle, Bitten und friedlichen Demonstrationen vom Unternehmensvorstand ignoriert werden."

Juristische Schritte

Angesichts der offiziellen Amnesie haben Überlebende der Deportationen mit der Prüfung juristischer Schritte gegen die Bahn AG und ihre Eigentümer begonnen.

Nach ersten Klagedrohungen aus Prag, die sich gegen den Unternehmensvorstand der Bahn AG richten, ruft die Initiative *Elftausend Kinder* die Überlebenden der Reichsbahn-Verbrechen in sämtlichen Staaten Europas dazu auf, ihre Deportationsfälle bekannt zu machen und für ein internationales Klagebegehren bereit zu halten⁸.

Zwei Schreiben an die Politik

Ende März bittet der Zentralrat der Juden in Deutschland in einem Schreiben an sämtliche Abgeordnete des Deutschen Bundestags um politische Interventionen gegen die Deutsche Bahn AG. Als "nicht nachvollziehbar" und "ebenso wenig akzeptabel" bezeichnet es der Zentralrat, dass die in Frankreich bereitstehende Ausstellung "angeblich aus finanziellen und sicherheitstechnischen Gründen" auf deutschen Bahnhöfen nicht zum Einsatz kommen darf.

Das Schreiben des Zentralrats hat dessen Generalsekretär Stephan J. Kramer unterzeichnet und mit einem deutlichen "Betreff" versehen: "Deutsche Bahn verweigert Gedenken an Kinderdeportationen auf Bahnhöfen in Deutschland". Kramer informiert die Abgeordneten, dass sich "die Initiative *11.000 Kinder* (...) seit geraumer Zeit für eine Ausstellung über das Schicksal der Ermordeten einsetzt, "die zwischen 1942 und 1944 in Todeszügen über das Streckennetz der Deutschen Reichsbahn nach Auschwitz deportiert wurden." Trotz "mehrfacher Gesprächsangebote seitens der Initiatoren und Vermittlungsversuchen des Zentralrats" sei die Bahn AG nicht zu einem Dialog bereit. "Ich bitte Sie daher (...) als Abgeordnete mitzuhelfen, dass die Deutsche Bahn ihrer Verantwortung für die Erinnerung an den nationalsozialistischen Massenmord" gerecht wird, appelliert der Zentralrat an das Parlament.

Im Bundestag hat das Schreiben beachtliche Unruhe hervorgerufen. Der Bahn-Vorstand wurde von einigen Abgeordneten heftig kritisiert. Der parlamentarische Druck sorgte für Spannungen in der Berliner Bahn-Zentrale.

In einem weiteren Schreiben informierte die Initiative *Elftausend Kinder* das Bundesverkehrsministerium und erinnerte an dessen politische Verantwortung. Das Ministerium

⁸ „Die Gruppe ruft deswegen alle Überlebenden der "Reichsbahn"-Deportationen sowie deren Angehörige auf, einen Fragebogen mit den Deportationsdaten zu hinterlegen. Erbeten werden insbesondere Informationen, die für die Berechnung der Deportationsgewinne und den realisierten Verbrechensanteil von Bedeutung sind. Der Fragebogen wird per Internet verbreitet und kann auch per Post oder Telefax abgefordert werden“ (German-foreign-policy.com 24.02.2006)

ist Bevollmächtigter des Eigentümers der Bahn AG, alleinige Gesellschafterin des Unternehmens ist die Bundesrepublik Deutschland

Daraufhin kritisiert Bundesverkehrsminister Tiefensee (SPD) öffentlich die Haltung von Bahn-Vorstandschef Mehdorn. In einem Interview in der *Jüdischen Allgemeinen* (30.03.2006) sagt Tiefensee, er habe Mehdorn "unlängst in einem persönlichen Brief gebeten, die Haltung des Unternehmens (...) zu überdenken. (...) Die Bahn sollte die organisatorischen und technischen Bedenken zurückstellen und die Ausstellung *11.000 jüdische Kinder. Mit der Reichsbahn in den Tod* auch auf den Bahnhöfen zeigen". Um Mehdorn eine Brücke zu bauen und die Bahnhofsbereiche vorsorglich zu entlasten, schlägt der Minister vor, die Ausstellung "zuerst" im Verkehrsministerium unterzubringen. (Dort müssten sich die Ausstellungs-Interessenten allerdings gelegentlichen Leibesvisitationen gefallen lassen, um eingelassen zu werden.)

Auf eine Anfrage der Fraktion "Die Linke" antwortete die Bundesregierung Ende Mai, Bundesminister Wolfgang Tiefensee habe "den Vorstandsvorsitzenden der DB AG, Dr. Hartmut Mehdorn, bereits am 24. März 2006 persönlich darum gebeten", die Ausstellungs-Verweigerung "nochmals prüfen zu lassen" - eine neue Ermahnung an Mehdorn, der nun sogar im Bundestag unter Zugzwang gesetzt wird.

Trotz der offenkundigen Kompromissbemühungen sorgen die Interventionen aus Regierung und Bundestag in der Berliner Bahn-Zentrale für erhebliche Spannungen. Als "ungünstig" werden die parlamentarischen Proteste im Referat Öffentlichkeitsarbeit bezeichnet, da sie die Bilanzpressekonferenz stören könnten.

Ungeachtet der Widersprüche in Behörden und Parlament setzt die *Initiative Elftausend Kinder* ihre Aktivitäten fort. Die private Gruppierung hat Fotos und Dokumente über Kinder aus Deutschland gesammelt, die auf dem Schienennetz der "Reichsbahn" in den Tod fahren mussten. Nach der ersten Präsentation im ver.di-Haus Stuttgart wandert diese kleine Behelfsausstellung jetzt durch die Bundesrepublik: Vom 8. bis 27. April war sie in Osnabrück zu sehen, vom 1. bis 30. Mai in Karlsruhe (Gewerkschaftshaus) und geht anschließend nach Weimar. Dort hat sich die örtliche Initiative mit dem Kulturamt, dem Bahnhofsverein und dem Jugendamt zusammengetan und plant zwischen dem 2. Juni und dem 5. Juli begleitende Aktionen. So wird es auf dem Bahnhofsvorplatz zu einer Kundgebung und einer Gedenkandacht kommen, um die ins Konzentrationslager Buchenwald deportierten Kinder zu ehren. Sie wurden mit Zügen aus Frankreich nach Weimar verbracht. Weil über die Identität dieser Ermordeten und ihrer Familien wenig bekannt ist, geht die Initiative gegenwärtig auf "Spurensuche" und will den Leidensweg der Thüringer Juden dokumentieren (German-foreign-policy.com 31.03.2006)

Änderung bei der Bahn??

Anfang April deutete der neue Bahn-Sprecher Oliver Schumacher an, dass der Konzern im Streit um die Ausstellung "11.000 jüdische Kinder - Mit der Reichsbahn in den Tod" einlenken werde. Bisher hatte die Bahn lediglich angeboten, die Fotos und Dokumente der ermordeten Kinder im Nürnberger Betriebsmuseum auszustellen. Denkbar seien Orte in unmittelbarer Nähe von Bahnhöfen, sagte Schumacher. Die urplötzlich versöhnlicheren Töne sind indes wohl auf die Sorge des Bahnmanagements zurückzuführen, die Angelegenheit könnte sich zu einem Politikum auswachsen. Als »ausgesprochen positiv« bewerte die Bahn den Vorschlag von Verkehrsminister Tiefensee, im Foyer des Berliner Ministeriums mit der Präsentation zu beginnen, so der Sprecher. Eine Präsentation auf Personenbahnhöfen jedoch kommt für die DB-Führung offenbar noch immer nicht in Frage. Aber immerhin sollen erstmals offizielle Gespräche mit Initiatoren und dem Zentralrat der Juden aufgenommen werden, kündigte Schumacher an (junge Welt 05.04.2006).

Ende April wagte die Bahn sich dann mit einer Presseerklärung hervor: Unter der Überschrift „Presse-Information: Konzept für Ausstellung über Deportation jüdischer Kinder wird erstellt“ verkündet die Bahn, dass Zentralrat der Juden, Initiatoren der Ausstellung, Verkehrsministerium und Deutsche Bahn bis Ende Mai Details der Ausstellung erarbeiten werden:

“(Berlin, 26. April 2006) Nachdem die Deutsche Bahn AG bereits angekündigt hatte, eine Ausstellung zu unterstützen, die an die Deportationen jüdischer Kinder nach Auschwitz erinnert, hat am 26. April 2006 in Berlin mit dem Generalsekretär des Zentralrates der Juden in Deutschland, Stephan J. Kramer, ein Gespräch dazu stattgefunden. Die Beteiligten

bezeichneten die Gesprächsatmosphäre im Anschluss als offen und konstruktiv. Im Ergebnis sind die Bahn und der Zentralrat übereingekommen, bis Ende Mai gemeinsam mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie den Initiatoren der Ausstellung ein Detailkonzept auszuarbeiten und festzulegen. Darin wird festgelegt, wie und wo die Ausstellung für die Öffentlichkeit zu sehen sein wird. Deutsche Bahn AG"

"Die Demonstrationen in über zehn deutschen Städten und der daraufhin wachsende politische Druck haben die Bahn AG zum Einlenken gezwungen", urteilt die Sprecherin der *Initiative Elftausend Kinder* daraufhin, aber fügt hinzu: "Zugleich wird weiter versucht, das Gedenken örtlich einzuschränken und dem Großteil der Reisenden vorzuenthalten."

"Die Mehdorn-Gruppe handelt nicht aus Einsicht, sondern hat nur die Taktik gewechselt", urteilte ein Beteiligter der Verhandlungen vom vergangenen Mittwoch gegenüber *german-foreign-policy.com*. "Ginge es um die Dimension der begangenen Verbrechen, müsste der Bahn-Vorstand längst zugestimmt haben."

Bis heute hat die Bahn AG jedoch weder mit der Pariser Organisation "Fils et Filles des Déportés Juifs de France" (FFDJF) noch mit der deutschen Initiative "Elftausend Kinder" Kontakt aufgenommen, bestätigen beide Seiten.

Wie *german-foreign-policy.com* aus Kreisen der Bundespolizei erfährt, bemüht sich die Bahn um Stellungnahmen, wonach ihre Bahnhöfe "sicherheitstechnisch gefährdet" seien und deswegen für die bereitstehenden Fotos der Ermordeten nicht in Frage kämen. "In Frankreich wurde die Ausstellung 'Elftausend Kinder' an den Orten des Geschehens mit Erfolg gezeigt, warum sollte das in der Bundesrepublik nicht möglich sein?", fragt Prof. Ahlrich Meyer (Oldenburg) in einem Interview mit dieser Redaktion. "Eine Ausstellung inmitten des Publikumsverkehrs auf den Bahnhöfen würde deutlich machen, was seinerzeit ein offenes Geheimnis war. Etwa 36 Stunden fuhren die Deportationszüge aus Frankreich quer durch Deutschland. (...) Unter der deutschen Zivilbevölkerung war bekannt, dass viele Juden unterwegs in den Güterwaggons verhungerten oder erstickten." (*gfp.com* 28.04.2006)

Aktueller Stand

Aus Sorge um Störungen der Einweihung des neuen Berliner Zentralbahnhofs am 26.05.2006, hatte die Berliner Konzernzentrale Informationen über die geplanten Proteste eingeholt. Doch die Bahn AG konnte beruhigt sein: Zentrum der Proteste war **Karlsruhe**. Ausländische Opfer der Massendeportationen erinnerten an das Schicksal derer, die auf dem deutschen Schienennetz in die NS-Vernichtungslager verschleppt wurden. Eine mehrmalige Bitte um Beteiligung von Bahn-Repräsentanten wurde den Veranstaltern, darunter der Vereinigten Dienstleistungsgewerkschaft (*ver.di*), kommentarlos abgeschlagen.

Die bisherigen Träger der Ausstellungsinitiative ("Fils et Filles des Déportés Juifs de France" und "Elftausend Kinder") haben Mitte Mai eine gemeinsame Kommission ins Leben gerufen und gehen davon aus, dass Fotos und Dokumente der Deportierten noch in diesem Jahr auf einem zentralen deutschen Publikumsbahnhof zu sehen sein werden. "Es ist nicht zu verstehen, warum die 'weltbesten Pressefotos' eine Tournee-Präsentation erfahren, das Gedenken an die Bahn-Opfer hingegen eingeschränkt werden soll", heißt es auf Anfrage dieser Redaktion. "Wir sind weiter darauf vorbereitet, mit der Bahn AG Einvernehmen über Inhalte und Modalitäten der Wanderausstellung zu erzielen - eine Ausstellung zu Ehren und zum Gedächtnis der elftausend Kinder sowie aller übrigen Deportierten. Sie darf nicht im musealen Abseits, sondern muss überall dort stattfinden, wo die letzte Reise der Verschleppten entlang führte."

Über den hinhaltenden Widerstand der Mehdorn-Gruppe setzen sich immer mehr Stadtverwaltungen und Parlamentsfraktionen hinweg, so in Weimar und jetzt auch in Leipzig. Sie kooperieren mit einer gemeinsamen Kommission der privaten Ausstellungs-Initiatoren aus Frankreich und der Bundesrepublik, die eine erste Präsentation zahlreicher Dokumente und Fotos auf einem deutschen Publikumsbahnhof noch in diesem Jahr verlangen. "Notfalls wird die Berliner Konzernzentrale mit den Reichsbahn-Opfern unmittelbar konfrontiert werden müssen", befürchtet die Sprecherin der Initiative "Elftausend Kinder".

Ohne konkrete Zusagen der Berliner Konzern-Zentrale wird es kein Ende der improvisierten Gedächtnistreffen geben und mit größeren Bahnhofs-Aktionen während der Stoßzeiten wird zu rechnen sein.

Dass es dazu kommen könnte, scheint nicht unwahrscheinlich: Im April kündigte die Pressestelle des Unternehmens an, sich mit den Ausstellungs-Initiatoren in Verbindung setzen zu wollen. Darauf warten "Fils et Filles des Déportés Juifs de France" und die Gruppe "Elftausend Kinder" bis heute vergebens. (Champagnerlaune; <http://www.german-foreign-policy.com/de/fulltext/56372?PHPSESSID=vpbhmmk9lb0ch3p5ho27fb5197>; 26.05.2006)

Wahrscheinlich ist ein Grund der Ablehnung - von der taktisch ganz unklugen Haltung des Bahnvorstands einmal abgesehen, dass die sogenannte "Erinnerungskultur" in Deutschland weitgehend aus dem öffentlichen Raum verbannt bleiben soll. Eine Ausstellung inmitten des Publikumsverkehrs auf den Bahnhöfen würde deutlich machen, was seinerzeit ein offenes Geheimnis war. Etwa 36 Stunden fuhren die Deportationszüge aus Frankreich quer durch Deutschland, an vielen Bahnhöfen - etwa in Frankfurt am Main Süd und Dresden - wurde lange gehalten, überall konnten sich Bahn- und Polizeibedienstete und unzählige Zuschauer ein Bild von den grauenvollen Umständen der Transporte machen. Unter der deutschen Zivilbevölkerung war bekannt, dass viele Juden unterwegs in den Güterwaggons verhungerten oder erstickten. (Ahrlich Meyer, gfp.com 28.04.2006)

Anekdotchen zur Schwelle (zur Auflockerung zum Schluß)

Es folgten ungezählte weitere Beratungen u.a. mit Roderich Stumm vom Kulturdezernat, Robert Kilp und VertreterInnen der Initiative, um über das weitere Vorgehen zu beraten. Kilp sieht kein Problem eine Lösung zu finden, meint aber, die Bahn könnte dafür sorgen. NRW-Bahnsprecher Frank Gassen-Wendler meint: „Wir sind da relativ unbeteiligt,“ aber am momentanen Standort könne die Schwelle nicht bleiben, die Stadt und die Initiative sollten sich da einigen. Schließlich sei das Denkmal eine Schenkung an die Stadt. Roderich Stumms Anliegen ist es die ganze Angelegenheit am Mittwoch in ein geordnetes Verfahren zu leiten, wie es für Kunst im öffentlichen Raum vorgesehen ist. Am 27. April wurde der Fall also erst mal dem Kunstbeirat vorgestellt.

„Es geht uns nicht darum in einen Konflikt mit der Stadt Köln zu treten, sondern dem NS-Kapitel der deutschen Bahngeschichte und dem Gedenken an die Opfer der Deportationen endlich einen Raum in der Öffentlichkeit zu geben. Solange die Bahn AG ihre Räume dafür stur verschließt, steht ‚Die Schwelle‘, vor dem Eingang des Hauptbahnhofes an genau dem richtigen Ort.“

Unsere Entscheidung „Die Schwelle“ im Rahmen des 60.Jahrestages der Befreiung von Auschwitz ohne Genehmigung aufzustellen erscheint im Lichte des Zuständigkeitsengrangs sehr vernünftig. Mit Genehmigung hätte man diesen Termin niemals einhalten können. (taz vom 13.3.2006)

Wir wollen jetzt berichten, welchen Weg die Kofferskulptur und die Schwelle gegangen sind.

Die Koffer sind noch in der Nacht zum Sonntag, 29.1. von der Bahn in die Gepäckaufbewahrung gebracht worden, dort sind sie ein paar Tage später von uns abgeholt worden.

Die Schwelle stand Wochen an derselben Stelle neben dem Zeitcafe, bis sie Rosenmontag, also Karneval, plötzlich verschwunden war⁹. Auf telefonische Anfrage bei der Stadt Köln wurde uns mitgeteilt, dass angeblich ein Fluchtweg für Rettungsfahrzeuge der Grund für den Abtransport der Schwelle gewesen sei. Wie sich herausstellte, war die Bahn und andere daran beteiligt, aber nicht die Feuerwehr. Die Stadt Köln hatte mit dem Verschwinden ebenfalls nichts zu tun. Es schien uns, dass die Bahn die Chance genutzt hatte, die Schwelle verschwinden zu lassen, in der Hoffnung, sie bleibt in ihrem Keller. Aufgrund der raschen und eindeutigen Positionierung unsererseits, sowie der Presse und der Linken im Stadtrat, sah sich die Bahn gezwungen, die Schwelle wieder heraus zu geben. Sie befand sich in der Gepäckaufbewahrung und wurde von unserer Initiative wieder aufgestellt. Also am 27.2. verschwand die Schwelle und am 7.3. stand sie wieder an Ort und Stelle. Die Presse wurde jedes Mal informiert und hatte auch von sich aus großes Interesse am Verbleib des Mahnmals vor dem Bahnhof gezeigt. In den zurückliegenden Wochen hat es in der Stadt Köln eine breite öffentliche Diskussion um die Schwelle gegeben, sodass die Kräfteverhältnisse sich verschoben haben. Mittlerweile unterstützt das Kulturdezernat den Verbleib der Schwelle in Bahnhofsnähe und hat unsere Initiative „Die Bahn erinnern“ zu einem Sondierungsgespräch zusammen mit dem Ordnungsamt geladen. Dieser Termin fand am 15.3.06 statt, ca. eine Stunde tauschten wir unsere gegenseitigen Argumentation aus und verständigten uns auf das weitere Vorgehen. Von unserer Seite wurde betont, dass wir uns als KommunikatorInnen verstehen, das Überlebende der Deportation das Mahnmal „Die Schwelle“ enthüllt haben und wir eine Rückkopplung mit ihnen herstellen wollen, sie informieren und entsprechende Antwort vermitteln. Das Kulturdezernat hatte sein Interesse, das Kunstwerk „Die Schwelle“ im öffentlichen Raum zu legalisieren, bekundet und als nächster Schritt stand somit eine Ortsbesichtigung mit allen Beteiligten von Bahn über Verwaltung, Kultur und Politik der Stadt Köln bis zu uns als Initiative auf dem Programm. Am Dienstag, 21.3.06 kam es zu dieser Ortsbegehung mit dem Ergebnis, dass es einen neuen Standort geben soll, weil der alte durch eine Außengastronomie ab dem 1.4. anders verplant ist und die Schwelle dann völlig abgeschieden hinter Tischen verschwinden würde. Wir suchten gemeinsam nach einem neuen Standort, der auch gefunden wurde. Uns war es wichtig, dass die Schwelle eine räumlich enge Verbindung zum Bahnhofsgebäude behalten sollte. Der Vorschlag sieht jetzt so aus, dass sie weiter nach rechts versetzt wird, vor der großen Domtreppe, zwischen verschiedenen Außengastronomien Alter Wartesaal und Kunstcafé auf der einen Seite und die Gastronomie des Zeitcafés auf der anderen. Somit würde die Schwelle offiziell einen Bahnhofsstandort erhalten, wir müssen uns weiterhin um den Erhalt kümmern und auch das Versetzen arrangieren. Bei Großveranstaltungen wird die Schwelle für 1-2 Tage, um sie zu schützen, abgebaut, d.h. wir befestigen sie so, dass sie flexible zu handhaben ist.

Der formale Weg ist weiter folgender: Die Kulturverwaltung bereitet eine umfassende Vorlage für die Bezirksvertretung im Mai vor. Die Bezirksvertretung ist das politische Entscheidungsgremium. Dort fließt auch die Stellungnahme des Kunstbeirates vom 27.4. ein. Bisher gehen wir davon aus, dass alle Entscheidungen positiv verlaufen werden. Uns ist aber bis heute kein Ergebnis bekannt.

Statt dessen staunten wir am 4.5.06 über einen Artikel im Kölner Stadtanzeiger:

⁹ Rosenmontag war die Schwelle plötzlich weg. Wir wussten zunächst nicht wer was wie warum. Interne Mail: „*hier eine kurze zusammenfassung der heutigen recherchen bezüglich dem verbleib der schwelle.*

ich hatte gerade ein gespräch mit herrn breuer (linke), der heute morgen recherchierte und gleich eine presseerklärung rausgibt. die schwelle wurde nach einer begehung von bundespolizei, bahnhofsmanagement und der feuerwehr abgerissen, da der rettungsweg vom alten wartesaal aus behindert sei.

herr kilp (leiter des ordnungsamtes) distanziert sich ausdrücklich von dieser eigenmächtigen aktion, bei der die gremien der stadt übergangen worden sind und betonte, dass diese entscheidung nicht im einklang mit ihm gefällt worden sei. er selbst sieht wohl auch keine notwendigkeit, da der standort in der nische nicht direkt den rettungsweg behindert, sondern lediglich eine stolperfalle darstellt, die üblicherweise bei solchen veranstaltungen durch holzverschläge verschalt werden“.

„Schwelle“ soll in den Bahnhof

Die Gedenkinstallation „Die Schwelle“ der Initiative „Die Bahn Erinnern“ soll nun in den Hauptbahnhof verlegt werden. Das bittet der Kulturausschuss in Gesprächen mit der Deutschen Bahn zu prüfen. Das Objekt, bestehend aus einer alten Bahnschwelle mit Messingtafeln und einem Betonsockel, soll an die Opfer der Deportationen durch die Deutsche Reichsbahn in die nationalsozialistischen Konzentrationslager erinnern. Der derzeitige Standort auf dem südlichen Bahnhofsvorplatz in der Nähe des Alten Wartesaals entspreche nicht den historischen Tatsachen. Nun soll sich der Kulturbeirat mit dem Thema befassen. Das „Denkmal“ hatte der Jugendclub Courage im Januar ohne Genehmigung aufgestellt; das Ordnungsamt hatte es wieder entfernt. Auf den Tafeln ist davon die Rede, dass sich die Deutsche Bahn AG bis heute weigere, „die Einbindung der Reichsbahn in die Verbrechen der Nazis in ihren Räumen und Bahnhöfen zu dokumentieren und öffentlich zu bedauern“. (Kölner Stadtanzeiger 4.5.06)

Wie Ihr auf dem beigefügten Foto erkennen könnt, befindet sich das Kunstwerk nun nicht mehr an dem von uns preferierten Ort, links neben dem "ZEIT-Cafe", sondern ca. 25 Meter weiter in Richtung "Alter Wartesaal", direkt vor der Domtreppe. Während eines Ortstermins vor einigen Wochen an dem VertreterInnen der Bahn AG, der Bundespolizei, der Feuerwehr, des Ordnungsamtes, des Kulturdezernates, des Stadtentwicklungsamtes, des Kunstbeirates und der Initiative "Die Bahn erinnern" (...) teilgenommen haben, wurde sich auf diesen alternativen Standort "geeignet". Abmachung ist, das wir sie an Rosenmontagen, Papstbesuchen, Weltmeisterschaften und anderen Aufmärschen, welche eine besondere Rettungsweg-Situation schaffen, selbstständig entfernen. Nun denn.

Natürlich muss man noch abwarten, allerdings scheint es so zu sein, dass es in der Verwaltung zur Zeit keine "grundsätzlichen" Bedenken gibt, die Schwelle in der Nähe des Bahnhofes zu "akzeptieren".

Soviel zum aktuellen Stand - besucht die Schwelle doch mal an ihrem neuen Standort und teilt uns Eure Meinung darüber mit (Mail an den Jugendclub). Würde uns wirklich interessieren.

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.

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>