

Spurensuche

Züge der Erinnerung zum Gedenken an die NS-Deportationen

Cécile Boutelet*

» Zur Zeit sind in Deutschland zwei Wanderausstellungen zu sehen, mit denen an die Deportation von Millionen Juden, Sinti und Roma erinnert wird, die in den Wagons der Reichsbahn in die NS-Konzentrationslager transportiert wurden.

Die Weigerung der Deutschen Bahn, sich an dem Projekt zu beteiligen, führte zu heftigen Diskussionen, die an die Kontroverse in Frankreich erinnern, welche durch den Prozess gegen die staatliche französische Eisenbahngesellschaft SNCF wegen ihrer Haltung unter der deutschen Besatzung entstanden war. An den Fenstern der Wagons des „Zuges der Erinnerung“ kleben Fotos lächelnder Kinder. Innen berichten Texte über diejenigen, die brutal aus dem Leben gerissen wurden, erklären, wann und wo man die jüdischen Kinder von ihren Eltern trennte, bevor sie in die Todeslager deportiert wurden. Andere Fotos informieren über die Etappen der Deportation und die Organisation dieser Sonderzüge, das Verladen in die Wagons und deren Verplombung, die grauenvollen Reisebedingungen, die Streckenführungen sowie die Ankunft in den Lagern. Aber vor allem findet man in einem großen Buch die Namen der Deportierten, 12 089 bisher zusammengetragene Namen, die verhindern sollen, dass die Kinder der Shoah vergessen werden.

Es waren Kinder aus ganz Europa, die tausende von Kilometern auf den Schienen der Reichsbahn in den Tod fuhren. Zwischen 1942–1944 kamen fast 1,5 Millionen Kinder und Jugendliche aus jüdischen sowie Sinti- und Roma-Familien nach der Deportation in den Lagern um. 12 000 von ihnen waren Deutsche, 11 000 Franzosen.

Seit dem 9. November letzten Jahres fährt der „Zug der Erinnerung“ auf ehemaligen Deportati-



onsstrecken quer durch die Bundesrepublik. Zwischen seinem Ausgangsort Frankfurt am Main und dem Zielbahnhof Auschwitz bringt er 3 000 km hinter sich und macht in rund 20 deutschen Städten Halt.

An jeder Etappe berichtet die örtliche Presse über die Reaktionen der zahlreichen Besucher, die sich über die aus ihrer Stadt Verschwundenen informieren wollen. Schulklassen sind natürlich eine der wichtigsten Zielgruppen der Ausstellung. Am Ende des zweiten Wagons hängen leere Ta-

* Cécile Boutelet ist Journalistin und auf deutscher Seite verantwortlich für die Website www.lepetitjournal.com, der Online-Zeitung für die Auslandsfranzosen. Übersetzung: Barbara Reuter.

feldn, auf denen Schüler die Ergebnisse ihrer gemeinsamen Recherchen über die aus ihrer eigenen Gegend deportierten Kinder aufschreiben können. Auch Einzelpersonen, oft ältere Menschen, gehören zu den Besuchern. Manche sind auf der Suche nach einem Verwandten oder einem ehemaligen Klassenkameraden, der plötzlich verschwand und nie zurückkam. Andere wollen den unzähligen Opfern Gesicht und Namen wiedergeben, aber auch den Peinigern, die auf den ausgestellten Fotos zu sehen sind. Seit dem Start des Zugs haben mehr als 85 000 Menschen die Ausstellung besucht.

Eine französische Initiative

Die französischen Initiatoren des Projekts begrüßen dieses große Interesse und rufen die Öffentlichkeit zu Spenden auf: Es werden 80 000 Euro gebraucht, um den Zug bis zum 8. Mai fahren zu lassen. Diese hohe Summe ergibt sich im Wesentlichen aus den Streckennutzungskosten, die die Deutsche Bahn erhebt. Denn die größte Eisenbahngesellschaft Europas hat dem „Zug der Erinnerung“ nicht erlaubt, ihr Streckennetz kostenlos zu nutzen. Auch stellte sie dem veranstaltenden Trägerverein weder Lokomotive noch Wagons zur Verfügung. Dieser muss für den Aufenthalt in den Bahnhöfen sowie für die Nutzung des Streckennetzes zahlen, die er über ein privates Eisenbahnunternehmen bei der DB Netz gebucht hat.

Zwei Jahre lang weigerte sich die Deutsche Bahn immer wieder, Ausstellungen zum Gedenken an die Deportationszüge zuzulassen oder zu unterstützen. Es bedurfte der bekannten Hartnäckigkeit der deutsch-französischen Journalistin Beate Klarsfeld und der Intervention von Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee, um Hartmut Mehdorn, Chef der Deutschen Bahn, die Zustimmung zu einer anderen Wanderausstellung mit dem Titel „Sonderzüge in den Tod – Die Deportationen mit der Deutschen Reichsbahn“ abzurufen.

In dieser Ausstellung erinnern 40 Schautafeln an die unheilvolle Rolle, die die Reichsbahn bei der Deportation von drei Millionen Menschen spielte. Fotos, Biografien und Zeitzeugenberichte auf Video ermöglichen auch hier dem Besucher,

sich das Grauen der Deportation besser vorzustellen. Im Jahr 2003 war die Ausstellung mit Unterstützung der SNCF in 18 großen französischen Bahnhöfen zu sehen gewesen. Ein wichtiges Merkmal des Projekts war es, die Ausstellungsstücke in den Bahnhöfen zu zeigen, das heißt die Menschen im Alltag anzusprechen, dort, wo die Diktatur im Alltag ihr mörderisches Gesicht zeigte. Erst nach zwei Jahren zählen Ringens mit der Deutschen Bahn konnte die von den Eheleuten Klarsfeld gegründete „Vereinigung der Söhne und Töchter der aus Frankreich deportierten Juden“ die Ausstellung auch in deutschen Bahnhöfen zeigen. Bei der Eröffnung am 23. Januar am Potsdamer Platz in Berlin glänzte Hartmut Mehdorn durch Abwesenheit. Dagegen erinnerte Susanne Kill, seit neun Jahren offizielle Historikerin der Deutschen Bahn, bei dieser Gelegenheit daran, dass ihr Unternehmen erhebliche Mittel für die Erinnerungsarbeit aufgewendet habe, insbesondere für die Schaffung der Gedenkstätte am Bahnhof Grünwald in Berlin, von dem die Züge in die Lager abfahren, für Ausstellungen in Museen und für die Finanzierung eines Films über dieses Thema. Die

Die Reichsbahn und die Deportationen

3 Millionen Menschen aus ganz Europa wurden mit Zügen in die Vernichtungslager deportiert. Es waren vor allem Juden, Sinti und Roma. Mehr als ein Drittel der Deportierten waren Kinder und Jugendliche.

Die Reichsbahn hat an diesen Massentransporten nicht unerheblich verdient. Die Deportierten selbst mussten die Transportkosten übernehmen. Die Reichsbahn stellte der SS-Verwaltung die üblichen Gebühren für Sonderzüge in Rechnung, für jeden beförderten Passagier und jeden zurückgelegten Kilometer: 4 Pfennig je Kilometer für Erwachsene und 2 Pfennig für Kinder unter 10 Jahren. Kleinkinder wurden kostenlos in den Tod gefahren. Bei 400 und mehr Personen je Zug gewährte die Reichsbahn einen Nachlass von 50 % auf den Zugpreis. Die Deportierten reisten in völlig heruntergekommenen Wagen oder Viehwagons. Die Beförderung von 3 Millionen Personen über tausende von Kilometern bis zu den in Polen gelegenen Vernichtungslagern erforderte von der Eisenbahngesellschaft eine minutiöse Organisation und eine erbarmungslose Logistik.

Deutsche Bahn widmet den Deportationen einen Raum in ihrem Nürnberger Bahnmuseum.

Eine Frage der Haftung

Warum tut sich die Deutsche Bahn so schwer mit diesem Thema? Sie vertritt die Meinung, dass Bahnhöfe kein angemessener Ort für solche Ausstellungen seien: *„Das Thema ist viel zu ernst, als dass man sich brötchenkauend und in Eile auf dem Weg zum Zug damit beschäftigen kann“*, erklärte Hartmut Mehdorn. In Wirklichkeit fürchtet das Unternehmen vor allem, dass in der Öffentlichkeit der Eindruck entsteht, die Deutsche Bahn sei Rechtsnachfolgerin der Reichsbahn, so dass der Weg zu zahllosen Prozessen um ihre Haftung frei gemacht würde. Deshalb behandelte das Unternehmen den *„Zug der Erinnerung“* wie einen normalen Nutzer seines Netzes, ohne allerdings Gewinn daraus zu ziehen. Paradoxiertweise nährt diese Haltung den Vorwurf, die Deutsche Bahn „profitiere“ von der Fahrt des *„Zugs der Erinnerung“*, so wie die Reichsbahn von den Deportierten profitierte, die sie in den Tod schickte.

Die Frage nach der Haftung der nationalen Eisenbahngesellschaften für die Deportationen ist heikel und war auch schon in Frankreich in einem viel beachteten Prozess gestellt worden. Im Juni 2006 wies das Verwaltungsgericht in Toulouse dem Staat und der SNCF die Verantwortung für die im Jahr 1944 erfolgte Inhaftierung, den Transport nach Drancy und die Sammellager-Internierung von Familienangehörigen des Europaabgeordneten der französischen Grünen Alain Lipietz zu. Das Gericht urteilte damals, die französische Verwaltung habe *„eine Operation genehmigt und erleichtert, die normalerweise der Auftakt zur Deportation der betroffenen Personen sein musste“*, ein Verhalten, das *„einen Amtsfehler begründe, für den der Staat zu haften“* habe. Zum Ausgleich des Schadens wurden der Staat und das Eisenbahnunternehmen verurteilt, den Klägern 41 000 Euro beziehungsweise 21 000 Euro zu zahlen.

Dieses Urteil wurde allerdings ein Jahr später aufgehoben, die SNCF reingewaschen. Das Berufungsgericht in Bordeaux befand, die Bahngesellschaft habe damals keine Entscheidungsautono-

mie für die von den Nationalsozialisten beschlossenen und vom Vichy-Regime unterstützten Deportationen gehabt. Die SNCF habe nach den Rechtsvorschriften der Bitte um *„Bereitstellung“* oder der *„Dienstverpflichtung einer Verwaltungsbehörde“*, nämlich der Vichy-Regierung, gehandelt.

Die Entscheidung des Berufungsgerichts in Bordeaux war mit Spannung erwartet worden, denn nach dem ersten Spruch des Verwaltungsgerichts in Toulouse hatten rund 2 000 Deportierte oder Familienangehörige von Deportierten ähnliche Anträge auf Entschädigung eingereicht wie der EU-Abgeordnete Lipietz. Das finanzielle Risiko für die SNCF, die jede Verantwortung in dieser Angelegenheit bestreitet, war also hoch. Für die Deutsche Bahn stünden erhebliche Summen auf dem Spiel, wenn ein Gericht dieser Argumentation folgen würde. Von den Einzelverantwortlichen der Reichsbahn blieben die meisten von der deutschen Justiz unbehelligt. Der größte Teil der Reichsbahner, die an der Umsetzung der *„Endlösung“* beteiligt waren, setzten ihre Karriere später bei der Bundesbahn fort, aus der 1994, nach der Verschmelzung mit dem ostdeutschen Eisenbahnnetz, die Deutsche Bahn hervorging.

Ist es vernünftig, die Büchse der Pandora zu öffnen und Verfahren gegen Staaten oder Institutionen wegen historischer Verbrechen anzustrengen? Die beiden Ausstellungen in den Bahnhöfen geben keine Antwort auf diese Frage; sie fordern in erster Linie die Besucher zum Gedenken und zum Zeugnis für die Shoah auf.

Die Ausstellung *„Sonderzüge in den Tod – Die Deportationen mit der Deutschen Reichsbahn“* wird seit dem 23. Januar in mehreren deutschen Städten gezeigt, im Allgemeinen in Bahnhöfen oder in deren Nähe, so in Halle, Schwerin und Münster. Der Eintritt ist frei.

Der *„Zug der Erinnerung“* fährt seit dem 9. November durch ganz Deutschland. Stationen sind Frankfurt/Main, Darmstadt, Mannheim, Karlsruhe, Stuttgart, Tübingen, Saarbücken, Fulda, Kassel, Göttingen, Gelsenkirchen, Duisburg, Essen, Hagen, Wuppertal, Aachen, Siegen und Wiehl.

Weitere Informationen unter www.zug-der-erinnerung.eu sowie www.db.de/site/bahn/fr/unternehmen/engagement/reichsbahn_nszeit/reichsbahn_nszeit.html.