

Hans-Rüdiger Minow

*Der Zug der Erinnerung,
die Deutsche Bahn
und der Kampf
gegen das Vergessen*

Bestellen





Inhalt

<i>Erstes Kapitel</i>	13
Die Erben	15
Keine Unterlagen vorhanden	22
»Schattenseiten« der industriellen Entwicklung	25
Gedenken gegen »Gestattungsvergütung«	27
Unterschlagnene Opfer	28
Ein Doppelspiel	36
»Keine finanziellen Ressourcen«	44
Ohne Antwort	47
Eine glatte Lüge	50
Schweigende Gewerkschafter	54
Maskierung staatlichen Handelns	61
Herausgefordert	67
Innere Gärung	71
Kulturelle Hegemonie	73
Gefahr im Verzug	76
Auf sich selbst gestellt	81
<i>Zweites Kapitel</i>	89
Durchbruch	89
Auf breiterer Basis	92
Täterschutz	94
Politisch nicht kontrollierbar	97
Rechtlich nicht möglich	101
Unter Schutz	104
Zwanzigtausend	106

Rückseiten: Von Oslo im Norden bis nach Rhodos im Mittelmeer reichten die Wege, deren letztes Ziel Auschwitz hieß. Die Logistik der Vernichtung besorgte die Deutsche Reichsbahn in Zusammenarbeit mit dem Reichsverkehrsministerium und dem Reichssicherheitshauptamt der SS. Für die Deportationen wurden den Opfern Gebühren abverlangt.

Ohne die staatliche Deutsche Reichsbahn wäre der Massenmord an den europäischen Juden, den Sinti und Roma, den Bevölkerungen in Osteuropa und an den politischen Gegnern des NS-Regimes in dem getätigten Umfang unmöglich gewesen. Rechtsnachfolgerin der Deutschen Reichsbahn ist die Bundesrepublik Deutschland.

Die Karte aus dem Zug der Erinnerung zeigt Fotos und Heimatorte einiger deportierter Kinder und Jugendlicher, deren Weg mit der Reichsbahn nachverfolgt werden kann. Keines dieser Kinder kehrte zurück.

Bei den ganzseitigen Illustrationen im folgenden Buchtext handelt es sich um stark verkleinerte Exponate aus der Ausstellung im Zug der Erinnerung.

Corporate Secretary	108
Das Beschweigen der Täter	111
Unterlassungserklärung	113
Strukturelle Zusammenhänge	117
»Perfide, hämisch, zynisch«	118
Renommierte jüdische Einrichtung	122
Jenseits der Neisse	125
Die Einsamkeit der Überlebenden	128
Abscheu	131
Nachhaltig gestört	135
 <i>Drittes Kapitel</i>	 138
10 000 Euro für eine Steckdose	138
»Fehlender historischer Bezug«	142
Bilanzen	147
Gemischte Gefühle	153
Das Richtige tun	157
Ein unbestimmtes Schuldgefühl	162
Wie Menschen zweiter Klasse	166
Letztes Angebot	169
 <i>Viertes Kapitel</i>	 177
Sondernutzung	177
Deal zu Lasten der NS-Opfer	188
Zehn Minuten	192
Fünfjahresplan	198
Rücksicht nehmen	207
Kontinuum	214
Familiengrab	223
Nicht ohne Rührung	231

<i>Fünftes Kapitel</i>	238
»Fraud on Creditors«	238
Go East	244
Völlige Stille	249
Unerbittlich	255
Luka	260
Überwältigende Reaktionen	264
Sasha	274
In jeder nötigen Form	280
»Da war Deutschland nicht dabei«	290
Nur um einen einzigen Tag, nur um ein einziges Leben	296
Für immer	302
 <i>Epilog</i>	 306
 <i>Danksagung</i>	 315
 <i>Anmerkungen</i>	 317
<i>Verzeichnis der Dokumente</i>	385
<i>Personenregister</i>	437
<i>Geografisches Register</i>	441
<i>Die Stationen</i>	445
<i>Bildnachweis</i>	448

TÄTER



Albert Ganzenmüller wurde 1905 in Passau geboren. 1931 tritt er in die NSDAP ein.

Seine Karriere führt 1939 in das Reichsbahnzentralamt (München).

1940 sorgt er für den Bahnverkehr im besetzten Frankreich. 1941 wechselt er in die »Ostbahn«-Direktion (Gedob).



Verantwortlich für den Bahntransport in die Massenvernichtung war das Reichsverkehrsministerium. Es fällt seine Entscheidungen in enger Zusammenarbeit mit dem Reichssicherheitshauptamt (RSHA) und der SS.

1942 steigt Albert Ganzenmüller zum stellvertretenden Reichsbahn-Generaldirektor und Staatssekretär im Reichsverkehrsministerium auf. Mit der Deportation tausender Menschen in die Vernichtungslager ist er persönlich befasst.

Nach dem Krieg flieht Ganzenmüller nach Argentinien. 1955 fühlt er sich sicher genug, um in die Bundesrepublik zurückzukehren. Seine logistischen Kenntnisse stellt er der Transportabteilung eines westdeutschen Metallkonzerns zur Verfügung.

Das Verfahren gegen Albrecht Ganzenmüller wird 1977 wegen Verhandlungsunfähigkeit eingestellt. Er stirbt 1996. Ganzenmüller bleibt der einzige Eisenbahner, der in der Bundesrepublik von einer Staatsanwaltschaft wegen seiner Beteiligung am Massenmord angeklagt wurde.

Erst 1973 wird Albrecht Ganzenmüller vor dem Landgericht Düsseldorf angeklagt.



TÄTER



Karl Wolff wurde 1900 in Darmstadt geboren. Nach einer Karriere als Werbefachmann tritt er 1931 in die NSDAP und die SS ein. 1936 wird er Chef des persönlichen Stabes des Reichsführers-SS, Heinrich Himmler.

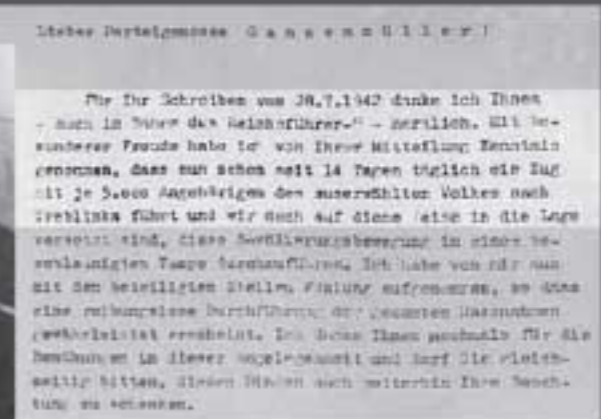
Als Adjutant Himmlers ist Karl Wolff der wichtigste Verbindungsmann zwischen SS und Reichsverkehrsministerium. In dieser Eigenschaft lässt er sich von Staatssekretär Ganzenmüller über die Deportationen berichten.

Gegenstand des Briefes ist die Ermordung von mindestens 75 000 Menschen im Vernichtungslager Treblinka.

In der Nachkriegszeit setzt Wolff seine Tätigkeit als Werbefachmann fort und schreibt Erlebnisberichte in westdeutschen Illustrierten.



Wolffs Verteidiger beim Nachkriegsprozess in München ist ein ehemaliger SA-Angehöriger und NS-Sachbearbeiter für »staatsfeindliche Angelegenheiten«.



Erst 1964 wird Wolff wegen Beihilfe zum Mord in 300 000 Fällen angeklagt. Das Landgericht München verurteilt ihn zu einer 15-jährigen Haftstrafe.

1971 erhält Wolff Haftverschonung.

Eine glatte Lüge

Der positiven Resonanz bei den Online-Medien¹⁴² folgte eine schnelle und breite Unterstützung aus prominenten gesellschaftlichen Segmenten.¹⁴³ Auch im Ausland wurde der Offene Brief mit Sympathie, das Verhalten der DB AG hingegen mit Bestürzung wahrgenommen. Nathan Durst, Klinischer Direktor des Zentrums für Psychosoziale Unterstützung von Holocaust-Überlebenden, schrieb aus Haifa: »Mit Erstaunen, das an Entsetzen grenzt, habe ich Ihren Brief und die Reaktion der Deutschen Eisenbahn gelesen. Ich bin selber in Berlin geboren (...) und 1939 mit meiner Schwester nach Holland geflüchtet. Mein Vater (...), meine Mutter (...) und zwei Schwestern – Fanny war damals 16 und Jenny 13 Jahre alt – wurden mit der Eisenbahn nach Polen verschleppt und dort verbrannt.«¹⁴⁴

Der Initiative kam zugute, dass sie sich auf die Wanderausstellung in den französischen Bahnhöfen und die Opferorganisation Fils et Filles des Déportés juifs de France (FFDJF)¹⁴⁵ beziehen konnte. Die Kuratoren der Ausstellung, Serge und Beate Klarsfeld, waren wegen ihrer wissenschaftlichen Forschungen und internationalen Aktivitäten gegen überlebende NS-Täter seit Jahrzehnten bekannt.¹⁴⁶

In Anlehnung an das französische Gedenken, das insbesondere den von dort deportierten 11 000 Kindern galt (darunter auch Kinder deutscher und österreichischer Emigranten), wählten die Initiatoren in der Bundesrepublik den sinnstiftenden Namen »Elftausend Kinder«. Unter dieser Bezeichnung stießen ihre Aufrufe, an die Deportierten auf den Bahnhöfen zu erinnern, in immer mehr Städten auf Resonanz.

Veranstaltungen wurden in Freiburg, Weimar¹⁴⁷ und Halle angekündigt. Als die Initiative im Juni 2005 zu einer erneuten Demonstration im Frankfurter Hauptbahnhof aufrief und dort Vertreter der französischen Organisation FFDJF empfing, berichteten die Medien landesweit.¹⁴⁸

OPFER



Frank Sachnowitz aus Larvik gehörte zur kleinen jüdischen Gemeinde Norwegens. Als deutsche Truppen 1940 das Land überfallen, geraten die 1700 norwegischen Juden in Gefahr.

Etwa 900 können nach Schweden fliehen, die meisten anderen werden verhaftet. Gegen die Deportationen hatten norwegische Theologen protestiert - die Verschleppungen finden trotzdem statt.

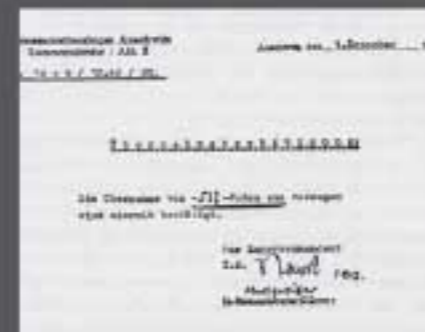
Am 01. Dezember 1942 bestätigt ein Oberscharführer im KZ Auschwitz die »Übernahme von 532 Juden aus Norwegen« - unter den Gefangenen ist der 17-jährige Frank Sachnowitz mit seinen Brüdern Martin, Elias und Herman.

Frank wird von den Nazis für Rassenexperimente ausgesucht.

Zusammen mit 85 anderen Häftlingen muss Frank im Juli 1943 eine lange Bahnreise antreten, die ihn aus dem besetzten Polen in das von deutschen Truppen okkupierte Frankreich führt. Ziel ist das Konzentrationslager Natzweiler.

Dort ermorden die Nazis Frank Sachnowitz und seine Leidensgefährten im August 1943. Die Skelette der Toten sollen als Anschauungsmaterial verwertet werden.

Mehrere der beteiligten Mediziner standen in der Nachkriegszeit vor Gericht. Sie erhielten nur geringe Strafen oder wurden freigesprochen.



Das KZ Natzweiler war die letzte Lebensstation von Frank Sachnowitz (Foto nach der Befreiung)



«angemessen wahrnehme.¹⁶⁴ Eine »öffentlichkeitswirksame Positionierung des Zentralrats« sei deswegen geboten.

Die Proteste nahmen zu.

In eine DB-Veranstaltung im Weimarer Bahnhof, der als Umschlagplatz für Gefangenentransporte in das benachbarte KZ Buchenwald benutzt worden war, drangen empörte Demonstranten ein.¹⁶⁵ Auf dem DB-Treffen sollte das Weimarer Bahnhofsmanagement für seine Serviceleistungen ausgezeichnet werden. Die Demonstranten monierten, im DB-Leistungsprofil (»Sauberkeit, Toilettenhygiene, Kundeninformation und Ticketverkauf«) fehle ein wichtiges Kriterium: der »Umgang mit Geschichte und Erinnerung«.¹⁶⁶

In Berlin nannte Andreas Nachama, Direktor der Stiftung Topographie des Terrors, es »traurig«¹⁶⁷, wie die DB AG mit dem Andenken an die Opfer ihres Vorgängerunternehmens umgehe. Statt sich in großer Öffentlichkeit zu bekennen, wolle man die Erinnerung »in ein umzäuntes Ganzes hinauschieben«. Gemeint war das Bahn-Museum in Nürnberg, das nach DB-Ansicht zu genügen hätte.

In Saarbrücken kündigte die Synagogengemeinde Saar vor dem Hauptbahnhof an, sie werde die Tabuisierungen nicht hinnehmen. An der öffentlichen Aktion nahm Richard L. Borg teil, der kulturpolitische Sprecher der CDU-Fraktion.

In Mannheim bereite ein Arbeitskreis Justiz Proteste vor dem Hauptbahnhof vor. Auch Mannheim war von den Deportationen betroffen gewesen. Am Abend des 10. November 1938 wurden »alle jüdischen Männer zwischen 16 und 60 Jahren verhaftet und (...) mit einem Sonderzug über den Hauptbahnhof ins KZ Dachau verfrachtet. Es waren einige Hundert«¹⁶⁸ – Reichsbahn-Deportierte, die im konzerneigenen Geschichtsrückblick nicht existierten.

In Stuttgart prüfte der DGB-Landesverband Baden-Württemberg die Öffnung seines Gewerkschaftshauses für eine Behelfsausstellung. »Ich sehe uns in der Pflicht, an die Ereignisse vor über 60 Jahren zu erinnern«¹⁶⁹, sagte Gerhart Manthey von der Gewerkschaft ver.di, »aber wir wollen auch die

OPFER



Graciella Samuel

Dieses Foto entstand am 24. März 1944. Es zeigt Graciella Samuel am Abend vor ihrer Deportation. Wahrscheinlich wurde es in einem Ghetto der griechischen Stadt Ioannina aufgenommen.

Am Morgen, der dieser Aufnahme folgte, kesselten die deutschen Besatzer die Ghettos ein.

Unter den Müttern und Kindern bricht Panik aus.

Unter Aufsicht der deutschen Feldgendarmarie und »Ordnungspolizei« werden die Menschen in 80 Lastwagen verladen und nach Larissa transportiert.



Dort beginnt für die 1725 Gefangenen eine mehr als einwöchige Zugfahrt, deren Ziel Auschwitz ist.

Graciella gehört zu den über 58 000 ermordeten Juden aus Griechenland.

Die Deportation in Ioannina am 25. März 1944



Renommierte jüdische Einrichtung

Ohne Zutun des Vereins begannen sich auch andere für die materiellen Hintergründe des DB-Boykotts zu interessieren.

Bei Vorstandschef Mehdorn und dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats, Werner Müller, meldete sich die Rechtsanwaltskammer Berlin (RAK). Ihr Vizepräsident und Beauftragter für Menschenrechte Bernd Häusler wollte die »Aufmerksamkeit auf einen Gesichtspunkt lenken, der (...) in der öffentlichen Debatte bisher unberücksichtigt blieb: Das ist nämlich die Frage, welche Zahlungen die Reichsbahn für ihre Leistungen bei der Deportation von ›Reichsfeinden‹ in die Konzentrationslager erhielt und von wem?«¹²⁶

Häusler stellte fest, dass mit der Verschleppung der Gefangenen die Einziehung ihres Vermögens einherging, das »dem Reich verfallen war«. Nach staatlicher Veräußerung wurde der Erlös »für die Reichskasse vereinnahmt, die davon die Transportleistungen der Reichsbahn vergütete.«¹²⁷ Diese Umstände offenbarten, so Häusler, »eine enge Verknüpfung von Wirtschaft und Unrecht«. Der Beauftragte für Menschenrechte riet, die DB AG solle »aktiv und offensiv die diesbezügliche Geschichte der Reichsbahn unter dem vorgenannten ökonomischen Aspekt untersuchen lassen.« Aus den noch vorhandenen Akten könne man den Fluss »dieses Blutgeldes aus der Tasche des jeweiligen beklagenswerten Opfers in das Säckel der Reichsbahn rekonstruieren.«

Abschließend bedauerte Häusler, dass »der ökonomische Aspekt« in der historischen Öffentlichkeitsarbeit der DB AG durchgängig »ausgespart« werde und warnte: Als »eines der größten Logistikunternehmen der Zukunft« könnte es der Konzern mit Anklagen wegen »potentieller Menschenrechtsverletzungen« zu tun bekommen.¹²⁸

Dies setzte voraus, dass der Umfang der Reichsbahn-Behilfe zu den Massenverbrechen konkret zu benennen und zu berechnen wäre. Fundierte Veröffentlichungen, die das Aus-

maß der Mordlogistik erhellen konnten, waren weder von der Deutschen Bundesbahn noch von der DB AG bekannt. Auch der deutsche Wissenschaftsbetrieb schien an dem Thema gänzlich uninteressiert.¹²⁹ Da das Kapital der NS-Reichsbahn und damit das »Blutgeld« aus den Deportationseinnahmen in das Nachkriegsvermögen der Bundesrepublik übergegangen war,¹³⁰ mussten hier Erkenntnisse vorliegen.

Doch als die Bundestagsabgeordnete Petra Pau (Die Linke) im Parlament wissen wollte, wie »hoch die genaue Zahl der mit der ›Deutschen Reichsbahn‹ deportierten Menschen«¹³¹ zwischen 1933 und 1945 war, hieß es 2008:

»Der Bundesregierung liegen hierzu keine aufbereiteten Daten vor.«

Ebenfalls »keine aufbereiteten Daten« hatte die Regierung auf die Frage parat, wie hoch »die den Deportierten abverlangten Gebühren für die Zwangsverbringung mit der Deutschen Reichsbahn« gewesen sein könnten. Nicht zu ermitteln war für die Bundesregierung auch »die Anzahl der Zwangsarbeiter bei der ›Deutschen Reichsbahn‹« oder die Anzahl der Zwangsarbeiter, die der Deutschen Reichsbahn »aus den Konzentrationslagern zugeführt wurden«. Zu sämtlichen Fragenkomplexen lautete die lapidare Antwort, es fehlte an Daten.

Seit den 1990er Jahren waren allerdings auch in Deutschland Untersuchungen erschienen, die Zahlen nannten und allein bei den Zwangsarbeitern auf mindestens 400 000 Reichsbahn-Beschäftigte kamen.¹³² Dass die Reichsbahn außerdem an der Verschleppung von mindestens drei Millionen KZ-Opfern beteiligt war und eine unbekannte Anzahl anderer Menschen in Europa deportiert hatte,¹³³ konnte nicht mehr geleugnet werden. Es war also möglich, Berechnungen anzustellen, wenn auch unter Vorbehalt. Indem die Bundesregierung eine nebulöse »Aufbereitung« dieser Daten zur Bedingung machte, stellte sie ein Hindernis auf, das sie jeder Rechenschaft entheben sollte.

Indes war sich das Kabinett über 60 Jahre nach den Mas-

senverbrechen in einem ganz sicher: Für die Restitution der Reichsbahn-Opfer hatte das staatliche Nachfolgeunternehmen, die DB, seit 1949 keine Verpflichtung gesehen: »Von der Deutschen Bundesbahn wurden keine Zahlungen an die bei der ›Deutschen Reichsbahn‹ Zwangsbeschäftigten geleistet.«¹³⁴

Bundesregierung und DB AG schienen einer altbewährten Taktik zu vertrauen, wenn sie eine Parlamentsanfrage, die Warnung einer deutschen Rechtsanwaltskammer und zahlreiche Petitionen¹³⁵ in den Wind schlugen: Gab es Probleme, die die Nachfolgeschaft der Täter betrafen, wurden sie zu Problemen der Opfer gemacht. Mehrmals hatte das Verkehrsministerium versucht, die Überlebenden vor seine eigenen Verpflichtungen zu spannen und den Zentralrat der Juden einzuschalten. Obwohl das Ergebnis fragwürdig war und den Reichsbahn-Konflikt nicht beruhigen konnte, meinte nun auch der Bahn-Aufsichtsrat, nach dieser Methode vorgehen zu können.

Da sämtliche Mitglieder im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages an die DB AG appelliert hatten, die vom Zug der Erinnerung beglichenen Trassen- und Stationsgebühren zurückzuzahlen, besann sich Werner Müller, der frühere deutsche Finanzminister, auf die Juden und ihre Organisationen. Gemeinsam mit mehreren Staatssekretären und Vertretern der Wirtschaft war er »zu dem Ergebnis gekommen, dass die DB AG statt dem ›Zug der Erinnerung‹ einer national wie international renommierten gemeinnützigen jüdischen Einrichtung eine Spende von 100 000,00 € zukommen lassen sollte.«¹³⁶

Dieser Betrag entsprach in etwa den bisherigen Überweisungen des Trägervereins an die DB AG. Müller bat den Verkehrsausschuss um »einen Vorschlag für den Empfänger« und lehnte jeden Dialog mit der Bürgerinitiative explizit ab.¹³⁷ Der DB-Aufsichtsrat schien zu glauben, wer Juden Geld spende, habe den Schutz von Kreisen erwirkt, die wegen Herkunft und Einfluss schädlich werden könnten. Bekannte Stereotype schienen auf. Offenbar wurde ihnen, den Juden,

zugetraut, kritische Stimmen zum Schweigen zu bringen, sobald das jüdische Wohlwollen erkaufte worden sei. Dass sich der Zug der Erinnerung weder als jüdische Initiative verstand noch irgendeiner anderen Opfergruppe zugehörte, sondern ausdrücklich die Erbschaft der Täter annahm, interessierte nicht. Jede unmittelbare Beziehung zwischen den Reichsbahn-Verbrechen und der DB AG sollte bestritten werden. Mit philosemitischer Wohltätigkeit glaubte man, einen Wechsel der Seiten zu bewirken: von der Täternachfolge zur Opfergemeinschaft.

Diese Taktik schlug fehl.

Nachdem sich der Verkehrsausschuss für Müllers »großzügiges Angebot«¹³⁸ bedankt, aber zugleich angemerkt hatte, es wirke »wie eine ›Strafspende‹«, wenn einer jüdischen Organisation Geld angeboten werde, um dem Zug der Erinnerung zu schaden, blieb Werner Müller mehrere Monate sprachlos. Noch deutlicher wurde der Zentralrat. Laut Presseberichten warf er der Bahn vor, »antisemitische Klischees zu bedienen. Man denke offenbar, jüdische Stimmen seien käuflich.«¹³⁹

Vor der Zentralverwaltung des Konzerns am Potsdamer Platz in Berlin rief der Generalsekretär des Zentralrats der Juden, Stephan J. Kramer, bei einer Protestdemonstration: »Wir wollen Ihr Geld nicht und wir brauchen Ihr Geld nicht!«¹⁴⁰ Dass es sich bei Müllers Vorstoß nach Meinung der deutschen Öffentlichkeit um eine antijüdische Diskriminierung in positiver Verkleidung handelte, muss den Aufsichtsrat der DB AG überrascht haben.

Die deutsche Presse sprach von einem versuchten »Ablasshandel«¹⁴¹. Er war gescheitert.

Jenseits der Neisse

Das Unternehmen revanchierte sich auf seine Weise.

Der Zug hatte Berlin verlassen und stand nur wenige Tage vor der geplanten Ankunft in Görlitz, dem deutschen Grenz-

bahnhof, als die DB den Weitertransport auf die polnische Seite ablehnte. Dort sollten die Waggons von der früheren Staatsbahn PKP übernommen und zum Staatlichen Museum Oświęcim (Auschwitz) gefahren werden.

Mehr als 100 Jugendliche und ihre Begleiter hatten sich auf diese letzte Etappe des Gedenkens vorbereitet. In ihren Heimatstädten gehörten sie zu den engagiertesten Teilnehmern der Spurensuche nach den Deportierten oder waren in antirassistischen Initiativen aktiv. Auf dem Gräberfeld von Auschwitz wollten sie am 8. Mai die Kinder und Jugendlichen ehren, die von dort nicht zurückgekehrt waren, Überlebende treffen und von ihnen die Stafette des Gedenkens übernehmen.¹⁴² Auf dem Weg nach Auschwitz warteten polnische Schulklassen auf den Bahnhöfen, um die Deutschen zu begrüßen. Die polnische Botschaft hatte an den Vorbereitungen mitgewirkt, der deutsche Repräsentant der Sinti und Roma, Romani Rose, und Katrin Göring-Eckardt, Bundestagsabgeordnete von Bündnis 90/Die Grünen sowie Vizepräsidentin des Deutschen Bundestags, hatten sich angekündigt.

Die verweigerte Kooperation der DB AG betraf wenige hundert Meter zwischen Görlitz und dem Grenzfluss Neisse. Weil es sich um deutsches Hoheitsgebiet handelte, war die DB AG auf diesem Schienenstück zuständig, bevor die polnische Bahn in Aktion treten konnte. Ein »Key Account Management« der Deutschen Bahn lehnte »Planung und Übernahme jedweder Leistungen« ab.¹⁴³ Wegen »des kritischen Zeitvorlaufs« sei die Fahrt »nicht mehr zu realisieren«.

Die Initiatoren im Zug der Erinnerung kündigten an, dass sie notfalls Teile der Ausstellung, darunter zahlreiche Lebenszeugnisse der deportierten Kinder und Jugendlichen, am 7. Mai zu Fuß über die Grenze bringen werden, und schrieben in einer vorbereiteten Presseerklärung: »Das NS-Regime hat mit Hilfe der ›Reichsbahn‹ Millionen in den Tod geschickt und dabei keinerlei technischen Aufwand gescheut. Technische Schwierigkeiten haben jedoch die Erben der ›Reichsbahn‹, wenn es um das Gedenken an die Opfer ihrer Erblasser geht.



© Alexander Völkel

Am 8. Mai 2008 erreichte der Zug der Erinnerung die Staatliche polnische Gedenkstätte Auschwitz (Oświęcim). Um die Kinder zu ehren, die aus den deutschen Heimatstädten der mitreisenden Jugendlichen deportiert worden waren, widmeten die Besucher den NS-Opfern persönliche Briefe und befestigten sie an den Reichsbahn-Waggons in Auschwitz.



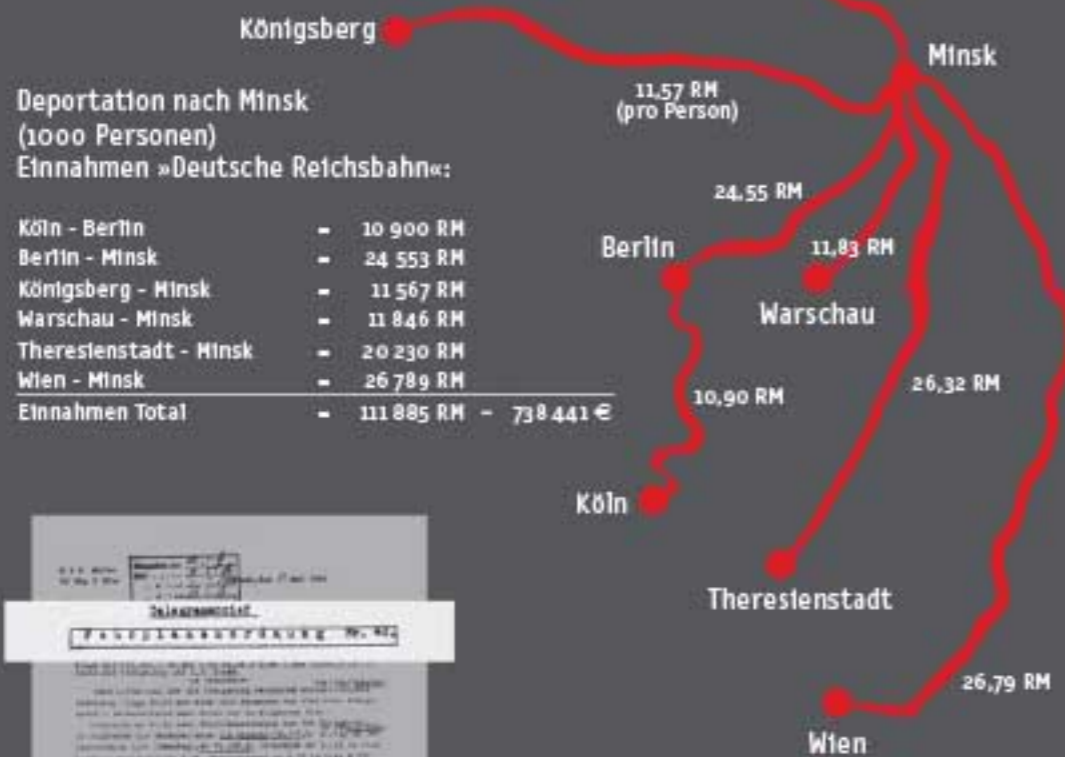
© Prima 1

SCHULD & SCHULDEN



Bahnhof Minsk in der besetzten UdSSR. Der Bahnhof war Umschlagplatz von Todestransporten aus Deutschland.

Ziel war das Vernichtungslager Maly Trostinez.



Deportation nach Minsk (1000 Personen)
Einnahmen »Deutsche Reichsbahn«:

Köln - Berlin	-	10 900 RM
Berlin - Minsk	-	24 553 RM
Königsberg - Minsk	-	11 567 RM
Warschau - Minsk	-	11 846 RM
Theresienstadt - Minsk	-	20 230 RM
Wien - Minsk	-	26 789 RM
Einnahmen Total	-	111 885 RM - 738 441 €



Diese Fahrplananordnung listet 17 Transporte mit jeweils 1000 Deportierten auf. Bei Ankunft in Minsk wurde die genaue Anzahl überprüft, »davon Kinder unter 10 Jahren«.

Die Transporteinnahmen verrechnete die »Deutsche Reichsbahn« mit der SS.

Viertes Kapitel

Sondernutzung

Gegen alle Wahrscheinlichkeit setzte das Aktionsbüro noch immer auf ein Einlenken der DB AG und der Bundesregierung. Anlass zu einem Kompromiss, so die Überlegung, könnte das 175. deutsche Bahnjubiläum sein, das im Dezember 2010 im Nürnberger DB-Museum begangen werden sollte.

Ein viertel Jahrhundert zuvor, 1985, hatte die damalige Deutsche Bundesbahn am selben Ort versucht, jede Erinnerung an die deutschen Massendeportationen zu unterdrücken. Historiker der Stadt hatten die Bahn daraufhin beschuldigt, revisionistische Positionen zu pflegen. Neuauflagen dieser Art konnten 2010 nicht aussichtsreich sein; die logistische Beteiligung an den Deportationen war inzwischen eingeräumt worden.¹ Aber statt sich in vollem Umfang zu der millionenfachen Verbrechensbeihilfe zu bekennen, wurde in Nürnberg eine verniedlichende Sprachregelung angeboten: Die NS-Reichsbahn sei lediglich missbraucht worden, hieß es im Bahn-Kalender für das Bahnjahr 2010.² Auf semantischem Wege verwandelte sich die steuernde Tätigkeit der Reichsbahn-Führung und die aktive Zusammenarbeit aller nachgeordneten Unternehmensebenen in einen passiven Akt, wobei die Verantwortung Dritten zugeschoben wurde. Wer hatte sich an der Reichsbahn vergangen? Ränge und Namen wurden nicht genannt. Folgte man diesen Aussagen, blieben die Täter unbekannt oder waren in der Reichskanzlei verschollen.

Zahlreiche Bahn-Veranstaltungen in Nürnberg überdeckten den angeblichen »Missbrauch in der NS-Zeit«³ mit begeisterten Bekenntnissen aus dem Selbstverständnis der deut-

halt und Ausbau der Gedenkstätte Sobibór beitragen wollten, fühlte sich die Bundesregierung nicht angesprochen. Marek Bem, der polnische Gedenkstättenleiter von Sobibór, musste die Deutschen an Selbstverständliches erinnern: »Das ist vor allem ein deutsches Kulturerbe. (...) In meinen Augen hat die Bundesrepublik lebenslänglich die Pflicht, für diesen Ort zu sorgen und ihn finanziell zu unterstützen. (...) Schließlich hat Deutschland diesen Ort errichtet.«⁴⁰ Marco de Groot, ein Verwandter niederländischer Mordopfer und Nebenkläger im Demjanjuk-Prozess, sprach von seinen verletzten Gefühlen: »Es tut mir weh, wenn Deutschland sagt, wir haben da nichts mit zu schaffen.«⁴¹

Diese öffentliche Kritik ignorierte die Bundesregierung. Einen Kostenbeitrag werde sie erst prüfen, wenn von den beteiligten Ländern Polen, den Niederlanden, Israel und der Slowakei in Berlin angefragt würde. »Bisher liegt eine derartige Anfrage nicht vor«,⁴² hatte es in einem lapidaren Schreiben des Auswärtigen Amtes geheißen.

Immerhin wolle das Auswärtige Amt eine Delegationsreise von Bundestagsabgeordneten nach Sobibór organisieren, versicherte die Staatsministerin im Auswärtigen Amt, Cornelia Pieper (FDP), mehreren besorgten Parlamentariern bei einem Berichterstattergespräch im Abgeordnetenrestaurant des Reichstags.⁴³ Aber kurz darauf sagte das Auswärtige Amt die Delegationsreise nach Sobibór wieder ab. Die Abgeordnete Krumwiede reagierte empört: »Auf alle Aufforderungen, sich finanziell am Erhalt der Gedenkstätte zu beteiligen, reagiert die Bundesregierung seit Monaten mit Ausflüchten.«⁴⁴

Bundeskanzleramt, Auswärtiges Amt und Bundesfinanzministerium hatten der verlangten finanziellen Beteiligung einen Riegel vorgeschoben: Im Haushaltsausschuss stimmten die Abgeordneten der Koalitionsmehrheit aus CDU und SPD mit Nein. Schon vor Monaten war die Abgeordnete Krumwiede darauf hingewiesen worden, dass sich die Bundesrepublik Deutschland verpflichtet habe, mehrere Millionen für

den Erhalt der Gedenkstätte Auschwitz zu bezahlen.⁴⁵ Die Ausführungen machten deutlich, dass es dem Auswärtigen Amt und dem Bundesfinanzministerium jetzt reichte. Warum auch noch Sobibór?

Völlige Stille

Am 8. Juni 1943 verließ eine Lok mit 46 Waggons das in den besetzten Niederlanden gelegene Sammellager Westerbork. In den Güterwagen, die der jüdische Ordnungsdienst bei der Abfahrt zu verriegeln hatte, befanden sich 3017 Menschen. Bis zur deutschen Grenze, wo die Reichsbahn den Zug übernahm, waren es nur 70 Kilometer. Als Ziel des Transports wies die Fahrplananordnung einen damals fast unbekanntenen Ort in Polen aus: Sobibór.

Den Vollzug seines Auftrags meldete der Lagerkommandant von Westerbork, der SS-Obersturmführer Albert Konrad Gemmeker, in einem Fernschreiben nach Berlin. Gemmekers Wachmannschaften hatten an diesem Dienstag eine besonders schwierige Aufgabe erledigt: die Zuladung von Kindern, die manchmal nur wenige Monate alt waren.

Darin hatten die deutschen Wachmannschaften Erfahrung. Sämtliche Transporte, die seit mehreren Monaten nach Sobibór gingen, waren mit Kindern belegt. Entweder gehörten sie zu den deportierten jüdischen Familien oder sie waren als jüdische Waisen in niederländischen Kinderheimen verhaftet worden.

So fuhren im Deportationszug vom 30. März 202 Kinder nach Sobibór, am 18. Mai waren es 620 und am 25. Mai 1943 saßen 676 Minderjährige in den Waggons.⁴⁶ Doch der Transport, den Gemmeker an diesem Dienstag nach Berlin gemeldet hatte, übertraf die Routine: In den 46 Güterwagen, die mit je einem Kübel Wasser und einem Behältnis für die Notdurft ausgestattet waren, drängten sich 1145 Kinder auf dem Weg nach Sobibór.⁴⁷

SOBIBÓR

«Ohne den Aufstand [von Sobibór] hätte es keine Überlebenden gegeben, die den Massenmord hätten bezeugen können».
Jules Schelvis



1942 errichteten die deutschen Besatzer in einem wenig bewohnten polnischen Sumpfgebiet das Lager Sobibór.

Es war ausschließlich für die Ermordung hunderttausender Menschen entworfen worden.



Die SS-Männer Frenzel und Bauer in Sobibór

«Das Schlimmste von allem war nichts im Vergleich zur Realität. Sobibór zu überleben, heißt, nicht mehr zu leben.»

Hersz Cukerman
(Überlebender)

Das Lagerpersonal bestand aus ca. 30 SS-Männern und etwa 100 ukrainischen Soldaten.

Gemeinsam organisierten sie die Ermordung von 150.000 bis 250.000 Juden. Die meisten Opfer kamen aus Polen.

Bahnstation Sobibór während der deutschen Besatzungszeit



Der Antransport der Opfer erfolgte in Güterzügen eines Unternehmens der «Deutschen Reichsbahn» (Generaldirektion der Ostbahn).

Auch die Waggon aus Westerbork (Niederlande) kamen hier an: am 11. Juni 1943 mit 1.145 Kindern und Jugendlichen.

Wie den überlieferten Transportlisten zu entnehmen ist, kamen zahlreiche dieser Kinder aus Deutschland, so Gisela Binder aus Leipzig, Carla Cohen aus Duisburg, Suse Cohn aus Hamburg, Ingrid Emmering aus Lübeck, Liselotte Grünewald aus Gelsenkirchen, Hanna Stiefel aus Fürth, Marga Wertheim aus Essen und Ariel Wolff aus Köln. Sie gehörten zu den deutschen Flüchtlingen, die den antisemitischen Verfolgungen in ihren Heimatstädten entgangen waren und in den Niederlanden Aufnahme gefunden hatten. Aber seit dem 10. Mai 1940, dem Tag des Überfalls der deutschen Truppen auf Holland, konnten sie ihres Lebens nicht mehr sicher sein. Bei überraschenden Razzien verhaftet, erging es ihnen ebenso wie den niederländischen Juden: Sie wurden interniert und dann auf dem Schienenweg »nach Osten« verschleppt.

Was sie dort erwartete, war Gegenstand von Spekulationen. »Wir Kinder kamen aus der Jugendbewegung, waren daran gewöhnt, in Zelten zu schlafen und ein karges Leben zu führen. (...) Was konnte uns schon passieren?«, erinnert sich Jules Schelvis,⁴⁸ dessen Deportationszug dem Kindertransport vorausgegangen war. »So redeten wir uns gegenseitig Mut zu.«

Wie Schelvis berichtet, erreichte sein Gefangenentransport in der Nacht nach Abfahrt von Westerbork die Elbe. Die Waggonen standen für längere Zeit auf einem Abstellgleis der Reichsbahn in Wittenberge. Nächste Station war Berlin-Spandau. »Wie so oft, wenn der Zug stillstand, gingen auch jetzt wieder Eisenbahnarbeiter mit langen Hämmern an den Waggonen entlang und schlugen gegen die Achsen und Räder. Sie widmeten sich mit großer Aufmerksamkeit dem Material. (...) Um die (...) Juden kümmerte man sich nicht. Einer der Arbeiter fragte neugierig, wer wir wären und wo wir hinfahren würden. Auf seine letzte Frage mussten wir ihm die Antwort schuldig bleiben.«⁴⁹

Diese Begegnung, über die Jules Schelvis berichtet, spielte sich in Berlin-Spandau eine Woche vor dem Kindertransport vom 8. Juni 1943 ab. Auch der Kindertransport wurde von der Reichsbahn durch Berlin geschleust.

Zu den Deportierten gehörte der 12-jährige Lothar Gold, der in der deutschen Hauptstadt geboren worden war. Ein Foto, das erst kurz vor der Deportation entstanden sein konnte, zeigt den hemdsärmlichen Berliner Jungen in einem bescheidenen Wohnzimmer an der Seite seiner Mutter. Auch sie befand sich in den Waggonen. Die 46 Güterwagen wurden über den Berliner S-Bahn-Ring nach Osten geleitet und durchfuhren Stadtbezirke, in denen die Berliner Deportierten zu Hause gewesen waren, so auch mehrere ältere Jugendliche des Kindertransportes: die 17-jährige Hella Rosen, die 16-jährige Violetta Fischel und ihre Schwester Mignon. Mignons Geburtstag stand im Juli bevor. Trotz schlimmer Vorahnungen, die den Erwachsenen anzusehen waren,⁵⁰ hofften die Jugendlichen auf einen glimpflichen Ausgang der Fahrt. »Vielleicht hatten wir ja Glück und konnten in wenigen Tagen unsere Familienmitglieder und Freunde treffen, die schon früher abgefahren waren.«⁵¹

Nach 2000 Kilometern fortwährender Reise über Breslau und Lublin im besetzten Polen näherten sich die verriegelten Waggonen endlich ihrem Ziel. Seit der Verladung in Westerbork waren 72 Stunden vergangen. Der Zug hielt auf einem einsamen Gleis, das in einer bewaldeten Ebene auslief. Nur zwei Kilometer entfernt grenzte das Gebiet an den Fluss Bug. Vor den wenigen Holzhäusern, die durch die Ritzen der Wagen zu sehen waren, befanden sich kleine Gärten. Dieser beruhigende Eindruck erwies sich als täuschend, als Männer in blauen Overalls und mit Peitschen in ihren Händen unter Gebrüll die Türen aufrissen. Sie prügeln auf die Verschleppten ein, um sie ins Freie zu treiben. Binnen Kurzem standen hunderte Deportierte auf einer Art Bahnsteig aus Sand und Erde: auf der Selektionsrampe von Sobibór.

Wer gehen konnte wurde im Laufschrift in das eigentliche Lager gejagt, wo die Verschreckten ihr Gepäck abzuwerfen hatten. Unversehens trennten die Wachen Männer und Frauen. Für weibliche Verschleppte, für Kinder und Behinderte stand eine Baracke am Rande eines Lorengleises bereit;

dort mussten die Deportierten zeitweise im Freien warten, ohne zu wissen, was mit ihnen geschehen würde. Die seit drei Tagen nur notdürftig versorgten Babys schrien, Mütter verloren das Bewusstsein.

Jenseits des Gleises erstreckte sich ein Exerzierplatz von der Größe eines halben Fußballfeldes. Dort selektierte die SS die männlichen Verschleppten, offenbar nach Alter und Gesundheitszustand. Die kleinere Gruppe der Jungen und Kräftigen durfte den Platz im Eilschritt verlassen und sah noch von Weitem, wie sich die Älteren und Schwachen ihrer Kleider entledigen mussten. Diese größere Gruppe von bis zu 500 Menschen stand bald nackt zum Abmarsch bereit, der nach 300 Metern durch einen beidseitig mit Stacheldraht gesicherten und von Tannenzweigen durchflochtenen Schlauch in einen angrenzenden Lagerkomplex führte.⁵² Er wurde »Lager 3« genannt.

Wer diesen besonders bewachten Komplex erreichte, hatte nur noch kurze Zeit zu leben.

Jeweils 50 bis 60 Menschen wurden in einen engen Raum gedrängt, in dem nur schwer zu atmen war. »Die Türen wurden luftdicht verschlossen und sofort setzte der Vergasungsvorgang ein. Nach etwa 20 bis 30 Minuten trat in den Gaskammern völlige Stille ein; die Menschen waren vergast und tot.«⁵³

Etwa zeitgleich wurden die weiblichen Deportierten, die Kinder und die Behinderten von der Baracke an das Lorengleis geführt. »Ich sah, dass alle Menschen, Männer, Frauen und Kinder, insgesamt gut 1500, auf diese Loren geworfen wurden. Die (elektrischen) Loren wurden in Gang gesetzt und fuhren in fliegender Fahrt hin und her. Auf den Loren saßen auch Ukrainer, die mit Peitschen auf den Transport eindroschen. Es war ein riesiges Gejammer und Geschrei. Dann wurde das Maschinengewehr draufgehalten.«⁵⁴

Soweit wir wissen, kamen auch die Kinder des Transports vom 8. Juni 1943 in die Loren, die in ein nahe gelegenes Waldstück gefahren wurden. Unter Bewachung der ukrainischen

Hilfsmannschaften, bei denen es sich um antisemitische Kollaborateure und ukrainische Nationalisten handelte, hatten dort Lagerhäftlinge Gruben ausheben müssen.

In diesen Gruben endeten Gisela Binder aus Leipzig, Carla Cohen aus Duisburg, Suse Cohn aus Hamburg, Ingrid Emmering aus Lübeck, Liselotte Grünwald aus Gelsenkirchen, Hanna Stiefel aus Fürth, Marga Wertheim aus Essen und Ariel Wolff aus Köln.

Auch der 12-jährige Lothar Gold, die 17-jährige Hella Rosen und die Schwestern Fischel aus Berlin kehrten nicht zurück.

Unerbittlich

Seit Monaten beschäftigte sich der Zug der Erinnerung mit den Reichsbahn-Transporten nach Sobibór, da der 70. Jahrestag des Weges der 1145 Kinder durch Deutschland bevorstand. Die Bürgerinitiative wollte die Opfer im Sommer 2013 ehren und suchte nach Zeitzeugen. Zwar hatte keiner der Deportierten des Kindertransports das Vernichtungslager überlebt, aber andere waren den Verbrechen in Sobibór entkommen. Die Täter, die vorgehabt hatten, bis zu 11 Millionen Juden und mehr als 30 Millionen Menschen slawischer Herkunft zu ermorden,⁵⁵ trafen auf Widerstand, bevor sie ihr Werk zu Ende führen konnten, besonders in Sobibór.

Einige der Todgeweihten, die in diesem Lager ausgelöscht werden sollten und überlebt hatten, setzten sich in den Niederlanden, in den USA und in der Ukraine seit Jahrzehnten für die Aufklärung der Verbrechen ein, sie wurden jedoch in Deutschland kaum gehört.⁵⁶ Deswegen bat der Zug der Erinnerung die zentrale holländische Gedenkstätte in Westerbork,⁵⁷ die den Ausgangsort der Massendeportationen vor dem Vergessen bewahrte, und die Stichting Sobibór in Amsterdam um Unterstützung. Die private niederländische Stiftung war 1999 von Jules Schelvis ins Leben gerufen wor-

den zerrissen, die Folgenden setzten ihre Füße auf die Leichen, die ihnen Sicherheit boten und den Weg in die Freiheit wiesen.¹²⁹

Während im inneren Lager noch gekämpft wurde, hatte die vorderste Gruppe hinter den Minen den Waldrand erreicht. In dem Durcheinander konnte Sasha Luka nicht ausmachen.¹³⁰ Er schlug sich in Richtung Osten durch, zumeist bei Nacht, und fragte bei Begegnungen mit anderen Befreiten nach der jungen Frau.¹³¹ Etwa 365 Häftlingen war die Flucht gelungen.¹³²

Am achten Tag nach dem Ausbruch hatten Sasha und seine kleine Einheit den Fluss Bug bereits hinter sich gelassen und mehr als 200 Kilometer zurückgelegt. Zu fünf stießen sie in der Nähe von Lemberg (Lviv) auf eine Partisanengruppe, aber waren noch nicht in Sicherheit. Zwei Jahre zuvor, im Sommer 1941, hatte die Terrororganisation OUN (Organisation Ukrainischer Nationalisten) im Gebiet um Lemberg ein antisemitisches Pogrom mit mehreren tausend Toten veranstaltet;¹³³ anschließend war eine unbekannte Anzahl weiterer jüdischer Opfer von der Einsatzgruppe C der SS ermordet worden. Auf der Jagd nach ukrainischen Juden waren auch Spezialisten des Deutschen Auslandsinstituts (Stuttgart).¹³⁴ Die Befreiten von Sobibór mussten mit Überfällen rechnen. Unter diesen Umständen Luka zu finden, war aussichtslos.

Alexander Petschersky und 46 andere Häftlinge erlebten das Kriegsende. Sasha suchte über mehrere Jahrzehnte nach Luka, doch Luka, die 27-jährige Gertrude Poppert-Schönborn aus Dortmund, war irgendwo zwischen den Stacheldrahtverhauen von Sobibór und den ersten Bäumen des schützenden Waldes zurückgeblieben.

Der Widerstand hatte hunderte Opfer gekostet, aber bei der Sobibór-Fahrt im Zug der Erinnerung konnte er trotz allem Mut machen. In einem entschlossenen Kampf war es damals gelungen, den rassistischen Terror zu brechen und aus eigenen Kräften gegen eine Übermacht zu bestehen, selbst unter Bedingungen, die im Oktober 1943 aussichtslos erschei-

SOBIBÓR



Alexander «Sasha» Petschersky nach der Befreiung

Alexander Petschersky war Leutnant der Roten Armee und fiel den deutschen Besatzern 1941 in die Hände.

Als jüdischer Kriegsgefangener wurde er nach Sobibór verschleppt, was einem Todesurteil gleichkam.

Aufgrund seiner militärischen Ausbildung war er in der Lage, den Aufstand präzise zu planen und entschlossen durchzuführen.

Zu Petschersky Helfern gehörte eine Dortmunder Gefangene.



Gertrud Schönborn war in Dortmund aufgewachsen.

Sie floh 1938 und suchte in Amsterdam Schutz. Dort heiratete sie den Emigranten Walter Poppert, der wie sie aus Dortmund kam.

Ein »Reichsbahn«-Transport mit 48 Waggons verschleppt das Ehepaar 1943 nach Sobibór.

In dem Transport mit Gertrud Schönborn befinden sich 2.511 Menschen, darunter 620 Kinder.



Szene aus dem Spielfilm »Aufstand in Sobibór« (GB/USA 1987) Regie: Jack Gold.

In der Frauenbaracke bereitet das geheime Aufstandskomitee den Ausbruch vor. Dort verliebt sich Sasha Petschersky in Gertrud, die er »Luka« nennt.

Gemeinsam mit etwa 600 Häftlingen gelingt Sascha die Flucht. »Luka« bleibt aus unbekanntem Gründen im Lager und wird getötet.

nen mussten. Der Plan der NS-Verbrecher, sämtliche Zeugen zu beseitigen und nur noch Tote zu hinterlassen, scheiterte. Infolge des Aufstands befahl der Reichsführer SS die Schließung des Vernichtungslagers Sobibór, das dem Erdboden gleichgemacht wurde, um die Mordspuren zu verwischen.

Diese Niederlage, so unbekannt sie im Oktober 1943 an den Fronten des Krieges gewesen war, kündigte damals das nahende Ende der Mordfabriken und ihrer Erbauer an. Sie hatten sich vorgenommen, mit den europäischen Juden auch die slawische Bevölkerung des Kontinents auszulöschen und dabei noch ungeheurere Morde zu begehen. Auch dieser Plan scheiterte. Indem die Exponate im Zug der Erinnerung von der NS-Niederlage erzählten, wollten sie eine Botschaft vermitteln, die über den Ort hinausging: Rassistische Herrschaft lässt sich besiegen.

Diese optimistische Aussicht wurde eingetrübt, sobald die Besucher vor den Ausstellungstafeln nach den Tätern fragten. Irgendwo in der Nähe von Sobibór waren die bei dem Aufstand erschlagenen 12 SS-Männer von den Nazis in Ehrengräbern beigesetzt worden – aber wo waren die anderen geblieben?

Die Mehrzahl kehrte in die Bundesrepublik zurück. Sofern sie vor Gericht gestellt wurden, hatten die Täter kaum oder gar nicht büßen müssen, hieß es auf den Exponaten der Zugausstellung.

Fünf der Mörder waren bei Prozessen in Hagen und Frankfurt am Main freigesprochen worden,¹³⁵ fünf andere erhielten nur geringe Strafen oder durften die Haftanstalten bald als freie Bürger verlassen.

Erich Fuchs, der bereits bei den Krankenmorden in der Tötungsanstalt Bernburg tätig gewesen war und in Sobibór den Vergasungsmotor installiert hatte, konnte sich bei einer Strafe von vier Jahren für den Mord an mindestens 79 000 Menschen ausrechnen, dass ihm das Gericht für jeweils 55 Morde einen einzigen Straftag auferlegt hatte. Ähnliche Raten setzte das Gericht bei den Prozessen in Hagen für Alfred Ittner an.

SOBIBÓR



Stanislaw Szmajzner («Szlomo») war 15, als er nach Sobibór verschleppt wurde

Der stellvertretende Lagerkommandant Gustav Wagner hatte seine Morderfahrungen in einer NS-Tötungsanstalt für Behinderte gewonnen (Hartheim bei Linz)



Stanislaw Szmajzner (genannt «Szlomo») ist ausgebildeter Goldschmied. Dieser Beruf rettet ihm bei seiner Ankunft in Sobibór das Leben:

Szlomo muss für die SS-Männer Frenzel und Wagner Goldschmuck anfertigen – aus den Hinterlassenschaften der Opfer.

Szlomo erledigt in den Baracken kleinere Reparaturarbeiten. Ohne aufzufallen, kann er sich im Lager bewegen.

Für das Aufstandskomitee unter Alexander Petschersky beschafft Szlomo Gewehre.

Auch ihm gelingt die Flucht in die Wälder.



Obere Reihe, 2. von links: Stanislaw Szmajzner nach dem Aufstand in seiner Partisaneneinheit



1978 identifiziert Stanislaw Szmajzner (links) den in Brasilien untergetauchten Massenmörder Gustav Wagner, den ehemaligen stellvertretenden Kommandanten von Sobibór.



In mehreren Reisezugwagen aus den 1960er Jahren fuhr die Ausstellung im Zug der Erinnerung zwischen Januar 2007 und Juli 2013 auf 150 Bahnhöfe, wo sie jeweils an zwei bis drei Tagen für die Besucher offen stand. Bei wechselnden inhaltlichen Schwerpunkten kamen weit über 100 der großflächigen Exponate zum Einsatz. Die pädagogischen Zugbegleiter zählten insgesamt 445 000 Besucher.



Die Stationen

In den Jahren 2007 bis 2013 machte der Zug der Erinnerung auf 150 Bahnhöfen Halt und erreichte auf den folgenden Stationen 445.000 BesucherInnen:

Aachen (2), Apolda, Aschaffenburg, Augsburg
 Baden-Baden, Bamberg, Bautzen, Berlin (12), Bernburg, Biberach a.d. Riß, Blankenburg, Bochum, Bonn, Brandenburg a.d.H., Braunschweig (3), Bremen
 Chemnitz, Cottbus (2), Cuxhaven, Cybinka (PL)
 Darmstadt, Delmenhorst, Dessau, Dortmund (2), Dresden, Düren, Düsseldorf, Duisburg
 Eisenach, Eisenhüttestadt, Erfurt, Erlangen, Essen, Esslingen, Ettlingen
 Frankfurt a.M., Frankfurt (Oder) (2), Freiburg, Fürth, Fulda
 Geilenkirchen, Gelsenkirchen, Germersheim, Gießen, Gotha, Görlitz, Göttingen, Grevenbroich, Guben, Gütersloh
 Hagen, Halle, Hamburg, Hannover (3), Hann. Münden, Hassloch, Heinsberg, Hellenthal, Hersbruck, Herzogenrath, Hildesheim
 Kaiserslautern, Karlsruhe, Kassel, Kiel, Koblenz, Köln, Konstanz, Krefeld
 Landau, Laupheim, Lehrte (2), Leipzig, Leverkusen, Ludwigshafen, Lüneburg, Magdeburg (2), Mainz, Mannheim, Marburg, Markt Kaufering, Mittweida, Mönchengladbach, Mühlacker, München
 Neuss, Neustadt, Nordenham, Northeim, Nürnberg, Offenbach, Offenburg, Oldenburg, Osnabrück
 Oswiecim (PL)
 Pirmasens (2), Potsdam
 Rathenow, Regensburg, Rotenburg
 Saarbrücken (2), Schifferstadt, Schleiden, Schwarmstedt, Siegen, Soltau, Speyer, Stolberg, Stuttgart
 Tübingen
 Ulm
 Vaihingen-Enz, Vechta, Viersen
 Walsrode, Weimar, Wiehl, Wiesbaden, Wilhelmshaven, Wittenberg, Wittenberge, Worms, Würzburg, Wuppertal
 Zgorzelec (PL), Zweibrücken