

### Konzern-Historikerin der Deutsche Bahn AG

„Es gab da erstmal den Mantel des Schweigens“

**Wie geht ein Unternehmen wie die Deutsche Bahn mit seiner Vergangenheit um, mit der Rolle der Reichsbahn im Holocaust? Konzernhistorikerin Dr. Susanne Kill schildert im Podcast „Zukunft durch Erinnerung“ des Freundeskreises Yad Vashem e.V. die Auseinandersetzung mit der historischen Verantwortung.**

### **Was für ein Unternehmen war die Reichsbahn bis zur Machtübernahme der Nationalsozialisten 1933?**

**Dr. Susanne Kill** Die Reichsbahn ist damals ein sehr junges Unternehmen. Sie ist erst nach dem Ersten Weltkrieg gegründet worden und hat die Aufgabe, das vom Krieg zerstörte Land wieder mit ans Laufen zu bringen. Es gab mehr als eine Million Beschäftigte. 1924 wurde das Unternehmen in einen Staatsbetrieb umgewandelt, die Reichsbahn-Gesellschaft, die vor allem Geld verdienen sollte. Das war eine sehr innovative Zeit, aber auch von Entlassungen geprägt. Ab 1933 entwickelte sich die Reichsbahn nach und nach vom relativ selbständigen Staatsbetrieb zu einem, der sich völlig dem Nationalsozialismus ergibt.

### **Was geschah mit den jüdischen Mitarbeitern?**

**Dr. Susanne Kill** Die Reichsbahn tat das, was alle Unternehmen getan haben: Sie haben ihre jüdischen Mitarbeiter in der ersten Phase nach 1933 zuerst degradiert. Bis 1935 wurden sie in der Regel noch beschäftigt, dann entlassen oder in die Pension geschickt. Viele jüdische Mitarbeiter hatte die Deutsche Reichsbahn nicht, dafür aber sehr prominente. Zum Beispiel den international anerkannten Finanzvorstand Ludwig Homberger, der in den Verhandlungen in der Weimarer Republik große Verdienste errungen hatte. Er war einer der Ersten, den bei der Reichsbahn beschäftigte Nationalsozialisten und SA-Leute denunzierten. 1935 wurde er entlassen. Er konnte dank guter Beziehungen und dank seines Weitblicks mit seiner „arischen“ Frau in die USA emigrieren. Neben ihm gab es aber auch andere, beliebte Werkstattleiter zum Beispiel, und verdienstvolle Reichsbahn-Ingenieure.

**Die Reichsbahn hat im Zweiten Weltkrieg nicht nur Truppen und Munition transportiert, sondern war spätestens ab 1940 durch die Deportation von mindestens drei Millionen Jüdinnen und Juden in die Konzentrations- und Vernichtungslager auch unmittelbar am Holocaust beteiligt. Was ist über den organisatorischen Ablauf bekannt? Und welche Rolle spielten alltägliche Verwaltungsvorgänge beim Massenmord – also die Banalität des Bösen, wie Hannah Arendt über den Fall Eichmann sagte.**

**Dr. Susanne Kill:** Das Büro Eichmann und die Reichsbahn, also das Reichssicherheitshauptamt mit seinem Referat IV und das Reichsverkehrsministerium, haben sehr eng zusammengearbeitet. Es ist ein schleichender Prozess, der immer radikaler wird. Die Reichsbahn hat schon in den Friedenszeiten immer vorbehaltlos alles umgesetzt, was SS und Reichssicherheitshauptamt verlangten. Das Zusammenspiel wird dann immer feiner und genauer, bis hin zu den sogenannten Sonderzügen. Ein ziviles Instrument, um Menschen - alles andere als zivil - in den Osten Europas zu deportieren.

### **Die Bedingungen in den Deportationszügen waren unmenschlich. Hatte das Eisenbahn-Personal dabei Handlungsspielraum?**

**Dr. Susanne Kill:** Wir vermuten, dass das Personal im günstigsten Fall etwas verzögern konnte, wenn es das überhaupt wollte. In dem Moment, wo ein Zug bestellt und vorbereitet wird, der Lokomotivführer und der Heizer vorne auf der Lok und hinten die Wachmannschaften sitzen, hat das Personal keine Möglichkeit mehr, beziehungsweise wagt es nicht, widerständig zu sein. Der Historiker Raul Hilberg hat diesen hoch arbeitsteiligen Prozess bei der Eisenbahn hervorragend beschrieben. An einer Deportation, von Berlin nach Litzmannstadt (Lodz) oder nach Riga oder später nach Auschwitz, waren unglaublich viele Menschen beteiligt.

### **Wurden diese vielen Menschen dafür jemals zur Rechenschaft gezogen?**

**Dr. Susanne Kill** Es gibt einen einzigen Prozess, gegen den stellvertretenden Generaldirektor und Staatssekretär Albert Ganzenmüller. Er wusste damals, was er tat. Sein Prozess wurde, wie so viele, in den 1970er Jahren eingestellt. Er kam nur zustande, weil es ein Schreiben des Adjutanten Himmlers gab, der darin Züge für die Räumung des Warschauer Ghettos bei der Generaldirektion bestellt. Er bekommt aber keine. Daraufhin wendet er sich an seinen Parteigenossen Ganzenmüller, der für Züge sorgt, die nach Belzec und Treblinka fahren. Auf dieser persönlichen, nachweisbaren Schuld fußte der Prozess. Aber Herr Ganzenmüller wurde nach einem Herzinfarkt für verhandlungsunfähig erklärt, worüber er sich noch bis in die 90er Jahre seines Lebens freuen konnte.

### **Sie sprachen davon, dass er wusste, was er tat. Wussten das die anderen nicht?**

**Dr. Susanne Kill** Die meisten wussten etwas. Es geschah auch relativ offen, was ja so verwundert. Jeder Zug hatte eine Bezeichnung. Für Deportationen aus Deutschland verwendete die Reichsbahn das Kürzel D, ein Euphemismus für „Deutsche Aussiedler“. Jeder konnte also wissen, dass in diesem Güterzug Menschen waren. Und jeder Eisenbahner weiß, dass Menschen nicht in Güterzüge gehören, zumindest nicht in dieser großen Zahl. Vieles geschah vor aller Augen. Man wollte es als Eisenbahner nicht wissen, wenn man behauptete, nichts zu wissen.

### **Welche Rolle hat Zwangsarbeit und haben Zwangsarbeiter in dieser Zeit gespielt?**

**Dr. Susanne Kill** Da viele Eisenbahner in den Kriegsdienst zu den Eisenbahntruppen eingezogen worden sind, konnten die Werke und die Bahnhöfe kaum ohne Zwangsarbeiter auskommen. In Transporten, die ebenfalls spezielle Kürzel hatten, zum Beispiel polnische Landarbeiter, wurden sie nach Deutschland verfrachtet und mussten in Fabriken und Instandhaltungswerken arbeiten. Holländer, Franzosen, sie alle sind verschleppt worden. Man geht von ungefähr 400.000 Menschen aus, die Fremd- und Zwangsarbeit für die Reichsbahn leisten mussten.

### **Wie ging es mit der Bahn nach dem Zusammenbruch des Dritten Reichs weiter?**

**Dr. Susanne Kill** Die Reichsbahn war sehr zerstört. So wurden dann schnell viele Eisenbahner wieder eingestellt, die Eisenbahnen wurden zuerst von den jeweiligen Besatzungsmächten verwaltet. Nach Gründung der Deutschen Bundesbahn 1949 übernahm es die Bundesrepublik. In Ostdeutschland behielt die Reichsbahn ihren Namen. Sie hatte zuvor schon von der Sowjetunion ihre vollen Betriebsrechte zurückerhalten.

### **Warum durfte der Name „Reichsbahn“ in der DDR fortleben?**

**Dr. Susanne Kill:** Vor allem war man sehr daran interessiert, die Betriebs- und Namensrechte zu halten. In Berlin war die Sowjetunion bzw. die Alliierten einverstanden, dass die Betriebsrechte für die Reichsbahn, also für die Eisenbahnanlagen, bei der DDR lag. Um diese Rechte nicht zu verlieren, behielt man den Namen gern bei. Im Archiv haben wir Eingaben aus den 1980er Jahren entdeckt, in denen die Bürger fragten: Warum heißt die Reichsbahn so? Bis dahin scheint es kein großes Problem gewesen zu sein.

### **Wie haben die Bahnen in Bunderepublik und DDR nach 1945 ihre Geschichte aufgearbeitet?**

**Dr. Susanne Kill** In beiden Ländern wird das nicht initiativ von den Bahnen gefördert. Vor allem unabhängige Historiker, auch Journalisten, beschäftigen sich damit. Mit Gründung der Deutsche Bahn AG in den 1990er Jahren beginnt auch eine aktiv geförderte Unternehmensgeschichte der Vorgängerorganisation.

### **Verhältnismäßig spät.**

**Dr. Susanne Kill** Ja, aber Arbeiten von Raul Hilberg, Alfred Gottwald oder dem Journalisten Lichtenberg über die Vernichtung der europäischen Juden gab es schon früh. Man hat sich intern aber nie die innere Behördenstruktur oder personelle Kontinuitäten angeguckt. Es gab da, wie oft, den Mantel des Schweigens, der erst mal über die jüngste Geschichte gelegt wird.

### **Was hat die Bahn unternommen, um an die ermordeten Jüdinnen und Juden zu erinnern?**

**Dr. Susanne Kill** Auch das beginnt in den 90er Jahren. Was sehr beeindruckend ist, ist das Mahnmal Gleis 17 am Bahnhof Grunewald, wo die ersten systematischen Deportationen aus dem Deutschen Reich begannen. In den 1990ern fängt man auch an, im Eisenbahnmuseum in Nürnberg eine Ausstellung über die Rolle der Reichsbahn im Nationalsozialismus zu machen.

### **Was planen Sie in der Zukunft? Welche Rolle kann die Gedenkstätte Yad Vashem dabei spielen, die von der Deutschen Bahn eine Millionen-Spende erhalten hat?**

**Dr. Susanne Kill** Wir planen ein Forschungsprojekt zu Biografien von jüdischen Eisenbahnern. Was an Yad Vashem toll ist, ist diese unglaubliche Dokumentation und der Zugriff auf Dokumente und die sogenannten Gedenk-Blätter. Mich hat es wirklich sehr gefreut, dass der Vorstand sich dazu bereit erklärt hat, sich im Freundeskreis Yad Vashem zu engagieren. Das ist auch eine Selbstverpflichtung. Gerade wenn man auch einen Archivbau mitfördert, der ermöglicht, dass die Erinnerung an jedes individuelle Leben bewahrt wird und jedes Opfer einen Namen hat. Jeder soll wissen, wie wichtig es ist, Dokumente aufzubewahren.

*Das Gespräch führte Tanit Koch. Die ungekürzte Fassung des Podcasts "Zukunft durch Erinnerung" und weitere Gespräche mit Wegbegleitern des Freundeskreises Yad Vashem e.V. hören Sie hier <https://zukunft-durch-erinnerung.podigee.io/2-deutschebahn>*