

## **Der Forschungsbericht zur Zwangsarbeit für die DDR-Reichsbahn**

Christian Sachse

Es hat knapp ein halbes Jahr länger gedauert, als viele erwartet hatten. Einige Häftlinge hatten schon besorgt nachgefragt, ob die Deutsche Bahn überhaupt ihr Versprechen einhalten würde, das Bahnchef Dr. Rüdiger Grube im November 2014 vor politischen Häftlingen und Vertretern der Opferverbände abgegeben hatte: Er wolle unabhängige Historiker die Verstrickung der Deutschen Reichsbahn der DDR in die erzwungene Arbeit von politischen Häftlingen untersuchen lassen. Vertreter der UOKG waren zunächst skeptisch, denn unabhängige Historiker sind nicht unbedingt immer die freien Wissenschaftler, die sie zu sein vorgeben. Man kennt das aus anderen Bereichen. Doch in diesem Fall kann sich das Ergebnis sehen lassen. Bereits auf dem Klappentext ist als Resümee zu lesen: „Der Strafvollzug an politischen Gefangenen in der DDR ist eines der bedrückendsten Kapitel in der Geschichte der SED-Diktatur. Nicht nur dass das Gefängnisssystem der DDR als besonders rückständig galt, auch die Arbeit von Gefangenen war innerhalb der sozialistischen Planwirtschaft eine feste Größe innerhalb der DDR-Ökonomie. Viele der politischen Gefangenen erlebten die Haftzwangsarbeit als besonders demütigend. Auch die Staatsbahn der DDR, die Deutsche Reichsbahn, war in den Strafvollzug eingebunden.“

Nun wird vielleicht mancher sagen: Das wissen wir bereits aus der Studie über die Zwangsarbeit vom Juni 2014. Auch Rüdiger Grube schreibt in seinem Vorwort: „Um das Unrecht beim Namen zu nennen – dafür mussten sicherlich nicht die Untersuchungen [...] erst abgewartet werden. Es ist offensichtlich, dass Unrecht geschehen ist.“

Warum also noch eine Studie, und später vielleicht noch eine? Aus unseren jahrelangen Erfahrungen in der Beratung von politischen Häftlingen wissen wir, dass deren Schilderungen bei Gutachtern und vor Gerichten immer wieder in Zweifel gezogen werden. Jetzt können die Häftlingen immerhin darauf verweisen, dass eine unabhängige Institution, die Gesellschaft für Unternehmensgeschichte e.V., die katastrophalen Arbeitsbedingungen bestätigt hat. Ob es was hilft, werden wir sehen...

## Die Präsentation

Im November 2014 war die Deutsche Bahn „bei uns“ auf dem ehemaligen Stasi-Gelände zu Gast. Im April 2016 lud Rüdiger Grube die politischen Häftlinge und ihre Vertreter in den Bahn-Tower am Potsdamer Platz in Berlin ein. Diese wechselseitigen Besuche, welche die Sache voranbringen, könnten durchaus zu einer Gewohnheit werden. Der Andrang war jedenfalls so groß, dass die letzten Anmeldungen aus Platzmangel abschlägig beschieden werden mussten.

Rüdiger Grube betonte noch einmal mit eindrücklichen Worten, dass man die Haftzwangsarbeit als Unrecht bezeichnen muss, unter denen viele Menschen heute noch leiden. Eine solche Aussage ist leider nicht selbstverständlich und verdient deshalb, hervorgehoben zu werden. Wir kennen ja auch andere Äußerungen sowohl aus der Presse als auch aus Gesprächen mit Politikern.

Die Autoren (Susanne Kill, Deutsche Bahn/ Jan Henrik Peters/ Christopher Kopper, Universität Bielefeld) haben eine Reihe von Haftorten und Produktionsstätten beschrieben, die bisher gerade einmal dem Namen nach bekannt waren. Zeitzeugen belegen aus ihren persönlichen Erfahrungen heraus, dass die von sehr vielen Häftlingen geschilderten Arbeitsbedingungen und ihre chronischen Folgen ernst genommen werden müssen. Wir brauchen diese Belege in unserer Beratungstätigkeit, wenn ehemalige Häftlinge nach Belegen für Orte und Zeiten der Zwangsarbeit suchen, die ihnen der SED-Staat damals vorenthalten hat.

Für die Deutsche Bahn, so Rüdiger Grube, ist mit dieser Präsentation das Thema nicht abgeschlossen. Es soll Teil der Unternehmensgeschichte werden, unabhängig von der juristischen Verantwortlichkeit. Im DB-Museum in Nürnberg soll dauerhaft an die Zwangsarbeit in der SED-Diktatur erinnert werden. Das Menschenrechtszentrum Cottbus soll Hilfe erhalten, seine Ausstellung in diesem Sinne zu erweitern. Auch Gespräche soll es weiter geben.

Es blieb eigentlich „nur“ eine Frage offen. Sie wurde aus dem Publikum heraus gestellt. Wie gedenke die Deutsche Bahn mit den geforderten Entschädigungen umzugehen? Grube sagte weder Nein noch Ja. Er verwies auf einen Konsens in „Gesellschaft und Politik“, der erst noch gefunden werden muss. So Unrecht hat er damit leider nicht. Ehe Gelder verteilt werden, braucht es Beschlüsse von Gremien – und dafür braucht man Mehrheiten, die durch Überzeugung gewonnen werden müssen. Das muss nur bald geschehen.

## Ein Rechenbeispiel

Vielleicht hilft der Bahn folgendes Rechenbeispiel: Die Autoren der Bahn-Studie rechnen mit etwa 500 Häftlingen insgesamt, die jährlich bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR Zwangsarbeit leisten mussten. Historisch gesichert ist die Zahl noch nicht. Aber nehmen wir mal an, sie stimmt. Dann müsste man pro Jahr etwa 200 politische Häftlinge bei der Bahn vermuten. Über die 45 Jahre der SBZ/DDR kämen ungefähr 9.000 „politische Haftjahre“ zusammen. Jetzt kann man abzüglich der unbekannteren Zahl der inzwischen verstorbenen politischen Häftlinge ausrechnen, was ein Häftlingsjahr wert ist und was der Konzern für finanziell verkraftbar hält.

## Der bessere Weg

Besser wäre es freilich, den Weg zu beschreiten, den die UOKG vorgeschlagen hat:

1. Die Opferpension wird für alle Rehabilitierten auf ein Maß erhöht, das einer Ehrenpension würdig ist. Dies zu beschließen, ist Sache der Regierung.
2. Die Wirtschaft bildet einen privaten Fonds bei der Häftlingshilfestiftung, der nach sozialer Bedürftigkeit einen einmaligen Betrag auszahlt.

Die UOKG hat gemeinsam mit einigen Mitgliedern des Deutschen Bundestages eine Fachanhörung im Bundestag für den Herbst vorgeschlagen, auf der eine solche Idee erörtert werden könnte.

Das wäre ein Beitrag zum Konsens von Gesellschaft und Politik, den Bahnchef Grube vorgeschlagen hat.