

Der einzige Gast

Übers Kino und übers Leben: halbernstes Lichtspiele.

Von Jochen Jung

Am Anfang ist die Vorfreude, immer, so cool kann man gar nicht sein. Aber schon während man auf das Kino zugeht, die Titelei mit den beweglichen Buchstaben sieht, den Neonzauber, die Plakate, meldet sich so eine scheinbare Gelassenheit. Man steht vor der Kasse wie vor einem Fahrkartenschalter an der Grand Central Station in den Vierzigern und kauft sich, als mache man das jeden Abend, seine Karte – Gott sei Dank noch kein Ticket (aber auch kein Billet mehr). Wenn es keines dieser Kinokauffhäuser ist, deren Grundrisse niemand nachzeichnen könnte, bekommt man dort auch Cola und Knabberzeug, gesetzt den Fall, dass man so etwas nicht als ungehörig verachtet. Und dann tut man für die paar Minuten, die man warten muss, so, als sei man im Leben auf alles gefasst, und das, obwohl man ja gelernt hat, dass das Kino das eine und das Leben das andere ist.

Allerdings, irgendwas haben sie miteinander zu tun, und vielleicht geht man ja nur deswegen schon seit Ewigkeiten ins Kino, um herauszufinden, was das sein kann. Ganz kurz glaubt man es den Gesichtern derer ablesen zu können, die da leicht benommen aus der Höhle kommen, in die man sich dann selber hineinschiebt, und wo man sich irgendwo hinsetzt, vielleicht sogar auf den Platz, der auf der Eintrittskarte steht. Und so seltsam es auch klingen mag – das Erwartungsvolle, die groß auf die Lichter im Dunkel gerichteten Augen, der flüchtige Glanz im Alltag: Kino hat gewissermaßen immer auch etwas Weihnachtliches.

Plötzlich steht man auf der Straße

Das Kino und das Leben? Wenn der Film aus ist, bekommt man zumindest einen Hinweis: Durch eine Tür im Saal, die dann hoffentlich die richtige ist, kommt man, mehr oder weniger allein, in irgendwelche Flure, muss eine kurze oder steile Stiege hinab, hat auf einmal eine schwere Tür vor sich und – steht auf der Straße.

Nein, nicht auf der Straße, sondern auf irgendeiner, im Abseits, das einem augenblicklich vorkommt wie das Jenseits, im Draußen: im Leben. Wenn man gerade noch gelacht hat, lacht es in einem noch ein paar Schritte lang weiter, so lange, wie man denkt: War leider nur ein Film. Wenn's aber bitterernst gewesen ist, dann weiß man gleich: Das Kino ist das Leben wie nichts Zweites, und das Leben ist als Kino eins zu eins. Oder so.

Seltsamerweise machen einen grad die härteren Filme, die, die die Kritiker gern Streifen nennen, auf seltsame Art tapfer, und man stellt sich für das Bier, das jetzt nicht wegen Durst, sondern zum Zweck der Selbstvergewisserung dringend gebraucht wird, an halbdunkle Theken, die zum Glück bei fast jedem Kino in der Nähe zu finden sind, und die man sonst nicht unbedingt aufsuchen würde.

In dieser Minute sind sie das Selbstverständlichste, zumal man da nie der einzige Gast ist, zwei, drei andere gibt es dort immer, und die sehen aus, als wären auch sie grad in dem Film gewesen, aus dem man kommt. Gott sei Dank muss man nicht mit ihnen reden, sie waren ja eh im selben Film und sind erst vor wenigen Minuten durch dieselbe Tür aus demselben Kino auf dieselbe Straße getreten, und sie denken eh dasselbe, da genügt es, sich über das Achtel oder die Halbe hinweg kurz anzuschauen.

Ja, es genügt, schon sind Leben und Kino wieder getrennt, und man hört damit auf, wie Tommy Lee Jones herumzustehen. Man zahlt und würde sich in dem Moment, als man noch einmal an diesem Abend aus dem Warmen ins Kalte tritt, nicht wundern, wenn dort, wo vorhin noch mit schwarzen Plastikbuchstaben auf weißem Grund der Filmtitel zu lesen war, jetzt nur noch ein Wort steht:

ENDE.

Sie hätte sich fast ihre Unschuld bewahrt. In ihrer Unausweichlichkeit der vorgegebenen Spur, den Lokführern die Wahl abnehmend, entlang der Schienen in ihrem vorgegebenen Weg, nur an den Spurgabelungen der Weichen eine weitere Möglichkeit eröffnend, individuelle Spurfindungen abschließend. In ihrer fernsehgerechten, menschenleeren Romantik einer unberührten Gegend die Mühen des Baues unsichtbar machend, sich im Takt des Schwellengeräusches unbeirrbar bewegend. Unberuhigend. Die Bahn fuhr darüber, da fährt die Eisenbahn drüber, mit Vorfahrt.

Die Bahn spielt auf: „Ständchenstaat“ wird ein Konzert der Bahnkapelle auf dem Schwarzenbergplatz vor dem Ort der Generaldirektion der Bundesbahnen genannt, als der Bundesbahnpräsident 1933 das Zehnjahres-Jubiläum begeht vor den vaterländischen Eisenbahnern. Man gibt „Bahn frei“ von Josef Puletz, ausgewählt nach einem Wettbewerb der österreichischen Eisenbahnmusiken.

So gut kann die Musik nicht sein, dass die Kundgebung nicht wunderbar wird, der Fackelzug abgesagt, die Stille der Masse unberuhigend. 250 Hahnenschwänzler und 100 Eisenbahner marschieren am Balkon der Bundesbahndirektion vorbei, die Vaterländischen entfernen sich schlecht gelaunt, nur regimiekritische Medien berichten ausführlich.

Noch beteuern die österreichischen Freigewerkschafter 1933, dass ihre bisherige Gesinnung keine andere geworden sei, die Zeitschrift „Der deutsche Eisenbahner“ schreibt aber im selben Jahr schon von glänzenden Augen, die auch die volkstreuere Österreicher nach der Machtübernahme Hitlers in Deutschland haben werden. Weil es mit Propagandaartikeln in den Eisenbahnzeitungen nicht getan ist, erzielen Bombenattentate deutscher Nazis auf österreichische Geleise weitere Wirkung. Dollfuß regt einen Sicherheitsdienst an, der auf der Schienenstrecke spazieren geht.

Die Bahn vergibt Geschenke: Am 5. März 1938 laden die BBÖ, die Österreichischen Bundesbahnen, zu einer Pressekonferenz, wo man wichtige Mitteilungen zu Vereinheitlichung und Verbilligung der Personentarife machen will, schon an diesem 5. März grüßt der Innenminister Seyß-Inquart die Hitler-Gruß-grüßende Menge in dieser Weise zurück, Order wird an die österreichischen Eisenbahner gegeben, die Überleitung der BBÖ in die Deutsche Reichsbahn „möglichst ohne Störungen und unter Vermeidung jeder Härte und Schädigung gegenüber dem Personal durchzuführen“. Im März 1938 werden an den Lokomotiven der BBÖ die österreichischen Nummernschilder abmontiert. Die Bahn baut Hitler einen würdigen Empfang in Österreich: Im Nordwestbahnhof hält Hitler am 9. April seine Rede vor der Volksabstimmung, die Bahn fährt im gemessenen Tempo zur „offiziellen Anbetung nach Wien“, wie Bahnhistoriker Georg Schmid es nennt.

Die Bahn: ein Reich im Reich

Die Bahn fährt vor, die Bahn spielt mit: Am 17. März 1938 verordnet die Reichsregierung die Liquidierung der im Jahr 1923 gegründeten BBÖ, am 18. März werden die BBÖ an die Deutsche Reichsbahn angeschlossen, die endlich an die Macht gekommenen Machthaber stellen 185 entlassene Sympathisanten wieder ein, 2000 SS- und SA-Männer noch dazu, andere, wie der streng katholische Bahnhofsvorstand in Strasshof, werden zwangspensioniert. Die Bahn ist ein Reich im Reich: mit eigener Feuerwehr (seit 1929 gibt es die Eisenbahnwehr), eigener Polizei, eigenen Zwangsarbeitslagern, Reichsbahngemeinschaftslager heißt das.

Die Bahn spielt mit, bei einem Dorfgemeinschaftsabend 1943 in NS-Strasshof mit der Musikkapelle der Reichsbahner unter dem Dirigenten Parteigenosse Prohaska. Die Bahn hat lange vorher die für sie strategisch wichtigen Orte schon unterwandert. In Strasshof bezahlt sie seit 1912 – damals zeitgleich mit der radikalen Erweiterung der Gleisanlage um das Siebenfache – die Miete für das Vereinshaus, jenen zentralen Ort, wo Gemeinderat und Volksschule untergebracht sind.

Ad Modernität: Ein „modernes Konzentrationslager“ wird in Thüringen von der Reichsbahn gefordert, um die Transportkosten zu minimieren. Die Reichsbahn gibt Gutachten, wo Konzentrationslager gebaut werden sollen. „Der Gesundheitsingenieur“ veröffentlicht Pläne und Bauanleitungen für

Die Bahn spielt mit: Sie liefert Gutachten, wo Konzentrationslager gebaut werden sollen, fordert Zwangsarbeiter an, schickt Mitarbeiter, die sich ungehörig verhalten, an die Ostfront, fährt die Deportierten in den Mord. Eisenbahn von 1938 bis 1945: Hinweise zu einer Ausstellung in Wien.

Von Irene Suchy

Logistiker des Todes

Wassertröge mit Seitenbrettern und durchlöcherten Wasserröhren und für Hockeraborte im Aborthaus, die Fachzeitschrift gibt an, wie hoch der Zaun „zweckmäßigerweise“ sei, wie die Baracken für die durchzuschleusenden Arbeitskräfte seien. Jedes Wort ist NS-verdreht, in den Schmutz gezogen: Gutachten, Gesundheit, Vorsorge, Gemeinschaft, Freiwilligkeit, Arbeit, Modernität, Konzentration, Evakuierung, Sicherheit, Abwanderung.

„Eisenbahner, herhören!“ – Ab 1933 greift die Deutsche Reichsbahn gezielt jüdische Mitarbeiter an, ein Führungsstab aus Vertrauensleuten der NSDAP wird installiert, eine „Säuberung“ angestrebt. Ein wenig Mitgefühl für die entlassenen jüdischen Ärzte wird öffentlich, ansonsten blickt die Bahn nach vorn, fährt die Deportierten in den Mord, gibt Sitzplätze aus, gar Gepäckscheine, übt sich in Perfidie. Die Bahn fordert Zwangsarbeiter an und redet sich heraus, die seien ihr zugeteilt worden, sie verleugnet jedwede Zuständigkeit und Verantwortung für Unterkunft und Verpflegung, sie schickt Mitarbeiter, die sich ungehörig verhalten – Widerspruch leisten oder gar Hilfestellung an die Zwangsarbeiter –, an die Ostfront: „Schauen Sie, dass Sie weiterkommen, sonst fliegen Sie auch.“

Unübertretbar, eingegraben, der Unauslöschlichkeit der Geleise steht die Unverderblichkeit der eisernen Bestandteile der Bahn entgegen. Die Bahn in ihren Teilen geführt zum Schrauben, Ölen, Anziehen und Austauschen, man kann sie verschieben und zusammensetzen, sich an Bauplänen ergötzen, ihre Stärke messen, darob vollkommen vergessen, dass sie einen anderen Bestimmungszweck hatte als zum Basteln zu verführen: Menschen zu transportieren. Eine der Aufgaben der Häftlinge vor der Ermordung war das Reinigen der Waggons, es sorgte für Ruhe beim Einsteigen der nächsten Fuhre, auch den Letzten war – des Gegenteiles routiniert versichert – die Ermordung sicher.

Die Bahn hält Fahrplankonferenzen, Anfang Mai 1944 in Wien, wo Konzentrations-

lagerführer und Lokführer des Reichs, Sondereinsatzkommando-Vertreter und jene der deutschen Sicherheitspolizei und der ungarischen Feldpolizei Deportationsfahrten nach Maly Trostinec und nach Auschwitz planen, die Kontingente erhöhen. Hier wird die Bereitstellung von täglich vier Zügen vereinbart, 3000 Menschen pro Zug, 12.000 Personen pro Tag werden so ins Verderben befördert. Transporteur wird Eichmann genannt.

Die Bahn hat das letzte Wort: Die Bahn baut Geleise an die Konzentrationslager heran, sie vermietet sie meterweise an das Gauarbeitsamt nach ihrem Gutdünken – wenn ihr die „Mitbenützung aus Abwehrgründen untunlich erscheint“. Die Bahn entscheidet, wer zuerst die Arbeitertransporte ausladen darf und wer das Gleis mitbenutzen darf, sie steht über dem Luftgaukommando, dessen vorgebrachte „empfindliche Behinderung der Luftwaffe durch die Arbeitstransporte“ nichts zählt.

Die Bahn darf alles, sogar Bedenken gegen ein Konzentrationslager äußern: „Wir waren von Anfang dagegen, dass das Durchgangslager in Strasshof errichtet wird.“ Die Bahn hat keinen wirtschaftlichen Druck, auch ein Gewinn, eine Bereicherung ist schwer nachweisbar.

Jede Zugfahrt mit einem Deportierten-transport über 400 Personen wurde anfangs zum halben Fahrpreis 3. Klasse mit zwei Reichspfennig pro Kilometer und Person – für Kinder der halbe Preis – abgerechnet, das waren für einen Zug Wien–Minsk mehr als 10.000 Reichsmark. Alfred Gottwaldt weiß darüber hinaus, dass die Transporte später pauschal abgerechnet wurden. Die Berechnungen sind unklar, Parameter wie der Zeitwert eines Bahnhof sind nicht einbezogen. Ob die Reichsbahn Gewinn an den Staat abgeführt hat ist unklar.

Die Bahn kocht ihre eigene Suppe. Bahnbetriebsküchen der Zwangsarbeitslager sind heute gelegentlich Heimatmuseen.

Die Bahn fährt weiter, die Bahn fährt durch. Mit Verspätung gegenüber der vorbildlichen Aufarbeitung der NS-Geschichte der Österreichischen Bundesforste oder der Bank Austria Creditanstalt oder der Geschichte der VOEST springt die Bahn auf den Zug der NS-Aufarbeitung, es ist erst ein Sprüngele.

Werbung mit „Kriegslokomotive“

Sie mag gerammt worden sein: Es ist zu einem Zeitpunkt, da die Deutsche Bahn Millionenklagen von Überlebenden des Holocaust vor US-Gerichten fürchtet. Anlass ist der Holocaust Rail Justice Act, der zurzeit im US-Kongress behandelt wird und per Gesetz Entschädigungsansprüche von Überlebenden des Holocaust in den USA sichert, die während der deutschen Besetzung Frankreichs von der französischen Staatsbahn SNCF in die Nazi-Vernichtungslager transportiert wurden.

Bisher waren Klagen gegen die SNCF in den USA wegen unklarer Rechtslage gescheitert. Auch die Deutsche Bahn wurde bereits mehrmals mit Entschädigungsforderungen von Holocaust-Überlebenden konfrontiert. 2010 kündigten osteuropäische NS-Opfer eine Klage vor US-Gerichten gegen das Unternehmen an.

Die Überlebenden der Vernichtungs-transporte erklären 2010 in Warschau: „Wir sind Überlebende dieser Todestransporte. Auch 65 Jahre danach ist die Verbrechensbeihilfe der Deutschen Reichsbahn nicht abgegolten. Eine angemessene Ehrung der Millionen, die von den Transporten mit der Deutschen Reichsbahn nicht zurückkehrten, wäre längst an der Zeit gewesen. Den bedürftigen Überlebenden zu helfen sollte selbstverständlich sein. In diesem Jahr feiern die ‚Reichsbahn‘-Erben ihr 175. Jubiläum. Es ist höchste Zeit, dass sie sich der eigenen Geschichte stellen. Die historischen Nachfolger der ‚Deutschen Reichsbahn‘ müssen ihrer moralischen und finanziellen Pflicht endlich nachkommen. Wir appellieren an die deutsche und internationale Öffentlichkeit, sich an die Seite der Überlebenden zu stellen und für Aussöhnung und Gerechtigkeit einzutreten.“

Zwei Jahre später stehen die ÖBB vor dieser Aufgabe. Anlässlich von „175 Jahre Bahn in Österreich“ kann die Bahn nicht umhin, die sieben NS-Jahre zu ihrer Geschichte zu zählen. Ein Anfang wäre, nicht mit einer Lokomotive für ein Eisenbahnmuseum zu werben, die 1944 in der Lokomotivfabrik Floridsdorf von Zwangsarbeitern gebaut wurde, offiziell als Rüstungsprodukt, sogar „Kriegslokomotive“ genannt. Da fährt keiner darauf ab.

EISENBAHN UND NS: Ausstellung

„Verdrängte Jahre“ ist der Titel einer Schau, die dem Zusammenwirken von „Eisenbahn und Nationalsozialismus in Österreich 1938–1945“ nachgeht.

Zu sehen ab 12. Juni im Foyer der ÖBB Infrastruktur, Wien II, Praterstern 3, täglich 8 bis 17 Uhr. Führungen nach Anmeldung bei Agentur Milli Segal, Tel. 01/9587266, E-Mail: milli.segal@chello.at.

Geplant ist die Digitalisierung der Ausstellung, um sie auf Dauer über das Internet zugänglich machen zu können.