

Ekspertyza

Dot. uzyskanych wpływów Niemieckich Kolei Rzeszy

„Deutsche Reichsbahn”

ze świadczeń transportowych wykonanych w celu przewiezienia osób z terenów
Trzeciej Rzeszy i okupowanej Europy
podczas panowania dyktatury narodowosocjalistycznej

do obozów koncentracyjnych

i innych podobnych instytucji oraz między tymi instytucjami włącznie z ich filiami.
Bez uwzględnienia przeprowadzonych przez „Deutsche Reichsbahn” transportów robotników przymusowych

Przedstawiona przez Stowarzyszenie

„Pociąg Pamięci”
[Zug der Erinnerung]

listopad 2009 r.

Ponad 70 lat po rozpoczęciu masowych deportacji do ośrodków zagłady Trzeciej Rzeszy nadal nieznany jest dokładny zakres odpowiedzialności za pomocnictwo Niemieckich Kolei Rzeszy „Deutsche Reichsbahn” w dokonanych mordach. Z pewnością można jednak stwierdzić, iż bez ich współudziału, ta zbrodnia masowa, dokonana na milionach ludzi, nie mogła by się odbyć.

Wydajność logistyczna „Deutsche Reichsbahn” umożliwiła przejazd dziesiątek tysięcy pociągów, których miejscem docelowym były obozy koncentracyjne i inne miejsca osaczenia oraz instytucje, w których mordowano osoby niepełnosprawne, rasowo prześladowane i politycznie dyskryminowane.

Wśród nich znajdowało się ponad milion dzieci i osób nieletnich z całej Europy.

Ogólna skala masowych mordów dokonanych w obozach koncentracyjnych i obozach zagłady wynosi minimum 5,29 milionów a maksimum ponad 6 milionów ofiar.¹ W wagonach „Deutsche Reichsbahn” i przymusowo do niej przyłączonych przedsiębiorstw z krajów okupowanych, przewieziono miliony osób do miejsc zagłady.

W związku z przestępczym charakterem pomocnictwa Niemieckich Kolei Rzeszy w masowych deportacjach ludności, szczegółowe przedstawienie wydarzeń, sporządzone przez historycznych spadkobierców „Deutsche Reichsbahn”, byłoby nie tylko pożądane ale jest wręcz konieczne.

Konieczne jest także wyjaśnienie zakresu odpowiedzialności za pomocnictwo „Deutsche Reichsbahn” we wszystkich swoich aspektach, tak, by zrozumieć biurokratyczny mechanizm zbrodni i zapobiec reaktywacji warunków strukturalnych, które umożliwiły masową zagładę.

Daleko idące wyjaśnienie zakresu odpowiedzialności za pomocnictwo Kolei Niemieckich jest także potrzebne, by móc oddać późną postługę ofiarom. Do dnia dzisiejszego zdarzenia, jakie miały miejsce podczas transportu setek tysięcy osób do miejsc zagłady, stanowią niemalże niezbadany rozdział historii.² To zniknięcie w otchłani, zatarcie się wszelkich śladów podczas prowadzących do donikąd transportów „Deutsche Reichsbahn” jest wyobrażeniem nie do zniesienia.

W historycznym mroku, otaczającym wiedzę o transportach „Deutsche Reichsbahn”, poza twarzami ofiar, nieznane pozostają także rysy twarzy sprawców.

¹ Benz, Wolfgang (red.): Dimension des Völkermords. Die Zahl der jüdischen Opfer des Nationalsozialismus, München 1991; Benz, Wolfgang, Distel, Barbara (red.): Der Ort des Terrors. Geschichte der nationalsozialistischen Konzentrationslager, München 2005-2009; Benz, Wolfgang, Distel, Barbara (red.): Geschichte der Konzentrationslager 1933-1945, Berlin 2002.

² Archiwum Federalne w Koblencji po wieloletniej pracy wydało księgę pamiątkową, w której odtworzone zostały deportacje „Deutsche Reichsbahn” z ówczesnej Rzeszy, Belgii, Francji oraz Holandii. Księga odnosi się jednak tylko do części przymusowych deportacji dokonanych przez reżim narodowosocjalistyczny w Europie.

Jednak wiedza o tym, kim oni byli, jak działali, przez kogo byli po wojnie ścigani, kryci lub kto uchylił należną im karę, to wiedza niezbędna, by zdecydowanie potępić pomocnictwo w morderstwie i ostrzec każdego, kto próbuje przeczyć tym przestępstwom lub zatuszować je.

Niestety, po ponad 70 latach od rozpoczęcia masowych deportacji przy użyciu pociągów „Deutsche Reichsbahn”, trzeba przyznać, iż ani etyczny ani materialny wymiar zakresu odpowiedzialności za zbrodnicze pomocnictwo nie zostały skompensowane.

Wcześniej właściciele przedsiębiorstwa sukcesyjnego Niemieckich Kolei Rzeszy zarówno w NRD jak i prawni i historyczni spadkobiercy w Republice Federalnej Niemiec³ nie potrafili nawet w przybliżeniu ustalić liczby deportowanych przez „Deutsche Reichsbahn” osób w całej Europie, zabranego im przy tym majątku i powstałych dla nich szkód pośrednich. Brak jest także jakichkolwiek autentycznych danych liczbowych dotyczących ogólnych wpływów Kolei Niemieckich wynikających z deportacji.

Ilustracją stosunku do losu zamordowanych, do cierpień tej garstki osób, które przeżyły oraz lekceważenia ich prawa do zadośćuczynienia jest wypowiedź Rządu Federalnego z dnia 15 maja 2008 r.⁴

Na złożoną przez Parlament interpelację Rząd Federalny oświadczył w odpowiedzi, iż nie jest w stanie przedstawić informacji na temat deportowanych przez „Deutsche Reichsbahn” osób. Także na temat wpływów, jakie Koleje Niemieckie uzyskały w ramach pomocnictwa w masowym mordach, Rząd Federalny nie chciał udzielić dokładnych informacji.

Dosłownie czytamy:

„Rząd Federalny nie posiada żadnych przygotowanych danych.”

³ Znajdujące się na terenach byłych zachodnich stref okupacyjnych mienie przedsiębiorstwa „Deutsche Reichsbahn” znalazło się w posiadaniu Republiki Federalnej Niemiec. W wyniku tej decyzji powstała Niemiecka Kolej Federalna „Deutsche Bundesbahn”. Mienie znajdujące się na terenach byłej wschodniej strefy okupacyjnej znajdowało się w posiadaniu Niemieckiej Republiki Demokratycznej. W wyniku tej decyzji powstała Niemiecka Kolej Państwowa „Deutsche Reichsbahn”.

Na podstawie ustaleń z Umowy Zjednoczeniowej z 1990 r. Republika Federalna Niemiec przejęła Niemiecką Kolej Państwową „Deutsche Reichsbahn” Niemieckiej Republiki Demokratycznej jako nie posiadające zdolności prawnej mienie specjalne a administrację Kolei oddała w 1992 r. pod jedno kierownictwo.

Od 1994 r. skupione w majątku Kolei Federalnych mienia specjalne podlegają – w porozumieniu z Federalnym Ministerstwem Finansów – Federalnemu Ministerstwu Transportu, Budownictwa i Rozwoju miast. Sfera przedsiębiorczości majątku Kolei Federalnych została wyodrębniona i prowadzona jest od 1994 r. jako spółka akcyjna „Deutsche Bahn AG”.

Republika Federalna Niemiec jest spadkobiercom prawnym mienia przedsiębiorstwa „Deutsche Reichsbahn” i właścicielem większościowym przedsiębiorstwa sukcesyjnego „Deutsche Bahn AG”. Należy do kompetencji Federalnego Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Rozwoju miast.

⁴ Wpłaty odszkodowania Kolei Federalnych „Deutsche Bundesbahn” i spółki akcyjnej Kolei Niemieckich „Deutsche Bahn AG” dla ofiar nazizmu.

Lapidarnie Rząd Federalny przyznaje, że jakiegokolwiek odszkodowanie dla ofiar, które przeżyły deportacje przeprowadzone przy użyciu pociągów Niemieckich Kolei Rzeszy, ze strony przedsiębiorstw sukcesyjnych „Deutsche Reichsbahn” w żadnym czasie nie miało miejsca.

Dosłownie czytamy:

*„Osoby deportowane przy użyciu pociągów Niemieckich Kolei Rzeszy „nie otrzymały żadnych świadczeń ze strony Niemieckich Kolei Federalnych [Deutsche Bundesbahn]”.*⁵

Rząd Federalny pozostawia otwartym kwestię, czy odpowiedzialność Niemieckich Kolei Rzeszy („Deutsche Reichsbahn”) za pomocnictwo w popełnieniu przestępstwa została skompensowana przez pośrednie świadczenia. W rzeczywistości uzyskane z tytułu deportacji wpływy „Deutsche Reichsbahn” do dziś nie zostały zwrócone.

Sam fakt, iż od ponad 70 lat niemieckie koleje i ich właściciele nie uznali cierpień ofiar deportacji za warte szczególnego upamiętnienia i materialnego uregulowania jest dość zdumiewający.⁶ Jednak na tle milionowych kwot, które popłyną na uroczyste obchody 175-lecia kolejnictwa niemieckiego (w roku 2010), fakt ten staje się trudny do zniesienia.⁷

W związku z tym Stowarzyszenie „Zug der Erinnerung” postanowiło przedstawić ekspertyzę, w której zostaną oszacowane wpływy „Deutsche Reichsbahn” uzyskane z tytułu pomocnictwa w masowym mordzie.

Mieliśmy wątpliwości, czy przeprowadzenie dokładnych badań odpowiednich danych jest w ogóle możliwe, gdyż w wielu przypadkach instytucje odpowiedzialne za deportacje zdołały zatrzeć swoje ślady. W innych przypadkach materiał aktowy zniknął jeszcze po wojnie i jest do dnia dzisiejszego nie do odnalezienia. Aktualny stan badań jest więc niedostateczny.⁸

Dalsze wątpliwości odnoszą się do kwalifikacji naukowych, których dorobek Stowarzyszenia „Zug der Erinnerung”, jako organizacji cywilno-społecznej i działającej na zasadzie wolontariatu, jest skromny. Wolelibyśmy przeprowadzić badania dot. brakujących danych wspólnie z wykwalifikowanymi instytucjami szkolnictwa wyższego w kraju i za granicą, wspólnie z archiwami federalnymi i archiwami krajów związkowych, nie w mniejszym stopniu także w oparciu o dyskusję z historykami Kolei Niemieckiej SA „Deutschen Bahn AG”.

⁵ Wpłaty odszkodowania Kolei Federalnych „Deutsche Bundesbahn” i spółki akcyjnej Kolei Niemieckich „Deutsche Bahn AG” dla ofiar nazizmu.

⁶ Przedsiębiorstwo sukcesyjne „Deutsche Bahn AG” przekazało środki finansowe jedynie dla deportowanych i wykorzystywanych przez „Deutsche Reichsbahn” robotników przymusowych do funduszu przemysłu niemieckiego. „Deutsche Bahn AG” podkreśla, że wniesienie wpłaty nastąpiło „bez roszczenia prawnego”. Całkowicie nieuwzględnione zostały miliony ofiar deportacji.

⁷ Dokładna suma, jaka została przeznaczona przez „Deutsche Bahn AG”, Rząd Federalny oraz rządy miast Norymbergi i Fürth na zbliżające się obchody 175-lecia kolejnictwa niemieckiego, nie jest znana. Koszty obchodów 150-lecia kolejnictwa w 1985 r. wyniosły ok. 20 milionów marek.

⁸ Patrz s. 35 ekspertyzy.

Jednak argumentem przeciw realizacji takiego sposobu opracowania projektu była pochłaniająca dużo czasu procedura poprzedzająca opublikowanie wyników. Chodzi przy tym o czas, którym żyjące jeszcze ofiary deportacji oraz bliscy zamordowanych ofiar, ponad 70 lat po tych przestępczych działaniach, nie zawsze dysponują. A pozostało już tylko kilka lat, by oddać im zadośćuczynienie i gdzie możliwe udzielić, tak szybko, jak to tylko możliwe, pomocy materialnej. W szczególności doraźnie otoczyć opieką chore, znajdujące się w podeszłym wieku osoby, które jako dzieci zostały deportowane pociągami „Deutsche Reichsbahn”.

Dalsze odwlekanie obliczenia zobowiązań, wynikających z kalkulacji uzyskanych wpływów, ze względu na brak ostatecznej ich wartości, byłoby lekkomyślne i nieodpowiedzialne. W tym wypadku wynik częściowy może i musi być wystarczający, o ile przyjmiemy możliwie minimalne wartości.

Przedstawiona tutaj ekspertyza została stworzona właśnie według tego założenia: w świadomości tymczasowego charakteru danych oraz z najwyższą ostrożnością przy interpretacji źródeł, na które się powołujemy.

Doszliśmy do uzasadnionego wniosku, że pobrane przez „Deutsche Reichsbahn” w latach 1938-1945 wpływy z deportacji do obozów przymusowego odosobnienia, obozów koncentracyjnych i obozów zagłady oraz przewozów między tymi instytucjami i wpływy z podobnych deportacji w przeliczeniu na dzień dzisiejszy wynoszą co najmniej

445 milionów Euro.

W kwocie tej odsetki i odsetki od odsetek zostały nie uwzględnione. Kwotę tę należy rozumieć jako kwotę minimalną. Nie wykluczamy i uważamy za prawdopodobne, iż rezultatem wyczerpujących, uwzględniających wszelkie źródła badań będzie kwota ponad miliardowa.

Opublikowanie ekspertyzy łączymy z nadzieją, iż zarówno w Niemczech jak i w innych krajach da ona impuls do szerokiej dyskusji na temat odpowiedzialności historycznych spadkobierców przedsiębiorstwa „Deutsche Reichsbahn” i jego kooperantów.

Stanowczo apelujemy do Kolei Niemieckiej SA („Deutsche Bahn AG”), państwowego właściciela większościowego (Republika Federalna Niemiec) i do ewentualnych przyszłych udziałowców działającego globalnie koncernu logistycznego, by odpowiednio ocenili tą odpowiedzialność.

Berlin/ Warszawa/ Paryż/ Londyn
w listopadzie 2009