

NS-Verbrechen in Streubesitz 09.05.2016

BERLIN (Eigener Bericht) - Die staatseigene Deutsche Bahn, der weltweit führende Logistikkonzern, plant den Börsengang mehrerer Tochterunternehmen und hofft Milliardenbeträge durch Privatisierung einzunehmen. Ein entsprechender Aufsichtsratsbeschluss von Anfang Mai folgt Absprachen mit dem deutschen Finanzministerium unter Minister Schäuble. Zu den Verkaufsobjekten gehört der Bus- und Bahndienstleister Arriva, der in 14 europäischen Ländern operiert und erhebliche Gewinne abwirft, so in Großbritannien, in Dänemark, Schweden und fast überall in Ost- und Südosteuropa. Auch DB Schenker, mit rund 65.000 Mitarbeitern auf sämtlichen Kontinenten eine erste Logistikadresse, steht zum Teilverkauf an der Börse bereit. Die in Aussicht genommene Privatisierung von DB-Schenker wäre für das Bundesfinanzministerium von doppeltem Nutzen: Neben den erhofften Veräußerungsgewinnen ließen sich die NS-Schulden von Schenker an den Börsen abladen: durch Aktienverkauf in Streubesitz. Vor dem Erwerb von Schenker-Anteilen wird in einer mehrsprachigen Expertise gewarnt. german-foreign-policy.com veröffentlicht das Gutachten.

Laut Presseberichten [1] soll der Teilverkauf von DB Schenker zwischen zwei und drei Milliarden Euro abwerfen. Dieser Betrag kommt den Schulden nahe, die Schenker, das Vorgängerunternehmen, nie abgetragen hat, heißt es in dem aktualisierten Gutachten der deutschen Bürgerinitiative Zug der Erinnerung.[2]

Bandenmäßig

Seit 1931 ist Schenker ununterbrochen in deutschem Staatsbesitz und an den Plünderungen, den Raub- und Mordaktionen des Deutschen Reiches (1933-1945) überall in Europa maßgeblich beteiligt. Schenker erledigte den massenhaften Abtransport der industriellen und zivilen Beute in den besetzten Staaten. Tausende Lastwagenladungen und von Schenker organisierte Schienentransporte entführten die Reichtümer nach Deutschland. Ebenso wie die Verbindlichkeiten von Schenker sind die Werte der materiellen Raubzüge des Unternehmens in den Besitz der Bundesrepublik Deutschland übergegangen. Sowohl für die bandenmäßige Hehlerei der früheren Schenker-Niederlassungen als auch für einen eventuellen Gläubigerbetrug durch das heutige Nachfolgeunternehmen DB Schenker haftet der deutsche Staat.

Höchstpersönlich

Wie aus dem Gutachten hervorgeht, gehört zu den Schenker-Gläubigern eine unbekannte Anzahl Ermordeter, an deren Entführung und Tötung Schenker nicht nur mittelbar verdiente, indem das Unternehmen die Hinterlassenschaften in großem Stil verwertete; höchstpersönlich sorgten die der Reichsregierung unterstellten Spitzenmanager von Schenker, die zugleich für das Auswärtige Amt tätig waren, für die Todestransporte in die NS-Vernichtungslager.

Unterschlupf

Exemplarisch ist der Fall des Schenker-Beauftragten Edmund Veesenmeyer, der in Jugoslawien und Ungarn die Deportationen der europäischen Juden vorantrieb. Veesenmeyer meldete 1944 nach Berlin, die Einlieferung von "insgesamt 289.357 Juden in 92 Zügen zu je 45 Wagen abgeschlossen" [3] zu haben. Die 92 Züge rollten nach Auschwitz. Die Mordlogistik erledigte der Schenker-Mann Veesenmeyer in Kooperation mit der Deutschen Reichsbahn. Veesenmeyer fand nach 1945 im Unternehmen des Hamburger Millionärs Alfred Toepfer Unterschlupf und gehörte zu den stillen Förderern des "vereinten Europa".

Neubeginn

In den 1950er Jahren befand sich Schenker wieder im Aufwind. Unverändert dem (west-)deutschen Verkehrsministerium und dem staatlichen Bahnwesen unterstellt, reaktivierten die übernommenen Schenker-Kader die Geschäftsbeziehungen aus NS-Zeiten und setzten in den neuen Niederlassungen ihre alten Kollaborateure ein.

Bereits 1947 kam es zu einem Treffen mit dem griechischen Schenker-Personal, für das man vorsichtigerweise nach Wien auswich, um den Neubeginn zu planen. Schenker-Hellas hatte 1943 und 1944 das Eigentum der verschleppten griechischen Juden geplündert und tonnenweise nach Deutschland geschafft, darunter die Besitztümer der aus Thessaloniki nach Auschwitz deportierten über 48.000 Menschen.

Lügen

Bis heute weigern sich der DB-Konzern und sein Eigentümer, dem kriminellen Erbe von Schenker öffentlich nachzugehen, geschweige die übernommenen Verpflichtungen anzuerkennen. Wie das Bundesverkehrsministerium in einem Schreiben an die Jüdische Gemeinde von Thessaloniki fälschlich behauptet, sei "die Wiedergutmachung von NS-Unrecht abschließend geregelt".[4] Eine pauschale Einmalzahlung der Bundesrepublik an die griechische Regierung aus dem Jahr 1961 (116 Millionen DM) habe zu reichen. Weiter heißt es in der Korrespondenz von Februar 2016, "dass keine offene Forderungen mehr bestehen" - obwohl nicht nur die Jüdische Gemeinde von Thessaloniki ebensolche Forderungen geltend macht. Zahlreiche Märtyrergemeinden in Griechenland verlangen Restitution. Die Bundesregierung leugnet diese Tatsachen und ergänzt ihre Schlussstrich-Politik durch milde Gaben aus dem Auswärtigen Amt. Das SPD-geführte Ministerium versucht die Forderungen der Märtyrergemeinden durch wohlfeile Angebote an die griechische "Zivilgesellschaft" zu unterlaufen.

Betrügen

Die in Planung befindliche Teilprivatisierung von DB Schenker stellt ein weiteres Manöver dar, dem überall in Europa aufkommenden Verlangen nach Ausgleich für die in Deutschland gehorteten Kriegsgewinne zu entgegen. Dabei scheinen die Deutsche Bahn und die Bundesregierung in Kauf zu nehmen, dass die internationalen Gläubiger um ihre historischen Forderungen betrogen werden: durch Verkauf von Schenker, in dessen heutigen Börsenwert die Gewinne der europaweiten Raubzüge des deutschen Staates eingegangen sind. Die Restitution der Schenker-Schulden soll sich im Streubesitz eines deregulierten Aktiensystems verflüchtigen.

Folgekosten

Unter der Überschrift "Warnung an die Märkte" macht der Zug der Erinnerung in einer Pressemitteilung darauf aufmerksam, dass der zukünftige Erwerb von DB-Schenker-Anteilen "unabsehbare Folgekosten" [5] nach sich ziehen könnte, sollte es zu Rechtsauseinandersetzungen um das Schenker-Erbe kommen. "Die Deutsche Bahn AG ist verpflichtet, diese Risiken offenzulegen, indem sie über materielle und ethische Belastungen ihrer Verkaufsobjekte umfassend informiert. Dies ist bisher nicht geschehen. Im Gegenteil leugnet der Konzern die kriminelle Vergangenheit seines Vorgängerunternehmens, indem er sie seit Jahrzehnten beschweigt - eine Taktik, die das ganze Ausmaß der Schenker-Verbrechen nicht länger verhüllen kann."

german-foreign-policy.com dokumentiert: [The Schenker Papers](#) .

[1] Bahn-Aufsichtsrat will Teilverkauf auf den Weg bringen. Frankfurter Allgemeine Zeitung 04.05.2016.

[2] Warnung an die Märkte. Zug der Erinnerung. Pressemitteilung vom 08.05.2016.

[3] [The Schenker Papers](#) in der Fassung vom 08.05.2016.

[4] Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 11.02.2016. Hervorhebung im Original.

[5] Warnung an die Märkte. Zug der Erinnerung. Pressemitteilung vom 08.05.2016.

Copyright © 2005 Informationen zur Deutschen Außenpolitik

info@german-foreign-policy.com