

Gottwald, Alfred; Schulle, Diana: *Die Judendeportationen aus dem Deutschen Reich von 1941-1945. Eine kommentierte Chronologie*. Wiesbaden: Marix Verlag 2005. ISBN: 3-86539-059-5; 509 S.

Rezensiert von: Akim Jah, Berlin

Alfred Gottwaldt und Diane Schulle haben mit dieser Publikation ein Standardwerk vorgelegt, das nicht nur einen systematischen Überblick über die verschiedenen Deportationswellen und die einzelnen Transporte mit Juden aus dem Deutschen Reich in die Ghettos und die Vernichtungslager im Osten Europas gibt, sondern diese zugleich kommentiert und in ihren historischen Zusammenhang stellt.

Bereits unmittelbar nach Kriegsbeginn 1939 begann das Reichssicherheitshauptamt (RSHA) mit einzelnen, auf bestimmte Orte beschränkte Verschleppungen von Juden an die Peripherie des deutschen Machtbereichs. Den Beginn der regelmäßigen Transporte, die bis zum Ende des Krieges – bis auf wenige Ausnahmen – alle noch in Deutschland verbliebenen Juden erfassen sollte, bildeten jedoch die Deportation von mehreren Tausend Juden aus verschiedenen größeren Städten des Deutschen Reiches nach Litzmannstadt (Lodz) im Oktober 1941. Diesen folgten ab November 1941 Deportationen nach Minsk und in das Baltikum und ab März 1942 in das Generalgouvernement. Ab Mai 1942 wurden die Verschleppten unmittelbar an den Zielorten ermordet. Im November 1942 wurde das Konzentrations- und Vernichtungslager Auschwitz-Birkenau regelmäßiges Ziel der Transporte. Zusätzlich zu diesen „Osttransporten“ organisierte das RSHA ab Juni 1942 so genannte Alterstransporte nach Theresienstadt. Dabei wurden insbesondere Personen, die über 65 Jahre alt waren oder hohe Kriegsauszeichnungen aus dem 1. Weltkrieg innehatten in dieses periferweise als „Vorzugslager“ geltende Ghetto in Mähren deportiert. Von hier aus wurde ein großer Teil von ihnen weiter in das Generalgouvernement, nach Maly Trostinec bei Minsk und nach Auschwitz verschleppt. Bis auf eine sehr kleine Anzahl Überlebender wurden die Verschleppten an den jeweiligen Zielort ermordet bzw. verstarben dort aufgrund der katastrophalen Lebensbedingungen. Mindestens 265.000 Menschen aus dem „Großdeutschen Reich“, das neben dem Altreich auch das angeschlossene Österreich und das Protektorat

Böhmen und Mähren einschloss, wurden in Hunderten von Transporten so in die Vernichtung deportiert (vgl. S. 13). Allein aus der Reichshauptstadt Berlin gingen 185 Transporte „nach dem Osten“ sowie nach Theresienstadt ab, über 50.000 Berliner überlebten die Verschleppung nicht.

In den vergangenen Jahren sind eine Vielzahl von Publikationen zur Deportation der Juden aus dem Deutschen Reich erschienen.¹ Zudem hat die Forschung in jüngster Zeit vermehrt Studien über die verschiedenen Lager und Vernichtungsstätten vorgelegt.² Eine Übersicht über sämtliche Transporte, eine, wie Gottwaldt/Schulle sagen, „Zusammenschau, welche die Verbindung zwischen den Ereignissen an den einzelnen Abgangsorten [...] und dem Geschehen an den weit entfernten Ankunftsorten [...] herzustellen versuchte“ (S. 14), bildete gleichwohl noch 60 Jahre nach Kriegsende ein Desiderat. Diese Lücken werden mit der Darstellung von Gottwaldt/Schulle nunmehr geschlossen.

Die Chronologie umfasst alle Transporte von als Juden klassifizierte Personen aus dem Großdeutschen Reich, darunter auch zahlreiche Kleintransporte mit zum Teil lediglich einer Person. Aufgeführt werden auch die zahlreichen Züge aus Theresienstadt, mit denen Tausende von vor allem deutschen, österreichischen und tschechischen Juden „nach dem Osten“ deportiert worden sind.

Die Darstellung gliedert sich in insgesamt zehn Kapitel, einer Vorrede und einen umfangreichen Anhang. Jedes Kapitel widmet sich jeweils einem bestimmten Deportationsziel bzw. zeitlichem Abschnitt und geht, übersichtlich gegliedert, auf die Spezifika des jeweiligen Deportationsabschnittes ein. Dies umfasst regelmäßig allgemeine Bemerkungen

¹Zu erwähnen sind Theresienstädter Gedenkbuch (Institut Theresienstädter Initiative (Hrsg.), Theresienstädter Gedenkbuch. Die Opfer der Judentransporte aus Deutschland nach Theresienstadt 1942-1945, Prag 2000) sowie verschiedene mit unterschiedlichem Fokus verfasste Lokalstudien: Berschel, Holger, Bürokratie und Terror. Das Judenreferat der Gestapo Düsseldorf, Essen 2001; Stadtarchiv München (Hrsg.), „...Verzogen, unbekannt wohin.“ Die ersten Deportationen von Münchener Juden im November 1941, Zürich, München 2000; Zu nennen ist zudem das Buch der Erinnerung, das sich den Transporten in das Baltikum widmet (Volksbund Deutsche Kriegsgräberfürsorge u.a. (Hrsg.), Buch der Erinnerung. Die ins Baltikum deportierten deutschen, österreichischen und tschechoslowakischen Juden 1941-1945. Ein historischer Überblick, bearbeitet v. Scheffler, Wolfgang und Schulle, Diana, München 2003).

²Vgl. beispielsweise Steinbacher, Sybille, ‚Musterstadt‘ Auschwitz. Germanisierungspolitik und Judenmord in Ostoberschlesien, München 2000; sowie die in derselben Edition vom Institut für Zeitgeschichte herausgegebene Bände.

kungen zu den Transportzielen und den ihr zugrunde liegenden Entscheidungsprozessen innerhalb des RSHA sowie eine Kommentierung des jeweiligen vom RSHA angefertigten Grunderlasses bzw. der Transportrichtlinien. Zudem werden die zerstreut in unterschiedlichen Archiven überlieferten Erlasse bzw. Transportrichtlinien, die nicht nur den Zielort, sondern auch den zu deportierenden Personenkreis definieren, faksimiliert wiedergegeben. Die Vorgänge nach der Ankunft der Züge und das weitere Schicksal der Deportierten bilden schließlich weitere Unterkapitel, die auch dem unterschiedlichen Schicksal der Deportierten an den jeweiligen Zielorten Rechnung tragen. Im Falle der Transporte nach Riga etwa wurden die Verschleppten in verschiedene Lager bzw. in das dortige Ghetto geleitet, teilweise zur Zwangsarbeit herangezogen oder unmittelbar nach dem Eintreffen ermordet.

Den Anmerkungen folgt jeweils die eigentliche Chronologie der Transporte. Diese umfasst das Abfahrtsdatum, den Abfahrtsort, das Ankunftsdatum sowie den Zielort. Darunter folgt eine Kommentierung, deren Umfang im Einzelfall sehr unterschiedlich ausfällt. Sie geht – allerdings nicht regelmäßig – auf die Nummerierung des Transportes durch die Reichsbahn und im Fall der „Alterstransporte“ stets auch auf die in Theresienstadt vergebene Bezeichnung der Züge ein. Die – davon abweichende – Zählung der einzelnen Stapostellen bzw. Stapoleitstellen, in deren Zuständigkeitsbereich die Abfertigung der Transporte lag, werden dagegen regelmäßig nicht erwähnt. Die Kommentierung geht in Einzelfällen auch auf die deportierte Personengruppe und Besonderheiten bei der Zusammensetzung der Transporte ein, etwa wenn Gottwaldt/Schulle erwähnen, dass sich in dem 3. großen Alterstransport aus Berlin nach Theresienstadt am 3. Oktober 1942 auch Personen aus unterschiedlichen Orten in Brandenburg, darunter aus dem Arbeitslager Radinkendorf, befanden (S. 335f.). Schließlich weisen die Autoren auf eventuell divergierende Angaben bezüglich Datum, Zielort bzw. Anzahl der Opfer in der Literatur und in den einschlägigen Quellen hin und korrigieren gegebenenfalls falsche Darstellungen.

Dabei orientieren sie sich sowohl am neuesten Forschungsstand als auch an eigenen Forschungsergebnissen. In Bezug auf die Transporte in das Generalgouvernement im Jahr 1942 legen sie etwa plausibel dar, dass keiner der Transporte das in den Erlassen angegebene Ziel Trawniki, einem kleinen

Ort unweit von Lublin, tatsächlich zum Zielort hatte, wie in der Forschungsliteratur lange angenommen wurde. Vielmehr wurden die Deportierten in mehreren Ghettos im Lubliner Land untergebracht und von dort in die Vernichtungslager gebracht (S. 157f.)

Auch an anderen Stellen machen Gottwaldt/Schulle auf falsche Angaben aufmerksam, die in der Literatur beständig reproduziert werden. So sucht man den in mancher Standardliteratur über das KZ Auschwitz³ aufgeführten ersten Transport von Juden im Rahmen der „Endlösung“ am 15. Februar 1942 nach Auschwitz in der Übersicht bei Gottwaldt/Schulle zunächst vergeblich. Unter dem Eintrag des 16. Mai 1942 (S. 393), den sie als das Datum des ersten Transports aus dem Reich nach Auschwitz anführen, weisen sie jedoch auf die – mit Blick auf die Genese der „Endlösung“ – als problematisch zu erscheinende Datierung des ersten Transport auf den 15. Februar 1942 hin und führen diese auf unzutreffende Angaben des Internationalen Suchdienstes zurück. Darüber hinaus suchen sie nach einer Erklärung für den erwähnten Transport im Mai 1942, der zu einem Zeitpunkt nach Auschwitz geleitet wurde, obwohl alle anderen Transporte aus dem Reich zu dieser Zeit in das Generalgouvernement gingen.

Bei ungeklärten Destinationen, wie dem des 17. „Osttransports“ aus Berlin vom 11. Juli 1942 (Warschau oder Auschwitz) werden die verschiedenen in der Literatur vorhandenen Angaben aufgezeigt. Hinweise auf das von der Reichsbahn eingesetzte Wagenmaterial sowie Fotos des Deportationsgeschehens und einzelne lokale Eisenbahnkarten ergänzen die Darstellung.

Gottwaldt/Schulle verzichten auf umfassende Literaturangaben in Bezug auf die einzelnen Transporte. Dies mag bei der ersten Lektüre des Buches bedauerlich erscheinen. Die beiden Autoren weisen jedoch explizit darauf hin, dass ihre Darstellung weit davon entfernt ist, vollständig zu sein und sich eine Vielzahl von Einzelheiten zu den einzelnen Transporten in Lokal- und Regionalstudien finden lassen (S. 24). Eine Aufnahme der Einzelheiten sowie umfangreiche Literaturangaben im Text hätten den Rahmen des Buches tatsächlich bei weitem gesprengt. Umso erfreulicher ist, dass an den entscheidenden Stellen, das heißt dort, wo

³ Siehe etwa Piper, Franciszek, Die Entstehungsgeschichte des KL Auschwitz. In: Ders./Dlugoborski, Waclaw (Hrsg.), Auschwitz 1940-1945. Studien zur Geschichte des Konzentrations- und Vernichtungslagers Auschwitz, 5 Bände, Oswiecim 1999, Bd. 1, S. 43-71, hier S. 70.

Forschungsergebnisse strittig oder veraltet waren oder korrigiert werden mussten, differenziert auf die Fachliteratur eingegangen wird.

Bei dem Buch handelt es sich in erster Linie um ein Nachschlagewerk für Wissenschaftler und Wissenschaftlerinnen, die sich mit der Vernichtung des jüdischen Lebens im Deutschen Reich befassen. Hier können verlässlich und auf dem aktuellen Forschungsstand die einzelnen Transporte, Transportziele und Transportphasen nachgeschlagen und zum Bezugspunkt weiterer Forschung gemacht werden. Dabei dürfte es sich bei den hier präsentierten Daten um die aktuellsten vorliegenden Ergebnisse handeln.⁴ Über den Nachschlagewerkcharakter hinaus lassen sich in dem Buch aber auch die Entwicklungen der Transporte ablesen, bei der eine Systematik erkennbar wird, die vom RSHA immer weiter perfektioniert wurde, bei der zahlreiche staatliche und parteiliche Institutionen beteiligt waren und die in den regelmäßigen Transporten nach Auschwitz und der systematischen Vernichtung der Deportierten gipfelte.

Diese Entwicklung begann bereits mit den Aktionen gegen Juden im Herbst 1938 und den frühen Transporten in der Zeit zwischen Oktober 1939 und März 1941. Diese Maßnahmen, denen Gottwaldt/Schulle ein gesondertes, der übrigen Darstellung vorangestelltes Kapitel widmen, werden im öffentlichen Bewusstsein nur selten in den Zusammenhang mit den Deportationen ab Herbst 1941 und der systematischen Ermordung der jüdischen Bevölkerung gebracht. Die Abschiebung von polnischen Juden aus deutschen Städten in das deutsch-polnische Grenzgebiet im Oktober 1938 und die Einweisung mehrerer Tausend Juden in Konzentrationslager im Kontext des Novemberpogroms 1938 bezeichnen Gottwaldt/Schulle jedoch zu Recht als „Vorgänger“ der Deportationen. Bereits 1984 hat Sybil Milton darauf hingewiesen, dass bei der Abschiebeaktion die ersten Erfahrungen mit der Organisation von Deportatio-

nen gemacht wurden, die die Koordinierung von Bahn, Polizei, Diplomatie und Finanzbehörden erforderte.⁵ An diese Erfahrung konnte das RSHA im Oktober 1939 anknüpfen, als es Transporte aus Mährisch-Ostau, Wien und Kattowitz nach Nisko im Generalgouvernement organisierte. Im Februar 1940 folgte die (zum Teil „missglückte“) Deportation von Juden aus Stettin und Schneidemühl nach Lublin und im Oktober 1940 Transporte aus Baden und der Saarpfalz nach Südfrankreich und schließlich zum Jahresbeginn 1941 fünf Transporte von Wien in das Generalgouvernement. Diese Deportationen, die vor dem Beginn der eigentlichen, das heißt regelmäßigen Transporte im Herbst 1941 vom RSHA organisiert wurden, waren aufgrund ihrer regionalen Begrenzung und dem im Vergleich zu den späteren Transporten improvisierten Charakter der Durchführung und ihrer baldiger Einstellung lange Zeit fälschlicherweise als regionale bzw. lokale Initiativen interpretiert und ihre reichsweite Bedeutung und die Beteiligung des RSHA an ihrer Organisation als gering erachtet worden. Tatsächlich bildeten sie die ersten Versuche des RSHA, mit der systematischen Deportation der im Reich verbliebenen jüdischen Menschen zu beginnen. Nicht zuletzt konnten die beteiligten Stellen dabei reichliche Erfahrung in der Organisation von Massendeportationen sammeln

Die Aufnahme dieser frühen Transporte in die Chronologie der Deportationen ist vor diesem Hintergrund nur konsequent. Sie zeigt, wie auch andere Stellen des Buches, dass die Autoren die Genese des Holocausts im Blick haben und, über eine bloße Aufzählung der Transporte hinaus, einen Beitrag zum Begreifen der Geschichte der Judenvernichtung leisten wollen. Diese war nicht von Anfang an „perfekt durchstrukturiert“, sondern geprägt von Entscheidungsspielräumen und Improvisation bei den mit den Deportationen befassten Personen und Dienststellen (vgl. S. 24). In dem es den Blick nicht nur auf die konkreten Transporte richtet, sondern auch auf das Geschehen an deren Abgangsorten sowie auf das weitere Schicksal der Deportierten eingeht, bildet das Buch nicht nur eine gute Ergänzung zu den Regional- und Lokalstudien, sondern auch zu den umfangreichen Gesamtdarstellungen etwa von Longrich, Browning und Friedländer. Darüber hinaus stellt die Publikation, die durch ihre Präzision und Genauigkeit sowie ih-

⁴Die Angaben im sogenannten Koblenzer Gedenkbuch aus dem Jahr 1986 (bearbeitet v. Bundesarchiv Koblenz und Internationaler Suchdienst Arolsen), das die Namen der ermordeten Juden aus den alten Bundesländern und Berlin enthält, sowie im Berliner Gedenkbuch von 1995 (hrsg. von der Freien Universität Berlin, Zentralinstitut für sozialwissenschaftliche Forschung) sind damit überholt. Das neue, im Jahr 2006 vom Bundesarchiv herausgegebene Gedenkbuch stützt sich explizit auf die Angaben von Gottwaldt/Schulle. Umgekehrt konnten Gottwaldt/Schulle auf die Daten im vom Institut Theresienstädter Initiative herausgegebenen Gedenkbuch für die Opfer der Judentransporte aus Deutschland nach Theresienstadt, das im Jahr 2000 in Prag erschienen ist, zurückgreifen.

⁵Milton, Sibyl, *The Expulsion of Polish Jews from Germany, October 1938 to July 1939. A Documentation*, in: Leo Baeck Institute Year Book 29 (1984), S. 169-199, hier S. 174.

rer Sorgfalt im Detail besticht, ein unverzichtbares Hilfsmittel für die weitere und weiterhin notwendige Forschung über die Deportation und Ermordung der deutschen, österreichischen und tschechischen Juden dar.

HistLit 2007-4-062 / Akim Jah über Gottwald, Alfred; Schulle, Diana: *Die Judendeportationen aus dem Deutschen Reich von 1941-1945. Eine kommentierte Chronologie*. Wiesbaden 2005. In: H-Soz-u-Kult 22.10.2007.