



Ulrike Andres
Telefon 030-902 54-224
e-mail andres@dtmb.de

20. Oktober 2005

„Judendeportationen“ aus dem Deutschen Reich zwischen 1941 und 1945 - Das Deutsche Technikmuseum portraitiert 12 Berliner Schicksale -

Ausstellungstexte

Die „Judendeportationen“ aus Berlin 1941 – 1945

Dem Holocaust fielen 5 bis 6 Millionen Menschen in Europa zum Opfer. Mehr als 130.000 Juden wurden in der Zeit zwischen Oktober 1941 und Mai 1945 mit der Eisenbahn allein aus dem Deutschen Reich in zahlreiche Ghettos und Vernichtungslager verschleppt. Die Deportation der Berliner Juden folgte dem Muster der übrigen „Judentransporte“ aus dem Deutschen Reich. Die meisten Zuginsassen wurden bald nach ihrer Ankunft ermordet.

Mehr als 60 dieser Berliner Transporte rollten während jener Jahre nacheinander in den „Osten“, also nach Litzmannstadt (Lodz), Minsk, Kowno (Kaunas), Riga, in den Distrikt Lublin, nach Warschau, nach Maly Trostinec bei Minsk, nochmals nach Riga und Reval im Baltikum sowie zuletzt – ab Ende 1942 – auch nach Auschwitz. Daneben wurden vor allem die älteren Juden seit Juni 1942 aus Berlin in über 120 Transporten zunächst nach dem Ghetto Theresienstadt in Böhmen gebracht. Zahllose Menschen starben schon dort, viele wurden aber noch weiter zu Vernichtungsstätten deportiert.

Die Ausstellung nennt die einzelnen Deportationsziele und beschreibt 12 Beispiele der über 180 „Judentransporte“ aus Berlin zwischen 1941 und 1944. Sie weist außerdem auf die Schicksale von 12 Menschen aus der Reichshauptstadt und aus der Provinz Brandenburg hin, die damals „als Juden“ gebrandmarkt und deportiert wurden.

Weitere Informationen über sämtliche „Judentransporte“ aus dem Deutschen Reich zwischen 1941 und 1945 sind in der Datenbank-Station zu finden. Sie beruhen auf Angaben in dem Buch *Die „Judendeportationen“ aus dem Deutschen Reich 1941 – 1945* von Alfred Gottwaldt und Diana Schulle, das zur Ausstellung erschienen ist (marixverlag, Wiesbaden 2005, ISBN 3-86539-059-5, 15 Euro).

Die Reichsbahn und die Juden

Die staatliche Eisenbahn war eine von vielen Verwaltungen, welche die antisemitische Politik des Deutschen Reiches umsetzte: In den Jahren 1933 und 1935 wurden sämtliche jüdischen Beschäftigten bei der Reichsbahn entlassen. Bald darauf verlangten Mitglieder der NSDAP, den Juden in Deutschland die Benutzung der Eisenbahn zu verbieten. Allein im Oktober 1938 transportierte die Reichsbahn weit über 12 000 polnische Juden, die zuvor im Reich gelebt hatten, an die damalige deutsche Ostgrenze. Nach der „Kristallnacht“ im November 1938 brachte sie etwa 25 000 jüdische Männer mit Sonderzügen in die Konzentrationslager Buchenwald, Dachau und Sachsenhausen. Im Jahre 1939 wurden per Eisenbahn mehr als 10 000 jüdische Kinder, die nach England ausreisen durften, zu den Seehäfen befördert.

Seit dem Beginn des Krieges im September 1939 wurden Juden im besetzten Polen mit Hilfe der Eisenbahn „umgesiedelt“. Großdeportationen aus dem Deutschen Reich begannen im Oktober 1939 in Wien und Kattowitz, sie endeten östlich von Lublin in Nisko am San. Im Februar 1940 folgten Transporte der Juden aus Pommern nach Lublin. Im Oktober 1940 wurden aus Baden und der Saarpfalz mehr als 6500 Juden in den unbesetzten Süden Frankreichs abgeschoben, im Februar und März 1941 nochmals fast 5000 Menschen aus Wien in den Großraum Lublin verschleppt.

Am 1. September 1941 hat Reinhard Heydrich für Juden neben der Kennzeichnung mit dem gelben Stern angeordnet, dass sie ihre Wohnorte nicht mehr ohne polizeiliche Erlaubnis verlassen durften - beides Voraussetzungen für die am 15. Oktober 1941 einsetzenden Massendeportationen nach den Lagern im „Osten“ des deutschen Machtbereichs. Im April 1942 wurde deutschen Juden auch die Benutzung der meisten innerstädtischen Verkehrsmittel untersagt. Ende Mai 1942 trat der neue Staatssekretär im Reichsverkehrsministerium, Dr.-Ing. Albert Ganzenmüller (1905 – 1996) sein Amt an, der sich auch mit den Wünschen Himmlers nach mehr Transportzügen beschäftigte.

24. Oktober 1941 Ein Transport von Berlin mit 987 Menschen nach Litzmannstadt

Die Deportation der Juden aus der Reichshauptstadt begann am 18. Oktober 1941. Von den 20 Transporten, die zuerst in den vormals polnischen Ort Litzmannstadt (Lodz) im „Reichsgau Wartheland“ geleitet wurden, kamen 4 Sonderzüge mit zusammen 4187 Menschen aus Berlin. Im Ghetto von Lodz mussten sie Zwangsarbeit leisten und starben vielfach an Hunger und Krankheiten. Viele wurden im Mai 1942 weiter in das Vernichtungslager Kulmhof (Chelmno) verschleppt. Die letzten noch im Ghetto lebenden Juden wurden im August 1944 weiter nach Auschwitz deportiert.

Die zum Transport nach Litzmannstadt aufgeforderten Berliner Juden hatten sich zwei Tage vor ihrer Deportation im Sammellager zu melden, das sich in der 1914 eingeweihten Synagoge an der Levetzowstraße 7 – 8 im Stadtbezirk Tiergarten befand. Als Sammelstelle bei den Großtransporten diente das Gotteshaus bis zum Herbst 1942.

Die ersten Sonderzüge gingen vom Bahnhof Grunewald ab und bestanden aus älteren Personenwagen 3. Klasse. Unter den 987 Menschen in diesem Transport befand sich der damals elfjährige Heinz Friedländer (geb. 24. September 1930) mit seinen Eltern Dr. med. Fritz Friedländer und Ruth Friedländer. Sie wohnten zuletzt am Rande des Bayerischen Viertels in Berlin-Wilmersdorf, Helmstedter Straße 9. Nur die beiden Männer überlebten Lodz und Auschwitz; die Mutter verstarb 1942. Henry Friedlander konnte 1947 nach Nordamerika emigrieren. Er ist später durch seine umfassenden Forschungen zur Ermordung von Behinderten, von „Zigeunern“ und Juden während des „Dritten Reiches“ bekannt geworden.

14. November 1941 Ein Transport von Berlin mit 956 Menschen nach Minsk

Nach Minsk im deutsch besetzten Weißrussland wurden 7 Transporte mit Juden aus dem Deutschen Reich im November 1941 gebracht, darunter auch der „5. Osttransport“ aus Berlin. Eine Deportationsliste ist nicht erhalten. Der Minsker Güterbahnhof im „Generalkommissariat Weißruthenien“ lag 1120 km vom Bahnhof Berlin-Grunewald entfernt. Die Fahrtroute des Zuges verlief über Warschau und Bialystok, die Fahrt im tiefen Winter dauerte vier Tage. Die Transporte nach Minsk wurden Ende November 1941 abgebrochen, weil Nachschubzüge für die Wehrmacht während der verloren gehenden Schlacht um Moskau den Vorrang erhielten.

In dem Sonderzug „Da 54“ befand sich der 54 Jahre alte ehemalige Bankdirektor Dr. Karl Loewenstein (geb. 2. Mai 1887), der zuletzt in Berlin-Weißensee, Tassostraße 5, gewohnt hatte. Sein Büro lag am Kurfürstendamm. Er war von „halbjüdischer Abkunft“, war im kaiserlichen Deutschland ein Seeoffizier und jahrelang Adjutant des deutschen Kronprinzen gewesen. Loewenstein hatte sich nach 1918 an Kämpfen der Freikorps in Oberschlesien beteiligt und war seit 1933 ein Mitbegründer der „Bekennenden Kirche“. Nachdem er im Ghetto von Minsk eine „Ordnerwache“ organisiert hatte und dem Generalkommissar Wilhelm Kube aufgefallen war, konnte er das Lager als einziger am 13. Mai 1942 wieder verlassen. Er wurde anschließend über Wien nach Theresienstadt gebracht. Die Vorgänge in Minsk hat er später in einem Buch beschrieben.

17. November 1941 Ein Transport von Berlin mit 1006 Menschen nach Kowno

Ebenfalls im November 1941 wurden 5 Transporte aus dem Deutschen Reich nach der Stadt mit dem polnischen Namen Kowno (litauisch: Kaunas, deutsch: Kauen) im „Generalkommissariat Litauen“ geleitet, die zunächst für das Deportationsziel Riga bestimmt waren. Zu jener Zeit waren dort aber die mörderischen „Vorbereitungen“ im Ghetto noch nicht abgeschlossen. Unter den Sonderzügen nach Kowno befand sich auch der sechste „Judentransport“ aus Berlin. Die zur Deportation am 17. November 1941 vorgesehenen Personen wurden wieder nachts mitten durch den Berliner Westen zum Bahnhof Grunewald geführt.

Von den Herbsttransporten 1941 aus Berlin fehlen die Deportationslisten, doch können sie aus den Karteien zur Vermögenseinziehung beim Oberfinanzpräsidenten Berlin-Brandenburg zu großen Teilen rekonstruiert werden. Die Zugnummer der Reichsbahn für diesen Transport lautete vermutlich „Da 26“. Von 1006 Personen im „6. Osttransport“ aus Berlin sind bislang 812 namentlich bekannt. Das Durchschnittsalter der Deportierten lag bei 46 Jahren, darunter 25 Kinder bis zu zehn Jahren.

In dem Transport befand sich die Familie Aron aus der Keibelstraße 3 in Berlin-Mitte. Der Kaufmann Bruno Aron (geb. 30. März 1904) und seine Ehefrau Käthe Aron, geb. Lebram (geb. 30. April 1896), waren mit ihren zwischen 1933 und 1937 geborenen Söhnen Ulrich, Günther und Norbert aus Kordeshagen bei Köslin in Pommern erst 1939 nach Berlin zugezogen. Das Kind Norbert Aron wurde an seinem vierten Geburtstag deportiert. Bilder der Familie sind unbekannt. Sie alle wurden am 25. November 1941 in dem alten „Fort IX“ von Kowno durch Angehörige der deutschen Sicherheitspolizei und einheimische Hilfskräfte erschossen. Als von den nach Litauen deportierten Berlinern keine Nachrichten mehr eintrafen, verdichteten sich in der Reichshauptstadt bald die Gerüchte von einem Massaker in Kowno.

19. Januar 1942 **Ein Transport von Berlin mit 1002 Menschen nach Riga**

Zwischen Ende November 1941 und Anfang Februar 1942 wurden 20 Transporte mit Juden aus dem Deutschen Reich nach Riga im besetzten Lettland („Generalkommissariat Lettland“) geleitet, darunter 4 Sonderzüge aus Berlin. Die Menschen aus dem ersten Sonderzug wurden sofort nach ihrer Ankunft erschossen. Die Insassen anderer Transporte gelangten in das Ghetto von Riga, ab Sommer 1943 weiter in das Konzentrationslager Riga-Kaiserwald, etwa 2000 Menschen im Sommer 1944 nach Auschwitz und sogar wieder zurück nach Lagern im Westen.

Die Teilnehmer dieses „9. Osttransports“ aus Berlin wurden vom Bahnhof Grunewald deportiert, allerdings nicht in Personenwagen 3. Klasse, sondern – während der damals herrschenden Kältewelle – in gedeckten Güterwagen. Sie wurden zu dieser Zeit noch wegen der zahlreichen alten und liegend zu befördernden Kranken benutzt. Das Durchschnittsalter der Zuginsassen lag nämlich bei 55 Jahren; nur 19 Überlebende sind bekannt.

In dem Transport befand sich auch Erich Chotzen (geb. 28. Januar 1917) mit seiner Ehefrau Ilse Chotzen, geb. Schwarz (1923 – 1944), die in Berlin-Schöneberg, Hohenstaufenstraße 56, gewohnt hatten. Sie meldeten sich freiwillig für den Transport, um die Mutter Käthe Schwarz (1891 – 1944) zu begleiten. Erich Chotzen war in Riga bei einem Kommando am Düna-Fluss eingesetzt und starb unter ungeklärten Umständen am 25. März 1942. Bis zum Dezember 1942 konnte Ilse Chotzen, die für die Wehrmacht arbeiten musste, mit Hilfe eines Soldaten aus dem Rigaer Ghetto noch mehrere Briefe an ihre Schwiegermutter in Berlin schmuggeln, in denen sie das Schicksal der Deportierten beschrieb. Ihr Schicksal wurde in dem Buch „Nachricht von Chotzen“ beschrieben.

2. April 1942 **Ein Transport von Berlin mit 984 bis 1025 Insassen nach Warschau**

Im Monat Februar 1942 waren die Deportationen aus dem Reich wegen einer Krise bei der Reichsbahn unterbrochen. Von Anfang März bis Mitte Juni 1942 gelangten anschließend 43 Transporte mit jeweils ungefähr 1000 Menschen in das „Generalgouvernement“, das besetzte Polen. 39 dieser Sonderzüge wurden zu Durchgangsgettos im Distrikt Lublin geleitet. Nach Warschau fuhren 4 Züge, darunter im April 1942 auch 2 Züge aus der Reichshauptstadt.

In Berlin wurde die Zugfahrt vom 2. April 1942 als „12. Osttransport“ bezeichnet. Dieser Sonderzug wurde auf dem Güterbahnhof Moabit am Nordring abgefertigt. Darin befanden sich 645 bis 659 Juden aus der Stadt. Früher wurde dafür die Zielangabe „Trawniki“ genannt. Adam Czerniakow, der Vorsitzende des Warschauer Judenrats, notierte am 5. April 1942 die Ankunft von 1025 Juden in einem Zug aus Berlin. Sie wurden nicht im Ghetto der polnischen Juden, sondern in der „Quarantäne Gerichtsstraße“ zu Warschau untergebracht.

Ungeklärt blieb, wieviele Juden in diesem Zug aus dem Bezirk Potsdam verschleppt worden sind, da für dieses Gebiet keine Transportliste mehr vorhanden ist. Auch die Potsdamer Juden wurden vor der Abfahrt in das Berliner Sammellager an der Levetzowstraße gebracht. In dem Zug befanden sich außerdem wenigstens 57 Juden aus dem Bezirk Frankfurt (Oder), darunter der Glasermeister Julius Burchardi (geb. 16. November 1877) mit seiner Ehefrau Minna Burchardi (geb. 9. Oktober 1878) aus Lübben im Spreewald, Schützengraben 11. Sie haben bis zum 21. Juli 1942 noch mehrere Postkarten an ihre Angehörigen in Berlin gesandt. Ende Juli 1942 wurden sie vermutlich in einen der ersten Transporte von Warschau in das Vernichtungslager Treblinka eingereiht.

13. Juni 1942 **Ein Transport von Berlin und Potsdam mit 1030 Menschen nach Sobibór**

Von den 39 Transporten mit Juden aus dem „Großdeutschen Reich“, die zwischen Anfang März und Mitte Juni 1942 in den Distrikt Lublin des „Generalgouvernements“ Polen geschickt wurden, kamen lediglich zwei Züge aus der Reichshauptstadt: ein Transport nach Piaski bei Trawniki am 28. März 1942 (der „11. Osttransport“ mit 985 Menschen) sowie der Transport vom 13. Juni 1942.

Dieser „15. Osttransport“ aus Berlin führte 748 Einwohner der Stadt mit. Zugleich war es der dritte Transport mit Juden aus Potsdam; vermutlich mit etwa 250 bis 280 Menschen aus diesem Bezirk. Von ihnen ist keine „namentliche Transportliste“ überliefert. Darunter befanden sich 24 Kinder aus der „Israelitischen Erziehungsanstalt für geistig zurückgebliebene Kinder“ aus Beelitz, Schlageterstraße 5 (heute Karl-Liebknecht-Straße) mit deren Leiter Sally Bein (geb. 6. November 1881). Mit ihm wurden seine Ehefrau Friederike Bein (1883 – 1942) und seine Tochter Lisa Bein (1916 – 1942) deportiert, die in der Schule mitgearbeitet hatten. Eine erste Gruppe der dortigen Schüler war bereits am 14. April 1942 nach Warschau deportiert worden. Der zweite Abtransport aus dem Schulgebäude von Beelitz erfolgte schon am 2. Juni 1942; vermutlich wurden sie danach elf Tage lang in Berlin festgehalten.

In Lublin wurden die Zuginsassen auf einem Nebengleis des Bahnhofs „selektiert“. Darauf wurde eine unbekannte Zahl von Männern im Alter zwischen 15 und 50 Jahren in das Zwangsarbeitslager Majdanek eingewiesen. Soweit heute bekannt, endeten alle anderen Menschen aus diesem Transport in den Gaskammern des Vernichtungslagers Sobibór bei Cholm am östlichen Rand des Distrikts Lublin. Heute trägt das Gymnasium von Beelitz in der Mark Brandenburg den Namen Sally Beins. Leider ist kein Bildnis des Pädagogen bekannt.

24. Juni 1942 **Ein Transport aus Königsberg und Berlin mit 770 Menschen nach Maly Trostinec**

Minsk wurde – nach den Transporten vom November 1941 – nochmals zwischen Mai und Oktober 1942 zum Ziel von 17 Zugfahrten, die teilweise parallel zu den Deportationen in den Distrikt Lublin erfolgten. Ein Sonderzug mit Juden aus Ostpreußen war bereits gegen Ende des Monats Mai 1942 nach Lublin geplant, ist tatsächlich aber erst am 24. Juni 1942 nach Minsk abgefahren. Darin befanden sich 465 Personen aus Königsberg sowie weitere 100 Juden aus Ostpreußen. Der Transport trug bei der Reichsbahn die Zugnummer „Da 40“.

In Minsk notierten deutsche Eisenbahnbeamte der „Haupteisenbahndirektion Mitte“ die Ankunft von 770 Menschen. Vermutlich schloss man also dem Transport aus Ostpreußen auch die 202 Angehörigen des hastig zusammengestellten „16. Osttransports“ aus Berlin an. Unter ihnen befand sich die 52 Jahre alte Dr. Cora Berliner (geb. 23. Januar 1890), die bis 1930 als Regierungsrätin im Statistischen Reichsamtsamt und danach als Professorin für Wirtschaftswissenschaften im Berufspädagogischen Institut in Berlin gearbeitet hatte. 1933 aus dem Beruf verdrängt, wirkte sie in der Reichsvereinigung der Juden. Dort leitete sie ab 1938 die „Wanderungs-Abteilung“ und kümmerte sich vor allem um die Belange von Frauen und Mädchen. Im Berliner Stadtteil Wilmersdorf, Pariser Straße 18, war ihre letzte Wohnung. Der Zug wurde am 26. Juni 1942 in den Minsker Vorort Maly Trostinec geleitet; seine Insassen wurden ohne Ausnahme ermordet. Seit Mai 2005 hat Berlin eine Cora-Berliner-Straße.

Über die Ankunft hat ein SS-Unterscharführer namens Arlt in seiner trostlosen Sprache berichtet: „Die Arbeit der restlichen Männer hier in Minsk bleibt nach wie vor ziemlich dieselbe. Die Judentransporte trafen in regelmäßigen Abständen in Minsk ein und wurden von uns betreut. So beschäftigten wir uns am 18. und 19. Juni 1942 wieder mit dem Ausheben von Gruben im Siedlungsgelände [...] Am 26. Juni traf der erwartete Judentransport aus dem Reich ein.“

19. Oktober 1942 Ein Transport von Berlin mit 959 Menschen nach Riga

In großem zeitlichem Abstand zu den ersten Transporten ins Baltikum (Kowno und Riga) um die Jahreswende 1941/42 hat das Reichssicherheitshauptamt im Sommer und Herbst 1942 nochmals 5 Transporte mit Juden aus „Großdeutschland“ nach Riga in Lettland und 2 Transporte nach Raasiku bei Reval in Estland geleitet. Auf dem Güterbahnhof Moabit wurde der nur aus Einwohnern der Reichshauptstadt bestehende „21. Osttransport“ von Berlin abgefertigt. Das Durchschnittsalter der Menschen in diesem Zug war 37 Jahre.

In Riga wurden nur 81 Männer mit handwerklichen Berufen aus dem Transport ausgesucht und Arbeitskommandos zugeteilt; von ihnen überlebten 17 den Krieg. Alle anderen Insassen des Sonderzuges wurden sofort nach der Ankunft in die umliegenden Wälder gebracht und dort erschossen.

Unter den Ermordeten befanden sich 140 Kinder im Alter bis zu zehn Jahren, so auch der Knabe Gert Rosenthal (geb. 26. Juli 1932), der als Vollwaise in dem – mit diesem Transport aufgelösten – Jüdischen Kinderheim an der Schönhauser Allee 162 gewohnt hatte. Er war der jüngere Bruder des später als Entertainer bekannt gewordenen Hans Rosenthal (1925 – 1987). Dieser leistete noch bis zum 26. März 1943 Zwangsarbeit bei der Metallwarenfabrik von Alfred Hanne in Torgelow (Pommern), tauchte dann aber in die Illegalität unter. Bis zum Kriegsende am 8. Mai 1945 lebte er versteckt bei älteren Frauen in der Lichtenberger Laubenzkolonie „Dreieinigkei“ an der Reinhardbrunner Straße südlich der Landsberger Allee.

28. Januar 1943 Ein Transport von Berlin mit 100 Menschen nach Theresienstadt

Die Massendeportation der Juden war seit Oktober 1941 als „Evakuierung“ zum Arbeitseinsatz getarnt worden. Daneben begannen am 2. Juni 1942 in Berlin die Transporte vor allem der betagten Juden nach dem „Altersghetto Theresienstadt“ nördlich von Prag. In Gruppen von jeweils 50 oder 100 Menschen wurden sie vom Sammellager im Altersheim an der Großen Hamburger Straße 26 im Stadtbezirk Mitte zum Anhalter Bahnhof gebracht, wo sie einen oder zwei separate Personenwagen des Frühpersonenzuges nach Dresden besteigen mussten.

Während der 13 Monate bis Ende Juni 1943 sind aus Berlin in 94 derartigen „kleinen“ Transporten und in 4 „großen“ Transporten bereits 13 665 Menschen nach Theresienstadt gebracht worden. Viele ältere Leute daraus starben dort an Krankheiten und Hunger, andere wurden bereits seit dem Sommer 1942 weiter nach Minsk (Maly Trostinec), Treblinka oder Auschwitz deportiert. Dort hat man sie ohne Ausnahme ermordet.

Aus diesem Berliner Transport mit 100 Menschen überlebten 20 den Krieg. Zu ihnen gehörte der zum Zeitpunkt seiner Abfahrt von Berlin 69 Jahre alte Dr. Leo Baeck (geb. 23. Mai 1873), zuvor Rabbiner der Jüdischen Gemeinde Berlins und Lehrer an der Hochschule für die Wissenschaft des Judentums, zugleich Vorstand der Gemeinde sowie der Reichsvereinigung der Juden in Deutschland. Er hatte zuletzt in Berlin-Schöneberg, Am Park 15 (heute: Fritz-Elsas-Straße), gewohnt. In Theresienstadt arbeitete er im Ältestenrat mit. Nach der Befreiung durch die Rote Armee emigrierte er zu seiner Tochter nach London, wo er am 2. November 1956 starb. Seit 1961 befindet sich in Berlin-Zehlendorf die Leo-Baeck-Straße.

5. September 1944 Ein Transport von Berlin mit 27 Menschen nach Theresienstadt

Die massenhaften Deportationen der Juden aus dem „Großdeutschen Reich“ waren im Juni 1943 bereits weitgehend beendet. Während die Transporte aus vielen anderen Ländern in Europa noch bis Ende 1944 fortgesetzt wurden, kam es nur noch in bestimmten Fällen zu „kleinen“ Transporten aus Deutschland nach Theresienstadt und Auschwitz: Wenn eine „deutsch-jüdische Mischehe“ durch Tod oder Scheidung beendet war, bei Verstößen gegen bestimmte antijüdische Verordnungen oder bei der Entdeckung von untergetauchten Menschen.

Die junge Felice Schragenheim (geb. 9. März 1922) aus Berlin-Charlottenburg, Sybelstraße 27, hatte bereits im Oktober 1942 den Deportationsbefehl zum Transport nach Riga erhalten. Sie lebte bald darauf versteckt bei ihrer Freundin Lilly Wust in Berlin-Schmargendorf, Friedrichshaller Straße 23. Die Gestapo hat sie dort am 21. August 1944 verhaftet und im Sammellager im Jüdischen Krankenhaus an der Weddinger Schulstraße festgehalten. Am 5. September 1944 wurde sie mit 26 anderen Menschen von Berlin in das Durchgangsghetto Theresienstadt deportiert, wo sie drei Tage später eintraf. Bis zum Herbst 1944 waren bereits 15 000 Menschen allein aus Berlin nach Theresienstadt gebracht worden.

Von Theresienstadt wurde Felice Schragenheim am 9. Oktober 1944 nach Auschwitz verschleppt. Bald darauf brachte man sie zur Zwangsarbeit in ein Außenlager des Konzentrationslagers Groß-Rosen bei Breslau, wo sie erkrankte und vermutlich zu Beginn des Jahres 1945 starb. 1947 wurde sie für tot erklärt. Ihr Schicksal wurde in dem Buch „Aimée und Jaguar“ und dem gleichnamigen Film beschrieben.

12. Januar 1943 Ein Transport von Berlin mit 1196 Menschen nach Auschwitz

Das Konzentrations- und Vernichtungslager Auschwitz bei Kattowitz in Oberschlesien bildete schon seit März 1942 das Ziel zahlreicher „Judentransporte“ aus einzelnen Ländern Europas. Im Juli 1942 begannen im Lager systematische „Selektionen“ mit der anschließenden Ermordung von Juden, die aus Frankreich, Belgien und den Niederlanden verschleppt worden waren.

Aber erst seit Ende November 1942 trafen die ersten Züge mit Juden aus dem „Großdeutschen Reich“ in Auschwitz ein, darunter bis Mitte Dezember 1942 bereits 3 Transporte aus Berlin. Unmittelbar nach dem Ende einer weihnachtlichen Zugsperrung wurde der „26. Osttransport“ aus Berlin durchgeführt. In dem besonders umfangreichen Transport vom 12. Januar 1943 befanden sich 74 Personen aller Altersstufen aus dem jüdischen Hospital in der Berliner Auguststraße 17.

Auch andere ältere Juden aus Berlin wurden nicht in „Alterstransporte“ nach dem Ghetto Theresienstadt in Böhmen aufgenommen. Zum Beispiel traf die damals 65 Jahre alte Schriftstellerin Else Ury (geb. 1. November 1877) mit diesem Transport in Auschwitz-Birkenau ein. Sie war die Autorin der millionenfach gedruckten „Nesthäkchen-Bücher“ für Mädchen und wohnte zuletzt in Berlin-Tiergarten, Solinger Straße 10. Nach einer „Selektion“ wurden aus diesem Transport nur 127 Männer als Häftlinge in das Lager eingewiesen, alle anderen Menschen – so auch Else Ury – bald darauf in den Gaskammern getötet. Seit Juli 1999 trägt eine Passage am Savignyplatz in Berlin-Charlottenburg den Namen „Else-Ury-Bogen“.

2. März 1943 **Ein Transport von Berlin mit 1756 Menschen nach Auschwitz**

Bis Anfang 1943 wurden jüdische Arbeiterinnen und Arbeiter, die unter Zwang im „kriegswichtigen Einsatz“ standen, samt ihren Familienangehörigen nicht aus dem Deutschen Reich deportiert. Allein in Berlin beschäftigten wahrscheinlich 200 Betriebe mehr als 15 000 Juden. Nachdem sie durch andere Zwangsarbeiter aus dem Osten ersetzt werden konnten, begann Ende Februar 1943 die „Fabrik-Aktion“ zur Verschleppung der jüdischen Arbeitskräfte. Binnen weniger Tage wurden in 5 Großtransporten aus Berlin weitere 7000 Menschen nach Auschwitz und mehr als 1100 Menschen nach Theresienstadt deportiert. Von den Insassen des „32. Osttransport“ aus Berlin wurden nach der „Selektion“ in Birkenau vermutlich 535 Männer sowie 45 Frauen als Häftlinge in das Lager eingewiesen. Alle anderen wurden zu den Gaskammern gebracht und getötet.

In diesem zweiten Transport nach Beginn der „Fabrik-Aktion“ befand sich die 48 Jahre alte Gertrud Käthe Chodziesner (geb. 10. Dezember 1894), eine Cousine des Philosophen Walter Benjamin. Sie war als – damals kaum bekannte – Dichterin unter dem Namen Gertrud Kolmar in mehreren Büchern mit Gedichten und Erzählungen (etwa „Preußische Wappen“ und „Eine Mutter“) hervorgetreten. Seit 1923 hatte sie in Finkenkrug bei Falkensee gelebt und ab 1939 mit ihrem Vater eine „Judenwohnung“ in Berlin-Schöneberg, Speyerer Straße 10, am Rande der Martin-Luther-Straße bewohnt.

Ab Juli 1941 war sie zur Zwangsarbeit bei der Kartonfabrik „Epeco“ in der Lichtenberger Herzbergstraße verpflichtet, bis sie im Verlauf der „Fabrik-Aktion“ deportiert wurde. Ihr Vater Ludwig Chodziesner war bereits am 9. September 1942 nach Theresienstadt verschleppt worden und ist dort am 13. Februar 1943 verstorben. Von seinem Ende hat die Tochter nicht mehr erfahren. Seit Mai 2005 gibt es in Berlin eine Getrud-Kolmar-Straße.

Orte der Deportation

Aus Berlin wurden in der Zeit zwischen Herbst 1941 und Anfang 1945 ungefähr 50 000 Menschen „als Juden“ in die Ghettos sowie zu den Konzentrations- und Vernichtungslagern im Osten deportiert. Nur ein kleiner Teil von ihnen konnte zurückkehren. Sämtliche Deportationen wurden auf Weisung Adolf Hitlers und Heinrich Himmlers im Referat IV B 4 des Reichssicherheitshauptamts von Adolf Eichmann und seinen Leuten geplant. Ihr Büro lag an der Kurfürstenstraße 116 im Stadtbezirk Tiergarten. In dem bürokratischen Prozess der Markierung, Enteignung und Vertreibung wurden auch die Angehörigen der Reichsvereinigung der Juden an der Kantstraße 158 in Charlottenburg zur Mitarbeit gezwungen.

Die Transporte wurden auf Bestellung der Geheimen Staatspolizei von der Deutschen Reichsbahn durchgeführt. Das Reichsverkehrsministerium und die Hauptverwaltung der Reichsbahn befanden sich im Berliner Regierungsviertel an der Wilhelmstraße 79/80 und an der Voßstraße 33 – 35. Die für Massentransporte zuständige Generalbetriebsleitung Ost hatte ihren Sitz am Landwehrkanal in Berlin, Hallesches Ufer 76. Die Verkehrsverwaltung war während des Zweiten Weltkriegs vor allem mit Zugfahrten für die Kriegswirtschaft, für das Militär und die Arbeitskräfte im Deutschen Reich beschäftigt, doch konnten stets auch freie Lokomotiven und Wagen für Deportationen zur Verfügung gestellt werden. Sämtliche durchgeführten Transporte wurden zu einem ermäßigten Tarif abgerechnet.

Die „Judentransporte“ aus Berlin gingen nacheinander von der Vorortstation Grunewald und vom Güterbahnhof Moabit ab. Dort stehen inzwischen auch Mahnmale zur Erinnerung an die Deportationen. Die Mehrzahl der Transporte mit älteren Menschen nach Theresienstadt wurde am Anhalter Personenbahnhof abgefertigt, wo nichts mehr an diese historischen Vorgänge erinnert.