



Tanja von Fransecky: Die Wachmannschaften der
Deportationszüge. Frankreich, Belgien und die Niederlande,
in: Francia 42 (2015), S. 207-230.
DOI: 10.11588/fr.2015.4.44575

Copyright



Das Digitalisat wird Ihnen von perspectivia.net, der Online-Publikationsplattform der Max Weber Stiftung – Deutsche Geisteswissenschaftliche Institute im Ausland, zur Verfügung gestellt. Bitte beachten Sie, dass das Digitalisat urheberrechtlich geschützt ist. Erlaubt ist aber das Lesen, das Ausdrucken des Textes, das Herunterladen, das Speichern der Daten auf einem eigenen Datenträger soweit die vorgenannten Handlungen ausschließlich zu privaten und nicht-kommerziellen Zwecken erfolgen. Eine darüber hinausgehende unerlaubte Verwendung, Reproduktion oder Weitergabe einzelner Inhalte oder Bilder können sowohl zivil- als auch strafrechtlich verfolgt werden.

TANJA VON FRANSECKY

DIE WACHMANNSCHAFTEN DER DEPORTATIONSZÜGE

Frankreich, Belgien und die Niederlande

Während die Beteiligung der Polizeibataillone der Ordnungspolizei am Vernichtungskrieg gegen die Juden im Osten Europas in den letzten Jahren von verschiedenen Autoren beleuchtet worden ist, wurde der Einsatz der Ordnungspolizei im besetzten Westeuropa bisher nur in geringem Umfang erforscht¹. Dort war die Ordnungspolizei hinsichtlich der Judenverfolgung vor allem mit Festnahmen und der Bewachung der jüdischen Gefangenen während der Deportationen in die ostwärts gelegenen Vernichtungszentren betraut². Die Transportbedingungen in den überfüllten Waggons waren derart grauenhaft, dass viele Waggoninsassen die Zugfahrt nicht überlebten³. Die Begleitkommandos, die jüdische Gefangene während der Fahrt bewachten, um Fluchten zu unterbinden, wurden überwiegend von der zur Ordnungspolizei gehörenden Schutzpolizei gestellt.

Der analytische Blick auf diese Tatbeteiligung an der Judenverfolgung in Frankreich, Belgien und den Niederlanden wirft Fragen auf: Welche Exekutivkräfte stellten die Begleitkommandos? Wie und zu welchem Zeitpunkt übernahmen sie den Deportationszug? Was wussten die Bewacher über die Situation in den Waggons?

- 1 Das liegt sicherlich daran, dass, ganz anders als in Osteuropa, in den deutschbesetzten Ländern Westeuropas keine Massentötungen durchgeführt wurden. In Osteuropa, so vermutet Jürgen Matthäus, ist ein erheblicher Teil der von Raul Hilberg genannten Mindestzahl von 1,3 Millionen im Freien exekutierten Jüdinnen und Juden durch Erschießungskommandos der Ordnungspolizei ermordet worden. Vgl. Jürgen MATTHÄUS, *An vorderster Front. Voraussetzungen für die Beteiligung der Ordnungspolizei an der Shoah*, in: Gerhard PAUL (Hg.), *Die Täter der Shoah. Fanatische Nationalsozialisten oder ganz normale Deutsche?* Göttingen 2002, S. 139. Zu Osteuropa s. Christopher BROWNING, *Ganz normale Männer. Das Reserve-Polizeibataillon 101 und die »Endlösung« in Polen*, Reinbek bei Hamburg 1999; Stefan KLEMP, »Nicht ermittelt«. *Polizeibataillone und die Nachkriegsjustiz. Ein Handbuch*, Essen 2005; ID., *Vernichtung. Die deutsche Ordnungspolizei und der Judenmord im Warschauer Ghetto 1940–1943*, Münster, Berlin 2013; Klaus-Michael MALLMANN, *Vom Fußvolk der »Endlösung«. Ordnungspolizei, Ostkrieg und Judenmord*, in: *Tel Aviver Jahrbuch für deutsche Geschichte* 26 (1997), S. 355–391; Wolfgang CURILLA, *Die deutsche Ordnungspolizei und der Holocaust im Baltikum und in Weißrußland 1941–1944*, Paderborn 2006; ID.: *Der Judenmord in Polen und die deutsche Ordnungspolizei 1939–1945*, Paderborn 2011. Zu Westeuropa siehe: Johannes HOUWINK TEN CATE, *Alfons KENKMANN (Hg.), Deutsche und holländische Polizei in den besetzten niederländischen Gebieten. Dokumentation einer Arbeitstagung*, Münster 2002; Ahlrich MEYER, *Täter im Verhör. Die »Endlösung der Judenfrage« in Frankreich 1940–1944*, Darmstadt 2005, S. 247–269; Karl SCHNEIDER, *Auswärts eingesetzt. Bremer Polizeibataillone und der Holocaust*, Essen 2011.
- 2 Vgl. MEYER, *Täter im Verhör* (wie Anm. 1), S. 47; Raul HILBERG, *Sonderzüge nach Auschwitz*, Mainz 1981, S. 78; KLEMP, »Nicht ermittelt« (wie Anm. 1), S. 221.
- 3 Vgl. hierzu und im Folgenden Tanja von FRANSECKY, *Flucht von Juden aus Deportationszügen in Frankreich, Belgien und den Niederlanden*, Berlin 2014, S. 79–81, 207f., 301–303.

Was zeichnete ihr Handeln während der Fahrt aus? Wie lauteten die Handlungsanweisungen für die Bewacher im Fluchtfall? Wie verhielten sie sich, wenn Waggoninsassen Fluchtversuche unternahmten? Was wussten sie über den Zweck und das Ziel der Deportationen? Wie kam es, dass die Tatbeteiligung der wachhabenden Schutzpolizisten an der Vernichtung der westeuropäischen Juden strafrechtlich nicht geahndet wurde?

Die Begleitkommandos der Deportationszüge in Frankreich, Belgien und den Niederlanden

In Westeuropa wurden die Begleitkommandos überwiegend von der vor Ort stationierten Schutzpolizei gestellt oder bei Bedarf aus grenznahen Städten in Westdeutschland angefordert. Zur Bewachung je 1000 jüdischer Gefangener sollte ein Begleitkommando in der Stärke von 1:15 eingesetzt werden, d.h. ein Polizeioffizier oder Unteroffizier als Transportführer und 15 Polizisten (Mannschaftsdienstgrade). Das galt für das Deutsche Reich ebenso wie für die besetzten Gebiete und Länder, wurde aber in der Praxis flexibel gehandhabt.

Die Deportationsfahrten aus den westeuropäischen Ländern dauerten in der Regel drei Tage und drei Nächte. Die Züge hielten nur an, wenn es dafür Gründe im technischen Ablauf gab. So legten einige Transporte aus Belgien, den Niederlanden und Frankreich 1942 im oberschlesischen Cosel einen Zwischenstopp ein. Dort wurden jüdische Gefangene direkt aus den Waggons zur Zwangsarbeit in den Schmelz-Lagern selektiert⁴. Zwischen August und Dezember 1942 hielten sechs aus den Niederlanden kommende Transporte in Cosel. Insgesamt 3540 Männer zwischen 15 und 50 Jahren wurden zur Zwangsarbeit ausgesucht⁵. Bei der erzwungenen Trennung der Männer von ihren Angehörigen kam es zu verzweifelten Situationen auf die die Schutzpolizisten mit Gewalt reagierten⁶. Mehrere ehemalige Schutzpolizisten dieser Begleitkommandos sagten aus, dass in Cosel, je nachdem wie viele zur Arbeit selektiert worden waren, jeweils dieselbe Anzahl von arbeitsunfähigen und kranken Juden in den Zug eingeladen wurde »so daß die Judenzahl des Zuges stimmte«⁷.

In den offiziellen Verlautbarungen sollte nicht von »Deportation« gesprochen werden, sondern etwa von »Arbeitseinsatz«⁸, in den Niederlanden auch von »Verschickung zur Zwangsarbeit«⁹. Auch die Schutzpolizisten der Begleitkommandos

4 Vgl. Andrea RUDORFF, Das Lagersystem der »Organisation Schmelt« in Schlesien, in: Wolfgang BENZ, Barbara DISTEL (Hg.), *Der Ort des Terrors. Geschichte der nationalsozialistischen Konzentrationslager*, Bd. 9, München 2009, S. 155–160.

5 Vgl. Bert Jan FLIM, *Opportunities For Dutch Jews to Hide From the Nazis, 1942–1945*, in: Chaya BRASZ, Yosef KAPLAN (Hg.), *Dutch Jews as Perceived by Themselves and by Others. Proceedings of the Eighth International Symposium on the History of the Jews in the Netherlands*, Leiden, Boston, Köln 2001, S. 289–305, hier S. 295.

6 Beispielhaft: Zeugenaussage Claus Lange, 19.12.1967, Bundesarchiv Ludwigsburg (BArch L), B 162/4103.

7 Zeugenaussage Willi Teege, 8.12.1967, BArch L, B 162/4103; Zeugenaussage Friedrich Goßrau, 4.9.1967, BArch L, B 162/4102.

8 Vgl. H. G. ADLER, *Theresienstadt. Das Antlitz einer Zwangsgemeinschaft*. 2. Aufl., Tübingen 1960, S. 61.

9 Der Militärbefehlshaber, 13.5.1942, Bundesarchiv Berlin (BArch), R 70 Niederlande.

wurden angewiesen sich an diese Sprachregelung zu halten¹⁰. Diese Verschleierungstaktik sollte unter anderem einen reibungslosen Ablauf der Deportationen gewährleisten. So sollten die Juden dem Einberufungsbefehl zum Arbeitseinsatz möglichst Folge leisten und sich zwar nicht freiwillig, aber doch eigenständig in die Sammellager begeben. Sie sollten ohne Widerstand die Waggon besteigen und sich während der Fahrt ruhig verhalten. Zwecks Gewährung eines reibungslosen Ablaufs der Deportation wurde aus der Reihe der Opfer für jeden Waggon ein Waggonältester ernannt, der für Ruhe und Ordnung verantwortlich gemacht wurde¹¹. Oftmals versuchten die Waggonältesten Fluchten zu verhindern, wohl aufgrund der ihnen übertragenen Verantwortung und Fürsorgepflicht gegenüber den Zurückbleibenden¹².

Um Fluchtversuche wirksam vereiteln zu können, postierten sich die Bewacher in separaten Personenwaggons meist am Anfang, in der Mitte und am Ende des Zugs. Vor dem Besteigen der Deportationszüge wurden die Juden gewarnt: Sollte jemand bei der Ankunft fehlen, würden alle anderen zur Strafe erschossen. Diese angedrohte Kollektivstrafe brachte die im Waggon Eingesperreten oft gegeneinander auf. Sie war eine für die Nationalsozialisten typische Herrschaftstechnik: die Opfer wurden gegeneinander in Stellung gebracht, indem eine ganze Gruppe für Handlungen Einzelner verantwortlich gemacht wurde¹³. Dass diese Erschießungsandrohung zumindest in den hier untersuchten Fällen niemals vollstreckt wurde, konnten die in den Waggon Eingesperreten nicht wissen.

Trotzdem haben europaweit etliche jüdische Waggoninsassen versucht, aus den Deportationszügen zu fliehen¹⁴. Für Westeuropa gilt: Fluchten wurden in der Regel auf dem eigenen Staatsgebiet geplant. Selten wurden Fluchten auf deutschem Reichsgebiet gewagt, denn sie galten wegen der als feindlich eingeschätzten Bevölkerung

10 Günther an Zoepf, Knochen, Ehlers und nachrichtlich an die BdS-Außenstelle Metz, Betr.: Evakuierung von Juden, 9.4.1943, Centre de documentation juive contemporaine (CDJC), XXVc-240.

11 RSHA IV B 4 an alle Staatspolizei(leit)stellen im Altreich und in Wien, Richtlinien zur technischen Durchführung der Transporte nach Trawniki bei Lublin, 31.1.1942, abgedruckt in: Kurt PÄTZOLD, Erika SCHWARZ, »Auschwitz war für mich nur ein Bahnhof«. Franz Novak – der Transportoffizier Adolf Eichmanns, Berlin 1994, S. 122; vgl. H. G. ADLER, Der verwaltete Mensch. Studien zur Deportation der Juden aus Deutschland, Tübingen 1974, S. 433, 451; vgl. ID, Theresienstadt (wie Anm. 8), S. 70f.; vgl. Marion SCHREIBER, Stille Rebellen. Der Überfall auf den 20. Deportationszug nach Auschwitz, Berlin 2002, S. 237; Hauptwachtmeister der Schutzpolizei Salat, Betr.: Gestellung von Transportkommandos, 24.10.1941, 1.1.0.4, ID 82292612, International Tracing Service, Bad Arolsen (ITS), Digitales Archiv.

12 Vgl. Maurice RAIJSFUS, Drancy. Un camp de concentration très ordinaire, Paris 1996, S. 319.

13 Vgl. Wolfgang SOFSKY, Die Ordnung des Terrors: Das Konzentrationslager, Frankfurt a. M. 1997, S. 137–151.

14 Beispielsweise: Rudolf VRBA, Alan BESTIC, Ich kann nicht vergeben, München 1964, S. 296; Fabian HERBST et al., Ich muss weitermachen. Die Geschichte des Herrn Joseph, Berlin 2008; Zwi Fenster, Bericht über die Vernichtung (Juli 1941–April 1944), 2.8.1968, 1.2.7.8, ID 82188140, ITS, Digitales Archiv; Ruth ALTBEKER CYRYS, A Jump for Life. A Survivor's Journal from Nazi-Occupied Poland, London 1997; Jäcklein, Betrifft: Umsiedlung von Kolomea nach Belzec, 14.9.1942, zitiert nach: Ernst KLEE, Willi DRESSEN, Volker RIESS, »Schöne Zeiten«. Judenmord aus der Sicht der Täter und Gaffer, Frankfurt a. M. 1998, S. 212.

als zu gefährlich¹⁵. Manche derjenigen, die es wagten, aus den Waggon abzuspringen, wurden vom Zug erfasst und zerquetscht, andere verletzten sich beim Aufprall schwer. Die häufigste Todesursache während einer Zugflucht aber waren die Schüsse, die die Wachmänner auf Flüchtende abgaben. Manche derjenigen, die aus dem Zug fliehen konnten, wurden einige Zeit später erneut aufgegriffen. Insgesamt haben in Frankreich, Belgien und den Niederlanden über 750 jüdische Deportierte die Flucht aus dem fahrenden Zug gewagt¹⁶.

Die Situation in den Waggon

Die Bewacher der Deportationszüge aus Frankreich, Belgien und den Niederlanden wussten über die grauenhaften, lebensbedrohlichen Zustände in den Waggon Bescheid¹⁷. Sie waren oft beim Hineinpferchen der mit dem Davidstern markierten verzweifelten Juden in die Waggon dabei. Sie sahen, dass die Menschen in den Güterwaggon eng nebeneinander mit Gepäck zu ihren Füßen stehend drei Tage und drei Nächte transportiert wurden – mindestens 50, oft mehr, manchmal sogar über 100 Menschen in einem Güterwaggon. Sie wussten, dass die Eingesperren während der Fahrt nichts zu essen bekamen, keinerlei Toilette oder Waschgelegenheit nutzen konnten, dass keinerlei Heizung oder Kühlung vorhanden war, dass Kranke nicht versorgt wurden und es nicht einmal für jeden einen Platz zum Sitzen gab. Unterwegs starben etliche Menschen aufgrund der grausamen Transportbedingungen oder begingen Selbstmord¹⁸. Manchmal holten die Bewacher die unterwegs Verstorbenen heraus, manchmal blieben die Leichname bis zum Ende der Fahrt in den Waggon¹⁹. Der Transportführer Urban berichtete, um die reibungslose Durchführung gewährleisten zu können hätten sie einmal die Schiebetüren der Waggon eine Handbreit öffnen müssen, da bereits vor der Abfahrt »eine derartige Hitze herrschte, dass die Juden in den plombierten Waggon schon sehr unruhig wurden und schrien«²⁰. Es fehlte vor allem an Wasser, so dass Durst, aber auch Hunger quälend waren. Etliche Deportierte gaben an, vergeblich um Wasser gebeten zu haben. Manche Wachmänner pressten den Menschen im Waggon die letzten Wertsachen für etwas Wasser ab²¹. Jules Schelvis, der am 1. Juni 1943 von Westerbork nach Sobibór deportiert wurde, beschreibt die Stimmung im Waggon kurz vor der Ankunft in Sobibór: »Wegen

15 Vgl. Louis J. MICHEELS, *Doctor #117641. A Holocaust Memoir*, New Haven, London 1989, S. 64; Claire PROWIZUR-SZYPER, *Instantanés d'ici et d'ailleurs*, Bruxelles 1982, S. 89f.

16 Vgl. FRANSECKY, *Flucht von Juden* (wie Anm. 3), S. 335.

17 Zeugenaussage Gottlob Busch, 27.4.1972, BArch L, B 162/4406.

18 Interview der Verfasserin mit Jacques Altmann, der von Februar bis Oktober 1944 in einem Kommando an der Rampe von Auschwitz arbeiten und die Toten aus den Waggon holen musste, am 19.6.2008 in Paris.

19 Vgl. Rolf WEINSTOCK, *Das wahre Gesicht Hitler-Deutschlands. Dachau-Auschwitz-Buchenwald. Häftling Nr. 59 000 erzählt von dem Schicksal der 10 000 Juden aus Baden, aus der Pfalz und aus dem Saargebiet in den Höllen von Dachau, Gurs-Drancy, Auschwitz, Jawischowitz, Buchenwald*, Singen 1948, S. 76f.

20 Urban (1./SS-Pol.Regt.14), Bericht, 28.6.1943, CDJC, XLIX-8.

21 Vgl. Jenny SPRITZER, *Ich war Nr. 10291. Tatsachenbericht einer Schreiberin der politischen Abteilung aus dem Konzentrationslager Auschwitz*, Darmstadt 1980, S. 21; Elie A. COHEN, *The Abyss. A Confession*, New York 1973, S. 78.

Übermüdung interessierte es uns schon nicht mehr, wo wir landen würden. Es gab nur noch eine Frage: wie kommen wir aus diesem stinkenden, überfüllten Viehwagen raus, um ein wenig frische Luft zu schnappen«²². Über die Fahrt von Drancy nach Auschwitz im 67. Deportationszug schrieb ein Überlebender: »Drei Tage. Drei Nächte. Hunger. Durst. Wahnsinn. Urin. Exkremete. Wahnsinn. Schläge. Schreie von Wahnsinnigen«²³. Sie hätten alle nur noch einen Wunsch gehabt, berichtete eine Waggoninsassin des vorletzten Deportationszugs aus Frankreich: endlich ankommen²⁴. Ehemalige Angehörige der Begleitmannschaften haben laut Aussage ihrer damaligen Kollegen berichtet, es sei bei den Transporten »grauenhaft zugegangen«²⁵ und habe beim Entladen der Waggons »fürchterlich gestunken«²⁶. Im Folgenden werden die Begleitkommandos in den drei westeuropäischen Ländern vorgestellt, wobei die unterschiedliche Ausführlichkeit der jeweiligen Quellenlage geschuldet ist.

Die Begleitkommandos in Frankreich

In Frankreich herrschte zunächst Uneinigkeit, welche Stelle für die Gestellung der Begleitkommandos zuständig sei. Weder die zur Wehrmacht gehörende Feldgendarmerie, noch die Ordnungspolizei sah sich aufgrund von Personalmangel dazu in der Lage. Zunächst forderte der stellvertretende Befehlshaber der Sicherheitspolizei und des SD (BdS), SS-Obersturmbannführer Kurt Lischka, den Militärbefehlshaber in Frankreich auf, die Transportbewachung für die Deportationen der Juden zu stellen²⁷. Dieser wiederum entschied, die Feldgendarmerie hierfür einzusetzen, die vorrangig militärpolizeiliche Aufgaben innerhalb der Wehrmacht wahrnahm. Ende Juni 1942 schrieb der Leiter des Pariser Judenreferats Theodor Dannecker: »Die Gestellung der Begleitmannschaft in Stärke von mindestens 1:40 Mann bis zur Reichsgrenze ist mit der Feldgendarmerie örtlich zu regeln«²⁸.

Tatsächlich aber wurde die Stärke des Begleitkommandos der Feldgendarmerie auf einen Offizier und acht Mann reduziert, da ihnen bei jeder Deportation ein 30-köpfiges Kommando der französischen Gendarmerie unterstellt wurde²⁹. Diese deutsch-französische Wachmannschaft begleitete zunächst die Deportationszüge bis zur durch

22 Jules SCHELVIS, Vernichtungslager Sobibór, Hamburg, Münster 2003, S. 65.

23 Paul Chitelman zitiert nach: Serge KLARSPFELD, *Le calendrier de la persécution des Juifs en France 1940–1944*, Paris 1993, S. 950.

24 Nadine Heftler, *Deportation of a 15-year old French girl to Auschwitz*, Wiener Library, 054-EA-0948.

25 Alfons Haberkorn, damals Meister der Schutzpolizei beim Polizei-Wachbataillon in Straßburg, sagte aus, dies von Kollegen gehört zu haben. Zeugenaussage, 13.6.1975, BArch L, B 162/4408.

26 Zeugenaussage Ernst Roth, 18.12.1974, BArch L, B 162/4408. Ernst Roth, Kompanieführer im Polizei-Wachbataillon in Straßburg, gab an, das habe ihm der damalige Ordonanzoffizier Ernst Trautz aus Pforzheim bei seiner Rückkehr aus Auschwitz berichtet.

27 Lischka, 17.3.1942, zitiert nach: Serge KLARSPFELD (Hg.), *Die Endlösung der Judenfrage in Frankreich*. Deutsche Dokumente, 1941–1944, Paris 1977, S. 51.

28 Dannecker, Richtlinien für die Evakuierung von Juden, 26.6.1942, zitiert nach: Gerhard SCHOENBERNER, *Zeugen sagen aus. Berichte und Dokumente über die Judenverfolgung im »Dritten Reich«*, Berlin 1998, S. 221.

29 Röhke, 18.7.1942, CDJC, XLIX-67, zitiert nach: KLARSPFELD, *Endlösung* (wie Anm. 27), S. 93; Dannecker an das RSHA IV B 4, die IKL und die Kommandantur des KZ Auschwitz, Betrifft: 2. Judentransport aus Frankreich, 5.6.1942, CDJC, XXVb-32; Delarue, Leutnant der Feldgen-

die De-facto-Annexion von Elsass-Lothringen westwärts verschobene Reichsgrenze in das lothringische Neuburg an der Mosel³⁰. Dort wurden sie von einem Schutzpolizeikommando abgelöst, welches die weitere Bewachung bis zum Zielort übernahm.

Bereits einen Monat später ließ der Kommandostab des Kommandanten von Groß-Paris mitteilen, die Feldgendarmerie aus Gründen der Überlastung von dieser Aufgabe abziehen zu wollen. Er schlug vor, dass stattdessen die Ordnungspolizei die Überwachung der Transporte übernehmen solle³¹. Die Ordnungspolizei wiederum befand jedoch, dass diese Aufgabe nicht in ihr Ressort falle³². Es dauerte noch bis Anfang 1943, ehe die Feldgendarmerie tatsächlich von der zur Ordnungspolizei gehörenden Schutzpolizei ersetzt wurde³³. Die Wachmannschaften der Schutzpolizei wurden unter anderem von dem 2. Polizeiwachbataillon in Straßburg-Grünberg, von dem 2. Polizeiwachbataillon in Mühlhausen und von dem 2. Bataillon des SS-Polizeiregiments 4 gestellt, das bis Juni 1943 in Paris stationiert war³⁴.

Die französische Gendarmerie stellte weiterhin den Großteil der Wachmänner. Obwohl diese dafür keinen Anlass boten, beäugte der Nachfolger von Theodor Dannecker, der Pariser Judenreferent Heinz Röhke die französischen Gendarmen mit einigem Misstrauen. Während Röhke ihnen die »volle Anerkennung«³⁵ für den restlosen Einsatz »bei der Wiederergreifung der Flüchtlinge«³⁶ aus dem 46. Deportationszug aussprach, kommentierte er wenige Tage später den wegen der Flucht von acht Juden bei gleichzeitiger Anwesenheit von drei Gendarmen im Waggon angeforderten Bericht handschriftlich³⁷: »3 Gendarmen merken nicht, wenn 8 Juden ein Loch sägen und entfliehen!!!«

Im Frühjahr 1943 untersagte die Vichy-Regierung der französischen Gendarmerie die Beteiligung an den Begleitkommandos. Das geschah aus Protest gegen die geplante Deportation der bislang zurückgestellten Jüdinnen und Juden mit französischer Staatsangehörigkeit.³⁸ Die Schutzpolizei musste die Deportierten also ohne die Hilfe ihrer französischen Kollegen bewachen. Das taten die wachhabenden Schutzpolizisten des 52. Transports vom 23. März 1943, Transportführer Oberleutnant der Ordnungspolizei Uhlemann und 30 Mann, mit überaus großer Brutalität³⁹. Von

darmerie an den Kommandanten von Groß-Paris, Neuilly, 20.7.1942, ID 11179751#1, ITS Digitales Archiv.

30 Zeugenaussage Friedrich Köhnlein, 11.11.1971, BArch L, B 162/4405.

31 Ahnert, Betr.: Bewachungsmannschaften für die Transportzüge der Juden, 10.8.1942, zitiert nach: Serge KLARSFELD, Vichy – Auschwitz. Die »Endlösung der Judenfrage« in Frankreich, Darmstadt 2007, S. 454.

32 Röhke, Betr.: Bewachungsmannschaften für die Transportzüge der Juden, 20.8.1942, zitiert nach: KLARSFELD, Vichy – Auschwitz (wie Anm. 31), S. 459.

33 Vgl. MEYER, Täter im Verhör (wie Anm. 1), S. 236.

34 Zeugenaussage Gottlob Busch, 27.4.1972, BArch L, B 162/4406.

35 Röhke, Flucht von Juden aus dem Judentransport am 13.2.1943, 10.3.1943, CDJC, XXVc-219.

36 Nowak, Erfahrungsbericht, 10.2.1943, CDJC, XXVc-208.

37 Röhke, handschriftliche Kommentierung auf dem Dokument: Serignan, Evasion de juifs au cours d'un transfèrement le 13 février 1943, 20.4.1943, CDJC, XXVc-238 (B).

38 Zur Weigerung der Vichy-Regierung, die Gendarmerie weiter an den Transporten zu beteiligen vgl. FRANSECKY, Flucht von Juden (wie Anm. 3), S. 120–122.

39 Hermann Uhlemann war 1925 als 20-Jähriger in den Polizeidienst eingetreten. 1937 trat er in die NSDAP ein, am 15.8.1941 wurde er in die SS aufgenommen. 1944 war er in Litzmannstadt im

Uhlemann ist ein vierseitiger Bericht über die Deportation überliefert. Er schrieb, bei den »997 abzutransportierenden Juden – vorwiegend Männer – handelt es sich um Gesindel aus dem Marsailer Hafenviertel und aus Algier mit typischen Verbrechergesichtern. Ich hatte deshalb schon beim Transport vom Lager nach dem Bahnhof durch einen Pariser Polizei Offizier bekanntgeben lassen, daß beim geringsten Fluchtversuch ohne Anruf geschossen [...] wird«⁴⁰. Die Juden waren getrennt nach Geschlechtern in 23 Güterwagen verladen worden. Von den 30 Schutzpolizisten seines Kommandos besetzten neun die Bremserhäuschen an den Waggons, die übrigen Wachmänner verteilten sich auf die drei in der Mitte und am Ende eingeschobenen Personenwagen. Die Männer seien angewiesen worden, bei jedem Halt eine Postenkette um den Zug zu bilden und die Güterwaggons auf »während der Fahrt vorgenommene[r] Beschädigungen – lose oder entfernte Bretter usw.«⁴¹ zu prüfen, bei Fluchtversuchen »ohne Anruf sofort zu schießen und bei Widergesetlichkeiten schärfstens durchgreifen«⁴². Diese Anweisungen wurden von den Bewachern skrupellos umgesetzt.

Weiter dokumentierte Transportführer Uhlemann die Entschlossenheit seiner Männer, flüchtenden Juden nachzustellen und gegebenenfalls zu erschießen. So beschrieb er lobend die mehrfach ergriffene Initiative zur Fortsetzung einer Verfolgungsjagd durch den Schutzpolizisten Walter Kantim:

»Kurz vor 12.00 Uhr bemerkte Zugw.d.Sch. Kantim, 7. Komp., einen Juden im blauen Arbeitsanzug, der auf dem Trittbrett des am Zugende befindlichen Personenwagens kauerte. Als er Kantim sah, sprang der Jude trotz raschen Fahren des Zuges ab. Kantim gab einige Schüsse mit der MP. ab, die jedoch ihr Ziel verfehlten. Er zog die Notbremse, worauf der Zug nach etwa 600 m hielt. Kantim rannte mit einigen Männern nach der Absprungstelle, wo mit Gleisarbeiten beschäftigte Arbeiter ihm die Fluchtrichtung des Juden zeigten. Kantim lieh sich ein Rad von einer zufällig des Weges kommenden Frau und fuhr dem Juden nach. Dieser schien eine Stelle zum Durchschwimmen bezw. waten der Marne zu suchen und lief zwischen dem Gebüsch am Marne-Ufer entlang. Während Kantim das Fahrrad wegle[gt]e, um sich zu Fuß an den Juden heranzuarbeiten, war der Jude nicht mehr zu sehen. Auf mehrmaligen Rufen, was der Jude vermutlich als von Zivilpersonen herrührend annahm, sah er mit seinem Kopf über das Ufergelände. Diesen Augenblick nützte Kantim geistesgegenwärtig aus und gab mehrere Schüsse auf den Juden ab, der gleich darauf wieder verschwunden war. Als Kantim an die Stelle kam, an der der Jude über das Ufergelände gesehen hatte, sah er die Leiche des Juden bereits vom Ufer entfernt in einer großen Blutlache im Wasser liegen. Kopf und Füße waren im Wasser verschwunden. Der Vorfall spielte sich ab in der Nähe der Ortschaft Changis. Eine Benachrichtigung des Bürgermeisters oder Gend.-Postens zur

Wach-Batl. VIII stationiert. Der Reichsführer-SS, SS-Personalhauptamt, Dienstlaufbahn. o. D., BArch B, (ehem. BDC), SSO, Uhlemann, Hermann, 25.12.1905.

40 Uhlemann, 24.3.1943, CDJC, XXVb-75.

41 Ibid.

42 Ibid.

Bergung der Leiche war wegen Fehlens einer Telefonverbindung nicht möglich⁴³.«

Nach dem Ende der tödlichen Verfolgungsjagd sei, Uhlemann zufolge, die Flucht von drei weiteren Juden aus demselben Güterwagen festgestellt worden. Sie hätten sich unmittelbar nach dem Halten des Zugs im Bremserhäuschen des Waggons versteckt und bei Rückkehr des Wachmanns den Moment der Überraschung ausnutzen und ebenfalls fliehen wollen. Da sich die drei weigerten, das Bremserhäuschen zu verlassen und Widerstand leisteten, seien sie mit Gewalt heruntergezogen und zurück in den Waggon verfrachtet worden. Nach kurzer Fahrt sei von einem Oberwachmeister gegen 13.40 Uhr erneut die Notbremse gezogen worden, denn:

»Zwei Juden hatten mit einem kleinen Beil ein Loch in Höhe des zum Verriegeln der Tür befindlichen Riegels geschlagen und den Riegel hochgeschoben. Einer der Juden war im Begriff die Türe zurückzuschieben, um dann zu fliehen. Obw. König gab vom Bremserhäuschen einige Schüsse mit der Pistole ab, die aber durch die Erschütterung während der Fahrt ihr Ziel verfehlten. Als die Juden sich entdeckt sahen, warfen sie das Beil zur Luke des Wagens hinaus. Da die beiden Juden bei ihrem Verhör auf Wachmeister eindringen wollten, ließ ich den Widerstand brechen, wobei ein Gewehrkolben entzwei ging⁴⁴.«

Da es ohne die französischen Gendarmen zu Engpässen beim Bewachungspersonal kam, wurden für die weiteren Deportationen Schutzpolizeikommandos aus westdeutschen Städten angefordert. Ab dem Spätsommer 1943 änderte sich die Praxis erneut, eventuell wegen der Verlegung der bislang für die Eskorte eingesetzten Einheiten der Ordnungspolizei aus Westdeutschland an die Ostfront⁴⁵. Offenkundig kam es zu personellen Engpässen. Dies führte dazu, dass am 2. September 1943 der Lagerleiter des bei Paris gelegenen Sammellagers Drancy, Alois Brunner, der SS-Obersturmführer Karl Wannemacher vom Pariser Judenreferat sowie fünf Unterführer vom BdS Paris einen Transport bis zur Reichsgrenze begleiteten, wo ein Kommando der Schutzpolizei die weitere Bewachung übernahm⁴⁶. Für den Transport am 7. Oktober 1943 wurde ein Begleitkommando der Schutzpolizei aus Stuttgart rekrutiert. Die Begleitmannschaft unter der Führung des Meisters der Schutzpolizei Schramm bewachte den Zug durchgehend von Paris nach Auschwitz, auch dies ein Novum, welches eigentlich eine Ausnahme bleiben sollte⁴⁷. Für den folgenden Transport am 23. Oktober 1943 wurden Schutzpolizisten aus Münster angefordert⁴⁸. Den nächsten

43 Ibid.

44 Ibid.

45 Vgl. MEYER, Täter im Verhör (wie Anm. 1), S. 237.

46 Röhke an das RSHA, die IKL, das KZ Auschwitz, 2. 9. 1943, CDJC, XLIX-30a.

47 Röhke an das RSHA, die IKL, das KZ Auschwitz, 7.10.1943, 1.1.9.1, ID 111833487, ITS Digitales Archiv. Das maschinenschriftlich erwähnte Ziel »bis zur Reichsgrenze (Neuenburg)« war handschriftlich durchgestrichen und durch »Auschwitz« ersetzt worden.

48 Röhke an Befehlshaber der Ordnungspolizei, Polizeirat Christoph, Betrifft: Marschverpflegung für Begleitkommando der Ordnungspolizei, 6.10.1943, 1.2.7.18, ID 82198182, ITS Digitales Archiv; Zeugenaussage Friedrich Köhnlein, 11.11.1971, BArch L, B 162/4405; Zeugenaussage

Transport vom 28. Oktober 1943 bewachte ab Paris wieder der Stuttgarter Polizeioffizier Schramm mit 20 Schutzpolizisten aus Metz vermutlich durchgehend bis Auschwitz⁴⁹. Für die Bewachung des Deportationszugs vom 7. Dezember 1943 stand offenbar bis zur Reichsgrenze gar kein Schutzpolizeikommando zur Verfügung, so dass bis dorthin ein Kommando der Sipo-SD unter Karl Wannemacher mitfuhr⁵⁰. Über den Einsatz von Begleitkommandos bei den 13 Deportationszügen aus dem Jahre 1944 sind keine Quellen bekannt⁵¹.

Übernahme der Züge und Verlauf der Deportation in Frankreich

Die Züge hätten, wenn sie morgens ankamen, »beladen abmarschbereit«⁵² dagestanden, so der ehemalige Schutzpolizist Gottlob Busch. Manchmal sei bei ihrer Ankunft durch Angehörige des örtlichen SD »noch verladen«⁵³ worden. Die Waggons wurden mit Schlössern verriegelt. Das Plombieren der Waggons lehnte Judenreferent Heinz Röthke ab, da es die Bewachung erschwere und zudem »zwecklos gegen Fluchten«⁵⁴ sei. Der Transportführer bekam vor der Abfahrt alle Schlüssel zu den Waggonschlössern und eine Liste aller Deportierten, die wagonweise aufgeführt waren, in zweifacher Ausführung ausgehändigt und übergab diese am Zielort⁵⁵. Während der Fahrt waren die wachhabenden Schutzpolizisten angehalten, Fluchten zu vereiteln und, wenn der Zug hielt, eine Postenkette um den Zug zu bilden und zu kontrollieren, ob die Waggons von den jüdischen Insassen von innen bearbeitet wurden, um Fluchten vorzubereiten⁵⁶. Die Schutzpolizisten machten im Fluchtfall von ihren Schusswaffen Gebrauch⁵⁷. Dazu sagte Gottlob Busch, der nach eigenen Angaben achtmal einem Begleitkommando angehörte, 1972 aus: »Vor Beginn des Transportes wurden wir durch den jeweiligen Transportführer [...] dahingehend belehrt, daß bei Fluchtversuchen auf die Juden zu schießen sei. [...] Auch wurden die Juden vor Beginn der Fahrt darüber belehrt, daß sie Fluchtversuche zu melden hätten, da die anderen ansonsten darunter zu leiden hätten.«⁵⁸

ge Gustav Zuschneid, 7.12.1971, BArch L, B 162/4405; Günther (RSHA IV B a) an Röthke: Betr: Abbeförderung von Juden aus Frankreich, 24.10.1943, CDJC, XLIX-53.

49 Brunner an das RSHA, die IKL, das KZ Auschwitz, 28.10.1943, 1.1.9.1, ID 11183574, ITS, Digitales Archiv.

50 [unleserlich] an RSHA, die IKL, das KZ Auschwitz, 7.12.1943, 1.1.9.1, ID 11183720, ITS, Digitales Archiv.

51 Vgl. MEYER, Täter im Verhör (wie Anm. 1), S. 237f.

52 Zeugenaussage Gottlob Busch, 27.4.1972, BArch L, B 162/4406.

53 Ibid.

54 Korrespondenz zwischen Brunner und Röthke, Handschriftliche Notiz, o. D., CDJC, XLIX-3.

55 Zeugenaussage Friedrich Köhnlein, 11.11.1971, BArch L, B 162/4405; Aussage Max Hermann Boden, 19.2.1968, BArch L, B 162/4405.

56 Kassel, Erfahrungsbericht über Begleitung und Überwachung des Judentransportes am 11.2.1943 nach Neuburg/Mosel, 12.2.1943, CDJC, XXVc-208; Nowak, Erfahrungsbericht, 14.2.1943, CDJC, XXVc-208; Uhlemann, 24.3.1943, CDJC, XXVb-75; Kassel, Erfahrungsbericht über die Begleitung und Überwachung des Judentransportes am 25.3.1943, nach Neuburg a/Mosel, 26.3.1943, CDJC, XXVI-75.

57 Beispielsweise: Uhlemann, 24.3.1943, CDJC, XXVb-75.

58 Zeugenaussage Gottlob Busch, 27.4.1972, BArch L, B 162/4406.

Als sich die Fluchten häuften, machten verschiedene Transportführer Vorschläge, wie die Überwachungssituation zu verbessern sei. Ihre bereits erprobten Strategien zur Fluchtvermeidung umfassten unter anderem folgende Praktiken: Die marodesten Waggons wurden mit Gepäck beladen, Frauen und Männer voneinander getrennt und die Männer teilweise sitzend ohne Handgepäck, ohne Schuhe oder unbedeutend in die Waggons gesperrt⁵⁹.

Der als Transportführer eingesetzte Kommandeur des II. Bataillons des SS-Polizeiregiment 4 (vormals Polizei-Bataillon 323) Gustav Zuschneid, seinerzeit ein glühender Nationalsozialist⁶⁰, gab 1971 zu Protokoll, da es sich um die Bewachung von Gefangenen gehandelt habe, sei es selbstverständlich gewesen, dass Fluchtversuche notfalls mit der Schusswaffe zu verhindern gewesen seien⁶¹. Als dem ehemaligen Transportführer Willi Nowak 1971 während einer Vernehmung einer seiner Berichte⁶² von Anfang 1942, indem er unter anderem die Erteilung des Schießbefehls vermerkt hatte, »eindringlich vorgehalten«⁶³ wurde, führte er aus, ihm seien die Juden als Gefangene übergeben worden, die vollzählig an das Nachfolgekommando abgegeben werden mussten. Daher seien die Juden von ihm oder anderen gewarnt worden, dass auf Flüchtlinge geschossen werde. Zudem mussten Fluchtversuche sofort von den übrigen Gefangenen gemeldet werden⁶⁴. Im Fluchtfall zogen die Bewacher die Notbremse, schossen auf die Flüchtenden und schwärmten aus, um ihnen nachzustellen⁶⁵. Zudem wurden die Lokführer ermahnt, das Tempo möglichst hoch zu halten, um Sprünge aus dem Zug zu erschweren⁶⁶. In einigen Fällen wurden Wachmänner, der besseren Übersicht halber, neu postiert, etwa auf den erhöht an der Stirnseite einiger älterer Waggons vorhandenen Bremserhäuschen oder direkt in den Waggons⁶⁷. Auch wurden die Lüftungsluken mit Stacheldraht verschlossen. Dadurch sollten Fluchtversuche durch die Luken ebenso verhindert werden wie Versuche mit Stöcken durch die Luke von außen den Riegel, der die Tür verschloss, zu öffnen. Viele Flüchtende wurden erschossen⁶⁸.

59 Nowak, Erfahrungsbericht, 14.2.1943, CDJC, XXVc-208; Kassel, Erfahrungsbericht über die Begleitung und Überwachung des Judentransportes am 25.3.1943, nach Neuburg a/Mosel, 26.3.1943, CDJC, XXVI-75; Köhnlein an Röthke, Bericht über Judentransport am 20.11.1943, 3.12.1943, CDJC, XXVc-249; Abraham Weichselbaum, *Story of a Jewish Hero Under Nazism*, o. D., Wiener Library, Testaments of the Holocaust, London, 053-EA-0911, S. 11; vgl. Georges WELLERS, *De Drancy à Auschwitz*, Paris 1946, S. 222; Walter BARGATZKY, *Hotel Majestic. Ein Deutscher im besetzten Frankreich*, Freiburg 1987, S. 127f.

60 Siehe: Zuschneid, Gustav, 27.3.1896, Bundesarchiv Berlin (BArch B. ehem. BDC), SSO Zuschneid, Gustav.

61 Zeugenaussage Gustav Zuschneid, 7.12.1971, BArch L, B 162/4405.

62 Nowak, Erfahrungsbericht, 14.2.1943, CDJC, XXVc-208.

63 Zeugenaussage Willi Nowak, 16.7.1971, BArch L, B 162/4408.

64 Ibid.; Zeugenaussage Gottlob Busch, 27.4.1972, BArch L, B 162/4406.

65 Leo Bretholz, Interview Code 8503, VHA, USC Shoah Foundation Institute.

66 Zuschneid, Stellungnahme zu den Erfahrungsberichten über die Begleitung von Judentransporten am 9.2., 11.2. und 13.2.1943, 15.2.1943, CDJC, XXVc-208; Kassel, Erfahrungsbericht über Begleitung und Überwachung des Judentransportes am 11.2.1943 nach Neuburg/Mosel, 12.2.1943, CDJC, XXVc-208.

67 Nowak, Erfahrungsbericht, 10.2.1943, CDJC, XXVc-208.

68 Beispielsweise: Ibid.; Uhlemann, 24.3.1943, CDJC, XXVb-75.

Die Begleitkommandos in Belgien

Das Sammellager für Juden in Belgien befand sich zwischen Brüssel und Antwerpen in der flämischen Stadt Mechelen. Die Deportationszüge, die dort abfuhren, wurden von Beginn an von Schutzpolizeikommandos begleitet, die ein oder zwei Tage vor der Abfahrt aus westdeutschen Städten anreisen⁶⁹. Die Fahrt vom Lager Mechelen bis zur deutschen Grenze dauerte im Normalfall etwa fünf Stunden⁷⁰. Kurz nachdem die Transporte die deutsche Grenze passiert hatten, wurden sie unter anderem in Aachen oder Hamm von einem weiteren Schutzpolizeikommando abgelöst⁷¹. Adolf Eichmanns Stellvertreter in Belgien, der ehemalige Judenreferent Kurt Asche, sagte 1966 aus: »Die Bewachung der Züge ab dem Lager Mechelen, übernahmen Kommandos der Schutzpolizei aus dem Raum von Köln und Aachen«⁷². Der ehemalige Angehörige der Abteilung für Judenangelegenheiten, SS-Hauptscharführer und Kriminaloberassistent Hans Rodenbüsch gab an, die Begleitkommandos der Deportationszüge ab Mechelen seien von der Schutzpolizei aus Köln oder Düsseldorf gestellt worden⁷³. Die Kommandos bestanden in der Regel aus einem Transportführer im Offiziersrang und 15 Männern⁷⁴, waren mit Maschinengewehren bewaffnet und hatten Schießbefehl⁷⁵. Für die Begleitkommandos waren Personenwagen zwischen die Güterwagen einwaggoniert⁷⁶.

Nach dem von Widerstandskämpfern verübten Überfall auf den 20. Deportationszug⁷⁷ von Mechelen nach Auschwitz am 19. April 1943 wurden zur Verstärkung der Schutzpolizeikommandos Angehörige des Judenreferats und der SS-Wachkompanie aus Brüssel eingesetzt, die bis zur Grenze mitfuhren⁷⁸. Die SS-Wachkompanie be-

69 Vermerk zur Vernehmung Hans Rodenbüsch, Vermerk, 7.12.1964, Centre for Historical Research and Documentation on War and Contemporary Society (Cegesoma), AA 377, Bd. VI; [BdS, Judenreferat, fernschriftliche Meldung Abfahrt Deportationszug] an Eichmann und die IKL, 15.9.1942, YVA, O.29/9; Zeugenaussage Eva Fastag, 7.4.1948, Collège des Procureurs, Conseil de Guerre Bruxelles, Sipo Brüssel, vol. 10.

70 Zeugenaussage Herz Adler, 19.3.1948, Collège des Procureurs, Conseil de Guerre Bruxelles, Sipo Brüssel, vol. 10.

71 Aussage Ludwig Semmelbauer, 11.9.1968, BArch L, B 162/20347; Zeugenvernehmung Hans Lauer, 5.12.1968, BArch L, B 162/4405; Aussage Hermann Max Rudolf Horlitz, 11.12.1967, Cegesoma, AA 377, Bd. V; Zeugenaussage Eva Fastag, 7.4.1948, Collège des Procureurs, Conseil de Guerre Bruxelles, Sipo Brüssel, vol. 10.; Zeugenvernehmung Leonard Koepf, 11.12.1968, BArch L, B 162/4405; Aussage Menasche Maximilian Brunner, September 1959, Cegesoma mic 122 (Original in Yad Vashem).

72 Vernehmungsniederschrift Kurt Asche, 8.9.1966, BArch L, B 162/20350.

73 Vernehmungsniederschrift Hans Rodenbüsch, 10.9.1966, BArch L, B 162/20350. Hans Rodenbüsch (27.8.1908) arbeitete in der BRD als Kriminalinspektor beim Bundeskriminalamt.

74 Oberlandesgericht Schleswig, Beschluss, 8.3.1977, zitiert nach: Serge KLARSELD, Maxime STEINBERG (Hg.), Die Endlösung der Judenfrage in Belgien. Dokumente, New York 1980, S. 128.

75 Aussage Menasche Maximilian Brunner, September 1959, Cegesoma, mic. 122; Oberlandesgericht Schleswig, Beschluss, 8.3.1977, zitiert nach: KLARSELD, STEINBERG, Endlösung, *ibid*.

76 Zeugenvernehmung Leonard Koepf, 11.12.1968, BArch L, B 162/4405; Zeugenvernehmung Hans Lauer, 5.12.1968, BArch L, B 162/4405.

77 Zum Überfall auf den 20. Transport vgl. FRANSECKY, Flucht von Juden (wie Anm. 3), S. 235–260.

78 Zeugenvernehmung Ernst Böhlich, 23.4.1968, Cegesoma, AA 377, Bd. VII; Mihr, Vors. Richter am OLG/ Gribbohm, Richter am OLG/ Welk, Richter am OLG, Beschluss, 1.3.1977, BArch L,

stand zunächst aus deutschen, flämischen und sogenannten volksdeutschen SS-Männern aus Ungarn. Später waren nur noch die Zug- und Gruppenführer Reichsdeutsche, während zu den Einheiten auch Wallonen und Volksdeutsche aus Rumänien stießen⁷⁹. Die Wachkompanie unterstand dem BdS und wurde von SS-Obersturmführer Gerhard Lienke geführt, der von der Düsseldorfer Stapoleitstelle abgestellt worden war⁸⁰. Sie war für die Sicherheit der Sipo-Gebäude in Brüssel zuständig und in der Sipo-Zentrale in der Avenue Louise Nr. 453 kaserniert. Dort wurden die in Brüssel aufgegriffenen Jüdinnen und Juden in Zellen im Keller eingesperrt. Den dort kasernierten SS-Männern oblag nicht nur deren Bewachung, sondern auch deren Überstellung per Lastwagen nach Mechelen⁸¹.

Beim Einsatz der Wachkompanie in den Deportationszügen wurden ihre Zugführer Claudius Billerbeck und Ludwig Köpf als Transportführer eingesetzt. Die Stärke der Begleitkommandos wird mit zwischen sechs und 20 Männern unterschiedlich hoch angegeben⁸². Laut dem ehemaligen Angehörigen der Wachkompanie Ernst Böhlich waren die in Belgien stationierten deutschen SS-Männer durchaus motiviert, in den Begleitkommandos eingesetzt zu werden, denn: »Es war so, daß die von uns gestellten Begleitkommandos für die Transportzüge bevorzugt deutsches Geld in Franken umtauschen konnten. Das wollte natürlich jeder von uns gern, denn belgische Franken waren rar. Mit deutschem Geld durfte man in den belgischen Geschäften nicht bezahlen.«⁸³ Seiner Aussage nach habe niemand von der Wachkompanie gewusst, dass die Juden in den Tod fuhren. Diese Aussage ist insbesondere deshalb völlig unglaubwürdig, da Ernst Böhlich bis zu seiner Stationierung in Belgien im September 1943 in der Einsatzgruppe B unter Arthur Nebe dem Einsatzkommando 8 unter anderem unter Dr. Otto Bradfisch angehört hatte⁸⁴. Einen weiteren Hin-

B 162/19377; Zeugenvernehmung Robert Kamrath, 10.9.1968, BArch L, B 162/20374; Oberlandesgericht Schleswig, Beschluss, 8.3.1977, zitiert nach: KLARSELD, STEINBERG (Hg.), Endlösung (wie Anm. 74), S. 128; Aussage Max Hermann Boden, 19.2.1968, BArch L, B 162/4405; vgl. Ahlrich MEYER, Das Wissen um Auschwitz. Täter und Opfer der »Endlösung« in Westeuropa, Paderborn 2010, S. 141.

79 Zeugenvernehmung Leonard Koepf, 11.12.1968, BArch L, B 162/4405; Vernehmungsniederschrift Walter Czunczeleit, 5.9.1966, BArch L, B 162/20350; Aussage Ludwig Semmelbauer, 11.9.1968, BArch L, B 162/20347; siehe auch Aussage Walter Friedrich Hermann bei der Staatsanwaltschaft Kiel, 15.2.1968, Cegesoma, AA 377, Bd. VI; Zeugenvernehmung Leonard Koepf, 11.12.1968, BArch L, B 162/4405; Zeugenvernehmung Ernst Böhlich, 23.4.1968, Cegesoma, AA 377, Bd. VII; Zeugenvernehmung Hans Lauer, 5.12.1968, BArch L, B 162/4405; Zeugenvernehmung Robert Kamrath, 10.9.1968, BArch L, B 162/20374.

80 Personalbedarf für das Einsatzkommando in Belgien u. Nordfrankreich auf Grundlage der Besprechung vom 1. August 1940 bei der Dienststelle Brüssel. o. D., Cegesoma, AA 588; Lienke, Diensterteilung für die Zeit vom 22.3.–28.3.43, 19.3.1943, Cegesoma, AA 588.

81 Zeugenvernehmung Robert Kamrath, 10.9.1968, BArch L, B 162/20374.

82 Zeugenvernehmung Hans Lauer, 5.12.1968, BArch L, B 162/4405; Zeugenvernehmung Ernst Böhlich, 23.4.1968, Cegesoma, AA 377, Bd. VII; Aussage Ludwig Semmelbauer, 11.9.1968, BArch L, B 162/20347.

83 Zeugenvernehmung Ernst Böhlich, 23.4.1968, Cegesoma, AA 377, Bd. VII.

84 Ibid. Die Einsatzgruppe B hat insgesamt mindestens 150 000 Menschen erschossen. Davon waren mindestens 100 000 Juden. Innerhalb der Einsatzgruppe B hat das Einsatzkommando 8 die meisten Morde begangen. Vgl. Christian GERLACH, Die Einsatzgruppe B 1941/42, in: Peter KLEIN (Hg.), Die Einsatzgruppen in der besetzten Sowjetunion 1941/42. Die Tätigkeits- und Lageberichte des Chefs der Sicherheitspolizei und des SD, Berlin 1997, S. 60f.

weis darauf, dass zumindest einige Schutzpolizisten wussten, was der eigentliche Zweck der Deportationen war, liefert die Aussage von Erwin R., einem ursprünglich aus Duisburg stammenden Juden, der 1944 von Mechelen nach Auschwitz deportiert wurde. Ein Schutzpolizist habe ihn unmittelbar vor der Deportation gewarnt, er solle versuchen, sich während der Fahrt zu retten, denn man käme nicht lebend aus Auschwitz zurück⁸⁵.

Von Fluchten berichteten lediglich zwei ehemalige Schutzpolizisten. Einer gab an, er habe nach der Durchführung des Transports von fünf oder sechs »flüchtigen Gefangenen« gehört, von denen zwei oder drei kurz darauf wieder gefasst worden seien⁸⁶. Der ehemalige Transportführer Ludwig Köpf berichtete, er habe nach einer Rückkehr Schwierigkeiten bekommen, da man ihm die Flucht von einem oder zwei Juden anlastete. Weder er noch andere Angehörige des Begleitkommandos hätten davon etwas mitbekommen⁸⁷.

Offenbar schossen die wachhabenden Schutzpolizisten scharf und ohne Warnschuss auf Flüchtende⁸⁸. So berichtete der Diamantenhändler Samuel Perl, der am 19. April 1943 bereits zum zweiten Mal aus einem fahrenden Deportationszug floh, von scharfen Schüssen abgegeben von Schutzpolizisten, die in Bremserhäuschen postiert waren⁸⁹. Während Samuel Perl trotzdem entkam und überlebte, starben von den 232 Zugflüchtlingen, die aus diesem Transport bis zur deutschen Grenze absprangen, 26 durch Schusswaffengebrauch oder an den Folgen von Verletzungen, die sie sich beim Absprung zugezogen hatten⁹⁰.

Wenn Fluchten in Bahnhöfen unternommen wurden, wurde entsprechend der Praxis in Frankreich auf den Einsatz von Schusswaffen verzichtet, um Passanten auf den Bahnsteigen nicht zu gefährden. Der gebürtige Wiener Otto Dawid und seine Ehefrau Anna waren am 14. Oktober 1942 von Sipo-Angehörigen in Brüssel verhaftet und nach Mechelen gebracht worden. Über die Deportation am 24. Oktober 1942 berichtete er: »Während der Fahrt nach Deutschland ergriffen mehrere Gefangene, auch ich, während der Zug in einem belgischen Bahnhof stand, die Gelegenheit auszusteigen, um zu fliehen. Der deutsche Häftling namens Leipziger und ich wurden unmittelbar nach dem Verlassen des Waggons von unseren Bewachern, deutschen Schutzpolizisten, festgenommen. Sie verprügelten uns und zwangen uns erneut in den Zug einzusteigen. Die Fahrt ging ohne weitere Zwischenfälle weiter. Nicht ein Schuß war von unseren Bewachern abgegeben worden⁹¹.«

Offenbar waren die Bewacher besonders in Belgien nicht durchgehend aufmerksam. So gelang Rudolf Schmitz, wie auch 66 weiteren die Flucht aus dem 19. Depor-

85 Vgl. MEYER, Wissen um Auschwitz (wie Anm. 78), S. 143.

86 Zeugenvernehmung Hans Lauer, 5.12.1968, BArch L, B 162/4405.

87 Zeugenvernehmung Leonard Koepf, 11.12.1968, BArch L, B 162/4405.

88 Interview der Verfasserin mit Claire Prowizur-Szyper am 7.10.2009 in Tel Aviv; Interview der Verfasserin mit Régine Krochmal, 23.1.2009 in Brüssel; Interview der Verfasserin mit Simon Gronowski am 24.1.2009 in Brüssel; Jorisch, Commission des Pensions de Réparation de Bruxelles, 14.6.1949, SVG, Dossier Israel Beck.

89 Samuel Perl, 7.12.1998, VHA, Interview Code 49097, VHA, USC Shoah Foundation Institute.

90 SVG, Dossier David Arari; Vanacker, Sonderbericht über einen Unfall, 27.4.1943, Breendonk Memorial, NGFB XII.

91 Zeugenaussage Otto Dawid, 6.5.1949, Conseil, Sipo Brüssel, Bd. 10, Collège des Procureurs généraux, Palais de Justice, Brüssel.

tationszug vom 15. Januar 1943: »Ich öffne in unserem Abteil als erster ein Fenster und sehe hinaus. Die Polizisten, etwa 17 Mann, scheinen wohl zu schlafen.«⁹² Im Falle des Transports 22 B, der am 20. September 1943 in Mechelen abfuhr, durften die in den Waggonen eingesperrten Juden bei einem Zwischenstopp in einer großen deutschen, stark zerbombten Stadt sogar den Zug verlassen und sich mit Wasser versorgen. Einer von ihnen, Charles Grabiner, berichtete, er habe bei dem Halt einen Krug mit Wasser füllen wollen und einen Wasseranschluss gesucht. Dabei sei er auf Treppen gestoßen, die er ohne nachzudenken hinabgestiegen sei. Als er bemerkte, dass er unbeobachtet war, sei er durch den Eingang der Bahnhofsrue geschlüpft und habe sich plötzlich ganz allein auf dem Bahnhofsvorplatz befunden. Dann jedoch verwarf er den Gedanken zu fliehen und kehrte zu seiner Frau Dora in den Waggon zurück⁹³. Nachdem es aus einigen Transporten größere Fluchtbewegungen gegeben hatte, wurden diejenigen, die nach einer Flucht aus dem Zug wieder aufgegriffen worden waren, für die nächste Deportation gesondert aufgelistet und während der Fahrt separat von den anderen bewacht⁹⁴.

Die Begleitkommandos in den Niederlanden

Aufgrund der lückenhaften Überlieferung von Quellen ist es bislang nicht möglich gewesen, durchgängig nachzuweisen, welche Polizei-Bataillone die Begleitkommandos in den Niederlanden stellten. Im Rahmen der Recherche für die diesem Aufsatz zugrunde liegende Studie ist es jedoch erstmals gelungen, einige Transportführer namentlich zu identifizieren⁹⁵. Durch deren Bataillonszugehörigkeit lassen sich Rückschlüsse auf die eingesetzten Bataillone ziehen. Mindestens zweimal waren es Angehörige des Stuttgarter Polizei-Bataillon (PB) 56, dreimal waren es Angehörige des Kölner PB 68 und mehrfach des PB 105 aus Bremen⁹⁶. Bei einem der identifizierten Transportführer handelt sich um den Oberleutnant der Schutzpolizei der Reserve Friedrich Degeler (geb. 1902 in Heidenheim), abgestellt von der Polizeiverwaltung Heidenheim⁹⁷. Er wurde im Februar 1943 in dem neugegründeten I/Pol. 16 (zuvor PB 56)⁹⁸ unter dem Bataillonsführer Major der Schutzpolizei Herbert Furck in der 2. Kompanie zum Kompanieführer im Rang eines Oberleutnants der Schutzpolizei ernannt⁹⁹. Einsatzort war das niederländische Tilbourg¹⁰⁰. In mindestens zwei Fällen, nämlich am 31. August 1943 und am 15. März 1944 befehligte er die Wach-

92 Rudolf Schmitz zitiert nach: SCHREIBER, *Stille Rebellen* (wie Anm. 11), S. 189f.

93 Kubowitzki, Maurice, 83 – 22 septembre 1943. *Extraits de mes souvenirs*, Cegesoma, mic. 122 (Original in Yad Vashem O.3. 1048).

94 Beispielsweise: Simon Apfeldorfer, vgl. Database Kazerne Dossin, Laurence Schram, Mechelen.

95 Vgl. FRANSECKY, *Flucht von Juden* (wie Anm. 3), S. 303–305.

96 Lager Westerbork, [Quittungen Übernahme von Lebensmitteln durch den Transportführer], 7.9.1943, 11.1.1944, NIOD, 250 i, 330.

97 Der Reichsminister des Inneren, Schnellbrief, 30.10.1942, BArch B, R 19/ 482; Lager Westerbork, [Quittungen Übernahme von Lebensmitteln durch den Transportführer], 7.9.1943, 11.1.1944, NIOD, 250 i, 330

98 Vgl. Klemp, »Nicht ermittelt« (wie Anm. 1), S. 423.

99 BdO. im Wehrkreis I, [Neuaufstellung des I/Pol. 16], 6.2.1943, BArch B, R 19/108.

100 Der HSSPF beim Oberpräsidenten von Ostpreußen im Wehrkreis I, Betr.: Verwaltungsbeamte und Abwicklung beim I. und II/Pol.16, BArch B, R 19/108.

mannschaft der Deportationszüge von Westerbork nach Auschwitz und Bergen-Belsen¹⁰¹. Friedrich Degeler mußte sich nach seiner Rückkehr aus der sowjetischen Kriegsgefangenschaft nicht vor Gericht verantworten. 1968 bis 1972 war er CDU-Abgeordneter im Landtag von Baden-Württemberg. Aufgrund seines lokalpolitischen Engagements in seiner Heimatgemeinde Heidenheim wurde sogar ein Platz nach ihm benannt: der Friedrich-Degeler-Platz.

Übernahme der Züge und Verlauf der Deportation in den Niederlanden

Das zentrale Sammellager in der nordniederländischen Provinz Drenthe war 1941 ausgebaut und am 1. Juli 1942 dem BdS Harster unterstellt worden. Offiziell hieß es »Polizeiliches Durchgangslager Westerbork«¹⁰². Bis zum 1. November 1942 mussten die zur Deportation Bestimmten unter der Bewachung der Marechaussee (niederländischer Militärpolizei) von Westerbork aus fünf Kilometer bis zum Bahnanschluss nach Hooghalen laufen¹⁰³. Dort beaufsichtigten die Wachmannschaften der Schutzpolizei das Einsteigen der jüdischen Gefangenen in die Waggons. Als die Schienen dann in das Lager hinein verlegt wurden, befanden sich die Gefangenen bereits in den Waggons wenn die Wachmannschaft den Zug übernahm¹⁰⁴. Ehemals in den Niederlanden eingesetzte Schutzpolizisten berichteten, dass sie am Vorabend der Deportation zum so genannten Judenlager fuhren, dort übernachteten und dann den Zug mit den bereits »verladenen« Juden übernahmen¹⁰⁵. Die Stärke der Begleitkommandos wurde mit zwischen sechs oder acht und 20 Mann angegeben¹⁰⁶. Sie seien in einem Personenwagen in der Mitte des Zuges postiert worden¹⁰⁷, wurden unterwegs nicht abgelöst, sondern fuhren bis zum Zielort durch¹⁰⁸. Dort übergab der Transportführer die alphabetische Transportliste in zweifacher Ausführung¹⁰⁹.

Einige Schutzpolizisten des PB 105 fuhren, wenn ihnen Urlaub bewilligt worden war, ein Stück der Strecke mit den Deportationszügen mit und stiegen unterwegs in Bremen aus, um ihre Eltern oder Ehefrauen zu besuchen¹¹⁰. Auch auf dem Rückweg durften die Schupos kurzen Zwischenstopp in Bremen machen. Dieser inoffizielle Heimaturlaub sei, so mehrere ehemalige Schutzpolizisten während ihrer Vernehmung, ein hoher Anreiz gewesen. Wegen dieser Möglichkeit war das »Judenkom-

101 Lager Westerbork, [Quittungen Übernahme von Lebensmitteln durch den Transportführer], 31.8.1943, 15.3.1944, NIOD, 250 i, 330.

102 Vgl. Jacob PRESSER, *Ashes in the Wind. The Destruction of Dutch Jewry*, London 2010, S. 457.

103 Ibid.

104 Ibid.; Zeugenaussage Ludwig Walter Coors, 11.5.1967, BArch L, B 162/4101.

105 Aussage Hans Ebert, 11.7.1967, BArch L, B 162/4102; Aussage Johann Eickworth, 11.7.1967, BArch L, B 162/4101; Aussage Friedrich Goßrau, 4.9.1967, BArch L, B 162/4102; Alfred Henke, 19.9.1967, BArch L, B 162/4102.

106 Zeugenvernehmung Hans Lauer, 5.12.1968, BArch L, B 162/4405; Zeugenvernehmung Ernst Böhlich, 23.4.1968, Cegesoma, AA 377, Bd. VII; Aussage Ludwig Semmelbauer, 11.9.1968, BArch L, B 162/20347.

107 Zeugenvernehmung Hans Lauer, 5.12.1968, BArch L, B 162/4405.

108 A. J. van der Leeuw (NIOD) an den Ersten Staatsanwalt Huber, 25.8.1966, NIOD, 270g, 2.1.

109 Aus der Fünten an den BdS, Theresienstadt, 22.4.1943, NIOD, 77/1290.

110 Beispielhaft: Zeugenvernehmung Gustav Lassowski, 28.12.1967, BArch L, B 162/4103.

mando«¹¹¹ bei den Mannschaftsdienstgraden beliebt: »Es passierte dann auch schon mal, daß sich die gleichen Leute meldeten. Diese wurden aber dann in das Glied zurückgeschickt mit den Worten ›Du bist schon mal dabei gewesen«¹¹².«

Ehemalige Bewacher sagten aus, die Aufgabe des Begleitkommandos habe in der Umstellung des Zugs bei jedem Halt und in der Verhinderung von Fluchten bestanden¹¹³. Diese Postenkette sei bei Zwischenstopps aufgestellt worden, »damit die Juden keinen Kontakt zu Außenstehenden aufnehmen oder Fluchtversuche wagen konnten«¹¹⁴. »Im Grunde genommen, haben wir auf dem Transport ›eine ruhige Kugel geschoben« und uns auch, wenn der Zug hielt, wenig um die Juden gekümmert«¹¹⁵. Einer der Wachmänner sagte aus, niemals mitbekommen zu haben, dass seine Kollegen die eingesperrten Juden »ausgeplündert oder gepeinigt«¹¹⁶ hätten. Die Juden hätten sich während der Fahrt selbst gepflegt, Wasser hätten sie sich an Bahnhöfen aus Zapfstellen geholt¹¹⁷. Lediglich ein Bewacher merkte an, dass die Waggons »überfüllt«¹¹⁸ gewesen seien.

Mehrere Befragte erwähnten die Erteilung eines Schießbefehls im Fluchtfall. Einer sagte aus: »Uns war vorher auch gesagt worden, daß wir bei eventuellen Fluchtversuchen mehrerer Juden zugleich Warnschüsse und dann gezielte Schüsse abgeben sollten. Wir sind aber nie in die Situation gekommen, schießen zu müssen«¹¹⁹.« Ein weiterer gab an, dass der Transportführer sie angewiesen habe, »die Flucht der Juden notfalls mit der Waffe zu verhindern«¹²⁰. Bewaffnet gewesen seien sie mit Karabinern und Pistolen¹²¹. Der Transportführer habe unterwegs in etwa gesagt: »Wenn mir unterwegs einer entwischt und wir müssen so Stück 2000 durchzählen, so hält uns das lange auf.« [...] Vorher hatten wir die Anweisung bekommen, bei Fluchtversuchen zuerst den Flüchtenden anzurufen und dann – wenn er nicht stehenbleiben sollte – von der Schußwaffe Gebrauch zu machen¹²².« Von Fluchten berichtete nur einer der Vernommenen: »Mit Sicherheit kann ich sagen, daß wir verhindern sollten, daß die Juden den Zug nicht verließen. Sie haben das aber zum Teil doch getan und wir haben sie auch nicht daran gehindert«¹²³.«

Während die ehemaligen Schutzpolizisten das eigene Handeln als Bewacher als anständig schilderten und erklärten, dass die Transporte »korrekt durchgeführt« worden seien, kommentieren sie bisweilen kontrastierend die Behandlung der Juden bei

111 Zeugenaussage Heinrich Bass, 30.9.1966, BArch L, B 162/4101; Zeugenaussage Ludwig Walter Coors, 11.5.1967, BArch L, B 162/4101.

112 Zeugenaussage Julius Aschermann, 8.7.1966, BArch L, B 162/4100.

113 Zeugenaussage Walter Meyer, 9.10.1967, BArch L, B 162/4102; Zeugenaussage Wilhelm Engels, 10.7.1967, BArch B 162/4102.

114 Zeugenaussage Georg Lüdeke, 2.10.1967, BArch L, B 162/4102.

115 Zeugenaussage Ludwig Walter Coors, 11.5.1967, BArch L, B 162/4101.

116 Zeugenaussage Johann Alberts, 4.7.1966, BArch L, B 162/4100.

117 Zeugenaussage Ludwig Walter Coors, 11.5.1967, BArch L, B 162/4101.

118 Zeugenaussage Heinrich Wiewerich, 6.11.1967, BArch L, B 162/4103.

119 Zeugenaussage Heinrich Falke, 7.8.1967, BArch L, B 162/4102.

120 Zeugenaussage Wilhelm Holdhoff, 21.9.1967, BArch L, B 162/4102. Ebenso bspw.: Zeugenaussage Ferdinand Geerken, 12.12.1967, BArch L, B 162/4103.

121 Zeugenaussage Alfred Henke, 19.9.1967, BArch L, B 162/4102.

122 Zeugenaussage Claus Lange, 19.12.1967, BArch L, B 162/4103.

123 Zeugenaussage Helmut Rackwitz, 26.10.1967, BArch L, B 162/4103.

der Ankunft in Auschwitz kritisch. Dort habe es »unerfreuliche Szenen«¹²⁴ und »rüde Behandlung«¹²⁵ gegeben; ein anderer sprach gar von »rohe[r] Gewalt – ohne menschliches Mitgefühl«¹²⁶. Nach der Übergabe des Zuges an die SS, so der einhellige Tenor, hätten sie entweder direkt die Heimreise angetreten oder in einem nahe gelegenen SS-Heim übernachtet.

Zusammenfassend lassen sich in Frankreich, Belgien und den Niederlanden einige Unterschiede in der Zusammensetzung der Begleitkommandos feststellen. So wurden die Begleitkommandos in den Niederlanden stets von Schutzpolizisten der in den Niederlanden stationierten PB 66 (später PB 56), 68 und 105 gestellt, die ohne Wachablösung zum Zielort mitfahren, in Belgien hingegen bewachten zunächst Schutzpolizeikommandos, die aus westdeutschen Städten abgeordnet wurden, die Züge bis zur Grenze oder einer nahe gelegenen Stadt, wo eine Wachablösung durch ein weiteres Schutzpolizeikommando erfolgte. Als Konsequenz aus dem Überfall auf den 20. Deportationszug und der Fluchten von 232 Waggoninsassen wurden die Schutzpolizeikommandos von Angehörigen des beim BdS angesiedelten Judenreferats und der SS-Wachkompanie verstärkt, in Frankreich übernahm bis Anfang 1943 die zur Wehrmacht gehörende Feldgendarmerie die Bewachung der Züge bis zur Grenze, dann wurden zunächst grenznah stationierte Schutzpolizeikommandos eingesetzt. Von Beginn der Deportationen an unterstand dem deutschen Kommando jeweils ein wesentlich größeres Kommando der französischen Gendarmerie. Diese wurden von der Vichy-Regierung aus Protest gegen die geplante Deportation von Juden mit französischer Staatsangehörigkeit im Frühjahr 1943 von der Bewachung der Deportationszüge abgezogen. Das führte wegen Personalengpässen zu einer uneinheitlichen Praxis, beispielsweise gab es bei einigen Transporten an der Grenze keine Wachablösung mehr, Begleitkommandos wurden unter anderem aus Stuttgart und Münster angefordert und es wurden zusätzlich Angehörige des Pariser BdS-Apparats zur Bewachung eingesetzt.

Ausblick auf den bundesdeutschen justiziellen und gesellschaftlichen Umgang mit den ehemaligen Schutzpolizisten: Zwei Fallgeschichten

Das Ermittlungsverfahren gegen Hans Helwes

Obwohl die Polizei-Bataillone in den Niederlanden etliche Aufgaben im Zusammenhang mit der Judenverfolgung übernahmen, war die Beteiligung von Ordnungspolizisten an der Judenverfolgung fast nie Gegenstand staatsanwaltlicher Ermittlungen¹²⁷. Eine Ausnahme bildete das Ermittlungsverfahren gegen den ehemaligen Major der Schutzpolizei und Kommandeur des Bremer Reserve-Polizeibataillons 105 Hans Helwes, welches die Bremer Staatsanwaltschaft 1964 wegen Mordverdachts an Zivilisten und Kriegsgefangenen in der Sowjetunion und der Beteiligung

124 Zeugenaussage Friedrich Behrens, 31.8.1966, BArch L, B 162/4100.

125 Zeugenaussage Meinolph Derenthal, 10.7.1967, BArch L, B 162/4102.

126 Zeugenaussage Wilhelm Engels, 10.7.1967, BArch L, B 162/4102.

127 Vgl. Stefan KLEMP, Herbert REINKE, Kölner Polizeibataillone in den Niederlanden während des Zweiten Weltkrieges, in: Harald BUHLAN, Werner JUNG (Hg.), Wessen Freund und wessen Helfer? Die Kölner Polizei im Nationalsozialismus, Köln 2000, S. 263.

an Judendeportationen einleitete¹²⁸. Im Rahmen des Ermittlungsverfahrens wurden 226 ehemalige Bataillonsangehörige befragt¹²⁹. Davon gaben 120 zu, in den Begleitkommandos von Deportationszügen eingesetzt worden zu sein¹³⁰. Auslöser für dieses Ermittlungsverfahren war die Anzeige des ehemaligen Bataillonsangehörigen Hans Hespe. Ausdrücklich wurde die für die Untersuchung eigens gebildete Sonderkommission angehalten, die Beteiligung des Bataillons an den Deportationen von Jüdinnen und Juden zu ermitteln, separat zu erfassen und auf ihre strafrechtliche Relevanz zu prüfen¹³¹.

Etliche ehemalige Polizisten des Bataillons sind als Zeugen gar nicht ermittelt worden, obwohl dies zumindest in einigen Fällen ein Leichtes gewesen wäre¹³². Die Aussagen der wohlgermerkt lediglich als Zeugen befragten ehemaligen Polizisten waren inhaltlich derart redundant, dass von taktischen Absprachen im Vorfeld auszugehen ist. Das Aussageverhalten unterlag im Laufe des Ermittlungsverfahrens zudem kollektiven Konjunkturen – etwa in Bezug auf die mit einmal sprunghaft ansteigende Anzahl derjenigen, die von dem Auskunftsverweigerungsrecht nach § 55 StPO Gebrauch machten. Bei den Vernehmungen wurde von dem offenbar sehr groben Leitfaden kaum abgewichen, kaum ein Ermittler stellte Nachfragen. Wahrscheinlich sind die gleichförmig ausfallenden Zeugenaussagen sowohl das Resultat penibler Absprachen als auch dem Umstand geschuldet, dass die ermittelnden Polizisten ihren eigenen aktiven wie ehemaligen Kollegen nicht schaden wollten.

So konnten die Zeugen zu den drei ersten Tatvorwürfen, die sich auf Exekutionen während des Einsatzes im Osten bezogen, nur wenig oder nichts aussagen. Hingegen konnten alle etwas zum vierten Anklagepunkt »Beteiligung des Polizei-Bataillons 105 an Judentransporten von Holland nach Auschwitz« beisteuern. Vermutlich wurde dieser vierte Anklagepunkt als am wenigsten strafrechtlich relevant eingeschätzt, so dass Aussagen als taktische Zugeständnisse gewertet werden können. Das deckt sich mit der Einschätzung von Stefan Klemp, westdeutsche Staatsanwälte hätten fast durchgängig angenommen, dass der Einsatz von Angehörigen der Polizeibataillone in Westeuropa strafrechtlich nicht relevant war¹³³.

Zu ihrem Wissen hinsichtlich des Ziels und Zwecks der Deportationen von Jüdinnen und Juden aus den Niederlanden befragt, gab ein ehemaliger Bataillonsangehöriger zu Protokoll: »Ich bin der Meinung, daß die Begleitkommandos wußten, wohin die Transporte gehen. Ich habe bewußt alle Nachforschungen unterlassen, weil ich mit diesen Dingen nicht belastet werden wollte.«¹³⁴ Ein ehemaliger Kollege bestätigte das: »Wir wußten zunächst überhaupt nicht, wohin die Juden gebracht wurden. Erst die Rückkehrer erzählten davon, daß sie den jeweiligen Transport am Lagerort von Auschwitz übergeben mußten. Erst dadurch wurde uns allmählich klar,

128 Vgl. Stefan KLEMP, Einsatz im Westen - Deutsche Polizeibataillone in Holland 1940 bis 1945, in: HOUWINK TEN CATE, KENKMANN (Hg.), Deutsche und holländische Polizei (wie Anm. 1), S. 33; SCHNEIDER, Auswärts eingesetzt (wie Anm. 1), S. 336.

129 Vgl. KLEMP, »Nicht ermittelt« (wie Anm. 1), S. 221.

130 Vgl. SCHNEIDER, Auswärts eingesetzt (wie Anm. 1), S. 352.

131 Ibid., S. 337.

132 Ibid., S. 338f.

133 Vgl. KLEMP, REINKE, Kölner Polizeibataillone (wie Anm. 127), S. 267.

134 Vernehmungsniederschrift Julius Aschermann, 8.7.1966, BAArch L, B 162/4100.

was sich in Wirklichkeit dahinter verbarg. Durch diese Tatsache wurde es immer schwieriger, Begleitkommandos zusammenzustellen¹³⁵.«

Ein anderer ehemaliger Bewacher sagte aus, ihm habe die Behandlung der Juden durch das Lagerpersonal in Auschwitz bei der Ankunft »die Augen geöffnet, und somit konnte ich mir denken, daß diese Juden umgebracht werden sollten«¹³⁶. Ein ehemaliger Schutzpolizist gab an, von einem Lokführer, der öfter Deportationszüge gefahren hatte, gehört zu haben, dass die Juden umgebracht würden. Der Lokführer hätte aber Angst gehabt, darüber zu sprechen und bat ihn, es nicht weiterzuerzählen¹³⁷. Andere ehemalige Wachmänner berichteten von Begegnungen mit Einwohnern, die in der Nähe von Auschwitz an den Zug herangekommen seien und versucht hätten an die Lebensmittel der Juden zu kommen, denn sie hätten gewusst, dass die Juden nicht mehr lange leben würden¹³⁸. Ein Schutzpolizist sprach während des Ausladens der Waggons in Auschwitz mit einem jungen SS-Mann aus der Postenkette: »Dieser SS-Mann sagte mir, daß nach wenigen Stunden von dem ganzen Transport niemand mehr leben würde¹³⁹.« Pery Broad, ehemaliger SS-Angehöriger der Politischen Abteilung in Auschwitz, erklärte, die Begleitmannschaften hätten wissen müssen, was mit den Juden geschehen würde, denn die Transporte seien von den Begleitkommandos der Ordnungspolizei und vom Personal der Reichsbahn bis zur Ausladerampe gebracht worden. Sie hätten daher Gelegenheit gehabt, die mit großer Brutalität durchgeführten Selektionen an der Rampe von Auschwitz, die »Aussonderung der für die Vergasung bestimmten Menschen«¹⁴⁰ zu beobachten.

Zwei Angehörige des Bataillons, Hermann Gansel und Theodor Krämer, räumten im Rahmen einer Zeugenvernehmung ein, von dem Schicksal der deportierten Juden gewusst zu haben. Der ehemalige Schutzpolizist Theodor Krämer sagte aus: »Uns war bekannt, ich meine, mir war bekannt, was mit den Juden in Auschwitz geschehen sollte. Ich hatte nämlich verschiedene Male den englischen Rundfunk gehört und außerdem aus der Behandlung der Juden im Lager geschlossen, daß sie umgebracht werden sollten, innerhalb des Polizeibataillons wurde auch gerüchteweise davon erzählt¹⁴¹.« Nachdem sie davon erfahren hatten, bewachten beide nach eigenen Angaben trotzdem jeweils noch einen Transport¹⁴². Infolgedessen leitete die Staatsanwaltschaft Bremen ein Ermittlungsverfahren wegen Beihilfe zum Mord ein¹⁴³. Bereits zwei Monate später wurde das Verfahren eingestellt, unter anderem mit dem Argument: »Um dem Beschuldigten Beihilfe zum Mord nachzuweisen, muß jedoch zunächst objektiv erst einmal festgestellt werden, daß Angehörige des zweiten von Gansel begleiteten

135 Vernehmungsniederschrift Johann Alberts, 4.7.1966, BArch L, B 162/4100.

136 Zeugenvernehmung Ernst Rautenhaus, 12.12.1967, BArch L, B 162/4103.

137 Zeugenaussage Meinolph Derenthal, 10.7.1967, BArch L, B 162/4102.

138 Zeugenaussage Johann Eickworth, 11.7.1967, BArch L, B 162/4101.

139 Ibid.

140 Pery Broad zitiert nach: Gerhard SCHOENBERNER, Wir haben es gesehen. Augenzeugenberichte über die Judenverfolgung im Dritten Reich, Wiesbaden 1981, S. 278.

141 Zeugenvernehmung Theodor Krämer, 11.12.1967, BArch L, B 162/4103.

142 Landeskriminalamt SK, Schlußbericht, Ermittlungsverfahren der Staatsanwaltschaft Bremen gegen den ehemaligen Kommandeur des Polizei-Bataillons 105 Major Hans Helwes, 8.2.1968, BArch L, B 162/4104.

143 Höfler (Der Leitende Oberstaatsanwalt bei dem Landgericht), Verfügung, 16.4.1968, BArch L, B 162/4106.

Transportes in Auschwitz getötet worden sind. Ein Beweis dafür ist nicht zu erbringen¹⁴⁴.« Die Erwägung, dass dies wahrscheinlich sei, sei nicht hinreichend.

Je weiter das Ermittlungsverfahren fortschritt, umso mehr ehemalige Bataillonsangehörige verweigerten die Aussage. Diejenigen, die aussagten, wurden äußerst wortkarg. Die ehemaligen Schutzpolizisten stellten in formelhafter Einförmigkeit heraus, dass die Jüdinnen und Juden während der Fahrt genug zu essen hatten, die Versorgung mit Wasser gewährleistet wurde und die Fahrten stets störungsfrei verlaufen seien. Der ehemalige Kommandeur des PB 105, Helwes, gab an, sein Kommando habe lediglich drei- bis fünfmal ein Begleitkommando gestellt¹⁴⁵. Das ist schon deshalb nicht plausibel, weil allein von den ermittelten und vernommenen ehemaligen Bataillonsangehörigen 120 aussagten, an einem Begleitkommando teilgenommen zu haben. Das Ermittlungsverfahren wurde 1968 mit dem Argument eingestellt, der Nachweis, dass Helwes das Schicksal der deportierten Juden kannte, könne nicht erbracht werden¹⁴⁶. Das erstaunt nicht nur vor dem Hintergrund etlicher Aussagen ehemaliger Bataillonsangehöriger, die zugaben, das Schicksal der von ihnen bewachten Juden gekannt zu haben. Auch vor dem Hintergrund, dass das Bataillon 105 von Juli 1941 bis Juli 1942 in der Sowjetunion eingesetzt war und Bataillonsangehörige nachweislich sowjetische Kriegsgefangene, Juden und Kommunisten erschossen hatten, ist offenkundig, dass Helwes und sein Bataillon an dem Vernichtungskrieg unter anderem gegen die jüdische Bevölkerung aktiv beteiligt gewesen sind¹⁴⁷.

Straffreiheit für Mord

Wie schon geschildert, sprang am 22. März 1943 ein jüdischer Gefangener in Frankreich aus dem Deportationszug. Der Schutzpolizist Walter Kantim verfolgte den Flüchtenden und tötete ihn mit einem gezielten Schuss aus seiner Dienstwaffe am Ufer der Marne. Unmittelbar nach der Deportation schrieb Kantims Vorgesetzter, Transportführer Hermann Uhlemann, einen Bericht über den Deportationsverlauf, in dem er die Verfolgung und Tötung des Flüchtenden durch Kantim detailliert schilderte¹⁴⁸. Diesen Bericht fand Thomas Harlan 17 Jahre später im Pariser Centre de documentation juive contemporaine (CDJC), als er dort nach Belastungsmaterial gegen den ehemaligen Botschaftsangehörigen und Beförderer der Judendeportationen in Paris, Ernst Achenbach recherchierte¹⁴⁹. Noch im selben Jahr übermittelte Harlan

144 Der Leitende Oberstaatsanwalt bei dem Landesgericht, Verfügung, 24.6.1968, BArch L, B 162/4106.

145 Vgl. SCHNEIDER, Auswärts eingesetzt (wie Anm. 1), S. 283.

146 Höffler (Der Leitende Oberstaatsanwalt bei dem Landgericht), Verfügung, 16.4.1968, BArch L, B 162/4104.

147 Der zum PB 105 eingezogene Hans Hespe schilderte Erschießungsaktionen seiner Kompanie (schriftliche Zeugenaussage, Oktober 1964, BArch L, B 162/4100) ebenso wie sein damaliger Kamerad Karl Roelle (Zeugenaussage, 26.4.1966, BArch L, B 162/4100); siehe auch Landeskriminalamt SK, Schlußbericht. Ermittlungsverfahren der Staatsanwaltschaft Bremen gegen den ehemaligen Kommandeur des Polizei-Bataillons 105 Major Hans Helwes, 8.2.1968, BArch L, B 162/4104.

148 Hermann Uhlemann, 24.3.1943, CDJC, XXVb-75.

149 Zu Harlans Achenbach-Recherche siehe: Bernhard BRUNNER, Der Frankreich-Komplex. Die nationalsozialistischen Verbrechen in Frankreich und die Justiz der Bundesrepublik Deutschland, Göttingen 2004, S. 196–203.

die Namen von sieben Tatverdächtigen an den Staatsanwalt Georg Friedrich Vogel beim Landgericht Frankfurt am Main, darunter auch den von Hermann Uhlemann, ehemaliger Oberleutnant der Ordnungspolizei und SS-Hauptsturmführer¹⁵⁰. Uhlemann war als Transportführer zusätzlich auf der Liste »IV B 4 Judendeportationen Frankreich« unter 110 Tatverdächtigen aufgeführt, die mutmaßlich von der Zentralen Stelle der Landesjustizverwaltungen zur Aufklärung nationalsozialistischer Verbrechen in Ludwigsburg (Zentrale Stelle) ausgefertigt wurde¹⁵¹. Im Beisein des Generalstaatsanwalts Fritz Bauer erstattete Harlan am 5. Oktober 1960 außerdem Anzeige gegen 96 ehemalige Angehörige des Pariser SS- und Polizeiapparats¹⁵². Er wies darauf hin, dass sich das Belastungsmaterial gegen diese Männer im CDJC in Paris befinde. Daraufhin wurden in der Zentralen Stelle Vorermittlungen zum so genannten Frankreich-Komplex gegen ehemalige Sicherheitspolizisten und Angehörige des Militärbefehlshabers aufgenommen¹⁵³. Gegen die auf der Harlan-Liste aufgeführten ehemaligen Ordnungspolizisten wurde aber offenbar nicht ermittelt. So wurde Uhlemann zwar in das Personenregister der Zentralen Stelle aufgenommen, aber es wurde nicht nach ihm gefahndet. Ansonsten hätte man ihn, der 1953 aus sowjetischer Kriegsgefangenschaft zurückgekehrt war, leicht im aktiven Polizeidienst in Berlin-Kreuzberg, mittlerweile als Polizei-Oberkommissar, aufspüren können¹⁵⁴. Nach Uhlemann ist auch im Rahmen der Ermittlungen über die Vorkommnisse im Vernichtungslager Sobibór nicht gefahndet worden, obwohl der Staatsanwalt Dietrich Zeug von der Zentralen Stelle Ludwigsburg 1961 dies angeregt hatte, um herauszufinden, inwieweit Uhlemann als Transportführer Einblick in die Vorgänge im Lager Sobibór gehabt hatte¹⁵⁵.

Auch nach dem im Bericht Uhlemanns erwähnten Todesschützen Walter Kantim wurde nicht gefahndet. Nachweislich aber hatten die Polizei und die Staatsanwaltschaft in der Zentralen Stelle spätestens 1971 Kenntnis von dem Bericht Uhlemanns, denn in diesem Jahr wurden dem darin ebenfalls erwähnten Schutzpolizisten Franz-Ludwig Daigfuss, während einer Vernehmung Passagen aus dem Bericht vorgehalten¹⁵⁶. Trotzdem sind keine Ermittlungen gegen Walter Kantim eingeleitet worden, obwohl die ermittelnden Staatsanwälte und Polizisten dazu verpflichtet gewesen wären. Hinweise auf qualifizierende Mordmerkmale, »niedere Beweggründe« wie »Rassenhass« oder »Mord zum Zwecke der Vertreibung und Vernichtung von Angehörigen einer fremden Volksgruppe« waren gegeben. Die Ermittlungsbehörden unterließen es jedoch die Erschießung eines flüchtenden wehrlosen Menschen durch einen Schutzpolizisten auf Mordmerkmale hin zu untersuchen. Tatsächlich

150 SS-Stammkarte Hermann Uhlemann, BArch B, ZA VI 0643, Bl. 162; Karteikarte Hermann Uhlemann, NSDAP-Zentralkartei, BArch B (ehem. BDC), SSO; BArch L, Personenregister.

151 Harlan, (IV B 4) Judendeportationen Frankreich, o. D., BArch L, B 162/3395; Harlan an Vogel, Beglaubigte Abschrift, 28.9.1960, BArch L, B 162/3395.

152 Danker, Verfügung [Auszug aus der Anzeige], 18.10.1960, BArch L, B 162/3395; vgl. BRUNNER, Frankreich-Komplex (wie Anm. 148), S. 196.

153 Ibid., S. 197; vgl. Annette WEINKE, Eine Gesellschaft ermittelt gegen sich selbst. Die Geschichte der Zentralen Stelle Ludwigsburg 1958–2008, Darmstadt 2008, S. 145.

154 BArch L, Karteikarte Personenregister.

155 Zeug an Dr. Wenzky (Landeskriminalamt Nordrhein-Westfalen), Ermittlungsverfahren 45 Js 27/61 StA Dortmund (Vernichtungslager Sobibor/Polen), 13.12.1961, BArch L, B 162/4429.

156 Zeugenaussage Franz-Ludwig Daigfuss, 9.11.1971, BArch L, B 162/4405.

musste der Todesschütze wegen der praktizierten Gehilfen-Rechtsprechung sowie so kaum befürchten, dass seine Tat Gegenstand eines Ermittlungsverfahrens werden würde¹⁵⁷. Stattdessen trat Walter Kantim nach kurzer Kriegsgefangenschaft im Herbst 1945 wieder in den aktiven Polizeidienst ein und wurde Oberwachtmeister bei der Kriminalpolizei in Bottrop. Das Entnazifizierungsverfahren überstand er problemlos. Dazu musste er nicht einmal lügen: In einer von ihm persönlich unterzeichneten Erklärung gab er an, dass er in Frankreich während der Tatzeit beim SS-Polizeiregiment 4 tätig gewesen war¹⁵⁸. In einer weiteren Erklärung zur Berechnung seiner Dienstzeit gab er an, bereits seit dem 16. November 1940 dem PB 323 und davor dem in Recklinghausen aufgestellten PB 65 angehört zu haben¹⁵⁹. Er wurde in die Kategorie V, also als Entlasteter, eingestuft. Im Juli 1949 wurde Walter Kantim zum Beamten auf Lebenszeit ernannt¹⁶⁰.

Straffreiheit für die Wachmannschaften

Kein Offizier oder Wachmann der Begleitkommandos ist in West- oder Ostdeutschland je strafrechtlich verfolgt worden¹⁶¹. In der DDR wurde 1987 der ehemalige Kriminalkommissar der Geheimen Staatspolizei und SS-Obersturmführer Henry Schmidt vor dem Bezirksgericht Dresden wegen mehrfach begangener Verbrechen gegen die Menschlichkeit verurteilt. Als Leiter des Gestaporeferats für Judenangelegenheiten verantwortlich für die Deportationen der Juden aus Dresden hatte er offenbar den ersten Transport nach Theresienstadt am 1. Juli 1942 begleitet. Dieser Sachverhalt war aber nicht Gegenstand des Verfahrens¹⁶². Wenn ehemalige Wachmänner in der

157 Zur Gehilfen-Rechtsprechung siehe: Marc von MIQUEL, Ahnden oder amnestieren? Westdeutsche Justiz und Vergangenheitspolitik in den sechziger Jahren, Göttingen 2004, S. 186–207 und Michael GREVE, Der justitielle und rechtspolitische Umgang mit den NS-Gewaltverbrechen in den sechziger Jahren. Frankfurt a. M. et al. 2001, S. 145–160.

158 Erklärung Walter Kantim, 27.6.1946, Entnazifizierungsakte Walter Kantim, LAV NRW R, NW 1039-K Nr. 5533.

159 Dienstliche Erklärung über abgeleistete Zeiten zum Zwecke der Aufstellung einer Dienstzeitberechnung, 13.12.1948, Kreispolizeibehörde Recklinghausen, Personalakten, Unterordner A; zu den PB 65 und 323 siehe KLEMP, »Nicht ermittelt« (wie Anm. 1), S. 166, S. 294–297.

160 Die Polizeibehörde des RB Münster, Der Polizeiausschuß, 20.7.1949, Kreispolizeibehörde Recklinghausen, Personalakten, Unterordner A.

161 Vgl. Christiaan Frederik RÜTER, Ost- und westdeutsche Strafverfahren gegen die Verantwortlichen für die Deportationen der Juden, in: Anne KLEIN, Jürgen WILHELM (Hg.), NS-Unrecht vor Kölner Gerichten nach 1945, Köln 2003, S. 47; Den als Zeugen befragten ehemaligen Schutzpolizisten im Düsseldorf-Treblinka-Prozess attestierte Hasso Ziegler »phänomenale[n] Gedächtnisschwund«, NRZ an Rhein und Ruhr, Nr. 274, 24.11.1964 abgedruckt in HILBERG, Sonderzüge (wie Anm. 2), S. 233. Straffreiheit galt auch für Deportationen von nichtjüdischen Waggoninsassen. So wurden die Ermittlungen gegen die Begleitmannschaft des Transports von Compiègne in das KZ Dachau vom 2. bis 5. Juli 1944, bei dem fast 1000 der über 2500 nichtjüdischen Insassen verdursteten und erstikten, und 50 Insassen unterwegs exekutiert wurden, eingestellt. Siehe: Staatsanwalt Dr. Haager, Staatsanwaltschaft München I, Einstellungsverfügung gegen Unbekannt wegen des Verdachts der Tötung von etwa 50 französischen Zivilgefangenen in Saarburg auf dem Transport von Compiègne/Frankreich in das Konzentrationslager Dachau (NSG), 21.12.1971, BArch L, B 162/7754.

162 Vgl. Christiaan Frederik RÜTER, DDR-Justiz und NS-Verbrechen. Sammlung ostdeutscher Strafurteile wegen nationalsozialistischer Tötungsverbrechen, Bd. I, Amsterdam, München

Bundesrepublik im Rahmen von Ermittlungsverfahren befragt wurden, dann als Zeugen, nicht wegen der grausamen für etliche Waggoninsassen tödlichen Verhältnisse innerhalb der Waggonen während der Fahrt und auch nicht für den Gebrauch von Schusswaffen im Fluchtfall. Es ging vielmehr darum, ob die Bewacher gewusst hätten, dass die Juden bei Ankunft größtenteils ermordet werden. Vom juristischen Standpunkt aus war strittig, welche Maßnahmen gegen die jüdische Bevölkerung in den besetzten Ländern als Teilnahme an oder Umsetzung von »Endlösungsmaßnahmen« bezeichnet werden konnten. Im Kölner Ermittlungsverfahren zur »Endlösung der Judenfrage« in Frankreich wollte man keine einzige antijüdische Maßnahme als »Endlösungsmaßnahme« bezeichnen, auch nicht die Registrierung und die stigmatisierende Kennzeichnung der Juden mit dem gelben Stoffstern¹⁶³. In den Akten des Kölner Ermittlungsverfahrens »Endlösung der Judenfrage in Frankreich« wurde die tödliche Verfolgungsjagd ohne jegliche Konsequenz aufgeführt¹⁶⁴. Dieser Tatlogik zufolge war allenfalls der Massenmord in den Vernichtungszentren des Ostens strafrechtlich relevant.

Die ausgebliebene Strafverfolgung von NS-Verbrechen in der Bundesrepublik ist in den letzten Jahren mehrfach analysiert und dargestellt worden¹⁶⁵. Strategien, solche Ermittlungen zu vereiteln, bestanden demnach in der Lancierung wirkmächtiger Amnestiekampagnen für verurteilte NS-Kriegsverbrecher verbunden mit der Forderung nach einem Schlussstrich unter die NS-Zeit, aber auch in der Verbreitung der Entlastungsbehauptung, es habe nur wenige Haupttäter gegeben und insbesondere die Wehrmacht und die Polizei wären am Genozid an den europäischen Juden nicht aktiv beteiligt gewesen. Maßgeblich zur »Reinwaschung« der Ordnungspolizei trug der ehemalige Amtschef des Berliner Hauptamts Ordnungspolizei, Adolf Bomhard, bei. Die Weichen dafür stellte er 1946 mit einer Aussage vor dem Gericht in Nürnberg, indem er unter anderem die Beteiligung der Ordnungspolizei an der Bewachung der Deportationszüge zur Ausnahme erklärte, obwohl es die Regel war¹⁶⁶. Klaus Weinbauer hat gezeigt, wie stark die von einem männerbündischen Korpsgeist geprägte Polizei in den 1950er- und 1960er Jahren sich gegen die Aufklärung von NS-Verbrechen in den eigenen Reihen wehrte¹⁶⁷. Auf diesen Umstand wies auch 1961 die für die Zentrale Stelle in Ludwigsburg tätige Staatsanwältin Barbara

2002, S. 94. Ausführlich zur Hintertreibung von NS-Prozessen in der DDR nach den Waldheimer Prozessen siehe: Henry LEIDE, NS-Verbrecher und Staatssicherheit. Die geheime Vergangenheitspolitik der DDR, Göttingen 2007.

163 Bericht über das Ergebnis der bisherigen Ermittlungen im Ermittlungsverfahren der Staatsanwaltschaft Köln zu Aktenzeichen 130 (24) Js 1/66 (Z) - Komplex: Endlösung der Judenfrage in Frankreich, 10.7.1974, LAV NRW R, HStAD, Rep. 158/1674.

164 [Kommentierte, tabellarische Aufführung aller im Rahmen des Ermittlungsverfahrens bislang gesichteten Dokumente], LAV NRW R, HStAD, 158/1676.

165 Beispielsweise: Ulrich HERBERT, Best. Biographische Studien über Radikalismus, Weltanschauung und Vernunft 1903–1989, Bonn 2001; Norbert FREI, Vergangenheitspolitik. Die Anfänge der Bundesrepublik und die NS-Vergangenheit, München 1999.

166 Vgl. Martin HÖLZ, Grüner Rock und weiße Weste: Adolf von Bomhard und die Legende von der sauberen Ordnungspolizei, in: Zeitschrift für Geschichtswissenschaft 50 (2002), S. 27.

167 Vgl. Klaus WEINBAUER, NS-Vergangenheit und struktureller Wandel der Schutzpolizei der 1950/60er Jahre, in: Wolfgang SCHULTE (Hg.), Die Polizei im NS-Staat. Beiträge eines internationalen Symposiums an der Deutschen Hochschule der Polizei in Münster, Frankfurt a. M. 2009.

Just-Dahlmann hin: So habe die Zentrale Stelle gemerkt, »daß sie ihre Ermittlungsakten nicht einfach an jede beliebige Polizeidienststelle in der Bundesrepublik Deutschland schicken konnte, weil sie nicht wußte, ob die Akten dort nicht in die Hände eines Beamten geraten, der zu dem von ihr gesuchten Täterkreis gehört.«¹⁶⁸

Die wenigen Polizeibeamten, die den Tatbeitrag von Polizisten an NS-Verbrechen tatsächlich ermitteln wollten, stießen auf ein gut funktionierendes Schweigekartell. Zudem wurden sie als Nestbeschmutzer beschimpft¹⁶⁹. Einhergehend mit einer Rechtsprechung, die aufgrund der »Gehilfen-Konstruktion« selbst im Falle eines persönlich zurechenbare Tötungsdelikts nicht ermittelte, hatten die ehemaligen Schutzpolizisten strafrechtlich nichts zu befürchten. So ist eine ganze Tätergruppe weder öffentlich als solche wahrgenommen worden, noch strafrechtlich verfolgt worden.

168 Barbara JUST-DAHLMANN, Helmut JUST, Die Gehilfen. NS-Verbrechen und die Justiz nach 1945, Frankfurt a. M. 1988, S. 43.

169 Vgl. WEINHAUER«, NS-Vergangenheit (wie Anm. 166), S. 143.