

Bremen und der Umgang mit Umzugsgut jüdischer Auswander:innen damals und heute

Susanne Kiel

Susanne Kiel · Deutsches Schifffahrtsmuseum/Leibniz-Institut für Maritime Geschichte, Bremerhaven, Germany · <https://orcid.org/0009-0000-9196-294X> · kiel@dsm.museum

© Susanne Kiel 2026, published by transcript Verlag.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 (BY-ND) license. <https://doi.org/10.14361/9783839466407-003>

Zusammenfassung/Abstract: Bremen and the Handling of Jewish Emigrants' Removal Goods Then and Now

Wie geht man um mit der Provenienzrecherche zu beschlagnahmtem Umzugsgut, wenn der archivierte Bestand darüber dünn ist und die Kooperationsbereitschaft der beteiligten Unternehmen gering – das ist, kurz gesagt, die Frage, die sich 80 Jahre nach den Ereignissen in Bremen, die zu den unrechtmäßigen Enteignungen des Gutes geführt haben, zu stellen ist. Dann muss eben mit den vorhandenen Informationen begonnen werden und die Suche nach weiteren Quellen weitergehen sowie das Suchgebiet erweitert werden. Und glücklicherweise ist es so doch möglich, den Umgang mit Umzugsgütern während der Lagerung im Bremer Hafen zu Beginn des Zweiten Weltkrieges im Großen und Ganzen zu rekonstruieren. Dieser Text konzentriert sich auf die Bedürfnisse der historischen Forschung nach Dokumenten und zeigt zudem, wie aussagekräftig und wichtig schriftliche Unterlagen sind, die verantwortungsbewusste Menschen erhalten und zur Verfügung gestellt haben.

How to deal with provenance research on confiscated removal goods when the archived records are sparse and the involved companies' willingness to cooperate is low? In short, this is the question to be asked 80 years after the events in Bremen that led to the unlawful expropriation of the goods. One must begin with the available information and continue the search for additional sources, expanding the field of search. Fortunately, it is possible to largely reconstruct the handling of removal goods while they were stored in the port of Bremen at the beginning of World War II. This text focuses on the need for historical

research for documents. It also demonstrates the informative and important nature of written records that responsible people have preserved and made available.

Bremen und die Forschung zum Umzugsgut jüdischer Auswander:innen

Es ist keine Neuigkeit, dass auch in Bremen die Unterstützung an der Ausplünderung der jüdischen Bevölkerung Deutschlands durch Verwaltung, Unternehmen und Öffentlichkeit tatkräftig gewesen ist. Schon im Jahr 1983 hat Regina Bruss ihre Forschungen über die Behandlung der Bremer Juden im Nationalsozialismus veröffentlicht und dabei auch über die öffentlichen Versteigerungen des Umzugsgutes der Auswanderer und der Wohnungseinrichtungen der deportierten Bremer berichtet.¹

Bereits 1991 begann die Staats- und Universitätsbibliothek Bremen (SuUB) die Herkunft der Bestände, die sie von der Bibliothek der Hansestadt Bremen (später Stadtbibliothek Bremen) übernommen hatte, zu untersuchen. In deren Zugangsbuch aus dem Jahr 1942 waren Bücher mit dem Zusatz »J.A.« gekennzeichnet worden. Von den Mitarbeitern der SuUB wurden sie als NS-verfolgungsbedingt entzogen erkannt, weil die Herkunft der Bücher aus den als »Juden-Auktionen« bezeichneten Versteigerungen von Umzugsgut jüdischer Auswander:innen, das im Bremer Überseehafen gelagert worden war, nachgewiesen werden konnte. In mühseliger Kleinarbeit wurden aktuelle Adressen von Familien der ehemaligen Eigentümer:innen ausfindig gemacht. Auf diese Weise kam es in Bremen schon in den 1990er-Jahren zu Restititionen, womit die SuUB auch im bundesweiten Vergleich eine Vorreiterrolle einnahm. Im Jahr 2004 wurden die Ergebnisse dieser und weiterer Provenienzforschungen der SuUB veröffentlicht.²

Bettina Schleier hat 1998 explizit über den Bestand der Archivalien im Staatsarchiv, das Umzugsgut jüdischer Auswanderer in Bremen betreffend, geforscht und ihre Ergebnisse im »Bremischen Jahrbuch« publiziert³, und im Jahr 2014 gab Jaromir Balcar die Resultate des von ihm geleiteten Forschungsprojekts zur »Rolle von Verwaltung, Wirtschaft und Öffentlichkeit bei der Enteignung und Entschädigung der Juden in Bremen« heraus⁴, begleitet von einer Ausstellung der Senatorin für Finanzen (»Ausplündern und Verwalten. Das Finanzamt Bremen stellt sich seiner Vergangenheit«), die einen umfassenden und auch detaillierten Einblick in die Beteiligung aller drei bremischen Bereiche (Verwaltung, Wirtschaft und Öffentlichkeit) an diesen »Verwertungsprozessen«⁵ gibt. In diesen Untersuchungen werden die im Hafen lagernden Umzugsgüter genauer in den Fokus genommen. Eine weitere zeitgleiche Ausstellung zeigte die Forschungsergebnisse der Kunsthalle Bremen über die von drei Bremer Sammlern ans Haus gekommenen Ge-

1 Bruss 1983.

2 Elsmann 2004.

3 Schleier 1998.

4 Balcar 2014.

5 In diesem Band wird der Begriff »Verwertung« in Anführungszeichen gesetzt, um deutlich zu machen, wie missbräuchlich er im Kontext der Ausplünderung jüdischen Eigentums in der nationalsozialistischen Zeit verwendet wurde.

mälde und andere Bildwerke, die auf NS-verfolgungsbedingte Provenienzen untersucht wurden.⁶

Diese vorangegangenen Forschungen bilden auch eine Basis für das jetzige Forschungsprojekt in Bremen, das am Deutschen Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven angesiedelt ist und vom Deutschen Zentrum Kulturgutverluste gefördert wird. Und es zeigte sich auch hier bereits früh, dass die an den Entzugsvorgängen Beteiligten in Bremen in allen diesen Forschungen wiederkehren. Sie stammen aus den drei Bereichen Verwaltung, Wirtschaft und der Öffentlichkeit in Bremen. In diversen Publikationen wurden bereits Teilergebnisse dieses Projekts vorgestellt.⁷

Das Projekt zum Umgang mit Übersiedlungsgut und seine Fragestellungen

Neu an der aktuellen Forschung sind die expliziten Fragen nach den Objekten, die sich in den Transportbehältnissen befanden, und ihr Umgang mit ihnen: Was genau kam in Bremen unter den Hammer? Wem gehörten die Sachen? Wer hat die Güter verpackt und nach Bremen transportiert? Wo lagerten sie? Was wurde bei den Luftangriffen auf Bremen zerstört? Auch wird die Frage nach Verantwortlichen und Ausführenden an den Bremer Stationen der Umzugsgüter gestellt: Wer beschlagnahmte die Transportkisten und ordnete die Versteigerung an? Wer überprüfte den Inhalt der Transportbehältnisse und warb daraufhin in der Tagespresse mit der Nennung begehrter Stücke? Wer durfte sich interessante Objekte schon vorab aus dem Angebot herauspicken, und woher wussten die Betreffenden, wann sich ein genauer Blick lohnte? Um was für Objekte ging es bei dieser Vorab-Wahl? Wurde notiert, wer was mitnahm, oder lief das Geschäft »unter der Hand«? Wer führte die Versteigerungen durch, an welchem Ort und zu welcher Zeit? Und – last, but not least – wer kaufte die Objekte? Die an dieser Verwertungskette Beteiligten werden systematisch recherchiert.

Ab dem Zeitpunkt der Versteigerung suchen wir auch nach den Wegen, die die Versteigerungserlöse nahmen. Denn die Objekte selbst »verschwanden« in die Haushalte von Bremen und anderen Orten oder in die Verkaufsräume von Kunst-, Antiquitäten-, Möbel-, Buch-, Briefmarken-, Münz-, Teppich-, Textil-, Trödel-, Hausrat- oder anderen Handlungen. Besondere und hochwertige Objekte wurden möglichst gewinnbringend, auch in andere Städte, weiterverkauft. Sie sind bis auf wenige Ausnahmen nie wieder aufgetaucht, geschweige denn an ihre ehemaligen Eigentümer:innen zurückgegeben worden. In den wenigsten Fällen wurde im Zuge der Rückerstattungsverfahren nach dem Krieg ab 1948 nach dem Verbleib der Objekte gesucht.

Nach den Versteigerungen wurden die Erlöse vom versteigernden Gerichtsvollzieher an die Finanzkasse Bremen Ost gezahlt. Von dort wurden sie in manchen Fällen an die jeweiligen Oberfinanzpräsidenten der Heimatstädte der Eigentümer:innen, in anderen Fällen an die Reichshauptkasse in Berlin transferiert. Damit war ein wichtiger Schritt in

6 Hansen/Reuter 2014.

7 Seit 2019 wurden Forschungsergebnisse aus diesem Projekt publiziert: Kiel 2019, 2020, 2022, 2024; Kleibl/Kiel 2022, 2024.

der von der nationalsozialistischen Reichsleitung gewünschten »Verwertung« – eigentlich: Beraubung – von jüdischem Eigentum durch Bremer Behörden vollzogen worden: Der Übergang von jüdischem in »arischen« Besitz – der Wechsel vom Objekt in Reichsmark. Verfolgt man die sehr bürokratisch dokumentierten »Verwertungsketten«, dann wird offenbar, wie wichtig der Aspekt der Beraubung bei der Verfolgung der jüdischen Bevölkerung gewesen ist. Die folgende Grafik aus dem Jahr 1943 bringt das deutlich zur Anschauung:



Abb. 1: Schaubild in einem Bericht der Treuhandstelle bei der Jüdischen Kultusgemeinde Prag an das Zentralamt für die Regelung der Judenfrage in Böhmen und Mähren der SS, 1943. (Yad Vashem, Jerusalem, O.7. cz./133, Anhang, S. 1)⁸

8 Die Jüdische Kultusgemeinde war eine Zwangsvereinigung aller in Prag lebenden Jüdinnen und Juden und stand unter der Aufsicht der Gestapo; vgl. Jah/Gryglewski 2018.

Neu an der aktuellen Bremer Forschung ist auch die systematische Erfassung der Auswander:innen, die von diesen Ausplünderungen betroffen gewesen sind. Dafür werden Antworten gesucht auf die Fragen: Wer waren die Auftraggeber:innen der Umzugsgüter: Einzelpersonen oder Familien? Woher kamen sie? Wie sah ihr Leben vor 1933 aus? Wie veränderte es sich danach? Wie erlebten sie die Reichspogromnacht und deren Folgen im November 1938? War sie der Auslöser für diese späte Auswanderung? Wer hat den Antrag auf Rückerstattung gestellt? Und was haben sie im Jahr 1939 aus ihrem Besitz ausgewählt, das in die unfreiwillige Emigration mitgenommen werden sollte? Ihr Schicksal nach der Emigration wird ebenso recherchiert. Dafür werden vor allem die vorhandenen Archivalien genutzt, aber auch Datenbanken und Forschungsergebnisse, die online zu finden sind.

Alle diese Informationen werden in eine eigens dafür entwickelte Datenbank übertragen: LostLift.⁹ Sie ermöglicht es jederzeit und allen Interessierten, den Fall einer auswandernden Person oder Familie in einer Übersicht nachvollziehen zu können. Das beinhaltet die Personen selbst wie auch deren Umzugsgut. Durch erweiterte Suchmöglichkeiten und Filter ist es auch möglich, sich Gruppenergebnisse anzeigen zu lassen, z.B. sämtliche Betroffene aus einer Stadt oder die Transporte einer bestimmten Spedition.

Funde und Leerstellen in der Überlieferung

Die Dokumentation unserer Forschungsergebnisse kann nur so umfassend sein, wie die Archivlage es zulässt. In Bremen gibt es zum Beispiel keine Aktenüberlieferung der Gestapo Bremen. Im Frühjahr 1945 haben Angehörige der Gestapo im Innenhof ihres Gebäudes Am Wall 199 sämtliche Akten verbrannt, und bis auf ein sogenanntes »Notizbuch der Gestapo« ist von dieser Dienststelle auch tatsächlich kein Material erhalten geblieben.¹⁰ Und selbst dieses »Notizbuch«, das nachweislich in den Nachkriegsjahren der Oberfinanzdirektion Bremen vorgelegen hat, ist schon kurze Zeit später (bis heute) nicht mehr auffindbar gewesen. Gestapo-Akten hätten eine große Relevanz für die Forschung, da diese Behörde die Versteigerungen von Umzugsgut bis zum Herbst 1941 in ihrer Verantwortung hatte.

Ein zweites Feuer brannte ungefähr zum gleichen Zeitpunkt (möglicherweise während der Belagerung Bremens im April 1945) im Hof des Haus des Reichs, in dem unter anderem der Oberfinanzpräsident Weser-Ems seinen Sitz hatte, der ab Ende 1941 die Verantwortung für die Versteigerungen übernommen hatte.¹¹ Auch hier vernichteten

9 <https://www.lostlift.dsm.museum/>

10 Der Oberfinanzpräsident Weser-Ems Alfred Spindler in seinem Bericht am 3. Mai 1945 an Major Bechtel vom Mil. Gov. Detachm. Fisc. Branch: *Die Unterlagen der Gestapo sind bis auf ein Notizbuch durch Bomben vernichtet worden, aus der der Name des Eigentümers und die Höhe des Reinerlöses ersichtlich war. Die Gestapo hatte zum Teil noch nicht mit dem Reichssicherheitshauptamt abgerechnet. Insoweit hat sie mir die Namen der Betroffenen und die Höhe des Reinerlöses mitgeteilt und der Oberfinanzkasse einen Betrag von etwa 550.000,- RM überwiesen. Diese Summe wird aus dem Gedächtnis genannt und kann nicht mehr genau ermittelt werden* (StAB 4,42/3-87).

11 ... die auf diese Vermögen bezüglichen Unterlagen auf ausdrücklichen Befehl der Regierung in Berlin verbrannt worden (ebd.).

Mitarbeiter Akten mit Listen, Namen, zugeordneten Nummern und Versteigerungsprotokollen und anderem belastenden Schriftverkehr, natürlich auch über die Ausplünderung jüdischer Mitmenschen.¹²

Aufgeradezu wundersame Weise ist ein Kassenbuch der Finanzkasse Bremen Ost erhalten geblieben (die Umstände der »Rettung« sind nicht überliefert). Es beinhaltet die Zahlungseingänge von Versteigerungs- und Verkaufserlösen von Umzugsgut im Zeitraum Februar bis Juni 1942. In diesem Buch werden uns 241 Namen von jüdischen Auswander:innen inklusive der ihnen zugeordneten J-Nummern, der Grund für die Einzahlungen (z.B. *Versteigerungserlös*, *Einziehung von Vermögenswerten* oder einfach *Kauf von Gegenständen*), die Höhe der Erlöse sowie das Einzahlungsdatum mitgeteilt. Die Namen bestehen in den meisten Fällen zwar nur aus den Nachnamen der ehemaligen Eigentümer:innen – selten werden der Vorname und noch seltener der Herkunftsort genannt –, doch können wir im Vergleich mit anderen Archivalien in vielen Fällen eine genaue Zuordnung vornehmen. Auch das Einzahlungsdatum ist ein wichtiger Hinweis, weil wir damit den Zeitpunkt der Versteigerung eingrenzen können: ein Terminus ante quem, der zusätzlich besagt, dass die Versteigerung nicht allzu lange davor stattgefunden haben wird: Tage, vielleicht wenige Wochen. Das Jahr 1942 war die Hochphase der Versteigerungen, weswegen wir von Glück sprechen können, dass das einzig erhaltene Exemplar dieser Kassenbücher gerade aus diesem Jahr einen Zeitraum abbildet.

Es werden in diesem »Verwahrungsbuch« einigen J-Nummern auch Auszahlungen zugeordnet: Z.B. zahlte die Finanzkasse Bremen Ost an Speditionen für den Transport der Güter vom Lager zum Versteigerungslokal oder die Abgaben an den Zoll (12,5 % des Brutto-Versteigerungserlöses für die »Wiedereinfuhr« aus dem Zollfreigebiet in das Reichsgebiet¹³). Auch dies sind wertvolle Hinweise für eine Zuordnung zu einer Person oder einer Familie.

Die meisten Informationen über die Auftraggeber der Umzugsgüter und über die verschickten Objekte erhalten wir aus den Verfahrensakten des Landesamtes für Wiedergutmachung in Bremen.¹⁴ Es handelt sich bei diesem Bestand um 858 Verfahren, die deswegen in Bremen verhandelt wurden, weil das Eigentum der Antragsteller in Bremen beschlagnahmt wurde, selbst wenn der größte Teil aus anderen Orten des Deutschen Reiches stammte. Diese Zahl (858) gilt deswegen als grober Anhaltspunkt für die Mindestzahl der tatsächlich in Bremen beschlagnahmten Fälle.¹⁵

12 Spindler an Major Bechtel: *Wie ich schon in der gestrigen Unterredung berichtete, sind die auf diese Vermögen bezüglichen Unterlagen auf ausdrücklichen Befehl der Regierung in Berlin verbrannt worden. ... In einer großen Reihe von Fällen ist bewegliches Eigentum von Juden verkauft worden. Auch hierüber werden die Akten vernichtet sein* (StAB 4,42/3-99).

13 Mit dieser besonders perfiden Plünderung der Vermögen der verfolgten jüdischen Menschen kann gezeigt werden, dass auch der Zoll seinen Anteil beansprucht hat.

14 StAB 4,54 Ra/Rü.

15 Aufgrund der Unvollständigkeit der Archivalien kann keine exakte Zahl über die in Bremen gestrandeten Güter und ihre Eigentümer:innen angegeben werden.

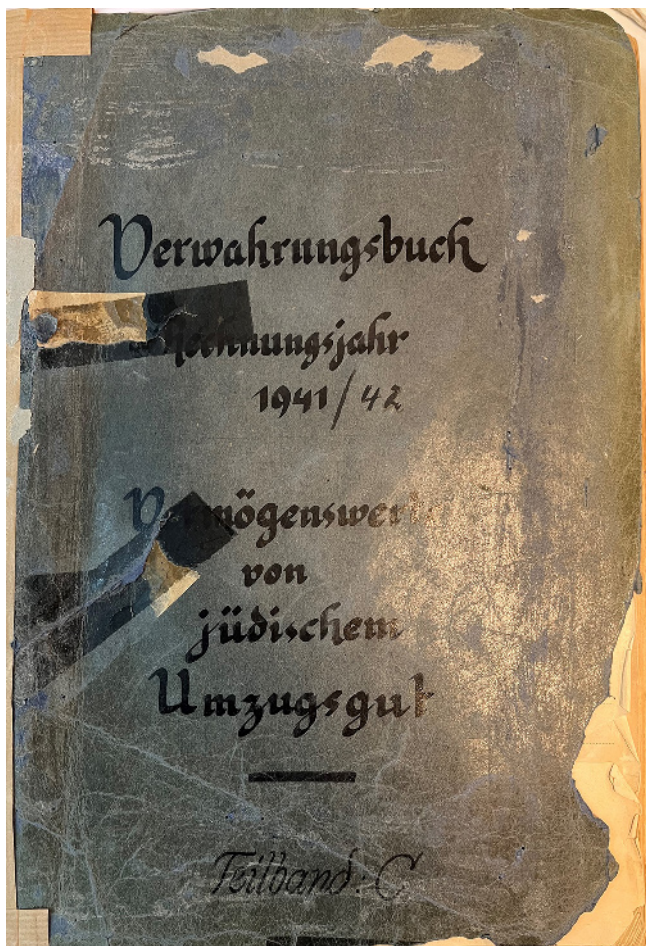


Abb. 2: Titel des »Verwahrungsbuch Rechnungsjahr 1941/42 Vermögenswerte von jüdischem Umzugsgut. Teilband C«, geführt von der Finanzkasse Bremen Ost, unterschrieben vom Kassenaufsichtsbeamten Steuer-Amtmann Heitmann. (StAB 4,42/3-4)

Es werden weiterhin in anderen Archivalien Namen von Eigentümer:innen genannt, die (bisher) keiner Rückerstattungsakte zuzuordnen waren. Ein Beispiel dafür findet sich in den »4 Listen der BLG«¹⁶, einer Lagerliste der Bremer Lagerhausgesellschaft, die nach dem Krieg für die Jewish Restitution Successor Organisation (JRSO) erstellt wurde. Sie beinhaltet die (unvollständige) Auflistung von Umzugsgütern jüdischer Auswander:innen, die ab 1939 in den Lagerstätten der BLG im Freihafen eingelagert gewesen sind.

16 StAB 4,42/3-85.

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

- 8 -

Einlagerer Firma	Lager Nr.	Märk	Verpak- kungsart	Gewicht	Zuführungsart Waggon	Lageret. Schuppen
Röhlig & Co.	4951a	St. 7. 27 D.R. 907-08	1 Lift	2400 kg	Waggon	14
			2 Lifts	3580 "	v. 25.-31. Aug. 39	
	2100a	MN 726	1 Lift	2790 "	824 Köln v. 3. Mai 39	9
	1939a	AM 1070 1071	2 Lifts	5360 "	37361 Stuttgt. v. 24. Apr. 39	17
	809a	W&Co 153	1 Lift	1590 "	19252 Halle v. 23. Febr. 39	9a
	9238a	AH 100	1 Lift	2980 "	D. Frankenwald v. 25. Sept. 39	15
	1650a	R&Co 802	1 "	2300 "	51417 Stuttgt. v. 9. März 40	14
	1651a	R&Co 600	1 "	1200 "	51417 Stuttgt. v. 9. März 40	14
	1843a	ML 166 167	1 " 1 Kiste	3570 "	D. Frankenwald v. 25. Sept. 39	15
	1910a	AB 1413	1 Lift	3220 "	385209 PKP v. 2. Apr. 40	14
	1743a	Alfred Bartels CB 3007	1 "	2440 "	10772 Stuttgt. v. 18. Apr. 39	15
	4443a	AM 255	1 "	1090 "	5029 Augsburg. v. 25. Aug. 39	9
	4444a	MB 1/2	1 " 1 Kollo	2360 " 2360 "	42048 Stuttgt. v. 25. Aug. 39	14
	7790a	R&Co 116	1 Lift	3830 "	D. Nürnberg v. 6. Okt. 39	15
	2404a	Dr. S. 751	1 "	4215 "	3967 Augsburg. v. 11. Mai 39	9a
	4949a	August Keller Breslau 85	1 "	1690 "	19612 Re. v. 24. 8. 39	17
Gebrüder Specht	238a	SB 25 26 27	1 " 1 " 1 "	3170 " 1550 " 70 "	D. Main v. 7. Sept. 39	11
	181a	Werner Rutke 78 79	1 " 1 "	4515 " 1810 "	D. Main v. 7. Sept. 39	11
Schenker & Co. G.m.b.H. Bremen	4773a	KK 683	1 "	3280 "	90175 Stuttgt. v. 18. Dez. 40	14
	4559a	ED 643 EM 673	1 " 1 "	1500 " 3120 "	26868 Stuttgt. v. 25. Nov. 40	14
	2629a	AT 712	1 "	1540 "	32697 Stuttgt. v. 15. Mai 40	14
	1857 a	696	1 "	2720 "	5489 Augsburg. v. 27. März 40	14
	1858a	JT 710	1 "	1760 "	5489 Augsburg. v. 27. März 40	14
	1264a	HD 638	1 "	2100 "	25078 Stuttgt. v. 20. März 39	14

Abb. 4: Seite 8 aus den »4 Listen der BLG« mit Lagerungen von Umzugsgut der Bremer Speditionen Röhlig & Co., Gebrüder Specht und Schenker & Co. GmbH. (StAB 4,42/3-85)

Diese Liste ist alphabetisch nach den Namen der Speditionen geordnet, die als Kunden bzw. Auftraggeber bei der BLG eingelagert haben. Es folgen die Lagernummer, Märk (Bezeichnung) der Frachtstücke, die Verpackungsart und das Gewicht, die Zuführungsart, z.B. Fuhre (für eine Anlieferung per Lkw oder anderen Fahrzeugen), die Zugnum-

mer und Waggonbezeichnung, z.B. 63695 *Stuttgart* (wobei hier nicht auf eine Herkunft aus Stuttgart geschlossen werden kann, sondern lediglich auf die Gattungsbezeichnung des Wagentyps der Deutschen Reichsbahn, der hier eingesetzt wurde), und das Datum des Beginns der Lagerung. Außerdem wird noch die Lagerstelle/der Schuppen, in dem das Umzugsgut gelagert worden ist, genannt.

Für unsere Forschungen ist diese Liste von großer Relevanz, weil sie den Nachweis erbringt, dass das gesuchte Gut tatsächlich in Bremen gelagert wurde. Auch die Mitarbeiter des Landesamtes für Wiedergutmachung und auch die der Oberfinanzdirektion Bremen haben in den Nachkriegsjahren mit dieser Liste gearbeitet, um die juristische Zuständigkeit Bremens in einem Wiedergutmachungsverfahren herauszufinden. Wir finden in der Liste allerdings auch Namen von Betroffenen, die in keiner Archivale und auch nicht in einem Wiedergutmachungsverfahren auftauchen, zum Beispiel Flora Friedemann aus Erfurt, die zwei Liftvans über die Spedition Julius König nach Bremen transportieren ließ. Dort wurde das Umzugsgut von der Firma Emil Ipsen bei der BLG eingelagert. Dennoch konnte eine Person dieses Namens bisher in den Bremer Dokumenten nicht gefunden werden.¹⁷

Wichtige Akteure: die Speditionen

In den meisten der bisher in Bremen untersuchten Fälle haben die Auswander:innen in ihrer Heimatstadt ein lokales Transportunternehmen für ihren Umzug beauftragt. Diese Inland-Spediteure waren nicht immer mit Überseetransporten vertraut und kooperierten bei entsprechenden Aufträgen mit den See-Spediteuren in den Hafenstädten.

Die See-Speditionen sind naturgemäß in den Hafenstädten angesiedelt. Ihre Aufgabe ist es, die Lagerung der Fracht im Hafen, die Zollformalitäten, die Suche nach der bestmöglichen Verschiffung und die anschließende Buchung bei der Reederei oder dem Schiffsmakler vorzunehmen, eventuelle Zwischenlagerungen in anderen Häfen sowie das Handling am Zielhafen (Lagerung, Zoll, eventueller Anschlusstransport) zu organisieren.

Große und international agierende Speditionsunternehmen hatten (und haben) in mehreren Städten Zweigniederlassungen, wie z.B. Schenker & Co. (Firmengründung ursprünglich in Wien, Zweigniederlassungen im Jahr 1939 u.a. in Berlin, Bremen, Breslau, Hamburg, Frankfurt a.M., Freiburg, München, Stuttgart) und Kühne & Nagel (Firmensitz ursprünglich in Bremen, Niederlassungen 1939 u.a. in Berlin, Königsberg, Leipzig, Stettin, Amsterdam, Antwerpen, Bordeaux, Istanbul, Libau [heute Liepaja], Lissabon, Paris, Riga, Rotterdam, Triest).¹⁸ Auch die alteingesessene Bremer Spedition Friedrich Bohne hatte (mindestens) eine Zweigniederlassung, die in der Forschung zum Umzugsgut in Bremen sehr präsent ist, und zwar in Breslau, einem der Zentren jüdischen Lebens im Deutschen Reich. Nahezu alle Auswander:innen aus Breslau, deren Umzugsgut nach

17 Siehe den entsprechenden Eintrag in der Datenbank LostLift: <https://www.lostlift.dsm.museum/de/detail/person/8b7c23b4-d903-4602-85e9-33d21cfe4010>.

18 Archiv der Handelskammer Bremen, HK W I 3, Band 4: Speditionen.

Bremen transportiert wurde, haben über die Firma Friedrich Bohne gebucht, weswegen davon auszugehen ist, dass Bohne dort eine starke Präsenz besessen hat.¹⁹

In diesen Fällen hat das Speditionsunternehmen den Transport von Beginn an übernommen, ab dem Verpacken des Umzugsgutes im Haus der Auswander:innen. Das bedeutet für unsere Forschungen, dass die Speditionen wichtige Informationsträger sind. Sie kennen die Auftraggeber, ihren Wohnort, ihren Hausstand, sämtliche Objekte des Umzugsgutes, den Transportweg und den Zielort. Leider ist die Bereitschaft der Speditionen, ihr Wissen über diese Transporte zu teilen, nicht sehr groß, weder in den Nachkriegsjahren, als die Alliierten erste Nachforschungen in Bremen unternahmen, um die Geschehnisse und das Ausmaß der Ausplünderungen aufzuarbeiten, noch heute, 80 Jahre später. Von den 44 beteiligten Bremer Speditionen haben drei nach dem Krieg eine Liste mit liegen gebliebenen Umzugsgütern jüdischer Auswander:innen abgegeben: Friedrich Bohne, F.W. Neukirch und Carl Prior.²⁰ Leider sind auch diese Listen weder umfangreich noch vollständig.

Um einen ersten Überblick zu bekommen, wie viele und welche Speditionen aus Bremen in welchem Umfang an diesen Transporten beteiligt waren, genügt ein Blick in die bereits oben erwähnte Akte »4 Listen der BLG«. Bei der BLG im Freihafengebiet lagerten die Spediteure Güter, die verschifft oder nach der Ankunft eines Schiffes erst einmal am Hafen eingelagert werden sollten. Dafür gab es Schuppen direkt an den Anlegestellen am Übersee- und Europahafen und Speicher in der zweiten Reihe. Die Umzugsgüter (bestehend aus Liftvans, Kisten, Kolli, Verschlagen oder einzelnen sperrigen Gegenständen, wie Bettrahmen) wurden in den Schuppen gelagert, und zwar am Europahafen an der nördlichen Kaimauer in den Schuppen 1, 3, 5, 7, 9 und 9a sowie an der südlichen Kaimauer in den Schuppen 2, 4, 6, 8 und 10. Am Überseehafen lagen die Schuppen 11, 13, 15 und 17 am nördlichen, die Schuppen 12, 14, 16 und 18 am südlichen Ufer.²¹

In der folgenden Auflistung stehen neben den 44 Speditionsnamen die jeweilige Anzahl der bei der BLG gelagerten zusammenhängenden Frachtsendungen und die Anzahl der jeweiligen Frachtstücke. Zu bedenken ist dabei auch, dass die BLG diese Liste nach Kriegsende auf Basis der erhaltenen Karteikarten angefertigt hat, die also nicht den vollständigen Lagerumfang dokumentieren. Auf der ersten Seite des Dokuments wird extra darauf hingewiesen: *Durch die Kriegseignisse haben wir Aufzeichnungen verloren, so dass nur ein Teil der Lagerkarten vorhanden ist.*²²

19 58 Transporte wurden von Breslau nach Bremen durch Friedrich Bohne durchgeführt (Stand: 22.03.2023).

20 StAB 4,42/3-30, »Verzeichnis der von bremischen Speditionen angelieferten Lifts von Juden, nach April 1945«.

21 Am Europahafen wurden am 2. und 3. Januar 1941 die Schuppen 1 und 10 durch Luftangriffe zerstört. Am Überseehafen wurden am 2./3. Januar 1941 Schuppen 2, 10, 15, am 3. April 1941 noch einmal Schuppen 15 und am 3. Juni 1942 Schuppen 17 zerstört. In ihnen lagerten, wohl neben anderen Frachten, auch 100 Frachtsendungen mit Umzugsgut. Von diesen konnten wir bisher 50 den ehemaligen Eigentümer:innen zuordnen.

22 StAB 4,42/3-85.

Spedition	Anzahl Frachtsendungen	Anzahl Frachtstücke
Friedrich Bohne, Bremen	108	233
F.W. Neukirch, Bremen	106	207
Johann Heckemann, Bremen	101	190
Schenker & Co. GmbH, Bremen	90	128
Hölzer & Co., Bremen	88	200
Emil Ipsen, Bremen	76	155
Röhlig & Co., Bremen	55	123
Harry W. Hamacher	42	65
Louis Neukirch, Bremen	37	74
Internat. Transport Kontor E. Pape & Co.	30	90
Kühne & Nagel, Bremen	30	45
Gebrüder Specht, Bremen	29	82
Dauelsberg	19	59
Helmken & Randermann, Bremen	18	32
Max Grünhut, Bremen	16	24
Reibel AG, Bremen	15	22
Lassen & Co., Bremen	14	22
Richard Boas	14	52
A. Hartrodt, Bremen	11	24
Hagens, Anthony & Co., Bremen	11	13
Carl Prior, Bremen	10	20
Gerhard & Hay AG, Bremen	8	12
Züst & Bachmeier, Bremen	8	90
Carl Joh. Klingenberg	6	9
Gebrüder Hirdes, Bremen	6	7
Matthias Rohde & Jörgens, Bremen	6	15
Johann C. Henschen, Bremen	5	6
Nicolaus Haye & Co., Bremen	5	12
Carl August Drewes, Bremen	4	4
H. Bohrmann & Sohn, Bremen	4	28
Land & See Transport Carl Polzin	3	3
Norddt. Lloyd, Bremen	3	5
Gustav Fischer & Co., Bremen	2	2
Hanseatic Transport Ges. Heinr. Büniger	2	14
Joh... ..enberg, Bremen	2	5

Koch & Reimers, Bremen	2	16
Adolf Gruel	1	1
Carl Scholle, Bremen	1	1
Julius Rudert, Bremen	1	9
Lorenz ...schmidt Bremen	1	2
Rhenus Transport Gesellschaft	1	1
Richard Wolff, Bremen	1	1
Transport AG, Bremen	1	1
Wilhelm Rosebrock, Bremen	1	6

Nicht immer hat eine Spedition den Lagerplatz der BLG genutzt; manche verfügten auch über großzügige eigene Firmengelände mit Lagerhallen. Das wurde wohl vor allem auch in den Fällen genutzt, in denen das Umzugsgut »lose« auf einem Transportlaster nach Bremen transportiert wurde. Erst kurz vor der Verschiffung oder dem Weitertransport zum Hafen wurde es in Transportbehältnissen wie Liftvans oder Kolli verpackt.

Die Firma Friedrich Bohne hatte auf ihrem Firmengelände in der Friesenstraße erst Ende der 1920er-Jahre eine große neue Halle erbaut. *Herr Bohne von der Firma Friedrich Bohne, Möbeltransport- und Speicherei* bot der Stadt 1928 sogar an, *die ganze staatliche Möbelversteigerung [...] in seinen modernen, allen Anforderungen gerecht werdenden Möbelspeichern zu übernehmen*.²³ Die Stadt lehnte das Angebot ab, möglicherweise, weil viele Bremer Speditionen sich negativ dazu geäußert hatten, vor allem aber auch, weil Friedrich Bohne damit eine Monopolstellung gegenüber den anderen Transportunternehmen eingenommen hätte.²⁴ Insbesondere kleinere regionale Transportfirmen hatten die Transporte der Umzugsgüter vom Hafengebiet zu einem der drei Versteigerungslokale übernommen. Wenn der hauptsächliche Versteigerungsort nun in den Räumen einer einzigen Spedition verortet worden wäre, wären wohl auch die Transporte dorthin überdurchschnittlich von dieser Spedition durchgeführt worden.

Über 90 Prozent der öffentlichen Versteigerungen des Umzugsgutes in Bremen wurden an diesen Orten abgehalten:

- im Städtischen Pfandlokal in der Königstraße 11 (heute: Am Landherrenamt);
- in einer umfunktionierten Turnhalle Auf den Häfen 66;
- im Schuppen 3 der Weser-Lagerungsgesellschaft in der Emder Straße.

²³ StAB 3-G. 7. 208.

²⁴ Ebd.



Abb. 5: Zusammenstellung von Briefköpfen verschiedener Bremer Expeditionen aus den Archivalien. (StAB 4,54 Ra/Rü-Akten divers und StAB 4,42/3-31)

Die Speditionen führten auch in eigenem Namen und auf ihrem Grundstücken Versteigerungen durch. Dazu war der Spediteur aufgrund des Unternehmerpfandrechts berechtigt, wenn die Gebühren für den Lagerplatz nicht oder nicht mehr gezahlt wurden. Die Firma Friedrich Bohne beauftragte als Auktionator den vereidigten und öffentlich bestellten Versteigerer (und vereidigten Taxierer) Johann Heinrich Wilkens. Auch diese Versteigerungen wurden, wie auch die an den öffentlichen Orten, in der Tagespresse beworben. In den Anzeigen des Jahres 1940 wurde sogar in manchen Fällen der Name des (jüdischen) Eigentümers genannt, dessen Umzugsgut ohne sein Wissen (und ohne seine Zustimmung) unter den Hammer kam.

Im ersten Beispiel lautet die Anzeige folgendermaßen: *Öffentliche Versteigerung Übermorgen! Dienstag! Vorm. 10 h (durchgehend ohne Pause) versteigere ich für die Fa. Friedrich Bohne in deren Auktionsräumen Friesenstr. 20–21 zwangsweise: 1 gr. Partie Nicht-Arier-Auswanderergut (Dr. Friedländer) als: 1 Flügel (Birke), 1 Klavier ...*²⁵

Im zweiten Beispiel wird das Umzugsgut von Dr. Rosenthal aus Breslau beworben: *Öffentl. Versteigerung Mittwoch, den 27. Nov. vorm. 10 Uhr (Besicht. ab 8 Uhr) Friesenstraße 20/21 (Auktionsräume der Fa. Friedrich Bohne) zwangsweise Nicht-Arier-Auswanderergut (Dr. Rosenthal) als: 1 kompl. Schlafzi. (mahag.) ...*²⁶

In den Jahren 1940 und 1943 gibt es 32 Anzeigen in der Tagespresse für Versteigerungen, die in der Friesenstraße bei Firma Friedrich Bohne durchgeführt wurden. Die meisten davon hat J. Heinrich Wilkens durchgeführt, einige andere Chr. Brauer, ebenfalls ein vereidigter und öffentlich bestellter Versteigerer, Schätzer und Sachverständiger.

Auch die Bremer Möbelspedition F.W. Neukirch hat in ihren Räumen in der Findorffstraße 14–16 Versteigerungen durchführen lassen, viele davon *in Ausbürgerungssachen*, mit Gerichtsvollziehern als Auktionatoren.²⁷

Das Dilemma für die Forschung dabei ist, dass über diese Versteigerungen keinerlei Unterlagen erhalten oder abgegeben wurden. Wir wissen nicht einmal, wessen Umzugsgüter dort versteigert wurden. Die Archive der Unternehmen könnten uns darüber Auskunft geben, doch werden diese heute in den meisten Fällen nicht mehr erhalten sein. Die Angst der Deutschen in der Nachkriegszeit, für ihre Beteiligung am Massenraubmord an den jüdischen Mitbürger:innen haftbar gemacht zu werden, war so groß, dass sich viele ihrer Archive entledigten. Es ist bedauerlich, dass die damaligen Inhaber oder Geschäftsführer weder die Verantwortung noch die Weitsicht besaßen, diese wertvollen Geschäftsunterlagen nach dem Krieg abzugeben oder zumindest aufzubewahren.

25 Vgl. Abb. 6. Im Eintrag in unserer Datenbank LostLift zu Dr. Walter Friedländer, später Friedländer-Fryth, dem das Versteigerungsgut vom 17. November 1940 gehörte, ist auch diese Anzeige aus den Bremer Nachrichten hinterlegt: <https://www.lostlift.dsm.museum/de/detail/collection/de945418-fd5a-45c2-8ca1-49a7e5bd2de4>.

26 Vgl. Abb. 7.

27 Siehe die Tagespresse: Bremer Nachrichten und Bremer Zeitung, Jahrgänge 1941 und 1942.

Öffentl. Versteigerung
Übermorgen! Dienstag!
vorm. 10 Uhr
(durchgehend ohne Pause)
 versteigere ich für die Fa.
Friedrich Bohne
 in deren Auktionsräumen
Friesenstr. 20-21

zwangsweise:
1 gr. Partie Nicht-Arier-
Auswanderergut (Dr. Friedländer)
 als:

1 Flügel 1 Klavier
 (Birke) „Mende“ Berlin
1 Musikzimmer (Birke)
1 Herrenzimmer
1 Schlafzimmer (m. Metallbettst.)
1 weiße Kücheneinrichtung
4 echte Orientbrücken

außerdem div. Einzel-Möbel, u. a.:
 Kleiderschränke, Sofas, Sessel, Tische,
 Stühle, Vitrine, Sekretär, Chaise-
 longue, Bett-Comode, Schreibma-
 schine (Ideal), Nähmaschine, Gas-
 herd m. Bratofen, 2 Paar Skier,
 2 Daunendecken, Wäsche, Feder-
 betten, Gardinen, Herren- und
 Frauenkleidung, Porzellan und
 Glas, Haus- und Küchengerät, Bilder,
 Bücher usw.

ferner:

1 vollständige,
zahnärztl. Einrichtung
 (Instrumente usw.) meistbietend
 gegen bar.

Besichtigung: 2 Stunden vor Ver-
steigerungs-Beginn.

J. Heinr. Wilkens

vereid. u. öffentl. best. Versteigerer u.
 vereid. Schlichter.

Ullremer Str. 51. Ruf: 82562.

Öffentl. Versteigerung
Mittwoch, den 27. Nov.
vorm. 10 Uhr (Besicht. ab 8 Uhr)
Friesenstraße 20/21

(Auktionsräume
 der Fa. Friedrich Bohne)

zwangsweise
Nicht-Arier-Auswanderergut
 (Dr. Rosenthal)

als:

1 kompl. Schlafzi. (mahag.)
1 eichenenes Eßzimmer
1 eichenenes Herrenzimmer
1 weiße Küche
1 Konzertflügel

In schwarzem Gehäuse
Teppiche und Brücken
 versenkbare Nähmaschine, Radio-
 gerät (beschädigt), 1 Personen-
 wagen, kl. Gasherd, Gasbackofen,
 1 eis. Ofen.

ferner: div. Einzelmöbel, u. a.:
 Chaiselongue, Metallbettstelle m.
 Auflager, Tische, Sessel, Stühle,
 Schränke, Korbmöbel, Wäsche,
 Glas- u. Porzellansachen, Uhren,
 Bilder, Spiegel, div. Haus- und
 Küchengerät und viele nicht ein-
 zeln aufgeführte Gegenstände
 öffentlich meistbietend gegen
 sofortige Barzahlung.

J. Heinr. Wilkens

vereid. und öffentl. best. Versteigerer und
 vereid. Schlichter.

Ullremer Str. 51. Ruf: 82562.

Links: Abb. 6: Versteigerungsanzeige Dr. Friedländer, 19.11.1940. (Bremer Nach-
 richten, 17.11.1940)

Rechts: Abb. 7: Versteigerungsanzeige Dr. Rosenthal, 27.11.1940. (Bremer Nach-
 richten, 27.11.1940)

Alternative Transportrouten nach Kriegsbeginn

Über welchen Hafen zu beförderndes Gut aus dem Deutschen Reich nach Übersee ver-
 schifft werden sollte, konnte durch verschiedene Faktoren entschieden werden: ein spe-
 zieller Wunsch des Auftraggebers, eine mögliche Kooperation des jeweiligen Speditors
 mit Partner-Reedereien oder Partnern in bestimmten Häfen, mit Reedereien, die Linien-
 routen befuhren, oder auch einfach, weil sich eine schnelle, günstige oder bestmögliche
 Option für eine Verschiffung anbot.

Da bisher keine europaweiten Zahlen vorliegen, können keine Aussagen darüber getroffen werden, welches die am häufigsten gewählten Häfen oder Routen für die Transporte von Umzugsgut jüdischer Auswander:innen im Jahr 1939 gewesen sind. In Deutschland wurde überwiegend über die Auswandererhäfen Bremen und Hamburg verschifft. Die dort ansässigen Speditionen hatten die größte Erfahrung mit Überseetransporten. Aber auch die großen Häfen im Westen, Antwerpen und Rotterdam, wurden sehr häufig für Transporte aus dem ehemaligen Reichsgebiet genutzt. Ebenso die italienischen Häfen Genua und Triest, vor allem für Transporte aus den süddeutschen Regionen, der Tschechei und Österreich.

Das Ende der gewohnten Arbeitsabläufe für einen reibungslosen Transport zwischen Spedition, Reederei und Lagergesellschaft kam mit dem Kriegsbeginn im Spätsommer 1939. Bereits Ende August 1939 begannen massive Einschränkungen in der deutschen Handelsschifffahrt. Am 25. August 1939 wurde ein erstes Warntelegamm an die deutschen Handelsschiffe in Übersee versendet, zwei Tage später die Aufforderung an alle deutschen Handelsschiffe, innerhalb der nächsten Tage ihre Heimathäfen *oder aber Häfen befreundeter oder neutraler Staaten anzulaufen*.²⁸ Die schnell zusammengezogenen Geschwader der britischen Marine hatten bereits begonnen, in den nördlichen europäischen Gewässern nach zurückkehrenden deutschen Handelsschiffen Ausschau zu halten²⁹, weswegen die Rückfahrt der Schiffe riskant und in manchen Fällen zu einem wahren Abenteuer wird.³⁰ Am 3. September erklärten England und Frankreich Deutschland den Krieg, und die britische Regierung errichtete eine Seeblockade Deutschlands. Für deutsche Schiffe wird ab es diesem Zeitpunkt unmöglich, den Ärmelkanal zu passieren.

Vermutlich entlud man die in den Häfen wartenden und auch die zurückgekehrten Schiffe noch nicht sofort; man wartete möglicherweise erst einmal den Fortgang der Ereignisse ab, denn niemand (der nicht der Regierung oder den obersten Wehrmachtsrängen angehörte) wusste im August 1939, ob, wann und was geschehen würde.

Als in den ersten Septembertagen deutlich wurde, dass es auch auf absehbare Zeit keine Möglichkeit für den Überseetransport geben würde, lagerten die Speditionen die Umzugsgüter wieder ein und schrieben ihre Auftraggeber:innen an, um die veränderte Situation zu berichten und zusätzliche Lagergebühren einzufordern.

28 <https://www.wlb-stuttgart.de/seekrieg/39-08.htm> (01.03.2023).

29 Ebd.

30 Berühmt wurde die Geschichte der Rückkehr des Schnelldampfers BREMEN, damaliges Flaggschiff des Norddeutschen Lloyd, die am 30. August 1939 in Eile den Hafen von New York verlässt (ohne Passagiere an Bord, aber mit dem Umzugsgut der deutschen Auswander:innen, das in New York eigentlich hätte entladen werden sollen), um nach einer aufsehenerregenden Rückfahrt, u.a. über Murmansk, erst am 13. Dezember 1939 nach Bremerhaven zurückzukehren. Für eine detaillierte Zusammenfassung dieser Fahrt inkl. Literaturverzeichnis siehe Schwarzrock 2007. Dass die Umzugsgüter in New York nicht entladen, sondern zurück nach Bremen gebracht wurden, konnte erst durch diese Recherchen herausgefunden werden. In den Handakten des Abwesenheitspflegers H.C.W. Westermann, der die Güter der zurückgekehrten Schiffe zu betreuen hatte, sind auch vier Frachtsendungen der BREMEN erwähnt. Diese wurden interessanterweise nicht in Bremen, sondern in Bremerhaven von einem Gerichtsvollzieher Dose versteigert; vgl. StAB 4,42/3-33 und 4,75/9-481.

Einige Transportunternehmen, die Frachten über Bremen oder Hamburg ins Ausland zu verschiffen hatten, begannen nun nach Alternativrouten und -häfen für Transporte nach Übersee, vor allem für die bereits in den Häfen auf die Verschiffung wartenden Umzugsgüter, zu suchen.

Die Häfen in den Ländern, mit denen Deutschland Ende 1939 und Anfang 1940 noch nicht im Krieg lag, waren für Transporte aus Deutschland auf dem Landweg noch erreichbar. Dazu gehörten die Häfen von Triest (für Bremer Spediteure eine mögliche Alternative vor allem für Verschiffungen nach Palästina oder Asien) und die großen Häfen im Westen: Antwerpen und Rotterdam, von denen Frachten in alle Welt verschifft wurden. Mit den in diesen Häfen agierenden Unternehmen gab es langjährige Kooperationen und Partnerschaften innerhalb der Transport-, Lager- und Schifffahrtsbranche, größere Unternehmen hatten Zweigniederlassungen oder Repräsentanzen vor Ort.³¹

In einigen Bremer Rückerstattungsakten im Staatsarchiv Bremen³² finden sich Hinweise auf Versuche der Spediteure, die Liftvans und Kisten nach September 1939 über diese Häfen zu verschiffen. Doch konnte während der bisherigen Recherchen kein erfolgreicher Fall einer solchen Umbuchungsmaßnahme nachgewiesen werden. Manchmal scheiterte der Transport an höheren Kosten oder an den Devisen, die für die nichtdeutschen Dienstleistungen auf dem Transportweg erforderlich waren. Diese aufzubringen war den jüdischen Eigentümer:innen, die sich zum großen Teil bereits im Ausland befanden, nicht möglich, oder aber sie waren für die Expeditionen, die sie über die aktuellen Veränderungen und Umbuchungsoptionen informieren wollten, wegen fehlender Adressen nicht mehr zu erreichen.

In drei der bisher analysierten Rückerstattungsverfahren wird erwähnt, dass Umzugsgut nach Kriegsbeginn tatsächlich auf dem Landweg nach Triest verschickt wurde. Doch auch dort wurde es nicht sofort verschifft, sondern verblieb in den Lagerstätten des Hafens. Auch in Italien wurden die Umzugsgüter der jüdischen Auswander:innen später beschlagnahmt und entweder vor Ort oder nach einem Weitertransport in Österreich versteigert.³³

Manchmal scheiterte eine kurzfristige Alternativroute ab Bremen auch an den zugefrorenen Flüssen und Kanälen im Extrem-Winter 1939/1940³⁴, etwa wenn geplant war, die Frachten über Duisburg per Binnenschiff (auf dem Rhein) nach Rotterdam zu verschiffen. Der Liftvan von Hermann und Mary Herzberg aus Bremen wurde im März 1940 über Duisburg nach Antwerpen verschickt, kam aber auch dort nicht mehr zur Verschiffung, wurde eingelagert und 1942 durch die deutsche Militärbehörde beschlagnahmt.³⁵

31 Vermutlich gab es Transportmöglichkeiten mit vielen weiteren Häfen in Europa, doch diese wurden bisher noch nicht auf ähnliche Fragestellungen hin untersucht.

32 StAB 4,54 Ra/Rü.

33 Vgl. StAB 4,54 Ra 876 (Julius Cohn aus Hannover), StAHH 213–13_26491 (Leopold Goldschmidt, Erben) und StAB 4,54 Rü 5160 (Rosa Weiss aus Bremen). An dieser Stelle sei auf die Beiträge von Daria Brasca, Anneliese Schallmeiner und Alben Zlatavnova im vorliegenden Band verwiesen, die sich mit dem Umgang mit den Umzugsgütern in den Häfen von Genua und Triest befassen.

34 Ab 1939/1940 gab es drei aufeinanderfolgende extrem kalte Winter: www.ozeanklima.de/Ein_Grossversuch_in_Klimasachen/Ein_Grossversuch_in_Klimasachen.html.

35 Vermutlich wurde er nach Bremen zurücktransportiert und dort versteigert; vgl. StAB 4,54 Ra 225 (Hermann und Mary Herzberg aus Bremen). Die im Rückerstattungsverfahren (1948–1955) ge-

Nach der Invasion der deutschen Wehrmacht in die neutralen Länder Niederlande und Belgien im Mai 1940 war der internationale Schiffsverkehr auch ab Antwerpen und Rotterdam nicht mehr möglich.

Die mangelnde Dokumentenlage über etwaige erfolgreiche Verschiffungen nach Kriegsbeginn kann natürlich auch damit zusammenhängen, dass in den Archivalien nur die nicht am Zielort angekommenen Frachten überliefert sind, alleine deswegen, weil nach dem Krieg Rückerstattungsanträge für die verlorenen Güter gestellt wurden. Erfolgreiche Verschiffungen sind das Alltagsgeschäft in der Speditionsbranche und werden nicht über die gesetzlichen Aufbewahrungsfristen hinaus aufbewahrt.

Eine Erweiterung der Dokumentenlage durch eine Öffnung und den Zugang zu Unternehmensarchiven beteiligter Speditionen und Lagergesellschaften in Bremen und Hamburg wäre auch für diese Fälle eine große Bereicherung für die Forschung und der »missing link« für eine wissenschaftlich objektive Darstellung des tatsächlichen Umgangs mit dem Umzugsgut jüdischer Emigranten in Bremen nach Kriegsbeginn.

Auch die großen Speditionsfirmen wie Schenker oder Kühne & Nagel haben sich einer Öffnung verweigert mit der immer gleichen Aussage, es sei nichts erhalten. Dabei hatten sie in vielen Städten Niederlassungen, und nicht überall wurden die Häuser durch Luftangriffe vernichtet; es gab durchaus Bestände, die den Krieg überstanden haben. 1953 zum Beispiel hat die Firma Schenker im Verlauf eines Rückerstattungsverfahrens auf Anfrage des Landesamts für Wiedergutmachung Unterlagen zum gebuchten Transport von Alfred und Selma Hauptmann aus Freiburg i.Br. geschickt.³⁶ In anderen Fällen wurden (auch ehemalige) Mitarbeiter des Transportunternehmens ausfindig gemacht, die von dem Haushalt berichten konnten, den sie 1939 eingepackt und abgeholt hatten.³⁷ Diese Antworten widersprechen deutlich der Aussage Schenkers vom 7. Oktober 1963 an die Oberfinanzdirektion Bremen auf eine generelle Nachfrage zur »Beschlagnahmung von Umzugsgütern rassisch Verfolgter«: *Zu unserem Bedauern müssen wir Ihnen mitteilen, daß es uns leider unmöglich ist, Ihre Fragen zu beantworten. Durch Kriegseinwirkung wurde unser Büro zerstört, und damit sind auch sämtliche Unterlagen verloren gegangen. Es bestehen somit bei uns keinerlei Voraussetzungen, Nachforschungen in dieser Angelegenheit anzustellen, da auch die derzeitigen Sachbearbeiter sich nicht mehr in unseren Diensten befinden.*³⁸

nannten einzelnen Transportschritte sind nicht gänzlich verlässlich, zum Teil beruhen sie auf Vermutungen.

36 StAB 4,54 Rü 5320 und StAB 4,44/2-193: Prof. Dr. Alfred und Selma Hauptmann, Umzugsgut: 2 Liftvan und 6 Kisten. Rü von 1948–1968 (1960: 20.000 DM; anschl. Landgericht Bremen: 75.000 DM). Viele Kunstwerke, 45 Bücher bei LostArt, SuUB Bremen, 2015 restituiert.

37 Zu weiteren Untersuchungen, inwieweit Speditionen an der Ausplünderung der deutschen und europäischen Juden beigetragen haben, vgl. Beermann-Schön 2020.

38 StAB 4,42/3-31 Anfrage 1963 an 17 Sped. Beschlagnahme von Umzugsgütern.

Ein seltener Fall: Die gute Erhaltungssituation der Pflegschaftsakten des Bremer Abwesenheitspflegers H.C.W. Westermann – Eine Frage der Verantwortung

Es gibt auch (wenige) sehr gute Erhaltungssituationen zeitgenössischer Schriftzeugnisse, die heute im Staatsarchiv Bremen aufbewahrt werden. Dazu gehören die Treuhandakten des Kaufmanns Heinrich Carl Wilhelm Westermann, Inhaber des Bremer Handelshauses J. & K. Brons (heute Pandi Services), die von ihm nach dem Krieg als gesamtes Konvolut den alliierten Behörden in Bremen für Rückerstattungszwecke ausgehändigt wurden.³⁹

Westermann waren im Frühling 1942 vom Amtsgericht Bremen die Abwesenheitspflegschaften für knapp 80 Sendungen von konnossementverbrieftem Umzugsgut übertragen worden.⁴⁰ Die Beschlagnahmung dieser auf diese Weise versendeten Güter gestaltete sich für die Nazi-Behörden schwierig, da die Besitzverhältnisse sich ohne ihr Wissen geändert haben konnten. Das liegt daran, dass die Konnossemente, die als ein Warenwertpapier gehandelt werden, von ihren zumeist jüdischen deutschen Eigentümer:innen im Ausland oder an Ausländer verkauft worden sein konnten. In dem Fall hätte den deutschen Behörden die rechtliche Grundlage für eine Beschlagnahmung gefehlt, und das Risiko, ausländisches Eigentum widerrechtlich zu beschlagnahmen, wollten sie nicht eingehen.

In Hamburg kam man im Dezember 1941 als erstes darauf, einen Abwesenheitspfleger für diese Güter einzusetzen, um auch diese für das Deutsche Reich zu »verwerten«. Die Hafengebiete mussten wegen der Luftangriffe geräumt werden, und eine Umlagerung war in der kriegsgebeutelten Stadt aus Platzgründen nicht möglich, so klang zumindest die offizielle Begründung für dieses Begehren.

Nur einem gerichtlich bestellten Abwesenheitspfleger war es möglich, ohne rechtliche Konsequenzen konnossementverbriefte Umzugsgüter zur Versteigerung zu geben. Diese Handhabung wurde dann auch dem Oberbürgermeister von Bremen angeraten. Für diese Fälle wurde der Kaufmann H.C.W. Westermann als Pfleger bestellt. Er ließ die Güter auf Anweisung von Gerichtsvollziehern versteigern und hinterlegte die Versteigerungserlöse auf für jede Eigentümer:in eigens eingerichtete Sperrkonten bei der Sparkasse Bremen.⁴¹

Der Umgang mit den Umzugsgütern, die in die Treuhandschaft von Heinrich Carl Wilhelm Westermann gegangen sind, ist von ihm sehr gut und umfangreich dokumentiert worden. Die meisten der Versteigerungsprotokolle, die wir unverhofft in den Ar-

39 StAB 4,75/9 Amtsgericht Bremen – Vormundschaftssachen.

40 StAB 4,42/3-33: Verwertung konnossementverbriefter Umzugsgüter (1941–1942) 1955–1959. Bisher (Dezember 2023) konnten 53 Fälle eindeutig den Akten von Westermann zugeordnet werden. Sie sind in der Datenbank in diesem Eintrag aufgelistet: <https://www.lostlift.dsm.museum/de/detail/person/eeaf7e95-1ef8-4121-982a-05fc770483cf#liftvan-o>.

41 Vgl. Schreiben des Reichsstatthalters in Hamburg, Führungsstab Wirtschaft vom 17. Dezember 1942 über die Verwertung konnossementverbriefter Umzugsgüter in Hamburg an den OFP Berlin Abteilung Vermögenseinziehung, in: StAB 4,42/3-33: *Die Anordnung nach dem Reichsleistungsgesetz ersetzt die fehlenden Dokumente und stellt als gesetzlich begründeter Eingriff von hoher Hand die Reederei von der Regressgefahr seitens der Konnossementebesitzer im Ausland frei.*

chivalien finden, liegen in diesen Handakten. Vermutlich ist dieses Konvolut vollständig überliefert, denn es befinden sich lückenlose Korrespondenzen mit anderen am Verwertungsprozess Beteiligten (Speditionen, Lagergesellschaften etc.), Abrechnungen sowie Quittungen, auch über Pfennigbeträge, darin. Wenn sich ein Dienstleister in seiner Abrechnung verrechnet hatte, führte Westermann lange Briefwechsel, bis die Abrechnungen korrekt waren.

Dieses Archivalienkonvolut zeigt uns heute nicht nur den peniblen Ablauf bürokratischer Prozesse im NS-Staat, sondern auch die Arbeitsweise eines offenbar verantwortungsbewusst agierenden Kaufmanns. Westermann hat sich den gesetzlichen Vorgaben seiner Zeit gebeugt (über seine inneren Beweggründe können wir keine Aussage treffen), doch ist er mit dem Eigentum anderer Menschen, das ihm zur Pflege übergeben worden war, so umgegangen, dass er auf Heller und Pfennig Rechenschaft ablegen konnte, auch nach dem Krieg. Die Nettoversteigerungserlöse hatte er 1942 bis 1943 jeweils auf eigens eingerichtete (Sperr-)Konten bei der Sparkasse Bremen eingezahlt und sie, solange er konnte, betreut. Als es im Jahr 1943 um die Beschlagnahme dieser »Mündelsparguthaben« bei der Sparkasse durch die Gestapo ging, hat Westermann Einspruch erhoben; doch vermutlich ohne Erfolg. In diversen Rückerstattungsfällen, in denen er nach dem Krieg als Beteiligter hinzugezogen wurde, konnte er auf die Sperrkonten verweisen, auf denen noch die Höhe der Versteigerungserlöse dokumentiert waren.

Bereits im Sommer 1945 korrespondierte Westermann mit der Alliierten Militärregierung in Bremen (amerikanische Zone), hat seine Akten offengelegt und wurde von dieser zum Treuhänder der Pflugschaften ernannt. Er hat sich außerdem dafür eingesetzt, dass die vom Zoll eingezogene Gebühr in Höhe von 12,5 % des Brutto-Versteigerungserlöses den betroffenen Eigentümer:innen zurückgezahlt wird. (Diese Gebühr kam zustande, da die Güter bereits in den Lagerstätten am Europahafen oder am Überseehafen im Zollfreigebiet lagerten. Als sie also auf Order der deutschen Behörden zur Versteigerung in das Stadtgebiet zurücktransportiert wurden, mussten sie wieder »durch den Zoll«).⁴² Dass diese Gebühren perfide waren, hat Westermann bemerkt und in einem Schreiben am 25. Januar 1946 an den Oberfinanzpräsidenten (OFP) Weser-Ems den Antrag auf Zurücknahme dieser Gebühren gestellt.⁴³

Das an das Hauptzollamt Bremen weitergeleitete Ansinnen wird von dort beantwortet mit der Unmöglichkeit der Rücknahme: *Die Eingangsabgabe ist zu Recht erhoben. Ihre Erstattung könnte nur aus Billigkeitsgründen erfolgen, die eine Härte bei der Zollerhebung voraussetzen. Eine Härte liegt aber nicht in der Erhebung der Abgabe, sondern in der Beschlagnahme und Verwertung der Ware überhaupt. Werden unter den veränderten Verhältnissen die Bestimmungen die zur Beschlagnahme und Verwertung führten mit rückwirkender Kraft aufgehoben, wird der ursprüngliche Besitzer voraussichtlich auch in vollem Umfange für den entstandenen Verlust entschädigt werden. Dieser Regelung kann nach meinem Dafürhalten eine Billigkeitsmaßnahme der Reichsfinanzverwaltung bezüglich der Abgaben nicht vorgreifen.*

42 Um ein Beispiel zu nennen: Bei der Versteigerung des Haushalts der Familie Guido Schloss aus Hannover kam bei einem Brutto-Versteigerungserlös von 17.000 RM eine Zollgebühr von über 2.000 RM zustande: <https://www.lostlift.dsm.museum/de/detail/collection/28517413-654b-4ca4-b381-617b1099606e>.

43 StAB 4,42/3-104.

Westermann schlägt daraufhin vor, den Antrag *vielmehr im Zusammenhang mit der allgemeinen Entschädigung der Betroffenen* zu behandeln.⁴⁴ Zum damaligen Zeitpunkt geht es um eine Summe von insgesamt 12.501,18 RM. Diese beinhaltet die von Westermann in seinem Anschreiben aufgeführten Fälle, in denen die Versteigerungserlöse vom OFP Weser-Ems eingezogen wurden. Diejenigen, deren Erlöse an andere OFPs (an den jeweiligen Heimatorten der Auswander:innen) überwiesen bzw. eingezogen wurden, sind in der Summe noch nicht eingerechnet. *Der Treuhänder macht geltend, dass er durch seine Bestellung im Interesse der Eigentümer zu dieser Antragstellung baldmöglichst verpflichtet sei, und er sich nicht von der Militärregierung an seine Pflicht erinnern lassen möchte.*

Westermann schreibt am 25. Januar 1946 an den Oberfinanzpräsidenten in Bremen: *Als Abwesenheitspfleger des Amtsgericht Bremen, Abt. für Vormundschafftssachen, hatte ich für Übersee bestimmte konnossementverbriefte, notleidende Sendungen zu betreuen, darunter Umzugsgut, deren Absender deutsche jüdische Eigentümer waren. Die später beschlagnahmten Sendungen mussten dann auf Anordnung des damaligen OFP der Verwendung zugeführt werden. Bei der Wiedereinfuhr der Sendungen aus dem Hafengebiet in das deutsche Zollausland, musste eine Sondersteuer von 12½ % vom Brutto-Erlös abgeführt werden. Ich habe damals beim Zollrat Hartung gegen diese Sondersteuer Einwand erhoben mit dem Hinweis, dass die Empfänger laut Konnossement ausländische Empfänger in den USA, Australien usw. seien, andererseits es sich doch um aus Deutschland stammende Sachen handele, deren Verzollung doch eigentlich widersinnig sei. Indessen wurde mir bedeutet, dass es sich um eine Sondersteuer handele, die mit Absicht das jüdische Eigentum treffen sollte. Nachdem nun gänzlich veränderte Verhältnisse eingetreten sind, stelle ich heute in Wahrnehmung der Rechte meiner Pfleglinge den Antrag auf Rückzahlung des Zolles in Höhe von 12½ % des Brutto-Erlöses.*

Der Zollamtmann Barkuski schlägt daraufhin vor, eine Rückerstattung aus Billigkeitsgründen zeitlich nach dem Entschädigungsantrag und -verfahren anzubieten. Damit aber ist Westermann nicht einverstanden. Er verweist darauf, dass es sich bei diesen Beträgen nicht um Entschädigungen handelt, sondern *um die Rückzahlung einer von mir geleisteten Barzahlung. Die zurückgezahlten Beträge sollen auf die jeweiligen Sperrkonten meiner Pfleglinge eingezahlt werden, womit das betreffende Konto dann den tatsächlich sich ergebenden Versteigerungserlös aufweist.*

Die Oberfinanzdirektion Bremen jedoch bleibt bei ihrer Entscheidung, in Übereinstimmung mit den Weisungen der Militärregierung mit den Auszahlungen abzuwarten bis zur endgültigen Regelung der »Wiedergutmachung« an Juden.

Im darauffolgenden Jahr schickt Westermann mehrmals Anträge zur Rückerstattung dieser »Eingangsabgaben« einzelner Fälle. Sie hatten ihn entweder direkt angeschrieben oder wurden vom Landesamt für Wiedergutmachung an ihn verwiesen.⁴⁵ Dazu gehören die Fälle von Rudolf Parnes aus Leipzig⁴⁶, Bruno Rath aus Kempen⁴⁷ und Leo Morgenstern aus Frankfurt a.M.⁴⁸

44 Ebd.

45 Ebd.

46 <https://www.lostlift.dsm.museum/de/detail/collection/fo453627-09d8-4685-9949-3a1c3cc348db>.

47 <https://www.lostlift.dsm.museum/de/detail/collection/92984321-329c-45d1-ab01-49fa9372b61e>.

48 <https://www.lostlift.dsm.museum/de/detail/person/875fa9d5-e063-4099-aa71-c8fb6edf4fd9>.

Heinrich Carl Wilhelm Westermann mag wohl als ein »Vorzeigexemplar« eines Bremer Kaufmanns anzusehen sein, wenn wir seine umfassende und detaillierte Dokumentenablage zu jedem übernommenen Fall anschauen. Er ist für unser Projekt in zweifacher Weise eine Bereicherung: erstens, weil wir anhand seiner Handakten genau nachvollziehen können, wie die Abläufe des »Verwertungsprozesses« in Bremen waren, und zweitens, weil wir an seinem Verhalten nach dem 8. Mai 1945, seiner Kooperation mit der amerikanischen Militärregierung als Treuhänder für seine »Pfleglinge«, der Übergabe seiner vollständigen Akten und seiner respektvollen Kommunikation mit den Betroffenen einen Kaufmann sehen, der Verantwortung für seine Arbeit (vor und nach Kriegsende) übernommen hat.

Gemessen an der Alltagspräsenz der Versteigerungen während des Krieges (mehrmals wöchentlich Anzeigen in der Tagespresse, Hunderte an zentralen Plätzen in der Stadt stattfindende Versteigerungen, ein reger Handel in einer eigentlich von Mangel gekennzeichneten Zeit etc.) und im Gegensatz dazu den Aussagen der Bremer in den Entnazifizierungsverfahren in der Nachkriegszeit (gar nicht gewusst zu haben, dass es jüdisches Eigentum war, das man gekauft hatte⁴⁹) und dem großen allgemeinen Schweigen zum Umgang mit den jüdischen Nachbarn, Freunden und Kollegen während der NS-Zeit, erscheint eine Person wie Westermann heute wie einer der wenigen zivilisierten Menschen, die für zuvor begangene Untaten die Verantwortung übernehmen und sich bemühen, den Schaden wenigstens nicht noch zu vergrößern.

Literatur

- Balcar, Jaromir (Hg.) (2014): Raub von Amts wegen. Zur Rolle von Verwaltung, Wirtschaft und Öffentlichkeit bei der Enteignung und Entschädigung der Juden in Bremen. Bremen.
- Beermann-Schön, Johannes Klaas (2020): Taking Advantage: German Freight Forwarders and Property Theft. In: Kreutzmüller, Christoph & Zatlin, Jonathan R. (Hg.): Dispossession. Plundering German Jewry, 1933–1953. Ann Arbor, S. 127–147.
- Bruss, Regina (1983): Die Bremer Juden unter dem Nationalsozialismus. (Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen 49). Bremen.
- Elsmann, Thomas (Hg.) (2004): Auf den Spuren der Eigentümer. Erwerb und Rückgabe von Büchern jüdischer Eigentümer am Beispiel Bremen. (Schriften der Staats- und Universitätsbibliothek Bremen 5). Bremen.
- Hansen, Dorothee & Reuter, Brigitte (Hg.) (2014): Eine Frage der Herkunft. Drei Bremer Sammler und die Wege ihrer Bilder im Nationalsozialismus. (Ausstellungskatalog Kunsthalle Bremen). Bremen.
- Jah, Akim & Gryglewski, Marcus (2018): »Ihre Grabstätten befinden sich nicht im hiesigen Bezirk.« Quellen zur Deportation der Jüdinnen und Juden im Nationalsozialismus. (Materialien für den Unterricht und die außerschulische Bildung). Leip-

49 StAB 4.66 – I., 10649: Aussage von Carl Emil Spiegel, dem Inhaber der Buch- und Kunsthandlung Franz Leuwer, 1935 durch Arisierung erworben. Spiegel war der fleißigste Einkäufer bei den Versteigerungen von jüdischem Eigentum (Umzugsgut der Auswanderer und der deportierten Bremer).

- zig. <https://arolsen-archives.org/content/uploads/online-it-quellenstudium-komplett-4-3-19.pdf> (05.06.2024).
- Kiel, Susanne (2019): »Meistbietend gegen bar.« Ein Forschungsprojekt zum Umgang mit Übersiedlungsgut jüdischer Emigranten. In: Deutsche Schifffahrt 41 (2), S. 21–23.
- Kiel, Susanne (2020): Ein neues Forschungsprojekt am Deutschen Schifffahrtsmuseum: Der Umgang mit Übersiedlungsgut jüdischer Emigranten in Bremen ab 1939. In: Nachrichten des Marschenrates zur Förderung der Forschung im Küstengebiet der Nordsee 57, S. 106–108.
- Kiel, Susanne (2022): The Handling of Jewish Emigrants' Removal Goods in Bremen after 1939. The Case of Vera and Willi Katz from Bielefeld. In: Fuhrmeister, Christian & Murovec, Barbara (Hg.): Transfer of Cultural Objects in the Alpine Region in the 20th Century. (Brüche und Kontinuitäten 6). Wien/Köln, S. 269–287.
- Kiel, Susanne (2024): Die Hafenstadt Bremen und das Umzugsgut von als Juden verfolgten Auswanderern. In: Kloft, Hans (Hg.): Judentum und Antisemitismus. 1700 Jahre jüdisches Leben in Deutschland. (Jahrbuch der Wittheit zu Bremen 2021/2022). Bremen, S. 151–174.
- Kleibl, Kathrin & Kiel, Susanne (2022): Gerichtsvollzieher als Kunsthändler? – Versteigerungen des Übersiedlungsgutes jüdischer Emigrant*innen in Hamburg und Bremen. In: Galler, Christopher M. & Meiners, Jochen (Hg.): Regionaler Kunsthandel – eine Herausforderung für die Provenienzforschung?! (Veröffentlichungen des Netzwerks Provenienzforschung in Niedersachsen 3; Celler Beiträge zur Landes- und Kulturgeschichte 52). Heidelberg, S. 270–346.
- Kleibl, Kathrin & Kiel, Susanne (2024): Der Umgang mit Übersiedlungsgut jüdischer Emigrant*innen in Hamburg und Bremen nach 1939: Beteiligte, Netzwerke und »Verwertung«. Ein Zwischenstand. In: Arbeitskreis Provenienzforschung e.V. (Hg.): Entzug, Transfer, Transit. Menschen, Objekte, Orte und Ereignisse. 20 Jahre Provenienzforschung. Heidelberg, S. 18–25.
- Schleier, Bettina (1998): Das Umzugsgut jüdischer Auswanderer – von der Enteignung zur Rückerstattung. In: Bremisches Jahrbuch 77, S. 247–265.
- Schwarzrock, Imke (2007): Die 187. Rundreise der BREMEN (IV). Die außerordentlichen Entscheidungen der Schiffsleitung und ihre literarische Verarbeitung. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 30, S. 69–97.