

**‘Paul Salitters Brief’ – een moreel mysterie.
 Moreel historisch redeneren in de geschiedenisles**

Am 9.12.1946 bin ich aus der Zivilinternierung entlassen worden. In meiner Wohnung fand ich den Bescheid vor, nach dem ich auf Anordnung der Militärregierung mit dem 19.10.1946 aus dem Amt entlassen bin. Dieser Bescheid trifft mich ausserordentlich hart, da ich aus Ostpreussen stamme, seit 1919 im Polizeidienst stehe und seit dieser Zeit nur meine Pflicht getan habe. Ich verspreche, auch in der neuen Demokratie meine ganze Persönlichkeit in den Dienst der Sache zu stellen, genau so, wie ich es unter den Regierungen Wilhelms II, Ebert, Hindenburg und im dritten Reich getan habe, und bitte, mich wieder in der Schutzpolizei-wenn auch im Dienstrang eines ~~Polizeioberinspektors~~ Oberinspektors - verwenden zu wollen.

Dass ich in Düsseldorf meine Dienstpflichten gewissenhaft und unparteiisch erfüllt habe, werden sämtliche alten Düsseldorfer Polizeibeamten bestätigen können, insbesondere folgende Beamte :

Polizei-Oberinsp.	M a y	Kdo.d.Schp.
"	"	G e r k e
"	-Insp.	Schulz
"	"	Schröter
"	"	Ingmann
"	-Mstr.	Schröder
"	"	Moll
"	"	Wackernagel
"	"	Böhle
"	"	Welwers
"	"	Schumacher, Abschn. K'do.Mitte.

Bei meiner Entlassung aus dem Internierungslager bin ich vorläufig in Gruppe III des Entnazifizierungsgesetzes eingestuft worden. Mir wurde jedoch die Weisung erteilt, mich in Düsseldorf endgültig einstufen zu lassen. Ich füge ich den erforderlichen Fragebogen

Gerhard Stoel (RU) - gerhard.stoel@ru.nl
 Rémi Hartel (HAN) - remie.hartel@han.nl

Handwritten mark

ACTIVITEIT:

Leerlingen stappen in de rol van de adviescommissie voor personeel van de politie in Düsseldorf in 1947. Voormalig politiecommandant Paul Salitter wil weer in dienst van de politie. De simpele vraag is: welk advies zouden jullie geven? De huidige politiecommandant wil graag een onderbouwde afweging, waarbij jullie ingaan op argumenten voor en tegen, wat de volgens jullie de doorslag geeft en vooral waarom.

TIJDSDUUR:

1 à 2 uren [inkorten is mogelijk – bijvoorbeeld door fragmenten van de teksten te selecteren, of door met de expertmethode te werken, waarbij elke leerling een deel van de tekst leest].

KOPPELING EINDTERMEN

Kenmerkende aspecten:

- Het voeren van twee wereldoorlogen
- Het in praktijk brengen van de totalitaire ideologieën communisme en fascisme/nationaalsocialisme
- Racisme en discriminatie die leidden tot genocide, in het bijzonder op de joden

Historische context:

- Duitsland in Europa (1918-1991)

DOELEN:

Bij het analyseren van een waardegeladen historische vraag kunnen leerlingen:

- Het dilemma en de verschillende handelingsmogelijkheden beschrijven
- Onderliggende waarden benoemen die een rol spelen in het handelen van de historische actor
- De context van de historische actor betrekken in het analyseren van een waardegeladen vraagstuk

Bij maken van een afweging over een waardegeladen historische vraag kunnen leerlingen:

- Onderliggende waarden kritisch beoordelen vanuit een vergelijking tussen de waarden van een historische actor en de eigen waarden.
- Kritisch reflecteren op het spanningsveld tussen hedendaagse standaarden (presentisme) en het beoordelen van ethische vragen in historisch perspectief.

BEGINSITUATIE:

Bovenbouw havo/vwo. De Tweede wereldoorlog, totalitarisme (gelijkschakeling) en de Holocaust is reeds behandeld. Deze opdracht biedt een concrete casus om deze begrippen te concretiseren

VOORBEREIDEN:

- Kopieer voor alle leerlingen: de sollicitatiebrief (ronde 1), het verslag van Paul Salitter (ronde 2), en het verslag van Hilde Sherman (ronde 3)
- Kopieer voor elk groepje de originele 'Strichtliste' en de brief aan het Reichssicherheits-hauptamt
- Kopieer voor elk groepje: de contextkaartjes en verdeel die over vier enveloppen voor elke 'ronde'

INSTRUEREN:

Wat gaan we doen?

We gaan ons verplaatsen in de positie van de adviescommissie voor personeel van de politie in Düsseldorf in 1947. Voormalig politiecommandant Paul Salitter wil weer in dienst van de politie. De simpele vraag is: welk advies zouden jullie geven?

Jullie gaan de betrokkenheid van Salitter onderzoeken vanuit verschillende perspectieven en daarbij ga je na welke waarden hierbij een rol hebben gespeeld. Uiteindelijk gaan jullie een (morele) afweging maken.

UITVOEREN:

Ronde 1. (publiek perspectief)

Deel het opdrachtenblad uit, de sollicitatiebrief van voormalig politie commandant Paul Salitter, en de envelop van 'Ronde 1' (hierin zit contextkaartje #1 en de 'waardenkaart'). Leerlingen lezen de sollicitatiebrief en het contextkaartje en beantwoorden daarna de vragen op het opdrachtenblad voor ronde 1.

Tussenbespreking

Voor ronde 1:

- Voordat leerlingen starten kun je met ze bespreken wat waarden zijn en waarom het bij geschiedenis belangrijk kan zijn om daarover na te denken.
- Wanneer er om waarden gevraagd wordt kunnen ze de waardenkaart gebruiken ter inspiratie.

Na ronde 1:

- Bespreek met leerlingen welke keuzes de commissie kan maken [aannemen of niet aannemen, of wellicht iets daartussen], welke argumenten voor de verschillende keuzes zijn en welke waarden daarbij belangrijk zijn [bv meer praktische waarden versus meer morele waarden].
- Vraag hen welke feiten hen opvielen in de brief en wat dit zegt over Salitter en zijn waarden.
- Belangrijke vraag: welke vragen roept deze brief op als commissielid? Mogelijk antwoord: het is maar één perspectief en ook nog bedoeld om een goed beeld te geven. Conclusie: Je moet eigenlijk meer weten. Leerlingen kunnen nadenken over wat ze dan nog meer zouden willen weten. Welke bronnen zouden ze nog willen raadplegen?
- Je kunt al even stil staan bij de vraag wat het betekent dat de commissie zijn werk doet in 1947. Hoe zou dat verschillen met het heden? [rol context en wellicht andere waarden]

Ronde 2. (Perspectief Salitter)

Deel het verslag van Paul Salitter uit, over het transport van 1007 Duitse Joden van Düsseldorf naar Riga op 11 december 1941. Deel ook de envelop van 'Ronde 2' uit (hierin zitten de contextkaartjes #2 en #3). Leerlingen lezen het verslag en de contextkaartjes en beantwoorden daarna de vragen op het opdrachtenblad voor ronde 2.

Tussenbespreking

- Bespreek met leerlingen hen opviel aan het verslag. Welke fragmenten sprongen er uit?
- In hoeverre vullen de contextkaartjes en de originele brief het beeld nog aan?
- Wat vertellen deze bronnen ons over Salitter en over de waarden die hierin naar voren komen?
- Het kan handig zijn om op dit punt ook even de mening van de leerlingen zelf te bevragen. Wat vinden zij nu dat er moet gebeuren? Vervolgens kunnen ze de vraag beantwoorden vanuit het perspectief van de commissie. Is hun mening veranderd?

Ronde 3. (Perspectief van Sherman)

Deel het verslag van Hilde Sherman uit, waarin de reis vanuit het perspectief van een Joodse slachtoffer wordt beschreven. Deel ook de envelop van 'Ronde 3' uit (hierin zit contextkaartje #4). Haar getuigenis volgt dezelfde structuur (dezelfde kopjes) als het verslag van Salitter. Leerlingen lezen het verslag en het contextkaartje en beantwoorden daarna de vragen op het opdrachtenblad voor ronde 3.

Tussenbespreking

- Bespreek met leerlingen hen opviel aan het verslag. Welke fragmenten sprongen er uit? In hoeverre kwamen beide bronnen overeen? En waar zitten de verschillen? [feiten zijn redelijk vergelijkbaar, maar de selectie van gebeurtenissen en het perspectief verschillen totaal]
- Wat vertellen deze bronnen ons over de waarden van Salitter? En dan met name: welke waarden ontbreken in zijn brief en het verslag? [het kan hier over de eenzijdigheid van de waarden die Salitter benadrukt – bv. gezagsgetrouwheid, loyaliteit aan je manschappen, punctualiteit –, afwezig zijn bijvoorbeeld: vrijheid, compassie, gelijkheid]
- Het kan handig zijn om op dit punt ook even de mening van de leerlingen zelf te bevragen. Wat vinden zij nu dat er moet gebeuren? Vervolgens kunnen ze de vraag beantwoorden vanuit het perspectief van de commissie. Is hun mening veranderd?

Ronde 4. (Historische context)

Deel tot slot de envelop uit van 'Ronde 4' (hierin zit contextkaartje #5, #6, #7, #8 en #9). Leerlingen lezen de contextkaartjes en beantwoorden daarna de vragen op het opdrachtenblad voor ronde 4.

Tussenbespreking

- In hoeverre vullen de contextkaartjes het beeld over Salitter nog aan? In hoeverre worden de feiten door de kaartjes genuanceerd of juist verzwaard?
- Welke invloed heeft deze kennis van de historische context op de beoordeling van een historisch figuur? Hoe werkt dat eigenlijk: iets in historische context plaatsen? Wat betekent dat voor de onderliggende waarden? [hier zou uit kunnen komen dat waarden door de tijd heen kunnen veranderen, maar dat er misschien ook waarden zijn die we 'universeel' kunnen noemen – zeker sinds de Verklaring van de Rechten van de mens]

Ronde 5. (Moreel beraad)

Leerlingen hebben Salitter nu vanuit verschillende perspectieven bestudeerd. Nu wordt het tijd om een definitief oordeel te vellen. Daartoe houden ze in hun groepje een moreel beraad en beantwoorden ze de vragen op het opdrachtenblad voor rond 5.

Nabespreking

- Inventariseer welke keuze de verschillende groepjes maken. Zet dat op het bord. Bespreek voor de verschillende antwoorden welke waarden de nadruk krijgen. Noteer die eventueel ook op het bord.
- Waarom denken leerlingen dat bepaalde waarden voor de commissie het zwaarst wegen? Zouden zij in het heden een andere weging aanbrengen? Hoe verklaren zij eventuele verschillen? [hier kan het gaan over hoe waarden ook kunnen veranderen en (deels) bepaald worden door de historische context – bv het probleem dat er in Duitsland een staat moest worden opgebouwd en dat de ervaring deels zat bij mensen die het Naziregime hadden gesteund].
- Bespreek wat leerlingen geleerd hebben over het beoordelen van ethische vragen in historisch perspectief. [Dit kan gaan over het belang van context, het nadenken over de verschillende waarden die een rol spelen bij bepaalde gebeurtenissen of keuzes, maar ook over het voorkomen van presentisme of het redeneren met 'hindsight knowledge']. Het gaat hier om het achterhalen van de inzichten in historische structuurbegrippen en over de vaardigheid 'moreel oordelen'.

Let op 1: In de geleide versie is ronde 5 wellicht al een beetje een herhaling. De conclusies zijn dan al getrokken en onderbouwd. De evaluatieve vragen in de tussenrondes kun je ook bewaren tot het einde. Zeker bij een meer gevorderde bovenbouwklas.

Let op 2: Je kunt wellicht ook de bronnen en contextkaartjes in één keer geven. Dan wordt de opdracht meer een mysterie. Wel lijkt het aan te raden om eerst de sollicitatiebrief te lezen, dan het verslag van Salitter en dan pas het verslag van Hilde Sherman.

OPDRACHTENBLAD

Stel je voor, jij maakt in 1947 onderdeel uit van de adviescommissie voor personeel van de politie in Düsseldorf. Voormalig politiecommandant Paul Salitter wil weer in dienst van de politie. De simpele vraag is: welk advies zouden jullie geven? De huidige politiecommandant wil graag een onderbouwde afweging, waarbij jullie ingaan op argumenten voor en tegen, wat de volgens jullie de doorslag geeft en vooral waarom. Je onderzoekt deze vraag vanuit verschillende perspectieven en denkt na over onderliggende waarden. Op die manier kom je tot een moreel oordeel.

Ronde 1.

Lees de sollicitatiebrief van Paul Salitter en de contextkaart met biografische informatie aandachtig door.

Beantwoord de volgende vragen:

1. Bespreek welke verschillende keuzes de commissie kan maken
 - a. Wat is het morele dilemma? Welke antwoorden zijn er mogelijk?
 - b. Welke argumenten kun je voor beide antwoorden verzinnen?
 - c. Welke waarden liggen onder de verschillende argumenten?
2. Beschrijf kort welke feiten je kunt vaststellen rond de sollicitatie van Salitter op basis van de brief en de context informatie.
3. Welke 'waarden' komen uit de brief naar voren? Wat vindt Paul Salitter belangrijk? (meerdere trefwoorden mogelijk)
4. Kun je al een beslissing nemen? Zo ja, op basis van welke informatie? Zo nee, wat zou je nog meer willen weten?

Ronde 2.

Tijdens het onderzoek duikt een verslag op dat een inblikje biedt in één van de gebeurtenissen waarbij Paul Salitter tijdens de Tweede Wereldoorlog betrokken was. Het gaat om het transport van 1007 Duitse Joden van Düsseldorf naar Riga op 11 december 1941. Salitter was als politiecommissaris eindverantwoordelijke voor het transport. Lees het verslag dat Salitter aan zijn superieuren in Berlijn schreef, en de twee bijbehorende context kaartjes.

Beantwoord de volgende vragen.

1. Highlight 3 delen uit de tekst die je kenmerkend vindt voor dit verslag. Noteer in steekwoorden waarom je deze fragmenten hebt gekozen. Welke feiten vertellen ze je over de persoon Salitter?
2. Bekijk de contextkaartjes en de originele brief – met de *Strichliste* (streepjeslijst). In hoeverre vult dit je beeld van Salitter aan?
3. Welke 'waarden' komen uit het reisverslag naar voren? Wat vindt Paul Salitter belangrijk?

Moreel redeneren in de geschiedenisles: een vloek of een zegen?

4. In hoeverre beïnvloedt deze nieuwe informatie de beslissing van de adviescommissie? Vergelijk je antwoord met de vorige ronde. Wat is er nu veranderd en waarom? Mis je ook nog informatie?

Ronde 3.

Naast het verslag van Salitter is de adviescommissie ook in het bezit van een verslag van het transport vanuit het perspectief van een Joodse vrouw, Hilde Sherman, een overlevende van de Holocaust. Haar getuigenis volgt dezelfde structuur (dezelfde kopjes) als het verslag van Salitter, waardoor je deze goed kunt vergelijken.

Beantwoord de volgende vragen.

1. Highlight in 3 delen in het verslag van Hilde Sherman die een ander licht werpen op het verslag van Salitter. Noteer in steekwoorden waarom je deze fragmenten hebt gekozen. In hoeverre veranderen ze je oordeel over de persoon Salitter?
2. Als je het verslag van Hilde Sherman leest, dan valt op dat Salitter een aantal waarden benadrukt, maar dat deze erg eenzijdig zijn. Welke waarden – die jullie wellicht belangrijk vinden – ontbreken in zijn brief en verslag? (Meerdere trefwoorden mogelijk)
3. In hoeverre beïnvloedt deze nieuwe informatie de beslissing van de adviescommissie? Vergelijk je antwoord met de vorige ronde. Wat is er nu veranderd en waarom? Mis je ook nog informatie?

Ronde 4.

Tot slot verdiept de adviescommissie zich in de *omstandigheden* waarin de acties van Salitter geplaatst moeten worden. Je bestudeert daartoe de context kaartjes.

Beantwoord de volgende vragen.

1. Welke feiten kun je vaststellen vanuit de contextkaartjes
2. In hoeverre geeft deze informatie nog nieuwe argumenten of werpt een ander licht op je eerdere oordeel over Salitter?

Ronde 5.

Je hebt Salitter nu vanuit verschillende perspectieven bestudeerd. Nu wordt het tijd om een definitief oordeel te vellen. Daartoe hou je in je groepje een moreel beraad. Je gaat hiertoe nog eens terugkijken naar je antwoorden in de vorige rondes.

Maak een kritische afweging:

1. Welke waarden krijgen de nadruk bij de verschillende keuzes?
2. Welke waarden zou de commissie het zwaarst wegen? En: zouden jullie zelf een andere weging aanbrenge?
3. Hoe verklaar je eventuele verschillen?
4. Schrijf nu een onderbouwde afweging, waarbij je ingaat op argumenten voor en tegen, wat de volgens jullie de doorslag geeft en vooral waarom.

Sollicitatiebrief van Paul Salitter

Politiecommandant, buiten dienst
Paul Salitter

Düsseldorf 16 januari 1947
Kalkumer St. 40
Tel. 19705 Poggel

Aan de
Heer politiecommandant – administratie van de politie

Düsseldorf

Betreft: heropnemen in dienstverband van de politie.

Op 9 december 1946, werd ik vrijgelaten uit civiele hechtenis. In mijn woning vond ik het bericht, dat ik op gezag van de militaire regering per 19 oktober 1946 ontslagen ben uit het ambt. Dit besluit komt buitengewoon hard bij mij aan, omdat ik uit Oost-Pruissen kom, sinds 1919 in dienst ben geweest bij de politie, en ik alleen maar mijn plicht heb vervuld. Ik beloof dat ik mijn volledige persoonlijkheid, ook in de nieuwe democratie, in dienst zal stellen van de zaak, zoals ik dat ook gedaan heb onder regeringen van Wilhelm II, Ebert, Hindenburg en het Derde Rijk. Ik vraag u om mij alstublieft weer in dienst te nemen bij de politie, ook al is het in de rang van hoofdinspecteur.

Dat ik mijn plicht in Düsseldorf nauwgezet en onpartijdig heb vervuld, zullen alle oude politieofficieren van Düsseldorf kunnen bevestigen, met name de volgende beampten:

Hoofdinspecteur van politie	May	Politiecommandant
“	“	Gerke
Inspecteur	“	Schulz
“	“	Schröter
“	“	Ingmann
Sergeant	“	Schröder
“	“	Moll
“	“	Wackernagel
“	“	Böhle
“	“	Welwers
“	“	Schumacher, sectie commando centrum.

Toen ik werd vrijgelaten uit het detentiekamp, ben ik voorlopig gecategoriseerd in groep III van de Denazificatie Wet. Ik kreeg echter de instructie dat ik mezelf definitief moest laten categoriseren in mijn woonplaats Düsseldorf. Voor dit doel voeg ik de ingevulde vereiste vragenlijst toe.

1 bijlage

Paul Salitter
Politiecommandant, buiten dienst

[Handgeschreven] *De vragenlijst naar de commissie gestuurd op 22 januari 1947.*

Major d.Schp.a.D.
Paul Salitter

Düsseldorf, den 16.1.1947
Kalkumerstr.140

Eing: 20 JAN 1947

Kef. 19705 Foggel



Freigabezeugnis vom 22/1.47 von ...

Handwritten signature and initials over a stamp area.

An den

Herrn Oberbürgermeister
-Polizeiverwaltung -

D ü s s e l d o r f

Betrifft: Wiederverwendung im Dienst der Schutzpolizei

Am 9.12.1946 bin ich aus der Zivilinternierung entlassen worden. In meiner Wohnung fand ich den Bescheid vor, nach dem ich auf Anordnung der Militärregierung mit dem 19.10.1946 aus dem Amt entlassen bin. Dieser Bescheid trifft mich ausserordentlich hart, da ich aus Ostpreussen stamme, seit 1919 im Polizeidienst stehe und seit dieser Zeit nur meine Pflicht getan habe. Ich verspreche, auch in der neuen Demokratie meine ganze Persönlichkeit in den Dienst der Sache zu stellen, genau so, wie ich es unter den Regierungen Wilhelms II, Ebert, Hindenburg und im dritten Reich getan habe, und bitte, mich wieder in der Schutzpolizei-wenn auch im Dienstrang eines ~~Major d. Schp.~~ Oberinspektors - verwenden zu wollen.

Dass ich in Düsseldorf meine Dienstpflichten gewissenhaft und unparteiisch erfüllt habe, werden sämtliche alten Düsseldorfer Polizeibeamten bestätigen können, insbesondere folgende Beamte :

Polizei-Oberinsp.	M a y	Kdo.d.Schp.
"	"	G e r k e
"	-Insp.	Schulz
"	"	Schröter
"	"	Ingmann
"	-Mstr.	Schröder
"	"	Moll
"	"	Wackernagel
"	"	Böhle
"	"	Welwers
"	"	Schumacher, Abschn. K'do.Mitte.

Bei meiner Entlassung aus dem Internierungslager bin ich vorläufig in Gruppe III des Entnazifizierungsgesetzes eingestuft worden. Mir wurde jedoch die Weisung erteilt, mich in meinem Heimatort Düsseldorf endgültig einstufen zu lassen. Zu diesem Zweck füge ich den erforderlichen Fragebogen ausgefüllt bei.

1 Anlage

Paul Salitter
Major d.Schp. a. D.

I. Voorbereiding van het transport

Het Jodentransport, dat op 11 december gepland was, bestond uit 1007 Joden. [...] Het transport bestond uit Joden van beide geslachten en van verschillende leeftijden, van zuigelingen tot 65-jarigen.

Op de weg van het slachthuis [het verzamelpunt], naar het laadperron probeerde een mannelijke Jood zelfmoord te plegen, door zichzelf voor de tram te gooien. Hij kwam echter op de bumper van de tram terecht en raakte slechts lichtgewond. [...] Een oude Joodse vrouw liep ongemerkt weg van het laadperron – het regende en het was erg donker. Ze vluchtte een aangrenzend huis binnen, ontdeed zich van haar kleren en ging op het toilet zitten. Zij werd echter opgemerkt door een schoonmaakhulp. Daardoor kon ook zij teruggebracht worden naar het transport.

II. Op het perron

Het vertrek van het transport was om 9.30 gepland. Om die reden werden de Joden al om 4 uur op het perron opgesteld om te laden. De Duitse spoorwegen waren er echter niet in geslaagd om de trein zo vroeg klaar te hebben, zogenaamd vanwege een gebrek aan personeel. Het inladen van de Joden begon daarom pas om 9.00 en werd in grote haast uitgevoerd, omdat de Duitse Spoorwegen erop stonden dat de trein volgens planning vertrok. Het was daardoor niet verwonderlijk dat sommige wagons overbeladen waren (60 tot 65 personen) terwijl andere slechts 35 tot 40 personen telden. Dit leverde gedurende de hele reis naar Riga problemen op, omdat sommige Joden herhaaldelijk probeerden om in minder drukbezette wagons te geraken. Voor zover de tijd het toestond, heb ik, in enkele gevallen, wisselingen toegestaan, omdat ook moeders van hun kinderen gescheiden waren.

Het beladen van de trein was rond 10.15 voltooid. [...] De trein vertrok rond 10.30 van het goederenstation Düsseldorf-Derendorf [...].

III. De trein vertrekt

[...] Ik kwam tot de ontdekking dat de wagon, die voor de bewakers gereserveerd was, niet in het midden geplaatst was, met andere woorden, het was wagon nr. 21. [...] Dit had de volgende nadelen:

- a) Vanwege een defect verwarmingssysteem, bereikte de warmte de achterste wagon niet. Door de kou droogden de kleren van de bewakers niet op (het regende gedurende het hele transport). Daardoor had ik te maken met bewakers die vanwege ziekte uitvielen.
- b) De transportcommandant had geen overzicht over de gehele trein. [...] Bovendien probeerden de Joden, elke keer dat de trein bij een station stopte, contact te leggen met de mensen op het perron, brieven af te geven of hen om water te vragen. Daardoor moest ik besluiten om twee bewakers in een compartiment van de voorste wagons te plaatsen. [...]

IV. De reis

[...] Om 11.10 [op 12 december] bereikten we Konitz. Hier kon ik mijn voornemen om de wagon van de bewakers om te rangeren uitvoeren. In eerste instantie werd hiermee ingestemd, maar plotseling verkondigde de stationschef dat het niet mogelijk was om de wagon in het midden van de trein te plaatsen. [...] Hij zei me dat de trein direct weer moest vertrekken. [...] Ik vond het gedrag van de stationschef erg vreemd en ik liet hem in duidelijke taal blijken dat ik de situatie bij zijn meerdere wilde aankaarten. Hij vertelde mij op zijn beurt dat het voor mij onmogelijk was om zijn meerdere te bereiken. Hij had zijn bevelen. De trein moest direct vertrekken omdat er twee andere treinen onderweg waren. Hij stelde zelfs voor dat ik de Joden uit een wagon in het midden zou verwijderen en met mijn bewakers naar de beschikbare centrale wagon te gaan. De Joden konden dan wel in de wagon van de tweede klasse. Ik denk dat iemand uit de hoogste geledingen ervoor zou moeten zorgen dat deze spoorwegbeambte begrijpt dat leden van de Duitse politie anders behandeld dienen te worden dan Joden. Ik had de indruk, dat dit zo'n landgenoot is die nog steeds over die "arme Joden" praat, iemand die totaal geen notie heeft van wat het begrip "Jood" inhoudt. [...]

Om 1.50 reden we verder naar Tilsit. Op dat station [...] werd de wagon van de bewakers naar de voorkant van de trein verplaatst en werd eindelijk verwarmd. De bewakers stelden de warmte zeer op prijs [...] nu konden hun uniformen eindelijk drogen. [...] De treinreis zou, van dit punt naar Riga, normaal gesproken nog ongeveer 14 uur duren. Omdat er maar één spoor beschikbaar was en onze trein geen prioriteit had, hadden we op de stations vaak grote vertragingen. [...]

V. Einde van de Reis

[...] Op 13.12 om 23.25 bereikte de trein [...] station Skirotawa. Daar bleef de trein zonder verwarming staan. Buiten was het inmiddels 12° onder nul. [...] De overdracht van de trein vond plaats om 1.45 uur, en zes Letse politieagenten namen de bewaking van de trein over. [...] Omdat het donker was en het perron bedekt met een dikke laag ijzel, werd besloten om de Joden pas op zondagmorgen [...] naar het verzamelgetto te verplaatsen.

[...] Riga heeft zo'n 360.000 inwoners. Waarvan er ongeveer 35.000 Joods waren. De Joden waren dominant aanwezig in het zakenleven, net zoals overal. Na de inval van het Duitse leger werden hun winkels direct gesloten en in beslag genomen. De Joden zelf werden opgesloten in een getto aan de Dvina [rivier], omringd door prikkeldraad. Momenteel bevinden zich in dit getto slechts 2.500 mannelijke Joden, die als arbeidskrachten worden ingezet. De resterende Joden zijn voor een ander passend doel ingezet of werden door de Letten geëxecuteerd. [...]

Het Letse volk staat, voor zover ik kon beoordelen, vriendschappelijk tegenover Duitsland en velen van hen spreken Duits. [...] Hun haat is voornamelijk gericht op de Joden. Om die reden hebben ze zich, vanaf het moment van hun bevrijding, zeer ijverig met de uitroeiing van deze parasieten bezig gehouden. Desondanks vinden ze het vreemd, althans dat werd me verteld door de spoorwegarbeiders, dat Duitsland hun Joden naar Letland brengt, in plaats van ze in hun eigen land te vernietigen.

VI. Lessen

- a) Het proviand [voor de bewakers] was goed en genoeg.
- b) Het meegenomen met [...] warme kleding, bontjes en warme laarzen, kwam de mannen goed van pas en is ook aan te raden voor de toekomstige transporten.
- c) We waren voorzien van genoeg pistolen en ammunitie. Dat was nodig omdat we het risico liepen aangevallen te worden door partizanen in Litouwen en Letland.
- d) De twee zoeklichten deden hun werk naar behoren [...]
- e) De assistentie van het [Duitse] Rode Kruis [voor de bewakers] was prijzenswaardig.
- f) Om de Joden van water te voorzien, is het zeer belangrijk dat de Gestapo met de Rijks Spoorwegen goede afspraken maakt, om elke dag van het transport 1 uur te stoppen bij een station in het Reich. Het bleek dat de Rijks Spoorwegen, vanwege de vaste dienstregeling, erg terughoudend was met het uitvoeren van de wensen van de transportcommandant. De Joden zijn normaal gesproken al 14 uur of meer onderweg voordat het transport vertrekt. Meestal hebben ze tegen die tijd al hun meegenomen drinken al opgebruikt. Als ze tijdens het transport niet van water worden voorzien, proberen ze, ondanks het verbod, bij elke gelegenheid uit de trein te komen om water te halen of hierom te vragen.
- g) Daarnaast is het van essentieel belang dat de Rijks Spoorwegen de trein zeker 3 tot 4 uur voor de afgesproken vertrektijd beschikbaar stelt, zodat het inladen van de Joden en hun bezittingen op adequate wijze kunnen worden afgehandeld.

Het belangrijkste is dat de Gestapo met de Rijks Spoorwegen overeenkomt dat de wagon (2^{de}-klasse) voor de bewakers, direct in het midden van de trein geplaatst wordt. Dit is van groot belang voor de bewaking van het transport. [...]

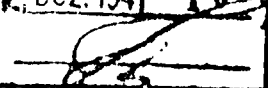
De toegewezen bewakers gaven me geen reden tot klagen. Met de uitzondering dat ik sommigen moest aansporen om agressiever op te treden tegen de Joden die mijn bevelen niet opvolgden. Voor de rest gedroegen zij zich prima en hebben zij hun diens vlekkeloos vervuld.

Ondertekend: Salitter, commandant van de politie.

AMC

II B 4/71.02/1300/41.

Düsseldorf, den Dez. 1941.

FS-NR 13.165
Beförder. 12. Dez. 1941 * 10
Durch 

1.) Fernschreiben!

Dringend, sofort vorlegen.

a) An

das Reichssicherheitshauptamt
 - Referat IV B 4 -
 z.Hd. von 4-Stubaf. E i c h m a n n o.V.i.A.
in B e r l i n . ✓

b) An

den Befehlshaber der Sipo und des SD
 - Einsatzgruppe A -
 z.Hd. von 4-Stubaf. Dr. Lange o.V.i.A.
in R i g a . ✓

Betrifft: Evakuierung von Juden.

Vorgang: Bekannt.

Am 11.12.1941, 10.45 Uhr, hat der Transportzug
 Do 38 den Abgangsbahnhof Düsseldorf-Derendorf in Richtung
 Riga mit insgesamt 1007 Juden verlassen. Der Transport ist
 begleitet ~~von 1:15 Schutzpolizeibeamten~~ von 1:15 Schutzpolizeibeamten. Transportführer ist Haupt
 mann d.Sch. S a l u t t e r, dem die wesentliche Transpor
 tliste in zweifacher Ausfertigung mitgegeben wurde. Die Tr
 portinsassen führen an Verpflegung Brot, Mehl und Hülsen
 fruchte für 21 Tage und an Zahlungsmitteln 50.000,--RM in
 Reichskreditkassenscheinen mit.

Stapoleitstelle D'dorf-II B 4/71.02/1300/41- gez: Dr. Albatz

2.) Z.d.A. bei II B 4.

~~Anzahl: #~~
 Aktenm. 1

Sexualitätsgliederung:
 Männer: 416
 Frauen: 591
 1007

Altersgliederung:

1. - 6 Jahre:	41
6 - 14 " :	62
14 - 18 " :	62
18 - 50 " :	408
über 50 " :	484
Summe:	1007

Berufsgliederung:

Abordneniker:	3
selbst. Kaufleute:	30
Angestellte:	22
Handwerker:	137
Arbeiter:	247
landw. Berufe:	7
Hausangestellte:	40
ohne Beruf:	521
Summe:	1007

Geschlechtsgliederung:

Männer: 416
 Frauen: 591

Altersgliederung:

1 - 6 Jahre:	41
6 - 14 Jahre:	62
14 - 18 Jahre:	62
18 - 50 Jahre:	408
über 50 Jahre:	484

Berufsgliederung:

selbständiger Kaufmann:	30
Angestellter:	22
Handwerker:	137
Arbeiter:	247
Hausangestellte:	40
landwirtschaftliche Berufe:	7
ohne Beruf:	521

Handwritten notes and calculations:
 1007
 591
 416
 408
 484
 434

I. Voorbereiding van het transport

[...] Volgens de bevelen van de Gestapo mochten we 50 kg bagage meenemen en een rol van 70 cm lang en 30 cm breed met dekens. Iedereen probeerde natuurlijk zijn meest waardevolle bezittingen in zijn koffer te proppen, zeker omdat niemand wist hoe lang deze 'relocatie' in beslag zou nemen. [...]

En zo zijn we op de 10e [december 1941] op de trein gestapt. Ik nam afscheid van mijn ouders. [...] De naam van mijn echtgenoot was Kurt Winter. Ik ben met zijn familie gedeporteerd. Bij het aanbreken van de dag kwamen we aan in Düsseldorf. We stapten uit de trein en moesten naar de binnenplaats van het slachthuis lopen, waar we verzameld werden. Ik kan me herinneren dat oudere mensen hun tassen toen al op straat gooiden, omdat ze niet meer in staat waren om ze te dragen. Ik zag hoe de mensen [uit de stad] naar ons keken. Ze kwamen niet naar buiten, maar bleven achter hun ramen naar ons kijken. Ik zag hoe de gordijnen bewogen. Niemand kan zeggen dat ze niks gezien hebben, natuurlijk hebben ze ons gezien! We waren met meer dan duizend mensen.

We kwamen aan op de binnenplaats van het slachthuis [het verzamelpunt] en hebben er vervolgens de hele nacht gestaan. Alles stond onder water. Het was een verschrikkelijke nacht. Dat was het begin. Toen ben ik voor de eerste keer geslagen. Door een hoge SS officier die bij de ingang stond. Daar liep een steile trap omlaag naar het slachthuis en het ging niet snel genoeg. De officier duwde me en schreeuwde: "Waar wacht je nog op, op de tram? Er zal nooit meer een tram voor jou komen. [...] Kort daarna, moesten we ons helemaal uitkleden en werden onze spullen afgepakt. [...]

II. Op het perron

Bij het aanbreken van de morgen werden we richting het perron gedwongen. Er kwam geen trein. Het was verschrikkelijk koud. We stonden maar te wachten, van 4 uur tot ongeveer 9 uur. Toen werden we ingeladen en de reis begon op 11 december 1941. [...] Ze hadden alles van ons afgepakt. Eén van de mensen vroeg aan de bewaking, SS-ers: "wanneer komt de trein?". Ze pakten een knuppel en ze sloegen hem zolang totdat hij niet meer op kon staan. Hij heeft het transport niet gehaald. Dit was het eerste dodelijke slachtoffer. Daarmee begon het. [...]

III. De trein vertrekt

Wij zaten in een passagierswagon, dit was nog voor het gebruik van veewagons. Omdat de wagon zo volgepropt was met mensen, werd het ondraaglijk warm. Daarbij stond ook de verwarming aan, dat was natuurlijk totaal overbodig. In een andere wagon, waar alleen kinderen zaten, was helemaal geen verwarming. Zij bevroren bijna. [...]

IV. De reis

[...] Ik kan me herinneren dat we ontzettende dorst hadden. We hadden brood meegenomen, maar de dorst was verschrikkelijk. Iedereen in de wagon kreeg koorts en het was afschuwelijk heet. We zijn tot Insterburg gekomen, aan de toenmalig Poolse grens. Daar

stopte de trein. De deuren gingen open en we mochten naar buiten om sneeuw te verzamelen om te drinken. [...]

Ik had mijn laarzen niet uitgetrokken, omdat ik die niet meer aan zou kunnen trekken over mijn opgezwollen been. Ik was de enige die geen koorts had en uit kon stappen. Ik heb zoveel sneeuw in kommen gedaan, dat ik ook nog sneeuw kon aangeven door de raampjes van de aangrenzende wagon. [...] Aan het einde van het perron zag ik een brievenbus. Ik had een kaart voor mijn ouders. Ik had geschreven dat, als hun tijd zou komen, ze alleen warme kleren moesten meebrengen [...]. Een kennis van mij vertelde me later dat de kaart daadwerkelijk was aangekomen.

We reisden drie dagen en vier nachten door Litouwen. Ik zag – daarvan was diep onder de indruk – kleine boerenhutjes met daken van stro. Zoiets had ik in Duitsland nog nooit gezien. En waterputten! Het was de eerste keer in mijn leven dat ik een waterput zag. In Duitsland hadden we stromend water. Naast de waterputten stonden mensen met viltten laarzen en schapenvachten. Erg ellendig. Ik dacht: “mijn God, deze Litouwers... Dat zijn allemaal vrome katholieken. Als dit hun leven onder Duitse bezetting is, hoe zal het lot er dan uitzien voor de gedeporteerde Joden?” [...]

V. *Einde van de reis*

‘S nachts stopte de trein plotseling. We hadden geen idee waar we waren. Bij het aanbreken van de dag konden we een bord zien waar Shirotawa opstond. “Waar is Shirotawa? Wat is Shirotawa?” Het was ontzettend koud. Rond half tien hoorden we honden blaffen. SS-ers kwamen aanrijden en omsingelden de trein. De deuren werden opengetrokken en het schreeuwen begon: “Eruit, eruit! Snel, snel!” We moesten naar buiten en de laatsten moesten de wagon schoonmaken met hun handen, omdat er niets anders was. We moesten ons opstellen op het perron. Er kwam een auto aanrijden met daarin twee hooggeplaatste SS-officieren. Ze stapten uit en ik kan me herinneren dat één van hen begon te schreeuwen: “Maak rijen van vijf! En marcheer naar het Ghetto!”. [...]

[Meneer] Meyer uit Gort – een klein dorpje vlakbij Düsseldorf – had twee kinderen op zijn arm, twee kleine jongens. Hij vroeg: “Meneer commandant, is het erg ver naar het ghetto?” In plaats van antwoord te geven, zwaaide de officier een stok omhoog, [...] een zwarte met een zilveren knop, en sloeg hem in zijn gezicht. Hij liet de hond los, een herdershond, die zich op de man stortte. De man viel samen met de twee kinderen op de grond. Toen hij opstond, zag ik dat zijn mond vol bloed zat en zijn tanden gebroken waren. Dit was de eerste indruk van Letland, van Riga, van Shirotawa. [...]

Er lag verschrikkelijke ijzel. [...] Het getto lag ongeveer [...] 20 tot 25 kilometer van Shirotawa. Mensen gooiden hun bagage weg. De Letten stonden niet alleen te kijken, ze waren vooral aan het plunderen. Zodra de kolonne voorbij was, stalen ze alles dat op de grond lag. We liepen door een straatarm voorstadsje [...]. En toen rechts een kleine heuvel op. Opeens was er een gigantische poort, een ijzeren poort. De poort ging open en we waren in het getto. [...]

#1 Paul Salitter

Hoofdman Paul Salitter was een transportleider en hoofd van de Schutzpolizei (normale politie) en had de opdracht gekregen om 1007 Joden op 11 december 1941 te begeleiden van Dusseldorf naar Riga (Letland). Hij mocht 15 bewakers ('beveiligingsbeambten') meenemen onderweg. Het was de derde deportatie vanaf Düsseldorf. 27 oktober (1011 pers.) en 10 november (600 pers.) waren al voorgegaan en deze gingen richting resp. Lodz en Minsk.



Na de oorlog werd hij door de militaire raad uit zijn functie (inmiddels Major van de Schutzpolizei) gezet. Hij moest naar een geallieerd interneringskamp (van 11-10-1945 tot 08-12-1946) In het kamp moest hij 'gedenazificeerd' worden. Dit ging in verschillende categorieën: categorie I is de zwaarste, die van de oorlogsmisdadigers (hoofdschuldigen) en gingen vaak naar de Neurenberger processen. Categorieën 2 en 3 waren iets minder schuldig, maar ondervonden wel restricties voor het openbare leven en 4 werd gegeven aan zogenaamde meelopers, zij kregen vaak een beroepsverbod. Categorie 5 waren de mensen die niet of nauwelijks schuldig waren en hadden meegeholpen als getuigen. Salitter was eerst categorie 3 en na herhaaldelijke protestbrieven werd hij ingeschaald in categorie 4.

#4 Hilde Sherman

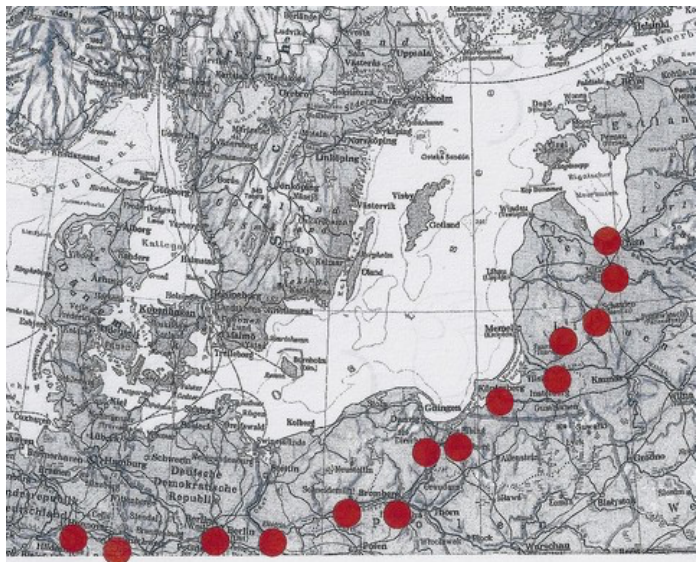
Een jonge Joodse vrouw uit Mönchengladbach die met haar man en zijn familie in het Jodentransport naar Riga zat. Zij overleefde dit transport en de oorlog en vertelde na de oorlog in een interview aan Yad Vashem het verhaal over dit transport.



das Reichssicherheitshauptamt
- Referat IV B 4 -
s.Hd. von ~~H~~-Stubaf. E i c h m a n n o.V.i.A.
in B e r l i n . ✓

#5 Reichssicherheitshauptamt

De *Reichssicherheitshauptamt* was het hoofdkwartier van de *Sicherheitspolizei* (=SIPO), *Sicherheitsdienst* (=SD) en de *Gestapo*. Het was het belangrijkste kantoor van de Nazi's als het ging over politieke, ideologische en raciale oorlogsvoering. **Adolf Eichmann** was verantwoordelijk voor het transport van de Joden richting de werk- en vernietigingskampen (=Referat IV B4). Dit wordt het zogenaamde 'Eichmannreferat' genoemd. Het is de administratieve en coördinerende kant van de 'Endlösung', van de holocaust.



#2 De Route van het transport

Voordat de Joden op transport gingen, werd iedereen bij het 'slacht-en veehof' – een voormalige paardenslachterij – in Düsseldorf verzameld. Dit was een duistere voorbode van wat ze daadwerkelijk ook te wachten stond. Ze waren uiteindelijk 61 uren onderweg in veewagens zonder verwarming, met 65 mensen per wagon. Het was 12 graden onder nul.

#6 Riga (Letland)



Tijdens WOII was Riga het hoofd van het *Ostland Commissariat*. Een administratief centrum voor burgers. Vanaf oktober 1941 was er een Joods Ghetto voor 30.000 mensen. In december 1941 werden in de bossen rond Riga zo'n 25.000 Joden geëxecuteerd door de Nazi's en de Letse hulptroepen. Dit wordt het bloedbad van Rumbula genoemd, naar de naam van het bos. De meeste joodse nieuwe bewoners (waaronder het transport van Salitter) werden ook in bossen omgebracht. Zij kwamen aan in 'het grote' of het 'Duitse' ghetto, wat naast het kleine Ghetto lag, van de overgebleven 5000 Letse Joden.

Vanaf 1943 kwam er ten noorden van Riga een concentratiekamp te liggen ('Kaiserwald') Toen in 1944 de Nazi's aan het verliezen waren, moesten de overgebleven Joodse gevangenen de massagraven openen en de lichamen verbranden, om zo bewijsmateriaal te vernietigen.

#3 Foto van enkele van de gedeporteerde mensen



Jacob Cohen, Wilhelmine Cohen, Hermann Cohen, Ida Cohen, Paul David, Emma Cohen, Dora Eichenwald, Gustav Cohen, Salomon Eichenwaldm Eric Isaak, Martha Freund, Ludwig Cohen, Ella nathan, Karl-Hein Freund, Kurt Eichenwald, Henriette Goldschmidt, Josef Nathan en Samuel Goldschmidt.

#7 Salitter's dood

Salitter overleed op 8 januari 1972. In een onderzoek naar de rol van voormalige leden van de Gestapo in de deportaties vanuit Dusseldorf, werd Salitter ook ondervraagd. Hij hield vol dat hij pas van Letse Agenten had gehoord dat de Joden in Riga Massaal werden doodgeschoten. Hij dacht dat het transport een 'hervestigingsactie' was.



#8 Citaat uit het mededelingenblad voor de scholing van politiekorpsleden 1 december 1941:

"Het woord van de Führer dat een nieuwe oorlog, aangezet door het Jodendom, niet zou leiden tot de vernietiging van het antisemitische Duitsland, maar eerder tot het einde van het Jodendom, wordt in deze dagen uitgevoerd. De uitgestrekte gebieden in het Oosten, die nu beschikbaar zijn voor Duitsland en Europa voor kolonisatie, zullen in de nabije toekomst ook de definitieve oplossing van het Joodse probleem mogelijk maken, d.w.z. niet alleen de uitschakeling maar de daadwerkelijke eliminatie van het parasitaire ras uit de Europese familie van naties. Wat twee jaar geleden nog onmogelijk leek, wordt nu stap voor stap werkelijkheid: aan het einde van deze oorlog staat een Jodenvrij Europa."



Assertiviteit	Degelijkheid	Idealisme	Rechtvaardigheid
Attentheid	Discipline	Ingetogenheid	Redelijkheid
Authenticiteit	Doelgerichtheid	Kalmte	Samenwerking
Autonomie	Eenvoud	Kameraadschap	Schoonheid
Avontuurlijkheid	Empathie	Liefde	Tact
Bedachtzaamheid	Enthousiasme	Loyaliteit	Terughoudendheid
Bedrevenheid	Feitelijkheid	Mededogen	Tevredenheid
Bescheidenheid	Felheid	Nieuwsgierigheid	Vakmanschap
Blijdschap	Fijngevoeligheid	Nuchterheid	Vastberadenheid
Consideratie	Geduld	Onbaatzuchtigheid	Vernieuwing
Controle	Geestdrift	Onbedorvenheid	Waardering
Coöperatie	Gelijkwaardigheid	Ondernemerschap	Waarheid
Correctheid	Hulpvaardigheid	Pittigheid	IJver
Creativiteit	Humor	Plezier	Zachtheid
Dapperheid		Positiviteit	Zekerheid

WAARDEN



#9 Hannah Arendt

“Gedachten zijn niet gevaarlijk.
Het nadenken zelf is gevaarlijk.
Maar niet nadenken is nog
gevaarlijker.”

Uitspraak van filosofe Hannah Arendt. Haar werk ging vooral over de vraag hoe de Jodenvervolgving heeft kunnen gebeuren en hoe mensen tot dergelijke daden kunnen komen.



Düsseldorfer Polizeigeschichte

Deportation von jüdischen Menschen aus Düsseldorf im Jahre 1941 Bericht des damaligen Hauptmanns d. Sch. Paul Salitter über die Deportation von 1007 Menschen von Düsseldorf nach Riga

Am 11. Dezember jährt sich zum 62. Mal der Tag, an dem die dritte Deportation von jüdischen Menschen aus dem Bezirk der Stapoleitstelle Düsseldorf stattfand. Zur Person des Düsseldorfer Hauptmanns der Schutzpolizei Paul Salitter habe ich bereits im vergangenen einen [kurzen Aufsatz](#) geschrieben. Paul Salitter soll aber nicht nur einen Namen haben, sondern nun auch ein Gesicht bekommen.



Hauptmann d.Sch. Paul Salitter

Aus diesem Grunde ist dieser Veröffentlichung ein Foto von Paul Salitter beigelegt, von dessen Existenz ich erst kürzlich erfahren habe. Das Bild stammt aus einer Lichtbildmappe des Landeskriminalamtes Nordrhein-Westfalen. Diese Bildmappe ist eine Anlage zum Ermittlungsverfahren 45 Js 20/73, das die Staatsanwaltschaft Dortmund in den 70er Jahren des vergangenen Jahrhunderts unter anderem gegen deutsche Angehörige des Ukrainischen Schutzmannschafts-Bataillons 101 geführt hat. Salitter war Kommandeur dieses Bataillons. Die gesamten Unterlagen zu diesem Verfahren befinden sich im NW Staatsarchiv Münster.

Nachstehend wird der komplette Text des „Salitter-Berichts“ aus dem Jahre 1941 mit seinen beiden Anlagen (Geschlechts-, Alters- und Berufsgliederung) sowie dem dazugehörigen Fernschreiben der Stapoleitstelle Düsseldorf an das Reichssicherheitshauptamt wiedergegeben. Die Originale dieser Dokumente befinden sich in der ‚Wiener Library‘ in London.

Klaus Dönecke
Polizeipräsidium Düsseldorf, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

III C

No. 293

II B 4/71.02/1300/41.

Düsseldorf, den Dez. 1941.

FS-NR	13.165
Beförderungs-Nr.	12. Dez. 1941 * 10
Durch	<i>[Signature]</i>

1.) Fernschreiben!

Dringend, sofort vorlegen.

a) An

das Reichssicherheitshauptamt
 - Referat IV B 4 -
 z.Hd. von ~~4~~-Stubaf. E i c h m a n n o.V.i.A.
in B e r l i n . ✓

b) An

den Befehlshaber der Sipo und des SD
 - Einsatzgruppe A -
 z.Hd. von ~~4~~-Stubaf. Dr. Lange o.V.i.A.
in R i g a . ✓

Betrifft: Evakuierung von Juden.

Vorgang: Bekannt.

Am 11.12.1941, 10.45 Uhr, hat der Transportzug
 Do 38 den Abgangsbahnhof Düsseldorf-Derendorf in Richtung
 Riga mit insgesamt 1007 Juden verlassen. Der Transport ist
 begleitet ~~von 1:15 Schutzpolizeibeamten.~~
 von 1:15 Schutzpolizeibeamten. Transportführer ist Haupt
 mann d.Sch. S a l u t t e r, dem die wesentliche Transpor
 tliste in zweifacher Ausfertigung mitgegeben wurde. Die Tr
 portinsassen führen an Verpflegung Brot, Mehl und Hülsen
 fruchte für 21 Tage und an Zahlungsmitteln 50.000,--RM in
 Reichskreditkassenscheinen mit.

Stapoleitstelle Düsseldorf-II B 4/71.02/1300/41- gez: Dr. Albatz

2.) z.d.A. bei II B 4.

[Handwritten signature]

Orzt: #
Akkus. 1

Geschlechtsgliederung:

Männer: 416

Frauen: 591

1007

Altersgliederung:

1. - 6 Jahre: 41
6 - 14 " : 62
14 - 18 " : 62
18 - 50 " : 408
über 50 " : 454

1007

Berufsgliederung:

Abschreiber: 3
selbst. Kaufleute: 30
Angestellte: 22
Handwerker: 137
Arbeiter: 247
landw. Berufe: 7
Hausangestellte: 40
ohne Beruf: 521

1007

Düsseldorf, den 26. Dezember 1944

V e r t r a u l i c h !

B e r i c h t

Über die Evakuierung von Juden nach Riga.

Transportbegleitung in Stärke von 1/15

vom 11.12. - 17.12. 1941.

THE WIENER LIBRARY.

1.) Transportverlauf.

Der für den 11.12. 1941 vorgesehene Judentransport umfasste 1007 Juden aus den Städten Duisburg, Krefeld, mehreren kleineren Städten und Landgemeinden des rhein.westf. Industriegebietes. Düsseldorf war nur mit 19 Juden vertreten. Der Transport setzte sich aus Juden beiderlei Geschlechts und verschiedenen Alters, vom Säugling bis zum Alter von 65 Jahren, zusammen. Die Ablassung des Transportes war für 9,30 Uhr vorgesehen, weshalb die Juden bereits ab 4 Uhr an der Verladerrampe zur Verladung bereitgestellt waren. Die Reichsbahn konnte jedoch den Sonderzug, angeblich wegen Personalmangels, nicht so früh zusammenstellen, so dass mit der Einladung der Juden erst gegen 9 Uhr begonnen werden konnte. Das Einladen wurde, da die Reichsbahn auf eine möglichst fahrplanmäßige Ablassung des Zuges drängte, mit der grössten Hast vorgenommen. Es war daher nicht verwunderlich, dass einzelne Wagen überladen waren (60 - 65 Personen), während andere nur mit 35 - 40 Personen besetzt waren. Dieser Umstand hat sich während des ganzen Transportes bis Riga nachteilig ausgewirkt, da einzelne Juden immer wieder versuchten, in weniger stark besetzte Wagen zu gelangen. Soweit Zeit zur Verfügung stand, habe ich dann auch in einigen Fällen, weil auch Mütter von ihren Kindern getrennt worden waren, Umbelegungen vorgenommen.

Auf dem Wege vom Schlachthof zur Verladerrampe hatte ein männlicher Jude versucht, Selbstmord durch Überfahren mittels der Strassenbahn zu verüben. Er wurde jedoch von der Auffangvorrichtung der Strassenbahn erfasst und nur leichter verletzt. Er stellte sich anfänglich sterbend, wurde aber während der Fahrt bald sehr munter, als er merkte, dass er dem Schicksal der Evakuierung nicht entgehen konnte. Ebenfalls hatte sich eine ältere Jüdin unbemerkt von der Verladerrampe, es regnete und war sehr dunkel, entfernt, sich in ein nahe liegendes Haus geflüchtet, entkleidet und auf ein Klosett gesetzt. Eine Putzfrau hatte sie jedoch bemerkt, so dass auch sie dem Transport wieder zugeführt werden konnte.

Die Verladung der Juden war gegen 10,15 Uhr beendet. Nach mehrmaligem Bangieren verließ der Zug dann gegen 10,30 Uhr den Güterbahnhof Düsseldorf-Derendorf in Richtung Wuppertal, also schon

mit einer Verspätung von einer Stunde. Nach dem letzten Rangieren in Düsseldorf stellte ich fest, dass der Wagen des Begleitkommandos (2. Klasse), anstatt in die Mitte des Zuges, am Ende der Personenzüge, also als 21. Wagen einrangiert worden war. Hinter unserem Wagen befanden sich dann die 7 mit Gepäck beladenen Güterwagen. Die falsche Einrangierung des Begleitwagens hatte folgende Nachteile:

- a) Der Dampfdruck erreichte infolge fehlerhafter Heizungsanlagen die hinteren Wagen nicht. Infolge der Kälte konnte die Kleidung der Posten nicht trocknen (fast während des ganzen Transportes regnete es), so dass ich mit Ausfällen durch Erkrankung zu rechnen hatte.
- b) Dem Transportführer ging die Übersicht über den Zug verloren. Wenn auch die mitgeführten Scheinwerfer gute Dienste leisteten, so hatten die Posten bei jedem Halten einen zu weiten Weg zur Aufsicht über die ersten Wagen zurückzulegen und oft Mühe, bei plötzlicher Abfahrt des Zuges noch den Wagen des Begleitkommandos zu erreichen. Ausserdem versuchten die Juden immer wieder, sofort nach dem Halten in Bahnhofshallen mit dem reisenden Publikum in Verbindung zu treten, Post abzugeben oder sich Wasser holen zu lassen. Ich musste mich daher entschliessen, 2 Posten in einem Abteil des vorderen Personenzuges unterzubringen. Meine diesbezüglichen Einwendungen auf dem Abgangsbahnhof Düsseldorf blieben unberücksichtigt und der Zug wurde mit dem Bemerkn abgelaassen, dass infolge der Verspätung in Düsseldorf eine Umrangierung des Wagens des Begleitkommandos nicht mehr erfolgen könne. Die Umrangierung des Wagens könne auch unterwegs erfolgen.

Die Fahrt verlief dann planmässig und berührte folgende Städte: Wuppertal, Hagen, Schwerte, Hamm. Gegen 18 Uhr wurde Hannover-Linden erreicht. Hier hatte der Zug einen Aufenthalt von fast einer Stunde. Ich liess einem Teil der Juden etwas Wasser verabfolgen und erbat gleichzeitig die Umrangierung des Wagens. Eine Zusage wurde mir gegeben, jedoch war in letzter Minute keine Rangierlok. vorhanden. Der Bahnhof in Stendal sollte jedoch entsprechende Nachricht erhalten, damit meinem Wunsche dort entsprochen werden konnte. Die Fahrt führte dann bis zur Station Misterhorst. Hier wurde um 21 Uhr ein Achsenbrand am Wagen 12 festgestellt. Der Wagen musste ausrangiert und die Juden dieses Wagens, weil die Station keinen Ersatzwagen stellen konnte, auf andere Wagen verteilt werden. Diese Aktion schien den schlafenden Juden durchaus nicht zu passen und gestaltete sich wegen unaufhörlichen Regens und Dunkelheit sowie mit Rücksicht darauf, dass der Zug ausserhalb des Bahnhofs ohne Bahnsteig stand, anfänglich etwas schwierig, wurde aber mit entsprechendem Nachdruck dennoch sehr schnell durchgeführt. Bei der Umladung haben sich die mitgeführten Scheinwerfer sehr gut bewährt. Der Bahnhof Stendal wurde um 23 Uhr

erreicht. Hier war Lok.-Wechsel, auch wurde ein leerer 3. Klasse-Wagen an die Spitze des Zuges gesetzt. Aus Zweckmäßigkeitsgründen habe ich jedoch die Belegung des Wagens erst bei Tageslicht vornehmen lassen. Die Umrangierung des Begleitwagens war hier nicht möglich, da der Zug auf dem Hauptgleise stand und sofort abgelassen werden musste. Bahnhof Wustermark sollte jedoch Nachricht erhalten, damit Umrangierung dort erfolgen konnte.

Am 12.12. um 1,15 Uhr wurde Wustermark erreicht. Dieser Bahnhof wollte jedoch von Stendal keine Nachricht von der Umrangierung erhalten haben. So wurde ich von Bahnhof zu Bahnhof vertrübtet, ohne dass mir inwischen als sehr dringend geschilderten Ersuchen entgegengekommen wurde. Um 3,30 Uhr hatte der Zug auf der Station Berlin-Idchterfelde einen Aufenthalt von 1/2 Stunde. Hier lehnte die obere Zugleitung eine Umrangierung ohne Angabe näherer Gründe ab, dem Bemerken ab, dass diese erfolgen werde, sofern es sich auf der nächsten Bahnhöfe ermöglichen lässt. Der Zug hatte bereits 155 Minuten Verspätung. Die Fahrt wurde dann über Küstrin, Schneidemühl, Pirchau fortgesetzt.

Um 10 Uhr habe ich vom Bahnhof Pirchau den Bahnhof Konitz vertrieben lassen, dass der Zug dort etwa 1 Stunde Aufenthalt auf dem Nebengleis nehmen muss, um

- a) den leeren Wagen mit Juden zu beladen,
- b) die Versorgung der Juden mit Wasser vorzunehmen,
- c) die Umrangierung des Begleitwagens zu veranlassen,
- d) eine Erfrischung vom Roten Kreuz für die Begleitmannschaft in Empfang zu nehmen.

Der Aufenthalt wurde mir gewährt. Kurz vor Konitz riss der Wagen wegen seiner Überlastung auseinander. Auch zerriss das Heizungsrohr. Der Zug konnte jedoch behelfsmässig repariert seine Fahrt bis Konitz fortsetzen. Um 11,10 Uhr wurde Konitz erreicht. Ich konnte mein Vorhaben bis auf die Umrangierung des eigenen Wagens durchführen. Anfänglich wurde mir diese zugesagt, dann erklärte mir der Stationsvorsteher, dass die Einrangierung des Wagens in die Mitte des Zuges wegen Fehlens einer Rangierlok. und der erforderlichen Gleise nicht durchführbar sei, er aber den Wagen nach vorn rangieren lassen werde. Hiermit war ich unter den obwaltenden Umständen einverstanden. Nach etwa 5 Minuten erschien er aber wieder und erklärte mir, dass er den Zug sofort wieder abfahren lassen müsse und ein Rangieren jetzt, es waren inzwischen 50 Minuten vergangen, nicht mehr möglich sei. Das Verhalten des Stationsvorstehers erschien mir unverständlich, weshalb ich ihn in energischer Weise zur Rede stellte und mich beschwerdeführend an die zuständige Aufsichtsstelle wenden wollte.

Er erklärte mir darauf, dass diese Stelle für mich nicht zu erreichen sei, er seine Anweisungen habe und den Zug sofort abfahren lassen müsse, weil 2 Gegenzüge zu erwarten seien. Er stellte sogar das Ansinnen an mich, einen Wagen in der Mitte des Zuges von Juden zu räumen, ihn mit meinem Kdo. zu belegen und die Juden im Begleitwagen 2. Klasse unterzubringen. Es erscheint angebracht, diesem Bahnbediensteten von maßgebender Stelle einmal klar zu machen, dass er Angehörige der Deutschen Polizei anders zu behandeln hat als Juden. Ich hatte den Eindruck, als ob es sich bei ihm um einen von denjenigen Vollgenossen handelt, die immer noch von den "armen Juden" zu sprechen pflegen und denen der Begriff "Jude" völlig fremd ist. Dieser Bahnbeamte brachte es sogar fertig, den Zug, den ich für 2 Minuten verlassen musste, um mir auf der Station des Roten Kreuzes einen Fremdkörper aus den Augen entfernen zu lassen, führerlos abfahren zu lassen. Nur dem Eingreifen eines meiner Posten war es zu verdanken, dass der Lok.-Führer nach dem Anfahren noch einmal hielt und ich den Zug so noch mit Mühe erreichen konnte. Seine Behauptung, dass Gegenzüge zu erwarten seien, stellte sich als eine fadenscheinige Begründung seines Verhaltens heraus, denn es ist dem Transport auf der anschließenden Fahrt weder ein Gegenzug begegnet, noch sind wir von einem Zug auf einer anderen Haltestation überholt worden.

Die den Transport seit Kirchau begleitenden Bahnbeamten (1 Zugführer und 1 Schaffner) konnten das Verhalten des Bahnhofsbeamten in Kunitz nicht begreifen. Ihrer Meinung nach als Fachleute wäre die Umrangierung bei einem Aufenthalt von 1 Stunde auf einen Nebengleis ohne weiteres möglich gewesen, wenn nur der gute Wille da gewesen wäre. Sie hatten sich ihm beide zur Hilfeleistung beim Rangieren zur Verfügung gestellt und den Begleitwagen bereits abgekoppelt. Um 12,10 Uhr verließ der Zug den Bahnhof Kunitz. Die Fahrt führte dann weiter über Orischan, Marienburg, Elbing nach Königsberg (Pr.). Hier wurde der Zug von 20,12 bis 22 Uhr hin- und herrangiert, auch dass der Begleitwagen umrangiert wurde. Auf diesem Bahnhof erreichte mich die Meldung, dass im Wagen 17 ein Kind an Sterben sei. Nach näherer Feststellung durch die begleitende jüdische Ärztin hatte es ein 14-jähriges Mädchen mit Herzbeschwerden gelegentlich der Periode zu tun. Um 22,10 Uhr (13,12.) wurde die Fahrt fortgesetzt. Kurz vor Insterburg riß der Zug abnormals auseinander. Beide Teile des Zuges mussten zur Station Insterburg geschleppt werden, wo der beschädigte Wagen 15 ausgewechselt und die Juden in den neu

bereitgestellten Wagen umgeladen wurden. Um 1,50 Uhr ging es weiter nach Tilsit. Auf dieser Station nahe der ostpr. litauischen Grenze wurde auf meine erneute Bitte in Insterburg hin der Wagen des Begleitkdo. nach vorn rangiert und erhielt endlich Heizung. Die Wärme wurde von der Begleitmannschaft sehr wohltuend empfunden, da die Uniformen der Posten infolge des auf der ganzen Fahrt fast ununterbrochen anhaltenden Regens völlig durchnässt und nunmehr getrocknet werden konnten. Um 5,15 Uhr wurde die Grenzstation Louganyon und nach 15 Minuten die litauische Station Tauroggen erreicht. Von hier aus sollte die Fahrt bis Riga normal nur noch 14 Stunden betragen. Infolge des eingleisigen Bahngeländes und der Spaltträchtigkeit des Zuges in der Abfertigung gab es auf den Bahnhöfen oft lange Verzögerungen in der Weiterfahrt. Auf dem Bahnhof Schaulen (1,12 Uhr) wurde die Begleitmannschaft von Schwestern des Roten Kreuzes ausreichend und gut gepflegt. Es wurde Gruppennappe mit Rindfleisch verabfolgt. In Schaulen wurde in allen Judenzügen durch litauisches Eisenbahnpersonal die Lichtzufuhr abgestellt. Auf dem nächsten Bahnhof hatte ich Gelegenheit, die Juden letztmalig aus einem in der Nähe liegenden Brunnen Wasser fassen zu lassen. Das Wasser auf litauischen und lettischen Bahnhöfen ist durchweg ungekocht genießbar, nur schwierig erreichbar, da Brunnen nicht immer in der Nähe des Bahnkörpers liegen und Zapfstellen nach deutschen Muster nicht vorhanden sind.

Um 19,30 Uhr wurde Mitau (Lettland) erreicht. Hier machte sich schon eine erheblich kühlere Temperatur bemerkbar. Es setzte Schneetreiben mit anschließenden Frost ein. Die Ankunft in Riga erfolgte um 21,50 Uhr, wo der Zug auf dem Bahnhof 1 1/2 Stunden festgehalten wurde. Hier stellte ich fest, dass die Juden nicht für das Riger Ghetto bestimmt waren, sondern in Ghetto Skirotawa, 8 km nordostwärts von Riga, untergebracht werden sollten.

Am 13.12., um 23,35 Uhr, erreichte der Zug nach vielen Hin- und Herrangieren die Militärnappe auf dem Bahnhof Skirotawa. Der Zug blieb ungeheizt stehen. Die Aussentemperatur betrug bereits 12° unter Null. Da ein Übernahmekdo. der Stapo nicht zur Stelle war, wurde die Bewachung des Zuges vorläufig von meinen Männern weiter durchgeführt. Die Übergabe des Zuges erfolgte alsdann um 1,45 Uhr, gleichzeitig wurde die Bewachung von 6 lettischen Polizeimännern übernommen. Da es bereits nach Mitternacht war, Dunkelheit herrschte und die Verladerrampe stark vereist war, sollte die Ausladung und die Überführung der Juden in das noch 2 km entfernt

liegende Sammelghetto erst am Sonntag früh beim Hellwerden erfolgen. Mein Begleitkdo. wurde durch 2 von Kdo. d.Sch. bereitgestellte Pol.-Streifenwagen nach Riga gebracht und bezog dort gegen 3 Uhr Nachtquartier. Ich selbst erhielt Unterkunft in Gästehaus des Hsh.†- und Pol.-Führers, Petersburger Hof, am Schloßplatz 4.

2.) Aufenthalt in Riga.

Mit Rücksicht auf die während des Transportes durchnässte und verschmutzte Bekleidung der Waffen und des Geräts setzte ich für den 14. 12. von 13 - 16 Uhr Waffenreinigen und Instandsetzen der Bekleidung und Ausrüstung an. Vorher gab ich den Männern Gelegenheit, in einem in der Nähe ihrer Unterkunft gelegenen Lokal warmes Mittagessen einzunehmen. Lebensmittelmarken wurden mir von BdO. in Riga zur Verfügung gestellt. Den Rückmarsch des Begleitkdos. musste ich auf den 15. 12. um 15,01 Uhr festsetzen. Da täglich nur dieser eine Zug von Riga nach Tilsit für Wehrnachtsangehörige verkehrt und ich die mitgeführten RM 50 000 Judengelder dem Geldverwalter der Stapo am 15.12. früh noch zu übergeben hatte.

Die Stadt Riga ist durch den Krieg so gut wie unversehrt geblieben. Mit Ausnahme der gesprengten Dünabrücken und einiger in der Nähe gelegenen zerschossenen Häuser der Altstadt habe ich weitere Beschädigungen nicht bemerkt. Riga umfasst etwa 360 000 Einwohner, darunter befanden sich etwa 35 000 Juden. Die Juden waren in der Geschäftswelt wie überall führend, ihre Geschäfte sind jedoch sogleich nach dem Einmarsch der deutschen Truppen geschlossen und beschlagnahmt worden. Die Juden selbst wurden in einen durch Stacheldraht abgeschlossenen Ghetto an der Düna untergebracht. Z.Zt. sollen sich in diesem Ghetto nur 2 500 männliche Juden, die als Arbeitskräfte verwendet werden, befinden. Die übrigen Juden sind einer anderen zweckentsprechenden Verwendung zugeführt bzw. von den Letten erschossen worden.

Riga ist städtebaulich eine sehr schöne Stadt, die sich mit jeder Stadt des Reiches messen kann. Das Verkehrs- und Wirtschaftsleben ist bereits geordnet. Es sind seit einiger Zeit Kleider- und Lebensmittelkarten eingeführt worden. Die Lebensmittel pp. sind dort sehr billig. So kostete ein ausreichendes Mittagessen 50 - 75 Pfennige. Das lettische Volk ist, soweit ich beobachten konnte, deutschfreundlich und spricht auch zum grossen Teil deutsch. Vielfach war aber aus dem Verhalten von Einzelpersonlichkeiten erkennbar, dass sie dem zaristischen Rußland noch inner in Treue ergeben sind. Von den Bolschewisten will jedoch kein Lette etwas wissen, da es selten eine Familie gibt, die

während der Besetzung durch die Sowjets ohne Blutopfer davongekommen ist. Ihr Hass gilt insbesondere den Juden. Sie haben sich daher von Zeitpunkt der Befreiung bis jetzt auch sehr ausgiebig an der Ausrottung dieser Parasiten beteiligt. Es erscheint ihnen aber, was ich insbesondere beim lettischen Eisenbahnpersonal feststellen konnte, unverständlich, weshalb Deutschland die Juden nach Lettland bringt und sie nicht in eigenen Lande ausrottete.

Die Strassen in Riga dürfen von der Bevölkerung während der Nacht ohne Passierschein nicht betreten werden. Zu Schießereien ist es in der letzten Zeit nicht mehr gekommen. Auf den flachen Lande soll dieses jedoch noch inner der Fall sein. Zum Teil handelt es sich bei den Runruhestiftern um alte Kommunisten, zum Teil aber auch um von den Sowjets durch Fallschirm abgesetzte Saboteure in Zivil. Zur Bekämpfung dieses Gesindels sind Pol.Batl. in ausreichenden Umfange eingesetzt. In Riga selbst befinden sich sehr viele Stäbe der Nachschubeinheiten der Wehrmacht und auch solche der Polizei.

Pol.-Truppenverbände sind in Riga nicht stationiert.

3.) Rückmarsch des Begleitkommandos.

Die Inmarschsetzung des Begleitkdos. nach Düsseldorf erfolgte am 15.12. mit dem um 15,01 Uhr nach Tilsit verkehrenden Zug. Der Zug war durch Weihnachtsurlauber stark besetzt und traf erst am 16.12. um 8 Uhr in Tilsit ein. Immerhin brauchte er für die 360 km lange Fahrtstrecke 17 Stunden. Nach einem Aufenthalt von 3 Stunden verlief die Fahrt ab Tilsit mit den fahrplannässigen Zügen über Insterburg, Königsberg, Marienburg, Dirschau reibungslos. Am 17.12. um 0,06 Uhr wurde Berlin erreicht. Bereits um 0,30 Uhr konnte ab Berlin ein Urlaubszug benutzt werden, der über Hannover, Hamm und Dortmund geleitet wurde und um 13 Uhr Düsseldorf erreichte. Die gesamte Rückfahrzeit ab Riga betrug 46 Stunden, während für die Hinfahrt mit dem Sonderzug 61 Stunden benötigt wurden.

4.) Erfahrungen.

- a) Die mitgegebene Verpflegung war gut und ausreichend.
- b) Die Mitnahme von 2 Decken, Kochgeschirren, Petroleumkocher, warmer Kleidung, Postenpelzen und Filzstiefeln kam den Männern sehr zu statten und ist auch für künftige Transporte wünschenswert.
- c) Die Bewaffnung mit Pistolen und Karabinern war ausreichend, da in Litauen und Lettland Überfälle durch Partisanen auch

zu befrechten sind. Dagegen ist die Bewaffnung des Begleitkdo. mit M.P.s, I.MG.s oder Handgranaten erforderlich, wenn Transporte nach Städten geleitet werden, die in ehemals russischen Gebiet liegen.

- d) Die beiden Handscheinwerfer haben sich gut bewährt. Ihre Mitnahme halte ich auch bei künftigen Transporten für unbedingt erforderlich. Ihre Anwendung habe ich von Zuge aus vornehmen lassen, da sie für die Posten selbst sehr hinderlich waren und einen etwaigen Gebrauch der Schusswaffe in Frage stellten.
- f) Ebenso ist die Ausrüstung der Männer mit Taschenlampen, Ersatzbatterien sowie die Mitnahme von Kerzen als Notbeleuchtung nach wie vor erforderlich.
- e) Die Unterstützung durch das Rote Kreuz muss ich lobend erwähnen. Inbezug auf die Verabreichung von Erfrischungen ist dem Kdo. von den in Anspruch genommenen Stationen jede nur erdenkliche Unterstützung zuteil geworden.
- f) Zur Verabfolgung von Trinkwasser für die Juden ist es unbedingt erforderlich, dass die Gestapo mit der Reichsbahn für je einen Tag des Transportes 1 Stunde Aufenthalt auf einen geeigneten Bahnhof des Reichsgebiets vereinbart. Es hat sich herausgestellt, dass die Reichsbahn wegen des festgelegten Fahrplanes nur mit Widerwillen auf entsprechende Wünsche des Transportführers eingeht. Die Juden sind gewöhnlich vor Abgang des Transportes 14 Stunden und länger unterwegs und haben die mitgenommenen Getränke vor der Abfahrt bereits aufgebraucht. Bei einer Nichtversorgung mit Wasser während des Transportes versuchen sie dann, trotz Verbot, bei jeder sich bietenden Gelegenheit aus dem Zuge zu gelangen, um sich Wasser zu holen oder holen zu lassen.
- g) Es ist ferner dringend erforderlich, dass die Reichsbahn die Züge rechtzeitig, mindestens 3 - 4 Stunden vor der festgesetzten Abfahrt zeit bereitstellt, damit die Einladung der Juden und ihres Gepäcks geordnet erfolgen kann.

Vor allen ist von der Gestapo mit der Reichsbahn zu vereinbaren, dass der gestellte Wagen für das Begleitkdo. (2.Kl.) gleich bei der Zusammenstellung in die Mitte des Zuges einrangiert wird. Diese Einrangierung ist aus Gründen der sicheren Überwachung des Transportes dringend notwendig. In anderen Falle ergeben sich die in Ziff. 1 geschilderten Schwierigkeiten. Bei starker Kälte ist darauf zu achten, dass die Beheizungsanlagen des Zuges in Ordnung sind.

5.) Die gestellten Männer des Begleitkommandos haben zu nennenswerten Klagen keinen Anlass gegeben. Abgesehen davon, dass ich einzelne von ihnen zu schärferem Vorgehen gegen Juden, die meine erlassenen Verbote zu übertreten glaubten, anhalten musste, haben sich alle sehr gut geführt und ihren Dienst einwandfrei versehen. Krankmeldungen oder Zwischenfälle sind nicht vorgekommen.

gez.: S a l i t t e r
Hauptmann der Schutzpolizei.