

Vorwort der Herausgeberinnen

Susanne Kiel & Kathrin Kleibl

<https://doi.org/10.14361/9783839466407-001>

Dieser Tagungsband umfasst die ausgearbeiteten Vorträge, die am 7. Oktober 2021 anlässlich des »Internationalen Symposiums zum Umgang mit Übersiedlungsgut jüdischer Emigrant:innen in europäischen Häfen« gehalten wurden. Das Deutsche Schiffahrtsmuseum/Leibniz-Institut für Maritime Geschichte hatte hierzu in das Haus der Wissenschaft in Bremen eingeladen. Wir danken dem Arbeitskreis Provenienzforschung e.V.¹ für die finanzielle Unterstützung des Symposiums wie auch den Ehrenamtlichen und den studentischen Hilfskräften für die tatkräftige Unterstützung vor Ort.

Sämtliche Vorträge der Tagung – inklusive des Grußworts der damaligen Senatorin für Wissenschaft und Häfen des Landes Bremen Dr. Claudia Schilling und der Einführung in die Provenienzforschung in Bremen durch Dr. Uwe Hartmann vom Deutschen Zentrum Kulturgutverluste² – sind online auf dem Youtube-Kanal des Deutschen Schiffahrtsmuseums verfügbar.³

Die Grundidee zu einer spezifischen Tagung zu den Enteignungen von Umzugsgütern der vom NS-Regime als Juden verfolgten Auswander:innen in verschiedenen europäischen Häfen während des Zweiten Weltkrieges, zu der Forschende aus ganz Europa in einen gemeinsamen Diskurs treten können, entstand im Jahr 2019. Auf einer Tagung des HERA-Projektes »TransCultAA – Transfer of Cultural Objects in the Alpe Adria Region in the 20th Century«⁴ im Zentralinstitut für Kunstgeschichte in München kamen Dr. Daria Brasca⁵, Anneliese Schallmeiner und Albena Zlatanova, die zu unterschiedlichen Aspekten der Ausplünderungen von Umzugsgut im Hafen von Triest und Genua forschen, und Susanne Kiel, die zum Hafen von Bremen recherchierte, erstmals zusammen.

1 <https://www.arbeitskreis-provenienzforschung.org/>

2 <https://kulturgutverluste.de/>

3 https://www.youtube.com/playlist?list=PLio83NUFqiySOxxo_mLOWZ_YBosPU2Po-

4 <https://www.transcultaa.eu/>

5 In diesem Band veröffentlicht Daria Brasca ihre Forschungsergebnisse zum Hafen von Genua, auf die sie während der Recherchen zu Triest gestoßen ist.

Die Idee einer Vernetzung entstand noch vor Ort. In der Folgezeit begannen Untersuchungen für den Hafen von Hamburg durch Dr. Kathrin Kleibl. Dabei konnte unter anderem die Hamburger Kunsthalle als Käuferin von enteignetem Umzugsgut festgestellt werden, so dass diese neuen Erkenntnisse mit den Forschungen von Dr. Ute Haug zusammengeführt werden konnten. Marleen van den Berg recherchierte im Rahmen ihrer Dissertation den Entzug von Umzugsgütern im Hafen von Rotterdam. Der wissenschaftliche Dialog dieser Wissenschaftlerinnen begann unmittelbar mit der Vernetzung, und eine gemeinsame Tagung war eine logische Konsequenz.

Der Austausch zwischen den Wissenschaftlerinnen entwickelte sich in intensiven Diskursen zu spezifischen Themenkomplexen, wie etwa den behördlichen Vorgängen der »Verwertung«, den beteiligten Speditions- und Logistikunternehmen, den Versteigerungen der Gegenstände, den Käufer:innen und Händler:innen, deren Netzwerken, den Fluchtschicksalen der geschädigten Familien oder auch zu den weit verstreut archivierten Dokumenten zum Thema. Diese Vernetzung trug und trägt wesentlich dazu bei, Informationslücken zu schließen.

Im September 2023 stellten Susanne Kiel und Dr. Kathrin Kleibl die projekteigene LostLift-Datenbank⁶ online zur Verfügung, die auf ihren Recherchen zu Entzugsvorgängen in den Häfen von Bremen und Hamburg basiert. In der in deutscher und in englischer Sprache nutzbaren Datenbank können sowohl Einzelfälle als auch beteiligte Akteure recherchiert werden. Perspektivisch ist eine Erweiterung der LostLift-Datenbank auch auf die Entzugsvorgänge im europäischen Radius denkbar. Denn immer wieder fallen Gemeinsamkeiten und Unterschiede in der Vorgehensweise der jeweiligen regionalen und überregionalen Entzugs- und »Verwertungs«-Prozesse auf, wie auch eine Zusammenarbeit bestimmter Akteure.

In den Häfen Europas lagerten während des Zweiten Weltkrieges Umzugsgüter von als Juden verfolgten Auswander:innen, die im Jahr 1939 den Kontinent verlassen mussten. Diese Güter konnten nach Kriegsbeginn nicht mehr verschifft werden und wurden daher in den Lagerstätten der Hafengebiete verwahrt. Hinzu kam das entladene Umzugsgut der noch im August 1939 ausgelaufenen und dann kriegsbedingt zurückbeordneten Schiffe.

In den deutschen Häfen begann das Einlagern der Umzugsgüter mit Kriegsbeginn am 1. September 1939. In den Westhäfen Antwerpen und Rotterdam kam der Weitertransport der Umzugsgüter nach dem Einmarsch der deutschen Wehrmacht in die Niederlande und Belgien im Mai 1940 zum Erliegen. In Triest und in Genua endeten die regulären internationalen Verschiffungsmöglichkeiten im Juni 1940, nachdem Italien an der Seite des Deutschen Reichs in den Krieg eingetreten war.

Im Hafen von Bremen stauten sich schätzungsweise um die 1.000 Frachten Umzugsgut jüdischer Auswander:innen. Da Dr. Bettina Schleier bereits die im Staatsarchiv Bremen aufbewahrten Archivalien zum Thema untersucht hatte, konnte bei den Forschungen in Bremen darauf aufgebaut werden. In Hamburg lagerten bald mehr als 3.000 Liftvans und Kisten für jedermann sichtbar unter freiem Himmel. Dort etablierte sich der Begriff »Judenkisten«.

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

Die Oberfinanzdirektionen und Devisenstellen wussten aufgrund der detaillierten Auswanderungsverfahren, die die Jüdinnen und Juden zu durchlaufen hatten, genau über die Werte der Umzugsgüter Bescheid. Schon im Frühjahr 1940 wurden sowohl im Deutschen Reich als auch im angeschlossenen Österreich erste Maßnahmen beschlossen und umgesetzt, das Umzugsgut emigrierender Jüdinnen und Juden einzuziehen, d.h. konkret, dieses zu verkaufen oder zu versteigern, um die Erlöse dem Deutschen Reich zuzuführen. Behördliche Anordnungen legten bisher nahe, dass diese Vorgänge zwischen Februar 1941 und Ende 1943 erfolgten. Die Recherchen für die Häfen von Bremen und Hamburg weisen jedoch bereits auf einen früheren Zugriff hin: in Bremen ab April 1940 und in Hamburg ab spätestens Juli 1940. In beiden Städten belegen dies erhaltene Korrespondenzen zwischen Gestapo, Spediteuren und Behörden, Versteigerungsannoncen in den Tageszeitungen sowie zum Teil auch erhaltene Versteigerungsprotokolle. Die Gestapo arbeitete dabei eng mit den Devisenstellen der Oberfinanzdirektionen zusammen. Sie übernahm die Beschlagnahmungen und beauftragte die Versteigerungen im Namen der Behörden, während die Devisenstellen die Vorgänge überwachten. Nach erfolgter »Verwertung« wurden die Erlöse in vielen Fällen an die jeweiligen Devisenstellen und Finanzämter des letzten gemeldeten Wohnorts der Flüchtenden überwiesen.⁷ Einige Speditionen begannen ferner damit, explizit sogenanntes »Nicht-Arier-Auswanderungsgut« zu versteigern, um angefallene, nicht beglichene Lagerkosten ihrer Kunden zu decken.

In Österreich wurde eine eigens für diese »Verwertung« zuständige Unterorganisation der Gestapo gegründet: die »Verwaltungsstelle für jüdisches Umzugsgut der Geheimen Staatspolizei«, kurz Vugesta. Doch erst im Jahr 1943, nachdem die für Triest zuständige Operationszone Adriatisches Küstenland unter deutsche Militärverwaltung gestellt worden war und die Zuständigkeiten und die Orte für die Versteigerungen (Wien oder Berlin?) geklärt werden konnten, begann die Organisation der Rücktransporte der Umzugsgüter nach Österreich. Für die damit verbundene Logistik wurde die »Güterverkehrsgesellschaft Adria« gegründet. Die Güter wurden begutachtet und ihrem Wert entsprechend aufgeteilt: Kunstgewerbe, Möbel und Haushalt kamen zur Versteigerung ins Dorotheum nach Klagenfurt; Wertvolles, wie Gemälde, sollte im Dorotheum in Wien versteigert werden. Und wie die Beiträge in diesem Band zeigen, blieb das Ziel, diese Güter an die »bedürftigen Volksgenossen« zu verteilen, reine Theorie. Parteigenossen sowie höhergestellte Personen und Institutionen haben sich in allen Häfen am Eigentum der als Juden Verfolgten bereichert. Und naturgemäß sind gerade diese Vorgänge bedauerlicherweise besonders schlecht dokumentiert.

Der Hafen von Genua wurde Anfang der 1930er-Jahre als moderner Vorzeigehafen für den Modernismus und den von Mussolini versprochenen wirtschaftlichen Aufschwung Italiens ausgebaut und für den großen Verkehrszuwachs umfassend infrastrukturell erschlossen. Ab 1933 diente Italien als Transitland für den anwachsenden Flüchtlingsstrom der als Juden verfolgten Europäer nach Palästina und nach Übersee. Genua und Triest waren dafür die am besten zu erreichenden Häfen. Während des

7 Sehr gut nachvollziehbar ist dies etwa bei aus Berlin ausgewanderten Personen und Familien, da zahlreiche Vermögensverwertungsakten im Landeshauptarchiv Berlin-Brandenburg erhalten sind.

Krieges wurden Umzugsgüter aus dem Hafen von Genua in einem Zwischenlager in Arquata Scrivia (zwischen Genua und Mailand gelegen) deponiert und von dort, nach vielen Uneinigkeiten aufseiten diverser Behörden, erst im Jahr 1944 in das Deutsche Reich zurücktransportiert. Andere wiederum wurden in Genua verkauft.

Rotterdam war ebenfalls ein bedeutender Auswandererhafen, weswegen die örtliche Infrastruktur und Transportindustrie auf Auswandernde und ihr zu transportierendes Gut ausgelegt worden war, während der 1930er-Jahre vor allem auch die Auswanderung vom NS-Regime verfolgter Menschen betreffend. Viele der dort als »Jodenkisten« bezeichneten Umzugsgüter wurden über eigens eingerichtete »Sammelverwaltungen« registriert, kategorisiert und in der Folge auf Anweisung deutscher Dienststellen während des Krieges als sogenannte »Liebesgabe« in das Deutsche Reich zurücktransportiert, um dort Ausgebombte mit Waren zu versorgen.

Auch wenn heute in Deutschland wie in anderen europäischen Ländern die archivarische Überlieferung zum Thema zunächst unzureichend erscheint – denn hier wie dort galt der im Frühjahr 1945 erteilte Befehl aus Berlin, sämtliche Unterlagen zu vernichten –, sind jedoch, wenn auch bruchstückhaft, genügend Dokumente erhalten, um die damaligen Vorgänge rekonstruieren zu können. Die »Verwertung« der beschlagnahmten Übersiedlungsgüter wird klar erkennbar. Auch zahlreiche Details innerhalb einzelner Entzugsfälle lassen sich heute noch gut nachvollziehen. Dabei helfen neben Listen von Speditionen, Auktionatoren und Behörden in deutschen, österreichischen und niederländischen Archiven vor allem die Rückerstattungsverfahren der Wiedergutmachungsbehörden und Gerichte in der Nachkriegszeit, die von den betroffenen Personen und Familien beantragt wurden. In diesen Akten finden sich zum Teil noch heute Versteigerungsprotokolle, Belege, Korrespondenzen etc. aus den Kriegsjahren. Neben den für die Provenienzforschung wichtigen Informationen zu den entzogenen Objekten selbst geben diese Dokumente auch persönliche Einblicke in die Fluchtgeschichten jener Menschen, die aus ihrer Heimat fliehen mussten und dabei alles verloren haben. Soweit es möglich ist, sollen daher auch ihre Biografien erzählt werden, damit sich auch in Zukunft an sie erinnert werden kann.

Die Beschlagnahme und »Verwertung« von Millionen Objekten, die während der 1930er- und 1940er-Jahre ihren Eigentümer:innen im Deutschen Reich durch NS-Behörden mit der Unterstützung deutscher Unternehmen und Menschen entzogen wurden, ist heute ein anerkanntes Unrecht. Obwohl schon seit 1945 mithilfe der westlichen Siegermächte in Deutschland Rückerstattungsgesetze erlassen wurden, sind seither große Bereiche dieses Unrechts nicht oder noch nicht umfassend aufgearbeitet worden. Dies betrifft vor allem auch die Restitution der versteigerten und erworbenen Gegenstände aus den Übersiedlungsgütern. Zahlreiche von ihnen, darunter auch wertvolle Kunstwerke, befinden sich noch heute in öffentlichen Einrichtungen, Museen und bei den Erwerber:innen bzw. nunmehr wahrscheinlich bei deren Nachkommen.

Ihr – nach heutigem Verständnis – unrechtmäßiger Besitz ist in vielen Fällen bis heute noch nicht erforscht und erkannt worden. Dabei haben gerade Kunstwerke aufgrund ihrer Einzigartigkeit das Potenzial, auch heutzutage noch identifiziert und aufgefunden zu werden. Die Forschungen und die Publikation in diesem Band möchten hierzu einen Beitrag leisten.