

Deutscher Bundestag ■ Wissenschaftliche Dienste

November 1938: Beginn der Kindertransporte nach Großbritannien

Zwischen Ende November 1938 und dem Beginn des Zweiten Weltkrieges am 1. September 1939 konnten fast **10.000 Kinder**, die als „jüdisch“ im Sinne der Nürnberger Gesetze galten, aus Deutschland, dem annektierten Österreich, der Tschechoslowakei, dem infolge des Versailler Vertrages polnischen Zbaszyń und der Freien Stadt Danzig nach Großbritannien ausreisen. Per Zug und Schiff traten die Kinder die Reise nach Großbritannien an. Die meisten dieser Kinder sahen ihre Eltern nie wieder, auch waren sie oftmals die einzigen aus ihren Familien, die den Holocaust überlebten.

Nach dem **Pogrom in Deutschland im November 1938** erlaubte die britische Regierung 10.000 Kindern die Einreise nach Großbritannien und gewährte ihnen aus diesem Grunde eine Lockerung der Einreisebestimmungen. Im Juli 1938 war auf Initiative des Präsidenten der USA, Franklin D. Roosevelt, die **Konferenz von Evian** einberufen worden, auf der Vertreter aus 32 Ländern über die Erleichterung der Aufnahme von Juden aus Deutschland debattierten. Im Ergebnis war keine der beteiligten Nationen bereit, ihre Einwanderungsbestimmungen zu Gunsten der Juden zu verändern. Im Zuge der Ereignisse in Deutschland war man auf britischer Seite eher zu Konzessionen bereit, weshalb der britische Premierminister Neville Chamberlain am 15. November 1938 eine Deputation des britischen Council for German Jewry empfing. Diese forderte den Premierminister auf, einer nicht festgelegten Anzahl von Kindern die Einreise nach Großbritannien zu erlauben. Entscheidend für die Zustimmung Chamberlains war, dass die Kinder keine öffentlichen Gelder in Anspruch nehmen würden und die Versicherung, dass sie letztlich nicht in Großbritannien blieben, sondern in andere Länder weiter emigrieren.

Im Anschluss an die Unterredung mit Chamberlain beschloss das britische Parlament in erstaunlich kurzer Zeit, allein reisenden Kindern aus Deutschland, deren Unterhalt durch Hilfsorganisationen oder Privatpersonen aufgebracht würde, die Einreise auf der Grundlage von Kollektivvisa und ohne Vorlage von Pässen zu gestatten. Unterhaus und Außenministerium erklärten jedoch, dass die Kinder als sogenannte Transmigranten betrachtet werden würden. Ihre Zahl wurde vom britischen Council for German Jewry anfangs auf 5.000 festgelegt, später aber auf 10.000 erhöht.

Für die Organisation der Transporte war auf britischer Seite das Movement for the Care of Children from Germany zuständig, das später in **Refugee Children's Movement (RCM)** umbenannt wurde. Das RCM übernahm es auch, die Kindertransporte finanziell abzusichern, indem Spendengeber aufgetan wurden. Bürgen und Unterkünfte mussten für die Kinder gefunden werden. In den Fällen, in denen dies zunächst nicht gelang, trat hier anfangs gleichfalls das RCM ein.

Auf deutscher Seite lag die Organisation der Kindertransporte in den Händen der Abteilung Kinderauswanderung der **Reichsvertretung** – ab Juli 1939 Reichsvereinigung – der Juden in Deutschland in Berlin; in Wien übernahm dies die Israelitische Kultusgemeinde (IKG). Diese Einrichtungen waren aber nur zuständig, sofern die Kinder der jüdischen Gemeinde angehörten. Nach den Nürnberger Gesetzen und ihren Nachfolgeverordnungen galt aber auch als „Jude“, wer „mindestens drei der Rasse nach volljüdische Großeltern“ hatte, unabhängig davon, ob er Christ oder konfessionslos war oder ob er konvertiert hatte. Unter den Kindern, die mit einem Kindertransport

Deutschland verließen, waren demzufolge auch katholische, protestantische oder konfessionslose Kinder. Für diese übernahmen in enger Zusammenarbeit mit den jüdischen Einrichtungen die Hilfsstellen der evangelischen und der katholischen Kirche sowie – für konfessionslose Kinder – der Quäker die Organisation der Teilnahme an einem der Kindertransporte. Von den insgesamt 9354 Kindern, denen mit einem Kindertransport die Ausreise gelang, gehörten 7482 der jüdischen Gemeinde an, d. h. etwa 2000 waren katholisch, protestantisch oder konfessionslos.

Bei den ersten Kindern, die nach Großbritannien reisten, handelte es sich um solche, die den Verfolgungen in besonders hohem Maße ausgesetzt waren, Kinder aus Waisenhäusern, Kinder, deren Eltern bereits verhaftet und interniert waren, staatenlose und somit von Ausweisung bedrohte oder ältere Kinder. Wenn sie aus Deutschland, Österreich oder Danzig kamen, reisten die Kinder in den meisten Fällen per Bahn nach Hoek van Holland und von dort aus mit dem Schiff nach Harwich, andere Schiffstransporte gingen von Hamburg aus nach Southampton oder London. Den Eltern und Angehörigen war es von den deutschen Behörden untersagt worden, ihre Kinder auf den Bahnsteigen zu verabschieden, um jegliches Aufsehen zu vermeiden. Der erste Transport erreichte Großbritannien am 2. Dezember 1938, der letzte am 2. September 1939.

Bis sich Familien oder Institutionen bereit erklärt hatten, für die Kinder zu bürgen, wurden diese in Großbritannien anfangs in Feriencamps an der Küste untergebracht, die aufgrund der Jahreszeit nicht genutzt wurden – und die daher auch nur bedingt geeignet waren. Später, als die Bürgschaften bereits vor Abreise vorlagen, wurden die Kinder gleich nach **London Liverpool Street Station** bzw. **London Victoria Station** gebracht.

Mit Beginn des Zweiten Weltkrieges wurden die Kontakte der Kinder zu ihren Angehörigen immer spärlicher, spätestens mit dem Beginn der **Deportationen** der Juden im Februar 1941 (Wien) und im Oktober 1941 (Deutschland) rissen sie ganz ab. Die Frage der Vormundschaft musste daher geklärt werden. Im Februar 1944 erklärte ein Vormundschaftsgesetz den RCM für die Kinder verantwortlich, die unter seiner Obhut standen. Dieses Gesetz war solange gültig, bis das letzte der Kinder mit 21 Jahren die Volljährigkeit erreicht haben würde, was 1959 der Fall war. Als sich nach dem Krieg immer mehr abzeichnete, dass die meisten der Kinder ihre Eltern verloren hatten, schuf das britische Innenministerium die Möglichkeit, in einem vereinfachten Verfahren die britische Staatsbürgerschaft anzunehmen. Viele der Kinder, die in Großbritannien geblieben waren, machten von diesem Angebot Gebrauch.

Die meisten derjenigen, die mit einem Kindertransport Deutschland verlassen hatten, thematisierten dies in ihrem Umkreis nicht und sprachen jahrzehntelang nicht darüber. Nicht zuletzt fühlten sich viele schuldig, im Gegensatz zu ihren Familien und Angehörigen, den Holocaust überlebt zu haben. Erst 1989 organisierte Bertha Leverton, eines der „Kinder“, wie sich die Betroffenen immer noch nennen, ein Treffen der Teilnehmer an den Kindertransporten. Etwa 1000 von ihnen folgten Levertons Einladung. Seither sind die Kindertransporte zunehmend ins Bewusstsein der internationalen Öffentlichkeit gerückt. In Deutschland stieß das Thema auch zunehmend auf Interesse. Zur Deutschlandpremiere des Films „Into the Arms of Strangers“ (deutscher Titel: „Kindertransporte – In eine fremde Welt“) im Jahr 2000 hielt der damalige Bundeskanzler Gerhard Schröder die Einführungsrede, ein bis dahin in der bundesrepublikanischen Kinogeschichte einmaliges Ereignis. In Großbritannien erinnert am Londoner Bahnhof Liverpool Street Station, an dem die meisten Kinder ankamen, ein Denkmal an ihr Schicksal.

Quellen:

- Benz, Wolfgang/Claudia Curio/Andrea Hammel (Hrsg.) (2003), Die Kindertransporte 1938/39. Rettung und Integration, Frankfurt/Main: Fischer Taschenbuch Verlag
- Curio, Claudia (2006),), Verfolgung, Flucht, Rettung. Die Kindertransporte 1938/39 nach Großbritannien, Berlin: Metropol
- Leichsenring, Jana (2007), Die Katholische Kirche und „ihre Juden“. Das „Hilfswerk beim Bischöflichen Ordinariat Berlin“ 1938-1945, Berlin: Metropol.