



ארכיון יד ושם
YAD VASHEM ARCHIVES

RECORD GROUP:	0.2	: חטיבה
RECORD GROUP:	אוסף ספריית וינר	: שם חטיבה
	Wiener Library Collection	
FILE NUMBER:	1145	: מספר תיק
ORIGINAL FILE NUMBER:		: סימול מקורי
INVENTORY NUMBER:		: מספר נכנסות
NUMBER OF PAGES:		: מספר עמודים
ITEM NUMBER:		: מספר פריט

02/1145
Düsseldorf, den 26. Dezember 1944

Vertraulich!

Bericht

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, von 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 fahrplannässige 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 Rangieren verließ der Zug dann gegen 10,30 Uhr den Güterbahnhof Düsseldorf-Berndorf 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 Geplück 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 so 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 Bemerkten abgelaufen, 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 einen 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 vertrüsted, ohne dass meinem inzwischen als sehr dringend geschilderten Ersuchen entsprochen wurde. Um 3,30 Uhr hatte der Zug auf der Station Berlin-Lichterfelde einen Aufenthalt von 1/2 Stunde. Hier lehnte die obere Zugleitung eine Umrangierung ohne Angabe näherer Gründe mit dem Bemerken ab, dass diese erfolgen werde, sofern es sich auf einen der nächsten Bahnhöfe ermöglichen lässt. Der Zug hatte bereits 155 Minuten Verspätung. Die Fahrt wurde dann über Küstrin, Kreuz, Schneidemühl, Pirchau fortgesetzt.

Um 10 Uhr habe ich vom Bahnhof Pirchau den Bahnhof Konitz verständigen lassen, dass der Zug dort etwa 1 Stunde Aufenthalt auf ein 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, diesen 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 Lokführer 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 Fischau begleitenden Bahnbeamten (1 Zugführer und 1 Schaffner) konnten das Verhalten des Bahnhofbeamten in Knitz nicht begreifen. Ihrer Meinung nach als Fachleute wäre die Umrangierung bei einem Aufenthalt von 1 Stunde auf einem 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 14,10 Uhr verließ der Zug den Bahnhof Knitz. Die Fahrt führte dann weiter über Drieschau, Marienburg, Elbing nach Königsberg (Pr.). Hier wurde der Zug von 20,12 bis 22 Uhr hin- und herrangiert, ohne 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 abermals 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 nimmehr getrocknet werden konnten. Um 5,15 Uhr wurde die Grenzstation Lougatzargen und nach 15 Minuten die litauische Station Taurögen erreicht. Von hier aus sollte die Fahrt bis Riga normal nur noch 14 Stunden betragen. Infolge des eingleisigen Bahngeländes und der Zweitrangigkeit 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 Graupensuppe mit Rindfleisch verabfolgt. In Schaulen wurde in allen Judenwagen 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 anschließendem 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 Rigger Ghetto bestimmt waren, sondern in Ghetto Stirotawa, 8 km nordostwärts von Riga, untergebracht werden sollten.

Am 13.12., um 23,35 Uhr, erreichte der Zug nach vielen Hin- und Herrangieren die Militärrampe auf dem Bahnhof Skirotawa. Der Zug blieb ungeheist 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 Sarnelghetto 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.H- und Pol.-Führers, Petersburger Hof, am Schloßplatz 4.

2.) Aufenthalt in Riga.

Mit Rücksicht auf die während des Transportes durchmäste 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 Wehrmachtangehörige 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 Düna-Brücken 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 aussottete.

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 immer der Fall sein. Zum Teil handelt es sich bei den Ruhestiftern 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 Innarschsetzung 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, Postenpelsen 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 befürchten sind. Dagegen ist die Bewaffnung des Begleitkdo. mit M.P.s, 1.MG.s oder Handgranaten erforderlich, wenn Transporte nach Stätten 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.
- ↳ 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 Abfahrtszeit 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 Heizungsanlagen 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.: Salitter
Hauptmann der Schutzpolizei.