

Deportationsgleise auf dem Güterbahnhof Moabit

Gutachten von Andreas Szagun



Deportationsmahnmal auf der Putzbrücke, Künstler Volkmar Haase

im Auftrag von

Der Regierende Bürgermeister von Berlin
Senatskanzlei – Kulturelle Angelegenheiten
Kunst im Stadtraum

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	4
Der Stadtteil Moabit	4
Die „Endlösung der europäischen Judenfrage“ und die Deutsche Reichsbahn	4
Der Bahnhof Grunewald	5
Der Güterbahnhof Moabit	5
Die Deportationen in Tiergarten	5
Die heutige Situation	6
Fragestellungen	7
• Ausgangslage in der Literatur	7
• Die örtliche Ausgangslage	8
• Die betriebliche Ausgangslage 1933 bis 1945	9
• Untersuchungen zu den Fragestellungen:	10
○ Die technische Nutzbarkeit der überlieferten Gleise	10
○ Die Zuordnung von Zeitzeugenaussagen zu bestimmten Gleisen	10
○ Gab es technisch noch andere Möglichkeiten?	12
○ Sind Einrichtungen und Bauten noch im Originalzustand erhalten, lassen sie sich in den Gedenkort einbeziehen?	13
Quellenverzeichnis	16
Karten und Abbildungen	
Abb. 1: Bahnhof Moabit	18
Abb. 2: Lage der Deportationsgleise	19
Abb. 3: Zeichnung Blick von der Quitzowstraße, Rekonstruktion	19
Abb. 4: Zeichnung Sichtbeziehung, Zeitzeugenaussage	20
Abb. 5: Sichtverhältnisse	21
Abb. 6: Planüberlagerung Güterbahnhof Moabit, ehemaliger und heutiger Zustand	22
Abb. 7 a-c: Langschwelleroberbau Bauart „Hilf“	23
Abb. 8 a-c: Militärrampe, bauzeitliche Fotos, Gleisverdrehung	24
Abb. 9, 10, 11: Details der Rampe	25
Anhang 1: Signal- und Sicherungstechnik	26
Abb. 12: Güterbahnhof Berlin-Moabit, Gleisplan und Fahrstraßen der Deportationszüge	27
Abb. 13: Ausschnitt aus dem Verschlussplan	28
Anhang 2: Die Oberbau-Bauart Hilf	29
Anhang 3: Bildteil	30

Für sämtliche Abbildungen, wenn nicht anders angegeben © Andreas Szagun

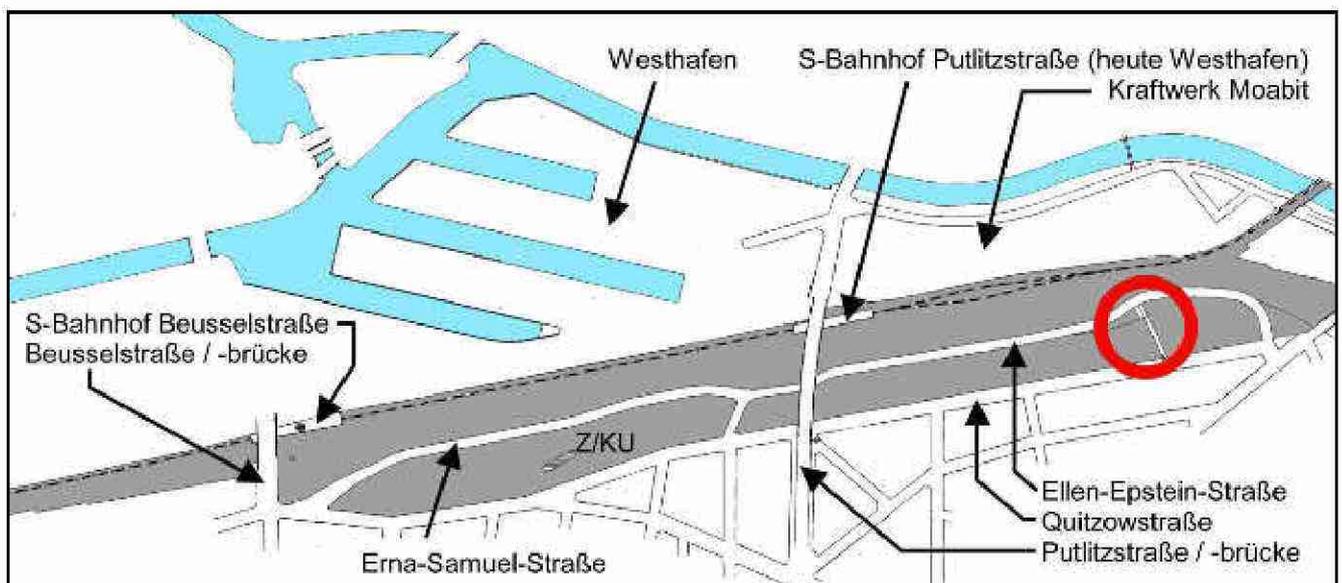
Das Gelände

Das Gelände, auf das sich der Kunstwettbewerb beziehen soll, besteht insgesamt aus einem kleinen Teilbereich des Güterbahnhofs Berlin-Moabit im Bezirk Mitte, Ortsteil Tiergarten. Das Verfahren zur Schaffung eines Mahnortes ist vom damaligen Bezirksamt Tiergarten begonnen worden und wird nun vom Bezirk Mitte fortgeführt.

Zum Gelände (vergleiche Abb. 6 auf Seite 22) gehören einerseits eine in Süd-Nordrichtung verlaufende historische Zuwegung von der Quitzowstraße 18-21 aus (bisheriger inoffizieller Arbeitsname Deportationsweg) und einem Teil einer ehemaligen Laderampe parallel zur Zuwegung mit einem etwa ein Meter breiten sowie eine nördlich an den Weg anschließende vorbereitete Fläche zwischen Laderampe und Ellen-Epstein-Straße. Die eigentliche Laderampe verlief auf ursprünglich rund 250 Metern in Ost-West-Richtung, das dazugehörige Gleis kreuzte den Weg. Diese Fläche ist unterteilt in eine neugebaute Fortsetzung des „Deportationsweges“ hin zur Ellen-Epstein-Straße und eine Freifläche, die planiert und größtenteils mit einer Deckung ähnlich einer wassergebundenen Decke versehen ist sowie einer rund 15 Meter langen Gleistrasse quer zum Weg. Sowohl nach Osten (Grundstück des Bau- und Gartenmarktes „Hellweg“) als auch nach Westen (Grundstück des Verbrauchermarktes „Lidl“) ist diese Fläche durch ein Meter breite Betonwinkелеlemente eingefasst, die als Stützmauer dienen, da das Wettbewerbsgelände tiefer liegt als die beiden neu ausgebauten Grundstücke links und rechts davon. Im Norden, zur Ellen-Epstein-Straße, wird die auch gegenüber der Straße tieferliegende Fläche durch eine Dammschüttung an den Gehweg der Straße angeschlossen. Die Fläche liegt in der Waagerechten, der neugebaute Weg steigt zum Gehweg der Ellen-Epstein-Straße an. Parallel zur Gleistrasse im Süden ist die Laderampe auf einer Länge von neun Metern erhalten, von der auf Rampenhöhe ebenfalls ein etwa ein Meter breiter Streifen verläuft. Aufgrund der Tieflage im Bereich der Gleistrasse ist die Abführung des Regenwassers durch einen neu gebauten Sickerschacht und ansonsten ensiegeltem Boden gewährleistet.

Sichtbeziehungen

Das Gelände konnte teilweise von der Straße aus eingesehen werden, siehe Seite 19 f. Weiterhin hatten aufgrund der niedrigen Gewerbebebauung auf dem Bahngelände auch die Anwohner der Häuser in der Quitzowstraße einen gewissen Einblick auf das Gelände. Die Entfernung zum Deportationsmahnmal auf der Putlitzbrücke beträgt rund 620 Meter. Von dort aus konnte ein heute nicht mehr erhaltener Teil der auch Deportationszwecken dienenden Bahnanlagen eingesehen werden.



Die Lage des Geländes (eingekreist) im Gesamtgebiet, dabei ist die frühere Gesamtfläche des Güterbahnhofs Moabit grau unterlegt.

Einleitung

Der Stadtteil Moabit des Bezirkes Tiergarten

Moabit ist ein Bestandteil des früheren Stadtbezirks Tiergarten, der zusammen mit Wedding und dem alten Bezirk Mitte im neuen Großbezirk Mitte aufgegangen ist. Besiedelt wurde Moabit vor etwa dreihundert Jahren durch Hugenotten, französische Glaubensflüchtlinge. Sie sollten Plantagen von Maulbeerbäumen anlegen, um auf ihnen Seidenraupen zu züchten. Preußen sollte auf diese Art der Eigenproduktion unabhängig von teuren Seidenimporten werden. Die Gegend war ländlich geprägt, der schlechte Boden ließ jedoch keine erfolgreiche Seidenraupenzucht zu, so dass sich etliche der Refugees auf das Schankwesen besannen. Berliner fuhren mit „Gondeln“ auf der Spree, um Moabit zu erreichen, weil, so schrieb ein Student zu diesen Zeiten, die „Wanderung nie anders als in Stulpstiefeln vorgenommen werde, da anders nicht durchzukommen sei“. [27] Der Osten Moabits musste jahrzehntelang umgangen werden, weil der direkte Weg durch die im Bereich des heutigen Hauptbahnhofs liegenden Pulvermühlen verwehrt war.

Mitte des 19. Jahrhunderts, nachdem 1839 endlich die Pulvermühlen nach Spandau verlegt worden waren, kam statt bürgerlichem Wohnen, wie es von Schinkel und Lenné geplant war, das Zellengefängnis (Lehrter Straße), das Kriminalgericht mit dem heute noch bestehenden Untersuchungsgefängnis und das Militär. Anfangs gab es nur Exerzierplätze, doch bald gesellten sich im Osten Moabits die Kasernen eines Kavallerieregiments, eines Infanterieregiments und eines Artillerieregiments dazu, allesamt Gardetruppen. Dazu gesellten sich militärische Folgeeinrichtungen, wie die nördliche Militärarrestanstalt, das Heeresbekleidungsamt, das Heeresproviantamt sowie die Oberfeuerwerkerschule. Die Industrie wanderte aus der zu eng gewordenen Innenstadt an den Rand nach Moabit, wie zum Beispiel der „Lokomotivkönig“ August Borsig oder gründete sich hier neu, wie z.B. mehrere Porzellanfabriken, eine Brauerei und metallverarbeitende Betriebe. Aber auch die AEG und der Maschinen- und Waffenfabrikant Ludwig Loewe zogen hierher, allerdings gehörte dieser westlichste Teil Moabits damals noch zur unabhängigen Stadt Charlottenburg.

Aber auch die Eisenbahn nahm Besitz von Moabit: Ab 1846 mit der Berlin-Hamburger Bahn, gefolgt von der Ringbahn 1871/1877, der Berlin-Lehrter Bahn 1871 und schließlich der Stadtbahn 1882. Ein bei den heutigen Stadtplanern „Bahn-Gewerbegürtel“ genannter Bereich legte sich wie eine „schützende Hand“ im Norden und Osten um die „Insel“ Moabit (Moabit ist von der Spree und Kanälen umgeben und nur über Brücken erreichbar) und schottete den Stadtteil ab. Dieses für den Laien schwer auseinanderzuhaltende Gemisch aus unterschiedlichsten Bahnanlagen, Gewerbebetrieben und städtischen Einrichtungen wie dem Kraftwerk Moabit und dem Westhafen war damals wie heute Gegenstand so mancher Planungen - und ein Ort der Deportationen. Schon im Wettbewerb Großberlin um 1909 wurde eine Nord-Süd-Eisenbahnverbindung vorgeschlagen und während der NS-Zeit sollte ein großer Nord-Personenbahnhof entstehen. Auch eine gigantische Nord-Süd-Achse hatte Albert Speer vorgesehen, der nicht nur in Moabit etliche Wohnquartiere zum Opfer gefallen wären. Die von den Umsetzungen betroffenen „arischen“ Mieter sollten in vorher freigezogenen anderen Wohnungen unterkommen: Deren jüdischen Bewohner wurden deportiert, ganze Gebiete für „judenfrei“ erklärt (so zum Beispiel das nicht zu Moabit zählende, 1943 großteils untergegangene alte Hansaviertel, ein großbürgerliches Viertel mit einem hohen Anteil jüdischer Bevölkerung).

Die „Endlösung der europäischen Judenfrage“ und die Deutsche Reichsbahn

Da im Allgemeinen die Vernichtung der europäischen Juden beschrieben worden ist (vgl. u.a.: Hilberg, Die Vernichtung der Europäischen Juden) seien hier nur die für dieses Gutachten wichtigen Punkte angeführt.

Seit der Machtübertragung an Hitler wurde begonnen, die jüdische Bevölkerung auszugrenzen und ihre Rechte einzuschränken. Einer der traurigen Höhepunkte dabei war die sogenannte Reichskristallnacht am 8./9. November 1938. Am 20. Januar 1942 berieten in dem damaligen Gästehaus der SS Am Großen Wannensee 56-58 fünfzehn hochrangige Vertreter der SS, der NSDAP und verschiedener Ministerien über die Zusammenarbeit bei der „Endlösung der europäischen Judenfrage“. Betroffen waren nach einer extra dafür angefertigten Liste 11 Millionen Juden! Im Protokoll heißt es auf Seite 5: „Anstelle der Auswanderung ist nunmehr als weitere Lösungsmöglichkeit nach entsprechender vorheriger Genehmigung durch den Führer die Evakuierung der Juden nach dem Osten getreten.“ Das Protokoll schließt mit der Bitte Reinhard Heydrichs, des „Beauftragten für die Endlösung...“, „...ihm bei der Durchführung der Lösungsarbeiten

entsprechende Unterstützung zu gewähren“. [21] Sie wurde bereitwilligst gewährt! In einem Rundschreiben des Reichssicherheitshauptamtes vom 20. Februar 1943 heißt es: „III. Transport. Es empfiehlt sich, die zu evakuierenden Juden vor dem Abtransport zu konzentrieren. Transporte werden jeweils in Stärke von je 1000 Juden (stärkere Belegung ist unzulässig) nach dem im Einvernehmen mit dem Reichsverkehrsministerium erstellten Fahrplan, der den beteiligten Dienststellen zugeht, durchgeführt.“ [21, S 111] Der Reichsverkehrsminister war zugleich Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn – Julius Dorpmüller. Die Deutsche Reichsbahn stellte Fahrpläne auf, fuhr nach ihnen planmäßig und kassierte dafür Fahrgeld. Die SS bekam als Großkunde ab 400 „Fahrgästen“ Rabatt. Das Fahrgeld wurde von den Deportierten eingetrieben. [11] Die „Konzentration“ fand vorzugsweise in entsprechend umfunktionierten jüdischen Einrichtungen statt, wie zum Beispiel dem jüdischen Altersheim in der Großen Hamburger Straße, aber auch in der in Tiergarten gelegen Synagoge in der Levetzowstraße. Zu Fuß oder auf Lkw ging es getreu der Anweisung dann zu den für die Deportationen genutzten Bahnhöfen. In Berlin waren dies vor allem die Bahnhöfe Grunewald und Moabit. Beide waren Güterbahnhöfe und die Reichsbahn nutzte Anlagen, die entweder sowieso Sonderverkehren dienten oder aufgrund von Umplanungen entbehrlich waren. Auf alle Fälle durfte der sonstige, sehr starke Verkehr nicht behindert werden.

Der Bahnhof Grunewald

Der Bahnhof Grunewald war eine im Laufe der Zeit gewachsene und mehrfach umgebaute Anlage. Der alte Personenbahnhof, als Kopfbahnhof der Ringbahn 1884 und 1890 angelegt, war mit der Führung der elektrischen S-Bahnzüge über den heute noch genutzten neuen Personenbahnhof (S-Bahnhof Grunewald) ab 1928 eigentlich überflüssig geworden. 1936 aus Anlass der olympischen Spiele für den Veranstaltungsverkehr ausgebaut, diente er auch den Sonderzügen für die NS-Organisation „Kraft durch Freude“, die eine erste Form des Massentourismus einführte, natürlich im Sinne der nationalsozialistischen Vereinnahmung der Teilnehmer. Aufgrund seiner früheren Aufgabe besaß er die entsprechende Signal- und Sicherheitstechnik. Damit war er auch für die Deportationen wie geschaffen. Die Zufahrtstraße lag günstig an einer öffentlichen Straße und abseits der anderen Güterverkehrsanlagen, Deportationen störten also den sonstigen Güterverkehr nicht. Auf Signal konnten die Züge dann auf den Südring ausfahren, weiter auf die Görlitzer Bahn ... gen Osten. Heute erinnert ein Mahnmal an der Zufahrtstraße und ein zweites an den ehemaligen Bahnsteigen an das Verbrechen. [12]

Der Güterbahnhof Moabit

Ähnlich war die Situation auf dem Güterbahnhof Moabit. Hier gab es im Osten drei Ladegleise, die sich abseits von den übrigen Anlagen befanden. Ihr Zugang befand sich in der Quitzowstraße. Zwei Gleise, 81 und 82, lagen an einer Ladestraße, eingeklemmt zwischen den Gleisen der Lehrter Bahn und den Ringbahngütergleisen, die hier in einem langen Bogen in Dammlage nach Nordosten schwenkten. Südlich des Dammes lag das dritte Gleis, Gleis 69, das eine Rampe aus alten Stahlschwellen besaß und in früheren Plänen als „Militairrampe“ bezeichnet war. Die Besonderheit war das Hauptsignal „C“ als Gruppenausfahrtsignal für die beiden Ladegleise 81 und 82. Ihr Zufahrtgleis kreuzte nämlich die Streckengleise der Ringbahn, die zu sichern waren. Das Signal ermöglichte aber auch die direkte Ausfahrt – ohne den anderen Betrieb zu stören. Von Gleis 69 konnte man direkt auf die Ausfahrtschleife des Güterbahnhofs Moabit vorziehen. Auch diese Anlagen waren schon vor 1933 vorhanden und genutzt worden, schließlich befanden sich im Osten Moabits die schon erwähnten Kasernenanlagen dreier Regimenter unterschiedlicher Waffengattungen, die mit der Eisenbahn zum Manöver oder an die Front transportiert worden sind.

Die Deportationen in Tiergarten

Der Bezirk Tiergarten besaß einen hohen jüdischen Bevölkerungsanteil. Allein das alte Hansaviertel, teilweise untergegangen in der Luftschlacht um Berlin 1943, war bevorzugter Wohnort wohlhabender Juden. Sie waren vielfach Intellektuelle (zum Beispiel die Schriftstellerin Nelly Sachs) und zum Teil zum Christentum Konvertierte. Im Rahmen der „Germania-Planungen“ Adolf Hitlers und Albert Speers wurde das Viertel schleunigst „judenfrei“ gemacht und diente fortan unter anderem der NS-Elite als Wohnort. Die Juden, die nicht schon emigriert waren, wurden entweder im „Westfälischen Viertel“ in sogenannten Judenhäusern zusammengepfercht oder in der Synagoge in der Levetzowstraße für den nächsten Transport gesammelt. [24] Zu Anfang ging es im Lkw zum Güterbahnhof Moabit, später wurden die Menschen zu Fuß durch die Straßen getrieben. Der Weg ging von der Levetzowstraße

durch die Jagowstraße, Alt Moabit, die Turmstraße, die Lübecker Straße, die Perleberger Straße, die Havelberger Straße und schließlich die Quitzowstraße zu den Zügen. Diese Straßen sind typische Berliner Wohnstraßen.

Die heutige Situation

Heute ist wenig von den Orten des Verbrechens zu erkennen. Die Synagoge, die 1912/13 von J. Hoeniger erbaut und in der „Reichskristallnacht“ nur gering beschädigt wurde, ist 1955 abgerissen worden. Sie war durch die Bombenangriffe bis auf die Außenmauern zerstört worden. [26] An ihrer Stelle ist 1960 eine schlichte und sehr kleine Gedenkmauer errichtet worden. Erst 1988 wurde nach den Entwürfen des Bildhauers Peter Herbrich und der Architekten Jürgen Wenzel und Theseus Bappert ein Mahnmal (Bild 14 im Anhang 3, Bildteil) errichtet, das auf die Deportationen hinweist. [25]

1987 wurde im Beisein von Heinz Galinski das Deportationsmahnmal des Bildhauers Volkmar Haase auf der Putzbrücke eingeweiht (Bild 13, Bildteil), doch die eigentlichen Orte blieben weiter nur für den Eingeweihten erkennbar. Sie waren ganz normale Eisenbahnanlagen und als solche dem schleichenden Verfall preisgegeben, denn bedingt durch die deutsche Teilung und den allgemeinen Verkehrsrückgang bei der Eisenbahn wurden sie überflüssig und anderweitig genutzt. Mit dem Neuaufbau der Berliner Bahnanlagen änderte sich dies: Die nach dem Reichsbahner-Streik 1980 stillgelegte Ringbahn sollte wieder aufgebaut werden und die neue Nord-Süd-Durchquerung Berlins mit dem neuen Lehrter Bahnhof benötigte Flächen. Für ein Überwerfungsbauwerk der Ringbahngütergleise über die künftige Strecke zum Lehrter Bahnhof wurde die Ladestraße an den ehemaligen Gleisen 81 und 82 Stück für Stück beseitigt (Bilder 2 und 3, Bildteil). Die anderen, nicht mehr benötigten Bahnflächen sollten als wertvolles Bauland an Investoren verkauft werden. Hier nun setzte die Planungshoheit des Bezirksamtes ein und im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens für die Bahngrundstücke entlang der Quitzowstraße und der Siemensstraße sollte eine Gedenkstätte mit eingeplant werden. Auf der zum Verfahren gehörenden Erörterungsveranstaltung sagte der Vertreter der Deutschen Bahn auch zu, dass sich die Bahn ihrer Verantwortung stellen wolle. Obwohl das Bezirksamt die politische Rückendeckung durch seinen Baustadtrat Horst Porath hatte, stellten sich dem Projekt Schwierigkeiten entgegen: Über fünfzig Jahre nach Shoah und Kriegsende wurde es so gut wie unmöglich, noch lebende Zeitzeugen zu finden. Ein Zeitzeuge, wie es Heinz Galinski für den Bahnhof Grunewald war, fehlte vorerst. Es sind einzelne Berichte in der Literatur verstreut zu finden, einzelne davon wurden aber angezweifelt. Hinzu kam die für einen eisenbahntechnischen Laien (und das bezieht sich auch auf die Zeitzeugen) völlig unverständliche Beziehung der Deportationsgleise zu einer namentlich bekannten Bahnanlage, die bei den in der Literatur überlieferten Aussagen zu völlig verschiedenen Bezeichnungen führte. Im Rahmen der „Geschichtswerkstatt“ beim damaligen Heimatmuseum Tiergarten konnte ein Zeitzeuge gefunden werden, der als Kind aus der Wohnung heraus eine Deportation beobachtet hatte. Seine Aussage ließ nach mehr als fünfzig Jahren aber keine genaue Lagebestimmung zu. Alte Gleis- und Verschlusspläne des Bahnhofes Moabit sind lückenhaft vorhanden. Aus all diesen einzelnen Mosaiksteinchen ließ sich daher ein klares Bild aufbauen, das es ermöglichen würde, die letzten noch vorhandenen Reste in den Gedenkort miteinzubeziehen.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens und Planfeststellungsverfahrens für eine neue Straße über das Gebiet des Blockes 9 tagte ein Runder Tisch unter Schirmherrschaft der Stiftung Topographie des Terrors zum Thema der Einrichtung eines Gedenkortes. Als erster Erfolg konnte Anfang 2007 eine Gedenkstele auf öffentlichem Straßenland an der Einfahrt zu der Zuwegung zu den Deportationsgleisen aufgestellt werden, so dass nun direkt an der Örtlichkeit ein Hinweis vorhanden ist. Vorangegangen war ein Forschungsgutachten von Schulle, Dettmer und Gottwaldt [22], das aufzeigte, daß nicht, wie bislang angenommen, der Güterbahnhof Grunewald, sondern der Güterbahnhof Moabit die Hauptlast der Berliner Deportationen getragen hatte. Die Gutachter führten vor allem den Nachweis über die Anzahl der Transporte vom Güterbahnhof Moabit und veranschaulichten dies anhand ausgewählter Einzelschicksale.

Beauftragt wurden die Gutachter aufgrund ihres kurze Zeit vorher erschienenen Buches „Die ‚Judendeportationen‘ aus dem Deutschen Reich 1941-1945“ [23]. Mehr als 32 000 Menschen wurden von hier deportiert, die meisten in den sicheren Tod. Die Zuwegung hat mittlerweile den Arbeitstitel „Deportationsweg“ erhalten und soll als Fußweg, vorbei an dem geplanten Gedenkort, zur neugebauten Ellen-Epstein-Straße hinführen.

Auf dem Block 9 sind in der Nachbarschaft der Deportationsgleise mittlerweile alle Bauten abgerissen worden, um Platz für einen Verbraucher- und einen Baumarkt zu schaffen.

Fragestellungen

Im Gegensatz zur „Grunewaldrampe“ auf dem Güterbahnhof Berlin Grunewald steht für die Moabiter Rampen kein Zeitzeuge zur Verfügung, der ganz klar sagen kann: „Hier war es!“. Die Überlieferung und eine Reihe in der Literatur niedergelegten Zeitzeugenaussagen lassen jedoch eine vergleichsweise genaue Zuordnung zu bestimmten Gleisen zu, somit kann eine Entscheidung zur Einrichtung eines Gedenkortes getroffen werden. Untersucht wurde nach folgenden Fragestellungen:

- Waren die in der Überlieferung genannten beziehungsweise daraus zu folgenden Gleise aus Sicht des damaligen Betreibers, der Deutschen Reichsbahn, für eine schnelle und kostengünstige Lösung der verbrecherischen Transportaufgabe nutzbar?
- Lassen einzelne Zeitzeugenaussagen eine direkte Zuordnung zu bestimmten Gleisen zu, gibt es Widersprüche?
- Gab es technisch gesehen noch andere Möglichkeiten und wie verhalten sich diese zu den Zeitzeugenaussagen?
- Sind Einrichtungen und Bauten noch original erhalten und lassen sie sich – ganz oder teilweise - in einen Gedenkort miteinbeziehen?

Ausgangslage in der Literatur

In der Regel wird in der Literatur die Örtlichkeit unscharf angegeben, meist mit Bezeichnungen wie „Bahnhof Putlitzstraße“. Bei Roskamp [1] finden sich dagegen Abbildungen einer „Rampe“, in der Eisenbahnfachsprache eigentlich eine Ladestraße. Diese Ladestraße gehörte zu den Gleisen 81 und 82 des Güterbahnhofs Berlin Moabit [2]. Es ist verständlich, daß eisenbahntechnische Laien eine Bahnanlage der nächsten Personenverkehrsstation zuordnen, da Güterverkehrsanlagen und sonstige Betriebsanlagen in der Regel keine schnellerfaßbaren Schilder besitzen, während diese für die dem Personenverkehr dienenden Anlagen vorgeschrieben sind (§ 26 EBO)[3].

Die Zeitzeugenberichte lauten im Einzelnen:

1) Hildegard Henschel: „(...), brachte uns der im Berliner Stadtbild schon bekannte Möbelwagen nach dem Bahnhof Putlitzstraße, wo seit dem Morgengrauen schon die Verladung der Krankenhauspatienten vor sich ging. Bei Anbruch der Dunkelheit verließ der Zug Berlin“ [4]

2) Heinz Krause: „Die Fahrt ging zum Güterbahnhof Putlitzstraße, wo die Züge bereits auf uns warteten. Übrigens konnten wir damals noch mit 3.-Klasse-Personenwagen fahren, später wurden für die Deportationen Viehwagen verwendet. Die uns begleitende SS hatte uns schon am Bahnhof Putlitzstraße in Empfang genommen. Es wurde gebrüllt und mit „schnell, schnell“ zur Eile gedrängt.“[5]

3) Harry Schnapp, damals leitender Mitarbeiter der Schulabteilung der jüdischen Gemeinde, über Transporte von der Großen Hamburger Straße: „Sie wurden vom Bahnhof Grunewald, jedoch hauptsächlich vom Güterbahnhof Quitzowstraße aus durchgeführt. Die Menschen wurden mit Lastwagen von der Großen Hamburger nach dort geschafft. An der Verladerampe stand meist schon ein Güterzug mit ca. 30 Waggonen. Vor dem Einwaggonieren trat nochmals die Gestapo in Großaktion auf. Man „filzte“ die Menschen nochmals derart durch, daß markerschütternde Schreie wegen der körperlichen Züchtigungen die ganze Gegend erfüllten“[6].

4) Herta Pineas, Helferin der Jüdischen Gemeinde: „Die Umwohner des Bahnhofs Putlitzstraße beobachteten in Massen von der Brücke aus, wie diese Transporte zur Bahn kamen und vom ungedeckten Bahnsteig aus abgingen. Wenn wir nach Abfahrt des Zuges zurückkamen, standen diese Zuschauer noch immer da – sollten sie nichts von den Dingen gewußt haben? Und wenn ich bereits im Sommer 1942 gewußt habe, daß aus Juden Seife gemacht wird, sollen es die uns umgebenden „Arier“ nicht gewußt haben? Nicht alle, aber die Mehrzahl muß von den Greueln gewußt haben. Ich selbst sah doch von meiner Wohnung in der Levetzowstraße aus, die nicht weit von dem Synagogen-Sammellager lag, die Wohnungsinhaber und Ladenbesitzer vor die Tür treten und ausführlich das Einladen der Juden in die Möbelwagen beobachten.“[7]

5) **Bruno W.:** „Im Frühjahr 1943 kam ich vom Dienst nach Hause und sah eine große Gruppe von Menschen durch die Lübecker Straße ziehen. Da ich mich wunderte und neugierig wurde, ging ich ihnen nach. Sie bogen in die Havelberger Straße und dann in die Quitzowstraße ein. Ich sah, wie sie in einen kleinen Weg in Richtung Bahngelände abbogen. Soweit ich aus sicherer Entfernung beobachten konnte, wurden sie gleich verladen ...“ [8]

6) Ein „ehemaliger Reichsbahner, der auf dem Bahnhof Putlitzstraße als Zugabfertiger eingesetzt war“: „Hier auf diesem Gelände, von einem Abstellgleis, fuhren die Züge in Richtung Osten. Zwischen 1941 und 1942 wurden die Menschen mit ihren Habseligkeiten in Lastwagen fast bis an die Gleise herangefahren. Ich habe gesehen, wie man sie unter Gewehrkolbenhieben und Schlägen in die Wagen trieb ... Zeitweise wurden Züge von 30 bis 40 Waggons zusammengestellt. Auf einen Waggon kamen, soweit ich mich erinnere, 40 bis 60 Leute. Ab 1942 kam es auch vor, daß die Leute nicht mehr an das Gleis gefahren wurden, sondern zu Fuß hier ankamen. Oft mußten sie ihre Koffer und Bündel zurücklassen. Das ganze Zeug wurde, wenn der Zug abgefahren war, eingesammelt, auf Lastwagen verstaут und weggefahren.“ [9]

Die örtliche Ausgangslage

Die Bahnanlagen nördlich des Straßenzuges Siemensstraße und Quitzowstraße gliedern sich eisenbahntechnisch in mehrere Einzelanlagen, die verschiedenen Bahnzwecken dienen und deren aus heutiger Sicht teilweise unlogische Anordnung eisenbahngeschichtliche Hintergründe hat. Vom Straßenzug im Süden nach Norden hin sind dies folgende Anlagen, siehe hierzu Abbildung 1:

- **Güterbahnhof Berlin Moabit**, an der 1871/1877 eröffneten staatlichen Ringbahn (Königlich Preußische Eisenbahn-Verwaltung) gelegen (heute: BIR, Berliner Innenring). Er erstreckt sich vom Bereich westlich der Beusselbrücke bis zur Putlitzbrücke, mit Ergänzungen bis fast zur Perleberger Brücke. Zu ihm gehören die an der Siemensstraße gelegene Gruppe von Ladestraßen, einen Güterschuppen mit Umladerampe, Abstellgleise nördlich der Quitzowstraße / westlich der Putlitzbrücke sowie östlich der Putlitzbrücke eine Ladestraße und eine Laderampe. Im letztgenannten Bereich befinden sich auch mehrere private Anschlußgleise. Nördlich der Ladestraßengruppe liegt eine beiderseits der durchgehenden Streckengleise angeordnete Gleisgruppe, die dem Bilden und Zerlegen der für Moabit bestimmten Züge beziehungsweise dem Übergang von Zügen der Hamburger und Lehrter Bahn zu Ringbahn dient. Der letztgenannte Bereich wurde im Rahmen der Baumaßnahmen „Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich“ (VZB) den heutigen Erfordernissen angepasst. Dazu ist auch der für den Untersuchungsbereich prägende Bahndamm der Ringbahn zwischen Moabit und Wedding abgetragen worden.
- **Lehrter Bahn**, 1871 eröffnet und damals im Besitz der privaten Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn gewesen, die auch Grundstücke nördlich der Quitzowstraße besessen hatte. Die Strecke ist unter anderem als Konkurrenz zur Berlin-Hamburger Eisenbahn gebaut worden, um zum Beispiel den Weg nach Hannover zu verkürzen. Nach der Verstaatlichung der privaten Bahngesellschaften ist das Gleispaar der Lehrter Bahn als Güterzuggleispaar der „Hamburger und Lehrter Bahn“ genutzt worden. Zu diesem Zweck ist ein heute nicht mehr vorhandenes Überwerfungsbauwerk (zwei Stahlfachwerküberbauten verschiedener Bauart und Baujahre, siehe Bild 1, Bildteil, Wiederlager waren 1989 noch erhalten) über die Personenzuggleise zum Lehrter Fernbahnhof gebaut worden, zur Anbindung des Hamburger Güterbahnhofs (des späteren Hamburger und Lehrter Bahnhofs HuL, heute Gebiet der „Europa-City“ beiderseits der Heidestraße). Zusätzlich verlief südlich der Personenzuggleise ein Güterzuggleis zur Anbindung des Güterbahnhofs der Lehrter Bahn (später Güterbahnhof Spreeufer, heute bebaut mit Wohnungen für Abgeordnete und dem Kanzlergarten).
- **Hamburger Bahn**, 1846 eröffnet. Das Gleispaar der privaten Berlin-Hamburger Eisenbahn wurde nach der Verstaatlichung zum Personenzuggleispaar der Hamburger und Lehrter Bahn. Im Untersuchungsbereich lag unter und westlich der Putlitzbrücke ein Bahnsteig für die Vorortzüge Berlin - Nauen, östlich der Putlitzbrücke befanden sich zwei Abstellgleise (Kehrgleise) und in der Nähe des oben erwähnten Überwerfungsbauwerks ein Stellwerk. Die Kehrgleise sind vermutlich nach 1920 ausgebaut worden. Die Reste des nach 1951 nicht mehr genutzten Bahnsteigs, die Widerlager der Stahlfachwerkbrücken und die Ruine des Stellwerks sind erst im Rahmen der

Baumaßnahmen „Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich VZB“ und „Ringbahnwiedereröffnung“) beseitigt worden.

- **Personenzuggleispaar der staatlichen Ringbahn**, 1893 wegen des immer stärker gewordenen Verkehrs auf der Ringbahn zur Trennung vom Güterverkehr zusätzlich angelegt. An ihm liegen östlich der Beusselbrücke der S-Bahnhof Beusselstraße (mit östlich davon gelegenen zwei Kehrgleisen, die im Zuge des Wiederaufbaus der Ringbahn beseitigt worden sind) und östlich der Putlitzbrücke der S-Bahnhof Putlitzstraße (heute Westhafen), der ein gemeinsames Empfangsgebäude mit dem Vorortbahnsteig besessen hatte (1966 abgebrochen). Nach Ausbau der Vorortkehrgleise ist der Bahnhof Putlitzstraße fahrdienstlich zum Haltepunkt herabgestuft worden. Eine Gleisverbindung, also eine Weichenanlage, zwischen den Personenzuggleisen der Ringbahn, den späteren S-Bahngleisen, und den zuvor beschriebenen Anlagen hat im Untersuchungsbereich nicht bestanden (erst weiter entfernt, zum Beispiel im Bahnhof Jungfernheide, zu betrieblichen Zwecken).
- **Anschlussbahn und Güterbahnhof des Westhafens** (BEHALA - Berliner Hafen- und Lagerhaus-gesellschaft mbH) und Anschlussgleise, unter anderem für das Kraftwerk Moabit (BEWAG). Diese Anlagen haben keine Verbindung zu den vorbeschriebenen Anlagen, diese besteht bis heute nördlich der Perleberger Brücke mit dem Rest des Hamburger und Lehrter Bahnhofs (HuL).

Auf weitere, für den Untersuchungsgegenstand aber nicht erhebliche, Veränderungen an den genannten Bahnanlagen soll hier bewusst nicht eingegangen werden [10].

Die betriebliche Ausgangslage 1933 bis 1945

Als Zusammenfassung bereits erfolgter Arbeiten [11 et. al.] zur verkehrlichen Bedeutung und Auslastung der Deutschen Reichsbahn im Allgemeinen kann bezüglich des Untersuchungsgegenstandes gesagt werden:

- Die Deutsche Reichsbahn behandelte die Deportationen jüdischer Mitbürger als normales Geschäft des Personenverkehrs, Kunde war die SS, die das Fahrgeld unter anderem von den Deportierten erhob (bzw. aus deren eingezogenen Vermögen) und der ab 400 Personen ein großzügiger Rabatt gewährt wurde.
- Die Deportationszüge verkehrten fahrplanmäßig als Sonderzüge (nach Fahrplananordnung), als Folge der starken Streckenbelastungen zum Teil im Plan von Regelzügen (Güterzugpläne). Eine Geheimhaltung bestand nicht, dennoch wurden von der federführend zuständigen „Generaldirektion der Ostbahnen“ („Gedob“, das war die Abteilung der Deutschen Reichsbahn, die für den Eisenbahnbetrieb im Gebiet des besetzten Polens und den besetzten Teilen der UdSSR zuständig war, mit Ausnahme der Frontbereiche, die von Wehrmachtseisenbahnern bedient wurden) mit dem Vordringen der Truppen der UdSSR gegen Ende des Zweiten Weltkrieges so gut wie alle Unterlagen verbrannt.
- Aufgrund der Kriegswichtigkeit der Deutschen Reichsbahn und ihrer äußerst starken Belastung, unter anderem durch Truppen- und Nachschubtransporte (da das durch die Deutsche Reichsbahn zu organisierende Verkehrsgebiet durch die besetzten Gebiete um mehr als das Doppelte so groß war als das eigentliche Reichsgebiet, führte dies auch zeitweilig aus personellen und technischen Gründen zu einer Transportkrise), ergab sich, daß die Deportationszüge den übrigen Verkehr nicht über Gebühr behindern und z. B. die Ladegleise nicht übermäßig blockieren durften. Insbesondere betrug die „Einstiegszeit“ an den Abgangsbahnhöfen oftmals mehrere Stunden.
- Als Transportmittel wurden anfangs Personenwagen, später aber Güterwagen benutzt, bei einigen Transporten mußte auf Zwischenbahnhöfen von Personenwagen auf Güterwagen umgestiegen werden. Den Zügen wurden in der Regel zwei Personenwagen für die Wachmannschaft beigelegt [11]. Die Entscheidung für eine der beiden Wagengattungen hatte aber zum Teil technische Gründe, denn Transporte z.B. nach Theresienstadt sind in der Regel mit D-Zugwagen durchgeführt worden, da sie den planmäßigen D-Zügen angehängt worden sind. Güterwagen hätten aufgrund ihrer weitaus niedrigeren zulässigen Höchstgeschwindigkeit die D-Züge verlangsamt.

Untersuchung zu den Fragestellungen

Die technische Nutzbarkeit der überlieferten Gleise

Die bei Roskamp [1] abgebildete Ladestraße an den Gleisen 81 und 82 (siehe Abbildung 2) erfüllt die technischen Anforderungen, es bestehen unter anderem ähnliche Bedingungen, wie sie für die „Grunewaldrampe“, also die Deportationsgleise auf dem Güterbahnhof Grunewald, gegeben waren [12]. Sie liegt abseits der übrigen dem Güterverkehr dienenden Anlagen und ist damit für jede Art von Sonderverkehr geeignet (zum Beispiel Militärtransporte von und zu den früher in Moabit befindlichen Kasernen mehrerer verschiedener Regimenter). Ein damaliger Anwohner kann sich an Militärtransporte von diesem Bahnhofsteil erinnern, allerdings ohne genaue Gleiszuordnung [13]. Die Gleise 81 und 82 bieten darüber hinaus eine betriebliche Besonderheit: Sie waren durch ein gemeinsames Hauptsignal (und je ein eigenes Gleisperrsignal) gesichert und von beiden Gleisen konnte direkt auf die Streckengleise der Ringbahn, aber auch auf die nach Spandau führenden Gleise (Hamburger und Lehrter Bahn), ausgefahren werden. Damit wäre ein durchgängiger Verkehr über Westring – Südring – Görlitzer oder Frankfurter Bahn in Richtung besetztes Polen möglich gewesen [14]. Dies diente sowohl einem schnellen Truppentransport, hatte aber auch sicherungstechnische Gründe, näheres dazu im Anhang „Signal- und Sicherungstechnik“ und Abbildung 12.

Südlich des Bahndammes der Ringbahn liegt ein weiteres Gleis (Gleis 69) mit Laderampe, welche in älteren Gleisplänen als „Militärrampe“ bezeichnet wird. Sie ist straßenseitig über die gleiche Zufahrt zu erreichen wie die Ladestraße zwischen den Gleisen 81 und 82. Da allerdings letztere nur durch eine schmale Unterführung durch den Bahndamm der Ringbahn zu erreichen und damit der Straßensicht entzogen war, wird die Zeitzeugenaussage des Bruno W. (siehe Seite 4) nur bei Nutzung des Gleises 69 sinnvoll. Fahrtechnisch bestand ebenfalls eine – aus Sicht der damaligen Reichsbahn – gute Nutzbarkeit für Deportationen. Ein Zug auf Gleis 69 mußte lediglich auf ein Gleis der auf Seite 4 (Stichwort Güterbahnhof Moabit) erwähnten Gleisgruppe vorziehen, um von dort auf Signal und ohne Fahrtrichtungsänderung wie für die Gleise 81 und 82 beschrieben nach Polen zu gelangen. Näheres dazu im Anhang „Signal- und Sicherungstechnik“, in Abbildung 12 ist der Zwischenhalt mit einem Stern markiert.

Die bei den beschriebenen Ladegleisen mögliche rasche und den Fahrdienstvorschriften entsprechende Fahrmöglichkeit ist aus Sicht des Betreibers Deutsche Reichsbahn als Vorteil anzusehen, da sie sowohl einen wirtschaftlichen als auch sicheren Betrieb ermöglichte. Es war zwar rein technisch möglich, von sehr vielen Gleisen des Güterbahnhofs Moabit auszufahren, allerdings nur unter Ausschaltung der Sicherungstechnik beziehungsweise mit Hilfe schriftlicher Fahraufträge („Befehle“). Dies hätte aber bei dem damaligen dichten Verkehr leicht zu Bahnbetriebsunfällen und damit zu allgemeinen Verkehrsstockungen führen können, weshalb solche Fahrweisen in den Fahrdienstvorschriften (FV) nur als Rückfallebene bei Ausfall der Sicherungstechnik beziehungsweise bei Bauzuständen vorgesehen sind [15].

Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und der Betriebsführung ist es daher auch mit Sicherheit auszuschließen, daß die Deportationen von den dem Personenverkehr dienenden Anlagen der S-Bahnhöfe Beusselstraße und Putlitzstraße aus durchgeführt worden sind. Da beide keine Ausweichgleise besaßen (siehe [2] und Abbildung 1), hätte eine mehrstündige Verweildauer eines Deportationszuges auf einem S-Bahngleis (siehe Zeitzeugenaussagen Hildegard Henschel und Herta Pineas, Seite 3) eine ebenso lange Sperrung des S-Bahnverkehrs zur Folge gehabt.

Die Zuordnung von Zeitzeugenaussagen zu bestimmten Gleisen

Einleitend wird gesagt, dass die Zuordnung von nach außen nicht namentlich gekennzeichneten Bahnhöfen beziehungsweise Bahnhofsteilen durch den Laien oft zur nächsten, namentlich gekennzeichneten Bahnstation erfolgt. Dies sind in der Regel dem Personenverkehr dienende Anlagen, seltener Bahnbetriebswerke oder ähnliches. Völlig Ortsunkundige können sich auch auf das erste während der Fahrt beobachtete Stationsschild beziehen. Daraus ergeben sich folgende Schlußfolgerungen aus den Zeitzeugenaussagen:

- Aussage (1) Hildegard Henschel (Seite 3): Aufgrund der von ihr geschilderten langen Verweildauer kann mit der Örtlichkeit „Bahnhof Putlitzstraße“ der S-Bahn- und Vorortbahnsteig

sicher ausgeschlossen werden (sonst kein S-Bahnverkehr möglich), die Anfahrt mit einem Möbelwagen wäre jedoch möglich gewesen.

- Aussage (2) Heinz Krause (Seite 3): „Güterbahnhof Putlitzstraße“ und „Züge warteten“. Aufgrund der Aussage selbst ist die Örtlichkeit hinreichend genau beschrieben und der S-Bahnsteig damit ausgeschlossen. Die Aussage „Züge“ lässt eher die Ladestraße (Gleise 81 und 82) vermuten, da hier beide Gleise sichtbar waren (es befanden sich jedoch auf der sehr breiten Ladestraße, wenn auch weder auf der gesamten Länge noch ununterbrochen, privat genutzte Bereiche). Es ist aber auch nicht auszuschließen, dass der Zeitzeuge im Vorbeimarsch einen Zug auf Gleis 69 („Militärrampe“) gesehen hatte, selber aber von Gleis 81 oder 82 deportiert worden ist. Die Angabe der benutzten „3. Klasse-Personenwagen“ läßt auch keine eindeutige Zuordnung zu, da die damaligen Personenwagen für sehr niedrige Bahnsteige ausgelegt waren und mehrere Einstiegsstufen besaßen.
- Aussage (3) Harry Schnapp (Seite 3): „Güterbahnhof Quitzowstraße“, „Verladerampe“, „Güterzug mit ca. 30 Waggons“. Mit der Bezeichnung „Quitzowstraße“ ist ein deutlicher Bezug zum untersuchten Bereich hergestellt, vor allem auch, weil es nie einen Bahnhof mit dem amtlichen Namen „Bahnhof Quitzowstraße“ gegeben hat. Die Bezeichnung „Rampe“ lässt eher auf die Militärrampe, also auf Gleis 69 schließen, es ist aber auch nicht auszuschließen, dass ein Laie den Begriff „Rampe“ auf eine Ladestraße anwendet. Die vom Zeitzuge angegebenen Zuglänge von „ca. 30 Waggons“ wäre auf Gleis 69 knapp unterzubringen gewesen, auf den Gleisen 81 und 82 ganz sicher. Die auf Lichtbildern oftmals abgebildeten Güterwagen der ehemaligen preußischen Bauart „G 10“ haben eine Länge über Puffer von ca. 8700 mm, demzufolge wären an der ca. 250 m langen Laderampe ca. 28 Wagen aufstellbar gewesen. Die Ladestraßengleise 81 und 82 hatten 450 m beziehungsweise 500 m lange Ladekanten. Der Zeitzeuge wird bei seiner Angabe umstände- und zeitbedingt auf einen Schätzwert zurückgegriffen haben.
- Aussage (4) Herta Pineas (Seite 3f.): „Bahnhof Putlitzstraße“, „ungedeckter Bahnsteig“, „Umwohner beobachteten von der Brücke aus“. Die Aussage „Ungedeckter Bahnsteig“ lässt eindeutig auf die Güteranlagen schließen, da sowohl der S-Bahnsteig als auch der Vorortbahnsteig überdacht waren. Da zur damaligen Zeit Bahnsteige oftmals noch eine sehr geringe Höhe über Schienenoberkante hatten, lässt sich daraus keine sichere Gleiszuordnung ableiten (lediglich die Bahnsteige der elektrisch betriebenen S-Bahnstrecken hatten höhere Bahnsteige). Aufgrund der fast doppelten Länge der Ladestraße gegenüber der Rampe und ihrer damit bedingten größeren Nähe zur Pulitzbrücke läßt sich eine Zuordnung zu den Gleisen 81 und 82 nahelegen, obwohl auch Gleis 69 noch von der Putlitzbrücke einsehbar war.
- Aussage (5) Bruno W. (Seite 4): „kleiner Weg in Richtung Bahngelände“, „aus sicherer Distanz beobachten“. Da einerseits die beiden Hauptzufahrten zum Güterbahnhof Moabit breite Toranlagen besaßen (Anlage Waldstraße abgerissen, Anlage Oldenburger Straße bis zum Umbau des Stadtgartens erhalten) und beide an der Siemensstraße liegen und andererseits mit der Angabe „in ... Quitzowstraße“ der Weg zur Bahn beschrieben ist, ist damit eine eindeutige Zuordnung möglich. „Aus sicherer Distanz“, also vermutlich von der Quitzowstraße aus, ließ sich nur die Militärrampe (Gleis 69) einsehen. Die vor dem Umbau der Umgebung des „Deportationsweges“ vorhanden gewesene Schlauchwirkung der einheitlich breiten Zuwegung entsprach nicht dem damaligen Zustand (siehe Abbildungen 2 und 3), vielmehr erweiterte sich der schmale Einfahrtsbereich trichterförmig zur Laderampe hin. Die hinter dem Bahndamm der Ringbahn liegende Ladestraße (Gleise 81 und 82) war bis auf den kleinen Ausschnitt bei der Unterführung vom Bahndamm verdeckt, Zeitzeuge Bruno W. hätte also durch die Unterführung gehen müssen, um erkennen zu können, was sich hinter dem Bahndamm abspielte, was sicher die Aufmerksamkeit der Wachposten erregt hätte. Insofern widersprechen sich Zeitzugenaussage und Abbildungen bei Roskamp [1], allerdings war zum Entstehungszeitpunkt des Buches wegen teilweiser Bebauung und intensiver gewerblicher Nutzungen der Militärrampe diese nur schwer als ehemalige Rampe erkennbar.
- Aussage (6) eines ehemaligen Reichsbahniers (Seite 4): „von einem Abstellgleis führen die Züge Richtung Osten“, „mit Lastwagen bis an die Gleise gefahren“, „30 bis 40 Waggons“. Vom Bahnsteig des S-Bahnhofs Putlitzstraße ließ sich unterhalb der Fachwerküberbauten des Überwerfungsbauwerkes der Hamburger und Lehrter Gütergleise (siehe Seite 4, Stichwort Lehrter

Bahn) ein Ausschnitt der Ladestraße (Gleise 81 und 82) beobachten. Es ist aber nicht auszuschließen, dass die Beobachtungen von den höhergelegenen Teilen des Empfangsgebäudes oder von der Putlitzbrücke aus erfolgten. Die Bezeichnung „*Abstellgleis*“ könnte darauf hindeuten, dass die untersuchten Gleise keine große Bedeutung für den Regelbetrieb mehr hatten, sie waren ja auch örtlich von den für das Gütertarifwesen zuständigen Büroeinrichtungen (an der Siemensstraße) getrennt. Eine Zufahrt „*mit Lastwagen bis an die Gleise*“ schließt eindeutig den S-Bahn- und den Vorortbahnsteig aus und die Zuglänge „*30 bis 40 Waggon*“ spricht eher für die Ladestraße (Gleise 81 und 82). Die Angabe der Himmelsrichtung „*nach Osten*“ kann entweder im übertragenen Sinn verstanden werden (gleichbedeutend mit „nach Polen“ oder „ins Gas“), was auf Kenntnis mindestens des Zugzieles schließen läßt, oder der Zeitzeuge müsste sich als einziger auf ganz andere Gleise beziehen, da die Ausfahrt sowohl aus Gleis 69 als auch aus den Gleisen 81 und 82 zunächst (bis Jungfernheide) nach Westen erfolgte. Es wäre natürlich auch denkbar, dass ein Deportationszug von einer Rangierlok erst nach Westen auf eines der Gleise 6 bis 9 oder 13 bis 15 (siehe Abbildung 12) vorgezogen worden ist, um nachher mit einer Zuglok am entgegengesetzten Ende Richtung Wedding auszufahren, dies hätte aber einen höheren Betriebsaufwand bedeutet. Die Form der Aussage lässt aber auch den Schluss zu, dass der Zeitzeuge mit dem Buchautor gesprochen haben muss, eine andere als die im Buch beschriebene Örtlichkeit ließe sich daher eigentlich ausschließen, da sie sonst sicherlich erwähnt worden wäre.

Gab es technisch gesehen noch andere Möglichkeiten?

Technisch gesehen bestand zur damaligen Zeit die Möglichkeit, aus den Gleisen 45 bis 54 auf Signal auszufahren und zwar in Richtung Wedding [16]. Von diesen besaß lediglich Gleis 45 eine Ladestraße, die mit 140 m Länge zu kurz für sämtliche genannten Zuglängen gewesen wäre (sie hätte nur für höchstens 16 Wagen der Gattung G 10 gereicht). Das Gleis 45 war zudem von der Putlitzbrücke nur sehr schwer einzusehen, da es unter anderem vom Dach der Umladerampe verdeckt wurde. Diese Ladestraße war auch nicht von dem kleinen Weg an der Quitzowstraße aus zu erreichen, sondern über die Hauptzufahrten gegenüber der Oldenburger und der Waldstraße. Eine „namensstiftende“ Sichtbeziehung war zum S-Bahnhof Beusselstraße und zum Stellwerk „Moa“ (entsprechend Berlin-Moabit) gegeben.

Ebenso verhielt es sich mit den anderen Ladestraßen des Güterbahnhofs Moabit, die alle westlich von Gleis 45 lagen. Aus diesen Gleisen hätte noch nicht einmal auf Signal, sondern auch nur auf schriftlichen „Befehl A“ ausgefahren werden können. Darüber hinaus wäre aufgrund der Überlastung der in der Mitte des Zwanzigsten Jahrhunderts schon völlig unzureichend gewordenen Berliner Bahnanlagen eine Benutzung dieser für den Güterverkehr sehr günstig ausgelegten westlichen Ladestraßen einer Einschränkung des Güterverkehrs gleichgekommen. In einer Broschüre der VVN [17] wird trotzdem – allerdings ohne Zeitzeugenzitat oder sonstige Quellenangabe – der „*Bahnhof Beusselstraße*“ genannt. Es lässt sich hierbei nur auf eine Verwechslung, auf einen ersten, sichtbaren Bahnhofsnamen oder eine sonst nicht weiter überlieferte Deportation von einer der westlichen Ladestraßen schließen. Ein einzelner Transport von einer der westlichen Ladestraßen wäre zwar denkbar, hätte sich aber den auf Seite 5 (Die betriebliche Ausgangslage 1933 bis 1945) beschriebenen betrieblichen Grundsätzen anpassen oder unterordnen müssen. Da die Gleise 81, 82 und 69 aber die betrieblich gesehen bessere Bedingungen boten, kann es sich hierbei – wenn überhaupt - nur um einen Einzelfall handeln.

Die Zeitzeugenaussagen (bis auf die des „ehemaligen Reichsbahners“), die allgemeinen und die fahrdienstlichen Anforderungen sowie die örtlichen Gegebenheiten lassen fast immer auf die Gleise 81, 82 und 69 schließen. Damit kann von einer vergleichsweise sicheren Zuordnung der Deportationen zu diesen drei Gleisen ausgegangen werden. Die wenigen überlieferten Aussagen lassen zwar eine stärkere Nutzung der Gleise 81 und 82 als des Gleises 69 annehmen, angesichts der hohen Zahl der nicht überlebenden Opfer der Deportationen kann dies aber auch Zufall sein. Den drei genannten Gleisen gemeinsam ist die Zuwegung von der Quitzowstraße aus.

Sind Einrichtungen und Bauten noch im Originalzustand erhalten?

Die Ladestraße (Gleise 81 und 82), bestehend aus Großpflaster und einigen Kantenresten an der Spitze, ist vor einigen Jahren erst teilweise und dann fast vollständig beseitigt worden. In diesem Bereich befindet sich auf dem westlichen Teil der ehemaligen Ladestraße ein neuerbautes Überwerfungsbauwerk (beziehungsweise der dazugehörige Bahndamm) der Ringbahn über die Streckengleise zum neuen Lehrter Bahnhof (Nord-Süd-Tunnelstrecke). Auf dem östlichen Teil befanden sich die zeitweiligen Baustelleneinrichtungsflächen sowie mehrere Bauzustände des Güterzuggleises Güterbahnhof Berlin Moabit – Hamburger und Lehrter Güterbahnhof während des Baues des Überwerfungsbauwerkes und des Tunnels für die geplante S-Bahnlinie S 21. Kleinere Pflasterreste der Ladestraße (sowohl Großpflaster als auch Betonverbundpflaster aus der Nachkriegsnutzung) sind an wenigen Stellen noch zu erkennen, das dortige Grundstück soll einer gewerblichen Nutzung zugeführt werden (siehe Bilder 5 und 6 und Bauzustand Bild 3, Bildteil).

Auch der alte Bahndamm der Ringbahn ist im Rahmen der erwähnten Baumaßnahmen beseitigt worden. Die charakteristische Unterführung der Zufahrtstraße im Zuge des Ringbahndammes ist Jahre vorher ebenfalls beseitigt worden, um eine Zufahrtsmöglichkeit für einen großen Autodrehkran (zum Abbau der alten Ringbahnbrücken über die Zufahrtgleise zum Hamburger und Lehrter Bahnhof, HuL) zu schaffen. Die ehemals unter der Unterführung vorhandenen Bordkanten sind im Rahmen des vorbereitenden Umbaus des geplanten Gedenkortes im Jahr 2009 beseitigt worden.

Erhalten sind lediglich das Pflaster der Zuwegung sowie die alte, zum Gleis 69 gehörende Laderampe (siehe Bilder 4, 7, 8 und 12, Bildteil).

Auf fast ganzer Länge, lediglich unterbrochen durch die Zufahrt zum Verbrauchermarkt „Lidl“, und damit auch außerhalb des geplanten Gedenkortes, ist dagegen die alte Militärrampe mit Gleis 69 erhalten geblieben. Sie besteht aus Stahllangschwelen der Oberbaubauart „Hilf“. Dieser Oberbau wurde um 1866 entwickelt und bestand – im Gegensatz zu den heute fast ausschließlich verwendeten Querschwelenbauarten – aus längs unter den Schienen verlaufenden Schwelen. Der Abstand der Schienen zueinander (die Spurweite) wurde durch quer verlaufende Spurstangen - wie bei der Straßenbahn - und einzelnen Querschwelen unter den Schienenstößen gewährleistet (siehe Abbildungen 7 a und 7 b, Anhang 2, S. 23 und Hilf, Oberbau [28]). Diese und ähnliche Oberbauformen hatten sich nicht bewährt und wurden schon im 19. Jahrhundert wieder ausgebaut und anschließend einer Materialverwertung beziehungsweise einer Nachnutzung für andere Zwecke zugeführt.

Ein technisch vergleichbarer Oberbau der Bauart „Haarmann“ hatte auf der Stadtbahn eine Liegedauer von höchstens zwölf Jahren. Da die Rampen eines 2014 abgerissenen alten Güterschuppens auf dem ehemaligen Hamburger Bahnhof ebenfalls aus diesen Schwelen bestanden, wird angenommen, dass sich die Rampe an der Quitzowstraße noch im Originalzustand aus dem letzten Viertel des 19. Jahrhunderts befinden könnte.

Hier wäre neben dem Denkmalwert für den künftigen Gedenkort auch eine Überprüfung hinsichtlich der technischen Denkmalwürdigkeit zu prüfen. Mit dem Verlust des Güterschuppens auf dem ehemaligen Hamburger Bahnhof (siehe Bild 15, Bildteil) könnte diese Rampe ggf. die letzte noch aus Langschwelen der Oberbaubauart „Hilf“ bestehende Laderampe im Berliner Raum sein. Weiterhin wäre zu prüfen, ob einige und vergleichsweise gut erhaltene Langschwelen aus dem westlich des Verbrauchermarktes liegenden Teiles der Rampe geborgen und im Museum für Verkehr und Technik aufbewahrt werden könnten.

Die Rampe besteht aus hochkant eingerammten Schwelenlängen, die Einbindelänge ist bisher unbekannt und müsste ergraben werden. Es ist ein einzelner, teilweise freiliegender Anker zur Rückverankerung aufgefunden worden, der mit Halbrundkopfschrauben, Bolzendurchmesser bis etwa 14 mm, vermutlich an den an dieser Stelle völlig weggerosteten Abdeckwinkeln (als oberer Abschluß der Schwelen) mit einer Schenkellänge vor schätzungsweise 75 x 75 mm angeschraubt gewesen war. Diese Abdeckwinkel sind mit jeweils zwei Halbrundkopfschrauben mit etwa 14 mm Bolzendurchmesser an jeder Schwelle befestigt. Der aufgrund des Verlustes des Abdeckwinkels an drei Schwelen meßbare Abstand der Schraublöcher schwankt zwischen 140 und 145 mm, so dass anzunehmen ist, dass die Bohrungen damals vor Ort angebracht worden sind. Einzelne Schwelen sind innerhalb des Erdreiches verrostet und demzufolge gebrochen. Hier sollte geprüft werden, ob Ersatz aus dem bisher zum Abbau vorgesehenen längeren Teil westlich der Zufahrt zum Verbrauchermarkt gewonnen werden kann. Der vor der Anlage des Parkplatzes für „Lidl“ vorhandene Belag aus Betonplatten dagegen ist jüngerem Datums, ebenso der für die spätere, bahnfremde

Nutzung (Bauunternehmen) errichtete Maschendrahtzaun, beide sind nicht mehr erhalten. Direkt an der Ecke Gleis / „Deportationsweg“ ist eine Betoneinfüllung einschließlich eines verrosteten Rohres (vermutlich ein abgetrennter Zaunpfahl) festzustellen, der Rest der Rampe besteht aus festgestampftem Erdreich. Zur langfristigen Sicherung (auch des höherliegenden Parkplatzes) sollte das Erdreich entfernt und eine Sperre gegen rückwärtig anfallendes Wasser vorgesehen werden. Die Stützfunktion müsste dann langfristig durch anderes Material übernommen werden (z.B. Verwendung der originalen Stahlschwellenstützwand als verlorene Schalung für eine lastaufnehmende Betonhinterfüllung). Die Stahlschwellen wären dann bautechnisch nur noch eine Verkleidung (siehe Abbildungen 7 bis 11).

Das vorhandene Gleis 69 besteht aus einem Betonquerschwellengleis aus DDR-Produktion und ist nur noch in seiner Lage original. Das Gleis ist vor Beginn der Einfassungsarbeiten im Jahr 2009 gekürzt worden, der Bereich zwischen Wegübergang und neuerbauter Stützwand ist nachträglich, zur westlichen Stützwand leicht ansteigend, mit Boden rund 0,2 bis 0,4 m mächtig bedeckt worden. Eine Überprüfung der Längen wäre deshalb nur durch Abtrag der Bodenschicht möglich. Dies resultiert vermutlich aus der Höhenlage des Sickerschachtdeckels (Nivellierung des Geländes) und auch aus der evtl. rückbaubedingten Verdrehung des Gleisrostes westlich des Überweges (nördliche Schiene höher als südliche, siehe Abbildung 8 c), wobei möglicherweise beim Anheben Schotter unter die Schwellen gerutscht ist.

Die Eindeckung des Schienenüberwegs besteht auf der Südseite aus in Stahlwinkelprofilen eingefassten Betonplatten aus DDR-Produktion (zwei Stück, Maße etwa 2,60 x 0,7 m, ein weiteres Stück ostseitig vermutlich gekürzt und auf geringer Länge mit Erdreich überdeckt). Auf der nördlichen Seite, als Anschluss an den neuen Weg zur Ellen-Epstein-Straße, sind diese Platten entfernt und durch eine schmale Schicht Beton ersetzt worden, die zwischen Schiene und der Abflussrinne aus 0,3 x 0,35 m großen Betonsteinen mit eingeformter, segmentbogenartiger, Ablaufrinne vermittelt. Die zwischen den Schienen befindlichen Betonplatten aus DDR-Produktion sind im Rahmen des Umbaus zur Einfassung des geplanten Gedenkortes entfernt und durch eine wassergebundene Decke ersetzt worden. Zur Zeit der Deportationen war eine Deckung des Schwellenbereiches an Wegübergängen mit Holzbohlen üblich, in untergeordneten Verhältnissen war zum Teil auch festgestampftes Erdreich anzutreffen.

Die Zuwegung aus Großpflaster dürfte aus originalem Material bestehen, ebenso der östliche Abschluss der Laderampe parallel zur Zuwegung. Im Rahmen der baulichen Einfassung des zukünftigen Gedenkort ist das vorgefundene Pflaster aufgenommen, die Entwässerung erneuert bzw. wiederhergestellt und das Großpflaster wieder eingebaut worden. Dabei ist die östliche Bordkante aus neuen Betonformsteinen hergestellt worden, die westliche besteht offensichtlich aus wiedereingebautem Material. Dieser Umbau war technisch begründet, da das ehemalige Bahngelände tiefer als die heutige Bebauung liegt und die Entwässerung damit problematisch geworden war (Entwässerungsleitungen waren nach damaligen mündlichen Aussagen des Bezirksamtes wohl nicht mehr vorhanden bzw. in Folge Zerstörung nicht weiter nutzbar). Die hochbauliche Einfassung der Zuwegung ist nicht mehr original, jedoch entspricht sie, bezogen auf die Raumwirkung auf der Ostseite, annähernd dem früheren Zustand. Die Westseite ist hingegen verändert. Auf alten Plänen ist ein Abzweig von der Zuwegung nach Nordwesten zu erkennen (siehe Abbildung 2 und Karte [18]). Erst an der Westseite dieser Abzweigung begann die Bebauung, so dass sich die schmale Grundstückszufahrt in der Grundstückstiefe erweiterte (siehe Zeichnung „Rekonstruktionsversuch“). Das heißt, dass die Sichtbarkeit des ehemals der Deportation dienenden Gleises 69 durch die Anlage des Parkplatzes verbessert worden ist. Die vor den Bautätigkeiten der beiden Märkte bestehende schlauchartige Situation, die einen beklemmenden Eindruck hinterlassen hatte, ist jedoch erst in der Nachkriegszeit entstanden (siehe Bild 4, Bildteil).

Es erscheint daher sinnvoll, die Einfassung der Rampe des Gleises 69 parallel zur Zuwegung vollständig und parallel zum Gleis 69 auf einer angemessenen Länge zu erhalten und das verschüttete Gleis wieder freizulegen. Der Erhalt der kompletten Rampe würde die Erschließung der Grundstücke von der geplanten nördlichen Straße erschweren. Diese Erschließung von der Ellen-Epstein-Straße aus gehört zu den wesentlichen Zielen der bezirklichen Planung für den Gesamtbereich, um die Quitzowstraße von Durchgang- und Lieferverkehr möglichst freizuhalten. Die gepflasterte Zuwegung sollte vollständig erhalten werden, die Bordsteine der ehemaligen Unterführung sind leider beim Anbau des neuen Weges zur Ellen-Epstein-Straße beseitigt worden. Das nur in seiner Lage originale Gleis 69 sollte auf derselben Länge erhalten bleiben wie das

erhaltene Stück der Rampe parallel zum Gleis und zusätzlich die fahrbahnbüdige Fortführung nach Osten in voller Breite der gepflasterten Zuwegung. Im Bereich der westlichen neugebauten Stützmauer aus Beton-Winkelelementen könnte das Gleis um rund 2 Meter ergänzt werden im Vergleich bauzeitlicher mit heutigen fotografischen Aufnahmen (siehe Abbildungen 8 a und 8 b). Der damalige, zeitlich deutlich frühere, Abbau ist nicht passend zur neugebauten Stützmauer erfolgt. Sollte das Gleisstück in eine Gestaltung miteinbezogen werden, sollte das Gleis nicht nur freigelegt, sondern auf etwa fünf Metern Länge wieder in seine richtige Höhenlage gebracht werden (siehe Abbildung 8 c).

Der Baumarkt der Firma „Hellweg“ greift im Prinzip die östliche Bestandsbebauung wieder auf, jedoch in anderer Höhe und Materialität. Ebenso greift der Parkplatz des Verbrauchermarktes „Lidl“ die sich damals in die Grundstückstiefe erweiternde Rampenauffahrt auf, jedoch ist der alte Eindruck durch das völlige Abrücken des Verbrauchermarktes vom Weg durch einen sehr viel offeneren Charakter ersetzt worden.

Der Güterwagen

Der Güterwagen ist mittlerweile zu einem Symbol im Gedenkkontext geworden, das oft wiederholt worden ist, z.B. am ehemaligen Standort der Synagoge in der Levetzowstraße. Bei Verwendung eines echten Güterwagens (Länge zwischen 8,7 bis 9,0 Meter, verfügbare Länge Rampe 9 Meter) wäre technisch jedoch zu beachten, dass mit Ausnahme des Fahrgestells und der tragenden Kantprofile alle übrigen Bauteile (Boden und Wände) aus Holz bestanden. Die Dächer waren bei den alten Wagen in der Regel aus einer imprägnierten Segeltuchbespannung auf einer Holzlattung ausgeführt. Daher müssten diese Bauteile vor Verwitterung und Vandalismus geschützt werden. Die Türen müssten sicher verschlossen werden, um ungewollte Nutzungen zu verhindern.

Schlussgedanken des Gutachters

Der Autor möchte aufzeigen, dass die planmäßige Ermordung der jüdischen Bevölkerung in aller Öffentlichkeit geschah. Dazu ist anzumerken, daß sich die Initiative „Sie waren Nachbarn“, die unter anderem eine akribische Wohnortrecherche der Deportierten betreibt, eine Kennzeichnung des Weges der Deportierten von der Synagoge in der Levetzowstraße zu den Gleisen nördlich der Quitzowstraße vorgeschlagen hat. Eine Bezugnahme im Rahmen einer zukünftigen künstlerischen Gestaltung für den Gedenkort Güterbahnhof Moabit auf das Mahnmal in der Levetzowstraße sowie ein Hinweis auf den Weg zwischen diesen beiden Orten ist zu diskutieren.

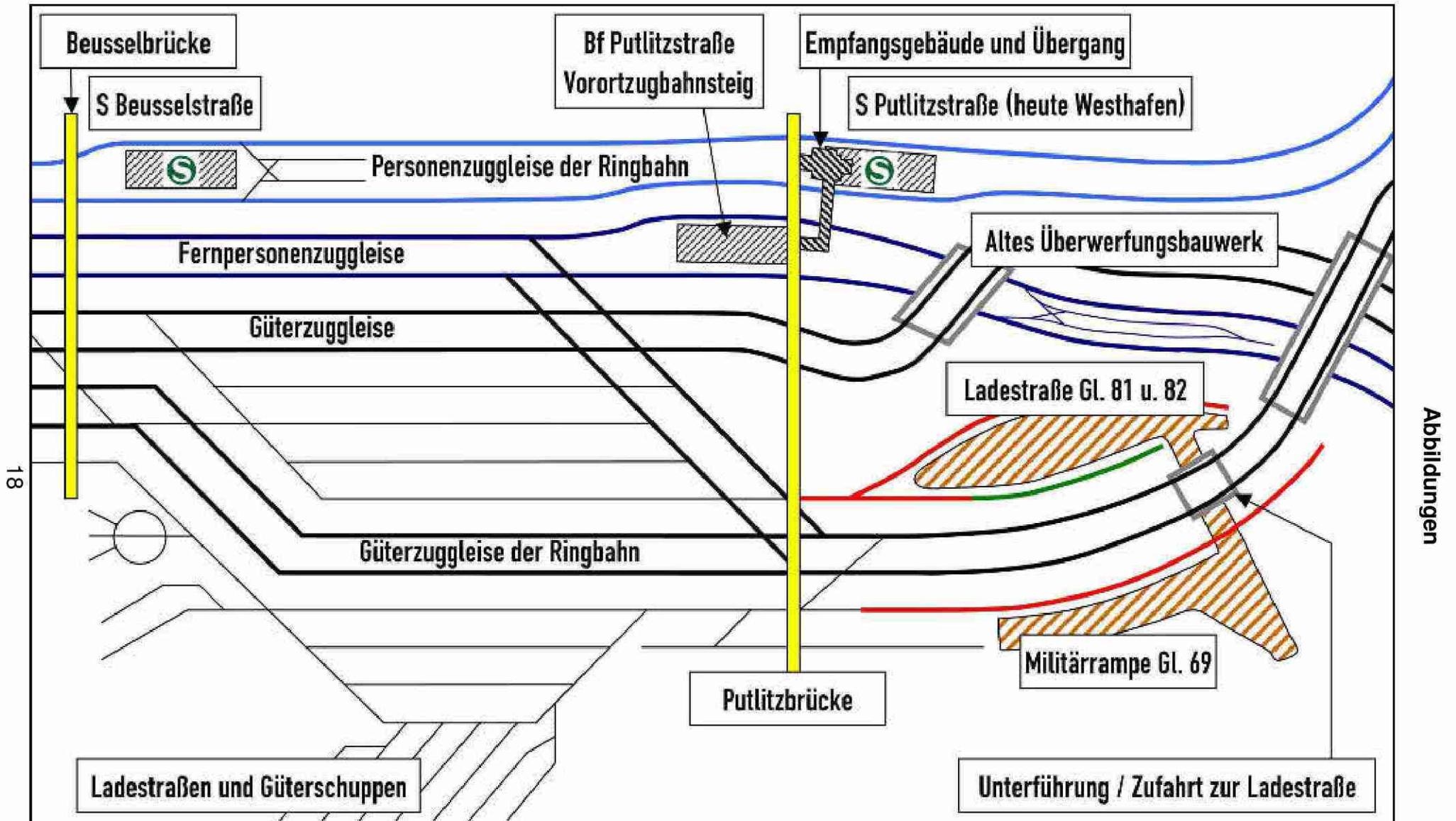
Die jetzige, alltägliche Nutzung um den Gedenkort herum (Parkplatz) würde darüber hinaus verdeutlichen, mit welcher Selbstverständlichkeit für viele Beteiligte und Unbeteiligte damals dieses Verbrechen begangen wurde, da sich hartnäckig der Irrglaube hält, dass die Deportationen und die Morde heimlich geschehen waren – bei „Nacht und Nebel“, wie ein Filmtitel aus der frühen Nachkriegszeit lautete.

Andreas Szagun

Quellenverzeichnis

- [1] Roskamp, Heiko, Verfolgung und Widerstand, Tiergarten –Ein Bezirk im Spannungsfeld der Geschichte 1933 – 1945, Berlin, o. Jahr, S. 80f.
- [2] Reichsbahndirektion Berlin, Lageplan Bahnhof Moabit, Dez. 1939, Braunpause im Besitz des Autors
- [3] Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO), vom 17. Juli 1928, unter Berücksichtigung der bis zum 4. Februar 1943 eingetretenen Änderungen, gültig vom 1. März 1943 an
- [4] Hoffmann, Oliver, Deutsche Geschichte im Bezirk Tiergarten, Naziterror und Widerstand 1933 – 1945, hrsg. von der VVN-VdA, Berlin, 1986, S. 74
- [5] Sandvoß, Hans-Rainer, Widerstand in Mitte und Tiergarten, Bd. 8 der Schriftenreihe über den Widerstand in Berlin 1933 bis 1945, Hrsg.: Gedenkstätte Deutscher Widerstand, Berlin, 1994, S. 319
- [6] Sandvoß, a.a.O., S. 313
- [7] Ehmann, Annegret, et al., Die Grunewaldrampe, Die Deportation der Berliner Juden, Hrsg.: Landesbildstelle Berlin, 2. Aufl., Berlin, 1993, S. 98
- [8] Roskamp, a.a.O., S. 79
- [9] Roskamp, a.a.O., S. 81
- [10] Für das gesamte Kapitel:
- Königl. Preuß. Minister der öffentlichen Arbeiten, Berlin und seine Eisenbahnen 1846 – 1896, Berlin 1896, Nachdruck: Berlin 1982
 - Architekten- und Ingenieurverein zu Berlin (Hrsg.), Berlin und seine Bauten, Teil X, Band B, Anlagen und Bauten für den Verkehr, (2) Fernverkehr, Berlin, 1984
 - Bley, Peter, 150 Jahre Eisenbahn Berlin – Hamburg, Düsseldorf 1996
- [11] Hilberg, Raul, Sonderzüge nach Auschwitz, 2. Aufl., Berlin 1987 (Titel der amerikanischen Originalausgabe: The Role of the German Railroads in the Destruction of the Jews, 1976)
- [12] Gottwaldt, Alfred, Topographie der Deportation von Berliner Juden am Bahnhof Grunewald, in: Denkmalpflege nach dem Mauerfall, Eine Zwischenbilanz, Hrsg.: Landesdenkmalamt Berlin, Berlin, 1997, S. 37ff.
- [13] Zeitzeuge Lohmann in einem Gespräch im Heimatmuseum Tiergarten (Geschichtswerkstatt)
- [14] Deutsch Reichsbahn, Reichsbahndirektion Berlin, Verschußtafel Bahnhof Moabit. Stellwerk Moa, Dez. 1939, Blaupause im Besitz des Autors
- [15] Heinrich, Dr.-Ing., Eisenbahnbetriebslehre, vierte erweiterte Aufl., abgeschlossen von A. Borchardt, Lehrmittelverlag der Deutschen Reichsbahn, Berlin 1933
- [16] Deutsche Reichsbahn, Reichsbahndirektion Berlin, Lage- und Verschußplan Güterbahnhof Moabit, Stellwerk Mot, Dez. 39, Braunpause im Besitz des Autors
- [17] Hoffmann, a.a.O., S. 71
- [18] Senator für Bau- und Wohnungswesen, Karte von Berlin 1:8000, 1951, (mit Eintragungen der zerstörten Gebäude), Berlin 1951
- [19] Hilberg, a.a.O., S. 111

- [20] Landesarchiv Berlin, A Rep 80/18845
- [21] Katalog des Hauses der Wannseekonferenz, S 98.
- [22] Schulle, Diana; Dettmer, Dr. Klaus; Gottwaldt, Alfred: Forschungsgutachten zur Geschichte des Güterbahnhofs Berlin-Moabit unter schwerpunktmäßiger Berücksichtigung der Geschichte der Deportation der Berliner Juden von den Gleisen 69, 81 und 82. Berlin 2006
- [23] Gottwaldt, Alfred; Schulle, Diana: Die ‚Judendeportationen‘ aus dem Deutschen Reich 1941 – 1945. Wiesbaden 2005.
- [24] Janischewski, Bertram: Das alte Hansa-Viertel in Berlin, Gestalt und Menschen. Berlin 2000.
- [25] Endlich, Stefanie: Wege zur Erinnerung. Gedenkstätten und –orte für die Opfer des Nationalsozialismus in Berlin und Brandenburg. Berlin 2006, S. 236f.
- [26] Wirth, Irmgard; Rave, Paul Ortwin. Die Bauwerke und Kunstdenkmäler von Berlin. Bezirk Tiergarten. Berlin 1955, S. 58.
- [27] Oehlert, Wilhelm: Moabiter Chronik. Festgabe zur Feier der fünfzigjährigen Zugehörigkeit des Stadtteils Moabit zu Berlin. Berlin 1906, S. 36.
- [28] Hilf, Moritz: Der eiserne Oberbau – System Hilf – für Eisenbahn-Geleise. Technisch und finanziell eingehend erörtert, Wiesbaden 1876
- [29] Glatz, Josef: Der eiserne Oberbau. Über Construction, Kosten der Neuherstellung und Erhaltung desselben im Vergleich zum Holzschwellenoberbau, Wien 1876, S. 13f.
- [30] Glatz, Josef: a.a.O., S. 19f.
- [31] Bloss, Adolf: Oberbau und Gleisverbindungen, aus der Reihe Handbibliothek für Bauingenieure, hrsg. von Robert Otzen, Berlin 1927, S 80f.



Abbildungen

Abbildung 1: Lage der einzelnen Betriebsteile des Güterbahnhofs Moabit um 1937, nachgezeichnet nach [20] dabei bedeuten dicke Linien Hauptgleise (Durchgangsgleise), dünne Linien Nebengleise. Die Fernbahngleise (vormals Gleise der Hamburger Bahn) sind dunkelblau, die S-Bahngleise blau und die zu Deportationen genutzten Gleise rot sowie die benannten Eisenbahnbrücken grau eingetragen. Der Gleisplan zeigt lediglich das Grundsätzliche. Genaue Gleisführung siehe Abbildung 7 auf Seite 27. Grafik: Andreas Szagun

Lage der Deportationsgleise im Block 9

Der folgende Plan bezieht sich auf den Zustand bis zum Jahr 2007. Danach sind einige der vorhandenen Gebäude (zum Teil Nachkriegsbauten) abgerissen worden zugunsten der Neuordnung des Geländes, hierzu zählt der Bau eines Verbraucher- und eines Baumarktes und einer neuen Durchgangsstraße (Ellen-Epstein-Straße) als Ersatz für die zu verkehrsberuhigende Quitzowstraße.

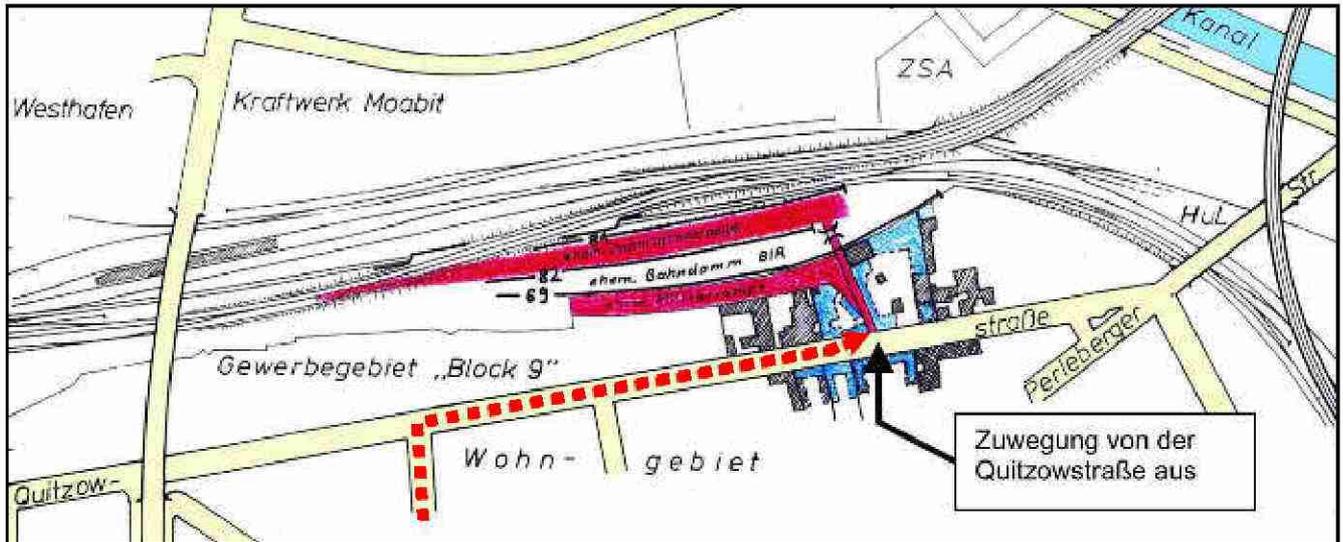


Abbildung 2: Lage der Deportationsgleise, Planüberlagerung unter Zugrundelegung aktueller Pläne und einer Karte von Berlin 1:8000 von 1951 [18]. Ein durch einen Zeitzeugen beschriebener Weg der Deportierten ist rot markiert.
Zeichnung: Andreas Szagun

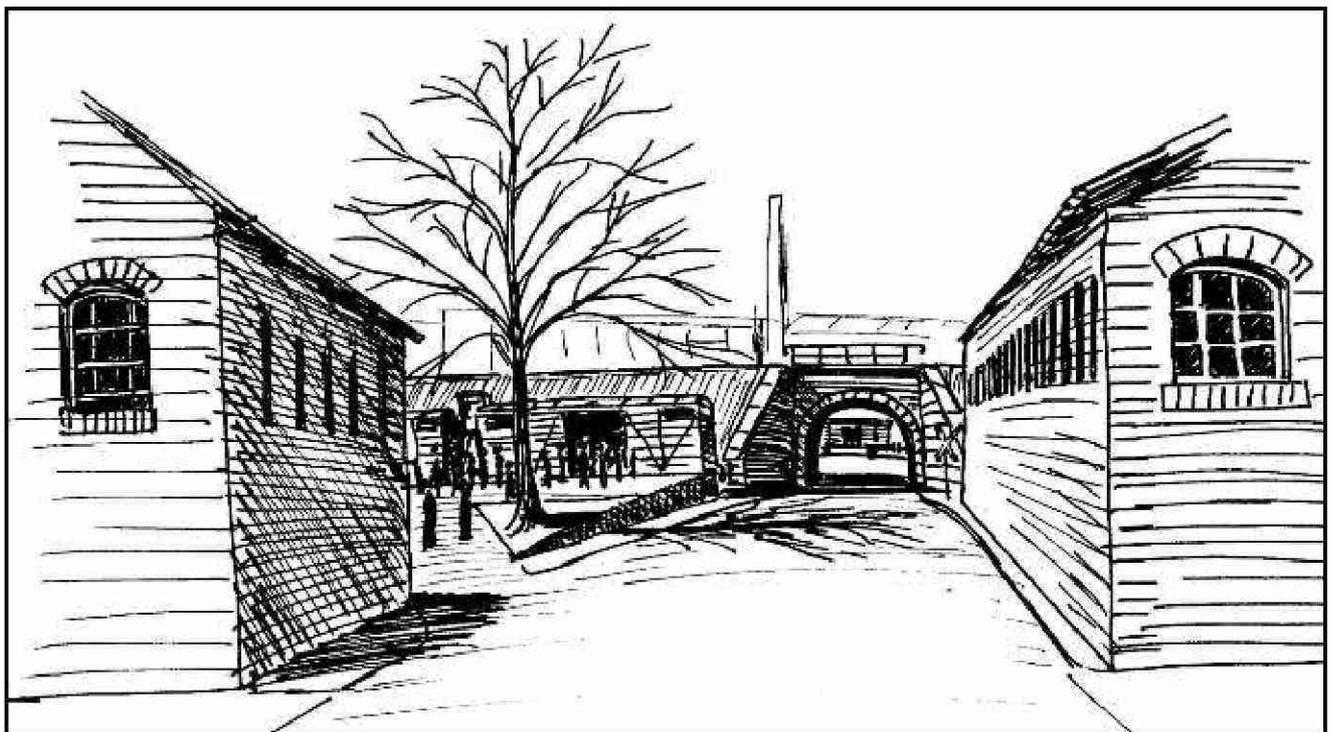


Abbildung 3: Blick von der Quitzowstraße, mögliche Sichtbeziehungen zur „Militärrampe“, Gleis 69 (vorn) und zur Ladestraße, Gleise 81 und 82 (hinter der Unterführung). Rekonstruktion nach Grundrissen, die Ansichten sind frei gewählt. Vergleiche auch Abbildung 4.
Zeichnung: Andreas Szagun

Gedanken zur Schaffung einer Gedenkmöglichkeit an die Deportationen Berliner Juden während des Faschismus

Dieser Vorschlag stammt aus dem Jahr 2002: Die durch Zeitzeugen belegten Deportationen können, wie vorstehend erläutert, von drei Gleisen aus durchgeführt worden sein: Gleise 81 und 82 (Ladestraße) und Gleis 69 (Militärrampe). Die ersten sind in der Sekundärliteratur überliefert, für letzteres spricht unter anderem die bei Roskamp zitierte Einsehbarkeit von der Straße aus. Da die Ladestraße und die Gleise 81 und 82 mittlerweile durch die Baumaßnahmen „VZB“ beseitigt sind, bleiben als einzig noch erhaltungsfähige Teile die Militärrampe und die Zuwegung. Die in der Zeichnung aufgeführten „erhaltenen Bordsteine“ sind zwischenzeitlich beseitigt worden.

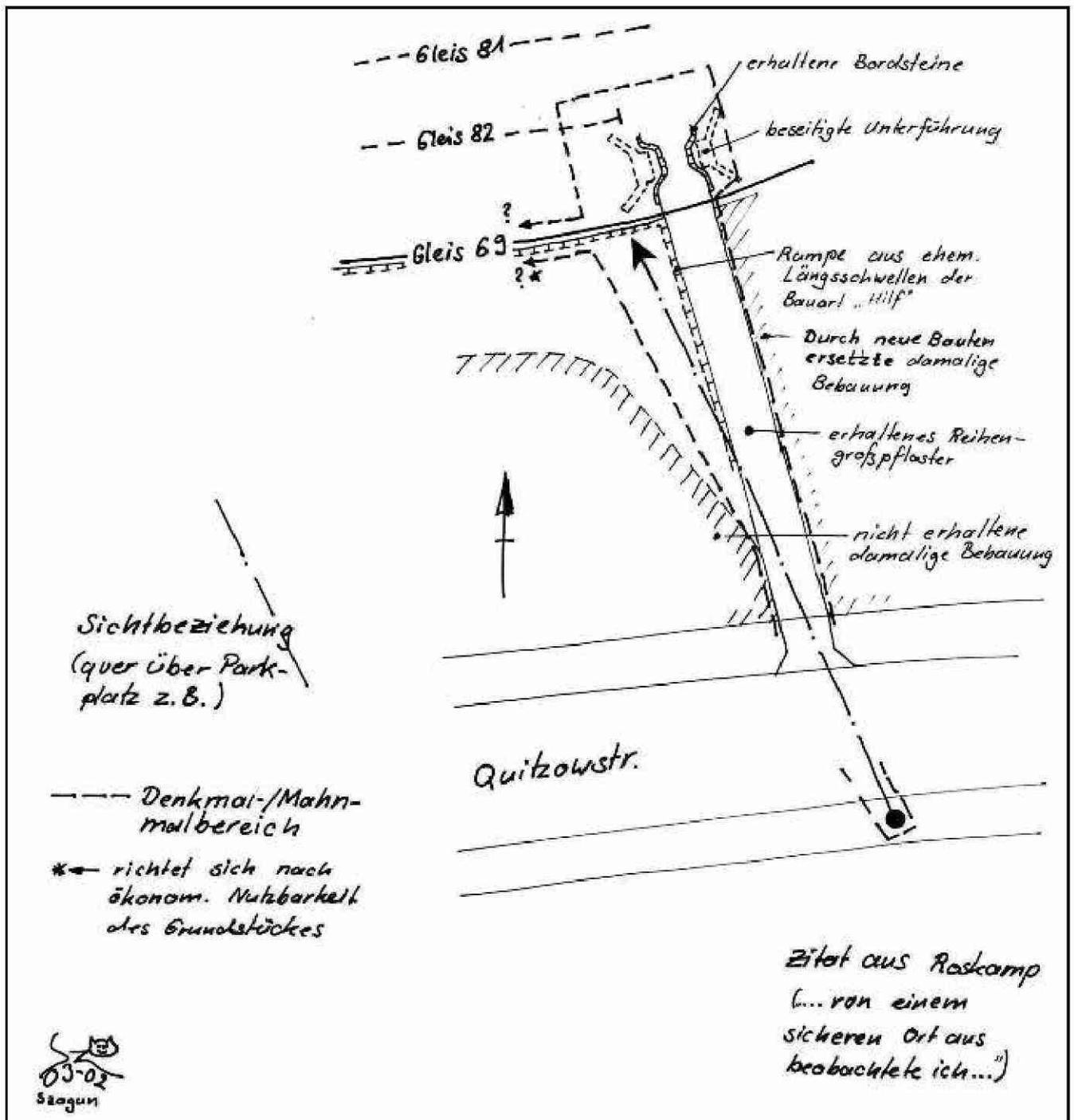


Abbildung 4: Rekonstruktion der damaligen Sichtbeziehungen in Bezug auf die Zeitzeugenaussage des Bruno W., Gedenkortplanung Stand 2002
Zeichnung: Andreas Szagun

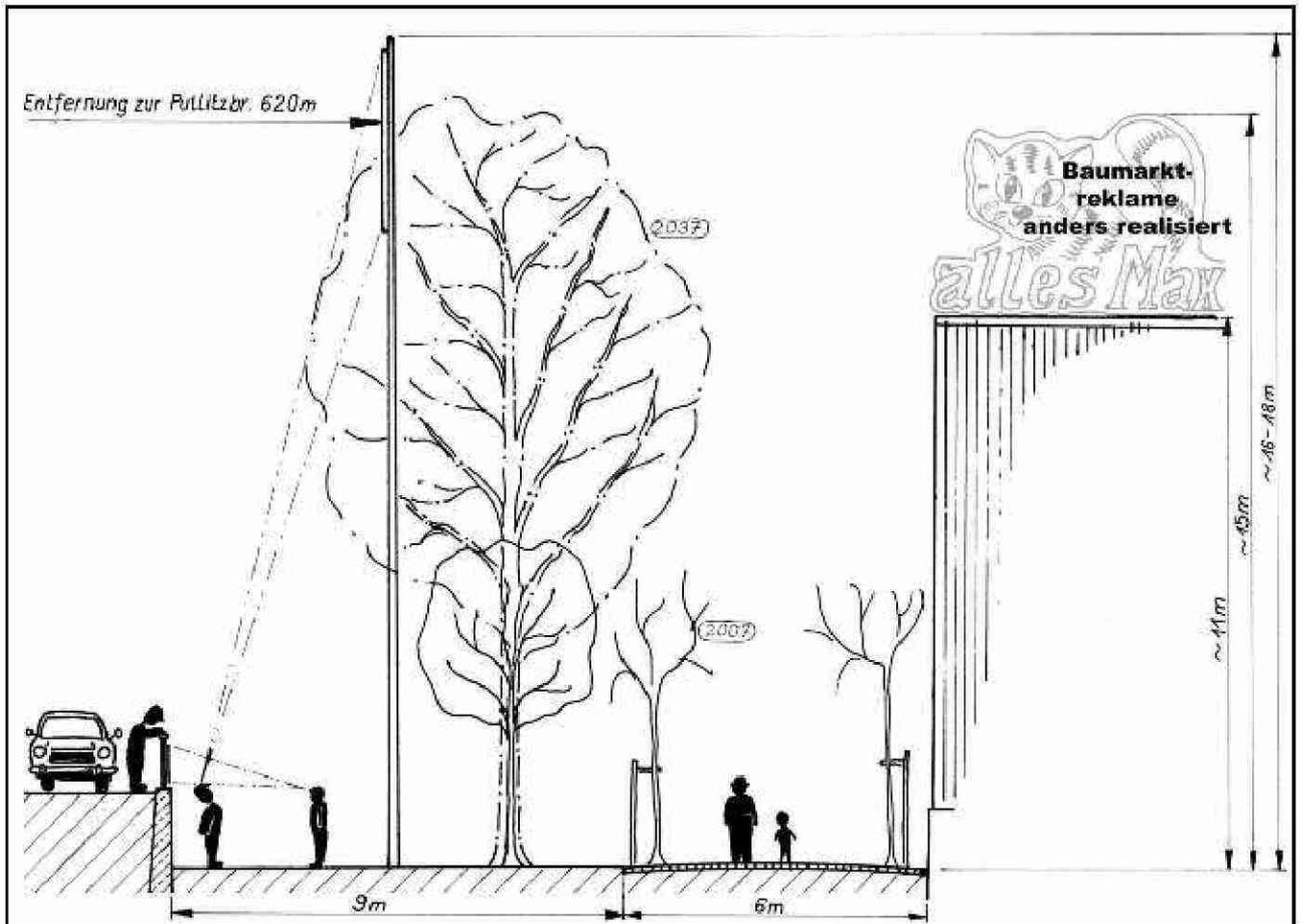


Abbildung 5: Sichtverhältnisse unter Berücksichtigung einer Sichtbarkeit von der Putlitzbrücke aus (vom dortigen Mahmal), Stand 2006 (vom Zeichnung: Andreas Szagun

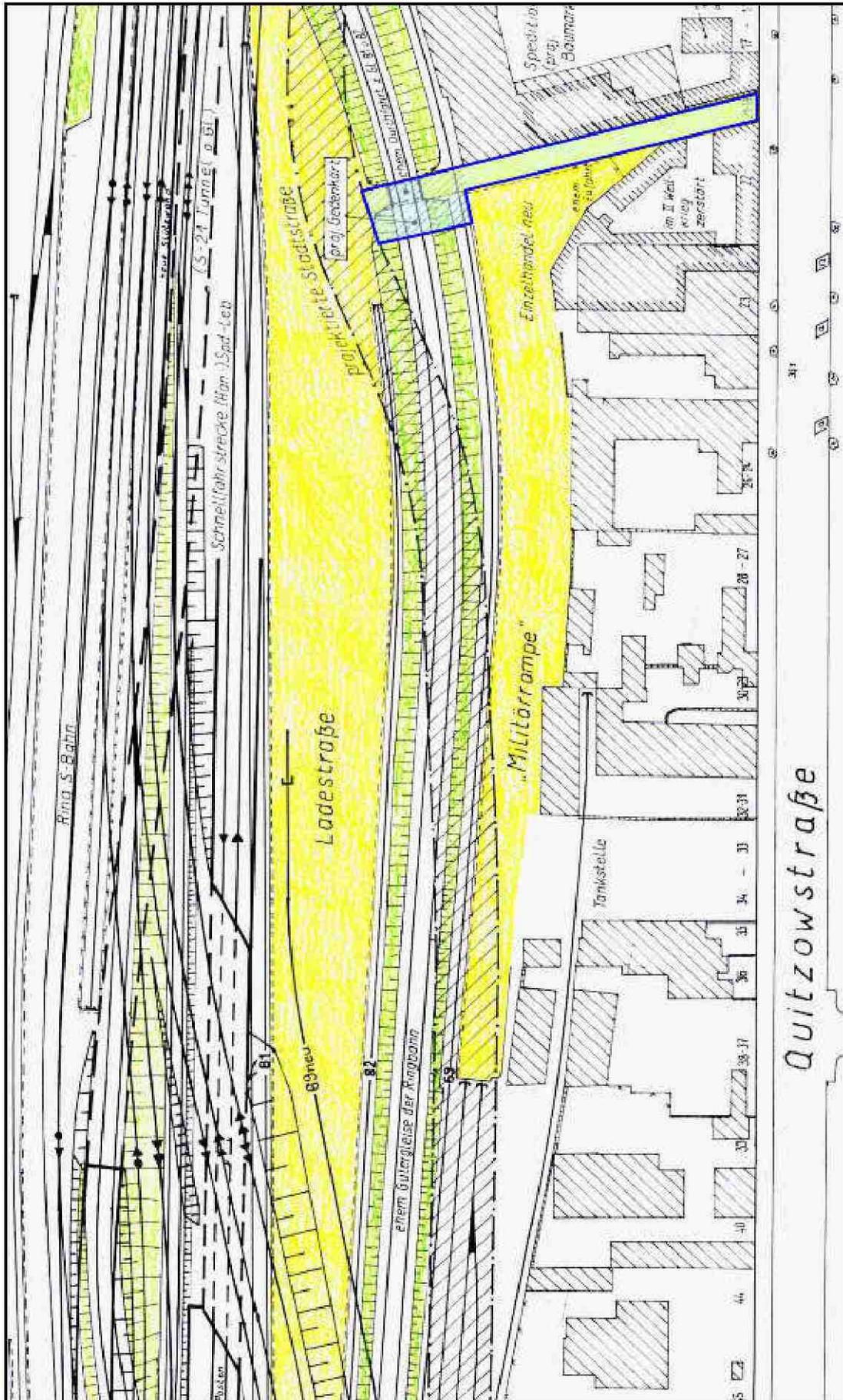


Abbildung 6: Planüberlagerung der kriegszerstörten und der heutigen Bauten sowie der neuen Stadtstraße (Linienführung mit leichten Abweichungen realisiert) zur Erschließung des ehemaligen Bahngeländes. Gelb: Militärrampe und Ladestraße, grün: ehemaliger, raumpprägender Bahndamm, nach links steigend schraffiert: Trasse der neuen Straße. Gesamtbereich Mahnort blau umrandet. Zeichnung: Andreas Szagun, 2006

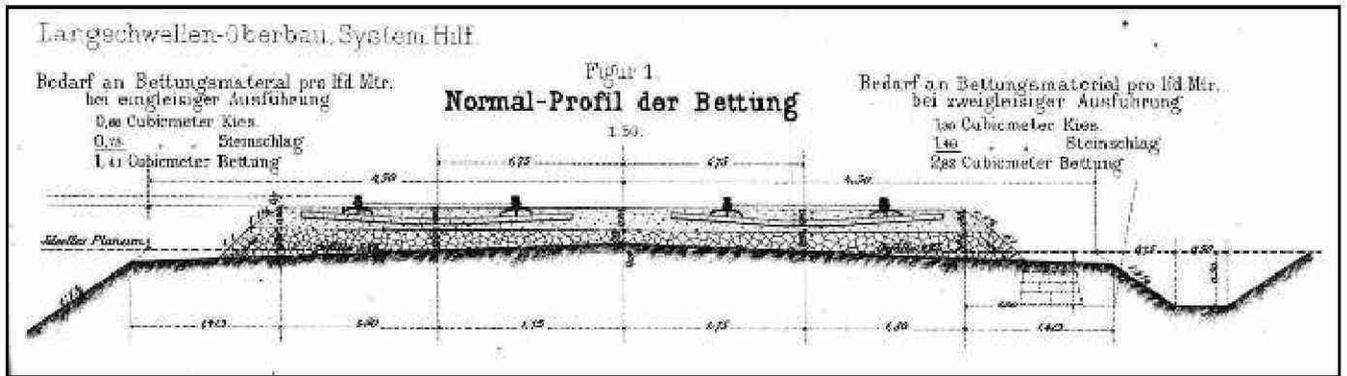


Abbildung 7 a: Langschwelenoberbau Bauart Hilf. Querschnitt durch eine zweigleisige Strecke. Gut sind die gebogenen Querschwellen unter den Schienenstößen zu sehen, die gleichzeitig auf die Neigung der Schienen nach innen festlegen.
 Reproduktion aus der Schrift von Moritz Hilf [28]

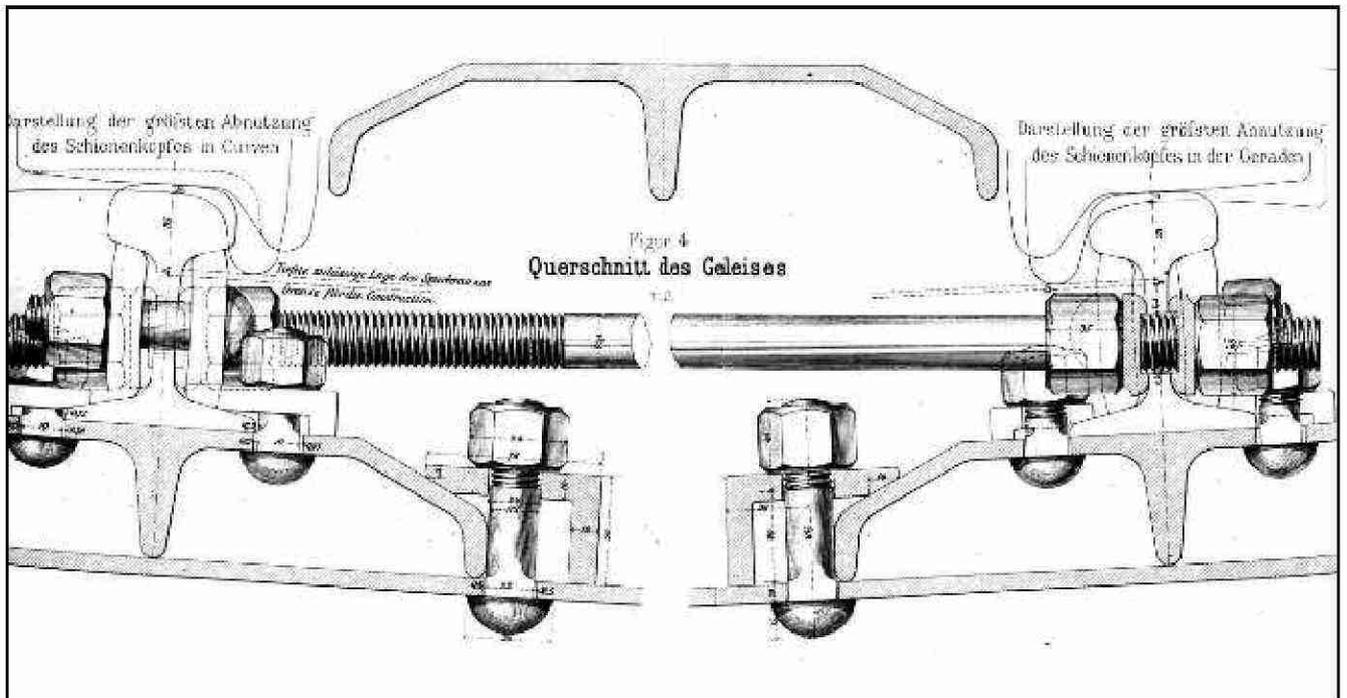


Abbildung 7 b: Langschwelenoberbau Bauart Hilf. Querschnitt durch die Schwelle und die Befestigung auf der Querschwelle und mit der Spurstange
 Reproduktion aus der Schrift von Moritz Hilf [28]

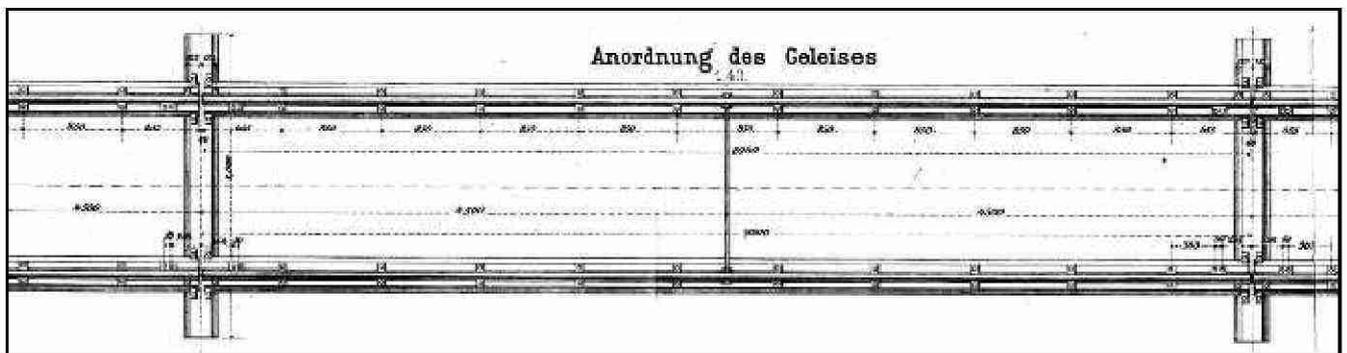


Abbildung 7 c: Langschwelenoberbau Bauart Hilf. Anordnung vor Querschwellen und Spurstange im Wechsel im Abstand von jeweils 4,5 Metern.
 Reproduktion aus der Schrift von Moritz Hilf [28]



Abbildung 8 a: Unpassend abgetrenntes Gleis, Aufnahme am 22.08.2009



Abbildung 8 b: Unpassend abgetrenntes und teilweise verschüttetes Gleis, Aufnahme am 18.10.2009

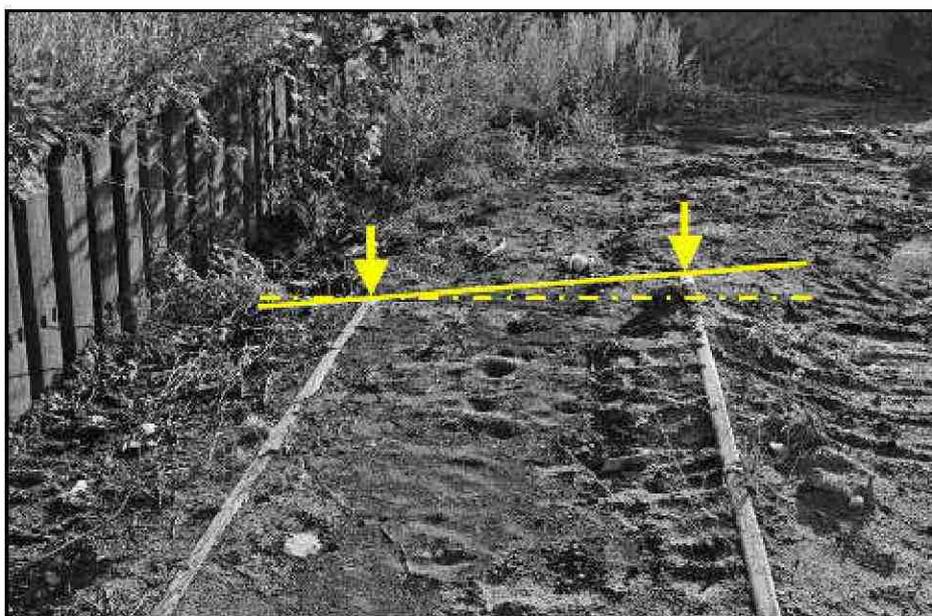


Abbildung 8 c: Sichtbare Verdrehung des Gleises (durchgezogenen Linie) gegenüber der korrekten Lage (strichpunktierte Linie), Aufnahme am 22.08.2009



Abbildung 9: Längsschwelle Bauart Hilf, Hinterfüllung ausgewaschen



Abbildung 10: Rückverankerung der Laderampe



Abbildung 11: Gebrochene Schwelle, Hinterfüllung teilweise ausgewaschen

Anhang 1: Signal- und Sicherungstechnik

Die Eisenbahn als eines der sichersten Landverkehrsmittel erfordert ein hohes Maß an Sicherungstechnik, aber auch ein Höchstmaß an Disziplin bei der Einhaltung der Fahrdienstvorschriften. Um menschliches Versagen als mögliche Unfallursache weitestgehend auszuschließen, werden die den Fahrdienst- und weiteren Vorschriften entsprechenden Diensthandlungen eines jeden Beteiligten vielfach technisch überwacht beziehungsweise bestimmte, als häufig erkannte oder vermutete Fehlhandlungen technisch ausgeschlossen. Aus den technischen Unterlagen von Stellwerken (Lageplan und Verschlußtafel) lassen sich damit Rückschlüsse auf Fahrmöglichkeiten ziehen. Der allgemeine Ablauf, der für die Fahrt eines Zuges nötig ist und der sich aus der Verschlußtafel herauslesen läßt, sei hier vereinfacht beschrieben: Es muß ein Fahrplan vorhanden sein, es muß ein der Bahnhofsfahrordnung entsprechender Fahrweg gewählt werden, es müssen alle für diesen Fahrweg erforderlichen Weichen gestellt werden, es müssen auch Weichen in benachbarten Gleisen gestellt werden, wenn sogenannte Flankenfahrten möglich wären, es müssen alle Signale kreuzender Fahrstraßen auf „Halt“ gestellt sein, es muß die so gebildete Fahrstraße durch Umlegen des Fahrstraßenhebels festgelegt werden (zum Teil abhängig von anderen Stellwerken durch elektrische Schaltkreise), das heißt, dadurch werden die Weichen gegen Umstellen verriegelt und erst jetzt ist der Signalhebel zum Umstellen des Signales bedienbar, der Signalhebel aber legt nach seinem Umstellen wiederum den Fahrstraßenhebel fest. Die sogenannte Auflösung der Fahrstraße erfolgt in umgekehrter Reihenfolge, wiederum durch elektrische Schaltkreise so gesichert, daß ein vorzeitiges Umstellen einer Weiche unter einem fahrenden Zug vermieden wird. Wichtig für den untersuchten Bereich ist zudem die fahrdienstliche Trennung zwischen „Zugfahrt“ und „Rangierfahrt“. Grob vereinfachend (Genaueres siehe [15]!) kann gesagt werden: Rangierfahrten finden auf Bahnhöfen statt und sind im Regelfall technisch wenig gesichert (dies zu ändern werden heutzutage etliche Anstrengungen unternommen). Zugfahrten hingegen gehen – auf sogenanntes Hauptsignal – vom Bahnhof auf die freie Strecke über und erfordern zumindest auf Hauptbahnen technische Sicherungen und erfüllte zusätzliche Bedingungen, zum Beispiel die Bremsprobe. Rangierfahrten können in Zugfahrten übergehen (und umgekehrt).

Im untersuchten Bereich stellt sich dies wie folgt dar:

- Gleise 81 und 82: Aus der Verschlußtafel [14] des Stellwerks „Moa“ (siehe Bild 16) geht hervor, daß es unter Nr. 76 und 77 zwei Zugfahrstraßen „C 2|10“ und „C 2|2“ gab, sie führten auf das Hauptsignal „C“ (und das Gleisperrsignal Hs 81 beziehungsweise Hs 82 für Gleis 81 beziehungsweise 82) auf die Streckengleise „10“ (nach Spandau) und „2“ (Nach Charlottenburg Güterbahnhof / Ringbahn). Die jeweils erste „2“ besagt, daß es sich dabei um ein Formsignal mit zwei Signalflügeln handelt (Fahrtbegriff „Hp 2“, „Fahrt mit höchstens 40 km/h“).
- Gleis 69: Aus der Verschlußtafel [16] des Stellwerks „Mot“ (nahe der Putlitzbrücke gelegen, nach dem Zweiten Weltkrieg abgerissen) geht hervor, daß es Rangierfahrtmöglichkeiten auf Gleisperrsignal Hs 69o auf die Gleise 6 bis 9 (Ausfahrgleise nach Spandau) und 12 bis 15 (Ausfahrgleise nach Charlottenburg Güterbahnhof / Ringbahn) gab, dort wäre ein Übergang in Zugfahrten und Ausfahrten über die Gruppenausfahrtsignale „P“ (nach Spandau) oder „S“ (nach Charlottenburg Güterbahnhof / Ringbahn) möglich gewesen.

Eine direkte Ausfahrt (Gleise 81 und 82) beziehungsweise eine zügige Ausfahrt (Gleis 69) der Deportationszüge wäre technisch und fahrdienstlich kein Problem gewesen, mit einmaligem Umsetzen des Triebfahrzeuges auf den Gleisen 6 bis 9 beziehungsweise 12 bis 15 wäre auch eine Ausfahrt auf den Ostring möglich gewesen (betrieblich aufwendiger).

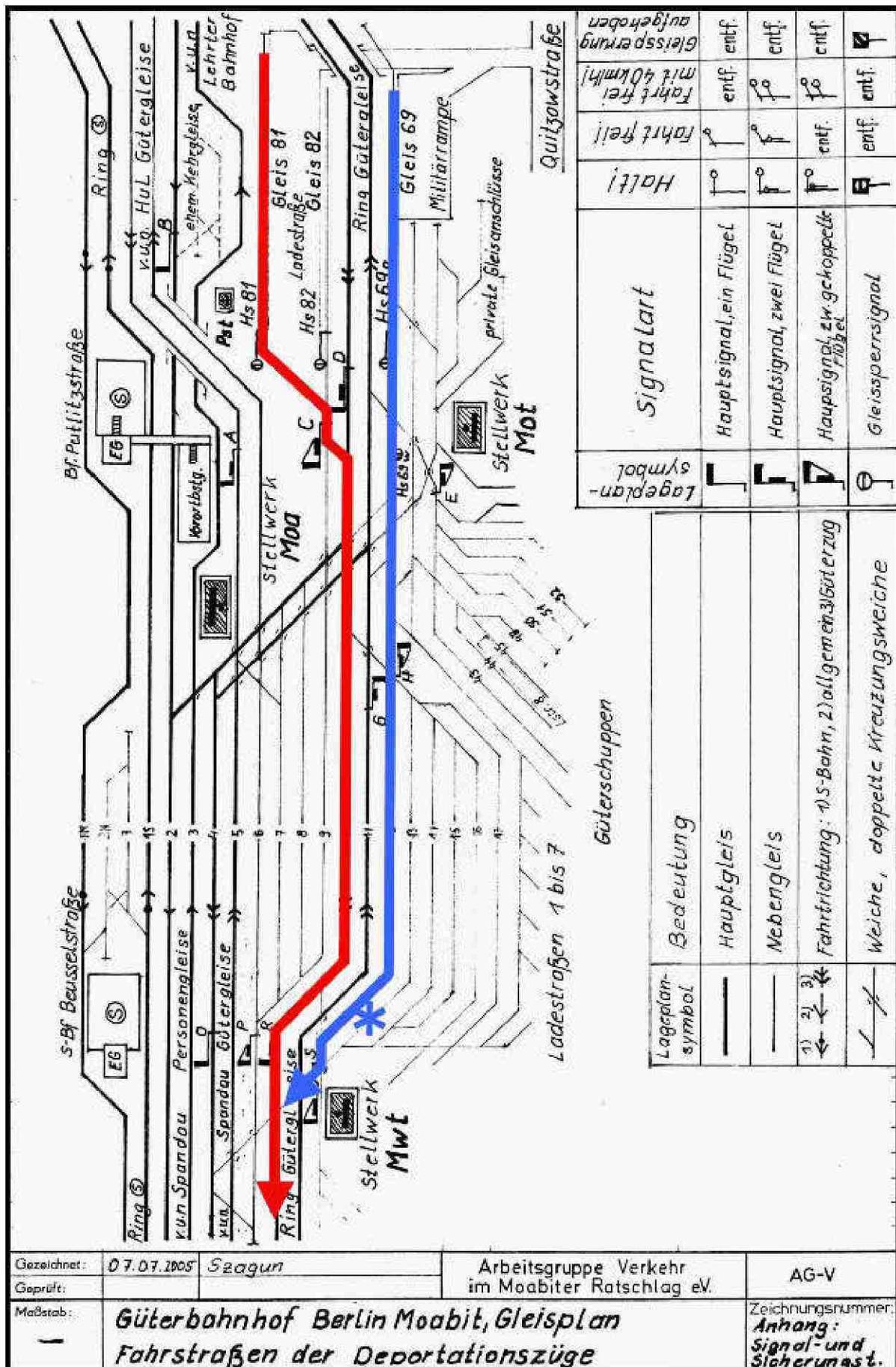


Abbildung 12: Mögliche Fahrstraßen der Deportationszüge gemäß Verschußplan lassen sich an diesem schematischen Plan nachvollziehen, aus Gleis 82/81 rot, aus Gleis 69 blau (mit Zwischenhalt bei *), Hauptgleise sind mit fetten Linien hervorgehoben (die ebenfalls möglich Ausfahrt nach Spandau ist nicht eingezeichnet).

Zeichnung Andreas Szagun nach originalen Gleisplänen

52	R ¹ 10Ch	" " 10 " "										
53	S ² 12S	" " 12 " Spandau										
54	S ² 13S	" " 13 " "										
55	S ² 12Ch	" " 12 " Chag										
56	S ² 13Ch	" " 13 " "										
57	S ² 14S	" " 14 " Spandau										
58	S ² 15S	" " 15 " "										
59	S ² 14Ch	" " 14 " Chag										
60	S ² 15Ch	" " 15 " "										
61	T ⁵ SHU	Von Spandau nach Gleis 5 Durchf. (Hul)	*									
62	T ⁵ R	" " " " 5 " (Wed)R	*									
63	O ¹ 4	Aus Gleis 4 nach Spg										
64	T ² 5	Von Spandau nach Gleis 5										
65	T ² 11	Von Spandau nach Gleis 11										
66	U ¹ 11	" Chag " " 11										
67	T ² 7	" Spandau " " 7										
68	U ² 7	" Chag " " 7										
69	T ² 11	" Spandau " " 11 Durchfahrt (R)	*									
70	U ¹ 11	" Chag " " 11 " (R)	*									
71	T ² 7	" Spandau " " 7 " (Hul)	*									
72	U ² 7	" Chag " " 7 " (Hul)	*									
73	G ² 81/82	Aus Gleis 11 nach Gleis 81/82		+	+	+	+	+	+			
74	T ² 7	Von Spandau nach Gleis 7 Durchfahrt (R)	*									
75	U ² 7	" Chag " " 7 " (R)	*									
76	C ² 10	Aus Gl. 81/82 nach Gleis 10 (Spandau)		+	+	+	+	+	+			
77	C ² 2	" " " " " 2 "		+	+	+	+	+	+			
78	W ² 81/82	" " 3 nach Gl. 81/82		+	+	+	+	+	+			
				1	2	3	4	5	6	7	8	9

Abbildung 13: Ausschnitt aus dem Verschlussplan des Stellwerks „Moa“ des Güterbahnhofs Moabit, unter lfd. Nr. 77 und 78 sind die einstellbaren Fahrstraßen der Ringbahngleise 2 und 3, und unter lfd. Nr. 73 und 76 der Gütergleise von und nach Spandau von bzw. nach Gleis 81/82 dargestellt. Dabei benennt der Großbuchstabe das jeweilige Signal, die hochgestellte 2 die Anzahl der Signalfügel und damit den Fahrtbegriff „Hp 2“ – „Fahrt mit höchstens 40 km/h“ und die tiefgestellte Zahl das zugehörige Zielgleis.

Anhang 2: Oberbau Bauart „Hilf“

In den ersten Jahrzehnten der Mitte des 19. Jahrhunderts noch jungen Erfindung „Eisenbahn“ wurde nicht nur im Bereich der Fahrzeugtechnik, sondern auch im Bereich des Oberbaus experimentiert. Veranlassung dazu gaben einerseits der sichere Betrieb – Unfälle, wie z. B. Entgleisungen, ziehen bis heute eingehende Untersuchungen nach sich – und andererseits die Wirtschaftlichkeit. Zudem standen die sich stetig und zum Teil stark steigenden Zuggewichte, Achslasten und Fahrgeschwindigkeiten in ständiger Wechselwirkung mit der Entwicklung des Oberbaus. Was in einem Jahrzehnt noch als sehr vorausschauend angenommen worden war, war schon zehn Jahre später ein Betriebshemmnis. Sowohl das Eisenwalzwesen, als auch der Stand der Imprägnierungstechniken und –chemikalien sowie die wissenschaftlichen Kenntnisse über das Zusammenspiel im Rad-Schiene-System waren in einer stetigen Entwicklung begriffen. So wird verständlich, warum dem heute noch weitverbreiteten Oberbau aus Vignolschiene auf Holzquerschwellen aufgrund der damals hohen Vergänglichkeit des schlecht oder gar nicht imprägnierten Holzes keine Zukunft mehr vorausgesagt und sich in der Fachwelt Gedanken über einen reinen Stahloberbau worden waren. Der stählerne Oberbau auf Langschwellen stellt dabei eine theoretisch gut durchdachte, in der Praxis aber mehrfach gescheiterte Variante des Oberbaus dar.

1866 stellte der Geheime Regierungsrat Moritz Hilf daher das System vor, dessen Reste in der Militärrampe auf dem Güterbahnhof Moabit verbaut worden sind. Es bestand aus 9 Meter langen Schienen, die auf 8,86 Meter langen Langschwellen ruhten. An den Stößen der Schienen waren die beiden Langschwellen mit aus gleichem Profil bestehenden Querschwellen verbunden, mittig zwischen den Stößen war zusätzlich eine Spurstange quer eingeschraubt. Das Gleis war für eine Achslast von 7 Tonnen ausgelegt. Für Kurven wurden die gleichen geraden Schwellen verwendet wie in der Geraden, so daß sich ein Polygonzug ergab. Der kontinuierliche Gleisbogen wurde durch eine dem Bogen entsprechende Verschraubung auf der Langschwelle ermöglicht. Dazu mußten für jeden Radius andere Stanzschablonen bereitgehalten werden (die Befestigungslöcher lagen bogenförmig in der geraden Schwelle). Das Gleis lag in einer Kiesbettung(bis fast auf Höhe der Schienköpfe) auf einer darunter befindlichen Lage gröberer Materials. [28] Die Oberbaubauart Hilf wurde versuchsweise 1867 auf der Nassauischen Bahn eingeführt, sie wurde darüber hinaus bei der Rheinischen und der Pfälzischen Eisenbahn in größerer Ausdehnung eingeführt, Versuchsstrecken gab es auf der Preußischen Ostahn (Berlin – Königsberg – Eydtkuhnen), der Oberschlesischen und der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn (Berlin-Breslau). [29]

Schon 1874 kamen der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen auf einer Fachtagung zu dem Ergebnis, daß einige der Versuchsformen sich nicht bewährt hatten, dem System „Hilf“ aber gute Resultate bescheinigt wurden. Gründe für das Versagen der anderen Systeme waren unter anderem mangelhafte Befestigungen der Schienen auf den Schwellen und Gleislageprobleme. [30]. Trotz des anfänglichen Lobes und der Ausrüstung von 5700 km Strecke mit dieser Oberbaubauart war dem System „Hilf“ dauerhaft, vor allem auf Hauptbahnen, kein Erfolg beschieden. So waren allein die Langschwellen damals eine Herausforderung für die Walzwerke, in der Anfangszeit waren 80 bis 90 % der gewalzten Schwellen Ausschuß. In späteren Einschätzungen werden die Nachteile der verschiedenen Langschwellenoberbaubauarten klar benannt:

- zu teuer aufgrund des komplizierten Gestänges,
 - höhere, breitere und aufwendig herzustellende Bettung,
 - sehr hochwertige Bettungsbaustoffe nötig, um Verschlammung der Bettung und mit ihr einhergehende Gleislagefehler zu verhindern,
 - hohe Abnutzung, da die verschiedenen Bauarten schwächer als die damals vergleichbaren Oberbaubauarten auf hölzernen Querschwellen ausgelegt waren
 - geringere Gleislagestabilität und
 - keinerlei Verstärkungsmöglichkeit, also Anpassungsmöglichkeit an gestiegene Anforderungen.
- [31]

Der damals so schlecht angesehene Oberbau aus Vignolschienen und hölzernen, später auch stählernen und heute vorwiegend Betonschwellen hatte sich weitgehend durchgesetzt und wird heute nur in speziellen Bereichen (Hochgeschwindigkeitsbereich, Tunnelbauwerke und Strecken mit engen Kurvenradien bei hoher Belastung, wie auf der Berliner Stadtbahn), durch die erheblich teurere Feste Fahrbahn ersetzt.

Anhang 3: Bildteil

Die beigefügten und zum größten Teil schon „historischen“ Aufnahmen zeigen die im Text beschriebenen Objekte. Sie sind in einem Zeitraum von zweiundzwanzig Jahren entstanden.
Fotos: Andreas Szagun

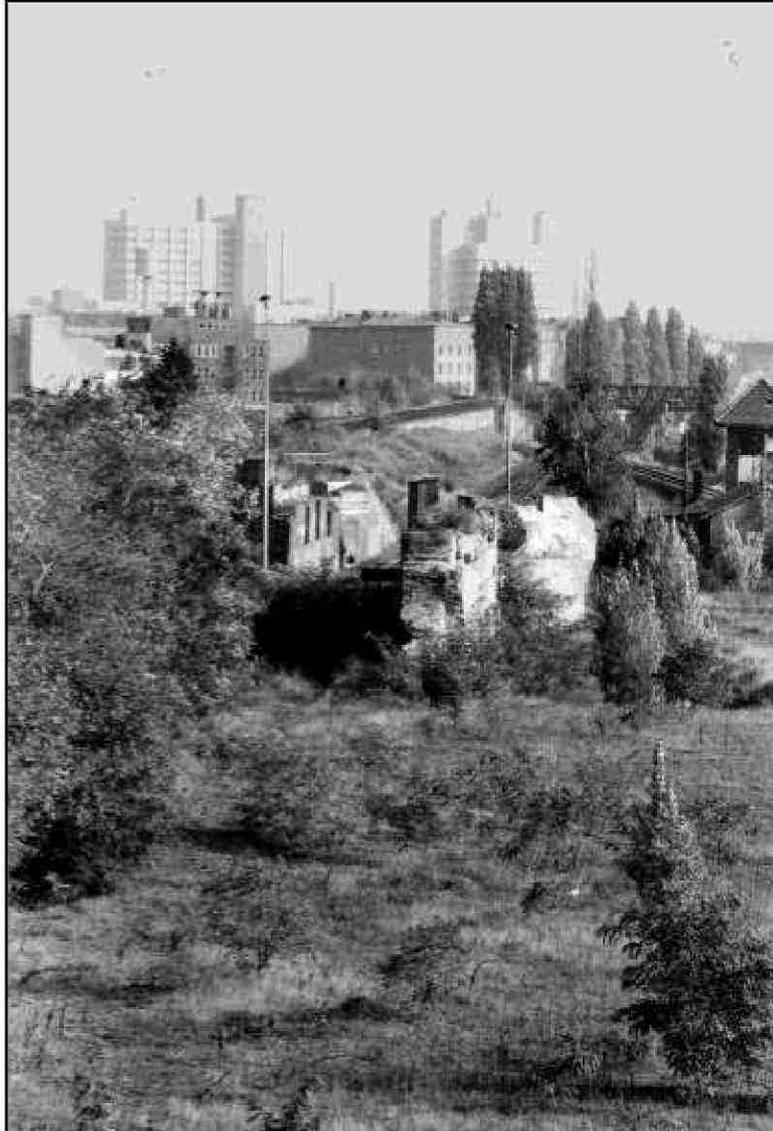


Bild 1 Blick von der Putlitzbrücke nach Osten über die ehem. Streckengleise der Hamburger und der Lehrter Bahn. Die ruinösen Widerlager in Bildmitte gehören zu dem ehem. Überwerfungsbauwerk der Hamburger und Lehrter Gütergleise über die nämlichen Personenzuggleise. Der westliche Teil des zugehörigen Bahndammes ist abgetragen. Rechts das Gebäude des ehem. Posten „Pst“. Im Hintergrund links der Damm (mit Stützmauer) der S-Bahn-Ringleise und die Brücken der Ringbahngütergleise über die Einfahrt des Hamburger und Lehrter Bahnhofs. Nicht erhalten. *Oktober 1983, 0010-10-83-36a.*



Bild 2 Übersicht über das Gelände, Blick nach Osten. Von links nach rechts: ehem. Posten (Ruine), Streckengleis Hamburger und Lehrter Bahnhof – Moabit, mit Kleingärten und Gewerbe überbaute Ladestraße an den ehem. Gleisen 82 und 81, Damm und Gleis der Ringbahngütergleise mit Signal, hinter dem Signal schwach erkennbar die Laderampe Gleis 69 (mit abgestellten Kfz.). Nicht erhalten. *Januar 1989, 0106-01-05-89-05.*

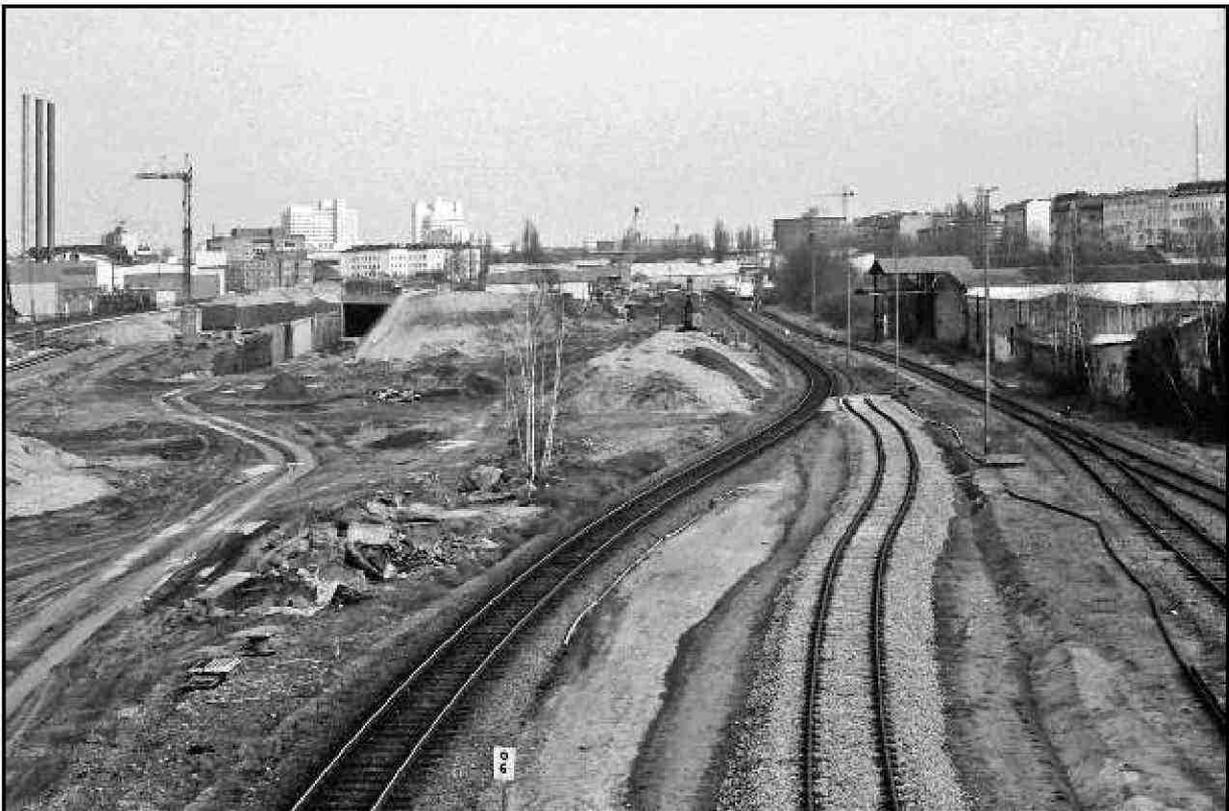


Bild 3 Die gleiche Situation zwölf Jahre später mit dem bauzeitlich verschwenkten Streckengleis HuL – Moa. Die Ladestraße ist vollständig beseitigt, ebenso der Bahndamm der Ringbahngütergleise. Die Birken markieren die Spitze der ehem. Ladestraße. Bauzustand, in dieser Form nicht erhalten. *Januar 2001, 0788-01-01-34a.*



Bild 4 Der „Deportationsweg“. Die gepflasterte Straße im Vordergrund führt von der Quitzowstraße unter der Unterführung hindurch auf die Ladestraße Gleise 81 und 82. Das im Mittelgrund vor dem Bahndamm der Ringbahngütergleise erkennbare Gleis ist das Gleis 69, zu dem die links sichtbare Rampe (ehem. „Militärrampe“) gehört (Vergleiche Zeichnungen auf den Seiten 18 und 19). Sie war ebenfalls vom Deportationsweg aus erreichbar. Damm und Unterführung nicht erhalten, Rampe und Weg (dieser überarbeitet) erhalten. *Januar 1989, 0106-01-89-23.*



Bild 5 Die Ladestraße an den ehem. Gleisen 81 und 82. Blick nach Westen. Links der Bahndamm der Ringbahngütergleise, gleich daneben lag im Zuge der Bordsteine das Gleis 81, rechts, aber nicht mehr im Bild, Gleis 82. Überbauung modern, nicht erhalten. Damm nicht erhalten. *Januar 1993, 0218-01-93-23.*



Bild 6 Spitze der Ladestraße mit Kleingartennutzung, Blick nach Westen. Bordkante und Trasse des ehem. Gleises 82. Das sichtbare Gleis rechts ist das Streckengleis HuL – Moa, das im Bereich des Signales nach dem zweiten Weltkrieg anders trassiert worden ist, im Hintergrund die Putlitzbrücke. Bahnanlagen und Kleingärten nicht erhalten. *Januar 1993, 0218-01-93-28.*



Bild 7 Laderampe und erhaltenes Gleis 69, Blick nach Westen. Links die Rampe, als Lagerplatz eines Baustoffhändlers genutzt. Rechts der Bahndamm der Ringbahngütergleise. Das Gleis 69 ist zu dieser Zeit noch befahrbar und zeitweise genutzt. Rampe erhalten, Damm nicht erhalten. *Januar 1993, 0218-01-93-30.*



Bild 8 Gleis 69, Blick nach Osten. Links der Bahndamm der Ringbahngütergleise, rechts die Lagerhalle der Firma ATEGE, Gleisabschluß im Hintergrund. Das Gleis zu dieser Zeit noch in Benutzung. Damm, Gleis und Lagerhalle nicht erhalten. *Januar 1993, 0218-01-93-31.*



Bild 9 Laderampe Gleis 69. Die Laderampe besteht aus senkrecht eingerammten ehem. Langschwellen der Bauart „Hilf“ (siehe Abbildung 7 a - c), nach oben durch ein Winkelprofil (teilweise nicht mehr vorhanden) abgeschlossen und größtenteils mit Pflanzen durchsetzt. Zum Teil erhalten. *Dezember 2015, 41119-1012-15-9650.*



Bild 10 Rampe und Gleis 69 im westlichen Bereich. Blick nach Osten. Zu diesem Zeitpunkt wurde ein Teil von Gleis 69 bauzeitlich als Streckengleis HuL – Moa genutzt und zu diesem Zweck mittels einer Weiche an letzteres angebunden, der östliche Rest dagegen abgetrennt. Erkennbar ist die Abdeckung der oberen Kante der Rampe mit Winkelprofil. Zum Teil erhalten. *Mai 2000, 0767-05-00-17a.*



Bild 11 Bereich östlich der Ladestraße, Blick nach Osten. Ganz links auf dem stützmauergesicherten Bahndamm die S-Bahn-Ringgleise, in der Mitte das Streckengleis HuL-Moa, im Hintergrund die beiden Brücken zur Überführung der Ringbahngütergleise über die Einfahrtgleise des Hamburger und Lehrter Bahnhofs. Der östlichste Teil der Ladestraße ist zugewachsen. Nicht erhalten. *Januar 1989, 0106-01-89-11.*



Bild 12 Demontage der obengenannten Brücken im Zuge der Baumaßnahmen „VZB“. Zur Anfahrt des im Bild sichtbaren Mobilkranes wurde die Unterführung (vergleiche Bild 4) abgerissen. *Dezember 1995, 0424-12-95-14a.*



Bild 13 Einweihung des Mahnmals auf der Putlitzbrücke. V. l. n. r: Heinz Galinski (Jüdische Gemeinde), Volker Hassemer (Senator für Stadtentwicklung und Umweltschutz), unbek., Patrick Brooking (brit. Stadtkommandant), drei Unbekannte. Oktober 1987, 0072-10-87-18.



Bild 14 Das Mahnmal in der Levetzowstraße am Standort der im Krieg zerstörte Synagoge, die als Sammellager für die Deportationen genutzt worden ist. Von hier aus traten die jüdischen Mitbürger zu Fuß oder auf Lkw ihren Weg zu den Deportationszügen an. Links Tafel mit der Liste der Transporte, rechts der symbolische Güterwagen. März 1995, 0348-03-95-13.



Bild 15: Rampeneinfassung des Güterschuppens auf dem Hamburger Bahnhof, Heidestraße. Nicht erhalten.
Januar 1999, 0689-01-99-16A

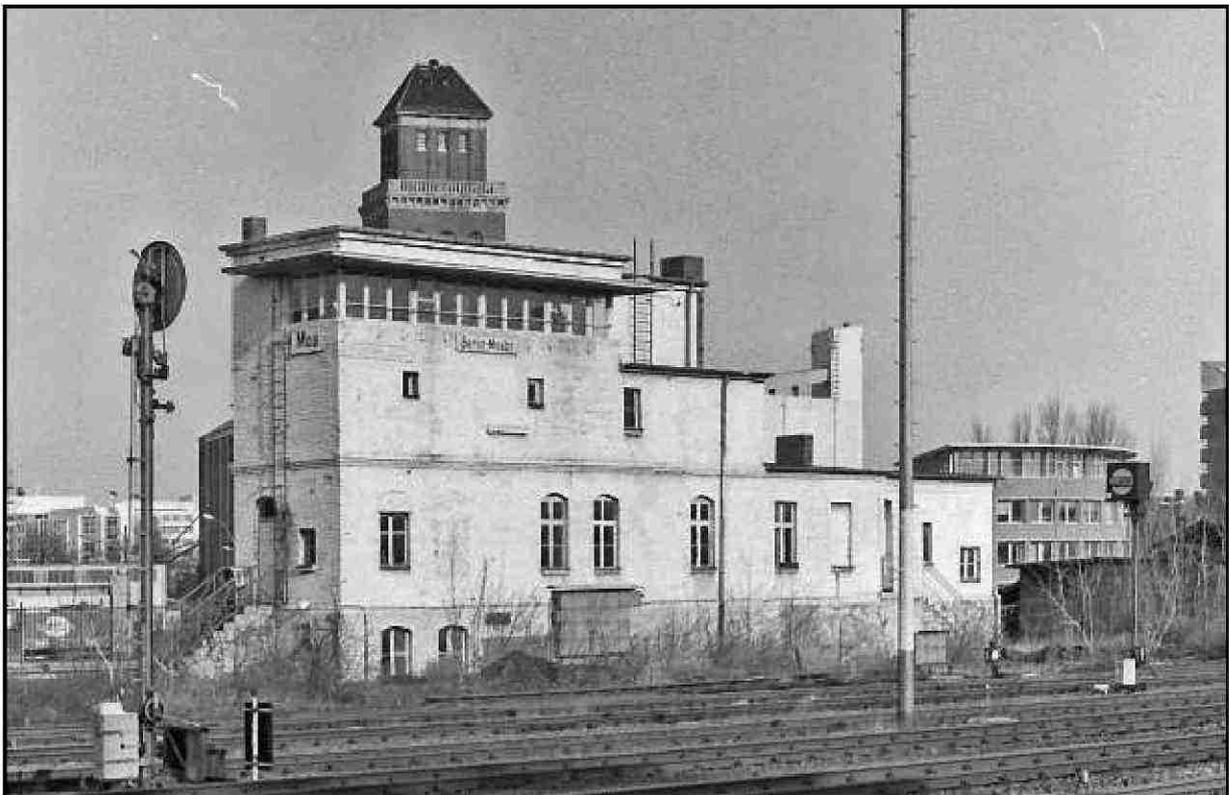


Bild 16: Stellwerk „Moa“, damaliges Fahrdienstleiterstellwerk. Nicht erhalten (abgerissen im Rahmen der Bauarbeiten „VZB“ zur Durchlegung der Streckengleise zum neuen Tiefbahnhof). Mai 2000, 0765-05-00-01.