

Auftraggeber:

Bezirksamt Mitte von Berlin
Abteilung Bildung und Kultur
Amt für Bibliotheken und Kultur

Forschungsgutachten

**zur Geschichte des Güterbahnhofs Berlin-Moabit
unter schwerpunktmäßiger Berücksichtigung der Geschichte der
Deportation der Berliner Juden von den Gleisen 69, 81 und 82**

**Überblick über die archivalische Überlieferung
(Fotos, Dokumente, Karten u. ä.) und einschlägige Zeitzeugenberichte**

Zusammengestellt von

Dr. Diana Schulle, Bundesarchiv und
Stiftung Neue Synagoge Berlin – Centrum Judaicum
Dr. Klaus Dettmer, Landesarchiv Berlin
Alfred Gottwaldt, Deutsches Technikmuseum Berlin

Berlin, 24. April 2006

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. Güterbahnhof Berlin Moabit	3
2. Die Deportationen aus Berlin	5
3. Der Güterbahnhof Moabit als Abgangsbahnhof für Deportationen	6
4. Zeitzeugenaussagen zu Deportationen ab Güterbahnhof Berlin Moabit	9
5. Vorläufige Berechnung der Zahl deportierter Personen ab Berlin Moabit	10
6. Ausgewählte Personen, die ab Güterbahnhof Moabit deportiert wurden	12
7. Besonderheiten der Deportationen aus Berlin	15
8. Fazit	16
9. Abbildungen, Karten	17
10. Liste der Deportationen ab Güterbahnhof Berlin Moabit	20

1. Güterbahnhof Berlin Moabit

Mit dem Bau der Berliner Ringbahn, deren erster Teil am 17. Juli 1871 in Betrieb ging, entstanden einige Güterbahnhöfe, so auch in Moabit. Der Rangierbahnhof Moabit war Zugbildungsstation für den vereinigten Hamburger und Lehrter Güterbahnhof an der Heidestraße. Die Hamburger Bahn war 1847 vollendet, die parallel dazu geführte Lehrter Bahn war Ende 1871 in Betrieb gegangen.

Die Längenentwicklung des Güterbahnhofs Moabit war durch die Dämme und Brücken der Beusselstraße im Westen und der Putlitzstraße im Osten begrenzt. An beiden Brücken befanden sich jeweils Bahnhöfe der Ringbahn für den Arbeiterverkehr. Bahnhof Beusselstraße wurde am 1. Mai 1894 eröffnet, Bahnhof Putlitzbrücke (heute: Westhafen) am 1. Oktober 1898. An der Putlitzstraße war außerdem ein Bahnsteig für Vorortverkehr vorhanden. Am westlichen Ende des Güterbahnhofs Moabit lagen ein Lokschuppen mit Wasserstation und Koksbanen südlich des Bahnhofs Beusselstraße der Ringbahn.

Wichtigstes Kennzeichen des Güterbahnhofs Moabit war die große Zahl der acht Ladestraßen entlang der Siemensstraße. Hier wurden Kohlen, Baustoffe und Kartoffeln für den Nordwesten Berlins umgeschlagen. Umladehallen für Eilgut und Stückgut dienten der Versorgung von Handwerks- und Industriebetrieben. Mehrere Kopf- und Seitenrampen wurden schon früh der Verladung von schweren Gegenständen wie Fuhrwerken und Straßenfahrzeugen verwendet. Ein kleiner Stall wurde zu wenig bedeutenden Viehtransporten benutzt. Einige Anschlussbahnen des Güterbahnhofs Moabit versorgten Großbetriebe, zum Beispiel die Maschinenfabrik Borsig und den Westhafen.

Außerdem wurde östlich der Überführung der Putlitzstraße eine regelrechte Militärrampe an den Gleisen 69 und 71 mit eigenem Zugang durch einen Zufuhrweg von der Quitzowstraße angelegt. Rampe und Gleise wurden zur Verladung von Soldaten und Material aus den in Moabit reichlich vorhandenen Kasernen verwendet.

Ähnliche Aufgaben im Militär- und Sonderzugverkehr dürfte die nicht näher bezeichnete geräumige Rampe zwischen den Gleisen 81 und 82 des Güterbahnhofs Moabit gehabt haben. Gleis 71 war im Jahre 1942 nicht mehr vorhanden.¹

Aus mehreren Zeugenaussagen ergibt sich, dass die zuvor im Sammellager Levetzowstraße festgehaltenen Juden während der Jahre 1942 und 1943 zum Güterbahnhof Moabit geführt und dort in Züge aus Personenwagen und aus Güterwagen verladen wurden, die auf den Gleisen 69 und 81/82 aufgestellt waren. Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs wurden diese Flächen als Lagerplätze vermietet. Durch die Teilung Berlins verlor der Güterbahnhof Moabit ab 1950 an Bedeutung. Seit dem Jahr 1995 wurde das Gelände schwerwiegenden Veränderungen unterworfen, die mit dem Neubau der Gleisanlagen am Nordring und der Zufahrt für den Nord-Süd-Fernbahntunnel zusammenhängen.

¹ Vgl. den Abdruck eines Plans der Gleisanlagen in Berlin Moabit nach dem Stand von 1938 bei Michael Reimer und Dirk Winkler, *Berliner Bahnbetriebswerke. Von den preußischen Lok-Remisen bis zum ICE-Betriebshof*, München 2001, Seite 98.

2. Die Deportationen aus Berlin

Im Rahmen der Volks-, Berufs- und Betriebszählung vom 17. Mai 1939² erfragten die von nationalsozialistischer Rassendoktrin geleiteten Initiatoren erstmals in einer amtlichen Erhebung die „blutmäßige“ Abstammung einer Person. Ziel war es, eine möglichst genaue Zahl der im Deutschen Reich lebenden Juden, rassistisch abgestuft in „Volljuden“, „Mischlinge 1. Grades“ und „Mischlinge 2. Grades“, zu erhalten. Ein knappes Jahr später lag eine vorläufige Auswertung vor. Danach lebten 1939 im alten Reichsgebiet 233 973 sogenannte Volljuden (0,34 % der Gesamtbevölkerung), davon 82 788³ (82 457⁴) in Berlin, also etwa ein Drittel.

Zwei Jahre später, am 10. September 1941, sperrte die Gestapo den Zuzug von Juden nach Berlin.⁵

Am Versöhnungstag, dem 1. Oktober 1941, teilte die Gestapo drei ausgewählten Mitgliedern der Jüdischen Gemeinde Berlin mit, daß die „Umsiedlung“ der Berliner Juden beginnen würde.⁶ Dabei sollten bevorzugt große „Judenwohnungen“ geräumt werden, um Wohnraum für NS-Funktionäre und Bombengeschädigte zu schaffen. Die Gestapo verlangte weiterhin, die 1914 eingeweihte Synagoge in der Levetzowstraße 7-8 im Stadtbezirk Tiergarten als Sammellager für etwa 1 000 Menschen herzurichten. Nach dem Jom Kippur-Gottesdienst an diesem Mittwochabend forderte die Gestapo den Schlüssel vom Synagogenvorstand ein. 72 872 in Berlin lebende „Volljuden“⁷ waren nun unmittelbar von der „Umsiedlung“ betroffen.

² Als Zählungstag war ursprünglich der 17. Mai 1938 vorgesehen. Infolge der „Eingliederung“ Österreichs ins „Großdeutsche Reich“ wurde der Stichtag um ein Jahr, auf den 17. Mai 1939, verschoben.

³ *Die Juden und jüdischen Mischlinge im Deutschen Reich. Vorläufiges Ergebnis der Volkszählung vom 17. Mai 1939*, in: *Wirtschaft und Statistik*, 1. u. 2. März-Heft, Nr. 5/6 (1940). – Des weiteren lebten in Berlin 17 820 „Mischlinge 1. Grades“ und 8 854 „Mischlinge 2. Grades“.

⁴ Ergebnis der abschließenden Auswertung aus dem Jahre 1944, in: *Volkszählung. Die Bevölkerung des Deutschen Reichs nach den Ergebnissen der Volkszählung 1939*, in: *Statistik des Deutschen Reichs*, Bd. 552, bearb. im Statistischen Reichsamt, Berlin 1944, Heft 4: *Die Juden und jüdischen Mischlinge im Deutschen Reich*.

⁵ BArch, 75 C Re 1, Nr. 761, Bl. 8: Notiz von Conrad Cohn (RV) vom 24.9.1941.

⁶ LAB, B Rep. 235-07, MF 4170 – 4171, Martha Mosse. Erinnerungen, Anlage: Die Jüdische Gemeinde Berlin 1934 - 1943, Bericht 23./24.7.1958, S. 1 – 2.

⁷ Bruno Blau, *Die Entwicklung der jüdischen Bevölkerung in Deutschland von 1800 bis 1945*, ungedrucktes Manuskript, S. 347. Leo Baeck Institute New York, MA 138 – 585. Bruno Blau war langjähriger Herausgeber der *„Zeitschrift für Demographie und Statistik der Juden“*.

3. Der Güterbahnhof Berlin Moabit als Abgangsbahnhof für Deportationen

Es ist vorauszuschicken, daß bei den Deportationen von Juden aus Berlin „nach Osten“ und ins „Altersghetto“ Theresienstadt im wesentlichen drei Bahnhöfe eine Rolle spielen: der Vorort-Bahnhof Berlin-Grunewald, der Güterbahnhof Moabit, auch bekannt unter Bahnhof Putlitz- oder Quitzowstraße, und der Anhalter Bahnhof. Vor allem im Jahr 1942 erfolgten überschneidende Benutzungen, was eine korrekte Zuordnung der einzelnen Transporte erschwert, weil sie sich nicht dokumentieren lassen. Nur umfangreiche Kenntnisse des Deportationsgeschehens lassen Rückschlüsse darauf zu.

Bis jetzt liegen auch keine publizierten Forschungsergebnisse vor, die eine Zuordnung der Deportationstransporte zu einem konkreten Abgangsbahnhof zulassen. Dafür gibt es verschiedene Gründe:

- Die Quellenlage ist mehr als mangelhaft. In Zeitzeugenaussagen und Überlebendenberichten stand das zweifellos das Leiden der Person und ihrer Angehörigen im Vordergrund. Informationen zu Abfahrtsbahnhöfen tauchen deshalb nur sporadisch auf. Wenn sich die Beteiligten an einen Bahnhof erinnerten, dann war das nicht immer richtig.
- Gleiches gilt für Zeugen und Überlebende, die vor und während der Prozesse wegen Nationalsozialistischer Verbrechen gegen die Menschlichkeit in verschiedenen Verfahren aussagten. Es wurde nicht danach gefragt.
- Die Vielzahl der irreführenden Informationen in Literatur und vor allem im Internet hat nur zu weiterer Verwirrung beigetragen und zu einer Konzentrierung auf den Bahnhof Berlin-Grunewald als „sicheren“ Abgangsbahnhof für Deportationstransporte geführt. Der Güterbahnhof Moabit spielt im öffentlichen Bewußtsein im Zusammenhang mit Deportationen von Juden keine Rolle.

- Es hat sich bis Herbst 2005 niemand die Mühe gemacht, die in der Literatur kursierenden und vor allem differierenden Zahlen deportierter Personen gegenüberzustellen sowie die hinter den Deportationen liegende Struktur herauszuarbeiten, die mögliche Rückschlüsse auf die Benutzung der verschiedenen Abgangsbahnhöfe zuläßt.

Während durch Hildegard Henschel, der Ehefrau des letzten Vorsitzenden der Berliner Jüdischen Gemeinde vor ihrer Auflösung am 29. Januar 1943, sicher überliefert ist, daß Berlin-Grunewald Abgangsbahnhof für den ersten Transport vom 18. Oktober 1941 war,⁸ gibt es derartige Informationen für den Güterbahnhof Moabit nicht. Wann der Wechsel von Grunewald zu Moabit erfolgte und aus welchen Gründen, kann nur vermutet werden, weil bisher keine schriftlichen Informationen oder Hinweise dazu in den überkommenen Akten zu finden sind.

Vom 18. Oktober 1941 bis zum 25. Januar 1942 liefen in zehn langen Zügen 10 137 Berliner Juden die etwa acht Kilometer lange Strecke vom Sammellager Synagoge Levetzowstraße 7 – 8 in Tiergarten zum Vorort-Bahnhof Berlin-Grunewald zu Fuß. Nur gehunfähige Personen sowie Kinder wurden stehend auf offenen Lastwagen gefahren. Das bedeutete jedoch auch, daß das Bewachungspersonal während des schlechter werdenden Winterwetters die acht Kilometer bei Schnee und Regen ebenfalls zu Fuß zurücklegen mußte. Zudem führte der Weg durch die westliche City Berlins, z. B. über den Kurfürstendamm, über den der „Judenbann“ gelegt worden war, d. h. es handelte sich hier um eine rein „arische“ Gegend, die zu betreten Juden unter Strafandrohung verboten worden war.

Zwischen dem 25. Januar 1942 und dem 28. März 1942 gab es eine Transportpause. Nach diesen neun Wochen setzten die Deportationen von Juden aus Berlin wieder ein. In der Zwischenzeit, so nehmen wir an, gab es möglicherweise Überlegungen, die zu einem Wechsel des Abgangsbahnhofs geführt haben könnten. Der Güterbahnhof Moabit lag mit etwa 2 Kilometern Entfernung dem Sammellager Synagoge Levetzowstraße (siehe auch Abbildung S. 14) am nächsten. Ob dies jedoch tatsächlich ausschlaggebend für einen Bahnhofswechsel war bleibt ebenso im Dunkeln wie die Antwort auf die Frage, wer die

⁸ Hildegard Henschel, *Aus der Arbeit der Jüdischen Gemeinde Berlin während der Jahre 1941 – 1943*, in: *Zeitschrift für die Geschichte der Juden*, Tel-Aviv 1972, S. 33 – 52, hier S. 36.

Wahl zwischen Grunewald und Moabit traf: die Geheime Staatspolizei als Aufsichtsbehörde oder die Reichsbahn?⁹

Während der 28. März 1942 ein mögliches Datum für den Nutzungsbeginn des Güterbahnhofs Moabit für Deportationen sein kann, ist der 15. August 1942 für einen Transport ab „Berlin-Mo“ nach Theresienstadt dokumentiert.¹⁰

[Siehe Liste der Deportationen ab Güterbahnhof Berlin Moabit]

⁹ Alfred Gottwaldt, *Topographie der Deportation von Berliner Juden am Bahnhof Grunewald*, in: *Denkmalpflege nach dem Mauerfall. Eine Zwischenbilanz* (Beiträge zur Denkmalpflege, Heft 10), Berlin 1997, S. 37 – 41, hier S. 39.

¹⁰ Liste der Generalbetriebsleitung (Gbl) Ost, Berlin, vom 8. August 1942, Bundesarchiv, Zentralstelle Ludwigsburg, Urteil des Landgerichts Koblenz, Az. 9 Ks 2/62, in der Strafsache Georg Heuser. Abgedruckt in: *Justiz und NS-Verbrechen*, Bd. XIX, S. 160 – 317.

4. Zeitzeugenaussagen zu Deportationen ab Güterbahnhof Moabit

In den vorangegangenen Gutachten – Dr. Jochen Spielmann (2000) und Andreas Szagun (2002) – führten die Autoren Zeitzeugenaussagen an, die für die nun folgenden Herbsttransporte den Güterbahnhof Moabit explizit als Abgangsbahnhof ausweisen. Stellvertretend sei hier noch einmal Hildegard Henschel zitiert:

„ ... und am Mittwoch, den 16. Juni [1943] mittags, brachte uns der im Berliner Straßenbild schon bekannte Möbelwagen nach dem Bahnhof Putlitzstrasse, wo seit dem Morgengrauen schon die Verladung der Krankenhauspatienten vor sich ging.“¹¹

[Siehe auch Abbildung Möbelwagen]

Diese hat ebenso wie die wenigen anderen jedoch nur geringe Relevanz für die Beantwortung der Frage, in welchem Zeitraum der Bahnhof für Deportationen benutzt wurde.

Und es gab auch Beobachter, wie z. B. in Heiko Roskamp, *Verfolgung und Widerstand . Tiergarten – Ein Bezirk im Spannungsfeld der Geschichte 1933 – 1945*, S. 80 erwähnt:

„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 einen kleinen Weg in Richtung Bahngelände abbogen. Soweit ich aus sicherer Entfernung sehen konnte, wurden sie gleich verladen.“

¹¹ H. Henschel, *Aus der Arbeit*, S. 52.

5. Vorläufige Berechnung der Zahl deportierter Personen ab Berlin Moabit¹²

(Links die kleinste, und rechts die größte errechnete Zahl deportierter Personen.)

Zeitraum 28. März 1942 bis 16. Juni 1943, 10. Januar 1944

25 940	27 Transporte „nach Osten“ ¹³	26 732
4 303	4 große Alterstransporte nach Theresienstadt ¹⁴	4 360
1 107	3 größere Theresienstadt-Transporte ¹⁵	1 109
<hr/>		<hr/>
31 350		32 201

Zeitraum 15. August 1942 bis 16. Juni 1943, 10. Januar 1944

21 426	21 Transporte „nach Osten“	21 730
4 303	4 große Alterstransporte nach Theresienstadt	4 360
1 107	3 größere Theresienstadt-Transporte	1 109
<hr/>		<hr/>
26 836		27 199

Bei genauer Betrachtung der Deportationszahlen ergibt sich folgendes Resultat:

Deportation ab

Grunewald	10 137
Moabit	32 201
Anhalter Bahnhof	9 655

¹² Zahlen immer nach Alfred Gottwaldt und Diana Schulle, *Die „Judendeportationen“ aus dem Deutschen Reich 1941 – 1945*, Wiesbaden 2005.

¹³ In zeitlicher Reihenfolge: Piaski bei Lublin, Warschau, Sobibór, Riga, Raasiku, Auschwitz.

¹⁴ Transporte mit 1 000 und mehr Personen.

¹⁵ Transporte unter 1 000 Personen, deren Umfang jedoch zu groß war, um sie - wie bei Theresienstadt-Transporten mit 50 oder 100 Personen üblich - mit an regulären Zügen gekoppelten Sonderwagen vom Anhalter Bahnhof durchzuführen.

Somit ist selbst bei der kleinsten möglichen Zahl deportierter Personen (s. o.) der weitaus größte Teil der mehr als 53 000 aus Berlin deportierten Personen vom Güterbahnhof Moabit aus in den Tod gefahren worden.

6. Ausgewählte Personen, die ab Güterbahnhof Moabit deportiert wurden

2. April 1942, Warschau

In Berlin wurde die Zugfahrt vom 2. April 1942 als „12. Osttransport“ bezeichnet. Dieser Sonderzug wurde auf dem Güterbahnhof Moabit am Nordring abgefertigt. Darin befanden sich 645 bis 659 Juden aus der Stadt.

Auch die Potsdamer Juden wurden vor der Abfahrt in das Berliner Sammellager an der Levetzowstraße gebracht. In dem Zug befanden sich außerdem wenigstens 57 Juden aus dem Bezirk Frankfurt (Oder), darunter der Glasermeister Julius Burchardi (geb. 16. November 1877) mit seiner Ehefrau Minna Burchardi (geb. 9. Oktober 1878) aus Lübben im Spreewald, Schützengraben 11. Sie haben bis zum 21. Juli 1942 noch mehrere Postkarten an ihre Angehörigen in Berlin gesandt. Ende Juli 1942 wurden sie vermutlich in einen der ersten Transporte von Warschau in das Vernichtungslager Treblinka eingereiht.¹⁶

13. Juni 1942, Sobibór

Dieser „15. Osttransport“ aus Berlin führte 748 Einwohner der Stadt mit. Zugleich bildeten die 250 bis 280 Juden aus Potsdam den dritten Transport aus dieser Stadt. Darunter befanden sich 24 Kinder aus der „Israelitischen Erziehungsanstalt für geistig zurückgebliebene Kinder“ aus Beelitz, Schlageterstraße 5 (heute Karl-Liebnecht-Straße) mit deren Leiter Sally Bein (geb. 6. November 1881). Mit ihm wurden seine Ehefrau Friederike Bein (1883 – 1942) und seine Tochter Lisa Bein (1916 – 1942) deportiert, die in der Schule mitgearbeitet hatten. Eine erste Gruppe der dortigen Schüler war bereits am 14. April 1942 nach Warschau deportiert worden. Der zweite Abtransport aus dem Schulgebäude von Beelitz erfolgte schon am 2. Juni 1942; vermutlich wurden sie danach elf Tage lang in Berlin festgehalten.

¹⁶ Adam Czerniakow, *Im Warschauer Getto (Das Tagebuch des Adam Czerniakow 1939 – 1942)*, München 1986; Carola Gerlach und Museum des Elbe-Elster-Kreises, „*Gestern sind wir gut hier angekommen*“ (*Juden in der Niederlausitz*), Görlitz 2005.

19. Oktober 1942, Riga

Auf dem Güterbahnhof Moabit wurde der nur aus Einwohnern der Reichshauptstadt bestehende „21. Osttransport“ von Berlin abgefertigt. Das Durchschnittsalter der Menschen in diesem Zug war 37 Jahre.

In Riga wurden nur 81 Männer mit handwerklichen Berufen aus dem Transport ausgesucht und Arbeitskommandos zugeteilt; von ihnen überlebten 17 den Krieg. Alle anderen Insassen des Sonderzuges wurden sofort nach der Ankunft in die umliegenden Wälder gebracht und dort erschossen.

Unter den Ermordeten befanden sich 140 Kinder im Alter bis zu zehn Jahren, so auch der Knabe Gert Rosenthal (geb. 26. Juli 1932), der als Vollwaise in dem – mit diesem Transport aufgelösten – Jüdischen Kinderheim an der Schönhauser Allee 162 gewohnt hatte. Er war der jüngere Bruder des später als Entertainer bekannt gewordenen Hans Rosenthal (1925 – 1987). Dieser leistete noch bis zum 26. März 1943 Zwangsarbeit bei der Metallwarenfabrik von Alfred Hanne in Torgelow (Pommern), tauchte dann aber in die Illegalität unter. Bis zum Kriegsende am 8. Mai 1945 lebte er versteckt bei älteren Frauen in der Lichtenberger Laubkolonie „Dreieinigkeit“ an der Reinhardsbrunner Straße südlich der Landsberger Allee.¹⁷

12. Januar 1943, Auschwitz

Unmittelbar nach dem Ende einer weihnachtlichen Zugsperrung wurde der „26. Osttransport“ aus Berlin durchgeführt. In diesem besonders umfangreichen Transport befand sich die damals 65 Jahre alte Schriftstellerin Else Ury (geb. 1. November 1877). Sie war die Autorin der millionenfach gedruckten „Nesthäkchen-Bücher“ für Mädchen und wohnte zuletzt in Berlin-Tiergarten, Solinger Straße 10. Nach einer „Selektion“ wurden aus diesem Transport nur 127 Männer als Häftlinge in das Lager eingewiesen, alle anderen Menschen – so auch Else Ury – kurz darauf in den Gaskammern getötet. Seit Juli 1999 trägt eine Passage am Savignyplatz in Berlin-Charlottenburg den Namen „Else-Ury-Bogen“.¹⁸

¹⁷ Hans Rosenthal, *Zwei Leben in Deutschland*, Bergisch-Gladbach 1980.

¹⁸ Danuta Czech, *Kalendarium der Ereignisse im Konzentrationslager Auschwitz-Birkenau 1939 – 1945*, Reinbek bei Hamburg 1989; Marianne Brentzel, *Nesthäkchen kommt ins KZ (Eine Annäherung an Else Ury 1877 – 1943)*, Zürich 1992.

2. März 1943, Auschwitz

In diesem zweiten Transport nach Beginn der „Fabrik-Aktion“ befand sich die 48jährige Gertrud Käthe Chodziesner (geb. 10. Dezember 1894), eine Cousine des Philosophen Walter Benjamin. Sie war als – damals kaum bekannte – Dichterin unter dem Namen Gertrud Kolmar in mehreren Büchern mit Gedichten und Erzählungen (etwa „Preußische Wappen“ und „Eine Mutter“) hervorgetreten. Seit 1923 hatte sie in Finkenkrug bei Falkensee gelebt und ab 1939 mit ihrem Vater eine „Judenwohnung“ in Berlin-Schöneberg, Speyerer Straße 10, am Rande der Martin-Luther-Straße bewohnt.

Ab Juli 1941 war sie zur Zwangsarbeit bei der Kartonfabrik „Epeco“ in der Lichtenberger Herzbergstraße verpflichtet, bis sie im Verlauf der „Fabrik-Aktion“ deportiert wurde. Ihr Vater Ludwig Chodziesner war bereits am 9. September 1942 nach Theresienstadt verschleppt worden und ist dort am 13. Februar 1943 verstorben. Von seinem Ende hat die Tochter nicht mehr erfahren. Seit Mai 2005 gibt es in Berlin eine Gertrud-Kolmar-Straße.¹⁹

¹⁹ Johanna Woltmann, *Gertrud Kolmar. Leben und Werk*, Göttingen 1995.

7. Besonderheiten der Deportationen aus Berlin

- Die Synagoge Levetzowstraße 7 – 8 wurde bis zum Herbst 1942 als Sammellager genutzt und anschließend durch das geräumte Altersheim der Jüdischen Gemeinde in der Großen Hamburger Straße 26 ersetzt.
- Von Berlin aus wurden nicht nur Berliner Juden deportiert, sondern auch große Gruppen aus dem brandenburgischen Umland, des weiteren aus Städten wie Hamburg, Köln sowie Einzelpersonen aus Dänemark, Norwegen, Luxemburg, Frankreich usw.
- An Berliner Transporte wurden während des Laufweges eines Zuges Gruppen von Juden aus am Wege liegenden Gemeinden angeschlossen, z. B. Breslau, Dresden, Frankfurt (Oder) und Leipzig.
- Berliner Transporte wurden mit anderen Transporten gekoppelt, z. B. Frankfurt am Main, Insterburg, Königsberg, Magdeburg und Potsdam.

8. Fazit

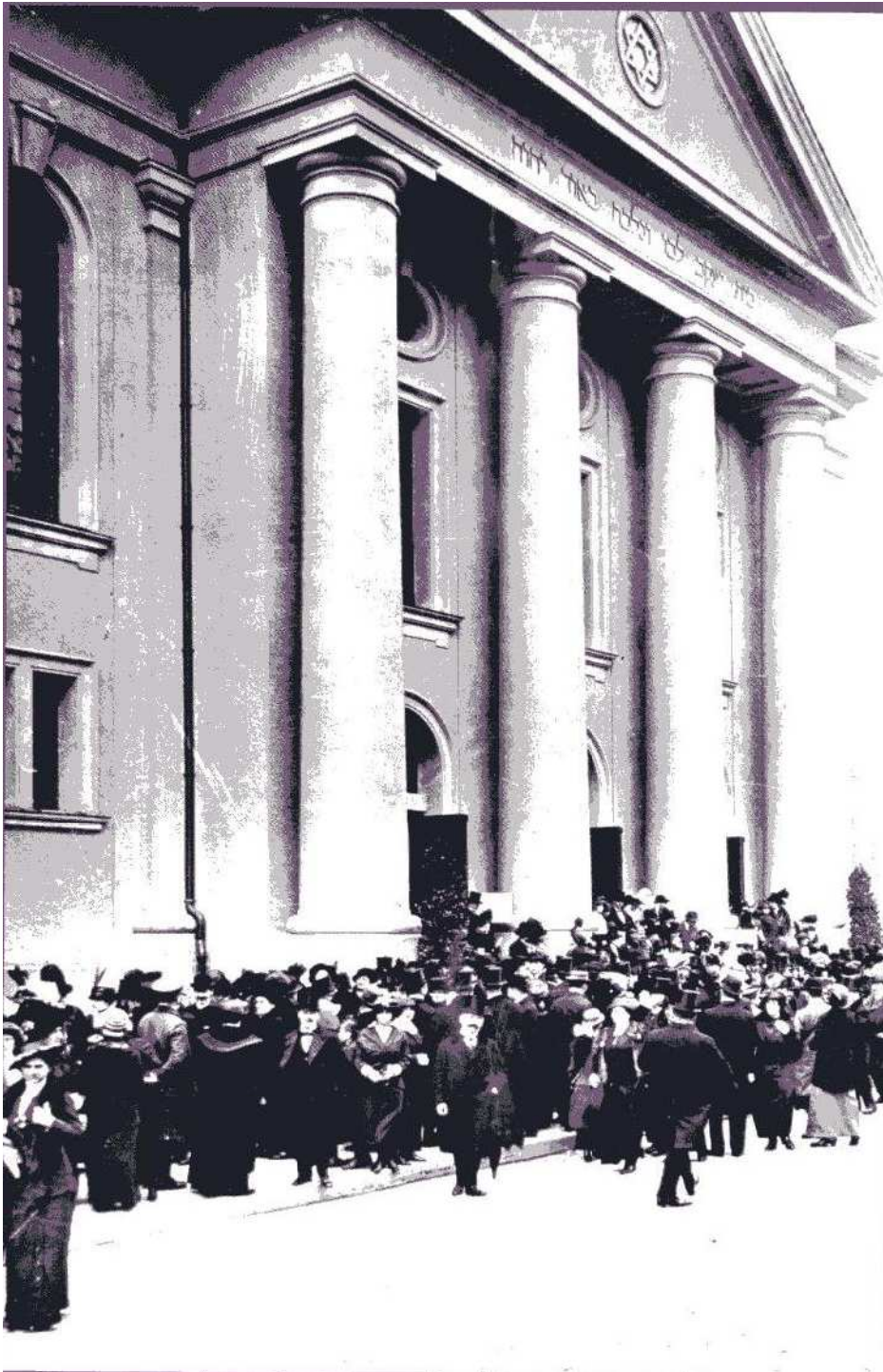
Letztendlich bleibt trotz allem festzuhalten, daß die äußerst schlechte Quellenlage offenkundig kaum zu neuen Ergebnissen führt. Bis auf den Hinweis, daß mit Sicherheit drei Sonderzüge der Reihe Da 501 ff. ab August 1942 von Moabit nach Theresienstadt abgegangen sind, existieren zumindest keine weiteren Dokumente, die explizit auf Deportationen ab Bahnhof Moabit verweisen. Ausnahme bilden hierbei die beiden Auschwitz-Transporte vom 29. Januar und 2. Februar 1943, für deren geplanter Abgang die Angabe „Berlin Mob“ angegeben ist.²⁰

Zeitzeugenaussagen beziehen sich auf Transporte, bei denen ohnehin keine Zweifel bestehen, daß der Bahnhof Moabit Ausgangspunkt der Deportation war.

Die hier dargestellten neuen Folgerungen sind die Ergebnisse verschiedener Strukturanalysen und neuer Kontextualisierungen des Vorhandenen. Nach heutiger Quellenlage wird trotz allem nicht möglich sein, den tatsächlichen Nutzungszeitraum des Güterbahnhofs Moabit annähernd korrekt zu bestimmen.

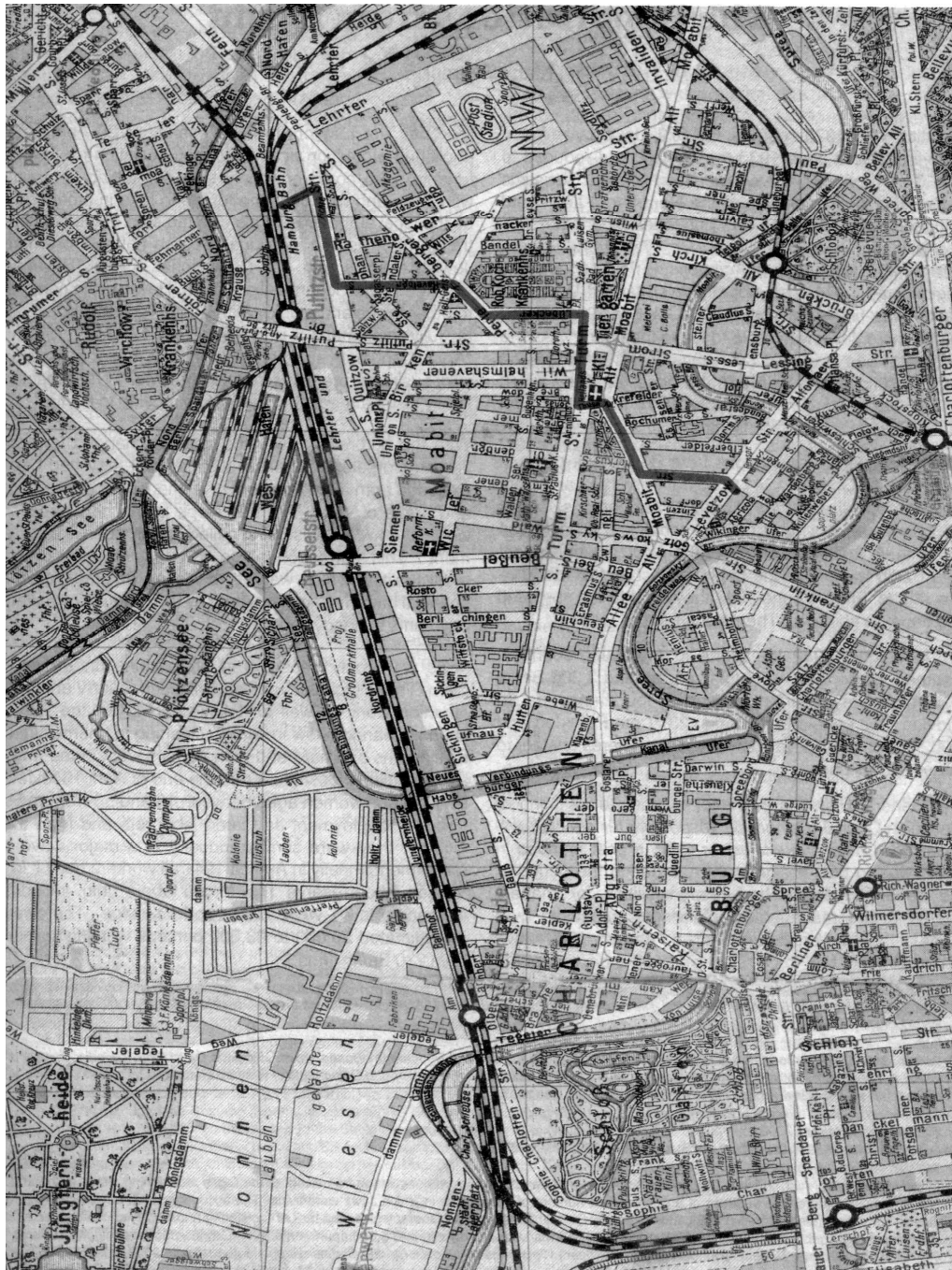
²⁰ Liste der Gbl. Ost vom 16. Januar 1943, abgedruckt bei Raul Hilberg, *Sonderzüge nach Auschwitz* (Dokumente zur Eisenbahngeschichte, Bd. 18), Mainz 1981, S. 207 – 212.

9. Abbildungen und Karten



Synagoge Levetzowstraße 7 – 8, um 1916.

Aus: Beate Meyer und Hermann Simon, *Juden in Berlin 1938 – 1945*, Berlin 2000, S. 169.



Quelle:

Klaus Dettmer, *Die Deportationen aus Berlin*, in: *Buch der Erinnerung. Die ins Baltikum deportierten deutschen, österreichischen und tschechoslowakischen Juden* (dt./engl.), bearb. von Wolfgang Scheffler und Diana Schulle, München 2003. S. 197.



Möbelwagen der Firma Silberstein.

Möbelwagen der Fa. Silberstein, in: Beate Meyer und Hermann Simon, *Juden in Berlin 1938 – 1945*, Berlin 2000, S. 242.