

Vortrag von Dr. Linde Apel, Dr. Frank Bajohr und Ulrich Prehn

Die Deportationen vom Hannoverschen Bahnhof 1940-1945. Historischer Verlauf und Spuren der Erinnerung

Gedenken und Deportationen



Im Jahre 2001 veröffentlichte die Forschungsstelle für Zeitgeschichte in Hamburg (FZH) die Studie „Erinnern an den ‚Tag der Schuld‘“.¹ In ihr beschreibt der Autor Harald Schmid, wie sich der

9. November 1938 zu einem zentralen Erinnerungstag in der deutschen und in der Hamburger Erinnerungskultur entwickelte. Als öffentlicher Gedenktag setzte sich der „Tag der Schuld“, der in Hamburg erstmals im November 1948 begangen wurde, vor allem aus zwei Gründen durch: Zum einen bezieht sich das Gedenken auf ein konkretes Datum, die Pogrome am 9./10. November 1938 und ihre Folgen; zum anderen ist es mit konkreten Orten verknüpft, vor allem mit den im November 1938 zerstörten und niedergebrannten Synagogen. So ist in Hamburg auf dem Joseph-Carlebach-Platz der Grundriss der 1938 verwüsteten ehemaligen Bornplatz-Synagoge zu sehen, ergänzt durch entsprechende Informationstafeln. Neben der traditionellen Gedenkfeier in der Jüdischen Gemeinde fanden und finden hier alljährlich entsprechende Gedenk-Initiativen statt, unter anderem werden Namen von NS-Opfern öffentlich verlesen.

Auch wenn am 9. November in der Regel nicht nur der Pogrome von 1938, sondern des Holocaust insgesamt gedacht wird, so haben die Deportationen im Zweiten Weltkrieg – obwohl sie für das weitere Schicksal der Opfer wesentlich gravierender waren – keinen vergleichbaren erinnerungskulturellen Stellenwert erlangt.

Dies ist auch auf den Umstand zurückzuführen, dass mit den Deportationen nur selten ein eindeutiger Erinnerungsort verknüpft werden kann. Zwar existiert für Hamburg ein „Platz der Jüdischen Deportierten“ an der Moorweidenstraße, doch die allgemeinen und kryptischen Angaben auf dem dortigen Gedenkstein, der lediglich die Zahl der vor 1933 in Hamburg lebenden Juden verzeichnet und auf die Deportationen nicht konkret eingeht, machen bereits die besonderen Schwierigkeiten deutlich, die mit der öffentlichen Erinnerung an die Deportationen verbunden sind: Denn der heutige „Platz der Jüdischen Deportierten“ hatte in Wirklichkeit nur bei den ersten vier Deportationstransporten von Juden 1941 als Sammelpunkt gedient. Überdies standen die Deportationstransporte der Sinti und Roma aus Hamburg mit diesem Platz in keinerlei Zusammenhang. Das Dilemma und die Schwierigkeiten, die Depor-

¹ Harald Schmid, *Erinnern an den ‚Tag der Schuld‘. Das Novemberpogrom von 1938 in der deutschen Geschichtspolitik*, Hamburg 2001.

tationen mit einem eindeutigen Erinnerungsort zu verknüpfen, haben die mittlerweile auch in Hamburg zahlreich verlegten „Stolpersteine“ (bislang ca. 1800) insofern produktiv gewendet, als sie die Erinnerung an die Deportierten und Ermordeten individualisiert und an deren letzten Wohnadressen dezentralisiert haben.²

Die folgende Tabelle der 20 Deportationstransporte aus Hamburg in den Jahren 1940-1945 macht deutlich, dass die Deportationen über einen langen Zeitraum an ganz unterschiedlichen Tagen und Jahren stattfanden – und an Zielorte gingen, die quer über Ost- und Mitteleuropa verstreut waren. Diese Vielzahl von Tagen, Jahren und Orten hat ganz sicher dazu beigetragen, dass die Deportationen erinnerungskulturell hinter den Pogromen vom 9. November 1938 zurückgetreten sind.

Übersicht über die Deportationen von Juden sowie Sinti und Roma (SuR) vom Hannoverschen Bahnhof 1940-1945³

<u>Datum</u>	<u>Deportationsziel</u>	<u>Zahl der Deportierten</u>	<u>Zahl der ermittelten Opfer</u>
-			
20.05.1940 (SuR)	Belzec	910 ⁴	nicht genau bekannt
25.10.1941	Lodz	1034	1016
08.11.1941	Minsk	968	952
18.11.1941	Minsk	407 + 580 ⁵	403 + 574
06.12.1941	Riga	753	726
11.07.1942	Auschwitz	300	292
15.07.1942	Theresienstadt	926	882
19.07.1942	Theresienstadt	771	669
12.02.1943	Auschwitz	24	21
24.02.1943	Theresienstadt	51	36
10.03.1943	Theresienstadt	50	38
11.03.1943 (SuR)	Auschwitz	328	mindestens 168

² Vgl.: Beate Meyer (Hrsg.), Die Verfolgung und Ermordung der Hamburger Juden 1933-1945. Geschichte, Zeugnis, Erinnerung, Hamburg (Landeszentrale für politische Bildung) 2006.

³ Quelle: Hamburger jüdische Opfer des Nationalsozialismus, Gedenkbuch, bearb. von Jürgen Sielemann, Hamburg 1995, S. XIX; Staatsarchiv Hamburg, 314-15, Oberfinanzpräsident, 47 UA 5.

⁴ Um die 550 Sinti und Roma wurden in Hamburg, 200 in Schleswig-Holstein und 160 in Bremen und Niedersachsen festgenommen. Vgl. Michael Zimmermann, Deportation ins „Generalgouvernement“. Zur nationalsozialistischen Verfolgung der Sinti und Roma aus Hamburg, in: Landeszentrale für Politische Bildung (Hg.), Die nationalsozialistische Verfolgung Hamburger Roma und Sinti. Vier Beiträge Hamburg 2002, S. 61-80, hier S. 67.

⁵ Den 407 Juden aus Hamburg wurde am Hannoverschen Bahnhof ein weiterer Transport von 580 Juden aus Bremen, Bremerhaven und dem Regierungsbezirk Stade angeschlossen. Vgl. Alfred Gottwaldt/Diana Schulle, Die „Judendeportationen“ aus dem Deutschen Reich 1941-1945. Eine kommentierte Chronologie, Wiesbaden 2005, S. 95.

24.03.1943	Theresienstadt	50	48
05.05.1943	Theresienstadt	51	32
09.06.1943	Theresienstadt	80	66
23.06.1943	Theresienstadt	109	91
19.01.1944	Theresienstadt	61	20
18.04.1944 (SuR)	Auschwitz	26	nicht genau bekannt
30.01.1945	Theresienstadt	19	-
14.02.1945	Theresienstadt	194	4
Gesamtzahl		7.692	über 6.500

Dieses erinnerungskulturelle Ungleichgewicht spiegelt sich im übrigen auf beklemmende Weise in der Strafverfolgung der Täter nach 1945 wider. Während die bundesdeutsche Justiz die Täter der Novemberpogrome 1938 mit bemerkenswerter Konsequenz verfolgte, ging sie gegen die Verantwortlichen und Beteiligten der Deportationen niemals systematisch vor. Bis 1965 wurden rund 2700 Personen wegen „Kristallnachtverbrechen“ zu Gefängnisstrafen verurteilt, während bis zum heutigen Tage ganze 15 Personen wegen ihrer Beteiligung an Deportationen abgeurteilt worden sind.⁶ Unter diesen wenigen verurteilten Deportationstätern befand sich übrigens kein einziger Hamburger. Niemand der an den zahlreichen Deportationen aus Hamburg Beteiligten ist deshalb jemals gerichtlich zur Verantwortung gezogen worden. Dafür gab es neben einer Vielzahl unter anderem rechtlicher und ermittlungstechnischer Erwägungen vor allem einen Grund: Während die Beteiligten an den Novemberpogromen nach 1945 in besonderer Weise dem Klischee des NS-Verbrechers entsprachen – befanden sich unter ihnen doch vor allem betrunkene SA-Männer und NSDAP-Funktionäre – gehörten die Täter der Deportationen zum Beamtenapparat des Staates und zur sozialen Mitte der deutschen Gesellschaft. Unter ihnen finden wir Finanzbeamte, die die Vermögenserklärungen der Deportierten entgegennahmen, Beamte der Wohnungsämter, die die Wohnungen und Einrichtungen der Deportierten übernahmen, Reichsbahnbeamte, die den reibungslosen Abtransport organisierten, Beamte der Ordnungspolizei, die die Transporte begleiteten. In die Deportation der Sinti und Roma, für die Kriminalbeamte verantwortlich zeichneten, war die Gestapo nicht einmal involviert. Die meisten dieser Beamten blieben auch nach 1945 – nicht selten in höhere Positionen befördert – im Amt. Die Deportationen waren ein arbeitsteilig organisiertes Staatsverbrechen gewesen, und mit den Ermittlungen gegen einen *verbrecherischen Staat*, der eine beträchtliche Zahl seiner Bediensteten in Massenverbrechen verstrickt hatte, sah sich die Justiz nach 1945 überfordert.

⁶ Vgl. Christiaan Frederik Rüter, Täter vor Gericht. Ost- und westdeutsche Prozesse gegen die Verantwortlichen der Deportationen, in: Zeitgeschichte in Hamburg 2005. Nachrichten aus der Forschungsstelle für Zeitgeschichte in Hamburg (FZH), Hamburg 2005, S. 50-64.

Für den Stellenwert der Deportationen bei der Strafverfolgung und in der Erinnerungskultur hatte dies weitreichende Folgen.

Die Deportationen vom Hannoverschen Bahnhof

Auch wenn die Deportationen gegenüber den Novemberpogromen zeitlich und örtlich eher amorph waren, so sind alle Deportationstransporte aus Hamburg dennoch mit einem Ort verbunden: Der Hannoversche Bahnhof fungierte bei allen 20 Transporten aus Hamburg als Abgangsbahnhof.⁷ 1872 eröffnet, war er bis 1906 der wichtigste Hamburger Bahnhof und die zentrale Schaltstelle für die Bahnverbindungen südwärts der Elbe über die Elbbrücken, deren Konstrukteur Baumeister Lohse als Namensgeber des heutigen Lohseplatzes fungiert. Nach Eröffnung des Hamburger Hauptbahnhofes 1906 geriet der Hannoversche Bahnhof jedoch in eine Randlage und diente danach vor allem als Reservebahnhof: für Auswanderer und Rückwanderer von und nach Amerika, für Truppentransporte im Ersten Weltkrieg, vor allem jedoch als Hauptgüterbahnhof, als der er noch bis in die ersten Nachkriegsjahrzehnte hinein genutzt wurde.

Seinem Charakter als Reservebahnhof entsprechend, fungierte der Hannoversche Bahnhof von 1940-1945 als zentraler Deportationsbahnhof. Seine zentrale und gleichzeitig randständige Lage kam den Verantwortlichen durchaus entgegen, weil die Abfertigung Hunderter Sinti und Roma oder Juden am Hauptbahnhof vermutlich ein zu großes öffentliches Aufsehen erregt hätte. Dennoch waren die Deportationen vom Hannoverschen Bahnhof kein Geheimunternehmen, das der Hamburger Öffentlichkeit verborgen blieb.

Die Deportierten waren zuvor an zahlreichen Sammelstellen zusammengefasst worden. Im Falle der Sinti und Roma war dies der Fruchtschuppen C in unmittelbarer Nähe des Bahnhofes, im Falle der Hamburger Juden verteilten sich die Sammelpunkte zumeist quer im Grindelgebiet: Neben dem Haus der Provinzialloge in der Moorweidenstr. 36 waren dies das Jüdische Gemeinschaftshaus in der Hartungstr. 9-11 (heute Sitz der Hamburger Kammerspiele), die Volksschule in der Schanzenstraße, die heute nicht mehr existierenden Gebäude in der Beneckestr. 2, 4 und 6 sowie die Talmud-Tora-Schule im Grindelhof.⁸

Während die Deportation der Sinti und Roma auf Direktiven aus Berlin zurückzuführen war, ging die Initiative zur Deportation der Hamburger Juden von der politischen Führung der Hansestadt aus. Im Mittelpunkt des lokalen Interesses standen die so genannten „Judenwohnungen“, die angesichts der damals in Hamburg herrschenden Wohnungsnot zahlreiche Begehrlichkeiten geweckt hatten. Im September 1941 wandte sich der Hamburger NSDAP-

⁷ Zum Folgenden vgl. Linde Apel/Frank Bajohr, Die Deportationen von Juden sowie Sinti und Roma vom Hannoverschen Bahnhof 1940-1945, Gutachten für die Hamburger Kulturbehörde 2005.

⁸ Deutsch-Jüdische Gesellschaft Hamburg (Hg.), Wegweiser zu ehemaligen jüdischen Stätten in Hamburg, Heft 3, Hamburg 1989, S. 178.

Gauleiter und Reichsstatthalter Karl Kaufmann nach einem schweren Bombenangriff auf Hamburg persönlich an Hitler, um sich dessen Plazet für eine Deportation der Hamburger Juden einzuholen. In einem späteren Schreiben an Hermann Göring bekannte Kaufmann:

„Im September 1941 war ich nach einem schweren Luftangriff an den Führer herangetreten mit der Bitte, die Juden evakuieren zu lassen, um zu ermöglichen, dass wenigstens zu einem gewissen Teil den Bombengeschädigten wieder eine Wohnung zugewiesen werden könnte. Der Führer hat unverzüglich meiner Anregung entsprochen und die entsprechenden Befehle zum Abtransport der Juden erteilt.“⁹

Die Sammelpunkte der Juden vor der Deportation waren für die Bevölkerung in der Regel gut einzusehen. Am Platz an der Moorweidenstraße fuhren die S-Bahnen fast im Minutentakt vorbei. „In der Bahn reckten die Menschen die Hälse“, notierte eine Hamburgerin in ihrem Tagebuch.¹⁰ An diesem Platz wurden die deportierten Juden durch eine Beifall klatschende Menge zu den Lastwagen eskortiert.¹¹ Johlende Schulkinder und Rufe wie „Gut, dass das Pack ausgekehrt wird“, waren zu vernehmen. Die meisten Hamburger hielten sich mit entsprechenden Äußerungen jedoch zurück und zeigten eine unauffällige Haltung, die sowohl Gleichgültigkeit, aber auch insgeheime Zustimmung wie verlegene Distanz zum Ausdruck bringen konnte. Nur verschwindend wenige standen einzelnen Deportierten bei und setzten sich im Vorfeld der Deportationen für sie ein. Bei den ersten Deportationen von Juden hatten beispielsweise einzelne Hamburger Geschäftsleute anonym Lebensmittel für die Deportierten gespendet. Solche Gesten der Mitmenschlichkeit blieben jedoch die Ausnahme. Von öffentlichen oder auch insgeheimen Protesten Hamburger Bürger gegen die Deportationen ist nichts bekannt. Allerdings war die Hamburger Bevölkerung massiv in die öffentliche Versteigerung des Besitzes der Deportierten involviert. Am 5. Dezember 1942 fand in den Versteigerungshallen des Gerichtsvollzieheramtes, Drehbahn 36, eine öffentliche Versteigerung von Schmucksachen „umgesiedelter Zigeuner“ statt, die zuvor in der Hamburger Tagespresse angekündigt worden war.¹² Zwischen 1941 und 1945 verging in Hamburg kaum ein Tag, an dem nicht Besitz von Juden öffentlich versteigert wurde. Die Gesamtzahl der Erwerber dürfte über 100.000 gelegen haben. Neben dem Besitz der aus Hamburg deportierten Juden wurde auch das Umzugsgut jüdischer Emigranten versteigert, das durch den Kriegsausbruch 1939 nicht mehr hatte verschifft werden können. Es bestand aus 3.000 bis 4.000 containerähnlichen „Lifts“, die im Hamburger Freihafen gelagert wurden und ab 1941 wegen der steigen-

⁹ Schreiben Karl Kaufmann an Hermann Göring vom 4.9.1942, zit. nach Frank Bajohr, Hamburgs „Führer“. Zur Person und Tätigkeit des Hamburger NSDAP-Gauleiters Karl Kaufmann (1900-1969), in: Ders./Joachim Szodrzyński (Hg.), Hamburg in der NS-Zeit. Ergebnisse neuerer Forschungen, Hamburg 1995, S. 59-91, hier S. 81.

¹⁰ Archiv der Forschungsstelle für Zeitgeschichte in Hamburg (FZH), Tagebuch Luise Solmitz, Eintragung vom 7.11.1941.

¹¹ Werkstatt der Erinnerung in der Forschungsstelle für Zeitgeschichte in Hamburg (FZH), WdE 34, Interview mit Ingrid Wecker vom 18.6.1992 (Interviewerin: Beate Meyer), Transkript, S. 41/42.

¹² Staatsarchiv Hamburg, 214-1, Gerichtsvollzieherwesen, 86.

den Bombenkriegsgefahr sukzessive zur öffentlichen Versteigerung freigegeben wurden. Hinzu kamen 45 Schiffsladungen mit insgesamt 27.227 Tonnen Möbel, Hausratsgegenstände und Kleidung aus dem Besitz deportierter niederländischer Juden, die am Schuppen 25 der Hafен- und Lagerhaus AG gelöscht wurden.¹³

Die Gesamtzahl der zwischen 1940 und 1945 vom Hannoverschen Bahnhof Deportierten lässt sich ziemlich exakt ermitteln und beläuft sich auf 7692 Personen, während die Zahl der Opfer nur mit „über 6500“ angegeben werden kann. Dabei ist jedoch davon auszugehen, dass weitaus weniger als tausend Personen die Deportationen überlebt haben. Im Folgenden sollen einzelne Deportationstransporte ausführlicher dargestellt werden und dabei vor allem Überlebende zu Wort kommen, um deren Perspektive – und nicht die der Täter – in den Mittelpunkt zu stellen.¹⁴

Die Deportationen der Sinti und Roma

In drei Transporten, 1940 ins Generalgouvernement, 1943 und 1944 nach Auschwitz, wurden Sinti und Roma vom Hannoverschen Bahnhof deportiert. Die Zahl der Opfer unter den deportierten Sinti und Roma ist bis heute nicht genau bekannt. Allein für den ersten Transport wird geschätzt, dass ihn 80 Prozent nicht überlebt haben.¹⁵

Zu den am 16. Mai 1940 von der Kriminalpolizei festgenommenen und im Fruchtschuppen C des Hamburger Hafens internierten 910 Sinti und Roma aus Norddeutschland, darunter 550 Frauen, Männer und Kinder aus Hamburg, gehörte auch die Familie Böhmer. Die damals 8jährige Tochter Regine erinnert sich in einem Interview an den Tag ihrer Verhaftung:

„Morgens um fünf haben sie uns aus unserer Wohnung am Nagelsweg in Hammerbrook geholt. (...) Sie haben zu meiner Mutter gesagt, sie soll alles einpacken, was wir tragen können. Wir waren acht Kinder und meine Eltern. Mein Vater war auch dabei. (...) Meine Mutter war total aufgeregt und hat nur immer gesagt ‚schnell, schnell, schnell‘. Was sie gerade greifen konnte, hat sie eingepackt. Als wir aus der Wohnung kamen, haben wir schon gesehen, dass von jeder Ecke Familien aus den Wohnungen kamen. (...) Und als wir zum Fruchtschuppen kamen, war schon alles voll. Es war furchtbar voll, aber es kamen immer noch mehr. Es waren bestimmt Hunderte, die da in dieser riesigen Halle auf dem Fußboden lagen. Und jeder Familie haben sie dassel-

¹³ Staatsarchiv Hamburg, 131-4, Senatskanzlei-Präsidialabteilung, 1942 S II 538, Schreiben Senator Martini an den Reichsstatthalter vom 16.10.1942.

¹⁴ Bei den Quellen, auf die ich mich dabei beziehe, handelt es sich u.a. um Interviews mit Überlebenden, die in der Werkstatt der Erinnerung, dem Oral-History-Archiv der Forschungsstelle für Zeitgeschichte zugänglich sind. Weiterführende Informationen unter www.werkstatt-der-erinnerung.de.

¹⁵ Michael Zimmermann, Deportation ins „Generalgouvernement“ (wie Anm. 4), S. 77.

be erzählt. Wir sollten ein Häuschen in Polen kriegen. Da sollten wir angesiedelt werden.“¹⁶

Vor der Abfahrt hatten die Betroffenen ihre Personalpapiere sowie sämtliche Wertgegenstände abzugeben. Erlaubt war ihnen lediglich die Mitnahme von 50 kg Gepäck. Am Hannoverschen Bahnhof wurden die Sinti und Roma unter Aufsicht der Kriminalpolizei in Güterwaggons getrieben und über Warschau und Lublin nach Belzec deportiert, wo ein provisorisches Konzentrationslager eingerichtet worden war. Dort mussten sie zunächst das Gelände, auf dem nur einige Schuppen standen, selbst einzäunen. Es gab weder sanitäre Anlagen noch eine medizinische Versorgung, und auch die Ernährung war vollkommen unzureichend. Unter diesen katastrophalen Bedingungen starben in Belzec vor allem viele Kinder. Die als arbeitsfähig betrachteten Männer mussten in der Umgebung einen Panzergraben ausheben. Als dieser fertiggestellt war, wurden die überlebenden Lagerinsassen im Juni 1940 in ein neues „Zigeunerlager“ in Krychow am Bug eingeliefert, wo sie gemeinsam mit Juden Zwangsarbeit bei der Entwässerung und Kanalisierung des Flusses leisten mussten. Nachdem im Oktober 1940 die Wetterverhältnisse weitere Arbeiten nicht zuließen, wurden die Sinti und Roma aus dem Lager Krychow den Winter über sich selbst überlassen. Etliche nutzten die Gelegenheit, um zu flüchten. Viele von ihnen starben aber an Unterernährung, Kälte, Typhus und Ruhr. Im Verlauf des Jahres 1941 nahm die SS etliche der Überlebenden erneut gefangen und internierte sie in Siedlce. Regine Böhmer, die in Krychow mit ihrer Familie geflohen war, wurde 1943 verhaftet und in das Konzentrationslager Ravensbrück verschleppt. Später nach Bergen-Belsen deportiert, erlebte sie dort die Befreiung.

Die zweite von drei Deportation von Hamburger Sinti und Roma fand am 11. März 1943 statt. 328 Sinti und Roma bestiegen am Hannoverschen Bahnhof den Deportationszug, der sie in einer mehrtätigen Fahrt nach Auschwitz-Birkenau brachte.¹⁷ Ziel war das 1942 dort errichtete sogenannte „Zigeunerlager“. Zu den im März 1943 deportierten Sinti gehörte auch Walter Winter. Das „Zigeunerlager“ lag in Sichtweite der im Laufe des Jahres 1943 in Betrieb genommenen Krematorien.

„Im Frühjahr 1943 haben wir die ersten Wochen den ganzen Tag im gesperrten Block gesessen. Und wenn der Wind aus der Richtung der Krematorien kam, konnten wir es nicht aushalten vor Gestank. Aus den Schornsteinen kamen sechs, sieben Meter hohe Flammen heraus. (...) Als wir nun nach vier Wochen aus den Blocks gelassen wurden, wie die ersten Arbeitskommandos aus dem Zigeunerlager heraus sollten, haben wir die

¹⁶ Werkstatt der Erinnerung (WdE) in der Forschungsstelle für Zeitgeschichte in Hamburg (FZH), Interview mit Regine Böhmer und Lotte Braun im November 2002, Interviewerin Karin Guth, Transkript S. 1-2.
¹⁷ Staatsarchiv Hamburg, 314-15, Oberfinanzpräsident, 47 UA 5.

Transporte gesehen. Ununterbrochen reingefahren, ausgeladen, rausgefahren. Der nächste Transport, Tag und Nacht.“¹⁸

Mit viel Glück gelang es Walter Winter vor der Liquidierung des „Zigeunerlagers“ und der Ermordung der dort verbliebenen Häftlinge, sich, seinen Bruder und weitere Verwandte einem Transport zuzuteilen, der sie aus Auschwitz hinausführte. Walter Winter geriet ins KZ Ravensbrück und von dort in das KZ Sachsenhausen. Kurz vor Kriegsende wurde er als ehemaliger Soldat in die Sondereinheit Dirlewanger zum Kampf an die Front versetzt.

Nachweislich sind aus diesem Transport mindestens 168 Frauen und Männer in Auschwitz zu Tode gekommen.¹⁹ Wegen der unvollständigen Quellen ist jedoch anzunehmen, dass die tatsächliche Zahl der Opfer sehr viel höher liegt.

Die Deportationen der Juden

Bis 1941 waren aus Hamburg 10.000 bis 12.000 Juden ausgewandert.²⁰ Zu Beginn der Deportationen lebten in der Hansestadt noch 7.547 Juden, darunter viele über 60jährige, die zu meist verarmt und isoliert waren und unter vollständiger Kontrolle der Gestapo standen.²¹

Die Gestapo Hamburg hatte bereits am 21. Oktober 1941 eine namentliche Liste derjenigen erstellt, die „am 25.10.1941 nach Litzmannstadt evakuiert werden“ sollten. Die Liste enthielt die Namen von 1.000 Personen und weiteren 200, die „für eventuelle Ausfälle in Reserve gehalten werden“.²² Auf der Basis dieser Liste erhielten 1.200 Jüdinnen und Juden in Hamburg eine Aufforderung, sich zum Abtransport bereitzuhalten, den sogenannten Evakuierungsbefehl. Darin heißt es:

„Mit dem heutigen Tage unterliegen Sie und die angeführten Angehörigen für die Dauer des Transports besonderen Ausnahmestimmungen. Ihr und das Vermögen Ihrer oben genannten Angehöriger gilt als beschlagnahmt.“²³

Alle, die dieses Schreiben erhielten, mussten sich am gegebenen Termin in einer „Sammelstelle“ einfinden. Für den Transport nach Lodz war dies die Provinzialloge an der Moorwei-

¹⁸ Walter Stanoski Winter, Winterzeit. Erinnerungen eines deutschen Sinto, der Auschwitz überlebt hat, Hamburg 1999, S. 41.

¹⁹ Jan Parcer (Hg.), Gedenkbuch. Die Sinti und Roma im Konzentrationslager Auschwitz-Birkenau, München 1993.

²⁰ Sybille Baumbach, Die Auswanderung von Juden aus Hamburg in der NS-Zeit, in: Deutsches Zollmuseum (Hg.), Verfolgung und Verwaltung. Beiträge zur Hamburger Finanzverwaltung 1933-1945, Hamburg 2003, S. 39-79, S. 40.

²¹ Ina Lorenz, Aussichtsloses Bemühen. Die Arbeit der Jüdischen Gemeinde 1941-1945, in: Die Deportation der Hamburger Juden 1941-1945, hrsg. von der Forschungsstelle für Zeitgeschichte in Hamburg und dem Institut für die Geschichte der deutschen Juden, Hamburg 2002, S. 30-44.

²² Betrifft: Evakuierung der Juden aus Hamburg, 21.10.41, Staatsarchiv Hamburg, 522-1, Jüdische Gemeinden, 992e, Band 1-01.

²³ Evakuierungsbefehl, Staatsarchiv Hamburg, 314-15, Oberfinanzpräsident, 23-15.

denstraße in der Nähe des Dammtorbahnhofes. Die jüdische Gemeinde, die gezwungen war, sich an den Deportationen zu beteiligen, sie vorzubereiten und an der Umsetzung mitzuwirken, versuchte, aus dieser Zwangssituation das Beste zu machen. Sie sorgte dafür, dass die Transporte des Jahres 1941 mit Nahrungsmitteln, Medikamenten und Ausrüstungsgegenständen wie Werkzeug und Kücheneinrichtungen ausgestattet wurden.²⁴ Die jüdische Gemeinde Hamburgs, die trotz fehlender finanzieller Mittel unermüdlich Hilfe und Unterstützung leistete, war jedoch nicht in der Lage, grundlegende Entscheidungen zu treffen. Als Teil der Reichsvereinigung der Juden in Deutschland wurde sie von der Gestapo kontrolliert und hatte ihre Anweisungen durchzuführen.

Die Deportation von 1034 Personen am 25. Oktober 1941 ins Ghetto Lodz

Das Ghetto in der Altstadt von Lodz bestand seit Februar 1940. Die in beengtesten Verhältnissen lebenden Juden mussten selbst für ihren Lebensunterhalt aufkommen, obgleich ihnen vor der Deportation jegliche finanziellen Mittel genommen worden waren. Ein großer Teil der Bewohner starb daher an Hunger, unbehandelten Krankheiten und den Folgen der Zwangsarbeit. Kurt Steinberg wurde als 12-Jähriger mit seinen Eltern nach Lodz deportiert. Dort musste er mit ansehen, wie sein Vater starb. In einem Interview aus dem Jahr 2003 erinnert er sich an seine Lebensumstände:

„Zuerst arbeitete ich eine ganze Weile in einer Gießerei, in der Metallgegenstände hergestellt wurden. Danach arbeitete ich in einer Fabrik, die Munition, Holzkisten für Munition herstellte. Dort war ich eine Zeitlang bis ich Typhus bekam. Ich hatte sehr lange Fieber und musste im Bett bleiben. Ich weiß nicht, wie lange ich krank gewesen bin, und ich kann mich nicht mehr erinnern, ob ich danach noch gearbeitet habe oder was ich dann getan habe. Es war eine elende Zeit, es gab nicht genug zu essen, es war kalt. (...) Und Lebensmittel waren wirklich knapp. Manchmal musste ich stehlen. Und das habe ich auch getan.“²⁵

Über 200.000 Menschen wurden aus dem Ghetto Lodz ins westlich gelegene Vernichtungslager Chelmno deportiert und dort ermordet. Deportiert wurden vor allem Alte, Kranke und Kinder. Kurt Steinberg überlebte eine der zahllosen Razzien, die den Deportationen nach Chelmno vorausgingen und die ausschließlich den Kindern gegolten hatte:

„In der Zeit, noch bevor mein Vater gestorben war, hat eine Razzia im Ghetto stattgefunden. Und es wurden Kinder zusammengetrieben. Ich war dabei, ich wurde davon erfasst und die Kinder wurden irgendwo hingbracht, von wo sie deportiert werden soll-

²⁴ Max Plaut, Die Deportationsmaßnahmen der Geheimen Staatspolizei in Hamburg, in: Die jüdischen Opfer des Nationalsozialismus in Hamburg, Hamburg 1965, S. XI-III.

²⁵ FZH/WdE 860, Interview mit Curtis Stanton am 15.8.2003, Interviewerin Linde Apel, Transkript S. 13 (Übersetzung aus dem englischen Original von Linde Apel).

ten. Ich kann mich noch erinnern, dass als niemand hinsah, ich über den Zaun geklettert und weggerannt bin. Zurück zu meinen Eltern. Ich kannte mich im Ghetto einigermaßen aus, aber ich weiß nicht, warum ich es getan habe. Ein Überlebensinstinkt? Ich weiß nicht, was aus den anderen Kindern geworden ist, wohin sie geschickt wurden. (...) Zu 99 Prozent wurden sie in ein Konzentrationslager geschickt oder einfach irgendwo erschossen. In einem dieser Massengräber in der Umgebung. Aber ich weiß nicht, es ist einfach ein Überlebensinstinkt, der dich überkommt. Oder du denkst, auf diese Weise wirst du es überleben.“²⁶

Kurt Steinberg wurde 1944 mit seiner Mutter von Lodz nach Auschwitz deportiert. Seine Mutter überlebte die Selektion unmittelbar nach der Ankunft nicht. Ihr Sohn Kurt hatte jedoch ein höheres Alter angegeben. Daher setzte man ihn zur Zwangsarbeit im „Kanadakommando“ ein. Ende 1944 wurde er mit vielen anderen Häftlingen ins KZ Mauthausen, später in das KZ Sachsenhausen bei Berlin deportiert. Auf dem Todesmarsch in Richtung Ostsee wurde er von britischen Soldaten befreit. Die Deportation von 1.034 Hamburger Juden nach Lodz am 25. Oktober 1941 haben lediglich 18 Personen überlebt.

Zum Abschluss soll eine Impression des Hannoverschen Bahnhofs nicht unerwähnt bleiben, die Käthe Starke in ihren Memoiren festgehalten hat. Von den 20 Transporten führten allein elf nach Theresienstadt, in das sogenannte „Altersghetto“ im Protektorat Böhmen und Mähren. Käthe Starke wurde am 23. Juni 1943 vom Hannoverschen Bahnhof nach Theresienstadt deportiert. Ihre Erinnerungen sind deswegen so interessant, weil aus ihnen hervorgeht, dass die Vorgänge auf dem Bahnhof durchaus auch gewalttätig abliefen und dass normalerweise fotografiert und gefilmt wurde. Käthe Starke schreibt:

„Nein – aus unserm Transport nach Theresienstadt fing niemand an zu schreien. Uns trat auch keiner in den Rücken, wie ich es elf Monate zuvor noch im Hof der Schule an der Sternschanze gesehen hatte, wenn die Alten nicht schnell genug die hohen Klapptritte an den Mannschaftswagen der Polizei erklimmen konnten.

Der Chef des Judendezernats der Geheimen Staatspolizei, Staatspolizeileitstelle Hamburg, ‚Herr‘ Göttsche, der uns mit seinem Stab das Abschiedsgeleit gab, zeigte sich mehrere Nuancen undienstlicher als gewöhnlich. Keine Filmkameras surrten, keine umgehängten Photo-Apparate machten Privataufnahmen von hübschen Helferinnen, von Elendsgestalten auf dem Bahnsteig oder von Tragbahren mit sterbenden Greisen. Es war ja vergleichsweise auch gar nichts los heute.“²⁷

Von den 109 Personen, die mit Käthe Starke nach Theresienstadt deportiert wurden, haben immerhin 91 überlebt.

²⁶ Ebd., S. 14.

²⁷ Käthe Starke, Der Führer schenkt den Juden eine Stadt. Bilder, Impressionen, Reportagen, Dokumente, Berlin 1975, S. 23.

Eine Hamburger „Topographie des Terrors“ und deren Überreste

Im Folgenden soll vornehmlich auf die Topographie des Geländes um den ehemaligen Hannoverschen Bahnhof/Lohseplatz²⁸ eingegangen werden. Im Mittelpunkt steht dabei der Versuch, die heute noch existierenden baulichen Überreste des Bahnhofs und seiner Gleisanlagen sowie der unmittelbar anliegenden Schuppengebäude mit dem damaligen Deportationsgeschehen in Beziehung zu setzen.

Schuppengebäude

An der südöstlichen Seite des Hannoverschen Bahnhofs existierten seit Anfang des 20. Jahrhunderts zwei Schuppengebäude: der zwischen 1900 und 1906 erbaute so genannte Eilgut-Versandschuppen V²⁹ sowie der heute nicht mehr existierende Eilgut-Empfangsschuppen IV, mit dem die Bahnhofshalle an der Südseite abschloss. Zwischen Schuppen IV und Schuppen V verliefen die Gleise 40 bis 43. Bis auf das Gleis 40, das erst Anfang 2007 den Rückbaumaßnahmen zum Opfer gefallen ist, liegen diese Gleise auch heute noch, allerdings nicht mehr in voller Länge und möglicherweise z. T. mit Abweichungen vom damaligen Gleisverlauf. Die Gleise 42 und 43 enden an einer erst in der Nachkriegszeit errichteten Rampe vor der heutigen Speditionshalle.

Der Eilgut-Versandschuppen V erhielt in den letzten Jahren des Zweiten Weltkrieges, wahrscheinlich 1943 oder 1944, einen Bombentreffer.³⁰ Noch heute sind die Spuren dieser Schäden bzw. von deren Beseitigung im Mauerwerk sowohl an der nordöstlichen als auch an der südwestlichen Außenwand des Schuppens deutlich sichtbar. Sie verlaufen trichterförmig-

²⁸ Seit 1964 offiziell bezeichnet als: „Hamburg Hauptgüterbahnhof“ (Hgbf); vgl. hierzu: Benno Wiesmüller, Hamburg Hgbf, in: Erich Preuß (Hrsg.), Das große Archiv der deutschen Bahnhöfe, München o. J. [Loseblatt-Ausgabe/Ergänzung 2007], Sonderdruck im Besitz des Verf.; Anne Frühauf, Die Bauwerke des Schienenverkehrs in Hamburg, Hamburg 1994, S. 19f., S. 27 sowie S. 98ff.; Erich Staisch, Hamburg und die Eisenbahn, Eppstein/Ts. 1969, S. 23f.; sowie ders., Hauptbahnhof Hamburg. Geschichte der Eisenbahn in Norddeutschland, Hamburg 1981, passim.

²⁹ In der Nachkriegszeit wurde Schuppen V als Sammelgut-Versandschuppen genutzt und durch einen noch weiter südwestlich gelegenen, in den 1950er-Jahren anstelle der ehemaligen Milchrampe erbauten Sammelgut-Empfangsschuppen, eine Stahlbetonkonstruktion mit roter Klinkerausfachung, ergänzt. Diese Nutzungs-Bezeichnungen finden sich in dem Gleisplan von 1978 (weiter unten abgebildet). Vgl. auch Frühauf, Bauwerke (wie Anm. 28), S. 78f. In der im Denkmalschutzamt Hamburg überlieferten Inventarisierungs-Kartei wird der am weitesten südwestlich gelegene Nachkriegsbau (hier bezeichnet als Güterschuppen 1, Teil des Sammelgüterbahnhofes an der Steinschanze) auf 1952 datiert; vgl. Karteikarte Klostertor 116 Bahnhof Hamburg Hgbf, S. 8. Zwischen beiden Schuppen verläuft eine Ladestraße, die auch bereits in der Vorkriegszeit existierte.

³⁰ Vgl. etwa die im Planarchiv des Denkmalschutzamtes Hamburg überlieferte Schadenskarte, Stand vom Sommer 1945 (Inv. Nr. 7107), die überwiegend schwere Schäden für den gesamten Bahnhofsbereich ausweist, so auch für den Eilgut-Versandschuppen V.

schräg von oben nach unten. Im beschädigten Mittelteil der Halle wurde auch das Dach mit auf Doppel-T-Trägern liegenden Dachlatten erneuert. Der dortige Dachüberstand wurde durch Metallstreben abgestützt, während der Dachüberstand im nordwestlichen Kopfteil des Gebäudes und im südöstlichen Endstück durch im Vergleich zum Mittelteil weitaus ältere Holzstreben abgestützt blieb. Allerdings sind auch im Kopf- und Endbereich des Schuppens bauliche Veränderungen in der Nachkriegszeit vorgenommen worden. So sind weder die blauen Eisentore noch die Eisensprossen-Rundbogenfenster, die an der Kopfseite zudem teilweise später zugemauert worden sind, komplett im Originalzustand, ebenso wenig die Laderampen. Die mit einem vorgesetzten Metallgitter versehenen Holzfenster im Mittelteil sind offenbar im Zuge der in der Nachkriegszeit durchgeführten Wiederaufbau- bzw. Instandsetzungsarbeiten des Mauerwerks gleich mit eingeplant und integriert worden. Im Jahr 1970 wurden erneut Instandsetzungsarbeiten an den Fassaden durchgeführt.³¹

Bislang gibt es in der historischen Forschung zu den Deportationen der Hamburger Juden und Sinti und Roma keinen Hinweis darauf, dass der ehemalige Eilgut-Versandschuppen V im Rahmen des Deportationsgeschehens eine Rolle gespielt hat. Dass dieser Schuppen eine solche Rolle gespielt haben könnte, kann allerdings – nach heutigem Kenntnisstand – wiederum auch nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden, zumal gezielte Befragungen von Überlebenden, zumal zur damaligen *Topographie* des Deportationsortes „Hannoverscher Bahnhof“, kaum durchgeführt worden sind.

Bahnsteig-Überreste

Im Bereich zwischen der heutigen Speditionshalle und dem ehemaligen Stellwerk Hp verläuft heute noch eine stark überwachsene, zum Teil von einer hügelartigen Aufschüttung bedeckte, leicht erhöht liegende Betonkante. Sie verläuft genau in dem Bereich, in welchem verschiedene Gleispläne (etwa von 1941 beziehungsweise von 1978) die Verlaufslinie der südwestlichen Bahnsteigkante des ehemaligen Bahnsteigs 2 ausweisen, der in südöstlicher Richtung zwischen den Weichen 167 und 169 endete.

Dieser Befund erhält insbesondere vor dem Hintergrund der Aussagen einer Zeitzeugin einige Brisanz, mit der Anfang Juni 2007 ein umfangreiches Video-Interview durchgeführt wurde. In diesem Interview berichtete die heute 83-jährige Ingrid Wecker sowohl über die Deportationsvorbereitungen durch die Jüdische Gemeinde als auch konkret über den Hannoverschen Bahnhof, den sie in Begleitung zweier anderer Helfer in der Nacht vor dem ersten Transport Hamburger Juden nach Łódź, also in der Nacht zum 25. Oktober 1941, aufsuchte, und identifizierte in diesem Interview das ehemalige Gleis 2 als dasjenige Gleis, auf dem der

³¹

Vgl. ebd., S. 8f.

Deportationszug, mit dem 1034 Hamburger Juden nach Lodz abtransportiert wurden, schon in der Nacht vom 24. auf den 25. Oktober bereitgestellt worden war.

Vom ehemaligen Gleis 2 aus gesehen befindet sich im nordöstlichen Bereich noch eine weitere, zum Teil mit Ziegelstein abgesetzte Betonkante, die möglicherweise den nordöstlichen Abschluss des ehemaligen Bahnsteiges 2 oder eventuell den südwestlichen Abschluss des ehemaligen Bahnsteiges 1 bildete.

Historische und heutige Gleissituation

Eine Datierung der heute auf dem Gelände liegenden Gleise ist nicht möglich. Vielmehr muss davon ausgegangen werden, dass der gesamte Oberbau in der Nachkriegszeit wiederholt ausgebessert worden ist. Auch die noch heute sichtbaren Einprägungen in den Gleisen, die meistens die Herstellerfirma und das Herstellungsjahr ausweisen, sowie die Jahreszahlen, die in die Schwellennägel eingeprägt sind, bieten ein ungeordnetes, uneinheitliches Bild und verweisen darauf, dass das im Gelände liegende Schienen- und Schwellenmaterial im Laufe der Jahrzehnte – infolge von Materialermüdung und entsprechenden Reparatur- und Ausbesserungsarbeiten – immer wieder hin und her verlegt wurde. So ist anzunehmen, dass die heutigen Gleise als solche in ihrer Materialität und vor allem, was die heutige Lage einzelner Schienen, Schwellen et cetera angeht, nicht „authentisch“ sind.³² Authentisch ist jedoch im Fall des ehemaligen Gleises 2, das zu dem erwähnten ehemaligen Bahnsteig 2 führt, der heutige Gleisverlauf, der weitgehend dem „historischen“ Verlauf entspricht, der anhand der früheren Pläne rekonstruierbar ist.

Vergleicht man die Gleispläne von 1941 und 1978, so ist unschwer zu erkennen, dass die heutigen Gleise 44 bis 47 in der Nachkriegszeit neu verlegt wurden. Sie liegen dort, wo sich in der frühen Nachkriegszeit noch Überreste des sich ehemals bis zum Stellwerk Hp erstreckenden Eilgut-Empfangsschuppens IV befanden, der durch Bombenschäden bis auf seine Fundamente zerstört worden war, 1950/51 jedoch wiederaufgebaut wurde.³³

Auf dem Plan von 1978 laufen diese Gleise auf das dort als „Dietrichschuppen“ bezeichnete Gebäude zu, heute enden die Gleise 46 und 47, ähnlich wie die weiter oben beschriebenen Gleise 42 und 43, an einer Rampe, die an die Südostseite der heutigen Speditionshalle angebaut wurde. Das ehemalige Gleis 3 läuft sogar heute noch ein Stück in diese Halle hinein. Die ehemaligen Gleise 1 und 2 laufen heute im nordöstlichen Bereich an der Speditionshalle

³² Authentisch im Sinne von: auf die Zeit vor 1945 datierbar bzw. mit der damaligen Lage auf dem Gelände übereinstimmend.

³³ Siehe: Hansestadt Hamburg/Baubehörde, Bericht über das Baujahr 1949/50 [= Schriften zum Bau-, Wohnungs- und Siedlungswesen, Ausgabe 6, Juni 1950] (unpag.), Abschnitt A 5.1; Hansestadt Hamburg/Baubehörde, Das Baujahr 1950/51 in Hamburg [= Schriften zum Bau-, Wohnungs- und Siedlungswesen, Ausgabe Sept. 1951, Nr. 10] (unpag.), Abschnitt A 6.5; sowie: Freie und Hansestadt Hamburg/Baubehörde, Das Baujahr 1951/52 in Hamburg [= Schriften zum Bau-, Wohnungs- und Siedlungswesen, Ausgabe 13, September 1952], S. 64.

vorbei – und damit parallel zu ihr und der Pfeilerbahn – auf zwei Prellböcke zu, die in der Nähe des ehemaligen, 1980 abgerissenen Dienstgebäudes des Hannoverschen Bahnhofs stehen, welches die nordöstliche Ecke des Bahnhofes bildete.

Gedenken und Deportationen – und „der historische Ort“: ein Ausblick

Wie mit den auf dem Gelände des ehemaligen Hannoverschen Bahnhofs gelegenen Überresten der historischen Stätte umgegangen werden kann, die vom einem der letzten Hamburger Kapitel des durch das NS-Regime geplanten und in die Tat umgesetzten Mordes an der jüdischen Bevölkerung der Stadt sowie an den aus Hamburg deportierten Sinti und Roma zeugen, soll an dieser Stelle nicht erörtert werden. Eines jedoch ist gewiss: Wenn sich die bereits erwähnte Zeitzeugin Ingrid Wecker an den Hannoverschen Bahnhof erinnert und sich mit den Überresten einer jener Hamburger „Topographien des Terrors“ konfrontiert sieht, dann ist – in der Erinnerung an ihn beziehungsweise in der Konfrontation mit seinen Überresten – der ehemalige Hannoversche Bahnhof „in allen überlebenden Hamburger Juden (...) ein *Symbol* dieser grauenvollen Zeit“³⁴ – ein Symbol auch heute noch, mit dessen Überresten, so „unscheinbar“ und alltäglich sie uns im Jahr 2007 erscheinen mögen und so schwer sie im teilweise überbauten und von der Natur überwucherten Gelände auszumachen sind, wir – das heißt die Bevölkerung der Stadt, aber auch deren Besucherinnen und Besucher – weiterhin konfrontiert sein werden.

³⁴ Vgl. die entsprechende Passage aus dem noch nicht transkribierten Video-Interview, das Ulrich Prehn am 2.6.2007 mit Ingrid Wecker in Marne führte (Zitat nach meiner eigenen Teil-Transkription, U. P.; Hervorhebung ebenfalls durch mich).