Deportationsstätte Fruchtschuppen C

Die Deportation der Sinti und Roma im Mai 1940 und die Hamburger Hafenlogistik

Studie von Marut G. Perle

Veranstaltet in Kooperation von:

Flüchtlingsrat Schleswig-Holstein e.V.

ROSA LUXEMBURG STIFTUNG SCHLESWIG-HOLSTEIN

werkstatt utopie & gedächtnis e.V.

DIE LINKE. Fraktion im Schleswig-Holsteinischen Landtag

Verband Deutscher Sinti und Roma e.V. Landesverband Schleswig-Holstein

Deportationsstätte

Einladung
zur Präsentation der Studie

Donnerstag, 01. Juli 2010, 19:00 Uhr
Die Pumpe - Galerie
Haßstraße 22, 24103 Kiel

Fruchtschuppen C

Die Deportation der Sinti und Roma im Mai 1940 und die Hamburger Hafenlogistik

Grußworte:
Heinz-Werner Jezewski, Fraktionsvorsitzender der Fraktion DIE LINKE im Schleswig-Holsteinischen Landtag
Norbert Hackbusch, stellv. Fraktionsvorsitzender DIE LINKE in der Hamburgischen Bürgerschaft
Wulf Jöhnk, Landesbeauftragter für Flüchtlings-, Asyl- und Zuwanderungsfragen des Landes Schleswig-Holstein

Vorstellung der Studie:
Marut Perle, Historiker und Verfasser der Studie
Dr. Stephan Linck, Historiker: „Die Verwaltung der Verfolgung. Kriminalobersekretär L. und die Zigeunerakte R.“ Über das polizeiliche Verhalten gegenüber den Sinti in Schleswig-Holstein vor und nach 1945
Matthäus Weiß, Landesvorsitzender des Landesverbands Deutscher Sinti und Roma e.V.: „Die Vergangenheit unserer Eltern prägt unsere Zukunft“

Musikalischer Beitrag:
Ewald Weiß Trio

V.i.S.d.P.: Surya Stuelpe, DIE LINKE. Fraktion im Schleswig-Holsteinischen Landtag, Düsternbrooker Weg 70, 24 105 Kiel

Deportationsstätte Fruchtschuppen C

Die Deportation der Sinti und Roma im Mai 1940 und die Logistik des Hamburger Freihafens

0. Warum diese Studie? 2

1. Fruchtschuppen „10“ –oder Deportationsstätten, die es nie gab 4

2. Vor der Deportation: Die Sinti und Roma in Hamburg 1939/40 6

3. Die Logistik des Hamburger Freihafens 1939/1940 13

Hamburger Hafen Lagerhaus Aktiengesellschaft (HHLA)
Fruchtschuppen C
Kriegsnutzung von HHLA-Anlagen
Hamburger Hafenbahn
Hafenbahn
Hafenbahnhof: „Kai rechts“
Deutsche Reichsbahn
Reichsbahndirektion Hamburg
Reichsbahnämter Hamburg

4. Der Fruchtschuppen C: Deportationsstätte der Sinti und Roma Mai 1940 31

Hamburger Deportationslogistik
Nordwestdeutsche und norddeutsche Deportationslogistik
Polizei, Verwaltung, HHLA, Hafenbahn und Reichsbahn

5. Literatur
6. Anhang: Dokumente

Warum diese Studie?

In diesem Jahr wird es siebzig Jahre her sein, dass Sinti und Roma aus Norddeutschland und Hamburg von einem Fruchtschuppen aus dem Hamburger Freihafen nach Belzec deportiert worden sind.
Über Jahrzehnte wurde angenommen, sie seien in einem Fruchtschuppen „10“ im Hamburger Hafen gesammelt worden, bevor sie in das sog. Generalgouvernement im okkupierten Polen gebracht wurden. Einen solchen Fruchtschuppen „10“ hat es in der Geschichte des Hamburger Hafens nie gegeben – es handelte sich um einen Hörfehler, den ein Mitarbeiter der Hamburger Sozialverwaltung am 11. Mai 1940 unkorrigiert in seinem Protokoll einer Besprechung mit der Hamburger Kriminalpolizei stehen lies. So blieb die Deportationsstätte jahrzehntelang unauffindbar.
Im Zusammenhang mit den Planungen der HafenCity war schon vor fast zehn Jahren deutlich geworden, dass sich im östlichen Teil des HafenCity-Gebietes ein ehemaliges Bahnhofsgelände befindet[1], von dem in der NS-Zeit Deportationen in die Vernichtungslager des Ostens abgingen: es ist historisch belegt, dass der ehemalige Hannoversche Bahnhof der Abgangsbahnhof für die in Hamburg und Norddeutschland zur Deportation bestimmten Juden war. Diese 17 Deportationen begannen unbezweifelbar auf diesem Güterbahnhofsgelände.
Allerdings wurde bisher gleichfalls davon ausgegangen, dass auch die drei bekannten Deportationen der Sinti und Roma aus Hamburg und Norddeutschland 1940, 1943 und 1944 vom Hannoverschen Bahnhof aus erfolgten – doch hat ein Gutachten des Historikers Ulrich Prehn herausgearbeitet, dass der einzige Hinweis, den man dafür zu haben geglaubt hatte, keine historische Beweiskraft hat. Darüber hinaus konnte Prehn auch unter Zeitzeugenaussagen der Sinti und Roma keine ausfindig machen, die eine Deportation vom ehemaligen Hannoverschen Bahnhof erinnerte.[2]
Die vorliegende Studie versucht demgegenüber, die Bedingungen insbesondere der Deportation vom Mai 1940 noch einmal zu untersuchen.
Zunächst wird die Situation der Sinti und Roma vor der Deportation 1940 herausgearbeitet. Es wird beschrieben, wie die systematische

---

[1] Siehe: Gerd Kähler: HafenCity Hamburg. Spuren der Geschichte. Hrsg. von der GHS-Gesellschaft für hafen- und Standortentwicklung mbH. Hamburg 2001, S.49 ff.

[2] Ulrich Prehn: Zur Topographie und zum Ablauf der Deportationen von Roma und Sinti aus Hamburg und Norddeutschland in den Jahren 1940 bis 1944. Gutachten der Forschungsstelle für Zeitgeschichte in Hamburg, erstellt im Auftrag der Behörde für Kultur, Sport und Medien der Freien und Hansestadt Hamburg und der HafenCity Hamburg GmbH. Hamburg 2009

Diskriminierung und Verfolgung einer stigmatisierten Minderheit schließlich in Vertreibung und Vernichtung mündet.
Im zweiten Kapitel wird nachgezeichnet, wie es zu der lange Jahre auch veröffentlichten Auffassung kam, es hätte eine Deportationsstätte Fruchtschuppen „10“ gegeben und warum man lange Zeit annehmen musste, auch die Sinti und Roma seien wie die Juden vom Hannoverschen Bahnhof deportiert worden.
Das dritte Kapitel versucht die Institutionen und Kräfte herauszuarbeiten, die um 1939/40 den Hamburger Freihafen bestimmten: welche Bedeutung hatte die Hamburger Hafen- und Lagerhaus AG (HHLA) und welche Rolle spielten darin die Hamburger Hafenbahn und die Deutsche Reichsbahn.
Schließlich wird in Kapitel vier der Fruchtschuppen C als Deportationsstätte für die norddeutschen und Hamburger Sinti und Roma im Mai 1940 vorgestellt und die Deportationslogistik beschrieben, die im norddeutschen Raum die Kriminalpolizeien sowie weitere Behörden entwickelten, um die Sinti und Roma aus Niedersachsen, Bremen, Schleswig Holstein und Hamburg festzunehmen und von Hamburg aus nach Osten zu deportieren.
Abschließend wird versucht, für eine neue Sichtweise im Hinblick auf einen Erinnerungsort für Sinti und Roma in der heutigen HafenCity Hamburg zu plädieren.

1. Fruchtschuppen „10“ oder Deportationsstätten, die es nie gab

Das Dokument, das fast 70 Jahre für Unklarheit über den Ort gesorgt hat, in dem die Roma und Sinti ab dem 16.Mai 1940 für fünf Tage eingesperrt wurden, bevor die Polizei sie deportierte, wurde von einem Mitarbeiter der Hamburger Sozialbehörde am Samstag, den 11.Mai 1940 verfaßt[3]. Es war sehr wahrscheinlich Stadtamtmann Suck.[4] „Die abzutransportierenden Zigeuner werden in ein Sammellager, Leiter Herr Kommissar Schmidt, Fruchtschuppen 10 Baakenbrücke 2, Tel. 26 10 10, Nebenanschluß 487, gebracht.“ [5] notierte er. Der Protokollant der Hamburger Sozialbehörde hat bis hierhin nicht nur die Forderungen der Hamburger Kriminalpolizei notiert, die sie in Sachen Beihilfe zur Deportation der Hamburger und norddeutschen Roma und Sinti an die Sozialbehörde richtete, er protokollierte auch das Konstrukt ‘Fruchtschuppen 10’.
Sehr wahrscheinlich kam die Notiz Fruchtschuppen „10“ akustisch-phonetisch in Kombination mit mangelnder Orts- und Freihafenkenntnis zustande. Der Protokollant notierte also „10“, (sprich „C-ehn“), während ein Kriminalbeamter ‘C’ (sprich ‘Ceh’), gesagt hatte. Der Hörfehler wurde im Typoskript des Protokolls im Gegensatz zu anderen handschriftlichen Korrekturen nicht verbessert, der gesamte Satz blieb unbearbeitet.[6]
Erst die Gutachtertätigkeit des Historikers Ulrich Prehn[7] schuf in dieser Frage Klarheit: er publizierte im letzten Jahr ein Dokument[8], das eindeutig belegt, dass der Fruchtschuppen C, Baakenbrücke 2, im Hamburger Freihafen nicht nur das Sammellager im Mai 1940 für die Sinti und Roma aus Hamburg und Norddeutschland war, sondern auch

---

[3] Staatsarchiv Hamburg (StAHH): Sozialbehörde I AF 83.74
[4] Ebenda, Notiz „Stadtamtmann Suck (am 11.5. teilgenommen)“
[5] Ebenda;
[6] Siehe das Protokoll vom 11. Mai 1940 im Anhang
[7] Ulrich Prehn: Der ehemalige Hannoversche Bahnhof / Hamburg Hauptgüterbahnhof am Lohseplatz. Zur Baugeschichte des Bahnhofs, zur heutigen Situation des Geländes und zu seiner Funktion und Bedeutung für die Deportation von Juden sowie Roma und Sinti in den Jahren 1940 bis 1945. Gutachten, erstellt im Auftrag der Kulturbehörde der Freien und Hansestadt Hamburg. Hamburg 2007; (z.a.: Prehn 2007)
Ulrich Prehn: Zur Topographie und zum Ablauf der Deportationen von Roma und Sinti aus Hamburg und Norddeutschland in den Jahren 1940 bis 1944. Gutachten der Forschungsstelle für Zeitgeschichte in Hamburg, erstellt im Auftrag der Behörde für Kultur, Sport und Medien der Freien und Hansestadt Hamburg und der HafenCity Hamburg GmbH. Hamburg 2009. (Prehn 2009
[8] Landesarchiv Schleswig LAS Abt. 627, Nr. 135 Bericht der Lübecker Kriminalpolizei vom 20. Mai 1940: „Am 16.5.1940...wurden ... die Zigeuner...im Sammellager, Fruchtschuppen C Freihafen, eingeliefert“. Abgedruckt in: Prehn 2009, S.19

die Deportationsstätte, von der aus sie in das von den Deutschen okkupierte Polen deportiert worden sind.
Abgesehen von der Tatsache, dass es bisher kein Dokument gegeben hat, das eine Deportation von Roma und Sinti vom Hannoverschen Bahnhof belegt hätte, müssen wir seit letztem Jahr mit der Erkenntnis leben, das die Hamburger Landeszentrale für Politische Bildung 2002[9] in einer Publikation zu den Sinti und Roma eine Deportation vom Hannoverschen Bahnhof erfunden hat, die keinerlei Nachprüfung standhält. Die Broschüre wurde übrigens 2006[10] um einen Beitrag erweitert neu aufgelegt und wird auch 2010 noch verbreitet. Darin wird dem in Viviane Wünsches Broschüre stehenden Satz „Am 20. Mai 1940 wurden die 910 Internierten...unter Polizeiaufsicht zum Deportationszug geführt.“[11] einfach angehängt „,der im Hannöverschen Bahnhof bereitstand.“[12] Wünsches Gesprächspartner Gottfried Weiß hatte so etwas zu keinem Zeitpunkt behauptet.
Wir halten also fest: es hat weder einen Fruchtschuppen 10 gegeben noch eine Deportation der Roma und Sinti vom Hannoverschen Bahnhof.

Vor diesem Hintergrund werden wir uns in Hamburg an die Erkenntnis gewöhnen müssen, dass mitten in der HafenCity Hamburg eine Deportationsstätte für die Sinti und Roma aus Hamburg und Norddeutschland lag, die der intensiveren Erinnerung und Würdigung bedarf.

---

[9] Viviane Wünsche; „Als die Musik verstummte...und das Lben zerbrach.“Das Schicksal der Harburger Sinti-Familie Karl Weiß im Dritten Reich,dargestellt nach Gesprächen mit Gottfried Weiß. In: Landeszentrale für politische Bildung Hamburg (Hg.): Die nationalsozialistische Verfolgung Hamburger Sinti und Roma. Vier Beiträge. Hamburg 2002, S.81-102, Hier: S.93. (z.a. Vier Beiträge 2002) Vgl. hierzu: Viviane Wünsche: „Als die Musik verstummte...“. Das Schicksal einer Harburger Sinti-Familie im Dritten Reich. Hamburg o. J. (2001), S. 34 (z.a. Wünsche 2001) Wünsche zitiert hier übrigens aus: Michael Zimmermann: Deportation ins „Generalgouvernement“. Zur nationalsozialistischen Verfolgung der Sinti und Roma aus Hamburg. In: Frank Bajohr, Joachim Szodrzynski (Hg.): Hamburg in der NS-Zeit. Ergebnisse neuerer Forschungen. Hamburg 1995, S. 151-173. hier: S.157. Zimmermann wiederum hat die Information aus dem Bericht des Komitees ehemaliger politischer Gefangener, Hamburg o.D. (siehe seine Anm.42, S.168).
[10] Landeszentrale für politische Bildung Hamburg (Hg.): Die nationalsozialistische Verfolgung Hamburger Sinti und Roma. Fünf Beiträge. Hamburg 2006, S.93 (z.a. Fünf Beiträge 2006)
[11] Wünsche 2001, S.34
[12] Vier Beiträge 2002, S.93 und Fünf Beiträge 2006, S.93

2. Vor der Deportation:
Die Sinti und Roma in Hamburg bis 1939

Schon im Herbst 1933 dürften auch Hamburger Sinti und Roma von polizeilichen Verfolgungsmaßnahmen betroffen gewesen sein: in einer reichsweiten Polizeiaktion gegen das „Bettelunwesen“ waren in Hamburg bei Razzien zwischen dem 18. und 23. September 1933 1400 Personen verhaftet und mehrere Tage in Schutzhaft gehalten worden.[13]

Spätestens mit den Nürnberger Gesetzen vom 15. September 1935 erfolgte die Gleichstellung der Sinti und Roma mit den Juden. Reichsinnenminister Frick kommentierte das ‚Gesetz zum Schutze des deutschen Blutes und der deutschen Ehre’ vom 15. September 1935 so: „Da die Deutschblütigkeit eine Voraussetzung des Reichsbürgerrechts bildet, kann kein Jude Reichsbürger werden. Dasselbe aber gilt auch für die Angehörigen anderer Rassen, deren Blut dem deutschen Blut nicht artverwandt ist, z.B. für Zigeuner und Neger.“[14] Frick legte diese rassistische Position in einem Erlass vom 3. Januar 1936 fest, der ‚nur für den Dienstgebrauch’ an alle Landesregierungen ging. In ihm hieß es, zu den „artfremden Rassen in Europa“ gehören „außer den Juden regelmäßig nur die Zigeuner.“[15] „ Damit war“, wie Lohalm schreibt, die „sogenannte Zigeunerfrage ...neben einer sozialen Frage endgültig zu einer „Rassenfrage“ geworden...“[16]

In Hamburg hatte man sich bis zu den Regelungen des Groß-Hamburg Gesetzes von 1937 vor allem darum bemüht, keine Sinti und Roma, die von außerhalb kamen, in die Stadt hineinzulassen bzw. sie so schnell wie möglich über die Stadtgrenzen wieder abzuschieben – dies war aber nicht mehr möglich, nachdem die preußischen Nachbarstädte Altona, Harburg und Wandsbek nach Hamburg eingemeindet worden

---

[13] siehe Wolfgang Ayaß: „Asoziale“ im Nationalsozialismus. Stuttgart 1995, S. 20-31 (z.a.: Ayaß 1995)

[14] Wilhelm Frick in der Deutschen Juristen Zeitung am 1. 12. 1935, hier zitiert nach Arthur Gütt, Herbert Linden, Franz Maßfeller (Hg.): Blutschutz- und Ehegesundheitsgesetz. München 1936, S.21

[15] Michael Zimmermann: Deportation ins „Generalgouvernement“. Zur nationalsozialistischen Verfolgung der Sinti und Roma aus Hamburg. In: Frank Bajohr, Joachim Szodrzynski (Hg.): Hamburg in der NS-Zeit. Ergebnisse neuerer Forschungen. Hamburg 1995, S. 151-173 (zitiert als Zimmermann 1995); Michael Zimmermann: Rassenutopie und Genozid. Die nationalsozialistische „Lösung der Zigeunerfrage“. Hamburg 1996. (z.a.: Zimmermann 1996); Uwe Lohalm: Diskriminierung und Ausgrenzung „zigeunerischer Personen in Hamburg“ 1933 bis 1939. In: Landeszentrale für politische Bildung Hamburg (Hg.): Die nationalsozialistische Verfolgung Hamburger Sinti und Roma. Vier Beiträge. Hamburg 2002, S.31-59, hier: S. 41 (z.a.: Lohalm 2002)

[16] ebenda, S. 41

waren. In Hamburg wurden die Sinti und Roma ab 1935 zentral von einer besonderen Abteilung der Sozialbehörde, der Dienststelle für Wohnungslose und Wanderer verwaltet, deren Aufgabe vor allem darin bestand, den Zuzug von Arbeitslosen und potentiellen weiteren Fürsorgeklienten zu verhindern und keine weiteren Belastungen für den Hamburger Haushalt entstehen zu lassen. 1938 wurde sie in „Sonderdienststelle A“ umbenannt.[17]

Im Frühjahr 1934 war Hamburg zum Notstandsgebiet erklärt und damit auch gesetzlich der weitere Zuzug nach Hamburg unterbunden worden. Die Sinti und Roma lebten in Hamburg traditionell in der Alt- und Neustadt, in St. Georg, in Hammerbrook, häufig in Sanierungsgebieten[18] sowie an der Landesgrenze zu Hamburg in Altona, Harburg und Wandsbek. Für die Stadt Hamburg wurden 800 hier wohnende Sinti und Roma angenommen. Auch meinte man in Hamburg festgestellt zu haben, dass Sinti- und Roma-Familien 1933/34 besonders gerne nach Hamburg zogen, weil hier die Fürsorgeunterstützung im Vergleich zu anderen Städten höher sei. Im 1934 noch preußischen Altona wurde die im Januar von Hamburg mit Polizei-LKW nach Altona abgeschobene Großfamilie des „Zigeunerkönigs“ Karl Murdes auch aus Altona abgeschoben und per Bahn zurück nach Belgien transportiert.[19]

Die Fürsorgebehörde hatte 1934 begonnen, die Sinti und Roma zentral zu erfassen. Durch systematische Repression und Ausgrenzung war es ihr bis Frühjahr 1936 gelungen, die Zahl der Unterstützungsfälle von 34 auf 14 herunterzudrücken.[20] In den meisten Fällen war die Unterstützung eingestellt worden, weil der Behörde die wirtschaftlichen Verhältnisse zu undurchsichtig erschienen oder die Klienten keine Pflichtarbeiten leisten wollten. Weitere schieden aus, weil sie ihre Wandergewerbescheine nicht bei der Polizei abgaben – so konnten die Fürsorgestellen mangelnde Bedürftigkeit unterstellen und die Unterstützung einstellen. Ende 1936 unterstützt die

---

[17] Ayaß 1995, S.122.

[18] Nicht zufällig wurde der Sanierungsbedarf bestimmter Stadtteile mit dem faschistischen Konstrukt angeblicher „Gemeinschaftswidrigkeit“ der BewohnerInnen begründet, siehe Dirk Schubert: Gesundung der Städte – Statdtsanierung in Hamburg 1933-1945. In: Michael Bose, Michael Holtmann, Dittmar Machule, Elke Pahl-Weber, Dirk Schubert (Hg.): „...ein neues Hamburg entsteht...“. Planen und Bauen von 1933-1945. Hamburg 1986, S.62-83. Hier insbesondere Kapitel 4.5. Die Politische Dimension der Stadtsanierung und Lokalisierung von Sanierungsverdachtsgebieten – ‚Notarbeit 51’ sowie Karl Heinz Roth: Städtesanierung und „ausmerzende Soziologie“. Der Fall Andreas Walther und die „Notarbeit 51“ der „Notgemeinschaft der Deutschen Wissenschaft“ 1934-1935 in Hamburg. In: Michael Herrmann, Hans-Joachim Lenger, Jan-Philipp Reemtsma, Karl Heinz Roth (Hg.): „Hafenstraße“. Chronik und Analysen eines Konflikts. Hamburg 1987, S.39-59.

[19] StAHH-Sozialbehörde I, AF 83.72; Helmut Ebeling: Schwarze Chronik einer Weltstadt. Hamburger Kriminalgeschichte 1919 bis 1945. Hamburg 1980, S. 481

[20] Lohalm 2002, S.38

Hamburger Fürsorge nur noch elf Parteien der Sinti und Roma, im Herbst 1937 war die Zahl auf fünf Parteien gesunken, zuletzt blieben im Frühjahr 1938 nur noch vier übrig.[21] Durch die Zusammenlegung der entsprechenden Fürsorgeabteilungen der Städte Altona, Harburg-Wilhelmsburg und Wandsbek hatte die Abteilung für Wohnungslose und Wanderer in Hamburg-St.Pauli weitere 44 Parteien mit 195 Sinti und Roma hinzu erhalten, gleichwohl erreichte diese Abteilung mit bewährten Mitteln, dass Anfang 1939 nur noch 12 Familien übrig blieben. Darunter alleinstehende Frauen und Ehefrauen, deren Männer im Sommer 1938 von der Polizei im Rahmen der ‚Aktion Arbeitsscheu Reich'[22] verhaftet und in Konzentrationslager gebracht worden waren, aus Hamburg insbesondere ins KZ Sachsenhausen.
Im Sommer 1936 war durch die Neuorganisation der Polizei die Kriminalpolizei mit der Geheimen Staatspolizei in der Sicherheitspolizei zusammengelegt worden, die Kriminalpolizei wurde jetzt reichsweit zentral von Berlin aus geleitet.
Seit Juni 1936 gab es einen ersten Erlass durch den Reichs- und preußischen Minister des Innern zur Bekämpfung der Zigeunerplage, dem im Dezember 1937 der sog. 'Grundlegende Erlaß' über die vorbeugende Verbrechensbekämpfung durch die Polizei ('Grunderlaß') folgte. Dieser 'Grunderlaß' bedrohte all diejenigen mit Vorbeugehaft und Polizeiüberwachung, die nach Auffassung der Polizei „durch...asoziales Verhalten die Allgemeinheit" gefährdeten.
Zunächst lies Himmler mit Erlass vom 26.1.1938 die Gestapo in Zusammenarbeit mit lokalen Wohlfahrtsbehörden und Arbeitsverwaltungen gegen sog. ‚Arbeitsscheue' vorgehen. In einer für den 4.- 9. März 1938 angesetzten, aber schließlich erst zwischen dem 21. und 30. April durchgeführten Aktion sollte die Gestapo „arbeitsfähige Männer" in Schutzhaft nehmen und in das KZ Buchenwald verbringen. Die örtlichen Arbeitsämter sollten der Gestapo die festgestellten ‚Arbeitsscheuen' melden, die nach § 20 Reichsfürsorgepflichtverordnung (RFV) zwangsweise in Arbeitshäusern untergebracht waren. So entledigten sich reichsweit Städte und Gemeinden ihrer Arbeitslosen und Fürsorgeempfänger, indem sie sie der Gestapo auslieferten. Unter den etwa 2000 Schutzhäftlingen im KZ Buchenwald waren auch aus dem Hamburger Versorgungsheim Farmsen Verschleppte.[23]
Anfang April 1938 präzisierte Heydrich, Chef der Sicherheitspolizei und des SD, in einer weiteren Richtlinie: „Als asozial gilt, wer durch gemeinschaftswidriges, wenn auch nicht verbrecherisches Verhalten zeigt, dass er sich nicht in die Gemeinschaft einfügen will. Demnach sind z.B. asozial a) Personen, die durch geringfügige, aber immer wiederholende Gesetzesübertretungen sich der in einem

[21] ebenda, S. 39
[22] Ayaß 1995, S.139 ff.
[23] Ayaß 1995, 146

nationalsozialistischen Staat selbstverständlichen Ordnung nicht fügen wollen (z.B. Bettler, Landstreicher (Zigeuner) (...) In erster Linie sind bei der Anwendung der polizeilichen Vorbeugungshaft Asoziale ohne festen Wohnsitz zu berücksichtigen. (...)“[24]

In einem Schnellbrief vom 1. Juni 1938 wurden die zu verhaftenden Personengruppen nochmals genauer bestimmt. Die zu Verhaftenden sollten „männlich und arbeitsfähig“ sein. Berücksichtigt werden sollten u.a. unter „c) Zigeuner und nach Zigeunerart umherziehende Personen, wenn sie keinen Willen zur geregelten Arbeit gezeigt haben oder straffällig geworden sind.“ Ferner seien, wie Heydrich unter 2. vermerkt, „alle männlichen Juden des Kriminalpolizeileitstellenbezirks, die mit mindestens einer Gefängnisstrafe von mehr als einem Monat bestraft sind, in polizeiliche Vorbeugungshaft zu nehmen.“[25]

Die Polizeiaktion „Arbeitsscheu Reich“ führte nicht nur zu den für jeden Polizeibezirk geforderten 200, sondern innerhalb einer Woche in Hamburg zu 300, im gesamten Kripoleitstellenbereich sogar zu 700 Verhaftungen. Allein im bekannten Obdachlosenasyl der Neustädter Strasse in der Hamburger Neustadt wurden 60 Personen verhaftet[26]. Unter den Verhafteten des Großraums Hamburg sollen sich geschätzte 100-150 Sinti und Roma befunden haben.[27]

Die Ausgrenzung der Sinti und Roma hatte 1937 auch im Bereich der Schulverwaltung eingesetzt. Nach einer Anfrage aus Altona entschied die Schulverwaltung, dass Zigeunerkinder nur schulpflichtig seien, wenn sie die deutsche Staatsangehörigkeit besaßen und sich dauernd im Hamburger Gebiet aufhielten. Schließlich fasst der Schulrat Mansfeld die Position vieler Volkschulleiter zusammen, in dem er an die Staatsverwaltung für das Schul- und Hochschulwesen schreibt: „Die Schulverwaltung kann ein Zusammensein deutscher Kinder mit Zigeunerkindern kaum noch verantworten.“[28] Gleichwohl gab es 1939 in Harburg in der Schule Maretstrasse eine sog. ‚Zigeuner-

---

[24] ebenda, S.147 f.

[25] StAHH Polizeibehörde II, 455: Reichkriminalpolizeiamt Schnellbrief Betrifft: Vorbeugende Verbrechensbekämpfung durch die Polizei vom 1.6.1938; Ayaß 1995, S. 150

[26] Das allgemein bekannte 1913 in der Neustadt errichtete ‚Pik As’ (Der Name eine Verballhornung des Kürzels P.A. für ‚Polizei-Asyl’), befand sich unter direkter Kontrolle der Polizei, die im Gebäude einen Polizeiposten hatte und eine Etage des Gebäudes selbst betrieb. Siehe: Hille Jan Breiteneicher: Hamburg – Pik As. In: Künstlerhaus Bethanien (Hg.): Wohnsitz: Nirgendwo. Vom Leben und vom Überleben auf der Strasse. Berlin 1982, S.446-456.

[27] Lohalm schreibt von etwa 100 ‚Zigeunern’ (Lohalm 2002, S. 45); In der Hamburger Ausstellung „In den Tod geschickt“ wird von „100 bis150 Roma und Sinti“ gesprochen. Siehe Linde Apel (Hg.): In den Tod geschickt. Die Deportationen aus Hamburg 1940 bis 1945. Ausstellungskatalog. Berlin 2009, S.53 (z.a.: Apel 2009)

[28] Lohalm 2002, S. 49

Sammelklasse',[29] deren Einrichtung der Schulleiter der Wilstorfer Schule am Kapellenweg, Paul, so einschätzt „Ein Segen ist es, dass die vielen katholischen Zigeuner in einer besonderen Zigeunerklasse vereinigt werden sollen und uns deshalb nicht mehr zur Last fallen."[30]
Ende 1938 wurde eine neue Phase in der Verfolgung der Sinti und Roma eingeleitet: mit Erlass vom 8. Dezember 1938 wollte Himmler die ‚Bekämpfung der Zigeunerplage' nun „aus dem Wesen dieser Rasse heraus in Angriff" nehmen[31]. Die Reichszentrale zur Bekämpfung des Zigeunerunwesens war im Mai 1938 gegründet worden, die Ausführungsbestimmungen, die Anfang März 1939 dem Erlass vom Dezember 1938 folgten, schrieben die Errichtung einer Dienststelle für Zigeunerfragen in jeder Kriminalpolizeileitstelle vor.[32]
Diese Dienststelle sollte mit der 1936 gegründeten Rassenbiologischen Forschungsstelle des Dr. Ritter[33] eng zusammenarbeiten. Die sog. ‚Fliegenden Arbeitsgruppen' des Dr. Ritter bekamen mit den Erlassen von 1938/39 die Rahmenbedingungen, unter denen sie mit Hilfe der Kriminalpolizei ihre rassenbiologischen Gutachten gründlichst leisten konnten. Hier wurden sowohl von Ritter wie auf Seiten der Kriminalpolizei die Basisdatensätze ‚erarbeitet', die später als Grundlage für die Deportationslisten dienten. Die ‚Forschungsmethoden' der insbesondere in Hamburg tätigen Ruth Hesse (später Kellermann) in den Räumlichkeiten der Kriminalpolizei wird von Gerhard Junge als „rabiat" beschrieben[34], häufig wurden die ‚Informationen' abgepresst, erkennungsdienstliche Handlungen wie Photographie und das Abnehmen von Fingerabdrücken von Polizisten abgenötigt. Eine Sinteza aus Bremerhaven berichtete, dass der Kripobeamte vor der

---

[29] Siehe das Kapitel „Schulverbote und Zigeunerklassen" , darin die Erinnerungen von Gottfried Weiß an seine Schulzeit Am Kapellenweg und die Umschulung in die „Zigeuner-Sammelklasse" in der Maretstrasse.In: Viviane Wünsche: „Als die Musik verstummte...". Das Schicksal einer Harburger Sinti-Familie im Dritten Reich. Hamburg o. J. (2001), S.22 ff. (z.a.:Wünsche 2001)

[30] ebenda, S. 23

[31] StAHH Polizeibehörde II, 455: Runderlass des RFSSuChdDtPol im RmdI vom 8.12.1838 „Bekämpfung der Zigeunerplage", abgedruckt in: Ministerialblatt des Reichs- und Preußischen Ministeriums des Innern Nr. 51 vom 14.12.1938, Spalte 2105 ff, hier: Spalte 2105.

[32] StAHH , Polizeibehörde II, 455: Deutsches Kriminalpolizeiblatt (Sonderausgabe), herausgegeben vom Reichspolizeikriminalamt vom 20.März 1939: Ausführungsanweisung des Reichskriminalpolizeiamts vom 1.3.1939 zum RdErl. d. RFSSuChdDtPol. i. RmdI vom 8.121938 Betr. Bekämpfung der Zigeunerplage: A II 3. Kriminalpolizeileitstellen

[33] siehe hierzu: Joachim S. Hohmann: Robert Ritter und die Erben der Kriminalbiologie. „Zigeunerforschung" im Nationalsozialismus und in Westdeutschland im Zeichen des Rassismus. Frankfurt/M. 1991 und Michael Zimmermann: Rassenutopie und Genozid. Die nationalsozialistische „Lösung der Zigeunerfrage". Hamburg 1996, S.125-146

[34] Apel 2009, DVD Biografische Porträts der verantwortlichen Täter: Gerhard Junge

Aufnahme ihr Haar zerzauste, so dass sie auf der Photographie völlig verwahrlost wirken musste.[35]
Die letzte Phase vor der Deportation wurde im Oktober 1939 mit dem sog. Festsetzungserlass[36] eingeleitet: nachdem die Sinti und Roma definiert und erfasst waren, sollten sie jetzt an ihren Wohnorten festgehalten werden. In anderen Städten gab es schon seit Jahren besondere ‚Zigeunerlager', in Hamburg kam es dazu nicht. Wohl gab es auch in Hamburg im Sommer 1939 konkrete Planungen, ein ‚Zigeunerlager' am östlichen Stadtrand von Hamburg in Öjendorf einzurichten. Die Verhandlungen zwischen einer Vielzahl von Hamburger Behörden verhinderten letztendlich eine Verwirklichung, über Vorarbeiten kam man nicht hinaus[37]. Überdies wurden die Lagerplanungen auch hinfällig, weil die Situation nach dem Überfall auf Polen und der Errichtung des sog. Generalgouvernements neue Optionen eröffnete. Himmler war am 7. Oktober 1939 zum Reichskommissar zur Festigung des deutschen Volkstums ernannt worden und plante ein gigantisches Umsiedlungsprogramm.
Im Dezember 1939 planten die Hamburger Kriminalpolizei und die Sozialverwaltung die Deportation von 1000 Sinti und Roma. In zwei Zügen mit jeweils 500 Deportierten wollte man sie ins Generalgouvernement abschieben.[38] Als Sammellager zog man damals die Hanseatenhalle in Rothenburgsort in Erwägung.[39]
Offenbar gelang es aber nicht, die beiden Deportationszüge im allgemeinen Sonderzugprogramm der Reichsbahn unterzubringen[40]. In einem Schnellbrief aus dem Reichsverkehrsministerium listet die Reichsbahn in der Zeit vom 18. Oktober 1939 bis zum 29. Februar 1940 130 „Polen- und Judentransporte" auf unter der Überschrift „Umsiedlung im Osten".[41] Für den 1. bis 15. März 1940 kündigt die Reichsbahn eine weitere Deportationswelle mit jüdischen Deportierten aus dem Reichsgau Wartheland ins Generalgouvernement an. Der Chef des Reichskriminalpolizeiamtes, Arthur Nebe, war schon im

---

[35] Hans Hesse, Jens Schreiber: Vom Schlachthof nach Auschwitz. Marburg 1999, S. 147.
[36] StAHH Polizeibehörde II, 455: Reichssicherheitshauptamt Tgb. Nr. RKPA 149/1939 –g- vom 17.10.1939 Schnellbrief an die Staatliche Kriminalpolizei-Kriminalpolizei(leit)stelle: Betrifft: Zigeunererfassung
[37] siehe ausführlich dazu Lohalm 2002, S. 52 ff.
[38] StAHH Sozialbehörde I AF 83.74: Geheim! Besprechung zwischen Polizeipräsident und Sozialverwaltung am 12.12.1939. Auch abgedruckt in Apel 2009, S.66/67.
[39] ebenda
[40] siehe Andreas Engwert, Susanne Kill (Hg.): Sonderzüge in den Tod. Die Deportationen mit der Deutschen Reichsbahn. Köln, Weimar, Wien 2009, S. 40-45.
[41] ebenda, S.44 Schreiben vom 1.März 1940 von Reichsverkehrsminister und Generaldirektor Dorpmüller an den Reichsführer-SS Himmler. Die Eisernbahnabteilung 21 –Massenbeförderungen- hatte eine detaillierte Liste nach Reichsbahndirektionsbezirken geordnet ausgearbeitet, der Abgangs- und Zielbahnhöfe sowie die Anzahl der Deportierten enthielt.

Oktober 1939 damit gescheitert, im sog. Nisko-Projekt in Eichmanns Deportationsprogramm Sinti und Roma unterzubringen.[42] Eichmann machte damals den Vorschlag, Nebe könne Waggons mit Zigeunern an Deportationszüge mit Juden anhängen.[43]
So blieb Bierkamp, dem Leiter der Hamburger Kriminalpolizei, vorerst nur übrig, eine Deportation für März oder April 1940 in Aussicht zu stellen.[44]
In seiner Rede vor Gauleitern und weiteren NSDAP-Funktionären am 29. Februar 1940 in Berlin kündigte Himmler an: „Eine Frage für sich sind die Zigeuner. Die will ich, wenn es geht, noch in diesem Jahr hinaustun. Es sind im ganzen Reich 30.000, die aber rassisch sehr großen Schaden anrichten. Vor allem in der Ostmark sind es sehr viele.“[45] Zwei Monate später ordnete er die Deportation von 2500 Sinti und Roma aus den nördlichen und westlichen Grenzzonen für den Mai 1940 an. Hamburg wurde als norddeutsche Sammelstelle der im Kripoleitstellenbereiche Bremen und Hamburg zu deportierenden 1000 Sinti und Roma bestimmt. Die Hamburger Kriminalpolizei präsentierte in einer Besprechung mit Mitarbeitern der Hamburger Sozialverwaltung einen Fruchtschuppen im Hamburger Freihafen, der als zentrale Sammelstelle ausgesucht worden war.[46]

---

[42] Hans Safrian: Eichmann und seine Gehilfen. Frankfurt/Main 1995, S.77.
[43] ebenda
[44] StAHH Sozialbehörde I AF 83.74: Vermerk vom 19.12.1939. Auch abgedruckt in: Apel 2009, S.68
[45] Bradley F. Smith, Agnes F. Peterson (Hg.): Heinrich Himmler. Geheimreden 1933 bis 1945 und andere Ansprachen. Frankfurt/M., Berlin, Wien 1974. S.116-144, hier S. 139 „Rede vor Gauleitern und anderen Parteifunktionären am 29.2.1940“.
[46] StAHH Sozialbehörde I AF 83.74

3. Die Logistik des Hamburger Freihafens 1939/1940

Hamburger Hafen Lagerhaus Aktiengesellschaft (HHLA)

Die heutige Hamburger Hafen- und Logistik Aktiengesellschaft (HHLA) wurde 1939/40 zur Betriebsgesellschaft aller hamburgischen Hafenanlagen, damals unter dem Namen Hamburger Hafen- und Lagerhaus AG.[47] Die damalige HHLA wiederum war hervorgegangen aus der seit 1928 vollständig in Staatsbesitz gelangten Hamburger Freihafen Lagerhaus AG (HFLG)[48], die ihrerseits 1935 mit der seit 1864 bestehenden staatlichen Kaiverwaltung verschmolzen worden war. Die HFLG selbst war am 10.März 1885 ins Handelsregister eingetragen worden.[49]
Mit der Eröffnung des Sandtorhafens 1866 mussten Dampfschiffe ihre Güter nicht mehr ausschließlich in der Elbe entladen, sondern konnten dies in seeschifftiefen Hafenbecken am Kai tun. Dadurch war die Notwendigkeit entstanden, den Betrieb der Kaischuppen, Umschlagsanlagen und des Verkehrs zu regeln. Vor allem die Vertreter der hamburgischen Kaufmannschaft setzten sich für eine Verwaltung der Kais in öffentlicher Hand ein, da man die Abhängigkeit von einem privatwirtschaftlich organisierten Unternehmen befürchtete. Die neu entstandene Dienstleistung des Kaiumschlagsbetriebes wurde der staatlichen Kaiverwaltung unter politischer Kontrolle der Deputation für Handel und Schifffahrt zugesprochen. „Die Notwendigkeit, ausgedehnte Zwischenlagerplätze an der Nahtstelle zwischen löschenden und ladenden Seeschiffen einerseits und abgebenden oder empfangenden Ladungsinteressenten an Land andererseits zu schaffen, aber auch das Erfordernis, ständig schnell und rationell arbeitende Umschlagmittel einsetzen zu müssen, führte zur Entstehung von Kaianstalten mit eigener Rechtspersönlichkeit.“ [50]
Für den Kaibetrieb wurden eine Kaibetriebsordnung (KBO) sowie eine Kaigebührenordnung (KTO) erlassen. Für die Kaiverwaltung war

---

[47] Im Jahre 2005 wurde die 65 Jahre bestehende Bezeichnung ‚Lagerhaus’ durch ‚Logistik’ ersetzt. Gleichzeitig wurde aus der Behörde für Strom- und Hafenbau die Hamburg Port Authority (HPA). Oliver Driesen: Welt im Fluss. Hamburger Hafen, die HHLA und die Globalisierung. Hamburg 2010, S.204. (z.a.: Driesen 2010)
[48] Frank M. Hinz: Planung und Finanzierung der Speicherstadt in Hamburg. Gemischtwirtschaftliche Unternehmensgründungen im 19. Jahrhundert unter besonderer Berücksichtigung der Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft. Hamburg 2000, S.201. (z.a.: Hinz 2000)
[49] Hinz 2000, S.290
[50] Matthias Rademacher: Die Entwicklung des Hamburger Hafens und Hafenrechts von der Jahrhundertwende bis zur Gegenwart. von Die Geschichte des Hafen und Schiffahrtsrechts in Hamburg Band IV. Hamburg 1999, S. 65. (z.a.: Rademacher 1999)

deren Zuständigkeit mit der Anlandung bzw. Ablieferung von Waren zur Zwischenlagerung am Kai oder im Kaischuppen gegeben. Die KBO regelte zu einen das Verhältnis zum Versender oder Empfänger der Ware, zum anderen die Aufgaben, die dem Kaipersonal bei der Bearbeitung der Ware oblagen. Die KTO regelte die Zahlung und die Höhe der zu entrichtenden Raum, Umschlags-, Wiege- und Sondergebühren, die Lagergelder sowie für die Entgelte für die Hafenbahnbenutzung u.ä.
Die vor der NS-Zeit gültige KBO von 1930 wie die KTO wurde aufgehoben und durch die KTO bzw. KBO von 1934 ersetzt, nachdem die Behörde für Wirtschaft in der Verwaltung für Wirtschaft, Technik und Arbeit für die staatliche Kaiverwaltung zuständig wurde.[51]
Die HFLG war im Gegensatz zur staatlichen Kaiverwaltung sehr viel später, nämlich im März 1885, entstanden und vor allem als privatrechtlich organisierte Aktiengesellschaft. Die Notwendigkeit der Finanzierung, Errichtung und des Betriebes bzw. Verpachtung der Speicher im entstehenden Freihafengebiet hatte zur Gründung der HFLG durch die Norddeutsche Bank geführt. Das Modell einer ‚umfassenden Lagerhausgesellschaft' hatte ein gemischtwirtschaftliches Unternehmen hervorgebracht, das bis zur NS-Zeit vergleichsweise wirtschaftlich erfolgreich war. Zudem war es der Stadt gelungen, in der Wirtschaftkrise Ende der 20er Jahre alle Aktien an sich zu bringen.[52]
Die staatliche Kaiverwaltung war chronisch defizitär, so brauchte es keine großen Argumente, sie 1935 in der HFLG aufgehen zu lassen. Die Bündelung der wirtschaftlichen Interessen in einer Betriebsgesellschaft der hamburgischen Hafenanlagen zum 1. April 1935 kam dabei nicht nur der Stadt zugute, sondern begünstigte auch den Rüstungs- und Kriegskurs des NS-Regimes. 1937 wurde in der neuen KBO die HFLG mit Betrieb und Verwaltung beauftragt.[53] Mit der Umfirmierung zur Hamburger Hafen- und Lagerhaus AG 1939 bzw. dem Beginn der Geschäftstätigkeit ab 1.1.1940 wurden auch KTO und KBO novelliert. Arbeitspolitisch wird die HHLA in die GHB integriert.[54]
Für die Leitung der HFLG hatte die NSDAP den Außenhandelskaufmann, Bergedorfer Bürgermeister und Parteigenossen seit 1927, Albrecht Dreves beordert. Im September 1934 wird er Direktor, am 1. April 1935 Vorstandsvorsitzender der HFLG. „Als alter Nationalsozialist werden meine Handlungen stets

---

[51] Rademacher 1999, S.69
[52] Hinz 2000, S.290
[53] § 1 Abs.2, nach Rademacher 1999, S.70
[54] Karl Heinz Roth: Ökonomie und politische Macht: Die „Firma" Hamburg 1939-1945. In: Angelika Ebbinghaus, Karsten Linne (Hg.): Kein abgeschlossenes Kapitel: Hamburg im „Dritten Reich". Hamburg 1997, S.15-176, hier: S.44

nationalsozialistisch bestimmt sein.“ zitiert ihn Driesen.[55] Weitere Vorstandsmitglieder werden Ludwig Wirtz, Parteigenosse seit 1932 und ehemaliger Ortsgruppenleiter[56], und Parteigenosse[57] Ernst Plate, seit 1926 bei der HFLG, der 1936 in den Vorstand kommt.

Fruchtschuppen C

Der Staatsspeicher A war 1886 der erste dem Südfruchthandel zur Verfügung gestellte Umschlagplatz, in dem die witterungsanfälligen Früchte gelagert werden konnten. Durch ein Feuer im April 1892 wurde der Speicher teilweise zerstört, der Südfruchthandel musste auf den Schuppen 34 am Asiakai ausweichen, der im Winter zur Wasserseite hin verschließbar war.[58]
Weil dem allgemeinen Stückgutverkehr damit Kaischuppenfläche entzogen war, wurden schließlich am Versmannkai für den zunehmenden Früchtehandel „Kaischuppen für besondere Aufgaben“ errichtet, die Fruchtschuppen A und B. Diese Fruchtschuppen waren mit besonderen Isolierungen gebaut worden und besaßen eine Heizungsanlage, so dass „Früchte auch im Winter umgeschlagen und zwischengelagert werden konnten, ohne ihre Frische zu verlieren.“[59]
Wegen des besonderen Aufwands für den Bau und die Einrichtung der Fruchtschuppen musste sich ein aus den Fruchthändlern gebildetes Konsortium an den Kosten der Sondereinrichtungen (Heizungsanlage) beteiligen. Der Fruchtschuppen A lag zum Wasser mit der Schmalseite am östlichen Ufer des Magdeburger Hafens, mit der Längsseite am seeschifftiefen Baakenhafen. Der Fruchtschuppen B schloss sich an der Ostseite an und hatte seine Längsfront auch parallel zum Baakenhafen. Sie hatten zusammen etwa 12.600 qm Fläche und lagen zur Landseite am Hafenbahnhof Kai rechts. Nachdem die 1899 errichteten Fruchtschuppen A und B zu einer Verdoppelung des Fruchtumschlages geführt hatten, wurde 1901 auch der Schuppen 22 verlängert und verbreitert und zum Fruchtschuppen umgerüstet. Nach abermaliger Steigerung des Fruchtumschlages wurde 1904 die Lagerfläche der Fruchtschuppen A und B durch Anbauten um ein Fünftel erweitert.
Anfang 1908 war wiederum Bedarf nach einem weiteren Fruchtschuppen entstanden. Die Bürgerschaft bewilligte Gelder für

---

[55] Driesen 2010, S.81
[56] ebenda, S.105
[57] ebenda, S. 105. Ob Plate tatsächlich 1936 Mitglied der NSDAP werden konnte, wie Driesen schreibt, ist zu bezweifeln: die Mitgliedersperre wurde erst Im Frühjahr 1937 aufgehoben.
[58] Der Verfasser stützt sich hier insbesondere auf die Arbeit von Dieter Maass: Der Ausbau des Hamburger Hafens: 1840 bis 1910. Entscheidung und Verwirklichung. Hamburg 1990, S. 170-175
[59] ebenda, S.170

den Bau einer Kaimauer und eines Kaischuppens, des späteren. ‘Fruchtschuppens C’[60].
Senat und Kaiverwaltung hatten als Bauplatz für den Fruchtschuppen C einen schmalen Streifen an der Ostseite des Gaswerkgeländes im Hafen ausgesucht, vermutlich zum einen, weil der neue Schuppen in der Nähe zu den schon vorhandenen Fruchtschuppen A, B und 22 liegen sollte, zum anderen, weil sonst keine andere Fläche auf der rechtselbischen Hafenseite mehr vorhanden war. Offensichtlich spielten die Emissionen des in unmittelbarer Nähe gelegenen Gaswerkes in den Bauplanungen keine Rolle.[61] Durch die Errichtung einer Kaimauer sollte der Magdeburger Hafen auf Seeschifftiefe gebracht werden. Geplant war ein „Etagenschuppen“ für den „einfachen Warenumschlag“, zur „längeren Lagerung“ und zum „Umpacken von Südfrüchten“.[62] Der Fruchtschuppen war 181 m lang und 33, 50 m breit, mit einer Grundfläche von 6063,5 qm, einschließlich Perrons 7117,5 qm. Da die Schuppenbreite vergleichsweise gering war, waren für die Anbindung an die Hafenbahn „nur zwei Gleisstränge an der Landseite“ vorgesehen.[63] Neu war, dass der Fruchtschuppen zwei Etagen hatte, das Erdgeschoß hatte eine Höhe von sechs Metern, das Obergeschoß viereinhalb Meter. Im Schuppeninneren waren vier Aufzüge mit einer Traglast von jeweils 3 Tonnen, zur Wasserseite zehn Halbportalkräne mit gleicher Tragfähigkeit installiert. Zur Nordseite gab es einen Schuppenvorbau, der die Heizungsanlage, Arbeitsräume sowie Wohnungen für Schuppenvorsteher und private Mieter enthielt.[64] Der Schuppen wurde von der Sektion Strom- und Hafenbau der Baubehörde errichtet. Die Übergabe war vorgesehen für Anfang Oktober 1911, verzögerte sich aber, weil sich tragende Eisenpfeiler am südöstlichen Ende des Schuppens wegen des moorigen Untergrundes um 16 cm abgesenkt hatten. Der Fruchtschuppen C sollte ausschließlich dem Südfruchtverkehr dienen, während die

---

[60] siehe StAHH 111-1 Senat Cl VII Lit. Cb No.11 Vol.16 Fasc.76 Inv.21 “Acta, betr. die Erbauung einer Kaimauer und eines Kaischuppens am Magdeburger Hafen mit einem Kostenaufwand von M 2 030 000, genehmigt durch S. u. B.B. vom 9./14. Oktober 1908“.(z.a.: StAHH Fasc.76 Inv.21)

[61] Dem Autor der Bau-Rundschau war es aufgefallen: „Hier in unmittelbarer Nähe der Gasanstalt herrscht nämlich eine erhebliche Staubplage...“ siehe: Drubba: Der Südfruchtschuppen am Magdeburger Hafen in Hamburg. In: Bau-Rundschau. Wochenschrift für das gesamte Architektur- und Bauwesen Nord- und Westdeutschlands. Nr. 22, Jg. 1912, S.213-216, hier S. 214. Dokumentiert in: Lokal Berichte Hamburg Nr. 19 vom 26.9. 2009, S. 10-11.

[62] StAHH Fasc. 76 Inv.21, Drucksache für die Senatssitzung Sept. 1908, Bl.2 a

[63] ebenda

[64] Drubba 1912, S. 216. Zu den Mietern siehe Hamburger Adressbuch 1936, S.75 bzw. Hamburger Adressbuch 1938 Bd1 II, S.1083: Danach wohnten „Baakenbrücke 2 Fruchtschuppen C“ im I. Stock der Justizobersekretär im Ruhestand Franz Ulrichs und Verwaltungsleiter Obersekretär (1936), später Verwaltungsober-Inspektor (1938) Ludwig Ulrichs sowie im II. Stock der Schuppenvorsteher Martin Ahlbrecht .

Fruchtschuppen A und B dem Geschäft mit amerikanischen und australischen Äpfeln vorbehalten bleiben sollte.[65]
Über Jahrzehnte wurden die Verträge der Kaiverwaltung mit den am Fruchthandel beteiligten Firmen immer wieder verlängert[66]. Ende 1933 schloss die Behörde für Wirtschaft einen weiteren Vertrag mit den Fruchthändlern, die Laufzeit sollte vier Jahre betragen bis 30. September 1937.[67] Im Frühjahr 1935, nachdem die Kaiverwaltung mit der HFLG zusammengelegt worden war, wurde auch der Fruchtvertrag zum 1.April 1935 auf die HFLG übergeleitet[68]. Bis Ende März 1942 wurde der Vertrag noch dreimal verlängert.[69]
Unklar bleibt, welchen Umfang der Früchtehandel unter Kriegsbedingungen noch gehabt haben kann. Tatsächlich scheinen einige Fruchtschuppen kurzfristig und teilweise schon vor Ablauf des Fruchtvertrages von der HFLG anderweitig vermietet worden zu sein.[70] Bekannt ist die Nutzung des Fruchtschuppens C als Sammellager für die Hamburger und norddeutschen Sinti und Roma vom 16. bis 20. Mai 1940[71]. Unterlagen über die Vermietung des Fruchtschuppens C sind bisher nicht bekannt geworden. Mitte Oktober 1942 informiert die HFLG die Verwaltung für Handel, Schifffahrt und Gewerbe, dass die Feststellungsbehörde bei der Bauverwaltung 750 qm beanspruchte Fläche des Fruchtschuppens C am 8. Oktober 1942 zurückgegeben habe. Die Feststellungsbehörde hatte sie für ein Ostarbeiterlager genutzt[72]. Ab wann und wie lange ein

---

[65] StAHH Fasc.76 Inv.21, Bl.17 Artikel Hamburg Correspondent No. 526 vom 16. Oktober 1911
[66] Siehe StAHH 371-8 II Behörde für Wirtschaft – Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe II, Spezialakten S VIII D.1.1. Vermietung von Räumen an die Südfruchtbranche 1896-1933 4. Erbauung eines Südfruchtschuppens am Magdeburger Kai und dessen Vermietung an die Südfruchthändler Bd.I (fehlt), Bd.II 1896-1907, Bd.III 1908-1924, Bd.IV 1924-1932, Bd.V 1933-1941 (z.a.: StAHH S VIII D.1.1.4. Bd.)
[67] S VIII D.1.1.4. Bd. V Verhandlungen über „Fruchtvertrag(e)“, Bl.71-77 Vertrag zwischen der Behörde für Wirtschaft und den am Fruchthandel beteiligten Firmen vom 18.11.1933, hier: Bl. 72
[68] ebenda, Bl.146 Kaiverwaltung an Behörde für Wirtschaft vom 28.3.1935 ; Bl.147-155 Behörde für Wirtschaft an Firma Astheimer u. Sohn vom 2.4.1935: Nachschrift und Überleitung Fruchtvertrag auf die HFLG zum 1.4.1935
[69] ebenda, Bl. 157-162 HFLG an Behörde für Wirtschaft vom 8.10.1937: 2. Nachtrag Fruchtvertrag; Bl.166-169 HFLG an Verwaltung für Handel, Schiffahrt und Gewerbe vom 2.10.1940 bzw. vom 6.1.1941: 3. Nachschrift vom 20.11.1940 und Bl.170/171 HFLG an Verwaltung für Handel, Schiffahrt und Gewerbe vom 20.6.1941: 4. Nachtrag vom 30.5.1941, betr. Vertragsverlängerung bis 31.3.1942.
[70] siehe unten unter „Kriegsnutzungen von HHLA-Schuppen“.
[71] siehe: Bericht der Lübecker Kriminalpolizei vom 20.Mai 1940: Die festgenommenen Sinti und Roma wurden „...im Sammellager, Fruchtschuppen C, eingeliefert“. Landesarchiv Schleswig-Holstein, Abt. 627, Nr. 135; hier zitiert nach Prehn 2009, S.19; Driesen 2010, S.91.
[72] StAHH S VIII D.1.32.53, Bl. 124: HFLG an Verwaltung für Handel, Schiffahrt und Gewerbe vom 16.10.1942.

Teilbereich des Fruchtschuppen C als Zwangsarbeiterlager diente, geht aus dem Dokument nicht hervor.
Der Fruchtschuppen C wurde im Krieg mindestens dreimal durch Bomben getroffen. Im Jahre 1940 wurde er in der Nacht vom 24. auf den 25. Oktober beschädigt[73], fast drei Jahre später erhielt er Treffer am 24. und 28. Juli 1943 und brannte vor allem im östlichen Teil völlig aus[74]. Bei einem Tagesangriff am 6. November 1944[75] wurde der in Norwegen beschlagnahmte und vor der Kohlenförderanlage des Gaswerkes an der Kaimauer vor dem Fruchtschuppen C festgemachte Dampfer Oxhöft, der als Kriegsmarinewohnschiff genutzt wurde, von Bombentreffern versenkt.[76] Dabei dürfte wiederum der östliche Teil des Fruchtschuppens mit getroffen worden sein.
Nach Ende des Krieges wurde der Fruchtschuppen C nicht mehr in Betrieb genommen. In einer betriebsinternen Publikation der Hamburger Gaswerke über die geplante Erweiterung des Gaswerkes auf dem Grasbrook Ende 1951 war zu lesen: „Nur die geringe Grundfläche stand vor Jahren dem Vorhaben im Wege. 1949 konnte der Werksbereich durch Zupachtung eines benachbarten Geländestreifens, auf dem vor dem Kriege (sic!) der Fruchtschuppen C gestanden hatte, von rund 51000 qm auf 65000 qm erweitert werden.“[77]

Kriegsnutzungen von HHLA-Schuppen

Große Teile der von der HHLA verwalteten Kaischuppen, die rechtselbisch am Magdeburger und Baakenhafen sowie am Kirchpauerkai, linkselbisch am Holthusenkai, Segelschiffhafen, Hansahafen, Indiahafen, Südwesthafen, Grenzkanal, Ellerholzhafen und Rosshafen standen, wurden fast ausnahmslos zwischen 1934 und 1942 an Heer, Marine und Luftwaffe vermietet[78].

---

[73] Matthias Rademacher: Die Entwicklung des Hamburger Hafens und Hafenrechts von der Jahrhundertwende bis zur Gegenwart. Die Geschichte des Hafen und Schiffahrtsrechts in Hamburg. Band IV. Hamburg 1999, S. 240.
[74] Architekten und Ingenieurs-Verein e.V. (Hg.):Hamburg und seine Bauten 1929-1953, S.38;
[75] Hans Brunswig: Feuersturm über Hamburg. Die Luftangriffe auf Hamburg im 2. Weltkrieg und ihre Folgen. Stuttgart 8. Aufl. 1987, S. 346;
[76] Jan Heitmann: Hamburgs Hafen in der „Stunde Null“. Bilder von Zerstörung und Neuanfang. Fotografische Zeugnisse aus dem Nachlass von Heinrich Hamann. Hamburg 2006, S.35. Vom Fruchtschuppen C ist im Photo nur noch die Eisenpfeilerkonstruktion erkennbar.
[77] Hamburger Gaswerke (Hg.): DU, die HGW und das GAS. Ein Betriebsbuch für die Werkangehörigen der Hamburger Gaswerke GmbH. o.O. (Hamburg) o.J. (1951), S. 40.
[78] StAHH 371-8 II Verwaltung für Handel, Schiffahrt und Gewerbe – Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe II Spezialakten VIII D 1.32.53 „Akte betreffend die Vermietung von Kaischuppen an die Wehrmacht 1934-42“,Bl.1-128. (z.a.: StAHH S VIII D.1.32.53)

Mehr als fünf Jahre vor Kriegsbeginn 1939 vermietete die HFLG ihre Kaischuppen schon zu militärischen Zwecken: Ende Mai 1934 fragte die Reichsmarinedienststelle Hamburg bei der Finanzverwaltung Hamburg wegen des Schuppens 64 an. Sie wollte den am Kamerunweg am Grenzkanal gelegenen Schuppen von August 1934 bis Ende Juli 1935 mieten.[79] Zwei Monate später kam ein Vertrag über den Schuppen 64 sowie eine Wohnung des Vorbaus zustande mit einer Laufzeit vom 1. November 1934 bis zum 30. September 1935.[80] Fast eineinhalb Jahre später vermietet die HFLG denselben Schuppen mit einer Vertragslaufzeit vom 1. April 1937 bis Ende 1938 an die Marinewerft Wilhelmshaven.[81]
Dieser Vertrag wie auch der nachfolgende mit der Wehrkreisverwaltung X Hamburg[82] könnten im Zusammenhang mit der Unterstützung der spanischen Franco-Putschisten gestanden haben, sollte der Ausfuhrschuppen 2 an der Zweibrückenstrasse doch für „Heeresfahrzeuge und Materialien“[83] genutzt werden. Der Ausfuhrschuppen 2 steht an der Ostseite der Kaizunge zwischen Norderelbe und Baakenhafen, wo jene Kaischuppen stehen, an denen Kriegsmaterial zur Unterstützung Francos umgeschlagen wurde. Die HFLG lässt in „§ 10 Bahnanschluß“ des Vertrages festhalten, dass das Anschlussgleis Eigentum der Stadt Hamburg ist und nach den „Allgemeinen Bedingungen für Privatgleisanschlüsse an die Hamburger Hafenbahn (P.H.H.) -Ausgabe 1936- verwaltet wird. Die Gleisbenutzungsgebühr ist bis zum Anschluß an die Reichsbahn an den Hamburger Staat zu zahlen“[84]. Ein weiterer Vertrag mit der Heeresstandortverwaltung Hamburg bezieht sich auf den Schuppenteil 76 B und ein Zimmer im Schuppen 77 A[85] am Ellerholzhafen: dort soll ein Lager für Heeresfahrzeuge und Materialien eingerichtet werden, es handelt sich um „Automobile“[86].
Am 21. Dezember 1937 unterrichtet die HFLG die Behörde für Handel, Schifffahrt und Gewerbe nachträglich über den Vertrag, den sie mit der Heeresstandortverwaltung Hamburg im Sommer

---

[79] StAHH S VIII D.1.32.53, Bl.1. Reichsmarinedienststelle Hamburg an Finanzverwaltung Abt. IV Hamburg vom 22. Mai 1934
[80] ebenda, Bl.13-16 Vertrag zwischen Finanzverwaltung und Reichsmarine, Reichswehrdienststelle Hamburg
[81] ebenda, Bl.17 HFLG an Behörde für Handel, Schiffahrt und Gewerbe vom 4.2.1937; Bl.18-22 Vertrag;
[82] ebenda, Bl. 23: HFLG an Behörde für Handel, Schiffahrt und Gewerbe vom 23.6.1937; Bl.24-28: Vertrag.
[83] ebenda, Bl.24.
[84] ebenda, Bl.26.
[85] ebenda, Bl. 29: HFLG an Behörde für Handel, Schiffahrt und Gewerbe vom 20.8.1937; Bl.30-34 Vertrag mit Laufzeit vom 21.4.-30.9.1937.
[86] ebenda, Bl.37.

geschlossen hatte[87]: danach hat sie den Schuppen 32 ab 15.Juni[88], den Schuppen 31 ab 15.Juli[89] und den Schuppen 30 ab 15.August 1937[90], alle am Kirchenpauerkai direkt an der Norderelbe gelegen, für jeweils sechs Monate an die Heeresstandortverwaltung vermietet.[91]
Ende Juni hatte die Pariser Tageszeitung nach Informationen einer antifaschistischen Widerstandsgruppe aus dem Hamburger Hafen um Dagobert Biermann[92], Dr. Herbert Michaelis[93], Bruno Rieboldt, Albert Blumenstein u.a. unter der Überschrift „Hamburg - Der Haupthafen Francos“ veröffentlicht, wozu die genannten Schuppen tatsächlich angemietet worden waren: „Die Schuppen 33 und 34 im Hamburger Hafen sind mit Tanks, Flugzeugzeugabwehrkanonen und leichten Waffen voll belegt. Die Schuppen 31 und 32 sollen von jetzt ab denselben Zwecken dienen, und es soll von diesen Schuppen in Zukunft keine andere als militärische Frachtgutverladung vorgenommen werden. Der Dampfer „Wigbert“ von der Wörmann-Linie[94] fährt auch heute noch regelmäßig Geschosse nach Spanien. (...) Ein anderes Schiff der Wörmann-Linie ist am Kirchenpauerkai (...) durch Einstellung von Betten in die Frachträume und andere Maßnahmen zum Lazarettschiff umgewandelt worden.“[95]

---

[87] StAHH S VIII D.1.32.53, Bl.38: HFLG an Behörde für Handel, Schiffahrt und Gewerbe vom 21.12.1937, Unterrichtung über den Vertrag mit der Heeresstandortverwaltung Hamburg vom 22.7.-16.12.1937.
[88] Am 13.1.1941 an die HFLG zurückgegeben. StAHH S VIII D.1.32.53, Bl.74: HFLG an Verwaltung für Handel, Schiffahrt und Gewerbe vom 7.1.1941.
[89] Am 8.1.1941 an HFLG zurückgegeben, ebenda, Bl.74.
[90] Am 30.11.1940 an HFLG zurückgegeben, ebenda, Bl.71: HFLG an Verwaltung für Handel, Schiffahrt und Gewerbe vom 28.11.1940.
[91] ebenda, Bl.39-43, hier Bl.39: Vertrag § 1.
[92] siehe hierzu: Ludwig Eiber: Arbeiterwiderstand gegen Faschismus und Krieg 1933-1945, insbesondere das Kapitel „Hamburger Antifaschisten gegen Franco“. In: Ulrich Bauche, Ludwig Eiber, Ursula Wamser, Wilfried Weinke (Hg.): „Wir sind die Kraft“. Arbeiterbewegung in Hamburg von den Anfängen bis 1945. Hamburg 1988, S.271-314, hier:S.303.
[93] siehe hierzu: Wilfried Weinke: Die Verfolgung jüdischer Rechtsanwälte Hamburgs am Beispiel von Dr. Max Eichholz und Herbert Michaelis. In: Angelika Ebbinghaus, Karsten Linne (Hg.): Kein abgeschlossenes Kapitel: Hamburg im „Dritten Reich“. Hamburg 1997, S. 248-265, hier: S. 255-259.
[94] Die Reederei Woermann hatte die Schuppen 26-29 am Petersenkai des Baakenhafens privat gepachtet. Sie war maßgeblich an der Unterstützung Francos beteiligt. Siehe auch das Faksimile des Plans „Der Hamburger Francohafen“ aus der „Deutschen Volkszeitung“ vom 19. September 1937. Abgedruckt in: Herbert Diercks: Der Hamburger Hafen im Nationalsozialismus. Wirtschaft, Zwangsarbeit und Widerstand. Texte, Fotos und Dokumente zur Hafengeschichte. Hamburg 2008, S.25. (z.a.: Diercks 2008)
[95] Dokument 21: „Pariser Tageszeitung“ vom 27. Juni 1937. In: Ursel Hochmuth, Gertrud Meyer: Streiflichter aus dem Hamburger Widerstand 1933-1945. Frankfurt/M. 1980 (Reprint der Erstausgabe 1969), S. 526-528, hier: 527 f. Siehe auch das Kapitel: Hamburger Antifaschisten gegen Franco und Hitler, in: dies., S.187-192

Am 11. September 1938 vermietet die HFLG[96] den Bereich B des Fruchtschuppens 24 am Versmannkai im Baakenhafen sowie Schuppen 52 B im Indiahafen an die Heeresstandortverwaltung „auf unbestimmte Zeit“[97]. Am 11. Juli 1941 wird Schuppen 52 wieder an die HFLG zurückgegeben.[98]
Nach Kriegsbeginn 1939 werden neben anderen Schuppen auffällig viele Fruchtschuppen von der HFLG[99] an Heer, Marine und Luftwaffe vermietet: von den in der NS-Zeit vorhandenen elf Fruchtschuppen[100] ist nur der Fruchtschuppen 35 nicht darunter.
Nachdem der Fruchtschuppen 24 schon im September 1938 an die Heeresstandortverwaltung vermietet worden war, folgt der Bananen-Furchtschuppen 48 im Dezember 1940[101]. Die Heeresstandortverwaltung nutzt 1532 qm des Schuppens[102], der Ausbaustab der Luftwaffe war anscheinend an der Belegung des Schuppens auch beteiligt[103]. Bis zum Sommer 1941 hatte die Heeresstandortverwaltung außerdem die Fruchtschuppen 22 und 23 im Baakenhafen belegt, die anschließend an die Marinestandortverwaltung weitergereicht werden[104]. Der Fruchtschuppen 34 dient im Oktober der Einlagerung von Kartoffeln[105]. An die Marinebaudirektion gehen im November 1941 die Fruchtschuppen 43 und 44 am O’Swaldkai im Hansahafen[106] – Anfang 1942 wird im Schuppen 43 ein Zwangsarbeiterlager für sowjetische Kriegsgefangene mit Unterkünften und Werkstätten

---

[96] StAHH S VIII D.1.32.53, Bl.44: HFLG an Verwaltung für Handel, Schiffahrt und Gewerbe vom 25.2.1939; Bl.45 f. Lagepläne Schuppen 24 und Schuppen 52; Bl.47-51: Vertrag HFLG mit der Heeresstandortverwaltung vom 1.11.1938.
[97] ebenda, Bl.47.
[98] StAHH S VIII D.1.32.53, Bl.89: HFLG an Verwaltung für Handel, Schiffahrt und Gewerbe vom 18.7.1941.
[99] Obwohl die HFLG Ende 1939 in HHLA umfirmiert worden war und ab 1.1. 1940 als HHLA agierte, schlägt sich dies im Briefkopf der Firma nicht nieder; deshalb auch aus der Akte weiterhin HFLG zitiert, wo HHLA gemeint ist.
[100] 1939 sind 11 Fruchtschuppen im Freihafen vorhanden: Rechtselbisch am Magdeburger Hafen der Fruchtschuppen C; im Baakenhafen am Versmannkai die Fruchtschuppen A, B, 22, 23 und 24. Linkselbisch im Segelschiffhafen am Asiakai die Schuppen 34 und 35 sowie Schuppen 48 am Amsinckkai; im Hansahafen am O’Swaldkai die Schuppen 43 und 44. (Nach Rademacher 1999, S.75-77 und Maass, Kludas,Sabisch 1988, S. 112)
[101] StAHH S VIII D.1.32.53, Bl. 73: HFLG an Verwaltung für Handel, Schiffahrt und Gewerbe vom 27.12.1940. Vermietet ab 21.12.1940.
[102] ebenda, Bl. 75: HFLG an Verwaltung für Handel, Schiffahrt und Gewerbe vom 16.1.1941.
[103] ebenda, Bl.89 HFLG an Verwaltung für Handel, Schiffahrt und Gewerbe vom 18.7.1941.
[104] ebenda, Bl.89.
[105] ebenda, Bl.97: HFLG an Verwaltung für Handel, Schiffahrt und Gewerbe vom 11.10.1941.
[106] ebenda, Bl.99: HFLG an Verwaltung für Handel, Schiffahrt und Gewerbe vom 15.11.1941.

errichtet, dass eine Arbeitsgemeinschaft der Großwerften unter Führung von Blohm&Voss betreibt. Wegen Überfüllung des Schuppens 43 wird Ende Mai 1942 auch der benachbarte Schuppen 44 mit einbezogen. Bis September 1943 müssen die Zwangsarbeiter dort unter erbärmlichsten Bedingungen leben und arbeiten, bis die „Arbeitsgemeinschaft Schuppen 43“ die Schuppenlager auflöst und die Zwangsarbeiter auf andere Lager verteilt werden[107].

Die Fruchtschuppen A und B am Versmannkai wurden „ ab 16. März 1942 bis etwa Mitte April 1942 an den Admiral der Kriegsmarinestelle Hamburg vermietet“[108], teilt die HFLG der Verwaltung für Handel, Schifffahrt und Gewerbe Mitte April mit.

Im Oktober 1942 schließlich gibt die Feststellungsbehörde bei der Bauverwaltung Hamburg 750 qm zurück, die sie im Fruchtschuppen C angemietet hatte, um dort ein Ostarbeiterlager zu betreiben. Dies ist in dieser Akte auch die einzige Vermietung der HHLA an einen nicht-militärischen Mieter.

Ein weiterer HHLA-Schuppen am Versmannkai war bis Ende April 1941 an Wehrmachtteile vermietet, der Schuppen 25. Das Heeresverpflegungs-Hauptamt hatte ihn offenbar beschlagnahmt, für einen unbekannten Zeitraum genutzt und am 21. Dezember 1939 zurückgegeben[109]. Danach sicherte sich die Luftwaffe ab April 1940 den Schuppen 25 für ein „Gerätelager des Luftgaukommandos“ und gab ihn schließlich am 30. April 1941 zusammen mit dem Fruchtschuppen 48 an die HHLA zurück[110]. Anfang Oktober 1942 diente der Schuppen 25 als Zwischenlager für geraubtes „holländisches Judengut“[111] , das zwischen dem 6. und 15. Oktober 1942 vier Flusskähne dort anlandeten. Die Möbel und anderes Wohnungsinventar der ausgeplünderten und dann ermordeten holländischen Juden waren im Rahmen der sog. „M-Aktion“[112] nach Hamburg verschifft worden.

---

[107] Diercks 2008, S.40.

[108] StAHH S VIII D.1.32.53: Bl.108. HFLG an Verwaltung für Handel, Schiffahrt und Gewerbe vom 14.4.1942.

[109] ebenda, Bl.61-62: HFLG an Behörde für Handel, Schiffahrt und Gewerbe vom 27.121939 bzw. 29.12.1939.

[110] ebenda, Bl.89 HFLG an Verwaltung für Handel, Schiffahrt und Gewerbe vom 18.7.1941.

[111] siehe StAHH 131-4, Senatskanzlei-Präsidialabteilung 1942 S II 538: Schreiben des Beigeordneten der Sozialverwaltung an Reichsstatthalter Kaufmann vom 16. Oktober 1942; hier zitiert nach: Linde Apel, Frank Bajohr: Die Deportationen von Juden sowie Sinti und Roma vom hannoverschen Bahnhof in Hamburg 1940-1945. Hamburg o. J. (Gutachten November 2004), Anhang: Dokument 41. Der anfragende Beigeordnete war der Senator der Sozialverwaltung, Oskar Martini. Vgl. auch Frank Bajohr: „Arisierung „ in Hamburg. Die Verdrängung jüdischer Unternehmer 1933-1945. Hamburg 1997, S.334.

[112] Siehe: Wolfgang Dreßen: Betrifft: „Aktion 3“. Deutsche verwerten jüdische Nachbarn. Dokumente zur Arisierung. Berlin 1998. Zur „M-Aktion“siehe S. 45-61.

Hamburger Hafenbahn und Deutsche Reichsbahn

Die Hamburger Hafenbahn

Mit der Eröffnung des Sandtorhafens 1866 wurde auch die Kai-Bahn im Hamburger Hafen eröffnet[113]. Die damals zunächst nur landseitig gelegten Gleise hatten eine Verbindung zum Berliner Bahnhof der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft, die 1866 auch Pächter der auf Kosten der Stadt hergestellten Gleisanlagen wurde[114]. Die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft musste sich verpflichten, auch von anderen Bahnhöfen anzuliefernde Waren zu transportieren, die für den Kaiumschlag bestimmt waren. Damals wurde der Grundstein für den Ruf Hamburgs als „schneller Hafen“ gelegt. Schon in den 50er Jahren des 19. Jahrhunderts hatte es Planungen gegeben, Hamburg auch Richtung Süden an das Eisenbahnnetz anzuschließen, aber erst nachdem das Königreich Hannover 1866 durch Preußen annektiert worden waren, kamen die Verhandlungen voran und führten schließlich zum Bau des Venloer Bahnhofes samt Güteranlagen durch die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft bzw. zum Anschluss der Eisenbahn an das südliche Eisenbahnnetz durch den Bau der Elbbrücken. Die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft erhielt auch die Pacht für den Eisenbahnbetrieb am Kaiserkai, zudem den Hafenbahnbetrieb an den Kaiumschlagsanlagen des nördlichen Ufers des Grasbrookhafens[115]. Nach Meinungsverschiedenheiten mit den beiden Eisenbahngesellschaften kam es 1879 zu der Entscheidung, dass Hamburg die Hafenbahn in Eigenregie übernahm, allerdings die Betriebsführung der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft überließ, die der Kaiverwaltung auf Anforderung Material und Personal zur Verfügung stellte[116]. Die Transportgebühren gingen an

---

[113] Zusammengefasst nach: Manfred Berger: Historische Bahnhofsbauten II. Braunschweig, Hannover, Preussen, Bremen, Hamburg, Oldenburg und Schleswig-Holstein. Berlin 1987, S.223 (z.a.: Berger 1987) und Dieter Maass: Der Ausbau des Hamburger Hafens: 1840 bis 1910. Entscheidung und Verwirklichung. Hamburg 1990, S.66-71 (z.a. Maass 1990)

[114] Vertrag vom 18.Juli 1866. Siehe: Kurt Giese: Der Hafenbahnvertrag in Theorie und Praxis. Zur Frage der Organisation des Hafenbahnbetriebs. Zweiter Teil: Anwendung in der Praxis. In: Archiv für Eisenbahnwesen 1932, S. 553-604. Hier: S.554 (z.a. Giese 1932)

[115] ebenda, S.554

[116] Vertrag zwischen Hamburg und der Berlin-Hamburger Eisenbahn vom 31.12.1879, Giese 1932, S.555.

die Kaiverwaltung, zusätzlich erhob sie von der Eisenbahngesellschaft eine Gleisbenutzungsgebühr. Die Dienstleistung der Eisenbahngesellschaft wurde entsprechend von der Stadt bezahlt. Nach der Verstaatlichung der Berlin-Hamburger Eisenbahn durch Preußen 1883 änderte sich bis 1888 vertraglich nichts. Dann übernahm Hamburg die Unterhaltung der Hafenbahn in eigener Verwaltung. Dies übernahm die Hafenbahnabteilung im Amt für Strom- und Hafenbau. Hamburg blieb Betriebsführer, der Betriebsdienst war weiterhin Sache des Preußischen Staates. Nachdem inflationsbedingt die Reichsbahn 1920 die Verträge gekündigt hatten, kam Ende Februar 1929 nach langwierigen Verhandlungen der Hamburger Hafenbahnvertrag zustande,[117] der auch 1940 Gültigkeit hatte. Das Schienennetz der Hafenbahn hatte 1938 eine Länge von 482 Kilometern.[118]

Der Hafenbahnhof Kai rechts

Mit der Gründung des Freihafens 1888 entstand die Notwendigkeit, innerhalb des Freihafens einen Rangier- und Übergabebahnhof für die Hafenbahn zu schaffen. Es wurde dafür der südliche Teil des Geländes des damaligen Venloer (später Hannoverschen) Bahnhofes, abgetrennt und dem Hamburgischen Staat zur Anlage des Rangierbahnhofes Versmannstrasse, später Bahnhof Kai rechts (rechts für ‚rechtselbisch') überlassen. Zum Ersatz wurde 1889/90 der Rangierbahnhof Wilhelmsburg auf preußischem Gebiet gebaut. Der spätere damit ‚zollausländische' Hafenbahnhof Kai rechts wurde durch einen eisernen Zollzaun vom ‚zollinländisch' liegenden Gelände des Venloer Personenbahnhofs abgesperrt.[119] Durch ein westliches Zolltor wurden die Übergabezüge von und nach dem Hauptgüterbahnhof Hamburg und über das östliche Zolltor die Güterzugübergaben nach Wilhelmsburg bewerkstelligt.[120] Über die 1926 fertiggestellte Freihafenelbbrücke führte ein Hafenbahngleis vom Bahnhof Kai rechts zum 1893 errichteten Hafenrangierbahnhof Niedernfelde (später Haupthafenbahnhof Süd, auch Hgbf-Süd). Über die Gleise 1-5 des Bahnhofes Kai rechts waren die westlichen Hafenteile erreichbar[121], u.a. über die Baakenbrücke auch das Anschlussgleis des Gaswerkes, auf dessen Gelände am Magdeburger Hafen der Fruchtschuppen C stand. Organisatorisch fiel der Bahnhof

---

[117] ebenda, S.556. Der „Vertrag über den Betrieb der hamburgischen Hafenbahn" ist bei Giese auf den Seiten 593-604 abgedruckt.
[118] Hamburger Freihafen-Lagerhaus Gesellschaft (Hg.): Der Hafen Hamburg. Ein Handbuch für Verlader. Hamburg 1938, S.43. (z.a.: HFLG 1938)
[119] Berger 1987, S.215.
[120] Benno Wiesmüller, Dierk Lawrenz: Die Hamburger Rangier- und Güterbahnhöfe. Freiburg 2009, S.84-90: Bahnhof Hamburg Kai rechts. Hier:S.86 (Wiesmüller, Lawrenz 2009)
[121] ebenda, S.86.

Kai rechts im Zuständigkeitsbereich der Reichsbahnämter Hamburg[122]. „Die Übernahme der Wagen zwischen den Organen des Kaibetriebes und der Reichsbahn erfolgt auf besonderen Übergabegleisen auf den Bahnhöfen Kai rechts und Hamburg-Süd, während Güter, und zwar in beiden Richtungen, beim Empfang und auch beim Versand an den Kaischuppen übernommen werden,“[123] Die Waggons und Lokomotiven wurden vom Rangierbahnhof Wilhelmsburg gestellt.

Deutsche Reichsbahn

Die Reichsbahndirektion Hamburg

In Hamburg hatte die Reichsbahndirektion (RBD) ihren Sitz in einem Gebäude, dass 1895 gleichzeitig mit dem West-Flügel des Altonaer Bahnhofes als neuer Präsidiumssitz der preußischen Königlichen Eisenbahndirektion Altona eröffnet wurde. Mit dem bis 1935 errichteten Erweiterungsbau der RBD Altona arbeiteten etwa tausend Mitarbeiter unter der ursprünglichen Adresse Museumsstrasse 39. Aktuell hat es die Deutsche Bahn AG gemietet.
Durch das Groß-Hamburg Gesetz wurde die seit 1922 bestehende RBD Altona zum 1. April 1937 in RBD Hamburg umbenannt. Die Reichbahndirektion (RBD) Hamburg war die regionale Institution, die in ihrem Bezirk ein mehr oder weniger dichtes Netzwerk von Reichsbahnämtern führte. Diese hatten weisungsbefugt mit ihren Betriebs-, Verkehrs- und Maschinenabteilungen die Dienst- und Fachaufsicht über die ihnen zugeordneten örtlichen Dienststellen wie z.B. (Güter-) Bahnhöfe, Gepäckabfertigungen oder Lokschuppen. Diese (Außen-) Dienststellen machten die tatsächliche Arbeit vor Ort.
Die RBD bestand aus sechs Abteilungen (I. bis VI.), denen jeweils ein Abteilungspräsident vorstand. Unter diesen waren die wichtigen Ressorts Betrieb (III.), Verkehr und Personal (II.) sowie Maschinen (V.) und Werkstätten (VI.).
Die in der RBD Hamburg bestehenden sechs Abteilungen administrierten über ihre jeweiligen Dezernate die ihnen zugeordneten lokalen 13 Hamburger Reichsbahnämter -verteilt auf die ‘Groß-Hamburger’-Stadtbezirke Altona, Hamburg, Harburg- als auch regional den Betrieb durch die Reichsbahn-Ämter in Bad Oldesloe, Kiel, Flensburg, Glückstadt, Lüneburg, Husum, Neumünster, Wesermünde, Ludwigslust und Wittenberge.[124]

---

[122] siehe unten
[123] HFLG 1938, S.42 f.
[124] Hamburger Adressbuchbuch 1936, Bd.II, Abschnitt VII Altona 13 I. Siehe auch Organigramm „Aufbau der Geschäftsstellen der Deutschen Reichsbahn am 1.4.1938“ in: Hans-Henning Gerlach: Atlas zur Eisenbahngeschichte . Deutschland.

Seit Februar 1937 war die privatrechtlich geführte Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft gesetzlich wieder der direkten Kontrolle der Reichsregierung unterstellt[125]. Zuvor war der Generaldirektor der Reichsbahn-Gesellschaft, Julius Dorpmüller, zum Reichverkehrsminister ernannt worden, die Abteilungen der Hauptverwaltung der Reichsbahngesellschaft wurden als Eisenbahnabteilungen in das Reichsverkehrsministerium (RVM) eingegliedert. Die Mitarbeiter der Reichsbahn wurden „unmittelbare Reichsbeamte“[126]. Im Juli 1939 bestimmte das neuerlassene Reichsbahngesetz „Die Deutsche Reichsbahn ist zum Nutzen des deutschen Volkes und der deutschen Wirtschaft zu verwalten; dabei sind die Belange der Landesverteidigung zu wahren. Die Erfüllung der Aufgaben der Deutschen Reichsbahn ist öffentlicher Dienst.“[127] Auch die Deutsche Reichsbahn wurde nach dem Führerprinzip geleitet.

In Hamburg führte Dr. jur. Erich Goudefroy die RBD seit Oktober 1935 als Präsident und blieb es bis Kriegsende 1945. Goudefroy war Mitglied der NSDAP seit dem 1. Dezember 1931.[128] Das Führungspersonal der Reichsbahndirektion bestand aus 70 Mitgliedern, darunter sechs Präsidenten der Abteilungen I.- VI., 53 Dezernenten und 13 Vorständen der Reichsbahnämter.[129]
Von zwei Dezernenten ist ebenfalls bekannt, dass sie der NSDAP angehörten: beide Juristen arbeiteten 1939 in der Abt. II ‚Verkehr’ und setzten ihre Karriere im Reichsverkehrsministerium fort: Oberreichsbahnrat Werner Hassenpflug hatte das NSDAP-Parteibuch seit 1. November 1931[130] und wurde im Januar 1942 zum Leiter der Personalabteilung im RVM ernannt, wo er auch für den Einsatz von Zwangsarbeitern zuständig war.

Österreich. Schweiz. Zürich und Wiesbaden 1986, S. LXVI. 327 Betriebsämter mit 2500 Bahnmeistereien sowie 124 Verkehrsämter mit 1111 Selbständigen Abfertigungsstellen teilten sich die Arbeit auf 8536 Bahnhöfen, 128 Maschinenämter administrierten 550 Betriebs- und Betriebswagenwerke und 29 Fahrleitungsmeistereien, daneben gab es 78 Reichsausbesserungswerke.(Zitiert als: Gerlach 1986)

[125] Siehe ‚Gesetz über die Neuregelung der Verhältnisse der Deutschen Reichsbank und der Deutschen Reichsbahn’ vom 10. Februar 1937, RGBl.II 1937, S. 47.

[126] ebenda, Art.2, Abs.5.

[127] § 3 Abs. 3 Gesetz über die Deutsche Reichsbahn (Reichsbahngesetz) vom 4. Juli 1939, RGBl.I 1939, S.1206

[128] Siehe Alfred C. Mierzejewski: The Most Valuable Asset of the Reich. A History of the German National Railway. Volume 2. 1933-1945. Chapel Hill and London 2000, S.15. (z.a.: Mierzejewski 2000)

[129] Siehe ‚Deutsche Reichsbahn. Reichsbahndirektion Hamburg’ In: Hauptverwaltungsamt (Hg.): Handbuch der Hansestadt Hamburg. Hamburg 1939, S.261-267 (z.a.: Handbuch 1939)

[130] Mierzejewski 2000, S.15; Die Reichsbahn 1942, S.14

Der zweite Jurist war Dr. jur. Fritz Schelp, Parteimitglied seit dem 1. Mai 1937[131]. Schelp leitete von 1934 bis Ende Mai 1940 das Güterbeförderungsdezernat der Verkehrs- und Tarifabteilung, wurde am 1. Juni 1940 zur Generalbetriebsleitung (GBL) Süd in München versetzt und nach seiner Ernennung zum Reichsbahndirektor am 1. Oktober 1940 zum 1. Januar 1941 Oberverkehrsleiter der GBL Süd. Am 22. September 1941 übernahm er das neugeschaffene Güterbeförderungsreferat in der Verkehrs- und Tarifabteilung E I im RVM. Ein Vierteljahr später folgte die Ernennung zum Ministerialrat, schließlich wurde er am 1. Juni 1942 Leiter der Verkehrs- und Tarifabteilung im Reichsverkehrsministerium. Januar 1943 wurde er auf Vorschlag von Reichsverkehrminister Dorpmüller zum Ministerialdirektor befördert.[132]

Die Verbindung zur Wehrmacht wurde formell durch Goudefroy hergestellt, der als Reichsbevollmächtigter für die Bahnaufsicht (Rbv) fungierte. In der zentralen Betriebsabteilung III, der RBD-Vizepräsidenten Max Peine als Abteilungspräsident vorstand, wurden die Betriebs- und Fahrplanangelegenheiten in den Dezernaten 33 und 34 bearbeitet. Auch die Güterzugfahrpläne wurden dort erstellt und für den Bezirk der RBD Hamburg disponiert.

Max Peine war gleichzeitig „Der Bahnbevollmächtigte“ (Bbv), so hieß die Sonderabteilung der RBD für Wehrmachttransporte[133]. Dort wurden in Zusammenarbeit mit der Wehrmacht die militärischen Transportdienstleistungen organisiert und durchgeführt. Max Peine hatte drei Stellvertreter aus seiner Abteilung III: die Oberreichsbahnräte Oskar Schröder, Ludwig Plagge und Dr. Ing. Karl Heydt.[134] Die Transportkommandantur der Wehrmacht befand sich im Präsidiumsgebäude der RBD Hamburg [135]

Bis Mitte Juli 1941 konnten die Reichsbahndirektionen über die Einsetzung eines Sonderzuges selbst entscheiden. „Vorbehaltlich der vorherigen Zustimmung des Hauptwagenamtes und der Übermittlung eines Berichtes an das Referat 21 (Referat für Massenbeförderungen in der Betriebsabteilung des RVM. mgp) waren die einzelnen Reichsbahndirektionen zu Beginn des Krieges ermächtigt, über bis zu fünf Sonderzüge nach eigenem Ermessen zu verfügen.“[136]

---

[131] Mierzejewski 2000, S.108; Die Reichsbahn 1943, S.13 f.. Siehe auch den nach Recherchen des Verfassers entstandene Text zu Schelp in: Bahnhof-der-Erinnerung-Hamburg.de.

[132] Die Reichsbahn 1943, S.14.

[133] Siehe Handbuch 1939, S.264

[134] Siehe Handbuch 1939, S.263 und S.264 „Der Bahnbevollmächtigte“ sowie Organigramm „Kriegsorganisation des Chefs des Transportwesens (Stand Frühjahr 1941)“ In: Gerlach 1986, S. LXVI.

[135] Handbuch 1939, S.279 Kapitel „Wehrmacht, Heer, Generalkommando X. Armeekorps“: Transportkommandantur Hamburg. Hamburg-Altona, Museumstrasse 39, Fernspr. 42 15 78. Kommandant: Hauptmann Ranck.“

[136] Raul Hilberg: Sonderzüge nach Auschwitz. Mainz 1981, S.63.

Die Reichsbahnämter Hamburg

Die Reichsbahnämter „leiten und überwachen in ihrem Bezirk und in ihren Fachgebieten den örtlichen Dienst der Dienststellen“.[137] Die Reichsbahn-Betriebsämter (RBA) sind zuständig „für den Betriebsdienst, die Bahnbewachung und Bahnunterhaltung, für Bauausführungen und für die Verwaltung des Grundeigentums“[138], die Reichsbahn-Verkehrsämter (RVA) „für den Abfertigungsdienst (Personen und Güter), für den Beförderungsdienst, den Güterwagen- und den Kassendienst.“[139] Die Reichsbahn-Maschinenämter (RMA) besorgen „den Lokomotiv- und Wagendienst, Unterhaltung und Reinigung der Fahrzeuge im Betrieb, Unterhaltung und Betrieb der maschinellen und elektrischen Anlagen, Bauausführungen maschinentechnischer Natur“[140] sowie den elektrischen Zugbetrieb.
In Hamburg fiel die Zuständigkeit für die Hafenbahn in den Bereich der Reichsbahnämter Hamburg, deren Betriebs-, Verkehrs- und Maschinenabteilungen damals alle in der Münzstrasse 4 in einem noch heute bestehenden Gebäude arbeiteten.
Die Zuständigkeit eines Reichsbahnamtes war immer über eine bestimmte Strecke definiert. Das RBA Hamburg war danach auf den Strecken „Sternschanze-Ohlsdorf-Poppenbüttel, Hamburg Hauptbahnhof-Schwarzenbek, Hamburg Hauptbahnhof-Harburg-Wilhelmsb. (einschl. Süderelbbrücke, ausschl. Harburg-Wilhelmsb. Hauptbahnhof) Rothenburgsort-Hamburg Hauptbahnhof“ und die „Bahnhöfe Hamburg Süd und Kai rechts[141]“ zuständig. Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamtes Hamburg war 1936[142] wie 1939 Oberreichsbahnrat Bernhard Lohmann[143], der im Dienstgebäude unter der Hausnummer 3 im zweiten Stock auch wohnte.[144] Seine Stellvertreter im Vorstand waren Reichsbahnrat Müller, Reichsbahnbaumeister Weise und die beiden Betriebsingenieure Reichsbahnamtmann Treptow sowie der technische Reichsbahn Oberinspektor Louis Meyer. Das RBA Hamburg führte u.a. den Hauptbahnhof Hamburg, den Bahnhof Sternschanze[145], die Hafen-Bahnhöfe Hamburg-Süd und Hamburg Kai rechts, den Bahnhof Hamburg-Han. (Hannoverscher Bahnhof, d.Verf.) und den

---

[137] Handbuch 1939, S.261.
[138] ebenda, S.261
[139] ebenda, S.261.
[140] ebenda, s.261.
[141] Hamburger Adressbuch 1936 I, S.75: Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, Reichsbahn-Ämter I. Reichsbahn-Betriebsamt Hamburg (z.a.: Adressbuch 1936)
[142] ebenda, S.75.
[143] Handbuch 1939, S. 265
[144] Hamburger Adressbuch 1936 I, S,75; Handbuch 1939, S.265.
[145] Adressbuch 1936, S.75

Verschiebebahnhof Rothenburgsort.[146] Dazu kamen noch acht Bahnmeistereien, darunter z.B. die Bahnmeistereien 3 und 8, die beide ihren Dienstsitz im Hannoverschen Bahnhof hatten.
Das RVA Hamburg, 1936 noch unter der Leitung von Reichsbahn-Rat Dr. Richter, hatte in diesem Jahr die Zuständigkeit für die Strecken „Sternschanze-Schwarzenbek (einschl.) und Hamburg Hannoverscher Bahnhof-Harburg/Wilhelmsburg-Nord-Meckelfeld-Harburg /Wilhelmsburg Hbf-Cuxhaven, Hamburg-Ohlsdorf-Poppenbüttel.“[147]
Zum Verantwortungsbereich des RVA gehörten achtzehn Dienststellen: darunter der aus vier Bahnhöfen gebildete Hauptgüterbahnhof Hamburg (Bahnamtliches Kürzel: Hgbf.) mit den Güterabfertigungen Hgbf. Berl. (Abfertigungsgebäude Süderstr. 1), Hgbf Han. (Oberhafenbrücke), Hgbf.-Süd (Veddelerdamm) und die Güterabfertigung Hgbf.-Kai rechts (Dalmannstr. 5 im neuen Kaiverwaltungs-Gebäude)[148]. Dienststellenleiter der Güterabfertigung Hgbf.-Kai rechts war Reichsbahn-Inspektor Martens[149]. Weiterhin gehörten zum RVA u.a. die Eilgutabfertigung Hgbf. (Hannoverscher Bahnhof) und die Bahnhofskasse im Hauptbahnhof Hamburg[150]. Verantwortlicher Vorstand des Reichsbahn-Verkehrsamtes Hamburg war 1939 Reichsbahnrat Alfred Kreßner.[151]
Das RMA hatte die umfangreichste Streckenzuständigkeit. Die Strecken Dauenhof-Altona-Hamburg-Schwarzenbek einschl. Altona-Wedel-Elmshorn-Brunsbüttelkoog Itzehoe und Kellinghusen waren zu beaufsichtigen. Die Dienststellen waren die Bahnbetriebswerke Hamburg B (Amsinckstr.), Rothenburgsort, das Bahnbetriebswagenwerk Hamburg B und die Nebenwerkstätte Ohlsdorf (Reichsbahn) für die S-Bahn. Vorstand war Hans Dencker, 1936 noch als Reichsbahnrat[152], 1939 schon Oberreichsbahnrat.[153]
Das Reichsbahn-Betriebsamt Hamburg sorgte für die Zusammenstellung der Züge, der Fahrpläne, der Zugaufsicht, der Bahnhofsaufsicht, die Meldungen zur Durchleitung der Züge usw. Das Reichsbahn-Verkehrsamt Hamburg nahm Wagenbestellungen entgegen, stellte Rechnungen aus und leitete den Abfertigungs-, Lade- und Beförderungsdienst. Das Reichsbahn-Maschinenamt Hamburg bereitete die Lokomotiven vor, machte die Einsatzpläne für Lokführer und Heizer, wartete und reparierte Lokomotiven und Waggons in Betriebswerken und Werkstätten.

---

[146] ebenda, S.76
[147] ebenda, S.76
[148] ebenda, S.76
[149] ebenda, S.76
[150] ebenda, S.76
[151] Handbuch 1939, S.265
[152] Adressbuch 1936, S.76
[153] Handbuch 1939, S.265

Und um es noch einmal deutlich auszusprechen: die oben dokumentierte Zuständigkeit des Reichsbahn-Betriebsamtes Hamburg wie des Reichsbahn-Verkehrsamtes Hamburg für die oben aufgezählten Bahnhöfe des Hauptgüterbahnhofes Hamburg belegt auch die Verantwortung dieser Ämter für alle Deportationszüge, die von diesen Bahnhöfen abgingen oder mit Kriegsgefangenen, ZwangsarbeiterInnen oder KZ-Häftlingen auf diesen Bahnhöfen angekommen sind.
In einer Geschäftsanweisung für die Reichsbahndirektionen vom Mai 1927, die auch später noch Gültigkeit hatte, war von Reichsbahn-Generaldirektor Dorpmüller festgelegt worden: „Im geschäftlichen Verkehr zwischen den Reichsbahndirektionen und den nachgeordneten Amtsvorständen oder Dienststellen sollen schriftliche Berichte nur eingefordert werden, wenn es die Art der zu bearbeitenden Angelegenheiten erfordert. Im Übrigen sind Feststellungen möglichst fernmündlich oder sonst ohne größeren Schriftwechsel zu machen.“[154] In dieser Geschäftsanweisung sollte jedoch keine Aufforderung zu konspirativen Verhaltensweisen gesehen werden: sie diente in der Hauptsache dazu, den Eisenbahnbetrieb nicht durch Bürokratisierung von Arbeitsvorgängen zu belasten. Gleichwohl dürfte dieser informelle Pragmatismus auch dazu beigetragen haben, dass Ereignisse des Eisenbahnbetriebes, wie z.B. Deportationen, sich nicht in Dokumenten belegt nachvollziehen lassen.

[154] Die Reichsbahn 1927 3.Jg. Heft 22 vom 1. Juni 1927, Amtlicher Teil S. 377-381, hier 379: „Geschäftsanweisung für die Reichsbahndirektionen“ vom 31. Mai 1925, § 12, Nr.5. Eine Kopie der Geschäftsanweisung wurde mir freundlicherweise von Klaus Wiebelitz, Bibliothekar des DB-Museums Nürnberg, zur Verfügung gestellt. Nach Auffassung von Herrn Wiebelietz ist es eher unwahrscheinlich, dass nach 1927 weitere Geschäftsanweisungen für Reichsbahndirektionen erschienen sind, „denn Ende der 30er Jahre beziehen sich die Geschäftsanweisungen meistens auf einzelne Berufsgruppen.“ Schreiben Klaus Wiebelitz an den Verfasser vom 7. April 2010.

4. Der Fruchtschuppen C: Deportationsstätte der Sinti und Roma Mai 1940

Der Fruchtschuppen C in der Hamburger Deportationslogistik

Der Plan, die Hamburger Roma und Sinti in einem Lager am Hamburger Stadtrand in Öjendorf zu konzentrieren, war unter Hinweis auf eine anstehende andere 'Lösung' fallengelassen worden, denn Oberregierungsrat Bierkamp von der Polizeibehörde erwartete schon Ende Oktober 1939, dass „wohl sämtliche Zigeuner nach dem Osten abtransportiert werden" würden.[155] Ein halbes Jahr später war es dann soweit, als ein geheimer Schnellbrief des Reichsführers SS, vom Samstag, den 27.April 1940, stellvertretend vom Chef des Reichssicherheitshauptamtes, Reinhard Heydrich unterzeichnet, u.a. an die Kriminalpolizeileitstellen Hamburg, Bremen und Hannover gerichtet, mit dem Betreff „Umsiedlung von Zigeunern" die Deportation für Mitte Mai forderte[156]. „Der erste Transport von Zigeunern nach dem Generalgouvernement" sollte „in geschlossenen Sippen" erfolgen und „vorerst" die Roma und Sinti „in den westlichen und nordwestlichen Grenzgebieten" betreffen. Im Gebiet der Kriminalpolizeileitstellen Hamburg und Bremen sollten 1000 der insgesamt 2500 zu Deportierenden verhaftet und „an noch zu bestimmenden Sammelplätzen zusammengezogen" und in vom Chef der Gestapo „zur Verfügung gestellte Eisenbahnzüge[157] verladen werden." Die Leiter der genannten Kriminalpolizeileitstellen wurden für alle erforderlichen Maßnahmen verantwortlich gemacht mit der Maßgabe, „daß der Sammelplatz für die Kriminalpolizeileitstellen Hamburg und Bremen im Bereich der Kriminalpolizeileitstelle Hamburg ... zu bestimmen ist." Zuletzt wurde noch verfügt, dass zur Unterstützung „die Entsendung von Beauftragten des Reichskriminalpolizeiamtes und des Reichsgesundheitsamtes vorgesehen" sei, welche „voraussichtlich am 14.5.1940 bei den Kriminalpolizeileitstellen Hamburg, Köln und Stuttgart eintreffen" sollten.

---

[155] Sozialbehörde I AF 83.73: Besprechung am 20.10.1939 beim Reichsstatthalter: Faksimile in: Lohalm 2002, S.60.

[156] siehe Staatsarchiv Hamburg, Polizeibehörde II, 455: Bl. 164 RFSSuChdDtPolRMI V B Nr.95/40 g Schnellbrief Betr.: Umsiedlung von Zigeunern vom 27.4.1940 sowie Bl.165-168: RFSSuChdDtPolRMI zu V B Nr.95/40 Richtlinien für die Umsiedlung von Zigeunern vom 27.4.1940. Schnellbrief und Richtlinien sind im Anhang dokumentiert, stammen allerdings aus der RSHA-Erlaßsammlung, das Original des Schnellbriefes vom 27.4.1940 ist dokumentiert in: Apel 2009, S.74.

[157] In der Abschrift für die Erlaßsammlung des RSHA steht „Einbahnzüge". Eine bezeichnende Fehlleistung, die eine Rückkehr der Deportierten nicht vorsieht. Siehe Dokument im Anhang.

Dem Schnellbrief waren „Richtlinien für die Umsiedlung von Zigeunern“ beigefügt. Die Maßnahmen sollten von der Ordnungspolizei „weitestgehend“ unterstützt werden.
Vor diesem Hintergrund kamen zwei Wochen später, an jenem Samstag, den 11. Mai 1940, morgens um neun Uhr im Büro des Kriminalrates Lyss fünf Männer zusammen, um die Deportationen der Hamburger Roma und Sinti zu planen: die Kriminalpolizei war durch Kriminalrat Lyss sowie die Kommissare Schmidt und Peters vertreten, die Hamburger Sozialverwaltung durch Stadtoberinspektor Feddern und den Protokollanten, bei dem es sich sehr wahrscheinlich um Stadtamtmann Suck handelt.[158]
Am Tag zuvor hatte die deutsche Wehrmacht die Niederlande, Belgien und Luxemburg überfallen und befand sich auf dem Vormarsch.[159] In den kommenden Tagen würde die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit also von diesem Geschehen abgelenkt werden.
Offensichtlich waren in dieser Besprechung einige Fragen noch nicht geklärt: so wurde die Zahl der zu Deportierenden für Hamburg mit „5 bis 600“ angeben, exakteres Zahlenmaterial stand zu diesem Zeitpunkt offenbar nicht zur Verfügung. Das Protokoll der Sitzung vermerkt, dass der Deportationstermin unklar war: „Der Abtransport ... findet am 17. 18. oder 19. ds. Mts statt. Der Tag steht noch nicht genau fest.“
Die Festnahmeaktionen sollten morgens um vier Uhr beginnen. Sechs Festnahmegruppen der Kriminalpolizeireviere in Harburg, St.Georg, Alt- und Neustadt, Altona und Wandsbek sollten sie durchführen.[160]
Die Sozialverwaltung sollte „hilflose Zigeuner über[161] 70 Jahre und hochschwangere[162] Zigeunerinnen“ möglichst bei anderen Zigeunern unterbringen. Die Anzahl schätzte man auf 20-30 Personen, die anderenfalls in das Versorgungsheim Farmsen und im Falle der hochschwangeren Frauen in das Familienobdach Farmsen eingewiesen werden sollten, wobei der Polizeipräsident nach der Einweisung informiert werden sollte.[163]
Entschieden war aber offensichtlich schon über die Sammelstelle im Freihafen: „Die abzutransportierenden Zigeuner werden in ein

---

[158] StAHH, Sozialbehörde I, AF 83.74. Siehe dort die Notiz „Stadtamtmann Suck (am 11.5. teilgenommen)“
[159] vgl. Das Oberkommando der Wehrmacht gibt bekannt: Freitag, den 10.Mai 1940 In: Die Wehrmachtberichte 1939-1945, Band 1: 1.September 1939 bis 31.Dezember 1941. Köln 1989, S. 143.
[160] ebenda; 1.Gruppe 82. Polizeirevier Harburg Nöldeckestrasse, 2.Gruppe 41.Polizeirevier Lindenstrasse, 3.Gruppe 33.Polizeirevier Stadthaus, 4. Gruppe 34.Polizeirevier Grossneumarkt, 5.Gruppe 70.Polizeirevier Altona, Langestr. und 6.Gruppe 100 Polizeirevier Wandsbek, Horst-Wesselstr.
[161] Im Protokoll zunächst „von 70 Jahren“, dann handschriftlich überschrieben. Ebenda;
[162] Im Protokoll zunächst „schwangere“, dann handschriftlich „hoch“ ergänzt. Ebenda;
[163] Im Protokoll hieß es zunächst: „Obwohl Unterstützung nicht möglich ist...“ - es wurde handschriftlich in „Wenn dieses nicht möglich ist...“ geändert. Ebenda;

Sammellager, Leiter Herr Kommissar Schmidt, Fruchtschuppen 10, Baakenbrücke 2, Tel. 26 10 10, Nebenanschluß 487, gebracht.“ [164]
Mittlerweile wissen wir, dass der Fruchtschuppen C im Hamburger Freihafen gemeint war. Schon einmal war ein Gebiet im Hafen als Lager für die Hamburger Roma und Sinti diskutiert worden. Am 22. September 1939 verhandelte der Hamburger Senat über die Frage eines Lagers.[165] Senator von Allwörden als „Hafenkommissar“[166] und Oberregierungsrat Bierkamp als Vertreter der Polizei nahmen dazu Stellung. Offenbar lehnten sie ein Lager im Hafen ab, denn im Ergebnis wurde „dem Platz in Oejendorf der Vorzug vor dem Platz an der Hovestraße gegeben.“[167], wie Sozialverwaltungs-Senator Martini am 23. September notiert hatte.
Wie es zu der offensichtlich von der Kriminalpolizei schon vorab festgelegten Entscheidung gekommen war, den Fruchtschuppen C im Freihafen als Sammellager zu nutzen, ist unklar und durch Dokumente nicht belegt: vermutlich gab es eine informelle Entscheidungsfindung auf höchster Ebene zwischen Reichsstatthalter Kaufmann, Bierkamp als Leiter der Kriminalpolizei und Wilhelm von Allwörden als Hafenkommissar und Vorstandsmitglied der HHLA. Von Allwörden dürfte dabei einen guten Überblick über die Hafensituation gehabt haben und könnte eventuell den kriegsbedingt vom Fruchthandel kaum genutzten Fruchtschuppen C ins Gespräch gebracht haben.
Die Kriminalpolizei musste bei ihrer Suche nach einem geeigneten Sammellager berücksichtigen, dass die Sammelstelle abseits einer größeren Öffentlichkeit lag, gut zu überwachen war, verkehrsgünstig durch die Zubringertransporte aus den norddeutschen Städten zu erreichen war, ausreichend Platz für die anvisierte Zahl von 1000 zu Deportierenden bot und schließlich auch über einen Eisenbahnanschluss verfügte. Insofern war der Fruchtschuppen C dafür gut geeignet, zumal auch Büroräume und Telefonanschluß vorhanden waren. Die Vorbereitungsarbeiten der Kriminalpolizei wären ohne Absprachen mit der staatseigenen HHLA, die ja auch unter Zeitdruck durchgeführt werden mussten, nicht möglich gewesen.

In der Besprechung vom 11. Mai 1940 war gegenüber den Teilnehmern der Sozialverwaltung nur vom „Abtransport“ der Hamburger Sinti und Roma die Rede, die Bedingungen dafür waren schon vorab von der Kriminalpolizei festgelegt worden. Bekanntlich

---

[164] Ebenda;
[165] StAHH Sozialbehörde I, AF 83.71: Auszug aus der Niederschrift über die Senatsberatung vom 22. 9.1939.
[166] Wilhelm von Allwörden war 1938 in die Behörde für Handel, Schiffahrt und Gewerbe gewechselt, im Juni 1938 vom Reichsstatthalter Kaufmann zum Hafenkommissar ernannt worden und im Frühjahr 1939 zum Wirtschaftsbeauftragten. Außerdem saß er im Vorstand der HHLA.
[167] StAHH Sozialbehörde I., 83.73. Notiz und Vermerk Senator Martini vom 23.September 1939.

hatte der Schnellbrief aber 1000 zu Deportierende aus den Bereichen der Kriminalpolizeileitstellen Hamburg und Bremen vorgesehen.

Deportationslogistik in Nord- und Nordwestdeutschland

Im nordwestdeutschen Raum sind zwei Zubringerdeportationen bekannt: jeweils am 16. Mai 1940 wurden aus Bremen und Bremerhaven Sinti und Roma zur zentralen Sammelstelle nach Hamburg gebracht. In Bremen wurden anscheinend in der Hauptsache Sinti und Roma aus dem Leitstellenbezirk verhaftet und nach Bremen gebracht, während in Bremerhaven vor allem im Stadtgebiet festgenommen wurde.[168]

Bremen und Oldenburg ...

Am 26. April 1940 referierte der Rassenforscher Dr. Dr. Ritter vor Mitarbeitern der Bremer Kripoleitstelle und aus der Leitstellenregion über das Zigeunerunwesen, Rassen- und Vererbungsfragen. Außerdem soll er Andeutungen über die bevorstehnde Deportation der Sinti und Roma gemacht haben. Am darauffolgenden Tag, dem 27.April, wurde bekanntermaßen der Schnellbrief verschickt, der die Deportation vom Mai 1940 zur folge hatte.[169]
Im Bereich der Kripoleitstelle Bremen wurden die verhafteten Sinti und Roma im Schützenhof in Gröpelingen gesammelt. Über die Verhaftungen im Leitstellenbezirk gibt es keine genauen Angaben: im Landkreis Ammerland wurde eine Familie aus Husbäke in der Gemeinde Edewecht über Bremen nach Hamburg gebracht. Verhaftet wurden zunächst sieben Personen, ein Ehepaar von 70 bzw. 71 Jahren aber am selben Tag wieder zurück nach Husbäke geschickt.[170] Die anderen fünf wurden von Hamburg aus deportiert. Die Verpflegungskosten über 42,60 RM für fünf Personen für den Aufenthalt in Bremen wurden der Gemeinde Edewecht unter Hinweis auf die Umsiedlungs-Richtlinien vom 27.April 1940[171] in Rechnung gestellt.
In Oldenburg wurde Fridolin L. mit seiner Familie am 13. Mai 1940 von der Gestapo verhaftet. Alle fünf wurden über Bremen nach Hamburg gebracht.
Der Schützenhof war der Schießplatz der Bremer Schützengilde und hatte nach Kriegsbeginn 1939 zur Internierung von 238 Indern gedient, die als feindliche Ausländer am 31. Oktober 1939 dort interniert und am 12. Februar 1940 nach Holland abgeschoben

---

[168] Hesse, Schreiber 1999, S.88ff..
[169] ebenda, S.89
[170] ebenda, S. 249 f.
[171] siehe Anhang: dort in Abschnitt „VI. Kostentragung“

wurden.[172] Der Schützenhof war ummauert und lag in einer kaum bewohnten Gegend. Über die Umstände der Verhaftungen der Sinti und Roma aus dem Bremer Kripoleitstellengebiet gibt es weder Zeitzeugenaussagen noch Aufzeichnungen, wie auch über die Planung und Durchführung der Deportation von Bremen aus nur bekannt ist, das die Vorarbeiten von dem Bremer Kriminalkommissar Sieber und Kriminalsekretär Ideus geleistet wurden[173]. Der Eisenbahntransport nach Hamburg wurde vom Leiter der Dienststelle für Zigeunerfragen, Kriminalsekretär Franz Gails mit dem Kriminalsekretär Smetana durchgeführt[174].
Die Zahl der aus Bremen nach Hamburg gebrachten Sinti und Roma ist unklar. Die Autoren Hesse und Schreiber schätzen, dass es etwa 132 Personen gewesen sein könnten, Michael Zimmermann[175] gab die Zahl der aus Bremen und Umland Deportierten mit 160 an. Auch im Staatsarchiv Hamburg vorhandene Akten geben darüber keine Auskunft.[176]

Bremerhaven

Anfang 1940 erschien der Rassenbiologe Dr.Dr. Ritter mit seinem Mitarbeiterstab in Bremerhaven, um jeden einzelnen in Bremerhaven wohnenden Sinti und Roma zu begutachten. Ritter arbeitete dabei

---

[172] ebenda, S.90 f.
[173] ebenda, S.89
[174] ebenda, S.90
[175] Zimmermann 1995, S. 157; Zimmermann 1996, S.173
[176] Zu Bremen existieren zwei Akten im Staatsarchiv Hamburg: 1. StAHH 331-1 II Polizeibehörde II, 465, Bl.1-17: „Alphabetische Namensliste der in den Jahren 1938-1943 erkennungsdienstlich behandelten zigeunerischen Personen in Bremen“ o.J. Dieses Verzeichnis enthält auf 17 A 4-Bögen liniertem Papier (jeder Bogen für einen Buchstaben bzw. 2 Bögen für „Sch“ bzw. „St“ maschinenschriftlich 273 Personen, die zwischen 1938 und 1943 erkennungsdienstlich behandelt wurden. Von 1938 bis vor dem 16.5.1940 wurden 198 Personen erfasst. Welche dieser Personen im Mai 1940 deportiert wurde, ist nicht zu entnehmen. 2. Akte StAHH 331-1 II Polizeibehörde II, 466, Bl.1-21: Verzeichnis der auf grund des Erlasses von 1938 erfaßten Zigeuner usw. in Bremen und in Oldenburg i. O.“ (Foto) (nach 1938). In der zweiten Akte befinden sich insgesamt sechs Listen: 1. Alphabetische Namensliste mit 86 Namen (auf dem Deckblatt handschriftlich „Bremen“ vermerkt), (Stand: nach März 1939,mgp); 5 weitere Listen mit Personen aus Oldenburg: Liste 2.1.: 29 Namen (ca. 6 Familien), Liste 2.2: 8 Namen (1 Familie); Liste 2.3.: 11 Namen (1 Familie und 1 Einzelperson ?) mit Kürzel „Zm(-) auf Bl. 16b, unterschrieben „Oldenburg, den 25.10.39 Janßen (?) Krim.-Oberass.“); 2.4.: 10 Personen (2 Familien) und 2.5.: „Verzeichnis der gemeldeten Zigeuner“, Liste überschrieben mit“Oldenburg, den 31.Januar 1939“ mit 52 Namen, davon 8 durchgestrichen (ca. 7 Familien). Ein Abgleich mit der Liste 1 der 86 Namen aus Bremen ergibt, dass 58 Namen der 86 auf der 1. Bremer Liste verzeichneten aus Oldenburg stammen. Daraus ist aber für die Deportation vom 16. Mai 1940 keine konkrete Erkenntnis ableitbar.

nach einer Liste, die die Bremerhavener Zigeunerstelle bei der Kripoleitstelle Bremen zuvor eingereichte hatte.[177]
In Bremerhaven wurden die Sinti und Roma am frühen Morgen des 16. Mai 1940 um 3 Uhr aus ihren Wohnungen geholt[178]. Mindestens 15 Beamte führten die Festnahmeaktionen durch, die zwei Tage zuvor besprochen worden war.[179] Die etwa 100 Verhafteten wurden zum Polizeigefängnis in der Karlsburg am alten Hafen gebracht, wo sie in drei Zellen zu jeweils 30-35 Personen eingesperrt wurden. Nach etwa acht Stunden wurden sie gegen Mittag in zwei Autobussen, davon einer von der Bremerhavener Straßenbahn, nach Hamburg gebracht. Zuvor hatten die Kriminalbeamten den Sinti und Roma erzählt, sie würden nach Polen umgesiedelt und dort Wohnung und Arbeit bekommen. Ein Polizei-PKW soll sie begleitet haben. Unterwegs durften sie bei Horneburg unter Bewachung austreten. In Hamburg wurden sie in einen „Schuppen des Fruchthofes im Hafen“[180] gebracht. Das Schuppen-Gelände soll mit einem Strick eingezäunt gewesen sein.[181] Während des fünftägigen Aufenthalts im Schuppen wurden sie nochmals registriert, wobei einige wieder nach Bremerhaven zurück geschickt worden sein sollen. Schließlich sollen sie in „Personenzügen der Reichsbahn“ deportiert worden sein.[182]

Norddeutschland

Das Gebiet des heutigen Schleswig-Holsteins gehörte damals zum Kripoleitstellenbezirk Hamburg. Die ehemaligen schleswig-holsteinisch preußischen Städte Altona und Wandsbek waren durch das Groß-Hamburg Gesetz 1937 nach Hamburg eingemeindet worden. Die Sinti und Roma in Schleswig-Holstein lebten meist auf abgesonderten Plätzen am Rande der Städte, da sie aus ländlichen Bereichen häufig vertrieben wurden. In Kiel gab es ein seit langen Jahren bestehendes Lager an der Alten Lübecker Chaussee, wo etwa 200 Sinti und Roma wohnten, in Lübeck das Lager im Stadtteil Siems, wo 1939 114 Sinti und Roma gewohnt haben[183].
Mit Ausnahme von Lübeck ist die Quellenlage zur Deportation vom Mai 1940 wenig ergiebig. Für die Städte Kiel, Lübeck, Neumünster, den Kreis Eutin (Ratekau), den Kreis Oldenburg in Holstein und den Kreis Rendsburg (Wohnort Rendsburg-Spülfeld (!)) liegt eine Liste

---

[177] Hesse, Schreiber 1999, S.147
[178] ebenda, S. 148
[179] ebenda
[180] Hesse, Schreiber 1999, S. 149
[181] ebenda
[182] ebenda
[183] Rüdiger Wurr, Sylvia Träbing-Butzmann: Schattenkämpfe. Widerstände und Perspektiven der schulischen Emanzipation deutscher Sinti. Kiel 1998, S.58 (z.a.: Wurr, Träbing-Butzmann 1998)

von insgesamt 353 Personen vor[184], die „um 1940“ datiert ist. Eine weitere Akte im Staatsarchiv Hamburg[185] ist vermutlich nachträglich nach August 1953 gefertigt worden[186]. Sie enthält nach den Schlüsselzahlen der „Zigeunergutachten“ (sic!) der „Rassenhygienischen Forschungsstelle“(sic!) 141 Gutachten für Kiel, 87 für Lübeck, 45 für Neumünster, 3 für Rendsburg und 10 für Oldenburg - insgesamt also 286 Gutachten. Für Kiel wird für 36 Gutachten angemerkt: „“Zigeuner sollen nicht abgeschoben sein“, für Lübeck wurde bei 24 Personen notiert „Zigeunergutachten von in Lübeck verbliebenen Zigeunern“.
Wollte man diesen Angaben vertrauen, dann wären 226 Sinti und Roma aus Schleswig-Holstein im Mai 1940 von Hamburg aus deportiert worden, darunter aus Kiel 105 Personen, aus Lübeck 63, aus Neumünster 45, weitere 13 aus Rendsburg und Oldenburg. Zimmermann schrieb Mitte der 90er Jahre „Außerhalb Hamburgs“ wurden „in schleswig-holsteinischen Gemeinden wie Flensburg, Kiel, Neumünster und Schleswig weitere 200 Zigeuner verhaftet.“[187] Für Flensburg und Schleswig sind bisher keine Belege bekannt geworden.

Die Deportation der Lübecker Sinti und Roma

Für Lübeck ist die Deportation der Sinti und Roma vergleichsweise gut überliefert: Einen Hinweis auf Dokumente, die den genauen

---

[184] StAHH Polizeibehörde II, 464: „Namensverzeichnis zigeunerischer Personen in den Ortspolizeibezirken Kiel,Lübeck, Neumünst sowie in den Kreisen Eutin, Oldenburg i. H., Rendsburg“ –um 1940-. Enthält sechs Listen: 1. Alphabetische Liste „Ortspolizeibehörde Kiel“ mit Namen Nr. 1-163, Zusammenstellung nach Familien; 2. Alphabetische Liste „Ortspolizeibezirk Lübeck“ Nr.164-275a/b, Zusammenstellung nach Familien, alle wohnhaft in Siems; 3. Alphabetische Liste „Ortpolizeibezirk Neumünster“ Nr276-335, 28 Personen aus Neumünster-Stadt, 28 Personen Neumünster-Wittorf, 1 Person „Haft“, 1 Person „z.Zt. K.Z.“;4. „Kreis Eutin“Nr.336-343 8 Personen, 1 Familie (alle Ratekau); 5. „Kreis Oldenburg i.H.“ Nr.344-353 10 Personen, 1 Familie. 2 Söhne „z.Zt. Wehrmacht“(alle Oldenburg); 6. Nr.354-357: 4 Personen , Vater, Sohn und Ehepaar (Rendsburg-Spülfeld). Da die Nr. 146-149 „irrtümlich ausgefallen“ sind, errechnen sich 353 Personen.
[185] StAHH Polizeibehörde II, 463: Bl.1-39 „Namensverzeichnis der zigeunerisch (sic!) begutachteten und –für Lübeck- in das Generalgouvernement abgeschobenen zigeunerischen Personen aus Kiel und Lübeck“ (Abschrift) o.J.; Auf Bl.1 ist oben rechts mit Bleistift der Name „Lange“ notiert; das Typoskript hat den Titel „ Gutachterliche Äußerungen der Rassenhygienischen Forschungstelle des Reichsgesundheitsamtes in Berlin-Dahlem, Unter den Eichen 82/84“ Unter den Rubriken ist auch der „Zigeunername“ sowie die „Zigeunereigenschaft“ aufgeführt. Weiter heißt es: „Gutachterliche Äußerungen liegen beim LKPA in Kiel von folgenden Zigeunern vor.“
[186] ebenda,Bl.2: Auf dieser Seite gibt es einen Einschub, aus dem sich die Abfassung des Typoskripts auf nach August 1953 datieren lässt: „Sterbeurkunde Standesamt II Kiel Nr.322/1953 liegt vor von: W.B.“ (...) „gest. 1.8.1953 in Kiel. (...)“wird hier notiert.
[187] Zimmermann 1995, S.157; Zimmermann 1996, S.173.

Sammelort der Roma und Sinti im Hamburger Freihafen bezeichnen, hat die Forscherin Träbing-Butzmann schon Ende der 90er-Jahre veröffentlicht[188]. Sie bezog sich dabei auf einen Bericht, den die Lübecker Polizei über die sog. 'Zigeuneraktion' an die vorgesetzte Kripostelle Kiel[189] gemacht hatte:[190] „ Am 16.5. 1940 um 4 Uhr wurden hier auf Grund des Runderlasses die auf der beifolgenden Liste aufgeführten 64 Zigeuner festgenommen und unter Bewachung von Kriminal- und Schutzpolizeibeamten mit Lastkraftwagen der Schutzpolizei nach Hamburg überführt, und zwar 10 Männer, 17 Frauen, 37 Kinder, davon 17 unter 6 Jahren. In Hamburg sind die Zigeuner zunächst in das Zwischenlager Bullerdeich 6 zur Entlausung eingeliefert und später dem Sammellager im Freihafen Schuppen C zugeführt worden... Zurückgeblieben sind hier insgesamt 18 Zigeuner, die nach den Richtlinien für die Umsiedlung nicht in Frage kommen."[191]

Zwei Angaben aus diesem Bericht verdienen genauere Betrachtung: offenbar war die Kripo Lübeck angewiesen worden, die von ihnen am 16. Mai verhafteten Roma und Sinti zunächst in ein 'Zwischenlager' in Hamburg zu bringen, wo sie 'entlaust' werden sollten. Die Adresse wird mit 'Bullerdeich 6' beschrieben, dabei dürfte es sich um die am Bullerdeich gelegenen Desinfektionsanstalten[192] handeln, die hier offenbar von der Kripoleitstelle Hamburg für Deportationszwecke requiriert worden war. Die bisherige Literatur gab als Ort der 'Entlausung' immer den Fruchtschuppen an[193], es wäre also zu fragen, ob die Desinfektionsanstalten am Bullerdeich nur für die aus Lübeck Deportierten oder auch für die Hamburger oder aus dem übrigen Norddeutschland nach Hamburg gebrachten Roma und Sinti benutzt

---

[188] Wurr, Träbing-Butzmann 1998, 64 f.

[189] Zur organisatorischen Einbindung der Lübecker Kriminalpolizei vgl. Gerd Stolz: Geschichte der Polizei in Schleswig-Holstein. Heide in Holstein 1987, S.205 ff. insbesondere im Kapitel 'Kriminalpolizei' den Abschnitt 'Maßnahmen ab 1932 und im 3.Reich'.

[190] Archiv der Hansestadt Lübeck-Neues Senatsarchiv (AHL-NSA) NSA-IV Innere Verwaltung –1. Polizeiwesen B Gruppe 7 Landstreicher, Bettler, Zigeuner: 2. Maßnahmen zur Bekämpfung des Zigeunerunwesens 1886-1940 (AHL-NSA IV, 1 B Gr. 7/2)

[191] Landesarchiv Schleswig 627/135; Zitiert nach Träbing-Butzmann 1998, S.64 f. AHL-NSA IV, 1 B Gr. 7/2, Bl.55: Staatliche Kriminalpolizei ...Kriminalabteilung an den Oberbürgermeister d. Hansestadt Lübeck vom 20.Mai 1940. „(...) Zurückgeblieben sind hier 17 Zigeuner. (...) Bei den zurückgebliebenen handelt es sich um Zigeunermischlinge, die nach dem Erlaß nicht mit abgeschoben werden durften (...)"

[192] siehe Wegner, - (1928): Die Desinfektionsanstalten. In: Gesundheitsbehörde Hamburg (Hg.): Hygiene und Soziale Hygiene in Hamburg. Hamburg: Paul Hartung Verlag, S.497-500; (z.a.: Wegner 1928)

[193] siehe z.B. Zimmermann 1995, 157

worden sind. Auch wäre zu klären, ob etwa andere in Hamburg bzw. im Hafen vorhandene Desinfektionsanstalten beteiligt wurden.[194]
Aus einem von Ulrich Prehn aufgefundenen Bericht der Lübecker Kriminalpolizei[195] , ebenfalls vom 20. Mai 1940, geht nun zweifelsfrei hervor, dass es sich bei dem Protokoll der Besprechung bei Kriminalrat Lyss vom 11. Mai 1940 um einen Hörfehler des Protokollanten gehandelt haben muss: Kriminalkommissar Schröder schreibt: Die in Lübeck festgenommenen Sinti und Roma „wurden im Zwischenlager Bullerdeich 6 entlaust und im Sammellager, Fruchtschuppen C Freihafen, eingeliefert.“ Doch dann kommen weitere Details der Hamburger Deportationslogistik ans Licht: „Eine Liste über die festgenommenen Zigeuner wurde in der Annahmestelle, Obdachlosenhaus Neustädterstr. 31 und 2 Listen im Sammellager, Fruchtschuppen C, abgegeben .(...) Nachdem dann die Evakuierungsliste im Sammellager aufgestellt, die Ausweise für die Zigeuner ausgefertigt waren und ihnen am 19.5.40 die Nummer der Evakuierungsliste auf den linken Unterarm angebracht war, erfolgte um 21.30 Uhr ihre endgültige Abnahme. Sämtliche hier festgenommenen Zigeuner wurden abtransportiert. Der Transport ist am 20.5. 40, um 4 00 Uhr, in Marsch gesetzt worden. (...) Bemerkt wird, dass die jetzt in der Liste befindlichen roten Nummern diejenigen sind, die die Zigeuner in der Evakuierungsliste in Hamburg erhalten haben.“
Aus einem weiteren Schreiben an die Kriminalpolizeistelle in Kiel vom 21. Mai 1940 ist zu erfahren „Die gemäß Ziffer 2a der Richtlinien zurückgebliebenen Zigeuner sind aber außerhalb der eigentlichen Grenzzone unterzubringen. Da das Stadtgebiet Lübeck als Grenzzone erklärt ist, bitte ich um Mitteilung, ob bereits entsprechende Anweisungen wegen der Unterbringung der Zigeuner ergangen sind.“[196] Am 3. Juni 1940 gibt es zwischen den Beigeordneten und dem Lübecker Oberbürgermeister eine Besprechung. Man kommt auch auf die Deportation der Lübecker Sinti und Roma zusprechen: „Nach Mitteilung des Senators Schröder sind die bisher in Siems-Dänischburg untergebrachten Zigeuner auf Befehl des Reichsführeres SSu.Ch.d.dt.Pol nach Lublin abtransportiert

---

[194] Handbuch 1939, 186: „Desinfektionsanstalten“. Die Desinfektionsanstalten I und II hatten die Adresse Bullerdeich 7 (Handbuch 1939, 186), daneben gab es die Anstalten III Am Travehafen 3, Zuständigkeit: Hafen Hamburg, IV in Altona, Roonstr. 40 und V in Wandsbek, Hermannstr.9/11. Sie unterstanden der Gesundheitsverwaltung unter Senator Friedrich Ofterdinger. Siehe Anhang.
[195] Prehn 2009, 19: Abb. Faksimile „Bericht der Lübecker Kriminalpolizei vom 20. Mai 1940.“ Landesarchiv Schleswig-LAS Abt.627, Nr.135
[196] LAS Abt. 627, Nr. 135 Schreiben der Kriminalpolizei Lübeck an die Kriminalpolizeistelle Kiel vom 21. Mai 1940. Zitiert nach dem Faksimile in Prehn 2009, S.20

worden, so dass der Platz jetzt der Finanzverwaltung wieder zur Verfügung steht.“[197]

Offenbar wurden die Lübecker Sinti und Roma nicht nur im „Zwischenlager“ Bullerdeich entlaust, sondern in ein weiteres „Zwischenlager“ in der Hamburger Neustadt ins Obdachlosenhaus gebracht und erst am 19. Mai 1940, am Tag vor der Deportation in das Sammellager Fruchtschuppen C gebracht. Dies wirft die Frage auf, ob überhaupt alle im nord- und nordwestdeutschen Raum verhafteten Sinti und Roma vom 16. bis zum 20. Mai gleichzeitig im Fruchtschuppen C sich aufgehalten haben. Denkbar wäre, dass Teilgruppen auch in anderen ‚Zwischenlagern’ untergebracht wurden, bevor sie in das Sammellager mussten. Auch ist ungeklärt, ob außer den Lübecker Sinti und Roma auch andere Teilgruppen in Desinfektionsanstalten ‚entlaust’ wurden und ob es immer die Anstalten am Bullerdeich waren.[198] Auch wäre zu fragen, warum noch nie eine Zeitzeugenaussage der Sinti und Roma sich auf andere Teilgruppen bezog: hielt die Kripo sie absichtlich voneinander fern oder blieb man bewusst unter sich? Wir konnten auch feststellen, dass die Transportmittel nach Hamburg unterschiedlich waren: aus Bremen kamen sie mit dem Zug (war es ein Güter- oder Personenzug?), aus Bremerhaven mit zwei Bussen (darunter der eines städtischen Unternehmens), aus Lübeck wurden sie mit LKW der Schutzpolizei transportiert. Bekannt ist auch, dass nicht alle nach Hamburg transportierten auch deportiert wurden: wie kamen sie wieder zurück? Nahm sie die Polizei wieder mit an ihre Heimatorte oder mussten sie selber zusehen, wie sie nach Hause kamen?

Polizei, Verwaltung, die HHLA, Hafenbahn und Reichsbahn

Viele logistische Fragen waren zur Vorbereitung zu klären: z.B. auch die Frage, ob der Fruchtschuppen C tatsächlich den Kriterien entsprach, die in den Umsiedlungs-Richtlinien festgelegt worden waren: hieß es dort doch unter II 1. „Die Leiter der Kriminalpolizeileitstellen (...) bestimmen unter Berücksichtigung der hauptsächlichen Aufenthaltsort der Zigeuner eine möglichst zentral gelegenen Platz, an dem Sammellager eingerichtet werden (...)“ Der Fruchtschuppen C lag zwar durchaus zentral, aber auch bekanntlich im Freihafen, der rechtlich gesehen Zollausland war: stand die Überlegung dahinter, die Sinti und Roma von einer größeren Öffentlichkeit unbemerkt aus dem Land zu schaffen? Im Freihafen gab es bekanntlich keine Personenzüge, und die Güterzüge verließen

[197] AHL-NSA IV, 1 B Gr. 7/2, Bl.56: „Auszuig aus der Niedrschrift über die Besprechung des Oberbürgermeisters mit den Beigeordneten am 3. Juni 1940“
[198] siehe den Auszug aus dem Handbuch 1939 zu den Desinfektionsanstalten Hamburgs im Anhang

den Freihafen üblicherweise verplombt. Spielten solche Überlegungen bei der Auswahl des Sammellagers eine Rolle?

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die einzelnen Kräfte der (Kriminal-) Polizei, der Hamburger Verwaltungen, insbesondere der Sozialverwaltung, der HHLA und der Hafenbahn und die der Reichsbahn ein System der Deportationslogistik entfalteten, dass den Opfern kaum eine Chance des Entkommens bot: die Definierung, die Erfassung, die Konzentration und schließlich Deportation zog sich seit Mitte der 30er Jahre hin und mündete in die Herauslösung aus der Gesellschaft und schließlich in die physische Vernichtung der marginalisierten Sinti und Roma.

Die Definition und Erfassung entwickelten Polizei und Sozialverwaltung. Zur Konzentration leistete die HHLA ihren Beitrag. Den Abtransport leisteten Hafenbahn und Reichsbahn. Nicht zu vergessen entfesselte, humaner Kriterien entwöhnte, Wissenschaftsdienstleister, wie beispielsweise Dr. Dr. Ritter oder Ruth Kellermann. Deren Wissenschaft inhumaner nicht hätte praktiziert werden können, insbesondere wenn sie polizeilich gewünscht und befördert wird.
Die vorliegende Studie musste dabei notwendigerweise häufig den letzten Beweis schuldig bleiben – weil er sich in der Quellenlage nicht finden lässt.

5. Literatur und Archivalien

Linde Apel (Hg.): In den Tod geschickt. Die Deportationen aus Hamburg 1940 bis 1945. Ausstellungskatalog/DVD. Berlin 2009

Linde Apel, Frank Bajohr: Die Deportationen von Juden sowie Sinti und Roma vom hannoverschen Bahnhof in Hamburg 1940-1945. Hamburg o. J. (Gutachten November 2004

Architekten und Ingenieurs-Verein e.V. (Hg.):Hamburg und seine Bauten 1929-1953

Wolfgang Ayaß: „Asoziale“ im Nationalsozialismus. Stuttgart 1995

Frank Bajohr: „Arisierung“ in Hamburg. Die Verdrängung jüdischer Unternehmer 1933-1945. Hamburg 1997

Manfred Berger: Historische Bahnhofsbauten II. Braunschweig, Hannover, Preussen, Bremen, Hamburg, Oldenburg und Schleswig-Holstein. Berlin 1987

Hille Jan Breiteneicher: Hamburg – Pik As. In: Künstlerhaus Bethanien (Hg.): Wohnsitz: Nirgendwo. Vom Leben und vom Überleben auf der Strasse. Berlin 1982, S.446-456.

Hans Brunswig: Feuersturm über Hamburg. Die Luftangriffe auf Hamburg im 2. Weltkrieg und ihre Folgen. Stuttgart 8. Aufl. 1987

Herbert Diercks: Der Hamburger Hafen im Nationalsozialismus. Wirtschaft, Zwangsarbeit und Widerstand. Texte, Fotos und Dokumente zur Hafengeschichte. Hamburg 2008

Wolfgang Dreßen: Betrifft: „Aktion 3“. Deutsche verwerten jüdische Nachbarn. Dokumente zur Arisierung. Berlin 1998

Oliver Driesen: Welt im Fluss. Hamburger Hafen, die HHLA und die Globalisierung. Hamburg 2010

Drubba: Der Südfruchtschuppen am Magdeburger Hafen in Hamburg. In: Bau-Rundschau. Wochenschrift für das gesamte Architektur- und Bauwesen Nord- und Westdeutschlands. Nr. 22, Jg. 1912, S.213-216 Dokumentiert in: Lokal Berichte Hamburg Nr. 19 vom 26.9. 2009, S. 10-11.

Helmut Ebeling: Schwarze Chronik einer Weltstadt. Hamburger Kriminalgeschichte 1919 bis 1945. Hamburg 1980

Ludwig Eiber: Arbeiterwiderstand gegen Faschismus und Krieg 1933-1945. In: Ulrich Bauche, Ludwig Eiber, Ursula Wamser, Wilfried Weinke (Hg.): „Wir sind die Kraft“. Arbeiterbewegung in Hamburg von den Anfängen bis 1945. Hamburg 1988, S.271-314

Andreas Engwert, Susanne Kill (Hg.): Sonderzüge in den Tod. Die Deportationen mit der Deutschen Reichsbahn. Köln, Weimar, Wien 2009

Hans-Henning Gerlach: Atlas zur Eisenbahngeschichte . Deutschland. Österreich. Schweiz. Zürich und Wiesbaden 1986

Kurt Giese: Der Hafenbahnvertrag in Theorie und Praxis. Zur Frage der Organisation des Hafenbahnbetriebs. Zweiter Teil: Anwendung in der Praxis. In: Archiv für Eisenbahnwesen 1932, S. 553-604.

Arthur Gütt, Herbert Linden, Franz Maßfeller (Hg.): Blutschutz- und Ehegesundheitsgesetz. München 1936

Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft (Hg.): Der Hafen Hamburg. Ein Handbuch für Verlader. Hamburg 1938

Hamburger Gaswerke (Hg.): DU, die HGW und das GAS. Ein Betriebsbuch für die Werkangehörigen der Hamburger Gaswerke GmbH. o.O. (Hamburg) o.J. (1951)

Hauptverwaltungsamt (Hg.): Handbuch der Hansestadt Hamburg. Hamburg 1939

Jan Heitmann: Hamburgs Hafen in der „Stunde Null“. Bilder von Zerstörung und Neuanfang. Fotografische Zeugnisse aus dem Nachlass von Heinrich Hamann. Hamburg 2006

Hans Hesse, Jens Schreiber: Vom Schlachthof nach Auschwitz. Marburg 1999

Raul Hilberg: Sonderzüge nach Auschwitz. Mainz 1981

Frank M. Hinz: Planung und Finanzierung der Speicherstadt in Hamburg. Gemischtwirtschaftliche Unternehmensgründungen im 19. Jahrhundert unter besonderer Berücksichtigung der Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft. Hamburg 2000

Ursel Hochmuth, Gertrud Meyer: Streiflichter aus dem Hamburger Widerstand 1933-1945. Frankfurt/M. 1980 (Reprint der Erstausgabe 1969)

Joachim S. Hohmann: Robert Ritter und die Erben der Kriminalbiologie. „Zigeunerforschung“ im Nationalsozialismus und in Westdeutschland im Zeichen des Rassismus. Frankfurt/M. 1991

Gerd Kähler: HafenCity Hamburg. Spuren der Geschichte. Hrsg. von der GHS-Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung mbH. Hamburg 2001

Arnold Kludas, Dieter Maass, Susanne Sabisch; Hafen Hamburg. Die Geschichte des Hamburger Freihafens von den Anfängen bis zur Gegenwart. Hamburg 1988

Uwe Lohalm: Diskriminierung und Ausgrenzung „zigeunerischer Personen in Hamburg“ 1933 bis 1939. In: Landeszentrale für politische Bildung Hamburg (Hg.): Die nationalsozialistische Verfolgung Hamburger Sinti und Roma. Vier Beiträge. Hamburg 2002

Dieter Maass: Der Ausbau des Hamburger Hafens: 1840 bis 1910. Entscheidung und Verwirklichung. Hamburg 1990

Alfred C. Mierzejewski: The Most Valuable Asset of the Reich. A History of the German National Railway. Volume 2. 1933-1945. Chapel Hill and London 2000

Ulrich Prehn: Zur Topographie und zum Ablauf der Deportationen von Roma und Sinti aus Hamburg und Norddeutschland in den Jahren 1940 bis 1944. Gutachten der Forschungsstelle für Zeitgeschichte in Hamburg, erstellt im Auftrag der Behörde für Kultur, Sport und Medien der Freien und Hansestadt Hamburg und der HafenCity Hamburg GmbH. Hamburg 2009

Matthias Rademacher: Die Entwicklung des Hamburger Hafens und Hafenrechts von der Jahrhundertwende bis zur Gegenwart. Die Geschichte des Hafen und Schiffahrtsrechts in Hamburg. Band IV. Hamburg 1999

Karl Heinz Roth: Ökonomie und politische Macht: Die „Firma“ Hamburg 1939-1945. In: Angelika Ebbinghaus, Karsten Linne (Hg.): Kein abgeschlossenes Kapitel: Hamburg im „Dritten Reich“. Hamburg 1997, S.15-176

Karl Heinz Roth: Städtesanierung und „ausmerzende Soziologie“. Der Fall Andreas Walther und die „Notarbeit 51“ der „Notgemeinschaft der Deutschen Wissenschaft“ 1934-1935 in Hamburg. In: Michael Herrmann, Hans-Joachim Lenger, Jan-Philipp Reemtsma, Karl Heinz Roth (Hg.): „Hafenstraße“. Chronik und Analysen eines Konflikts. Hamburg 1987, S.39-59.

Hans Safrian: Eichmann und seine Gehilfen. Frankfurt/M. 1995

Dirk Schubert: Gesundung der Städte – Stadtsanierung in Hamburg 1933-1945. In: Michael Bose, Michael Holtmann, Dittmar Machule, Elke Pahl-Weber, Dirk Schubert (Hg.): „...ein neues Hamburg entsteht...“. Planen und Bauen von 1933-1945. Hamburg 1986, S.62-83

Bradley F. Smith, Agnes F. Peterson (Hg.): Heinrich Himmler. Geheimreden 1933 bis 1945 und andere Ansprachen. Frankfurt/M., Berlin, Wien 1974

Gerd Stolz: Geschichte der Polizei in Schleswig-Holstein. Heide in Holstein 1987

Wegner: Die Desinfektionsanstalten. In: Gesundheitsbehörde Hamburg (Hg.): Hygiene und Soziale Hygiene in Hamburg. Hamburg 1928, S.497-500

Die Wehrmachtberichte 1939-1945, Band 1: 1.September 1939 bis 31.Dezember 1941. Köln 1989

Wilfried Weinke: Die Verfolgung jüdischer Rechtsanwälte Hamburgs am Beispiel von Dr. Max Eichholz und Herbert Michaelis. In: Angelika Ebbinghaus, Karsten Linne (Hg.): Kein abgeschlossenes Kapitel: Hamburg im „Dritten Reich“. Hamburg 1997, S. 248-265

Benno Wiesmüller, Dierk Lawrenz: Die Hamburger Rangier- und Güterbahnhöfe. Freiburg 2009

Viviane Wünsche: „Als die Musik verstummte...“. Das Schicksal einer Harburger Sinti-Familie im Dritten Reich. Hamburg o. J. (2001)

Rüdiger Wurr, Sylvia Träbing-Butzmann: Schattenkämpfe. Widerstände und Perspektiven der schulischen Emanzipation deutscher Sinti. Kiel 1998

Michael Zimmermann: Deportation ins „Generalgouvernement“. Zur nationalsozialistischen Verfolgung der Sinti und Roma aus Hamburg. In: Frank Bajohr, Joachim Szodrzynski (Hg.): Hamburg in der NS-Zeit. Ergebnisse neuerer Forschungen. Hamburg 1995

Michael Zimmermann: Rassenutopie und Genozid. Die nationalsozialistische „Lösung der Zigeunerfrage“. Hamburg 1996

Bahnhof-der-Erinnerung-Hamburg.de.

Die Reichsbahn 1927
Die Reichsbahn 1943
Die Reichsbahn 1942

Hamburger Adressbuch 1936, Bd. I
Hamburger Adressbuch 1936, Bd. II
Hamburger Adressbuch 1938 Bd. 1

Staatsarchiv Hamburg (StAHH):
StAHH Sozialbehörde I, AF 83.71
StAHH-Sozialbehörde I, AF 83.72
StAHH Sozialbehörde I, AF 83.73
StAHH Sozialbehörde I, AF 83.74

StAHH 111-1 Senat Cl VII Lit. Cb No.11 Vol.16 Fasc.76 Inv.21 “Acta, betr. die Erbauung einer Kaimauer und eines Kaischuppens am Magdeburger Hafen mit einem Kostenaufwand von M 2 030 000, genehmigt durch S. u. B.B. vom 9./14. Oktober 1908“

StAHH 371-8 II Verwaltung für Handel, Schiffahrt und Gewerbe – Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe II Spezialakten VIII D 1.32.53 „Akte betreffend die Vermietung von Kaischuppen an die Wehrmacht 1934-42“

StAHH 371-8 II Behörde für Wirtschaft – Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe II, Spezialakten S VIII D.1.1. Vermietung von Räumen an die Südfruchtbranche 1896-1933 4. Erbauung eines Südfruchtschuppens am Magdeburger Kai und dessen Vermietung an die Südfruchthändler Bd.I (fehlt), Bd.II 1896-1907, Bd.III 1908-1924, Bd.IV 1924-1932, Bd.V 1933-1941
S VIII D.1.1.4. Bd. V Verhandlungen über „Fruchtvertrag(e)“

StAHH Polizeibehörde II, 464: „Namensverzeichnis zigeunerischer Personen in den Ortspolizeibezirken Kiel,Lübeck, Neumünster sowie in den Kreisen Eutin, Oldenburg i. H., Rendsburg“ –um 1940

StAHH Polizeibehörde II, 463: „Namensverzeichnis der zigeunerisch begutachteten und –für Lübeck- in das Generalgouvernement abgeschobenen zigeunerischen Personen aus Kiel und Lübeck“ (Abschrift) o.J

StAHH 331-1 II Polizeibehörde II, 465
StAHH 331-1 II Polizeibehörde II, 466
StAHH 331-1 II Polizeibehörde II, 455

Archiv der Hansestadt Lübeck-Neues Senatsarchiv (AHL-NSA): NSA-IV Innere Verwaltung –1. Polizeiwesen B Gruppe 7 Landstreicher, Bettler, Zigeuner: 2. Maßnahmen zur Bekämpfung des Zigeunerunwesens 1886-1940 (AHL-NSA IV, 1 B Gr. 7/2)