



LAND BRANDENBURG

Brandenburgisches Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum
OT Wunsdorf, Wunsdorfer Platz 4-5 D-15806 Zossen

Brandenburgisches Landesamt
für Denkmalpflege und
Archäologisches Landesmuseum
Abteilung Denkmalpflege

Dezernat Inventarisierung

Bearbeiter: Irmgard Ackermann
Dr. Matthias Baxmann

Telefon: 03 37 02 / 7 13 20

Telefax: 03 37 02 / 7 12 02

E-Mail: irmgard.ackermann@bldam.brandenburg.de

Zossen, den 22.12.2006

Beurteilung des Denkmals

Bezeichnung: „Bahnhof Jamlitz“ bestehend aus Bahnhofsempfangsgebäude, Güterschuppen, Wirtschaftsgebäude, Wasserturm, zwei Wasserkränen, der Rampe sowie dem erhaltenen Bahnsteig an den Gebäuden und den teilweise kopfsteingepflasterten Erschließungswegen
**Am Bahnhof
15868 Jamlitz**

Beschreibung des Denkmals und Benennung des Schutzzumfangs:

Die Bahnhofsanlage befindet sich ca. 5 km östlich von Lieberose, hinter dem östlichen Ortsausgang von Jamlitz an der B320. Sie liegt weit zurückversetzt an der Westseite der Straße und wird über einen kopfsteingepflasterten Weg erschlossen.

Die 1870 in Betrieb genommene Cottbus-Großenhainer-Eisenbahn wurde ab 1874 bis nach Frankfurt/Oder verlängert und verband nun die drei großen Städte. Den Zuschlag für den Bau der Linie erhielt die Cottbus-Großenhainer-Gesellschaft. Bereits 1876 war das Empfangsgebäude des Bahnhofs Lieberose/Jamlitz (heute Bahnhof Jamlitz) fertiggestellt. Die Eröffnung der 73,5 Kilometer langen eingleisigen Strecke erfolgte am 31. Dezember 1876. Im Januar 1881 erwarb der preußische Staat die Strecke, die bis 1996 in Betrieb blieb. Das Bahnhofsempfangsgebäude wurde mit dem Bau der Lübben-Cottbuser-Kreisbahn (Spreevaldbahn) um 1898/1900 um einen annähernd gleich großen Bau erweitert.

1943/44 wurde in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs ein Außenlager des KZ-Sachsenhausen (Arbeitslager Lieberose) errichtet, das im Laufe des Jahres 1944 zu einem der größten jüdischen Häftlingslager im Osten Deutschlands wurde. Bis Ende 1944 wurden in nur sieben Monaten nach vorsichtiger Schätzung etwa 6 - 10.000 jüdische Häftlinge aus 12 europäischen Ländern von Auschwitz-Birkenau direkt oder über Sachsenhausen nach Jamlitz deportiert. Die Transporte erfolgten hauptsächlich per Eisenbahn bis zum Bahnhof Jamlitz. Das SS-Führungshauptamt ließ mit primitivsten Mitteln durch die Häftlinge Kasernen, Straßen und militärische Anlagen für den SS-Truppenübungsplatz „Kurmark“ errichten. Bei der Liquidierung des Lagers am 2. Februar 1945 ermordete die SS auf dem Lagergelände 1200 marschunfähige Häftlinge, weitere 1500 wurden auf den Evakuierungsmarsch nach Oranienburg getrieben, von denen nicht mehr als 400 überlebten. Nach 1945 bis April 1947 wurde das Lager von der sowjetischen Besatzungsmacht als Speziallager Nr. 6 des NKWD weitergenutzt. Nach sowjetischen Unterlagen durchliefen etwa 10.200 Gefangene dieses Lager, beinahe jeder Dritte fand dort den Tod.

Das aus zwei Bauteilen bestehende große **Bahnhofsempfangsgebäude** steht nord-südlich ausgerichtet, parallel zu den Bahngleisen. Der südliche, ältere Bauabschnitt von 1875/76 ein zweigeschossiger, roter Ziegelbau unter weit vorkragendem Satteldach. Die fünfachsigen Traufseiten symmetrisch gegliedert; ihre Mitte jeweils betont durch einachsigen Mittelrisalit

mit Satteldachabschluss. Die Risalite gestalterisch zudem herausgehoben durch geschossübergreifende, rundbogige Blendnischen, gekuppelte Fenster im Obergeschoss und kleinem Rundfenster unter dem Rundbogen. Durch Sockelgesimse, Gurtgesimse in Form eines geometrischen Zackenfrieses sowie ein Sohlbankgesims werden die Traufseiten horizontal strukturiert. Die Fenster im Erdgeschoss mit flachbogigem Abschluss, die im Obergeschoss mit rundbogigem Sturz; hier zudem die Fläche unterhalb der Sohlbänke durch Blendfeld dekoriert. Alle Wandöffnungen von einer Rollschicht mit abschließender Zierleiste eingefasst und in eine einfach getreppte Laibung gestellt. An den beiden Langseiten jeweils zwei Eingänge, deren Lage wohl im Zusammenhang mit dem großen Erweiterungsbau verändert wurde. An der Bahnsteigseite Altanvorbau; die massive Brüstung mit markanten Eckpfosten und Blendnischen. Der fünfachsig **Erweiterungsbau** von 1898/1900 ebenfalls zweigeschossig und mit etwas höher ausgebildetem, einseitigem Krüppelwalmdach. Die Fensterformen in Erd- und Obergeschoss dem älteren Gebäude angepasst. Die zum Vorplatz ausgerichtete Langseite mit weit vorkragendem Mittelrisalit, dieser wie auch die nördliche Schmalseite dem Zeitgeschmack entsprechend durch Putzblenden belebt. Die Putzblende in der Giebelfläche des Risalits mit Dreipassmotiv und kleinem Rundfenster. Die zu den Gleisen gerichtete Traufseite lediglich durch eine die Fassadenmitte betonende Fensteranordnung und die differenzierten Fensterformen gegliedert. Im Inneren der beiden Bauteile die Struktur noch in Teilen ablesbar. Erhalten sind Details wie die Dachwerke, die Treppenanlagen, einige wenige Türen und Fenster sowie die Wandgliederung und der Stützpfiler der Speisegaststätte.

Dem alten Empfangsgebäude schließt sich im Süden ein eingeschossiger, heute verputzter **Güterschuppen** unter flachem, weit vorkragendem Satteldach an. Die Innenstruktur des Güterschuppens durch mehrfache Umnutzungen verändert.

Die Wasserstation des Bahnhofs Jamlitz wurde ebenfalls 1876 errichtet. Der **Wasserturm**, der architektonisch die sogenannten Malakow-Türme zitiert, steht unmittelbar nördlich des Empfangsgebäudes. Der dreigeschossige Sichtziegelbau unter flachem Satteldach aufgeführt über annähernd quadratischem Grundriss. Im Erdgeschoss zumindest an drei Seiten je eine hohe, in getreppte Laibungen gesetzte Wandöffnung. An der Nordseite der Eingang; die zweiflügelige Tür mit Oberlicht. Dem Erdgeschoss später an der West- und an der Südseite eingeschossige Bauten mit Pultdach angefügt. Das mittlere Geschoss des Wasserturms markant hervorgehoben durch Lisenengliederung und rundbogig abgeschlossene, in der Mitte jeweils paarig angeordnete Fenster (Eisensprossenfenster); diese zudem über ein Sohlbankgesims verbunden. Das über getrepptem Gesims vorkragende Obergeschoss (ursprünglich eine Fachwerkkonstruktion) mit dem Ausbau des Bahnhofs um 1898 zur Unterbringung weiterer Wasserbehälter leicht erhöht und jetzt in Ziegeln aufgemauert. Die glatten Ziegelflächen durch gekuppelte Blindfenster strukturiert. Im Inneren die technische Ausstattung ungewöhnlich umfänglich erhalten. So ist auf die vier genieteten, kubischen Wasserbehälter aus Stahlblech, die Steigleitungen, die Eisentreppenanlage, Absperrschieber und Fall- und Überlaufleitungen mit Schwimmer etc. zu verweisen.

Die beiden schwenkbaren **Wasserkräne**, die durch den Wasserturm gespeist wurden, stehen innerhalb der östlich des Bahnhofs verlaufenden Gleisanlagen. Sie weisen auf Grund ihrer wohl unterschiedlichen Bauzeit eine im Detail etwas differenzierte Konstruktion auf und bestehen aus einem gusseisernen, aus mehreren Segmenten zusammengesetzten Schaft (Säule) und einem Ausleger.

Nördlich des Wasserturmes, nahe den Gleisen steht ein kleines, eingeschossiges, ziegelsichtiges **Wirtschaftsgebäude** mit Satteldach. Im Erdgeschoss Kleintierställe; der Dachraum mit Ladeluke diente der Futterlagerung. Die Brettertüren und Holzfenster bauzeitlich.

Das Bahnhofsgebäude wird von Resten des ursprünglichen Mosaikpflasters bzw. einer Quaderpflasterung umgeben. Von der Straße führt eine **kopfsteingepflasterte Straße** zum Bahnhofsvorplatz und weiter zum Wasserturm. Der **Vorplatz** weist ebenfalls eine Natursteinpflasterung auf. Die **Rampe**, vom Bautyp her eine Kopframpe, befindet sich östlich des Bahnhofs, nahe der Straße. Sie ist ebenfalls mit Natursteinpflaster befestigt.

Begründung:

Die Bahnhofsanlage Jamlitz besitzt **regional-, verkehrs-, technikgeschichtliche und baugeschichtliche sowie städtebauliche Bedeutung**.

Die Bahnhofsanlage Jamlitz besitzt vor allem als gut erhaltener architektonischer Zeitzeuge ihrer spezifischen Bauaufgabe und speziell des Bautyps eines Mittelbahnhofs **verkehrs- und baugeschichtliche Bedeutung**. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts musste auf Grund der stetigen Erweiterung des Eisenbahnnetzes in kürzester Zeit ein gewaltiges Bauprogramm bewältigt werden. Größere Haltestellen und alle Zwischen- und Endbahnhöfe erhielten ein Empfangsgebäude mit den notwendigen Nebengebäuden. Auch die kontinuierlich fortschreitende Entwicklung der Eisenbahntechnik brachte veränderte Ansprüche an die Gestaltung der Bahngebäude mit sich. Im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts wurden auf Grund der sich klarer artikulierenden Nutzungsanforderungen Typenbauten verschiedenen Größenordnungen entwickelt, wobei den einzelnen Bahnstrecken zumeist entsprechend dem jeweiligen Zeitgeschmack ein einheitliches Gestaltungskonzept zugrunde gelegt wurde. Die Bauausführung richtete sich größtenteils nach preußischen Richtlinien und die Bahnhofsgebäude wurden entsprechend ihrer funktionellen Bedeutung nach den Kriterien äußerster Sparsamkeit errichtet.

Insbesondere die zahlreichen Empfangsgebäude der kleinstädtischen und dörflichen Bahnhöfe, die sich stilistisch an den großen Bauten der Hauptstädte orientieren, zeichnen sich durch ihre Variationsvielfalt der Einzelformen und ihrer Liebe zum Detail aus. Während sich bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts die Bahnhofsgebäude im klassizistischen Gewand mit verputzten Fassaden zeigten, wandelte sich das Erscheinungsbild in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts hin zur historisierenden Architekturauffassung der Gründerzeit und um 1900 werden Einflüsse der nun modernen Heimatschutzbewegung deutlich. Es handelt sich wie bei den Jamlitzer Bauten nun fast ausschließlich um Ziegelbauten, die trotz früher Tendenzen zur Typenbildung zur Vermeidung eines uniformen Aussehens durch ihre Gebäudekomposition, den angewendeten Architekturdetails wie Risalite oder Altane sowie ihren Variantenreichtum hinsichtlich der Fensterformen, Gesimsbänder etc. von hoher planerischer Sorgfalt und gestalterischer Phantasie zeugen. Insbesondere der ältere Teil des Bahnhofsempfangsgebäudes nimmt durch seine repräsentativere, ausgewogene Gestaltung in historisierenden Formen eine hervorgehobene Stellung im Bestand der zwar zahlreich erhaltenen, zumeist aber heute massiv baulich veränderten Mittelbahnhöfe im Land Brandenburg ein. Hier wurde mit einfachsten Mitteln eine sowohl hinsichtlich der Proportion und Ausführung als auch hinsichtlich der Außengestaltung qualitätvolle Architektur mit hohem ästhetischen Anspruch geschaffen.

Als besonders gut erhaltene Bestandteile einer zu Ende des 19. Jahrhunderts weit verbreiteten Wasservorsorgungsanlage der Bahn besitzen der Wasserturm und die Wasserkräne **verkehrs- und technikgeschichtliche Bedeutung**. Bei den meisten Eisenbahngesellschaften gab es ge-

gen Ende des 19. Jahrhunderts technologisch bedingte Normen für die Wasserversorgung, danach durften die Abstände zwischen den Wasserversorgungsanlagen für die Dampflokomotiven in der Ebene 50 km nicht überschreiten. Wasserturm und Wasserkräne sind die beiden sichtbarsten Bestandteile einer bahnbetrieblichen Wasserversorgungsanlage, die insgesamt aus vier Abschnitten besteht: der Wassergewinnung (Brunnen), der Pumpstation, dem Wasserbehälter und dem Verteilernetz einschließlich der Wasserentnahmestelle, wozu auch die Kräne gehörten. Der Wasserturm des Jamlitzer Bahnhofs mit seinen vier Wasserbehältern und die beiden Kräne dokumentieren in anschaulicher Weise den hohen Wasserbedarf des Bahnbetriebs in der Dampflokomotivzeit und das Funktionsprinzip der bahnbetrieblichen Wasserversorgung. Von besonderer Bedeutung ist die Anlage, weil diese Bauart von Wasserversorgungsanlagen, insbesondere in einem derartig guten Erhaltungszustand heute im Land im Land Brandenburg selten geworden sind – in der Region ist die des Jamlitzer Bahnhofs nach derzeitigem Kenntnisstand sogar die letzte noch existierende.

Auch der Wasserturm zählt zu den bedeutenden Dokumenten seiner in dieser Zeit völlig neuen Bauaufgabe in der Region. Er gehört zu den letzten Beispielen dieses älteren, kubischen Bautyps eines Wasserturms, die sich auf der Suche nach einer eigenständigen, der spezifischen technischen Nutzung entsprechenden Bauform noch an den im Bergbau seit 1855 üblichen sogenannten Malakow-Fördertürmen (benannt nach Fort Malakow, einer Befestigung bei Sewastopol, die 1855 im Krimkrieg heldenhaft verteidigt wurde) orientierten. Ihm kommt damit Seltenheitswert zu. Besonders seine ausgewogene Gliederung und seine dem Empfangsgebäude angepasste Gestaltung hebt den Wasserturm des Jamlitzer Bahnhofs aus dem Bestand an Wassertürmen annähernd gleicher Bauzeit noch hervor.

Dem Bahnhof Jamlitz kommt zudem Zeugniswert aufgrund seiner **regionalgeschichtlichen Bedeutung** zu. Bahnhöfe sind als Dokumente des Aufschwungs und des Ausbaus des Schienenverkehrs eindrucksvolle Belege für die enorme verkehrstechnische und infrastrukturelle Entwicklung des Landes im Zeitalter der Industrialisierung. Gerade die Erschließung der Klein- und Mittelstädte war von immenser Bedeutung. Durch die stetig fortschreitende Industrialisierung im 19. Jahrhundert reichten die bisherigen Transportmöglichkeiten nicht mehr aus, um eine kostengünstige und schnelle Verteilung der Güter und des Transports von Personen zu gewährleisten. Zeitgewinn, Pünktlichkeit, Transportverlässlichkeit und erhöhte Sicherheit für den Warenverkehr sowie Bequemlichkeit im Reiseverkehr zählten zu den neuen Anforderungen des Industriezeitalters. Die Folge war die Schaffung zahlreicher Eisenbahnverbindungen und der zunehmende Ausbau des Schienennetzes. Die Bahnstrecke Frankfurt/Oder - Cottbus war vor allem für die Entwicklung der Wirtschaft des Gebietes von Bedeutung. Daneben brachte der anwachsende Waren- und Personenverkehr auch den umliegenden Gemeinden sowohl wirtschaftlichen Aufschwung als auch strukturelle Veränderungen. Der Bahnhof ist damit ein anschauliches Dokument für diese verkehrstechnische und infrastrukturelle Entwicklung der Region um 1900.

Zudem ist der Bahnhof ein Ort unmittelbarer Erinnerung an die Opfer der nationalsozialistischen und kommunistischen Gewaltherrschaft, die hier am Bahnhof Jamlitz ankommend in das Todeslager transportiert wurden.

Der Bahnhof Jamlitz stellt aufgrund seiner solitären Lage, der Proportionen seiner Baulichkeiten und seiner repräsentativen Gestaltung eine weithin sichtbare städtebauliche Dominante dar. Er besitzt ortsbildprägende Wirkung und damit **städttebaulicher Bedeutung**.