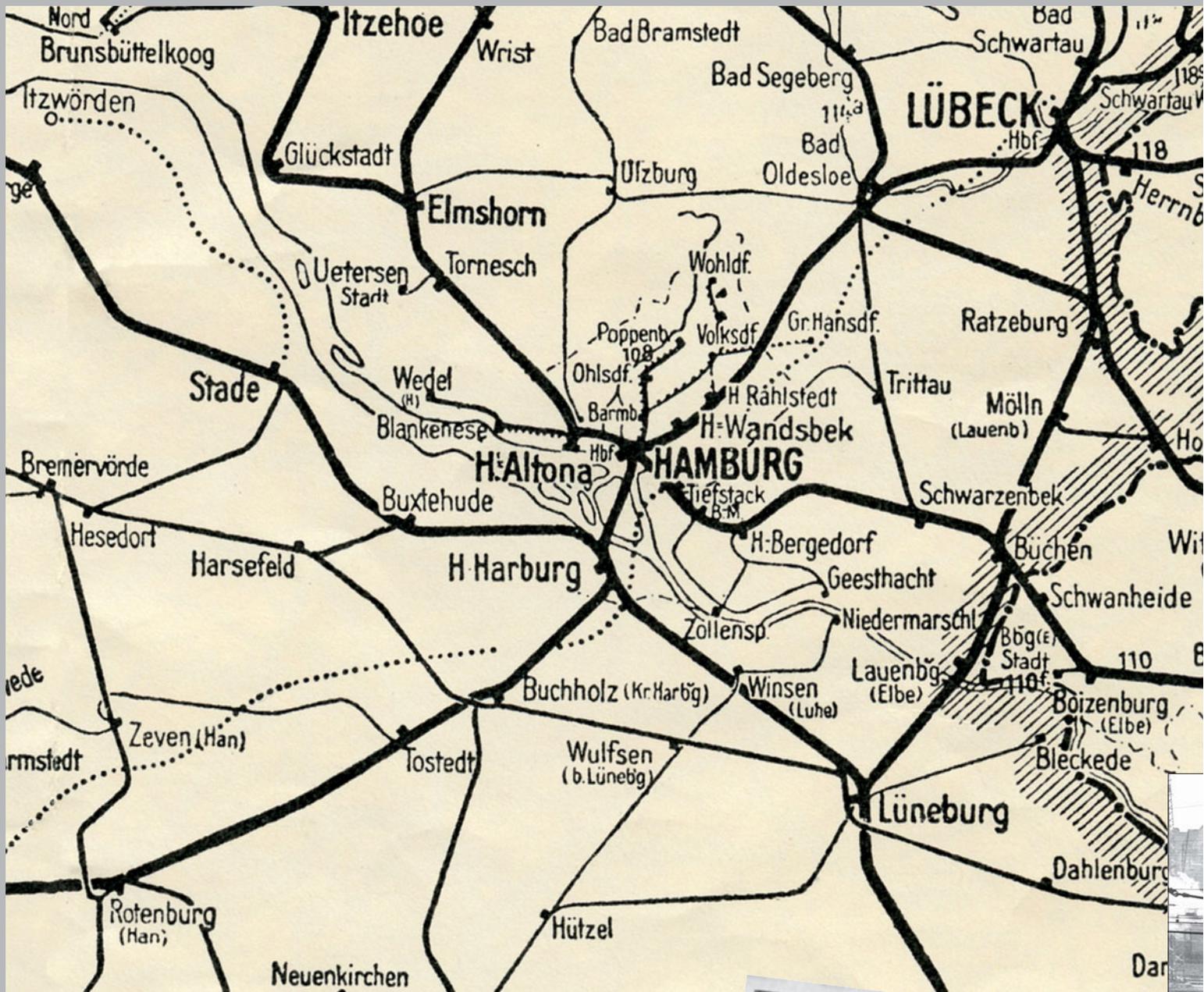




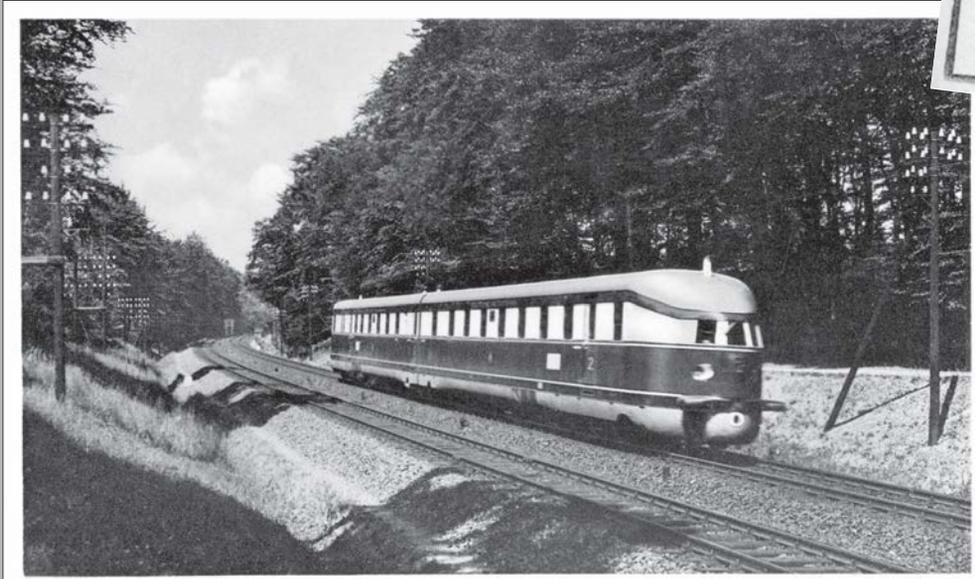
Gerhard Greß

Hamburg und seine Verkehrswege





Mit 160 Stundenkilometern
22. DEZ. 1936

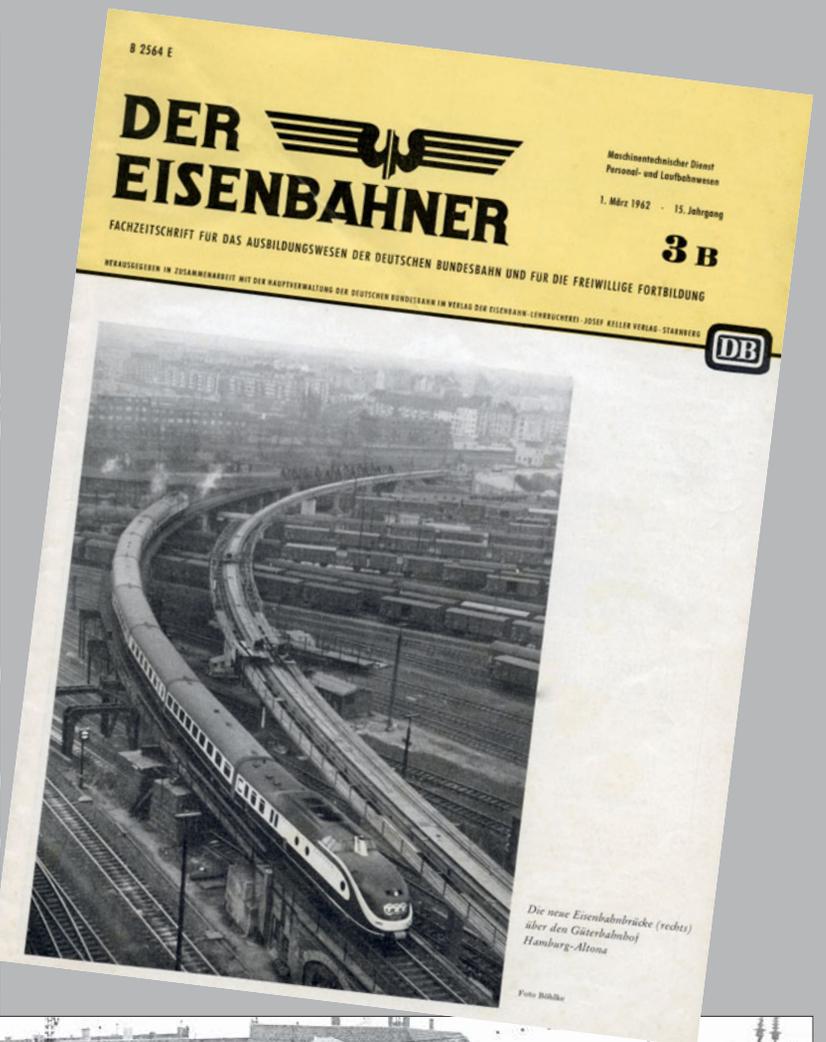
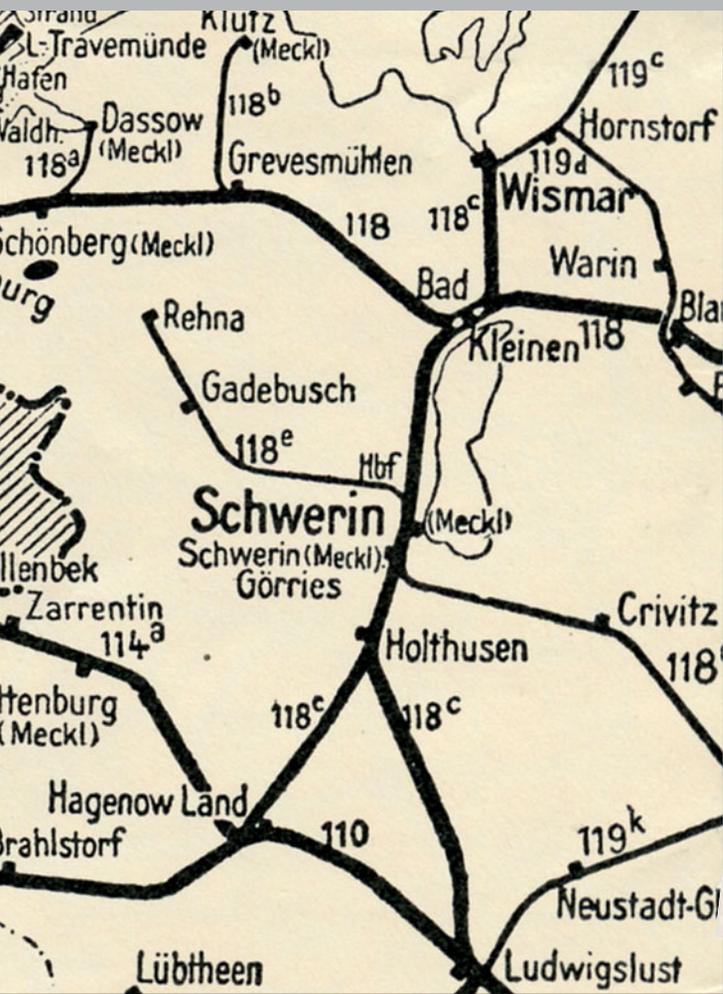


Fliegender Hamburger mit Mitropa-Bewirtschaftung

Oben ein Ausschnitt aus der Reichsbahn-Kursbuchkarte der Britischen Besatzungszone vom Sommer 1949.

Links der berühmte „Fliegender Hamburger“ auf einer seiner ersten Fahrten von Berlin nach Hamburg, hier dokumentiert auf einer Postkarte mit dem 160-km/h-Sonderstempel auf der Rückseite.

Am 2. Mai 1967 rangieren die 78 100 und eine weitere Lok dieser Baureihe im weitläufigen Hamburg-Altonaer Gleisfeld, während hinten ein S-Bahn-Triebwagen zum Bahnhof Altona fährt.



Hamburg

und seine Verkehrswege

Gerhard Greß



Bibliographische Information der Deutschen Bibliothek: Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliographie; detaillierte bibliographische Daten sind im Internet über <http://dnb.ddb.de> abrufbar.
ISBN: 978-3-8375-1678-4

© 2016 by VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Fürstenfeldbruck, und Klartext Verlagsgesellschaft mbH, Essen

Alle Rechte vorbehalten

Nachdruck, Reproduktion und Vervielfältigung – auch auszugsweise und mithilfe elektronischer Datenträger – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlages

Alle Angaben ohne Gewähr, Irrtümer vorbehalten

Autoren: Gerhard Greß, mit Beiträgen von Volkhard Stern und Jürgen Munzar

Fotografen, Seiten:	Dr. Wolff & Tritschler	Titel unten rechts, 3, 6, 7, 39, 43, 44, 45 r, 46, 47 u, 48, 49, 50, 51 o+M, 54, 55, 56, 57, 60 o, 61, 65, 69 o, 72 Mr, 73 ML+u, 89 o, 90, 91, 94, 95, 96, 97, 114, 115 M
	Volker Dibbern	189 sowie HHA Slg. Volker Dibbern 121 o+M, 122 o, 188 M
	Robin Garn/Slg.	100 o+u
	Gerhard Greß Slg.	9, 10, 11, 12, 14 M, 16, 17 u, 19 o, 21 u, 22, 25, 33, 34 o, 36, 40 o, 42, 58 o+M, 66 M+u, 67 M, 69 u, 70 o, 71, 74 u, 85 Mr, 141 o, 148 o, 156 o, 199 o, Vorsatz, Nachsatz oben links sowie alle Fahrkarten
	Gerhard Greß	1, 32, 37 u, 38, 99 M, 129, 130 o+M, 133 r, 134-137, 138 o, 139 u, 140, 141 u, 132 u, 143, 144 u, 145, 147 M+u, 148 u, 149-152, 154, 155, 157 M, 158-163, 165, 166 M-u, 167-172, 173 u, 174, 177, 178, 180-183, 184 o+M, 185, 187 o, 188 o, 189 o, 190 o, 192 u, 193 Mr, 200 M, Vorsatz unten rechts
	Jürgen Jacobi	127 u
	HHA, Slg. Ludger Kenning	125 o
	Wolf-Dietmar Loos	144 o, 156 u, 157 o+u, 164, 166 o, 176 o, 179 u, 193 o, 195 u, 198, 204, 205 o, Nachsatz oben rechts
	Ulrich Montfort	Titel oben, 5, 31 o, 37 o, 102 o, 103-112, 113 o, 115 o, 116, 117 o+u, 118, 130 u, 131, 138 u, 139 M, 142 o, 146, 147 o, 153
	Museum für Kommunikation	74 o, 76 Mr, 77, 79 o+u, 128 o
	Gerd Neumann/Slg.	29, 31 u, 70 u, 84, 85 o+ML, 86, 87, 89 u, 102 u, 113 M, 126, 133 M+u, 148 M
	Stefan Ponzlet/Slg.	14 o+u, 17 M, 20, 21 o+M, 23 u, 28 M, 34 M+u, 41, 45 L, 52, 53, 59 o, 62, 63 o, 67 o, 68 r, 69L, 72 ML, 73 o+Mr, 100 ur, 101, 113 u, 196, 197, 201
	Dr. Brian Rampp/Slg.	17 o, 18, 19 u, 24, 26, 27, 28 o, 51 u, 58 u, 59 u, 60 u, 64, 66 o, 67 u, 68 o+u, 72 o, 82, 83, 85 u, 88, Nachsatz unten rechts
	Wolfgang R. Reimann/Slg.	23 o, 23 M, 30, 40 u, 89 M, 98 o, 115 u, 117 M, 186 L, 187 u, 188 u
	Ralf Roman Rossberg	156 M, 173 o-M, 175, 179 o+r, 184 u, 199 M+u, 190 u, 191 u, 192 o+M, 200 o+u
	Wolfgang Selbach/Slg. Stern	128 M
	Nicolai Schmidt	202, 203, 205 u, 206, Nachsatz unten links
	W. Schumacher/VGB/Slg.	35, 47 o, 63 u
	Volkhard Stern/Slg.	67 u, 75, 76 o, 76 ML, 78, 79 M, 80, 81, 92, 93, 99 u, 120, 121 u, 124, 125 u, 127 o, 128 o+u, 193 uL, 195 o, 207
	HHA, Slg. Volkhard Stern	122 u
	Gerd Wolff/Slg.	119, 176 M+u
	Burkhard Wollny	194
	Manfred Zaubitzer/Slg. Stern	Titel unten links, 99 o, 98 u, 123, 139 o, 195 o

Titelmotive: oben: Hamburg Hbf, 23. Juni 1956. 01 165 führt den Interzonen-D 63 in Richtung Zonengrenze zwischen Büchen und Schwanheide.
unten: Tw 2944 im Sommer 1960 in der Mönckebergstraße. Rechts stehen VW-Export des Baujahrs 1949/50 bereit zur Verschiffung.

Umschlaggestaltung: Kaj Ritter

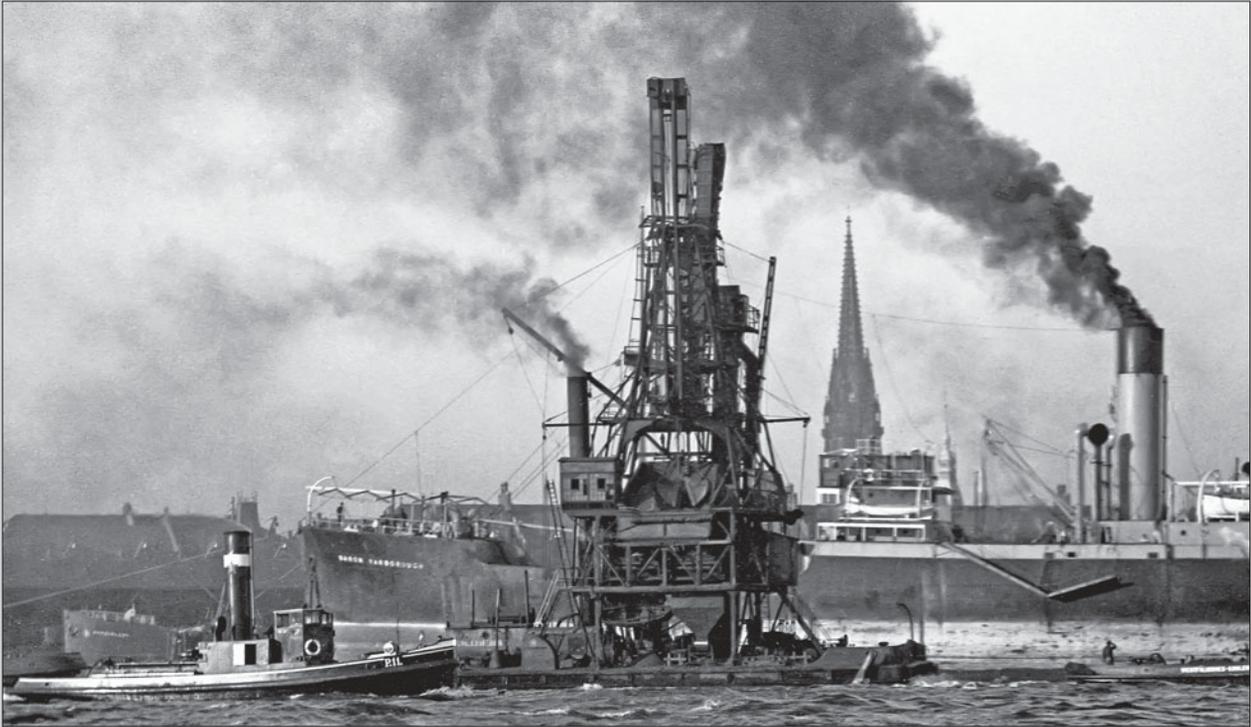
Satz & Layout: Gerhard Greß

Preprint: Jan Freckmann, Fabian Ziegler

Gesamtherstellung: Fotolito Varesco, Auer (Südtirol)

Aufnahme der Vorseite: Am 27. September 1964 quert 01 062 vom Bw Hannover mit einem D-Zug die bereits von Oberleitungen überspannte Lombardsbrücke in Richtung Hamburg-Altona. 1965 begann hier der elektrische Zugbetrieb.

Aufnahme rechte Seite: Dampf hat die Schifffahrt von der wind- und wetterabhängigen Seefahrt unabhängig gemacht, und Dampf bestimmt die Seefahrt und den Hamburger Hafenbetrieb auch noch in den dreißiger Jahren des 20. Jahrhunderts. Riesige Kräne, zum Teil als Schwimmkräne konstruiert, waren erforderlich, um besonders schwergewichtige Arbeiten durchführen zu können. Am 13. April 1933 ist zwischen den Rauchfahnen der Turm der Nikolaikirche zu sehen.



Inhalt

• Vorwort	4
• Hamburg	6
• Straßenbahnen	22
• Die Hamburger S-Bahn	26
• Die Hamburger Hoch- und Untergrundbahn	33
• Hafen und Hafenbahn	39
• Hamburg geht in die Luft	58
• Licht und Schatten – Hamburg in den dreißiger Jahren	60
• Die Kraftpost in Hamburg	74
• Krieg und Nachkriegszeit	82
• Mit der DB durch die fünfziger Jahre	102
• Omnibusse	120
• Im Zeichen des Strukturwandels ... durch die 60er – in die 70er Jahre	129
Die große Flut 1962	132
• Hamburger Erinnerungen	151
• Die neuen Betriebsnummern	162
• Als wäre es gestern gewesen: Die Jahre um und nach 1970	172
• S-Bahn/U-Bahn und AKN	198
• Dankeschön/Literatur	207

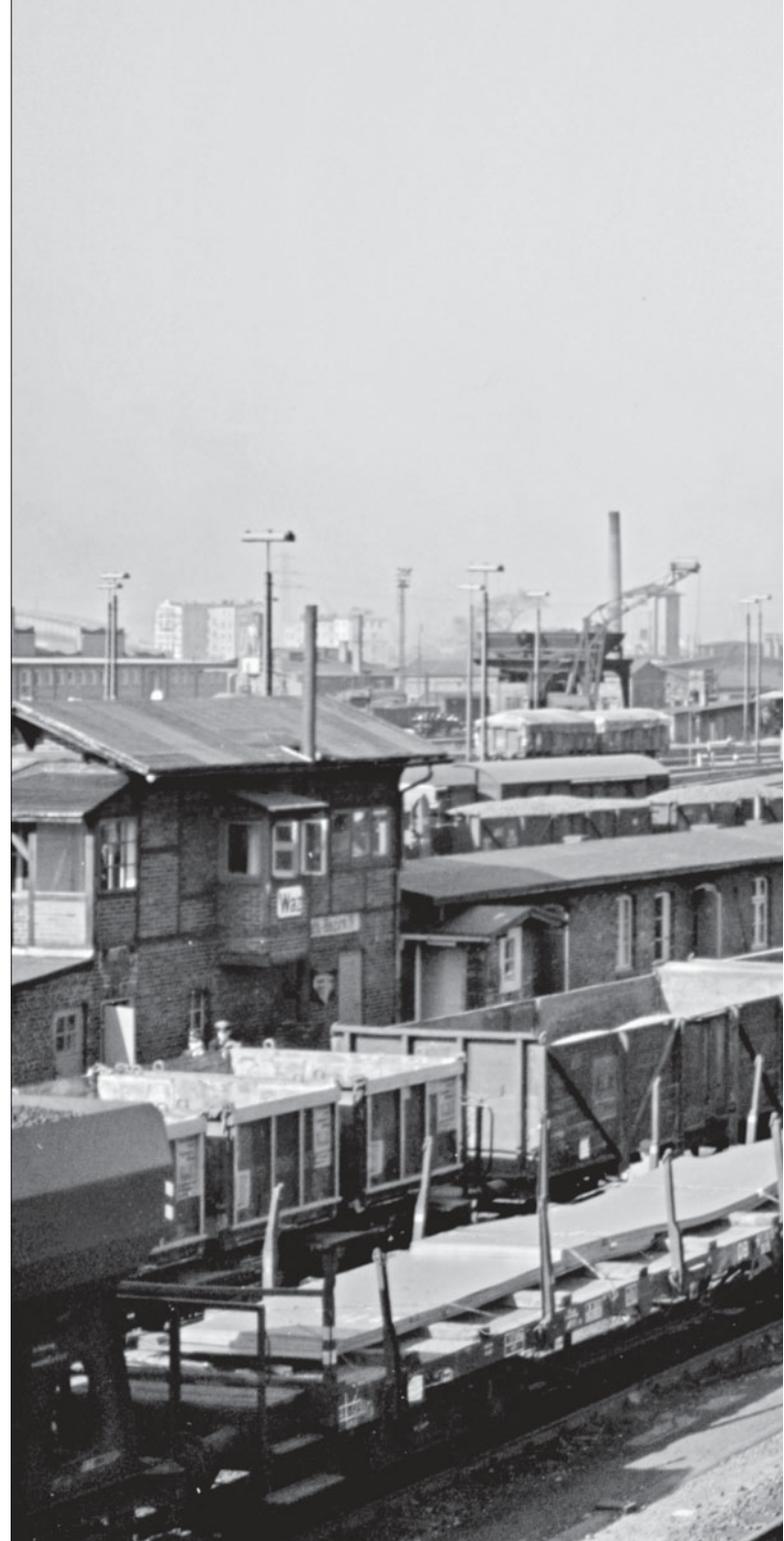
Liebe Leserinnen und Leser,

mein erster Besuch in Hamburg im Jahr 1961 wäre wahrscheinlich nicht zustande gekommen, wenn es die uralten Brettspiele Schach und Mühle nicht gäbe. Vor allem kalte Winter-Sonntagabende vergingen rasch mit einer oder mehreren Runden mit meinem Vater, wobei ich, wie könnte es anders sein, fast immer den Kürzeren zog. Eines Abends im Februar 1961 meinte er zu mir, dass ich eine Bahnfahrt meiner Wahl aussuchen dürfe, wenn ich dreimal hintereinander gegen ihn gewinne. Und bevor ich nachfragen konnte, meinte er ergänzend, dass dies sein Ernst sei. Das eine oder andere Mal konnte ich zwar einen Gewinn für mich verbuchen, aber ein „Dreier“ wollte mir einfach nicht gelingen.

Die Wochen zogen dahin, und als „die Bahnfahrt“ schon in Vergessenheit zu geraten schien, legte mein Vater zu meinem Geburtstag im Juni zwei Fahrkarten auf den Tisch: Am Freitag, 16. Juni 1961 mit dem TEE „Helvetia“ von Freiburg nach Hamburg und am Sonntag zurück nach Freiburg. Die Überraschung war gelungen!

Schon seit Jahren verkehrten die modernen und eleganten Triebzüge der Baureihe VT 11⁵ als „Helvetia“ zwischen Zürich in der Schweiz und Hamburg (963 km) und passierten täglich Freiburg. Eine Mitfahrt war für den jungen Eisenbahnfotografen jedoch unerschwinglich – und leicht fiel diese außerordentliche Geldausgabe meinem Vater sicher auch nicht. Damals betrug der Regelfahrpreis für 2 Kilometer in der 1. Klasse rund 15 Pfennige, dazu kam der Schnellzugzuschlag von 2 DM und zu diesem der TEE-Zuschlag von 8 DM. Bei 814 Kilometern von Freiburg nach Hamburg und weiteren 814 zurück kam für zwei Personen und zwei Übernachtungen in einer Pension ein ansehnlicher Betrag zusammen.

Pünktlich um 9.36 Uhr verließ der TEE 77 „Helvetia“ am Morgen des 16. Juni Freiburg Hbf und nach einer hochinteressanten Reise fuhren wir ebenso pünktlich um 18.33 Uhr in die Jugendstilhalle des Bahnhofs Altona ein – tief beeindruckt von den gewaltigen Eisenbahn- und Hafenanlagen Hamburgs. Nach einigen Aufnahmen in Altona mahnte mich mein Vater, zunächst die nur wenige Minuten entfernte Pension aufzusuchen. Dort hielt es uns jedoch nicht lange, denn herrliches Wetter und Tageslicht bis 21.30 Uhr waren beste Voraussetzungen für einen ersten Rundgang bzw. ein erstes Kennenler-



nen von Altona, das erst 1937 Teil der Hansestadt geworden war. Am 17. Juni – dem „Tag der deutschen Einheit“ – unternahmen wir zunächst auf einer Barkasse eine Hafensrundfahrt und bestaunten anschließend das Erlebte vom „Michel“ aus. Dass schließlich auch die Eisenbahn nicht zu kurz kam, versteht sich von selbst. In den großen Hamburger Bahnhöfen herrschte trotz des Feiertages ein Zugbetrieb fast wie an Werktagen. Diesem ersten Besuch im Juni 1961 folgten in den sechzi-



ger und siebziger Jahren zahlreiche weitere, mitunter sogar mehrere innerhalb eines Jahres.

Ein bildbetontes Buch über die Verkehrswege Hamburgs zu schreiben bzw. dafür eine Bildauswahl zu treffen ist nicht einfach, denn zu groß und zu komplex sind ihre Hafenerwerften und Eisenbahnanlagen, zu denen ja auch U- und S-Bahnen sowie Buslinien zählen und bis 1978 die Straßenbahnen. Daher erhebt dieses Buch keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Es beschreibt aber

Auf dem Weg nach Süden passiert der VT 11 5002 als TEE 78 „Helvetia“ am 27. September 1962 Hamburg-Wilhelmsburg.

in überwiegenden Abschnitten die Zeit bis 1945 sowie die besonders interessante Ära der sich stetig verändernden Verkehrswege während des Strukturwandels auf Schienen, Wasser und Straßen in den fünfziger, sechziger und siebziger Jahren.

Freiburg 2016, Gerhard Greß

Hamburg

Es gibt Städte, in die man immer wieder gerne zurückkommt. Zu diesen zählt Hamburg. Wer einmal vom Michel aus bei frischem Seewind das Häusermeer mit seinen daraus hervorragenden Türmen und den riesigen Hafens gesehen hat, wünscht sich, dies alles näher zu erkunden. Trotz der Entfernung zum Meer bestimmen hier die Gezeiten den Alltag. Im 19. Jahrhundert entwickelte sich Hamburg nach und nach zu einem Knotenpunkt wichtiger Eisenbahnstrecken. Diese ermöglichten einen raschen An- und Abtransport von Waren und trugen dadurch wesentlich zur weiteren Entwicklung des Hafens bzw. der Stadt bei.



Naturkatastrophen und kriegsbedingte Schicksalsschläge sind Hamburg und seiner Umgebung schon mehrmals zum Verhängnis geworden. Aber immer wieder haben sich die Menschen mit Willenskraft und Ausdauer selbst geholfen. So beispielsweise auch bei der Sturmflut im Februar 1962. Angesichts des organisatorischen Durcheinanders bei der Koordinierung der Rettungskräfte nutzte der Hamburger Senator und spätere Bundeskanzler Helmut Schmidt (* 23.12.1918 in Hamburg, † 10.11.2015 in Hamburg) seine Offiziers-Kontakte zur Bundeswehr und zur NATO, um als Krisenmanager mit Pionieren, Hubschraubern und Versorgungsgütern vor

allem der Bundeswehr – ohne dazu legitimiert gewesen zu sein! – sowie mit einem Großaufgebot von Polizei, Rettungsdiensten, Katastrophenschutz und THW schnelle und umfassende Hilfe zu ermöglichen. Viele Menschen konnten dadurch gerettet werden. Ungeachtet seiner Popularität und seinem hohen Ansehen meinte Helmut Schmidt dazu: *„Ich habe das Grundgesetz nicht angeguckt in jenen Tagen.“*

Ein Blick zurück

Die Römer kannten durch Handelsbeziehungen einen kleinen Ort an der Alstermündung, den sie Treva nannten und aus dem möglicherweise die heutige Stadt entstanden ist. Hier siedelte sich in spätrömischer Zeit vom 4. bis ins 6. Jahrhundert der westgermanische Völkerverband der Sachsen an. Ihre Ablehnung des Christentums führte vor 800 zu langen Auseinandersetzungen mit Karl dem Großen, der den heidnischen Norden zu missionieren versuchte. In dieser Zeit entstand die Hammaburg, in der Karl 810 eine Taufkirche errichten ließ. Hammaburg, von dem sich später der Name Hamburg ableitete, wurde 832 erstmals namentlich dokumen-