

Hermann Hoyer – eine Zeitreise in die Vergangenheit HAMBURG und seine STRASSENBAHN











Auch wenn wir in diesem Buch überwiegend Schwarz-Weiß-Fotos zeigen, wollen wir mit einem Farbbild beginnen: Am **10. Mai 1959** stand der **Z1 2292** für eine Sonderfahrt am Hamburger Rathausmarkt zur Abfahrt bereit. Neben dem Straßenbahnwagen hatten sich die Teilnehmer der Fahrt für ein Gruppenfoto aufgestellt.

Inhalt

Skipper und Straßenbahn-Narr	Vorwort	4
Impressionen	Hamburg in den 50er-Jahren	6
Ein bisschen Theorie	Die Wagentypen der Hamburger Straßenbahn	18
Die Fahrt beginnt	Betriebshöfe und Straßenbahnlinien	42
Auf anderen Wegen	U- und S-Bahnen, Busse und Schiffe	52
Im Nordwesten	1, 2, 3 nach Lurup, Schnelsen und Eidelstedt	64
Begehrte Wohngegend	Mit der Straßenbahn durch Eimsbüttel	76
An der Elbe entlang	Aus Othmarschen zum Rödingsmarkt	88
Dreh- und Angelpunkt, Start und Ziel	Rathausmarkt und Mönckebergstraße	102
Der Verkehrsknoten	Hamburg Hauptbahnhof	116
Die Großbaustelle	Berliner Tor	132
Südlich der Elbe	Veddel, Wilhelmsburg und Harburg	144
Durch die Lange Reihe	Von der Mundsburg in den Osten Hamburgs	160
Gewerbe, Industrie und Wohnen	Hamburgs Südosten	174
Vor der Haustür	Uhlenhorst und Winterhude	180
Die letzten Jahre	Auslaufbetrieb ab Sommer 1974	196









NORDWESTEN

Auch wenn sich die Straße und viele Häuser gewandelt haben, ist das Motiv anhand des markanten Hauses rechts, das heute ein Schweinske-Restaurant beherbergt, noch leicht zu finden: die Einmündung Langenfelder Damm in die Kieler Straße in Blickrichtung Norden. Der auf der **Linie 30** mit einem Beiwagen zum Bf. Altona fahrende **Z2 2518** war am **3. Fe**bruar 1957 gerade aus dem Betriebshof Langenfelde gekommen - die von dort kommenden Gleise sind unmittelbar hinter der Verkehrsinsel zu erkennen – und stand jetzt zur Abfahrt bereit.







Im **Sommer 1961** verkehrte die **Linie 3** zwischen **Eidelstedter Platz** (links) und Lattenkamp. Links im Bild der **V6 3054**, der gerade von dort gekommen war, rechts der **Anschlussbus** der Firma Reimers (später Pinneberger Verkehrsgesellschaft).

Die Linie 30 wurde im **Mai 1957** in **Linie 17** umbenannt; rechts der **Z1 2499** im Jahr **1958** im **Betriebshof Langenfelde**.

Nächste Doppelseite: Das Bild des Z2 2520, der auf Linie 30 nach Langenfelde fuhr, entstand ebenfalls am 3. Februar 1957 auf der Kieler Straße, jedoch etwas weiter südlich an der Einmündung Tiedemannstraße. Das Straßenbahnplanum gehört heute zur sechsspurigen Fahrbahn und auf Höhe der Einmündung der Wolffstraße (rechts im Hintergrund) steht eine "geschwindigkeitsabhängige Sofortbildkamera".



WESTLICH DER ALSTER

Zwei Bilder von der Esplanade kurz vor dem Stephansplatz: auf dem Foto rechts der V2U2 2963, gekuppelt mit einem Z3B auf der Linie 12 nach Bahrenfeld Volkspark im Januar 1958; darunter, ebenfalls mit einem Z3B im Schlepp, der **Z2u 2712** auf der Linie 11 nach Lurup am 7. November **1958** - im Hintergrund entstand gerade als erstes Hochhaus an der Esplanade das BAT-Haus.







Das Bild links zeigt fast dieselbe Stelle am Stephansplatz, jedoch in anderer Blickrichtung: An der Haltestelle wartete 1957 ein V7 mit dem V7B 1472 auf der Linie 2 vom Dammtor-Bahnhof kommend auf die Weiterfahrt zum Gänsemarkt und zur Horner Rennbahn. Gut zu erkennen ist die Nichtraucher-Kennzeichnung neben dem Einstieg des V7 und die Raucher-Kennung am V7B; Letzterer trug Reklame von Spielzeug Rasch am Gerhart-Hauptmann-Platz.



Ebenfalls auf der Fahrt vom Bahnhof Dammtor zum Stephansplatz und von dort weiter zum Rathausmarkt war der V2U 3031, aufgenommen kurz nach einem Regenschauer im Sommer 1956 auf dem Dammtordamm. Im Hintergrund dampften gerade zwei rückwärtsfahrende Loks der Baureihe 78 über die Eisenbahnüberführung am Dammtor-Bahnhof.

Etwa dort, wo früher das Brauhaus stand (rechts im Bild), kreuzt seit 1962 die Dag-Hammarskjöld-Brücke, eine 86 m lange Spannbetonbrücke für Fußgänger und Radfahrer, den Dammtordamm und auf der Fläche östlich der Straße zwischen der Brücke und den Bahngleisen befindet sich seit Oktober 1996 das "Filmfestspielhaus" Cinemaxx Hamburg-Dammtor.

Ein weiterer Blick aus Richtung des Stephansplatzes, diesmal im Januar 1959, nach Westen. Der V2U2 2963 war mit einem Z3B im Schlepp auf der Linie 12 nach Rothenburgsort gerade den Gorch-Fock-Wall entlang gefahren und wartete nun an der Haltestelle vor der Kreuzung auf die Weiterfahrt. Ihm folgte ein V7 mit einem V7B, der vermutlich auf der Linie 13 auf dem Weg nach Rönneburg war.





Da ich in Ottensen aufgewachsen bin, haben Straßenbahnfotos von dort für mich einen besonderen Stellenwert. Oben noch einmal der **Altonaer Bahnhofsplatz**, diesmal im **Sommer 1970**: Der **V7E 3306** machte sich mit dem **V7BE 4316** im Schlepp **1970** auf der **Linie 1** auf den Weg zum Goldbekplatz. Im ersten Fenster des Beiwagens prangte ein großes Schild "Bar zahlende Fahrgäste bitte Beiwagen benutzen – Eingang hinten".

Vermutlich vom selben Tag stammte das Bild unten: Auf dem Weg nach Lurup fuhr der V6E 3642 auf der Linie 1 durch die Kleine Rainstraße. Das weiße Haus links beherbergt heute im Erdgeschoss ein Literatur-Café, die "Mathilde Bar". Dahinter sind mehrgeschossige Neubauten entstanden, die die Gewerbebebauung im Hintergrund verdecken.





Rechts der Blick vom Altonaer Bahnhof in die Ottenser Hauptstraße, bevor sie zur Fußgängerzone wurde: Am 29. April 1973 begegneten sich hier zwei Straßenbahnen der Linie 1. Links sind ein Lederwarengeschäft und die Bahnhof-Apotheke – damals wie bei vielen Apotheken noch mit Bayer-Zeichen – zu sehen; beide existieren heute noch. Hingegen gehören die weiteren Läden, u.a. von WMF und Salamander, längst der Vergangenheit an, ebenso wie das Hertie-Kaufhaus und das Görtz-Schuhhaus auf der rechten Seite. Görtz ist 1990 in das neue Mercado umgezogen.



Unten näherte sich der V6E 3653 am 12. April 1970 auf der Linie 1 von der Trabrennbahn kommend durch die Bahrenfelder Straße dem Spritzenplatz und der Ottenser Hauptstraße. In der Gegenrichtung folgte die Straßenbahn den Einbahnstraßenregelungen und machte einen Schlenker durch Große und Kleine Rainstraße.



RATHAUSMARKT

Auf vielen Bildern vom Rathausmarkt sind die Menschen mehr als nur Beiwerk, wie z.B. der Mann in einem **Dreirad mit Handantrieb**, aufgenommen **1959** neben einem V6. Damals waren Kriegsversehrte in so einem Gefährt aus dem Straßenbild nicht wegzudenken; auf dem Foto war es hingegen der an Kinderlähmung erkrankte Straßenbahnfotograf Wilhelm Bollhorn.

Eigentlich war der frisch lackierte hochglänzende V7B der Linie 1 nach Lurup auf dem Bild darunter für Hermann Hoyer am 27. April 1957 das auslösende Motiv, aber die wartenden Fahrgäste erscheinen bei dieser Gegenlichtaufnahme mindestens ebenso interessant.

An derselben Stelle entstand Anfang **1959** das Foto des **Z2u 2737**, der mit zwei Beiwagen auf der **Linie 7** aus Altona durch die Große Johannisstraße gekommen war und vom Rathausmarkt nach Billstedt weiterfuhr.











Hochbetrieb an der Einfahrt zum Rathausmarkt aus Richtung Mönckebergstraße am **9. Februar 1957** (unten Mitte): Der **Z1 2048** stand zur Weiterfahrt auf der **Linie 5** in Richtung Neuer Pferdemarkt—Langenfelde bereit, der Pendelschaffner wartete neben dem Eingang und mehrere Fahrgäste hatten den Mantelkragen gegen den unangenehmen Wind hochgeschlagen.

Erneut ein Zug aus Richtung Poststraße (oben): Der **Z1 2431** am **1. September 1956** mit zwei Beiwagen auf der **Linie 16** Hagenbecks Tierpark—Jenfeld; diesmal

warteten mehrere Radfahrer, u.a. ein Paketbote der Post auf einem Dreirad, die Vorbeifahrt ab. Im Hintergrund manövrierte der Fahrer des **Schnellbusses** der **Linie 36** seinen **MB O 321** bereits rechts an der Straßenbahn vorbei. Auch hier waren die Beiwagen augenscheinlich frisch lackiert: Der Bus spiegelte sich nicht nur in den Fensterscheiben, sondern auch im Lack.

Auch der **Z1 2421** (unten rechts) war als Verstärkungswagen unterwegs: am **27. März 1957** auf der **Linie 8** vom Rathausmarkt nach Farmsen.





MÖNCKEBERGSTRASSE

Rushhour im **Sommer 1958** kurz nach 18.00 Uhr: Vorn im Bild der auf der **Linie 2** zur Horner Rennbahn fahrende **Z2u 2725**, dahinter näherten sich gleich drei weitere Straßenbahnen der **Haltestelle Mönckebergstraße/Hauptbahnhof**.

Links im Bild das 1913 gebaute Klöpperhaus mit vielen kleinen seit 1965 nicht mehr existierenden Geschäften im Erdgeschoss: auf der Ecke die Conditorei & Café "Café Wien", daran anschließend ein Laden für Bücher, Zigaretten und Souvenirs sowie eine Filiale der Schlachterei Beisser. Im Hintergrund sind ein Friseur und der Zigarren- und Zigarettenladen von Gustav Gerber zu erkennen.

1965 erwarb die Warenhauskette Kaufhof das Klöpperhaus und wollte hier ursprünglich einen Kaufhausneubau errichten. Wegen erheblicher Proteste wurde das Gebäude 1967/1968 aber nur entkernt.



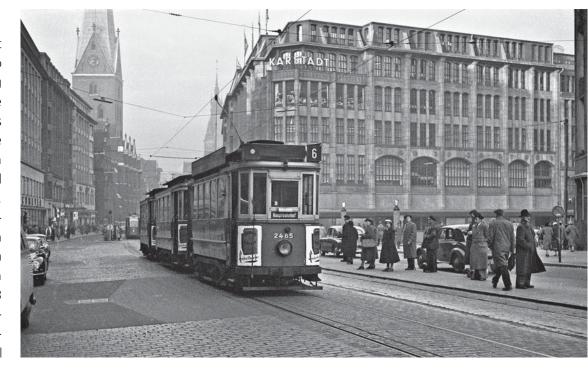




Noch einmal der **Gerhart-Hauptmann-Platz**: An dem dunstigen Tag im **Herbst 1956** wurde nur noch die obere Etage des Karstadt-Kaufhauses im Hintergrund von der Sonne angestrahlt. Vorn fuhr der **Z1 2465** mit

zwei Beiwagen auf der **Linie 6** die Mönckebergstraße bis zum Hauptbahnhof weiter. Im Hintergrund näherte sich gerade ein Großraumwagen auf der Linie 7 der Haltestelle Gerhart-Hauptmann-Platz.

Das Bild links entstand 1958 fast an derselben Stelle wie das Foto rechts, jedoch mit Blickrichtung Mönckebrunnen/ehemalige Bücherhalle/Spitalerstraße. Das Café Wirth existiert noch, die Fassade ist inzwischen jedoch noch hässlicher als damals. Und dort wo die kleinen Häuser u.a. mit dem Ledergeschäft standen, klotzte die HEW 1967 ein Kundenzentrum hin, das zum Glück 2015 wieder abgerissen wurde. Davor fuhr der Z1 2513 an der Spitze eines Dreiwagenzuges auf der Linie 16 in Richtung Hagenbecks Tierpark.



HAUPTBAHNHOF

Am 22. März 1957 standen 78 203 und 78 137 als Vorspann abfahrbereit vor dem E 821 nach Lübeck in Hamburg Hauptbahnhof. Es war 17.38 Uhr und die Abfahrt stand unmittelbar bevor. Die Heizer auf beiden Loks hatten bereits für Spitzendruck gesorgt, was sich an dem entweichenden Dampf aus den Ramsbottom-Sicherheitsventilen erkennen lässt. Das Ladegeschäft am Gepäckwagen war noch lange nicht abgeschlossen: gerade kam ein Gepäckwagen mit einem vollbeladenen Anhänger angerollt. Hinter dem Gepäckwagen lief eine von der Lübeck-Büchner-Eisenbahn (LBE) stammende Doppelstockeinheit. Diese LBE-Wagen prägten über Jahrzehnte das Bild der Eilzüge auf der Strecke Hamburg-Lübeck.

Auf der Steintorbrücke bot sich um diese Uhrzeit das gewohnte Bild: Die Richtung Rathausmarkt fahrenden Straßenbahnen standen Schlange; auf dem Bild sticht eine augenscheinlich gerade generalüberholte V7/V7B-Einheit besonders hervor.

Das Bild unten entstand im **Spätsommer 1956** im Hauptbahnhof und zeigt neben drei unterschiedlichen Lokomotivbaureihen insbesondere viele verschiedenen Reisezugwagen: das Thema, das Hermann Hoyer – nach Straßenbahnen – am meisten interessierte. Im Vordergrund ist ein ausfahrender Schnellzug zu sehen. Gebildet war er aus den damals neuen 26,4-m-Wagen und einem Altbauspeisewagen. Auf dem Gleis daneben schob eine **38**¹⁰ mit Wendezugein-





richtung einen noch aus Abteilwagen der Einheitsbauart gebildeten **Wendezug** Richtung Harburg (Die in der Literatur bisweilen zu findende Angabe, dass die Züge aus Donnerbüchsen bestanden hätten, ist leider falsch).

Oberhalb des Wendezuges rangierte eine **74**⁴ im Postbahnhof und im Hintergrund fuhr eine Lok der Baureihe **78** mit einem Personenzug in Richtung Lübeck oder Büchen aus. Der augenscheinlich gerade erst untersuchte ehemals preußische Abteilwagen unmittelbar hinter der Lok besaß immer noch ein Bremserhaus!



Als **Befehlswagen** für diese Wendezüge – Steuerwagen im eigentlichen Sinne gab es bei von Dampfloks geschobenen Wendezügen nicht – diente damals auch der aus einem ehemaligen Wechselstrom-S-Bahn-Wagen umgebaute Doppelwagen **BC6f 32911 Hmb**. (BC = 2. und 3. Klasse, 6 = Zahl der Achsen, f = mit Führerstand). Das Bild rechts entstand am selben Tag wie das Foto links.



Die Großbaustelle

Berliner Tor

Bis in die 50er-Jahre waren die Straßenführungen am Berliner Tor anders, als wir sie heute kennen: Vom Süden kommend endete der breite Heidenkampsweg am Anckelmannsplatz. Nördlich vom Anckelmannsplatz führte der nur noch zweispurige Heidenkampsweg, nachdem er die Eisenbahnstrecken nach Berlin unterfahren hatte, in einem Schlenker zur Borgfelder Straße hinauf. Auf der nördlichen Seite schloss dann dort die Bürgerweide an.

Die Straßenbahngleise hingegen liefen geradeaus weiter, kreuzten den Berlinertordamm bzw. die Borgfelder Straße höhenfrei und stiegen dann auf einer separaten Trasse zwischen der Eisenbahnstrecke nach Lübeck und der Bürgerweide langsam an, sodass sie an der Einmündung der Wallstraße in die Bürgerweide wieder das Straßenniveau erreichten. Ab 1958 wurde dieser Verkehrsknoten grundlegend umgestaltet, was Hermann Hoyer in vielen Bildern dokumentiert hat.







Beginnen wir mit drei Fotos, die Hermann Hoyer alle am selben Tag, dem 19. Juli 1957, vor Beginn der Bauarbeiten aufnahm: Auf dem großen Foto links näherte sich gerade der Z1 2496 mit zwei Beiwagen im Schlepp – der zweite war der äußerlich an den Betrieb mit V2U angepasste Z2B 1019 – auf der Linie 19 nach Billbrook der Haltestelle Berliner Tor, während im Hintergrund auf dem Berlinertordamm ein neuer V7 mit einem VB7 auf der Linie 2 in Richtung Hauptbahnhof fuhr. Bei dem Schnellimbiss links fehlte eine der Werbetafeln und es hieß nur noch "Schnelli".

Die beiden Fotos auf dieser Seite zeigen denselben auf der **Linie 14** eingesetzten Zug mit dem **Z1 2367** an der Spitze: Oben kam er auf der Fahrt zum Lattenkamp gerade unter der Eisenbahnüberführung hervor, während der Borgward-Lkw den Heidenkampsweg hinauffuhr, unten befindet sich der Zug auf der Fahrt zur Veddel: "Schnell Tante Mienchen, wir müssen die Bahn noch bekommen."









Viele Straßen in Harburg waren die meiste Zeit des Tages "dunkle Schluchten" oder es gab nur ein kurzes Zeitfenster, in dem Sonnenlicht auf die Straße fiel – meist aus der falschen Richtung. Als Hermann Hoyer am 21. November 1956 den Z1 2424 nachmittags auf der Linie 13 auf der Fahrt zum Hauptbahnhof in der Wilstorfer Straße fotografierte, stand die Sonne bereits so weit im Westen, dass sie nur noch die oberen Geschosse einiger Häuser und der Phoenix-Werke im Hintergrund anstrahlte.

Die Bilder links und rechts unten zeigen an derselben Stelle, der **Einmündung** der **Kalischerstraße** in die **Wilstorfer Straße**, **1957** den **V2U 3035** auf der **Linie 42** nach Heimfeld und **1971** den **V6E 3648** auf der **Linie 12** zum Rathausmarkt. Der Stadtkrug auf der Ecke hatte in der Zwischenzeit eine verklinkerte Fassade und neue Gaststättenschilder bekommen und das Straßenpflaster sah nicht mehr ganz so holprig aus, aber ansonsten hatte sich im sichtbaren Teil augenscheinlich wenig verändert.

Nächste Doppelseite: Am 21. November 1956 kam der V2U2 3005 mit dem Z3B 1062 im Schlepp auf der Linie 13 nach St. Pauli die Winsener Straße herunter. Das Bild entstand am Harburger Ende der Winsener Straße zwischen der Hannoverschen Straße und der Einmündung Reeseberg – auf dem Foto unmittelbar vor der aus dem Jahr 1913 stammenden Kirche St. Franz Joseph im Hintergrund zu sehen. Zwar sind die Häuser im Vordergrund in den 60er-Jahren Neubauten gewichen, die anschließenden drei Häuser vor dem Reeseberg wurden aber nur saniert und bei dem niedrigen Haus wurde obendrein das Dachgeschoss ausgebaut. Aus heutiger Sicht ungewöhnlich war der Laden für Angelgeräte im Souterrain in dem Haus vorn links.









Lange bevor die Idee zu einem Buch über die Hamburger Straßenbahnen konkrete Formen annahm, kam mir beim Betrachten dieses Fotos mit seinem tiefen Symbolcharakter der Gedanke, dass es auf jeden Fall am Ende eines solchen Buches stehen müsse.

Im **September 1970** wurden die Linienführungen der 14 und 15 verkürzt. Einige Tage zuvor war an allen Haltestellen, wie hier am **Schulterblatt**, ein entsprechender Anschlag angebracht worden, dass diese Straßenbahnlinien am 27. September 1970 durch die Buslinie 113 ersetzt werden würden. Man meint förmlich die Gedanken der davor stehenden älteren Dame mit Haarnetz lesen zu können: "Ich bin doch hier immer mit der Straßenbahn abgefahren, wie soll ich denn in Zukunft hier bloß wegkommen?" Im Hintergrund näherte sich der **V7E 3343**, der nur noch wenige Tage auf diesem Abschnitt der **Linie 14** eingesetzt werden sollte.

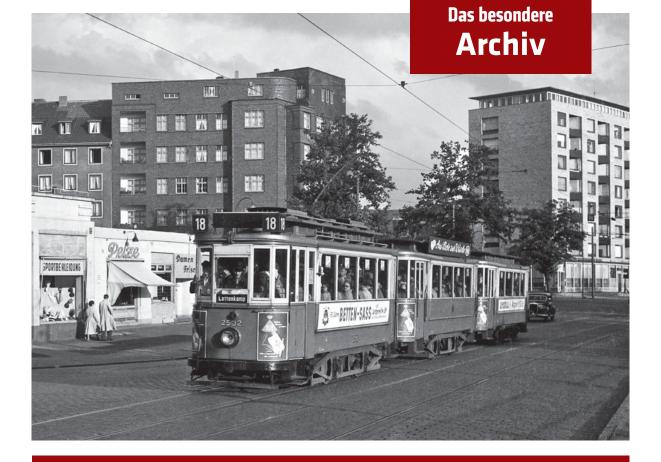
Die Hamburger Straßenbahn ist seit über 40 Jahren Geschichte. In Hamburg gibt es inzwischen ein attraktives Nahverkehrsnetz aus S-Bahnen, U-Bahnen und der AKN sowie Bussen und Fähren, in dem nahezu alle Ziele in Hamburg erreichbar sind. Das vermag aber nicht darüber hinwegzutäuschen, dass z. B. Hamburgs Nordosten noch immer keinen S-Bahn-Anschluss hat und fehlende leistungsfähige Querverbindungen dazu führen, dass insbesondere in der Peripherie der Umstieg vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel oftmals

mit einem Mehrfachen der im Individualverkehr benötigten Fahrzeit verbunden ist.

Viele stark frequentierte Buslinien, die aus dem Zentrum an den Stadtrand führen, ließen sich durch leistungsfähigere Stadtbahnen ersetzen: Die Trasse der ehemaligen Straßenbahnlinie 2 ist bis heute vorhanden und wird auf weiten Abschnitten durch Busspuren weitergenutzt: Hier wäre eine Mischnutzung mit einem modernen Stadtbahnsystem ebenso denkbar wie z.B. der Bau neuer Querverbindungen – einer der Hauptschwachpunkte im Hamburger Liniennetz.

Äußerungen von Behördensprechern hierzu sind hanebüchen, wie z. B.: "Mit einer Stadtbahn werden die Herausforderungen nicht gelöst. Sie braucht besondere Haltestellen, weil sie in der Mitte der Straße fährt, und sie verschwendet Straßenraum." Der Straßenraum ist durch eine fahrende Stadtbahn allemal besser genutzt als durch im Stau stehende Autos. Bleibt nur zu hoffen, dass die Klimakrise möglichst bald auch in solchen Köpfen ankommt.

Trotz aller Kritik an der Verkehrspolitik: Zwar werde ich wohl auch künftig vorerst noch nicht auf einen Pkw für Fahrten im Hamburger Umland verzichten, aber ich habe schon lange die HVV-App auf dem iPhone und nutze sie inzwischen für fast alle Fahrten in die City – mit Bus und Bahn geht es entspannter und vor allen Dingen umweltschonender.



Hermann Hoyer gehörte zu den Eisenbahnfreunden der ersten Stunde. Allerdings legte er den Fokus anders als die meisten Hobbyeisenbahner nicht auf Lokomotiven, sondern auf Straßenbahnen und Reisezugwagen. Lange Zeit war er für viele Modellbahnhersteller der Berater schlechthin, wenn neue Wagenmodelle gefertigt werden sollten.

Die wahren Schätze sind aber seine Hamburger Straßenbahnfotos – aufgenommen in den 50er- bis 70er-Jahren: lebendige Straßenszenen, die den Betrachter fesseln und schlagartig in die Vergangenheit zurückversetzen

Stefan Carstens hat aus diesem einzigartigen Fundus ein Buch über die Wirtschaftswunderzeit in Hamburg zusammengestellt, das sich nicht nur an Straßenbahnfreunde wendet, sondern in ganz besonderem Maße an alle, die wie er im Hamburg der Nachkriegszeit aufgewachsen sind oder die wissen wollen, wie ihr Umfeld damals ausgesehen hat – viele Motive sind auch heute noch zu finden. Lassen Sie sich auf diese Zeitreise mitnehmen.

VCB

www.vgbahn.de

€ 39,95 (D) 9783837 522259