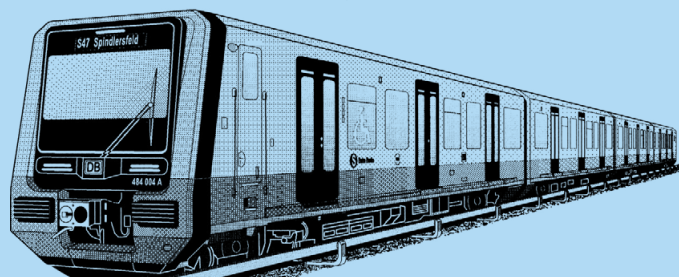


# vb

## Verkehrsgeschichtliche Blätter



ISSN 0232-9042 – 48. Jahrgang – Januar/Februar 2021 – € 2,70  
[www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de](http://www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de)

### Berliner U-Bahn-Wagen in Hamburg?



Die neue Hamburger Hochbahn, deren Betrieb dieser Tage eröffnet wird. Der Probezug durchfährt das Hafengebiet. *Max Missmann phot.*

Nach zwei Beiträgen zur Berliner U-Bahn stellen wir die Frage: Führen Berliner U-Bahn-Wagen in Hamburg? In der Tat gibt es gefälschte Ansichtskarten, die Berliner U-Bahn-Wagen in der Hansestadt zeigen. Vielleicht wurden aber im Probebetrieb vor der Eröffnung doch Berliner Wagen eingesetzt. Unser Autor ging den Spuren nach, die zu einem bekannten Berliner Fotografen führen.

# 1-2021

SIGURD HILKENBACH, Berlin

## Nach über hundert Jahren: Hamburger-Hochbahn-Rätsel gelöst

Mit dem ersten Spatenstich zwischen dem Berliner Tor und der Uhlandstraße wurde am 7. Oktober 1906 mit dem Bau der Hamburger Hoch- und Untergrundbahn begonnen, genau zehn Jahre nach der elektrischen Schnellbahn in Berlin, die auch als Vorbild für die Hamburger Bahn galt und gilt. Die Pläne sahen zunächst einen 17,480 Kilometer langen Ring mit 23 Bahnhöfen vor, dem mehrere Zweigstrecken folgen sollten. Der erste, sechs Kilometer lange Abschnitt zwischen den Haltestellen Rathausmarkt und Barmbeck wurde am 15. Februar 1912 mit 450 Ehrengästen und einer Sonderfahrt gefeiert.

Zum 75-jährigen Jubiläum veröffentlichte die beliebte Kundenzeitschrift der Hamburger Hochbahn AG, FAHR MIT UNS, in ihrem Heft 1/1987 eine Bildseite, die besonders den Berliner Leser erstaunen lässt: Es werden alte Hochbahnbilder gezeigt, doch die Wagen sind Berliner U-Bahn-Wagen! Der Begleittext will diese Merkwürdigkeit erklären mit der Überschrift **„Gefälschte Ansichtskarten zur Eröffnung der Hochbahn“**. Die Kartenhersteller hätten, da die Hamburger Bahn noch gar keine Fahrzeuge besaß, einfach Wagen von U-Bahn-Fotos aus Berlin hineinkopiert. Die echten Wagen für Hamburg lieferte die Waggonfabrik Falkenried erst 1912, kurz vor dem Start. So entstand der Eindruck, dass es Berliner U-Bahn-Wagen in Hamburg niemals gegeben habe. Eine Meinung, die sich hier in Berlin verfestigt hat.

Doch das kann so nicht stimmen. Der Redaktion der „Verkehrsgeschichtlichen Blätter“ liegen 22 meist handkolorierte Postkarten in 15 Motiven vor, d. h., mehrere Motive wurden mehrmals neu koloriert und erneut in den Handel gebracht. So fällt auf, dass es sich bei allen Bildern immer um einen Drei-Wagen-Zug handelt, der aus Berliner Wagen der 1. Lieferung besteht, die 1902 von Falkenried in Hamburg gebaut worden sind und fünf Fenster im Fahrgastraum zwischen den Türen aufweisen, was typisch für die 1. Lieferung war. Nur wenige Bilder zeigen die Wagen im Tunnel. Es gibt keine Wagennummern. Die Kolorierungen sind völlig willkürlich erfolgt in allen Farben des Regenbogens, wie auf den Farbseiten deutlich zu sehen ist. Auf keiner Karte wird ein Fotograf genannt; dagegen sind Angaben über die herausgebenden Verlage zu finden. Besonders oft sind die Verlage Arthur Friedrich in Hamburg 1, Bankshof, und Wilhelm Flohe, Hamburg 3, genannt. Beide Verlage sollen bis Ende der 1920er Jahre existiert haben.

Dass die Angabe der FAHR MIT UNS, die Karten seien anlässlich der Hochbahn-Eröffnung erschienen, nicht stimmen kann, beweisen mehrere Poststempel, die lange vorher den Versand der Karten dokumentieren. Die Stempeldaten gehen bis zum 2. Dezember 1909 zurück! Also mindestens 2½ Jahre vor dem Bau echter Hamburger U-Bahn-Wagen wurde diese private Werbung für die Bahn gestartet.

Der beste Beweis für den Einsatz von drei Berliner Wagen ist jedoch ein Bild, das allerdings auch als namenlose Postkarte auf dem Markt war. Es zeigt den Zug bei der Fahrt über den Binnenhafen zwischen Rödingsmarkt und Baumwall, wie auf der Titelseite dieses Heftes zu sehen ist. Hier steht ganz klein rechts unten der Name des Fotografen, der es in sich hat: **Max Missmann**. Dieses Bild aus einer namenlosen Illustrierten schlummerte lange unbeachtet in einer Sammlung und kommt hiermit wieder ans Licht. Max Missmann (1874–1945) gehörte neben Waldemar Titzenthaler und

Friedrich Albert Schwartz zu den namhaftesten Stadtfotografen seiner Zeit. Er war spezialisiert auf Stadtfotos mit Verkehrsmotiven wie Bahnhöfen, Zügen und Straßenbahnen. Er gehörte zu den Prominenten seiner Zunft. Dass der sich zu „Fälschungen“ dieser Art hergegeben oder auch nur seine Einwilligung dazu gegeben hätte, kann ausgeschlossen werden.

Der Text unter dem Foto ist allerdings sehr unkorrekt, wahrscheinlich schnell vom Illustrierten-Redakteur verfasst. Denn dass der „Probezug“ der Hochbahn, die *„dieser Tage eröffnet werden soll“*, also etwa am 10. Februar 1912 hier entlang fährt, stimmt nicht. Es muss etwa 1911 oder früher gewesen sein, denn diese Hochbahnstrecke wurde bereits am 13. August 1910 durch Schuten „eingeschwommen“ und auf die im Wasser stehenden Pfeiler gesetzt. Dann erfolgten die Probefahrten.

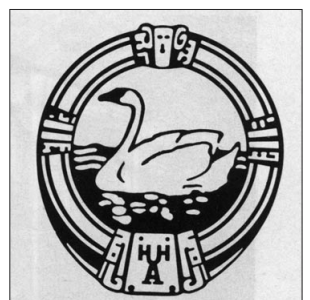
Was hatten nun die Berliner Wagen an der Elbe zu tun? Eine ganze Menge. Sie sollten – da es noch keine Hamburger Hochbahnwagen gab – als Probezug die Funktionstüchtigkeit des ganzen Systems prüfen, die neugebauten Strecken testen, wobei besonders an den Brücken und Hochbahnviadukten intensive Belastungsproben durchgeführt werden mussten, bevor und damit die Bahnaufsicht die Strecken zum Betrieb freigeben kann. Das ist Vorbedingung. Es gibt Fotos aus Berlin, die das belegen. (In Prag wurden im Dezember 1970 die Belastungsproben bei der 485 Meter langen Nusler Talbrücke, in deren Inneren die Metrozüge fahren, mit 66 Armeepanzern durchgeführt!)

Dass beim Bau der Hamburger Hochbahn auch Mitarbeit aus Berlin geleistet wurde, ist in vielerlei Hinsicht sicher: Die beiden Großfirmen Siemens und AEG waren führend, daneben werden aus Berlin zwölf weitere Firmen genannt, kleinere Zulieferbetriebe waren beteiligt. Ferner werden ein *„Stadtbaurat Müller, der Erbauer der Wilmersdorfer Untergrundbahn“* und der *„Vorsitzende der Bauverwaltung Geh. Baurat Dr. Ing. Schwieger, der bekannte Erbauer der Berliner Untergrundbahn“* vom „Hamburgischen Correspondenten“ erwähnt. Dann die Beziehung zur Waggonfabrik Falkenried, die diese drei Berliner Wagen gebaut hatte und nun auch die Hamburger Wagen fertigte.

Ohne Zweifel ist an einigen der Fotos retuschiert und auch korrigiert worden, aber von „Fälschungen“ kann dabei nicht die Rede sein, sondern wir können annehmen, dass für die Zeit vor der Eröffnung der Hamburger Hochbahn wirklich drei Berliner U-Bahn-Wagen in der Freien und Hansestadt „Entwicklungshilfe“ geleistet haben. Die fröhlichen Farbenspiele auf den Postkarten vor über hundert Jahren sind auf den folgenden Farbseiten zu bewundern. Zu jedem Bild sind Erläuterungen vermerkt.

Beide Archive, sowohl der BVG als auch der HHA, haben jetzt alle erwähnten Bilder als gute Reproduktionen oder Scans in ihrem Bestand.

**Ein Alsterschwan im ersten Wappen der Hamburger Hochbahn AG von 1912**



## Zu den Bildern

- Bilder 1 a und b Das Foto von Max Missmann auf der Titelseite dieses Heftes wurde noch zweimal als Postkarte herausgegeben, allerdings ohne Nennung des Fotografen. Dieser Streckenabschnitt an der Hafenkante vom Millerntor bis zum Rathausmarkt ging als letztes Teilstück des Hochbahnringes am 29. Juni 1912 in Betrieb.
- Einfarbig, keine Angabe des Herausgebers, Text: „Hochbahn über den Hafen“.
  - Koloriert, Herausgeber A. C. Hbg. 13522/25, Text: „Hochbahn über dem Hafen“, andere Schrifttype. Poststempel: 30.3.1924.  
Erstaunlich ist, dass noch 1924, als die Hochbahn schon zwölf Jahre mit eigenem Wagenpark verkehrte und Teil des hamburgischen Lebens geworden war, eine solche Karte verkauft und verschickt wurde.
- Bilder 2 a und b Verlag Arthur Friedrich, Hamburg 1, Bankshof. Nr. 6748.
- U-Bahn-Wagen rot. Poststempel: 29.1.1913.
  - U-Bahn-Wagen grün, Kleidung der hineinmontierten Fahrgäste auch anders gefärbt, anderer Text. Poststempel: 12.12.1911.
- Bilder 3 a und b Verlag Arthur Friedrich, Hamburg 1.
- Nr 6744, willkürliche Kolorierung. Poststempel: 17.7.1912.
  - Nr. 6744, Zug anders koloriert. Poststempel: 7.10.1911.  
Gedruckter Werbetext einer Firma Wm. Klöpffer mit Ankündigung des Besuches eines Vertreters beim Empfänger.
- Bilder 4 a und b Verlag Arthur Friedrich, Hamburg 1.
- Nr. 6024, koloriert, U-Bahn-Wagen in unterschiedlichen Farben, falsche Beschriftung „Lübecker Tor“. Poststempel: 6.5.1910.
  - Ohne Nummer, einfarbig, andere Schrifttype, Text korrigiert in „Lübecker Straße“.
- Bilder 5 a bis d Viermal dasselbe Motiv, in vier Farbversionen, unterschiedlichen Beschriftungen und sogar von verschiedenen Herausgebern.
- Verlag Wilhelm Flohe, Hamburg 3, Nr. 337, „Barmbeck – Hochbahnstrecke“.
  - Postkartenverlag Friedrich, Hamburg, Nr. SE00, „Hamburg-Barmbeck. Hochbahnstrecke.“
  - Verlag Wilhelm Flohe, Hamburg 3, Nr. 126/10251, „Hamburg-Barmbeck, Hochbahnstrecke.“
  - Verl. Arthur Friedrich, Hamburg 1, Bankshof, Nr. 137/4376, „Hamburg-Barmbeck Hochbahnstrecke“. Poststempel: 2.12.1909, das älteste Dokument in dieser Sammlung.  
Diese gemauerten Stadtbahnbögen befinden sich südlich der U-Bahn-Haltestelle Mundsburg an der Ulmenau, drei Stationen vom Bahnhof Barmbek entfernt.
- Bild 6 Verl. Arthur Friedrich, Hamburg 1, Nr. 280. Poststempel: 11.7.1912.  
Eine Fotomontage, dazu noch unkorrekt: Es sind keine Stromschienen zu sehen. Das als
- Bild 7 „St. Pauli“ bezeichnete Fahrtziel hieß damals „Millerntor“.  
Verl. Arthur Friedrich, Hamburg, Nr. 265. Poststempel: 23.11.1911.  
Hauptbahnhof, „Haltestelle unter der Erde“. Fotomontage, angedeuteter Linksverkehr: auf dem linken Gleis Zug mit Zugschlussscheibe, rechts Zug mit hellen Scheinwerfern. Die Zugzielanzeigen sind auch erfunden: links „Landungsbrücken“ hieß zu Anfang „Hafentor“, rechts das Ziel „Ohlsdorf“ war noch Zukunftsmusik.
- Bild 8 Herausgeber: Wilh. Flohe, Hbg. 3.  
Korrekte Situation, der Berliner Zug in das Bild einmontiert, die vier Schuten unter dem Zug ebenfalls. Die Bezeichnung ist unkorrekt: Die Hochbahn fährt nicht „über d. Alster“, sondern kreuzt den Kuhmühlenteich zwischen den Haltestellen Uhlandstraße und Mundsburg auf dem 1912 zuerst eröffneten Streckenabschnitt.
- Bild 9 Herausgeber: K. W. H. Nr. 1853. Poststempel: 15.2.1925.  
Hochbahnhof Rödingsmarkt, Zug in Richtung Rathausmarkt. Beim Berliner Drei-Wagen-Zug hat der Retuscheur ein wenig nachgeholfen.
- Bild 10 Verlag Arthur Friedrich, Hamburg 1. Poststempel: 27.3.1911.  
Diese Szene stellt eine Ergänzung zu Bild 3 a/b dar, mit Blick in die andere Richtung, dem Zug erst nach rechts und hier nach links nachblickend. Die Isestraße – hier vom Eppendorfer Baum aus gesehen – befindet sich auf dem am 25. Mai 1912 eröffneten Westring zwischen den Haltestellen Eppendorfer Baum und Hoheluftbrücke. (Historisches Archiv der HHA)
- Bild 11 Die Viaduktstrecke zwischen Dehnhaide und Barmbeck verläuft über den langgestreckten Barmbecker Markt, wie das Foto zeigt. Der Berliner Zug passt gut ins Bild; es sieht nicht nach Fotomontage aus. (Historisches Archiv der HHA)
- Bild 12 Verlag von C. Worzedialeck, Hamburg 5. No. 56. Poststempel: 24.8.1925.  
Obwohl dieses Foto stark „bearbeitet“ worden ist, sind doch drei Berliner Wagen zu erkennen. Die drei Front- und die fünf Wagenfenster sowie die Dachform beweisen es, auch wenn die Wagen keine Türen zu haben scheinen.
- Bild 13 Verlag Arthur Friedrich, Hamburg 1. Poststempel: 10.3.1910.  
Neben den retuschierten, aber deutlich erkennbaren Berliner U-Bahn-Wagen ist hier das Interessanteste die Vorortbahn links im Bild, die heutige S-Bahn. Die Postkarte zeigt, dass mit ihrer Eröffnung am 29. Januar 1908 Hamburg die erste elektrische Stadt- und Vorortbahn Deutschlands bekommen hatte.



# Letzter Anschluss

... zum U-Bhf Französische Straße



Am 4. Dezember 2020 wurde dieser U-Bahnhof geschlossen. Für immer? Man wird sehen. Mit Eröffnung der Neubaustrecke der U5 zwischen Alexanderplatz und Brandenburger Tor wurde der neue Umsteige-Turbahnhof Unter den Linden dem Verkehr übergeben, der die U5 mit der U6 verbindet und deshalb den nahe gelegenen Bahnhof Französische Straße überflüssig macht. Der Bahnhof gehörte zu den ältesten im Großprofilnetz. Mit der Eröffnung der ersten U-Bahn-Großprofilstrecke Berlins zwischen Hallesches Tor und Stettiner Bahnhof (heute Naturkundemuseum)

am 30. Januar 1923 konnte hier in der früheren „Spaßmeile“ der Friedrichstraße ein- und ausgestiegen werden. Jetzt, nach fast 97 Jahren wird der Bahnhof aus dem Netz gestrichen.

Dieser Bahnhof hieß immer so, egal ob Weimarer Republik, „Drittes Reich“, DDR oder Bundesrepublik Deutschland. Aber für Fahrgäste geschlossen war die Station schon einmal, in der Zeit vom 13. August 1961 bis 30. Juni 1990. In den fast 29 Jahren fuhren die Züge ohne Halt vom französischen in den amerikanischen Sektor Berlins (Ausnahme: U-Bhf Friedrichstraße) durch die geschlossene, verdunkelte und bewachte Station. Sie war einer der „Geisterbahnhöfe“ der U6-Transitstrecke unterhalb Ost-Berlins. Und „Geisterbahnhof“ ist sie jetzt wieder.

Den Namen erhielt diese Station von der gleichnamigen Straße, die auf das Quartier zuführt, wo Ende

des 17. Jahrhunderts die aus Frankreich nach Brandenburg geflohenen Franzosen (Hugenotten) in Berlin wohnten. Die auf dem Gendarmenmarkt vor etwa 250 Jahren errichtete Französische Kirche mit ihrem gewaltigen Turm („Französischer Dom“) war das Gotteshaus dieser Gemeinde. Vermutlich war es ein historisch passender Zufall (oder eine geniale Idee), dass es zur Ansiedlung des Edelkaufhauses „Galleries Lafayette“ (Eröffnung 1996) in einer Immobilie kam, die unmittelbar an diesem U-Bahnhof liegt.

(Text: Reinhard Arf, Foto [6.6.2001]: Bernd Wichmann)

## Verkehrsgeschichtliche Blätter

# vb

Herausgeber und Verlag: Verkehrsgeschichtliche Blätter e.V., Postfach 21 104, 10122 Berlin  
Bankverbindung: IBAN: DE85 1001 0010 0655 1311 05; BIC: PBNKDEFF

Chefredakteur: Michael Günther, Stellv. Chefredakteur: Axel Mauruszat  
Redaktion: Reinhard Arf, Wolfgang Dath, Wolf-Dietger Machel, Dr. Hans-Joachim Pohl  
Vertriebsleitung: Jürgen Rosinsky

Druck: MoritzDruck, Neue Jakobstraße 5, 10179 Berlin  
Erscheinungsweise: zweimonatlich (Febr., April, Juni, Aug., Okt., Dez.)

Jahresabonnement: € 16,00 (Ausland € 19,00) einschließlich MwSt und Versandkosten  
Einzelheft: € 2,70 (einschließlich MwSt) + Versandkosten

Das Jahresabonnement verlängert sich automatisch um ein Jahr, wenn es nicht bis zum 15. November (Poststempel) des laufenden Jahres schriftlich gekündigt wird.

Mit Namen oder Initialen der Verfasser gezeichnete Beiträge und Kurzinformationen geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Zeichnungen, Fotos, Rezensionsexemplare usw. übernehmen Herausgeber und Redaktion keine Haftung. Nachdruck – auch auszugsweise – nur mit Genehmigung des Herausgebers.

Redaktionsschluss dieses Heftes: 25.1.2021

### In diesem Heft:

90 Jahre alt und immer noch am Wachsen: Eröffnung eines neuen U5-Teilstücks – Die Fahrzeugnummern der U-Bahn-Baureihe IK – Verkehrsgeschichte auf CD – Nach über hundert Jahren: Hamburger-Hochbahn-Rätsel gelöst – Altstadt ohne Tram? Ein kurzer Rückblick nach Strausberg – Geschichten von der Ostbahn: CASTOR-Züge auf der Ostbahn – Seit über 150 Jahren integraler Bestandteil der Eisenbahnsicherheit: Das Blockfeld des Karl Frischen – Nachruf Wolfgang Ulma – Rezensionen – Zur Vignette 2021 – Kurzinformationen

[www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de](http://www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de)

### Demnächst:

Triebwagen auf der „Heidekrautbahn“