

1949 Bröckelnde Brücken und „beängstigende Fülle“ bei der Hochbahn.
Hamburger Nahverkehr in der Nachkriegszeit

Dr. Christoph Strupp (FZH)

Der 9. Februar 1949 war für den jungen Werkzeugmacher Erwin Bockholt ein besonderer Tag: der komplette Vorstand der Hamburger Hochbahn AG mit Direktor Friedrich Lademann an der Spitze empfing ihn im Hochbahnhaus, bedankte sich, bot ihm eine Stellung im Unternehmen an und versprach ihm und seiner Verlobten zur Hochzeit eine Kücheneinrichtung. Verdient hatte sich Bockholt dies durch seine Geistesgegenwart am Tag zuvor: Da hatte er zwischen den U-Bahn-Haltestellen Schlump und Hoheluftbrücke unter der Moorkampbrücke auf die Straßenbahn gewartet und bemerkt, dass sich aus dem Fundament Steine lösten und die Brücke um rund einen Meter absackte. Er war zum Schlump gelaufen und hatte den Fahrdienstleiter gewarnt, der den Zugverkehr stoppte und damit eine Katastrophe verhinderte. Die Reparaturen an der beschädigten Strecke sollten Wochen dauern.¹

Für die Fahrgäste der abfahrtsbereiten Züge und für Bockholt selbst hatte der Zwischenfall einen glücklichen Ausgang genommen. Die Hochbahn und die Hamburger Bevölkerung erinnerte er dagegen daran, dass weniger als vier Jahre nach dem Untergang des „Dritten Reichs“ die Folgen der Kriegszeit im täglichen Leben der Stadt noch allgegenwärtig waren. Die Moorkampbrücke hatte an der Bruchstelle nämlich im Juni 1944 einen Volltreffer erhalten und war danach offensichtlich unzureichend repariert worden. An vielen anderen Stellen waren 1949 die Kriegsschäden im Nahverkehr noch gar nicht beseitigt worden. So fehlte es an Wagen und der Hochbahn-Ring, die heutige U 3, war noch immer



Trümmer der Linie nach Rothenburgsort, 1943 (Hamburger Hochbahn AG, Archiv)

¹ Vgl. Moorkamp-Brücke sackte plötzlich um einen Meter. Hochbahn-Unglück verhütet, in: *Hamburger Abendblatt*, 9.2.1949. Nachgewiesen werden im Folgenden nur wörtliche Zitate.

nicht wieder vollständig befahrbar: Entlang der Osthälfte zwischen Hauptbahnhof und Barmbek wiesen viele Haltestellen noch so schwere Schäden auf, dass der Betrieb dort erst Anfang Juli 1950, also rund anderthalb Jahre später, wieder aufgenommen wurde. Wenige Tage nach der Beinahe-Katastrophe an der Moorkampbrücke fasste der Hochbahn-Vorstand zudem den Beschluss, die 1915 eingeweihte Abzweigung nach Rothenburgsort, die in der zweiten Angriffsnacht des „Feuersturms“ im Juli 1943 zusammen mit den Betriebsanlagen der Straßenbahn im Südosten völlig zerstört worden war, nicht wieder aufzubauen. Die Reste der Strecke wurden abgebaut und verschrottet.

Auch das wesentlich verzweigtere Netz der Straßenbahn war im Krieg schwer beschädigt worden. Neben direkten Treffern an den Gleisen hatten vor allem abgerissene Fahrdrähte an den eingestürzten Häusern den Betrieb in der inneren Stadt ab 1943 lahmgelegt. Hier war inzwischen zumindest provisorisch viel wiederhergestellt worden, aber auf den reparierten Strecken saßen die Fahrgäste in Straßenbahn-Wagen, die oft buchstäblich noch aus Kaisers Zeiten stammten und jeglichen Komfort entbehrten. Bis in die späten vierziger Jahre musste die Straßenbahn außerdem ihre Hilfsdienste bei der Versorgung der Stadt mit Gütern und bei der Entrümmerung fortsetzen. So wurden 1946 über 28.000 Tonnen Gemüse befördert und monatlich bis zu 30.000 Tonnen Schutt nach Bahrenfeld und ans Altonaer Elbufer gebracht.

Die Nachfrage nach U-Bahnen, Straßenbahnen, Bussen und selbst den Alsterschiffen erreichte in der Nachkriegszeit neue Höhepunkte: Die innerstädtischen Verkehrsbedürfnisse konkurrierten nun mit der Aufrechterhaltung der Verbindung zu den Evakuierten im Umland. Schließlich lag der Individualverkehr nach wie vor weitgehend brach, und viele Ausgebombte mussten weite Wege zur Arbeit oder zum Einkaufen hinnehmen. Der Einzelne könne „nur mit Hilfe örtlicher Verkehrsmittel seinen Pflichten am Volksganzen nachkommen“, formulierte Friedrich Lademann 1948 zutreffend, aber mit bedenklicher Wortwahl.² So registrierte die Hochbahn trotz der insgesamt gesunkenen Bevölkerungszahl Hamburgs und des reduzierten Verkehrsangebots in diesen Jahren doppelt so viele Beförderungen wie in den Friedensjahren des „Dritten Reichs“. Im August 1947 lag die Platzausnutzung bei 86,2 Prozent – gegenüber 28 Prozent im Jahr 1938.

² Friedrich Lademann, Zeitprobleme des öffentlichen Nahverkehrs, in: Verkehr und Technik (1948), S. 6-9, hier S. 6; wortgleich in ders., Die Hamburger Hochbahn am Werk, in: Erich Lüth (Hrsg.), Neues Hamburg. Zeugnisse vom Wiederaufbau der Hansestadt, Bd. III, Hamburg 1949, S. 81-84, hier S. 84.

Zeithistoriker haben schon Ende der 1980er Jahre in einem breit rezipierten Sammelband über die Jahre von „Stalingrad zur Währungsreform“ die Kontinuität in vielen Lebensbereichen der Deutschen in dieser Zeit beleuchtet, und auch für die Fahrgäste des Hamburger Nahverkehrs unterschied sich angesichts veralteter, notdürftig geflickter Wagen, fehlenden Personals und ungünstiger Taktzeiten das Fahrerlebnis zunächst kaum von dem der Kriegszeit. Dies illustrierte rückblickend im März 1955 ein Leserbrief in der Hochbahn-Zeitschrift *Fahr mit uns*, in dem es hieß, dass es „im Kriege und bis 1948 noch schlimmer war – und man damals oft stundenlang überhaupt nicht mitgenommen wurde – weil selbst Puffer und Trittbretter besetzt waren“.³ Die 1948 in der Hamburger Bürgerschaft angeprangerte „beängstigende Fülle“ war vor allem bei der Straßenbahn das prägende Merkmal der Nachkriegsjahre. Die Menschen fuhren „wie die Heringe gepackt“.⁴ Neben den objektiv weiteren Wegen in der Stadt trug dazu auch bei, dass im Lauf des Krieges Einzelfahrscheine weitgehend durch billige Zeitkarten ersetzt worden waren. Da auch diese Kriegsfolge zunächst weiter Bestand hatte, musste der Hochbahn-Vorstand nun damit leben, dass „jeder Kohlenklauer eine Monatskarte [hatte] und jede Kaffeetante zum Brühholen eine Haltestelle fuhr“, wie Lademann rückblickend schimpfte.⁵

Nach der Währungsreform – und damit komme ich auf das Stichjahr 1949 zurück –, als sich das Klima für den Konsum insgesamt relativ schnell besserte und die Ansprüche an die Lebensqualität nach den Entbehrungen der Nachkriegszeit spürbar stiegen, waren die Hamburgerinnen und Hamburger immer weniger bereit, im Nahverkehr weiterhin mit Provisorien zu leben. Nach den „Jahren des Zusammenpferchens und Zusammenquetschens“ habe man nun einen Anspruch auf eine normale Beförderung, erklärte etwa der FDP-Abgeordnete Lindemann in der Bürgerschaft.⁶ Dies richtete sich vor allem gegen die Straßenbahn, die schon in den dreißiger Jahren als unbequem und veraltet kritisiert worden war. Nun lebten kurzfristig großzügige Ausbaupläne des U-Bahn-Netzes noch einmal auf, aber in den sechziger und siebziger Jahren wurden dann tatsächlich Omnibusse zu zentralen Trägern des Nahverkehrs in Hamburg und lösten bis 1978 die Straßenbahnen vollständig ab. Omnibusse hatten seit ihrer Einführung Anfang

³ *Fahr mit uns* (März 1955), S. 12.

⁴ Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg, Stenographische Berichte über die Sitzungen, 21.1.1948, S. 29; ebd., 1.6.1950, S. 509.

⁵ Straßenbahner auf der Schulbank, in: *Die Welt*, 11.3.1950.

⁶ Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg, Stenographische Berichte über die Sitzungen, 1.6.1950, S. 509.

auch deutlich, dass die Schuld nicht allein bei der Verkehrsgesellschaft lag: Kriege und Krisen der ersten Hälfte des zwanzigsten Jahrhunderts warfen lange Schatten auch auf den Nahverkehr und hatten dafür gesorgt, dass das Unternehmen seit seiner Gründung 1912 – also in knapp vierzig Jahren Firmengeschichte – nur knapp 10 Jahre unter erträglichen Rahmenbedingungen operiert hatte: grob gerechnet von 1912 bis 1914, von 1924 bis 1929 und mit Abstrichen von 1937 bis 1939. Das Wirtschaftswunder der fünfziger Jahre und der konjunkturelle Aufschwung, der auch für Investitionen in die Verkehrsnetze neue Möglichkeiten schuf, zeichneten sich im Winter 1949 erst vage ab und konnten diejenigen, die in der bröckelnden Brücke ein Symbol für den maroden Zustand der Hochbahn und des Hamburger Nahverkehrs insgesamt sahen, nicht besänftigen.