

Bahn frei!

100 Jahre Hauptbahnhof

(06.12.1906 - 06.12.2006)



Broschüre zur Ausstellung „Bahn frei“

Plakattafeln mit Texten, Fotos und dokumentierten Zeitzeugenerinnerungen.

- vom 18. November bis zum
22. Dezember 2006 -
Kulturladen, Lange Reihe III,
Eintritt frei!

**Ausstellungseröffnung am
Samstag, 18. November 2006,
15.00 Uhr,**

Kulturladen, Lange Reihe III,
(mit Zeitzeugenberichten und
Liedern vom Chor des Gymnasi-
ums Klosterschule).

Eintritt frei, Spenden sind willkommen.

Eine Veranstaltung der Geschichtswerkstatt
St. Georg e.V., Hansplatz 9, 20099 Hamburg,
www.gw-stgeorg.de

**GESCHICHTS
WERKSTATT**

ST. GEORG

INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort	3
Die Entstehungsgeschichte des Eisenbahnverkehrs in Hamburg	4
Hamburgs erste Bahn nach Bergedorf	4
Schienennetz und Bauwerke im ständigen Wandel	5
Der Anschluß nach Berlin	6
Die erste West-Ost-Verbindung von der Elbe an die Ostsee	
Altona-Kiel	7
Die Verbindungsbahn Altona-Hamburg	8
Der Bahnanschluß nach Lübeck	9
Die hannoversche Eisenbahn und der Brückenschlag	
über die Elbe	10
Die Unterelbebahn nach Cuxhaven	10
Unter staatlicher Regie	11
Der Hauptbahnhof wird gebaut	12
Überwiegend Eisenschwerk	14
Einfahrt des ersten Zuges - der Hauptbahnhof in der	
Bewährungsprobe	15
Von der Dampflokomotive über die Diesellokomotive	
zur elektrifizierten Strecke	16
Der Zweite Weltkrieg und seine Folgen	17
Die ersten Nachkriegsjahre	18
Mit „Sack und Pack“ auf Reisen	19
Wandelhalle	20
Menschen mit und ohne Ziel am Hauptbahnhof	21
Demonstrationen rund um den Hauptbahnhof	22
Bahnhofsmission	23
Prostitution rund um den Hauptbahnhof	26
Anlaufstellen für Kids und Stricher am Hauptbahnhof	27
Zeitzeugen - Menschen vom Hauptbahnhof	28
Tobias Katz: Drogenszene am Hauptbahnhof	30
Heinz Öllermann: Ein Ärgernis musikalischer Art	32
Pressetexte über Obdachlosigkeit und	
Sicherheitswache am Hauptbahnhof	32
Hamburgs Stadtverkehr vom 19. bis ins 20. Jahrhundert	33
Bahnhofsansichten	36
Foto- und Literaturnachweis	38

Vorwort

Hamburg ist von alters her eine Hafen- und Handelsstadt, in der sich Landstraßen kreuzen. Das Industriezeitalter entwickelte sich mit dem Schienenverkehr und trieb in voran. Ab der Mitte der letzten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurden in Hamburg verschiedene Eisenbahnprojekte vorangetrieben und realisiert. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurden diese so weit vernetzt, dass Hamburg der Eisenbahnknotenpunkt im Norden wurde.

Die Geschichte des Hauptbahnhofes in Hamburg beginnt nicht etwa am 6. Dezember 1906, sondern ist eng verbunden mit den unzulänglichen Eisenbahnanlagen Hamburgs der Vergangenheit. „Kleinräumliches“ Denken der Nachbarstaaten Dänemark und Hannover war davon geprägt, und verhinderte zunächst mit allen Mitteln Eisenbahnverbindungen nach Hamburg.. Altona und Harburg waren die Endstationen vor den Toren Hamburgs.

Hamburgs Bahnbau musste sich daher im Anfang auf das eigene Territorium beschränken. Am 6. Mai 1842, also vor 164 Jahren, begann für Hamburg das Eisenbahnzeitalter mit der Eröffnung der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn. Die Strecke wurde bereits 1846 bis Berlin ausgebaut und in den letzten Jahren als Hochgeschwindigkeitsstrecke ausgebaut.

Dieser Prozess des Gründens, Erweiterns und Ausbaues kennzeichnet auch die Bauwerke des Schienenverkehrs in Hamburg. Strecken wurden angelegt, erweitert, verlegt und stillgelegt. Weitere Strecken und neue Verkehrsmittel kamen hinzu. Die vielfältigen Bauwerke erfuhren hierdurch zum Teil erhebliche Veränderungen, die mit dem Verlust alter Substanz einhergingen. Auch alte Bahnhöfe und Haltestellen wurden durch neue Stationen ersetzt, in Harburg und Altona gleich zweimal. Der Bahnhof Klostertor, der Lübecker-, der Berliner- und der Hannöversche Bahnhof (auch Venloer- oder Pariser-Bahnhof genannt) existieren heute nicht mehr.

Dieser durch die Industriegesellschaft geprägte Wandel, führte immer wieder zu erheblichen Konflikten mit der Denkmalpflege, deren Aufgabe es auch ist, das Erbe der Industrie-Epoche in anschaulichen Prozessen zu erhalten.

Die alten Bahnanlagen und Bauwerke veranschaulichen ihre Bedeutung für die Stadtentwicklung, die Industrialisierung und die Technik-, Wirtschafts- und Sozialgeschichte Hamburgs.

Die vorliegende Broschüre widmet sich der Entstehungsgeschichte des Eisenbahn-Fernverkehrs in Hamburg und dem Hamburger Hauptbahnhof, der am 6. Dezember 1906 eröffnet wurde und in diesem Jahr seinen 100. Geburtstag begeht.

Die Erarbeitung der Broschüre war nur möglich mit Hilfe und Unterstützung des Vereins der Verkehrsamateure und Museumsbahn e.V. (VVM) und vieler anderer, denen wir herzlichen Dank sagen.

Rainer Schliemann Karla Fischer
Geschichtswerkstatt St. Georg e.V.
St. Georg, im November 2006

Redaktion und Layout: Rainer Schliemann
Web-Ausgabe: Harald Heck

Die Entstehungsgeschichte des Eisenbahn-Fernverkehrs in Hamburg

Für Hamburg setzte in den 40er Jahren des 19. Jahrhunderts - mit dem Beginn des Eisenbahnzeitalters - ein Zuwachs an Handelsmöglichkeiten ein. Die Anbindung über Land war eine entscheidende Frage für den bedeutendsten deutschen Seehafen.

Die Anlage neuer Bahntrassen löste bei der Bevölkerung aber auch Ängste vor drohender Enteignung als auch vor der neuen Technik selbst aus.

Aus der Schrift über „Nutzung und Zweck der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn“ von Emil Müller zu Beginn der 1840er Jahre heißt es dagegen euphorisch: „Die Lokomotive hebt Zeit und Raum auf; sie zieht auf eisernen Geleisen die Industrie, den Handel und die Wohlfahrt der Völker hinter sich her; ihre Räder zerstören Fanatismus, Irrthum und Vorurtheile; an ihrem Herde entzündet sich die hellodernde Fackel der Aufklärung und der Civilisation.“

Die Planungen um den Bau von Verkehrswegen rief ebenfalls bei den die Hansestadt umgebenden Nachbarstaaten, vor allem Dänemark, Befürchtungen hervor. Sie sahen die eigene Wirtschaft durch die Verlagerung des Landverkehrs entscheidend beeinträchtigt.

Der stetig anwachsende Warentransport zu Beginn des 19. Jahrhunderts erforderte bessere Verkehrsbedingungen. Die für den West-Ost-Handel vorhandenen Straßen waren in einem sehr schlechten Zustand. Der Stecknitz-Kanal, der seit 1391 die Elbe bei Lauenburg mit der Trave verband, bot mit 17 Schleusen und häufigem Wassermangel keine wirkliche Alternative.

Schon 1831 gab es erste Überlegungen zu einer Eisenbahnverbindung von Lübeck nach Hamburg. Deren Bau wurde zunächst durch die ablehnende und protektionistische Haltung der Nachbarstaaten Hamburgs verhindert. Statt dessen begann Dänemark mit der Planung einer Eisenbahnlinie zwischen Altona und Kiel.

Seit 1834 gab es Überlegungen, eine Eisenbahnverbindung zwischen Hamburg und Hannover anzulegen. Wieder scheiterte eine Initiative an der ablehnenden Haltung eines Nachbarstaates. Das 1837 von England selbständig gewordene Königreich Hannover hatte kein Interesse an einer Stärkung des Hamburger Handels. Vielmehr plante man eine Eisenbahnlinie Richtung Norden, die ihren Endpunkt in Harburg haben sollte.

Der Nationalökonom Friedrich List veröffentlichte zur gleichen Zeit eine programmatische Schrift. In ihr sprach er sich für einen deutschen Einheitsstaat aus und forderte eine einheitliches Eisenbahnnetz zur Schaffung eines gemeinsamen Marktes. Doch bis dahin war es noch ein weiter Weg.

Hamburgs erste Bahn nach Bergedorf

Hamburgs Bahnbau musste daher sich im Anfang auf das eigene Territorium beschränken. 1837 gab es eine Initiative zum Bau einer Bahnlinie auf Hamburger Gebiet zwischen Hamburg und Bergedorf. Hierfür mussten zunächst die rechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden. Die Hamburgische Actiengesellschaft

(Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft legte im Frühjahr 1839 Senat und Bürgerschaft ein Enteignungsgesetz vor, das die Grundlage des Vorhabens bildete.

Gegen den Widerstand vieler Grundbesitzer und Bürger wurde das Gesetz erst Ende 1839 verabschiedet.

Hamburg und Lübeck (Bergedorf befand sich damals noch in beiderstädtischem Besitz), erteilten die Konzession für den Bau einer Eisenbahn.

Die 16 km lange Eisenbahn projektierte der englische Ingenieur Sir William Lindley. Als Standort für den ältesten Bahnhof in Hamburg, am wurde die ehemalige Bastion Bartholdus (innerer Hammerbrook, etwa an der Stelle des heutigen Deichtorplatzes) gewählt.

Die Eisenbahn durchbrach erstmals das Korsett mittelalterlicher Stadtgrenzen, öffnete die Stadt nach außen und leitete eine Entwicklung ein, die eine Veränderung des Stadtbildes mit sich bringen sollte. „Die Eisenbahn als Symbol einer neuen Zeit, die nur Gutes verspricht.“

Während in Hamburg ein repräsentatives Bahnhofsgebäude mit Doppelturmfassade und dahinter liegender Bahnhofshalle entstand, entwarf der Architekt Alexis de Chateauneuf für Bergedorf ein schlichtes holzverkleidetes Gebäude mit Billettausgabe, Gepäckexpedition und Bahnvorsteherwohnung.



Bergedorfer Bahnhof in Hamburg, am Mai 1842 eröffnet, um 1852

Bergedorfs erster Bahnhof, das heute unter Denkmalschutz stehende „Cassen-Haus“.



Wenige Tage vor der offiziellen Eröffnung diente die schon betriebsfähige Eisenbahn beim Großen Brand Hamburgs, vom 5. bis 8. Mai zum Abtransport von obdachlosen Menschen sowie gerettetem Hab und Gut nach Bergedorf. Am 6. Mai 1842 nahm die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn ihre Fahrt auf mit den Lokomotiven „Hansa“ und „Berlin“, „die ihre gewaltige Triebkraft in Bewegung setzten, dass sie dampfbrausend gen Bergedorf rauschten“.

Hamburgs Eisenbahnnetz und auch die Bauwerke des Schienenverkehrs sind einem ständigen Wandel unterworfen.

Die Strecke Hamburg-Bergedorf wurde bereits 1846 bis Berlin ausgebaut. Dieser Prozess des Gründens, Erweiterns und Ausbaues kennzeichnet auch die Bauwerke des Schienenverkehrs in Hamburg. Strecken wurden angelegt, erweitert, verlegt und stillgelegt. Weitere Strecken und neue Verkehrsmittel kamen hinzu. Auch alte Bahnhöfe und Haltestellen wurden durch neue Stationen ersetzt, in Harburg und Altona gleich zweimal. Der Bahnhof Klostertor, der Lübecker-, der Berliner- und der Hannoversche Bahnhof (auch Venloer- oder Pariser-Bahnhof genannt)

Ehemaliger Lübecker Bahnhof in der Spaldingstraße In Hammerbrook



Alte Ansicht des 1872 erbauten Hannoverschen Bahnhofs. Er bediente die Strecken Richtung Hannover und Paris. Darum wurde er auch Pariser Bahnhof genannt.



Erster Bahnhof Dammtor



Fotos: Luxusdruck von Knackstedt & Näther, Licht und Steindruckerei, Hamburg, 1906

Ehemaliger Bahnhof Klostertor für die Verbindungsbahn Altona-Hamburg. Standort etwa der Raum am heutigen Postbahnhof



Der ehemalige Berliner Bahnhof zwischen Banks- und Am-sinckstraße in Hammerbrook diente dem Verkehr bis 1903.



Bis zur Fertigstellung des Hauptbahnhofes (1906) wurde der Bahnhof Lippeltstraße (Schleusenkanal - Högerdamm in Hammerbrook am 1. Mai 1903 als Interimsbahnhof (Ersatz für Berliner Bahnhof) in Betrieb genommen.



Erster Bahnhof Sternschanze



Der Anschluss an Berlin

Von Anfang an war die Weiterführung der Hamburg-Bergedorfer Strecke ins Innere Deutschlands geplant. Im Februar 1842 wurde der Staatsvertrag, der die Grundlage für den Bau der Hamburg-Berliner Eisenbahn am rechten Elbufer bildete, zwischen Preußen, Dänemark, Mecklenburg-Schwerin, Hamburg und Lübeck ratifiziert. Im Juli 1843 gründete sich die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft, und im Mai 1844 begannen die Bauarbeiten.

Der erste Zug durchfuhr am 15. Dezember 1846 die 287 km lange Strecke in 9 Stunden und 15 Minuten. Der erste Fahrplan sah täglich in jeder Richtung einen durchgehenden Zug vor. Die Reisegeschwindigkeit betrug 39,9 km/h. Nach heutigen Verhältnissen erscheint das gering. Gegenüber den Postverbindungen der damaligen Zeit war es ein gewaltiger Fortschritt. Der Postfahrplan aus dem Jahre 1845 sah für gewöhnliche Post eine Reisegeschwindigkeit von 7,2 km/h, für Schnellpost von 9,3 km/h vor.

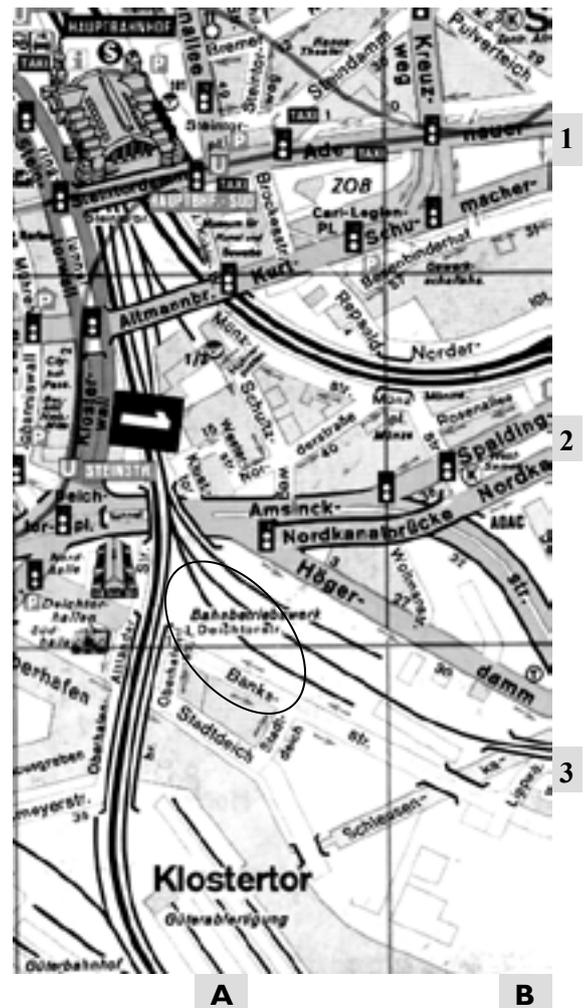
Wegen der neuen Eisenbahnverbindung musste Hamburg den ersten Umbau seiner Bahnanlagen planen. Anlagen für den Güterverkehr und ein Güterkanal entlang der Banksstraße (Plan A 3) wurden gebaut.

Ebenfalls nach Betriebsübernahme der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn durch die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft und Eröffnung ihrer Fernbahnverbindung Berlin - Hamburg musste der ehemalige Bergedorfer, nun Berliner Bahnhof, den neuen größeren Anforderungen entsprechend umgebaut und erweitert werden. Seine Anlagen dehnten sich im Hammerbrook zwischen der Banks- und der Amsinckstraße aus und umfassten schließlich um 1890 eine Fläche von 1440 m Länge und 70 bis 180 m Breite.

Bei den Anlagen zur Güterabfertigung wurde besonders der in Hamburg bedeutende Wassertransport mit Schuten berücksichtigt. Die massiven Güterschuppen gestatteten jede Kombination des Verkehrs Wasser/Bahn/straße.

Entscheidend für die hohe Rentabilität der Bahn war neben dem Personenverkehr, die Aufnahme des Güterverkehrs 1847 auf der Gesamtstrecke von 271,1 km. Er stieg, trotz umständlicher Zollformalitäten an den zu durchfahrenden Grenzen, in noch höherem Maß an als der Personenverkehr.

Bergedorf erhielt durch den Anschluss nach Berlin ebenfalls ein neues Bahnhofsgebäude, da der Streckenverlauf geändert werden musste. 1846 wurde mit dem Bau des neuen Bahnhofsgebäudes, das nicht wie das alte in Bergedorfs Mitte am Neuen Weg stand, begonnen. Es wurde an den nordwestlichen Rand verlegt und im klassizistischem Stil als Putzbau errichtet.



Der Berliner Bahnhof diente dem Verkehr bis 1903, als im Zuge der Umgestaltung der Hamburger Eisenbahnanlagen fertig gestellten Objekte, insbesondere die ebenfalls 1903 eröffneten neuen Personenbahnhöfe Dammtor und Sternschanze etc., seine Stilllegung zuließen. Bis zur Fertigstellung des Hauptbahnhofes (1906) wurde der Bahnhof Lippeltstraße (Schleusenkanal - Högerdamm Plan B 3) am 1. Mai 1903 als provisorischer Berliner Bahnhof in Betrieb genommen.

Die erste West-Ost-Verbindung von der Elbe an die Ostsee - Altona - Kiel - die „Christianbahn“

Eine Eisenbahnverbindung zwischen Lübeck und Hamburg war um 1830 an der dänischen Regierung gescheitert. Kopenhagen wollte jedoch eine Eisenbahnlinie zwischen Altona und Kiel fördern, um den Hamburger Handel zu schwächen und gleichzeitig die Konkurrenzfähigkeit seiner eigenen Hafenstädte erhöhen.

Im März 1843 begannen die Bauarbeiten. In Kiel entstand ein Kopfbahnhof in unmittelbarer Nähe zum Hafen und ermöglichte zum ersten Mal den direkten Umschlag zwischen Schiff und Eisenbahn. In Altona konnte man sich lange Zeit nicht einig werden. Schließlich wählte man als Standort für den Endbahnhof die Westseite der Palmaille, unmittelbar an der Geestkante ca. 30 m über dem Hafengebiet. Die wirtschaftlichen Interessen hatten sich gegenüber städtebaulichen Gesichtspunkten durchgesetzt.

Errichtet wurde ein repräsentatives zweigeschossiges Empfangsgebäude, das sich in seiner Architektur an den klassizistischen Villen des Altonaer Großbürgertums (heute das Altonaer Rathaus).

Noch vor der endgültigen Fertigstellung des Bahnhofs fand am 18. September 1844, dem Geburtstag des dänischen Königs, und nach diesem „König-Christian-VIII.-Ostseebahn“ genannt, die feierliche Eröffnung der Bahnlinie statt. Ein Jahr später verband ein Gleisanschluss den Bahnhof mit neuen Kaianlagen an der Elbe. Damit war der so wichtige direkte Umschlag zwischen Schiff und Eisenbahn möglich geworden.

Die Kieler Zeitung schrieb 1844: „Die alte, langgewohnte Straße wird verlassen werden! Der Verkehrs des Nord-Ostens von Europa mit dem Süd-Westen wird der Neuen Eisenstraße sich zuwenden, so gewiß, wie der Handel die raschesten und schnellsten Wege aufsucht. Denn die Lübecker vermögen nicht, die Distanz zwischen Hamburg und ihrer Stadt auf nur zwei Stunden zu beschränken, worauf in der Tat die Entfernung vom Kieler Hafen bis zur Elbe nunmehr reduziert worden ist.“ Die neue Bahnverbindung war von Beginn an rentabel. Den Transithandel zwischen Hamburg und Lübeck konnte sie jedoch nicht gefährden.

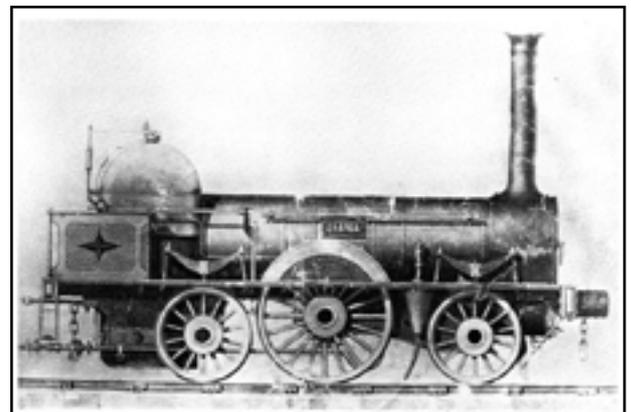


**König Christian VIII.
Ostseebahn.**

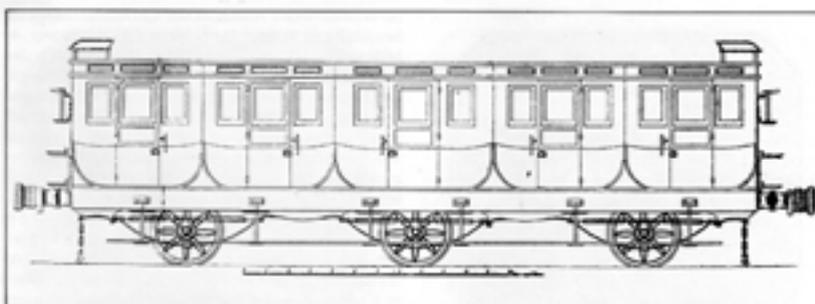
Bekanntmachung.

Abfahrtszeit
 der Personenzüge von den Endpunkten
 Von Altona nach Kiel und Glückstadt:
 Täglich Morgens 8 Uhr. Nachmittags 3¼ Uhr.
 Von Kiel nach Altona und Glückstadt:
 Täglich Morgens 7 Uhr. Nachmittags 2¼ Uhr.
 Von Glückstadt nach Altona und Kiel:
 Täglich Morgens 8 Uhr, Nachmittags 3¼ Uhr.

Abfahrtszeit
 der Güterzüge,
 mit denen auch Personen befördert werden.
 Von Altona nach Kiel:
 Täglich Abends 6¼ Uhr, übernachtet in Neumünster.
 Abfahrt von Neumünster am folgenden Morgen
 5 Uhr.
 Von Kiel nach Altona:
 Täglich Abends 7 Uhr, übernachtet in Neumünster.
 Abfahrt von Neumünster am folgenden Morgen
 4 Uhr.
 Altona, den 25. Juli 1845. Die Direction.



Die Lokomotive „Dania“, die nach dem Deutsch-Dänischen Krieg 1864 als „Diana“ weiter fuhr.



Auf der Strecke Altona-Kiel fuhren dreiaxlige Personenwagen, die optisch wie eine Reihe von Aufbauten von Postkutschen aussahen.

Die Verbindungsbahn - Die Schiene verbindet Stadt und Umland

Immer mehr zeigte sich, dass die Kiel-Altona Eisenbahnverbindung, nicht alle Erwartungen erfüllte. Das lag hauptsächlich daran, dass die Strecke vor den Toren Hamburgs in Altona endete. Mehrere Varianten über die Linienführung einer „Verbindungsbahn“ zwischen Altona und Hamburg wurden geprüft. Zum einen eine „Alsterumgehungsbahn“ um die Außenalster und Eppendorf von Hamburg nach Altona, zum anderen eine Linienführung möglichst nahe am Hafen südlich der Stadt über St. Pauli nach Altona vor.

Während man in Hamburg noch diskutierte, schaffte Dänemark Fakten. 1858 schloss die Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft einen Vertrag mit Dänemark über den Bau einer Strecke vom Altonaer Kopfbahnhof zum Schulterblatt, an der hamburgisch-dänischen Grenze gelegen. Schließlich einigte man sich mit Hamburg über die Linie, die vom Berliner Bahnhof über die Lombardsbrücke, entlang den alten Wallanlagen, in Richtung zum Schulterblatt verlaufen sollte.

Am 30. April 1860 kam der Vertrag zwischen Dänemark und Hamburg über den Bau der „Verbindungsbahn“ zustande.

Am 30. September 1865 eröffnete die Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft den holsteinischen Teil der Verbindungsbahn für den Güterverkehr. Am Schulterblatt wurde eine Bahnhof (östlich des heutigen Bahnhofs Holstenstraße an der Friedensstraße) errichtet, der 1891 wieder geschlossen wurde.

Am 16. Juli 1866 wurde die Verbindungsbahn auf einer Länge von 7 km für den Personenverkehr freigegeben.

Die Strecke begann im Kopfbahnhof Altona und führte über die Bahnhöfe Schulterblatt und Sternschanze. Der Bahnhof Sternschanze hatte auch wirtschaftliche Bedeutung wegen des Vieh- und Kohlenumschlags im Güterverkehr. Von dort aus verlief die Strecke am Tiergarten (heute Planten un Blumen) entlang bis zum Dammtor, der nur dem Personenverkehr diente.

Vom Dammtor ging es den aufgefüllten Stadtgraben entlang zur Alster, die auf einer provisorischen Holzbrücke

bardsbrücke fertig gestellt wurde. Südlich der Lombardsbrücke ging es weiter vorbei an der alten Kunsthalle, durch die Anlagen am Glockengießerwall, zum Endbahnhof Klosterthor (etwa dort wo sich der Hühnerposten befindet). Von hier ging es über eine Spitzkehre zum Berliner Bahnhof.

Der große Nachteil der Streckenführung der Verbindungsbahn war, dass die Geleise zu ebener Erde verliefen, zum Teil wie Straßenbahnschienen im Pflaster, und



Ein Zug wird durch die Straßen geführt.

es in der Innenstadt mehrere Schienengleiche Straßenübergänge gab. Anfangs durch Sperrketten verschlossen, mussten diese wegen des Anwachsens des Straßenverkehrs (Kutschen, Pferdeomnibus, Pferdeisenbahn usw.) durch Schranken ersetzt werden. Den Zügen voran gingen Bahnwärter, mit rotem Fähnchen und Glocke ausgerüstet, die den Weg durch den schon sehr lebhaften Straßenverkehr bahnten. Trotzdem kam es zu Unfällen.

Erster Bahnhof Sternschanze



Erster Bahnhof Dammtor



Ansicht des 1868 erweiterten Altonaer Bahnhofs

1866 verkehrten auf der zweigleisigen Verbindungsbahn täglich 28 Züge, heute sind es auf der viergleisigen Strecke mehr als 1000 Züge, darunter die S-Bahn-Züge.

Am 19. Mai 1867 wurde die „Blankeneser Bahn“ ab Altona Hauptbahnhof dem Betrieb übergeben. Die Strecke Blankenese-Wedel ist erst am 2. Dezember 1883 eröffnet worden.

Altona besaß jetzt zwei Bahnhöfe: den wegen der Verbindungsbahn und der Blankeneser Strecke vergrößerte Hauptbahnhof (als Sackbahnhof) und Schulterblatt. In

Hamburg gab es die Bahnhöfe Sternschanze, Dammtor, Klosterthor, den Berliner Bahnhof und den Lübecker Bahnhof. Bis 1872 änderte sich daran nichts, als endlich die Verbindung Harburg-Hamburg zustande kam. Aber auch hier erhielt der Endpunkt einen extra Bahnhof: Den Venloer-Pariser- Bahnhof, der später auch Hannover-scher Bahnhof genannt wurde.

Die Eisenbahn hielt nicht mehr nur vor den Toren Hamburgs (Altona und Harburg), sie war in die Stadt gekommen und begann, das Leben der Menschen mitzubestimmen und das Stadtbild zu formen.

Bahnanschluss für Lübeck

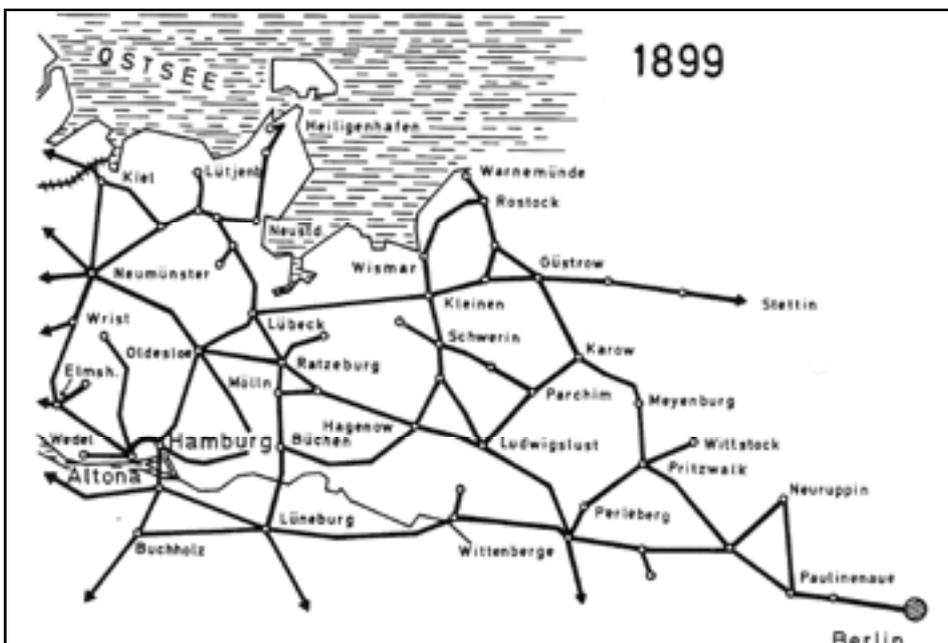
Nachdem Stettin im Jahr 1843 eine Bahnverbindung nach Berlin erhalten hatte, wurde die Lage Lübecks immer prekärer. Lübecks Sondierungen zum Bau einer Verbindung nach Hamburg scheiterten immer wieder an der ablehnenden Haltung Dänemarks. In seiner Not wandte es sich an den Deutschen Bund. Dieser verwendete sich in Kopenhagen für das Anliegen der Hansestadt. Auch Rußland, Schweden und Frankreich schlossen sich an. Dem Druck dieses europäischen Politikums musste sich Kopenhagen beugen. Am 23. Juni 1847 kam es zu einem Staatsvertrag, in dem sich Dänemark verpflichtete, eine Eisenbahnlinie von Büchen bis an die Grenze Lübecks zu bauen.



Am 15. Oktober 1851 war es endlich soweit: Die lang ersehnte Eisenbahnverbindung nach Büchen war fertig. Endlich hatte Lübeck den Anschluss an das Eisenbahnnetz und damit an Hamburg und an sein Hinterland erhalten. Der Weg nach Hamburg über Büchen war mit 97 km jedoch um ein Drittel länger als die Direktverbindung von 63 km. Bald gab auch Dänemark seine ablehnende Haltung auf und 1858 konnte ein Vertrag für eine Hamburger-Lübecker Bahn geschlossen werden. Am 1.

August 1865 erfolgte die Eröffnung der eingleisigen Strecke, die dann erst 1875/6 ein zweites Gleis erhielt.

Die Eisenbahn endete in Hamburg im sogenannten Lübecker Bahnhof, der in der Spaldingstraße in Hammerbrook lag. Wegen des schlechten Baugrundes, konnte der Bahnhof nur als Fachwerkbau errichtet werden.

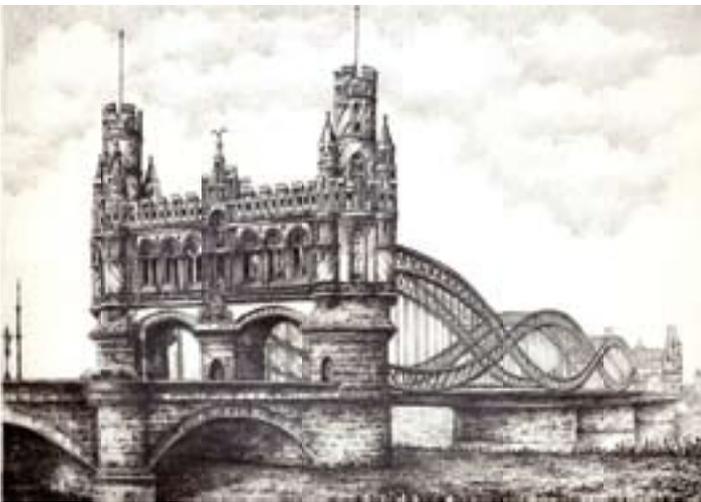


Aus einzelnen Linien wird nach und nach ein Streckennetz der Eisenbahnen in und um Hamburg - 1899

Die hannoverschen Eisenbahnen und der Brückenschlag über die Elbe

Lange ließ die Verbindung zwischen Harburg und Hamburg auf sich warten. Zwei Faktoren waren ausschlaggebend: zum einen war die Elbe ein natürliches Hindernis und zum anderen gehörte die Strecke (Hannover)Celle-Harburg dem Königreich Hannover, auf der seit dem 1. Mai 1847 die ersten Züge rollten.

Hannover erwartete von Hamburg, den Verkehr (Speditionsbetrieb) zwischen Harburg und Hamburg zu verbessern. Dabei dachte man aber nicht an eine Eisenbahnlinie über die Elbe, sondern an eine Verbesserung des Fährbetriebes über die beiden Elbarme, die Einrichtung von Fähranstalten und den Bau einer neuer Chaussee über die dann eingedeichte Elbinsel Wilhelmsburg. Im September stimmte Hamburg den Wünschen Hannovers zu.



Nach vielem Hin und Her führen dann endlich 1872 erstmalig Eisenbahnzüge über Elbbrücken in Hamburg ein. Der Bau der Eisenbahnelbbrücken, als „Brücken zum Süden“, haben auch heute noch für Hamburg mehr als nur Symbolcharakter.

Es gab viele große Pläne - man wollte die Eisenbahnnetze Frankreichs, Belgiens und der Niederlande miteinander verbinden und durch Deutschland eine Bahn von der Grenze (Venlo) zu den Niederlanden über Osnabrück, Bremen und Hamburg nach Skandinavien und via Hamburg-Berlin nach Russland bauen. Wiederum baute das Königreich Hannover Hürden auf, die die Planungen in Verzug brachten.

Nach dem Preußisch-Österreichischem Krieg von 1866 übernahm Preußen die Hannoverschen Staatsbahnen, verwarf zwar den internationalen Plan, beauftragte aber eine private Eisenbahngesellschaft mit dem Bau für die Gesamtstrecke von Venlo nach Hamburg. Hamburg trat dem Vertrag 1868 bei. Auch der Brückenschlag über die Elbe und der Anschluss an die Verbindungsbahn beim Klostertorbahnhof gehörten zum Staatsvertrag. Sofort wurde mit den Arbeiten begonnen. Die Süderelbbrücke ist 1871 und die Norderelbbrücke 1872 fertig gestellt worden.

Die Elbbrücken, Kupferstich von 1950

Die Unterelbebahn nach Cuxhaven

Nach 1872 - die Elbbrücken waren gerade fertig gestellt worden, wollte man eine Eisenbahn zwischen Harburg und Cuxhaven bauen. Nach ersten Anlaufschwierigkeiten begann 1878 die „Unterelbische Eisenbahngesellschaft“ mit dem Bau dieser Strecke. Am 1. April wurde die Strecke Harburg-Stade vollendet und am 11. November 1881 die 103 km lange Gesamtstrecke bis Cuxhaven.

Cuxhaven war bis 1938 eine Exklave der Freien und Hansestadt Hamburg. Die Hafengebäude wurden anders entwickelt als in Hamburg. Der Hafen von Cuxhaven war Fischereihafen und von vornherein fast nur für den Personenverkehr nach Übersee konzipiert.

1882 nahm die Unterelbe-Gesellschaft den Fährverkehr mit Helgoland auf, und seit 1885 wurde ein Seebäderdienst eingerichtet. Als dann 1887 die HAPAG den Schnelldampfer-Verkehr mit Nordamerika aufnahm, rollten auch Sonderzüge der HAPAG zwischen Hamburg und Cuxhaven.

Unter staatlicher Regie

Der Deutsch-Französische Krieg 1870/71 beeinflusste auch die Entwicklung des Eisenbahnwesens in Deutschland.

Reichskanzler Bismarck wollte den durch den Zollverein vorgezeichneten Weg der wirtschaftlichen Einigung Deutschlands fortführen und erhielt dafür Zustimmung aus Wirtschaft und Handel. Im gesamten Reichsgebiet gab es durch die Zersplitterung des Verkehrswesens mehr als 1400 Eisenbahntarife. Am 20. Juni 1873 billigte der Bundesrat das Gesetz zur Errichtung einer Reichseisenbahnbehörde. Dadurch sollte es möglich werden, sämtliche deutschen Bahnen (privat und bundesstaatlich) in Reichsbesitz zu bringen.

Die deutschen Bundesstaaten lehnten das dann doch ab. So beschränkte man sich darauf, sämtliche preußischen Staats- und Privatbahnen für das Reich zu erwerben und notfalls zu verstaatlichen. Auch hier gab es zunächst Hindernisse, die es zu überwinden galt. Dennoch wurde innerhalb Preußens das Staatsbahnsystem nach und nach durchgesetzt, um die Macht der Privatbahnen zu brechen.

Im Jahr 1883 kam es zwischen Preußen und der Altona-Kieler als auch der Berlin-Hamburger Gesellschaft zur Einigung, und es konnte noch im selben Jahr ein Verstaatlichungsvertrag gegen Auszahlung der Aktionäre geschlossen werden.

Ende des 19. Jahrhunderts zeigte sich, dass die Zersplitterung der Bahnanlagen in Altona und Hamburg nicht mehr zeitgemäß war. Daher nahm sich die noch junge Königliche Eisenbahndirektion die gewaltige Aufgabe vor, hier Ordnung zu schaffen. Während die Umbauarbeiten in Altona am 15. Oktober 1885 mit der Inbetriebnahme des neuen Bahnhofs abgeschlossen wurden, nahmen die Verhandlungen zwischen Preußen, Hamburg und Lübeck noch ihren Fortgang.

Wappen der Königlich-Preussischen Eisenbahn-Verwaltung



Bis es soweit war, dass die ersten Züge durch einen neuen Hamburger Zentralbahnhof rollten, vergingen noch viele Jahre und unterschiedliche Planungen.

Schließlich verständigte man sich am 30. Dezember 1898 auf einen Vertrag zwischen Hamburg, Preußen und der Lübeck-Büchener Gesellschaft, der im einzelnen vorsah:

- Der Hannoversche, der Berliner, der Klosterthor- und der Lübecker Bahnhof sind durch einen von Preußen zu erbauenden Hauptbahnhof zu ersetzen. Dieser Hauptbahnhof soll sämtliche Strecken umfassen und ist in den Anlagen am Glockengießerwall zu errichten,
- die Verbindungsbahn wird viergleisig ausgebaut und bleibt Hamburger Eigentum,
- die Verlängerung dieser Strecke vom Hauptbahnhof bis zum Hasselbrook,
- die Betriebsführung auf den einzelnen Strecken (außer Lübeck-Hamburg) wird Preußen überlassen,
- das Pachtverhältnis der Verbindungsbahn wird auf Wunsch Preußens unkündbar.

Jetzt endlich konnten auch die Umbauarbeiten in Hamburg beginnen.

Die Umbauarbeiten der Bahnanlagen in Hamburg beginnen

Um die Jahrhundertwende konnten endlich nach fast zwölfjährigen Verhandlungen und Planungen die Arbeiten beginnen.

Zunächst wurden an den Gütergleisanlagen einige Änderungen getroffen. Die Verbindungsbahn baute man viergleisig aus. Der Bahnhof Sternschanze wurde 1903 völlig neu errichtet.



Bahnhof Sternschanze um 1906

Die Eröffnung des neuen Dammtorbahnhofes fand am 7. Juni 1903 statt.



Bahnhof Dammtor um 1906

Sämtliche bestehenden Bahnhöfe und Streckenführungen wurden umgebaut, ergänzt und verändert. Für eine Übergangszeit von 1903 bis 1906 wurde der Bahnhof Lippeltstraße für den Vorortsverkehr in den rückwärtigen Gleisen des Berliner Bahnhofs als sog. Interimsbahnhof bis zu Fertigstellung des Hauptbahnhofs errichtet.



Ein Zug der Verbindungsbahn fährt durch die Baustelle Hauptbahnhof in Richtung Klostertorbahnhof

Der Hauptbahnhof wird gebaut

„Warum steht der Hamburger Hauptbahnhof gerade hier zwischen Glockengießerwall und Kirchenallee und nicht zentral, etwa zwischen Dammtor und der Sternschanze?“, fragt man sich manchmal.

Wie schon über die Entwicklung der Bahnanlagen in Hamburg berichtet, hat sich schon früher so etwas wie ein Zentralbahnhof herauskristallisiert. Es war der alte Klosterthorbahnhof, der in der Nähe des heutigen Hauptbahnhofs, am Hühnerposten, stand. Daher entschied man sich für einen geeigneten Bauplatz in unmittelbarer Nähe des Klosterthorbahnhofs.

Insgesamt 16 Wettbewerbs-Entwürfe gingen bis Ende 1900 auf ein Preisausschreiben für die „Errichtung des Hauptbahnhofs einschließlich der Hallen“ ein. Die Entwürfe der Architekten Reinhardt und Süssenguth und der des Bauinspektors Möller wurden mit Preisgeldern von je 8000 Mark bedacht. Möllers Entwurf befasste sich mit dem Grundriss, während die Arbeit der Architekten Reinhardt und Süssenguth die architektonische Ausführung beschrieb.

Nach mehreren Änderungen, die auch Kaiser Wilhelm II. beeinflusste, begannen 1902 die Arbeiten.

An der Kirchenallee gab es um die Jahrhundertwende alte Grabstätten. Sie wurden vor dem Bau des Hauptbahnhofs nach dem Ohlsdorfer Friedhof verlegt.

Dann wurde der riesige Bauplatz geschaffen. Etwa sechs Meter tief wurde die Erde abgetragen, so dass eine etwa 450 m lange waagerechte Fläche entstand. Hier sollten die geplanten Gleise und Bahnsteige entstehen. Zwölf Bahnsteige mit Längen bis zu 367 m entstanden, die durch breite Treppen mit dem darüber liegenden Empfangsgebäude verbunden wurden. Diese Eigenart des Hamburger Hauptbahnhofs - Empfangsgebäude über den tiefer liegenden Bahnsteigen - ergab sich von selbst: Die Gleise und Bahnsteige liegen im ehemaligen Wallgraben der Hamburger Stadtmauer.

Anschließend an das Empfangsgebäude wurden die zwölf Bahnhofsgleise auf ca. 140 m Länge durch eine riesige Halle überdacht. Die Halle hat an ihrem Südende einen Steg, der sowohl Durchgang zur Innenstadt als auch Zugang zu den Bahnsteigen ist. Zahlreiche Geschäfte bieten hier ihre Waren für den Bahnreisenden an.

Die Spannweite der Halle beträgt 73 m, die Höhe 37 m. Die Uhrentürme sind 45 m hoch. Die Halle ruht auf eisernen Säulen und besteht fast ganz aus Eisenfachwerk. Das sichtbare Eisen gibt dem Bau sein einzigartiges Gepräge. Unterhalb des Südsteigs wurde ein Tunnel gebaut, der als Übergangsmöglichkeit zur U-Bahn dient.

Vier lange Jahre dauerten schon die Arbeiten am neuen Hamburger Hauptbahnhof, bis der Eröffnungstag auf den 6. Dezember 1906 festgelegt werden konnte. Allerdings konnten nicht alle Arbeiten bis zu diesem Zeitpunkt abgeschlossen werden, da es bei einem solch großen Bauwerk immer wieder neue Schwierigkeiten zu meistern galt.

Der Jugendstilentwurf des Hauptbahnhofs gewann zwar einen Architektenwettbewerb, wurde aber nicht gebaut.



Der preisgekrönte Entwurf zu dem Empfangsgebäude auf dem Hauptbahnhofs in Hamburg, 25. Januar 1901, Verlag u. Lichtdruck, v. Knackstedt & Näther, Hamburg, 967

Der Jugendstilentwurf für den geplanten Hauptbahnhof gewann zwar einen Architekten-Wettbewerb, aber nicht die Zustimmung des Kaisers: „Einfach scheußlich“, befand Wilhelm II. und schickte die Konstrukteure zurück an den Zeichentisch.

Die neue Planung sollte sich an der Fassade des Hamburger Rathauses orientieren. So fuhr dann das damals modernste Verkehrsmittel nicht in einen Bahnhof der damaligen Jugendstilepoche ein, sondern in einen Bau, der einem Baustil früheren Stilepochen nachempfunden war.

Den im Jugendstil errichteten Dammtorbahnhof fand der Kaiser zwar ganz nett, aber er traf ebenfalls nicht seinen Geschmack.

Die vom Kaiser genehmigte Ausführung des Hauptbahnhofs Hamburg



Ansicht der Nordwestseite des Hamburger Hauptbahnhofs um 1910 TUCK'S POSTKARTE

Raphael Tuck & Sons, Serie >Hamburg< III No. 761 HOFLIEFERANT S. MAJ. DES KOENIGS UND IHRER MAJ. DER KOENIGIN VON ENGLAND

Auf der Rückseite der Postkarte ist folgender Text aufgedruckt: Hamburg, Hauptbahnhof, der im Jahre 1906 eröffnet wurde, ist einer der größten Bahnhöfe Deutschlands. Er ist über dem ehemaligen Stadtgraben erbaut, in dem sämtliche Bahngeleise eingelegt sind.

Georg Stilke, Hamburg

Überwiegend Eisenfachwerk

Teil der Dachkonstruktion. Die Bahnsteighalle des Hamburger Hauptbahnhofs ist 37 m hoch, 140 lang, die Spannweite beträgt 73 m. An deren Längsseiten lehnen sich Seitenhallen von 20,40 m Breite und 19 m Höhe an.



Der provisorische Holzsteg während des Wiederaufbaus der Wandelhalle



Die Wandelhalle nach ihrer Fertigstellung 1981



Einfahrt des ersten Zuges in den neu erbauten Hamburger Hauptbahnhof am 06. Dezember 1906 - Heliocolorkarte von Ottmar Zieher, München



Der Hauptbahnhof in der Bewährungsprobe und die Zeit nach dem ersten Weltkrieg

Nach der Fertigstellung nahm der Verkehr erheblich zu. In den Jahren vor dem Ersten Weltkrieg wurden Sonntag für Sonntag in den Sommermonaten über 35 000 Fahrkarten allein für Ausflüge in die Heide verkauft. Manchmal mussten bis zu 100 Sonderzüge verkehren, die den Fahrplanmäßigen Verkehr erheblich beeinträchtigten. Die Folge waren Staus und Wartezeiten bis zu einer halben Stunde vor und auf den Elbbrücken. Diesem Übel abzuweichen war ein Gebot der Stunde. Sachsenwald-Sonderzüge wendeten schon im Bahnhof Berliner Tor. Für den Heideverkehr wurde der schon stillgelegte Hannoversche Bahnhof provisorisch wieder in Betrieb genommen.

Nach der Mobilmachung (Erster Weltkrieg) kam der Zivilverkehr fast vollständig zu Erliegen. Tag und Nacht rollten jetzt Militärtransporte, später dann die Lazarettzüge, durch den Hauptbahnhof. Der teilweise schon elektrifizierte Betrieb war nicht mehr durchzuführen. Die bewährte „alte“ Dampflokomotive musste wieder her.

Mitte der zwanziger Jahre ergab eine Bestandsaufnahme bei der Deutschen Reichsbahn, dass es mehr als 250 Gattungen von Lokomotiven gab.

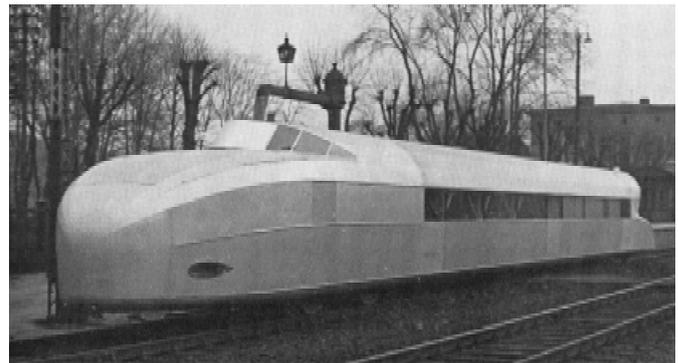
Das führte zur Entwicklung von Einheitslokomotiven verschiedener Baureihen



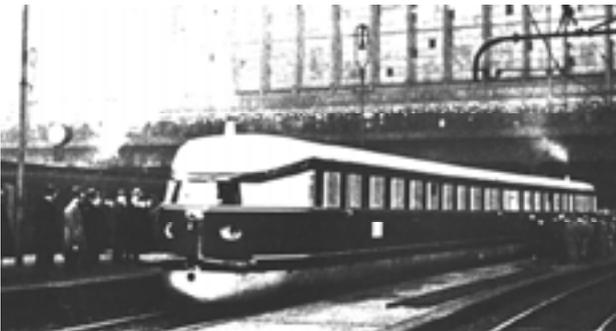
Die Einheitslokomotive aus der Baureihe 38

Von der Dampflok über die Diesellok zur elektrifizierten Eisenbahn

Die Verkehrstechnik entwickelte sich immer weiter. Bereits 1927 wurde der drahtlose Zugfunkbetrieb auf der Strecke Hamburg-Berlin eingeführt. Aber auch neuartige Züge und Zug-Antriebe wurden getestet



Der Kruckenberg-Propellertriebwagen schaffte die 257 km lange Strecke von Bergedorf bis Spandau im Jahr 1931 in 98 Minuten. Die Spitzengeschwindigkeit betrug 230 km/h. Der Propellerantrieb des zweiachsigen „Schienenzeppelins“ bewährte sich allerdings nicht in dieser Form.



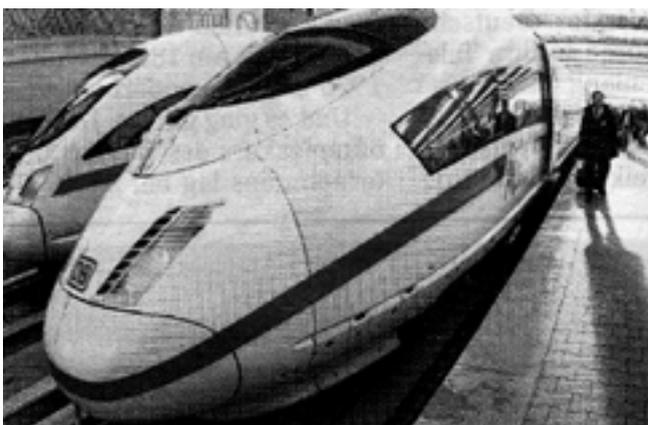
Der „Fliegende Hamburger“ 1932 im Hamburger Hauptbahnhof. Am 19.12.1932 „durchraste“ der dieselelektrisch angetriebene „Fliegende Hamburger“ die 286 km lange Strecke von Berlin nach Hamburg in 142 Minuten. Er errang das „Blaue Band“ der Schiene und war damals der schnellste Reisezug der Welt.



Im September 1972 fuhr zuletzt ein mit einer Dampflok gezogener Zug in Hamburg. Die meisten Strecken wurden elektrifiziert oder es wurden Dieselloks eingesetzt.



Von der Dampflok zum dieselbetriebenen Trans-Europa-Express. Der TEE fuhr ab 1957 und erreichte Reisegeschwindigkeiten von 160 km/h.



Heute gibt die Deutsche Bahn rd. 30 Millionen Euro für einen ICE-Zug aus.

Der zweite Weltkrieg und seine Folgen für den Hamburger Hauptbahnhof

Trotz Tarnung wurde der Hauptbahnhof 1943 durch Fliegerbomben getroffen. Die mächtige Halle war eine einzige lodernde Flamme. Der Eisenbahnverkehr stand still, während die S-Bahn langsam wieder in Gang kam. Auf den Fernstrecken fuhren nur vereinzelt Nachschubzüge der Army. Erst im September 1945 fuhren vereinzelt Personenzüge. Dann kam der Kältewinter und die Binnenschifffahrt fiel total aus. An der Funktionsfähigkeit der Eisenbahn hing nicht nur die Gesamtwirtschaft, sondern auch das Überleben der Bevölkerung. Je nach Transportlage schwankte in Hamburg die Zuteilung zwischen 800 und 1400 Kalorien täglich. Die Eisenbahn fuhr Menschen hinaus, auf Trittbrettern, auf den Wagendächern, auf den Wagenpuffern. Die Eisenbahner mussten tatenlos zusehen. Erst nach der Währungsreform kam ein halbwegs normaler Bahnbetrieb wieder in Gang.



Nur 3 Jahre liegen zwischen den beiden Aufnahmen



Hamburgs Bahnanlagen wurden seit 1941 immer mehr auch zum Ziel von Bombenangriffen. Im Jahr 1942 hatten sämtliche Stellwerke Bombenschäden zu verzeichnen und die Züge konnten teilweise nur in Schrittgeschwindigkeit, auch wegen der Blindgänger, fahren.

Es ist schon viel gesprochen und geschrieben worden über jene Bombennächte im Jahr 1943, von dem Leiden und Sterben von etwa 50 000 Menschen. Betroffen war vor allem der Stadtteil Hammerbrook (heute City Süd), der damals im Feuersturm fast vollständig vernichtet wurde.

In jenen Tagen brach auch Hamburgs Verkehrswesen zusammen, umgepflügt von den vielen Bomben, verbrannt, verbogen, zerschmolzen, zerstört.

Und in der zweiten Nacht traf es auch den Hamburger Hauptbahnhof - trotz der Tarnung. Die mächtige Halle war eine einzige lodernde Flamme.

Rund 4 000 Menschen überlebten jene Nacht im Bahnhofsbunker.

Obwohl die Bahnanlagen stärkste Zerstörungen erlitten, konnten in insgesamt 625 Zügen 786 000 Hamburger Bürger aus ihrer Stadt evakuiert werden. Mehr als eine Million Menschen verließen in jenen Tagen die Hansestadt.

Die ersten Nachkriegsjahre



Gleisarbeiten nach dem Krieg: Es sollen wieder Züge fahren.

Kohlenklau zwischen Dammtor und Sternschanze, aus: „mehr als ein Haufen Steine, Hamburg 1945 - 1949, Hrsg. von Kurt Grobecker, Hans-Dieter Loose und Erik Verg, Ernst Kabel Verlag GmbH, Hamburg 1981



1952: Abfahrt eines Schüler-Ferienzuges nach Füssen/Allgau



„Trittbrettfahrer“ 1945 im Hamburger Hauptbahnhof

Mit „Sack und Pack“ auf Reisen



Anfahrt zum Hauptbahnhof per Droschke, Weiterreise im rasenden Schnellzug. Heute würden Taxifahrer angesichts dieser Gepäckstücke kapitulieren. Aber zu Kaisers Zeiten verreiste die betuchte Hanseatenfamilie nicht ohne Schrankkoffer und Dienstmädchen.



Gepäckträger am Hamburger Hauptbahnhof

Wandelhalle - im Wandel 15jähriges Jubiläum am 1. Juni 2006

Nach einer Bauzeit von zweieinhalb Jahren wurde das neue Einkaufsparadies mit 49 Geschäften am 01. Juni 1991 wiedereröffnet.

Mit ihrer Verbindung zwischen dem Glockengießerwall und der Kirchenallee ist die Wandelhalle zugleich Durchgang für die Bewohner aus St. Georg in die Innenstadt sowie Drehscheibe für Reisende und Pendler, insgesamt für mehr als 450 000 Menschen täglich.

Nachdem die Wandelhalle im Zweiten Weltkrieg zerstört und danach wieder aufgebaut worden war, musste sie Anfang der achtziger Jahre wegen Baufälligkeit schließlich doch abgerissen werden. Während der Grundrenovierung des Hauptbahnhofs 1984-1991 diente ein provisorischer Holzsteg als Übergangslösung, der über die Gleise führte, bis 1991 das bundesweit erste Einkaufszentrum in einem Hauptbahnhof eröffnet wurde. Das Denkmalschutzamt machte zur Auflage, dass der Wiederaufbau der Fassade nach historischem Vorbild durchgeführt werden musste. Der Wiederaufbau koostete rund 80 Millionen DM. Als Architekt zeichnete Horst-Barthold von Bassewitz verantwortlich. Auf einer Verkaufsfläche von ca. 7600 qm siedelten sich 49 Betriebe unterschiedlicher Branchen an. Die Wandelhalle ist heute eine Kombination von Bahnhofshalle und Einkaufszentrum. Durchgänge zwischen den Geschäften geleiten Reisende zu den Treppenanlagen, die hinunter zu den Geleisen führen. Über ein breite Treppe erreicht man die Galerie im ersten Stock.

Daniel Martens, Objektmanager der Centerverwaltung, ist mit dem Ergebnis zufrieden. Die Wandelhalle präsentiert sich mit einem großen Einkaufs-, Gastronomie-, und Dienstleistungsangebot und lädt zum Einkaufen, Bummeln und Shoppen ein. Und das zu Uhrzeiten, wenn andere längst geschlossen haben, an sieben Tagen in der Woche, täglich ab sechs Uhr morgens bis Mitternacht haben die meisten Geschäfte geöffnet. Die Wandelhalle ist aber auch eine Halle im Wandel. Zuletzt wurde vor einem Jahr die Gourmetstation umgebaut.



Die Wandelhalle unmittelbar vor der Eröffnungsfeier im Jahr 1906



Die Wandelhalle um 1930



Aus Hamburger Rundschau vom 6.6.1991: Vor der großen Sause: emsig werden noch die Tische für 350 Gäste zur Eröffnung der neuen Wandelhalle im Hamburger Hauptbahnhof gedeckt, Bauarbeiter erledigen letzte Handgriffe. Dann wird die 80-Millionen-Passage ihrer Bestimmung übergeben. Frohes Wandeln!



Wandelhalle 2006 mit Aufgang zur Galerie





Menschen - mit und ohne Ziel



Die DB-Lounge (Erste Klasse)



„Laute“ und „leise“ Proteste
- Demonstrationen rund um den Hauptbahnhof



06.09.2004
Montagsdemo

In Hamburg demonstrierten 450 Menschen gegen Sozialabbau. Gestartet wurde um 18.30 Uhr am Hauptbahnhof. Die Demo zog dann durch die Innenstadt und endete eine Stunde später am Gänsemarkt mit einer Abschlusskundgebung.



31.05.2006

Studenten legen Hauptbahnhof lahm

Genau 66 Züge verspäteten sich. Rund um das Gelände gab es ein Verkehrschaos. Nachmittags hatten rund 50 Studenten im Hauptbahnhof gegen die geplante Einführung von Studiengebühren protestiert. Fast anderthalb Stunden lief dort gar nichts mehr. Vorausgegangen war eine friedliche Demonstration durch die Innenstadt.

Nach der Abschlusskundgebung rannten etliche Demonstranten in den Bahnhof. Einige sprangen auf die Gleise. An den Bahnsteigen 8, 9 und 10 wurde der Zugverkehr eingestellt. Die Polizei schloss die Empore der Wandelhalle und Reisende gelangten nicht zu ihren Zügen. Es gab Verspätungen. Rund um den Hauptbahnhof wurden die Straßen gesperrt.



Die rechts vom Zugang zum Südsteig 2005 neu erbaute Sicherheitswache ersetzte die bis dahin aufgestellten provisorischen Container.

111 Jahre Bahnmissionsmission Hamburg

Die Geschichte der Bahnmissionsmission war immer auch ein Spiegel der Sozialgeschichte. Durch die in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts einsetzende Landflucht kamen viele junge Mädchen nach Hamburg, um ihren Lebensunterhalt zu verdienen. Bei ihrer Ankunft an den Hamburger Bahnhöfen Klosterthor, Berliner-, Lübecker- und Hannöverscher Bahnhof fielen sie oft in die Hände unseriöser Arbeitsvermittler.

Seit 1882 halfen Frauen aus Hamburg Rat suchenden Mädchen durch die Vermittlung von Arbeits- und Übernachtungsmöglichkeiten, angeregt durch die aus England stammende internationale Bewegung *Freundinnen Junger Mädchen*.

Die Helferinnen gründeten eine deutsche Untergruppe der Bewegung. In Zusammenarbeit mit dem *Verein für Innere Mission / Hamburger Stadtmission* entstand am 1. Oktober 1895 die Bahnmissionsmission in Hamburg - schon elf Jahre vor der Hauptbahnhöferöffnung - um jungen Frauen beizustehen und als Beitrag gegen den Mädchenhandel und die Verführung junger Mädchen vom Landes. Übrigens als Gemeinschaftswerk der evangelischen, katholischen und jüdischen Wohlfahrtsverbände. Heute wird die Bahnmissionsmission zu einem erheblichen Teil von Ehrenamtlichen getragen.



Sie ist eine der ganz wenigen Einrichtungen, die rund um die Uhr geöffnet haben und für viele Menschen der letzte Rettungsanker ist. Gefeiert wurde der Geburtstag am 1. November 2006 mit einem ökumenischen Festgottesdienst in der Dreieinigkeitskirche (St. Georgs Kirchhof). Anwesend waren u.a. Bischöfin Jepsen, Weihbischof Jaschke und die zweite Bürgermeisterin Schnieber-Jastram.

Vor kurzem hat die Bahnmissionsmission das Serviceangebot „Kids on Tour“ geschaffen: Kinder werden von der Mission betreut, einer mitreisenden Kollegin überantwortet und wohlbehalten am Zielort den Eltern etc. übergeben. Schon mehr als 5000 Kinder haben von diesem Angebot Gebrauch gemacht. Das Ganze gilt für die Strecken Hamburg-Köln und Hamburg-Berlin, jeweils freitags und sonntags.

Wer in Hamburg Kontakt zur Mission aufnehmen möchte, ruft am besten bei Andrej Oelze an (Tel. 303 994 89).

Die Geschichte der Mission im Hamburger Hauptbahnhof

Der katholische Raphaelsverein schloss sich um die Jahrhundertwende der Hamburger Bahnmissionsmission an. Parallel zum christlichen Angebot bot der Jüdische Frauenbund eine eigene Bahnhofshilfe an. Von 1906 an wirkten beide Einrichtungen im guten Einvernehmen gemeinsam im neu erbauten Hamburger Hauptbahnhof. Als Durchgangsstation für die Auswanderer nach Amerika, bedingt durch die Arbeitslosigkeit in Deutschland, spielte der Hauptbahnhof eine wichtige Rolle.

Der erste Weltkrieg brachte den internationalen Mädchenhandel zum Erliegen. Neuer Schwerpunkt der Bahnmissionsmission bildete die Betreuung von Frauen, die als Munitionsarbeiterinnen in andere Städte verpflichtet wurden.

Während der Weimarer Republik (1919 - 1933), wurde auf Anregung verschiedener Organe der staatlichen Wohlfahrtspflege der Bahnmissionsdienst 1924 zu einer Arbeitsgemeinschaft erweitert. In ihr wirkten Fürsorger des Vereins für Innere Mission, der Caritas, des Jugend- und des Pflege- und des Wohlfahrtsamtes zusammen. Der Verein für Innere Mission leitete die Arbeitsgemeinschaft.

Mit der Weltwirtschaftskrise schwoll das Heer der Arbeitslosen 1928 wieder an. Erneut setzte eine Wanderung von Arbeitssuchenden ein. Die Bahnmissionsmission baute die Betreuung dieser Arbeitslosen, die auf der Wanderung in andere Städte waren, deshalb zu einem

weiteren Schwerpunkt aus, erteilte zusätzlich Auskünfte und stellte Schlafplätze zur Verfügung.

Ab 1933 wurden NS-Bahnhofsdienste eingerichtet und die jüdische Bahnhofshilfe musste ihre Dienste einstellen. Die Arbeit der konfessionellen Wohlfahrtsverbände Innere Mission und Caritas wurde schrittweise immer mehr behindert und am 17. Februar 1939 folgte schließlich das Verbot aller 350 christlichen Bahnmissionsmissionen in Deutschland. Die Hamburger schloss als eine der letzten. Während der Krieges wurden Teile der ursprünglichen Arbeit der Bahnmissionsmission in rein kirchlicher Form fortgesetzt. Auf evangelischer Seite durch den Kirchlichen Dienst für die wandernde Gemeinde, auf katholischer Seite durch die Caritas.

Die NS-Bahnhofsdienste, als Instrumente der Kriegsmaschinerie der Nazis, bereiteten später Soldaten, Verwundete, Umsiedler, Verschleppte und Zwangsarbeiter und überwachten die Judendeportationen nach Osten. Während nach christlicher Anschauung jeder Mensch das gleiche Recht auf Hilfe hat, vertrat die Nationalsozialistische Volkswohlfahrt (NSV) die nationalsozialistische Rassen- und Volksgemeinschaftsideologie, nach der nur der „völkisch wertvolle Mensch“ als hilfswürdig galt.

Nach Kriegsende wurde die Bahnmissionsmission sofort neu organisiert und am 25. August 1945 wieder eröffnet.

Die Helferinnen spendeten den Massen von Wohnungslosen, Hungernden, Flüchtlingen, Heimkehrern und Verwundeten Trost und gab materielle Hilfe.

Während der dreizehmonatigen Blockade Westberlins 1948/49 machten in der Bahnhofsmision erholungsbedürftige Berliner Kinder Station, die über die Luftbrücke aus der Stadt geschleust wurden. Insgesamt kehrte aber wieder Normalität ein, so dass sich die Missionsarbeit wieder stärker auf die Einzelreisenden und besonderen Problemgruppen zuwenden konnte. Bis zur Errichtung der Berliner Mauer 1961 suchten auch „Ostzonen-Flüchtlinge“, illegale Grenzgänger, Abgeschobene, Spätheimkehrer und „Interzonenreisende“ die Bahnhofsmision auf.

Die 1960er Jahren waren für die Bahnhofsmision eine Zeit größerer Umbrüche. Sie wurde auch erste Anlaufstätte und öffentlicher Treffpunkt sowie Beratungsstelle für Gastarbeiter und ihre nachziehenden Familien.

Ältere Bahnreisende standen ab 1964 im Mittelpunkt der Arbeit, als die DDR allen Rentnern einen vierwöchigen

Aufenthalt in der BRD gestattete.

In den 1980er Jahren kamen die Aussiedler aus Osteuropa, die Asylsuchenden und mit Öffnung der DDR-Grenzen der Ansturm der ostdeutschen Landsleute.

Immer mehr neue Gruppen suchen seitdem die Bahnhofsmision auf: Drogenabhängige und Menschen mit psychischen Problemen.

Neben der gewöhnlichen Reisehilfe gilt die Arbeit auch immer mehr der Betreuung von Wohnungslosen, unter denen sich immer mehr jüngere und ältere Frauen finden.

Am 16. September 1992 ist die Bahnhofsmision aus alten, versteckt gelegenen, kleinen Räumen in neue Räume im Hauptbahnhof, Steintorwall 20 gezogen.

Frau Rackwitz-Busse, Leiterin der Hamburger Bahnhofsmision, definiert die Einrichtung als Sozialambulanz, das heißt Notanlaufstelle für alle Menschen rund um den Hauptbahnhof, die versucht zu helfen und zu vermitteln.

Bahnhofsmision Hamburg-Hauptbahnhof

Jeden Tag fahren 1700 Züge (Fernbahn, S-Bahn, U-Bahn) und gehen mehr als 500 000 Menschen über den Hauptbahnhof. Fast jeder von ihnen hat ein Ziel. Für viele ist der Hauptbahnhof nur Durchgangsstation, für andere ist er Ausgangs- oder Endpunkt einer Reise.

Der Bahnhof ist aber auch dauerhafter Aufenthaltsort für Obdachlose, Drogenabhängige, Kinder, Menschen, die sonst nirgendwohin gehören.

Die Bahnhofsmision hilft beim Aus- und Umsteigen, bietet einen Platz zum Warten auf den Anschlusszug und allemal eine Tasse Kaffee. Die Mitarbeiter helfen, wenn Papiere und Reisedokumente verloren gegangen sind. Sie versuchen aber auch bei der Lösung weitaus schwieriger Probleme zu helfen, sie verteilen Kleiderspenden, geben Adressen von Beratungsstellen oder staatlichen Stellen an Flüchtlinge und Asylbewerber weiter. Oder bieten einfach nur einen Moment der Ruhe.

Außerdem vermittelt die Bahnhofsmision bedürftigen Menschen einen von 24 Schlafplätzen im Haus Jona, dem Übernachtungsheim der Stadtmission.

Die Mitarbeiter arbeiten in vier Schichten. 13 Hauptamtliche, 7 Zivildienstleistende, 7 Praktikanten und fast 45 Ehrenamtliche, die auch noch in den Stationen Altona und Harburg eingesetzt werden.

Dienstbare Geister werden im Hebräerbrieff Engel genannt. Das trifft auf die Mitarbeiter der Bahnhofsmision zu. Sehen sie so aus, die Engel von heute?

Vielleicht, denn wer auf Engel mit Flügeln wartet, verpasst sie.



Eingang Steintorwall gegenüber der Spitaler Straße



Aufenthaltsraum der Bahnhofsmision

Und so könnte ein Tag in der Bahnhofsmision aussehen: An den Tischen sitzen Reisende, die auf verspätete Züge warten. Sechs Rollstuhlfahrer müssen zu ihren Zügen begleitet und mit Hilfe einer Rampe ins Abteil gehoben werden. Es klappt alles wie geplant. In der Mission warten zwei Pastoren. Sie vermissen ein 16jähriges Mädchen aus ihrer Gruppe. Im Krankenzimmer liegt ein junges Mädchen, deren Kreislauf zusammengebrochen ist.

Auch ein Tränengasopfer sucht Hilfe in der Mission. Es geht darum, Reisenden beim Umsteigen zu helfen, einen billigen Schlafplatz zu besorgen oder denjenigen Trost und Hilfe zu geben, die einfach nicht mehr weiter wissen.

Abends und nachts kommen Gäste, die wortlos auf einen freien Stuhl zugehen und eine Weile ruhig dasitzen.

Irgendwann sinkt der Kopf auf die Brust oder die Tischplatte und sie schlafen ein. Einige haben Tüten dabei, ihrem Hausrat. Die Müdigkeit hat für wenige Stunden alle überwältigt.....

Dann geht unversehens das Licht wieder an. Radiomusik erklingt, Kaffee- und Tee-duft ruft die Gäste zur Frühstücksausgabe. Die Vorhänge werden aufgezogen und die Fenster geöffnet. Morgenlicht und frische kühle Luft beenden endgültig die Nacht. Um 6 Uhr müssen alle draußen sein.

Wer auf Engel mit Flügeln wartet, verpasst sie - 111 Jahre Ökumene rund um die Uhr



Eine Mitarbeiterin der Bahnhofsmision hilft einem Rollstuhlfahrer



Mitarbeiterinnen der Bahnhofsmision



Eine Mitarbeiterin der Bahnhofsmision hilft einer älteren gehbehinderten Reisenden



Eine Mitarbeiterin geleitet einen Blinden zum Zug.

Sperrgebiet St. Georg - Die „heile Welt“ der Prostitution

Hier in St. Georg finden wir alles, was es nur gibt. Eine Mischung aus Amüsierviertel und seriöser Geschäftswelt. Erstklassige Hotels neben Dutzenden von Stunde-absteigen, ordentliche Bürger und leichte Mädchen. Den Schülerinnen- oder den Hausfrauenstrich, Animierdamen, Junkies auf Beschaffungsprostitution und Transsexuelle, Autostrich sowie Stricher.

Mit Überschriften wie „Leichte Mädchen überschwemmen St. Georg“, „Haltlose Zustände in St. Georg“, „Kinder lernen Nutte spielen“ oder „St. Georger Bürger wehren sich“, wurde durch die Presse seit den fünfziger Jahren auf die Prostitution in St. Georg aufmerksam gemacht. 1953 fasste der Senat einen Beschluss zur Bekämpfung der Prostitution in St. Georg. Das reichte für polizeiliches Handeln nicht aus. So wurde auch der Stadtteil 1961 zum Sperrgebiet erklärt. Danach war in der Nachbarschaft von Schulen, Kirchen und anderen Gebäuden oder Plätzen, die von Kindern aufgesucht werden, die gewerbliche Unzucht verboten. Die Zahl der Prostituierten nahm trotz Sperrgebietsverordnung eher zu als ab. 1970 trat ein verschärftes Bundesgesetz gegen die Straßenprostitution in Kraft. Die sich prostituierenden Frauen kommen aus allen Sozialschichten, viele sind ohne Berufsausbildung, milieugeschädigt, zum Teile drogenabhängig, sie haben wenig soziale Kontakte.

Seit Errichtung des Hauptbahnhofes entwickelte sich St. Georg zu einem Vergnügungsviertel. 1913 wurde ein Antrag auf Verstärkung der Sittenpolizei unter anderem damit begründet, dass der Stadtteil ständig überwacht werden müsste. 1922 wurden Bordelle in Hamburg offiziell verboten. Als Folge beklagte man, dass Dielen, Bars und andere Vergnügungstätten wie Pilze aus dem Boden schossen. Insbesondere am Steindamm, den Straßen rund um den Hansplatz, und eine Zeit lang auch in der Schmilinskystraße, der Langen Reihe und in der Koppel. Die Straßenprostitution im und um den Hauptbahnhof, und in den Straßen um den Hansaplatz vermehrte sich; Sammelpunkte waren damals besonders die bahnhofsnahe Hotels gegenüber an der Kirchenallee.

Auch die männliche Prostitution nahm zu. In den zwanziger Jahren wurde ein regelmäßiger Bahnhofsdiens eingerichtet, der Tag und Nacht tätig war und unter anderem die Aufgabe hatte, neu ankommende, „prostitutionsverdächtige männliche und weibliche Personen“ in Hamburg nicht sesshaft werden zu lassen.

Der Hauptbahnhof als Treff homosexueller Männer und männliche Prostitution

Der Hauptbahnhof entwickelte sich seit seiner Eröffnung zu einem Ort, an dem sich homosexuelle Männer aufhielten, und in der Wandelhalle warteten Strichjungen meist zu mitternächtlicher Stunde auf einen „Kavalier“. Auch der Polizeibehörde und den NS-Organisatoren blieb nicht verborgen, dass der Hauptbahnhof ein beliebter Homosexuellentreffpunkt war. Der Szene war bekannt, dass die Bahnhofspolizei den Ort ständig

observierte. Trotzdem ging man hin, um Gleichgesinnte zu treffen. Aber was lange Zeit gut geht, geht manchmal auch schief. Wer sich auffällig verhielt, wurde damals wegen „Erregung öffentlichen Ärgernisses“ zur Revierwache gebracht. Der Anzeige folgte oft eine dreimonatige Haftstraße ohne Bewährung.

Die Hitlerjugend (HJ) wollte sich in dem Kampf gegen Homosexuelle am Hauptbahnhof profilieren und war der Auffassung, dass die Zustände schnellstmöglich geändert werden müssten. Einwände der Kriminalpolizei, dass sich die Zustände durch Polizeieinsätze wesentlich gebessert hätten, blieben ungehört. Im Herbst 1934 war es dann soweit: die HJ richtete eine vom Jugendamt finanzierte Wache am Hauptbahnhof ein. Diese Einrichtung sollte lediglich dem Schutz der Jugend dienen. Nur gegen Personen, die tatsächlich gegen den § 175 verstießen, durfte die HJ vorgehen und sie sofort zur Polizeiwache bringen. Allerdings hielten sich die Hitlerjungen nicht die Auflagen.

Das Jugendamt notierte, dass Mitglieder der HJ-Gebietsstreife sich sogar selbst mit Homosexuellen eingelassen haben, angeblich nur um diese Männer zu überführen. Die Ergebnisse der HJ-Arbeit wurden vom Jugendamt als unbrauchbar eingestuft.

Während die HJ-Wache am Hauptbahnhof in den ersten Monaten sehr stark besetzt war, nahm das Interesse der Hitlerjungen daran von 1935 stark ab. Grund war wohl, dass die Kriminalpolizei wieder die alleinige Zuständigkeit im Bereich Jugendschutz übernommen hatte. In den Folgejahren war die HJ-Wache nur noch unregelmäßig besetzt, bis sie 1941 ganz eingestellt wurde.

„Unter sich sein und“

Die Eröffnung des Hauptbahnhofes 1906 bedeutete einen gravierenden Einschnitt für St. Georg. Hotels, Gaststätten und Vergnügungsbetriebe siedelten sich um den neuen Verkehrsknotenpunkt an. Dazu gehörten ca. ab 1920 auch einige *Freundschaftslokale*. In Kontaktanzeigen, die in Zeitschriften wie „Die Freundschaft“ erschienen, wird vorsichtig nach „idealer Freundschaft“ und „Geselligkeit“ gesucht. Direkter ging es dann schon am Hauptbahnhof zu, einem Treffpunkt schlechthin zur damaligen Zeit.

Aus einem Polizeibericht: „Als Lokale für Homosexuelle kommen infrage: *Tuskulum*, Baumeisterstr. 17, *Monikeller* und *Porterstuben* in der Rostockerstraße, *Goldene Dreizehn* in der Koppel 13“. Weitere Treffpunkte um den Hauptbahnhof herum sind das *Café Sanna* am Steinweg und das *Elysium* am Hansaplatz.

Neben den zahlreichen Freundschaftslokalen war es der Hauptbahnhof selbst, der St. Georg für Homosexuelle attraktiv machte. Das Gewirr der An- und Abreisenden bot eine anonyme Atmosphäre, in der man nach Partner Ausschau halten konnte.

Anlaufstellen für Kids und Stricher am Hauptbahnhof

Die Reihe der Jubiläen in 2006 reißt nicht ab. Im November feierte das BASIS-Projekt, die Anlaufstelle für und engagiert in der HIV/Aids-Prävention unter männlichen Prostituierten in St. Georg tätige Einrichtung, seinen 20igsten Geburtstag. Ein kleiner Festakt fand am 17. November in der Dreieinigkeitskirche, St. Georgs Kirchhof, statt.

basis & woge e.V. ist ein staatlich anerkannter Träger sozialer Dienstleistungen und Mitglied im Paritätischen Wohlfahrtsverband Hamburg und in der Deutschen Aidshilfe.

Die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen verfügen über langjährige Erfahrung in der Arbeit mit jungen Menschen, die sich in Krisensituationen befinden. Der Träger bietet sogenannte niedrigschwellige Hilfen am Hauptbahnhof an.



Es gibt zwei Anlaufstellen

- das **KIDS** für Mädchen und Jungen bis 18 Jahre im Biberhaus am Hachmannplatz 2 und
- die Anlaufstelle **Basis-Projekt** für männliche Prostituierte im St. Georgs Kirchhof, zu der eine Übernachtungseinrichtung mit zehn Betten in der St. Georg Straße gehört.

Rund 700 junge Menschen kommen jährlich.. Über die Hälfte von ihnen ist minderjährig. Für sie treffen die gängigen Vorstellungen von einem Zuhause oder einem normalen Tagesablauf nicht zu. Stattdessen schlagen sich die jungen Leute auf der Straße durch. Schlimme Kindheitserlebnisse, fehlende Schulabschlüsse sind allgegenwärtig. Folglich fehlt es an Selbstvertrauen und dem Potential, sich zu behaupten.

„Wir haben es uns zur Aufgabe gemacht, den Straßenkids auch dann noch Chancen zu eröffnen, wenn andere bereits ‚zu spät‘ signalisiert haben“, sagen die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen. Und weiter: „Es gilt die Ressourcen der jungen Menschen zu entdecken und zu mobilisieren. In diesem Sinne halten wir mit den Projekten Aus-Zeit, Lern-Lust und Cash-Works sowie Doktor Georg Versorgungs-, Freizeit-, Lern- und Beschäftigungshilfen bereit. Den Straßenkids sollen auch ihren Teil der Verantwortung für ihre Lebenssituation beitragen.“

„Ich kann nichts“, sagen viele. Wenn sie aber das erste Geld für Hilfsarbeiten erhalten haben sind sie oft nicht mehr damit zufrieden. Sie wollen sich dann „richtige“ Arbeit suchen.

Doktor Georg: das medizinische Präventionsprojekt für junge Männer, die sich prostituieren, keine Krankenversorgung haben oder keine normale Arztpraxis aufsuchen. Die Anlaufstelle Basis-Projekt bietet Strichern einmal wöchentlich eine ärztliche Sprechstunde - ohne Versichertenkarte. Hier können sie mit einem Arzt sprechen und sich anschließend behandeln lassen.



Zeitzeugen - Menschen vom Hauptbahnhof

Aus: Blättern aus St. Georg 9 / 1952

Polizeikommissar Carl Mahler, der seit 1946 in der Revierwache 44 am Hauptbahnhof arbeitet.

„Die meiste Arbeit bringt unmittelbar der Bahnhof. Hier fällt es den galanten Reisenden von auswärts auf, dass ihr Geld für die Rückfahrkarte samt Brieftasche fort ist, hier sind im Gedränge Diebstähle und Taschendiebstähle an der Tages- und Nachtordnung. Hier beginnen aber auch die betrügerischen Erfindungen fingierter Diebstähle all derer, die ihr Geld irgendwo verjubelten.

Hotels und Hotel-Pensionen als Sammelpunkte der Fremden und oft der „Achsobekannte“ spielen oft eine unfreiwillige Rolle in diesen Tragödien. Naja, und dann die kleinen Mädchen, die hier rumtraben.“



Aus: Hamburger Morgenpost 5 / 1991

Margret Paech, ehemalige Stewardess, ist Chefin im Hamburger Service-Team der Bundesbahn. Ob der richtige Anschlusszug gesucht wird oder ein Taxi - sie und ihre zehn Kollegen stehen allen mit Rat und Tat zur Seite. Margret Paech trägt einen dunkelblauen Trenchcoat, dazu ein rot-weiß-blaues Halstuch und die Baskenmütze gibt den letzten Schliff. Den Umbau der Wandelhalle hat sie hautnah miterlebt: „Tagelang Lärm und Gestank, dazu gestresste Fahrgäste - das zehrt an den Nerven.“ Jetzt freut sie sich auf die Eröffnung: „Ein bisschen mehr Glanz tut dem Weltstadtbahnhof gut.“



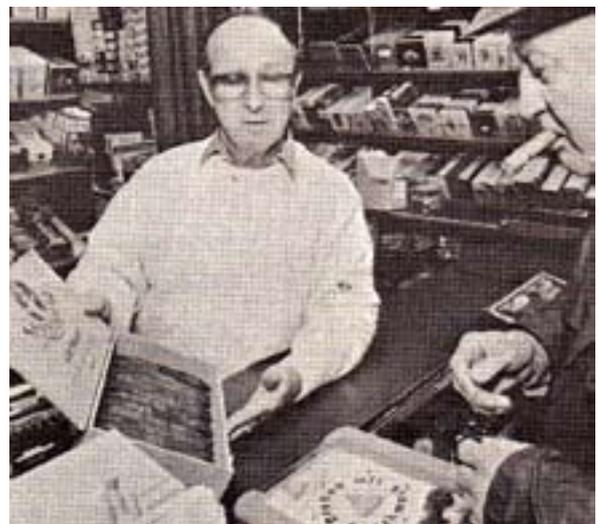
Aus: Hamburger Morgenpost 30. 5.1991

Die „Stimme“ im Bahnhofsgewühl - Monika Scheid sagt stündlich 60 Züge an. Vom 500 Meter entfernten Stellwerk am Högerdamm (Klostertor) aus dringt ihre Stimme in die Bahnhofshalle. „Ich sage Anschlüsse und Verspätungen an. Außerdem rufe ich Reisende aus, die gesucht werden“, erzählt sie. Den ganzen Tag schweift ihr Blick zwischen drei Punkten hin und her. „Die Fahrordnung gibt Infos über den Fahrplan, ein Monitor zeigt Verspätungen an und auf acht anderen habe ich alle Bahnhofsgleise im Blick“, sagt sie weiter. Über eine acht Meter lange Stelltafel kann sie per blinkender Lämpchen Ein- und Abfahrt von IC's, D-Zügen und Eilzügen verfolgen. Voraussetzung für ihre Arbeit ist eiserne Konzentration. „Täglich brausen hier 720 Züge durch“, sagt sie. „Da bleibt mir schon manchmal die Stimme weg und abends bin ich dann völlig fertig“. Für Monika Scheid trotzdem ein Traumjob: „Das Leben rund um den Hauptbahnhof wird nie langweilig“.

Aus: Hamburger Morgenpost 29.5.1991

33 Jahre Fachmann für den blauen Dunst: Werner Schneider vom Tabakladen am Hauptbahnhof. Auf kleinem Raum bietet er ein ansehnliches Sortiment: Zigaretten, Zigarillos, Pfeifentabake und Holzkästchen mit duftende Zigarren.....

Ab 4.30 Uhr steht der 60jährige hinterm Tresen. „Ich führe mehr als 100 Zigarettenmarken, sogar russische, amerikanische und holländische“, sagt der Hamburger stolz. Oft stehen die Kunden Schlange bis vor die Eingangstür. Bis Mitternacht kann man bei ihm einkaufen. Vier angestellte helfen, dem Ansturm Herr zu werden. „Ich bin richtig froh, wenn in der neuen Wandelhalle ein weiterer Tabakladen aufmacht“, gesteht Werner Schneider. „Der Andrang ist kaum noch zu bewältigen“. Seit 1958 verkauft er Tabakwaren. > weiter nächste Seite



> (33 Jahre Fachmann für den blauen Dunst)

„Erst war ich in der alten Wandelhalle angestellt. 1978 habe ich mich selbständig gemacht“. „Im Laufe der Zeit hat sich das Geschäft gewandelt. Heute geht alles so schnell. Für einen Klönschnack bleibt leider keine Zeit“, sagt er. „Das sei früher anders gewesen als noch illustre Kundschaft kam“, sagt er weiter. „Die Grüßen aus dem Schauspielhaus kauften alle bei mir ein: Will Quadflieg rauchte immer die Filterlosen und Dieter Borsche hatte so eine nette Art“, schwärmt Werner Schneider. Ein Leben am Hauptbahnhof, voller Hektik und Stress, trotzdem liebt er das Leben zwischen Glockengießerwall und Steindamm. „Dieser Trubel, dieses Flair - ich kann mir nichts anderes vorstellen.“



Aus: Bahnhof Live 3 / 2001

Auf Manuela Neese hören viele Menschen: Sie ist die Stimme vom Hauptbahnhof.

„Meine Damen und Herren, auf Gleis zwei fährt der ICE aus Hannover ein“, tönt es aus dem Off. Es ist die Stimme von Manuela Neese. Seit 1994 arbeitet sie bei der Fahrgastinformation der Deutschen Bahn. Kollegen und Kunden haben ihre Stimme schon oft gelobt - wegen ihres erotischen Klanges. „Ich habe halt eine kräftige, tiefe Stimme“, meint sie selbst dazu und weiter: „Mehr aber auch nicht“. Manchmal muss Manuela Neese auch Verspätungen ansagen. Das sei ihr dann richtig unangenehm, sagt sie. Andererseits hilft sie auch vielen Bahnreisenden weiter. Wird ein Reisepartner vermisst, ruft sie ihn in der Bahnhofshalle aus.

Außerdem bedient Manuela Neese die Zugzielanzeigen auf den Bahnsteigen, sämtliche Monitore und die beiden Großanzeigetafeln in der Wandelhalle und am Südsteig. Das ist viel Arbeit - insbesondere während des Berufsverkehrs. Über einen Job beim Rundfunk habe sie noch nicht nachgedacht, erklärt sie auf Nachfrage. „Mit der Zeit würde das sicher ganz normal für mich sein“, sagt sie dann selbstbewusst weiter. Schließlich verspricht sich die stimmgewaltige Bahnmitarbeiterin so gut wie nie.



Aus: Hamburg geht aus! 2007 Sonderheft Oxmox 10.2006

Daniel Martens, Objektmanager der Centerverwaltung in der Wandelhalle - im Rahmen der Erneuerung der Wandelhalle wurde eine Kombination von Bahnhofshalle und Einkaufszentrum geschaffen - ist mit dem Ergebnis rundum zufrieden und schließt nicht aus, dass in Zukunft noch mehr Geschäfte hinzukommen.

Was das Thema Musik betrifft, so hat sich schon mancher über die klassische Musik am Hauptbahnhof gewundert. Objektmanager Daniel Mertens lüftet das Geheimnis: „Die Musik soll den Besuchern ein Sicherheits- und Wohlgefühl vermitteln, mit klassischer Musik entsteht einfach eine angenehme Atmosphäre.“

Drogenszene am Hauptbahnhof

Tobias Katz

Der Hauptbahnhof begann Mitte/Ende der 80er Jahre verstärkt Anziehungspunkt für Menschen zu werden, die illegalisierte Drogen konsumieren oder mit ihnen handeln. Die bevorzugte Droge jener Zeit – Heroin – führt nicht nur zu schwerer Abhängigkeit und Infektionsrisiken, sondern ist durch den hohen Anteil an giftigen Streckmitteln außerdem verantwortlich für Krankheiten wie z. B. Abszesse oder Leberschäden. Hinzu kommt die teure Finanzierung und Aneignung der Droge, die bis heute mit verschiedenen Bewältigungsstrategien einhergeht: Beschaffungsprostitution, Betteln, Schnorren, Dealen oder andere Formen der sogenannten „Beschaffungskriminalität“.

Unter mangelhaften, die Gesundheit gefährdenden hygienischen Bedingungen entwickelte sich aufgrund fehlender Schutzräume das „offene“ Drücken in Hauseingängen und auf Spielplätzen im Stadtteil, getroffen wurde sich vorwiegend am Hachmannplatz vor dem Hauptbahnhof. Die Szene bestand zumeist aus Jugendlichen und auch Kindern verschiedener Nationalitäten, denen es nicht nur um das „Geschäftliche“ ging, sondern, wie aus einem Bericht des „BASIS-Projektes“ (aufsuchende Sozialarbeit) zu entnehmen ist, ebenso um „Ablenkung, Zerstreuung, unverbindliche Beziehungen und ein (illusorisches) Gefühl der Dazugehörigkeit“.

Im Jahr 1990 eröffnete das „Drob-Inn“ in der Kirchenallee nahe der Szene, eine Einrichtung, in der Spritzen getauscht, geduscht, gegessen und Erholung gefunden werden konnte. Die Kapazitäten reichten kaum aus, um angemessen helfen zu können, da täglich 600-800 Abhängige die Einrichtung aufsuchten. Zudem fehlten die dringend erforderlichen Gesundheits- und sogen.

„Fixerräume“. Um auf die Problematik aufmerksam zu machen und Kapazitätsgrenzen zu demonstrieren, schloss das Dob-Inn 1992 sogar vier Wochen lang teilweise den Betrieb. Fixerräume wurden auch von engagierten Menschen im Stadt-

teil unter deutlichem Protest immer wieder gefordert. Tatsächlich bewilligte die Bürgerschaft 1992 eine Million Mark für die Unterhaltung von Fixerräumen, doch juristisch abgesegnet war der Beschluss nicht – ein entsprechender Antrag wurde vom Bundesrat abgelehnt. So entstanden vorerst zwar vier dezentrale Gesundheits-

räume, jedoch kein Fixerraum.



Der „Fixerbus“, der am 8. und 9. April 1991 am Steintorplatz stand.

Im April 1991 führte das Engagement sozialer, pädagogischer und bewohnergeleiteter Initiativen Übergangsweise zur Einrichtung des „Fixerbusses“ am Steintorplatz, der

das Drücken unter geschützten, hygienischen Bedingungen gewährleisten und auf die Problemlage aufmerksam machen sollte.

Der Hamburger Senat setzte von Beginn an in seiner Drogenpolitik auf die Mittel von Repression und Vertreibung. 1991 wurde die Revierwache am Hauptbahnhof um die berüchtigte „E-Wache“ aufgestockt, ein neues Hamburger Sicherheits- und Ordnungsgesetz (SOG) trat zeitgleich in Kraft. Polizeieinsätze insbesondere am Hachmannplatz nahmen zu, die eigens dafür eingesetzten Einheiten hatten für die Zerschlagung oder mindestens Verdrängung der Drogenszene zu sorgen. Deren Mittel waren z. B. „illegale“ Platzverweise (von 1995 –1997 lag die Anzahl bei 53.000) unter der rechtlich nicht haltbaren Begründung der „Gefahrenabwehr“, rechtswidrige Ingewahrmaßnahmen von 4 bis zu 12 Stunden, Kriminalisierung und Abschiebung minderjähriger, ausländischer Kleindealer sowie Festnahmen aufgrund des Verstoßes gegen das Betäubungsmittelgesetz (BtMG).



Dies waren zunächst die Folgen einer verfehlten Hamburger Drogenpolitik, welche das Missverhältnis zwischen niedrigschwelligen, szenenahen, akzeptierenden Hilfsangeboten und dem repressiven, mitunter rassistischem Vorgehen der Polizei ignorierten. An vielen neuen Ecken St. Georgs und in den U- und S-Bahnschächten machten sich die Auswirkungen der Vertreibung der Szene vom Hauptbahnhof bemerkbar, was zu einer Dauerbelastung für die Vertriebenen und die Menschen des Stadtteils wurde.

Unter Innensenator Wrocklage (SPD) wurde das repressive Vorgehen am Hauptbahnhof Mitte der 90er Jahre weiter voran gebracht. In einem erneuerten „Handlungskonzept“ wurden die Handlungsmaßnahmen verschärft, z.B. schnellere Abschiebung, Video-Observation, zentralisierter Polizeigewahrsam mit einem ständig präsenten Vorführrichter... Es sah allerdings auch eine gezieltere Hilfe für Suchtkranke vor, bekannte sich zur Dezentralisierung der Szene und der Notwendigkeit von differenzierterem Angebot.



Die Absperrung der kleinen Mauer am Hachmannplatz sollte im Dezember 1997 den Aufenthalt jenes Stammplatzes der Szene eindämmen - und führte zu einer noch stärkeren Konzentration an den Bahnhofseingängen. Seit 2005 steht hier die Sicherheitswache der Polizei.

Ein Zusammenschluss verschiedener Interessengruppen St. Georgs reagierte mit dem „St. Georger Appell“, in dem unter anderem mindestens ein szenenaher Fixerraum mit ausreichender Betreuung, Erweiterung des Drob-Inns und der Straßensozialarbeit, Schaffung von niedrigschwelligen Drogenhilfeeinrichtungen und der Ausbau von Entzugs- und Therapieplätzen gefordert wurde.

Aus einem Senatspapier von 1996 war eine ordnungspolitische Richtlinie zu entnehmen, die das zu entwickelnde Hilfesystem mit der Regulierung von Verhältnissen im öffentlichen Raum verknüpfte. Dazu gehörte die spürbare Reduzierung des Aufenthaltes in der Szene, Reduzierung des Konsums, Verbesserung des interaktiven Verhältnisses von Abhängigen und Anwohnern, und Motivierung zu „sozialverträglichem Verhalten“.

Die Installierung von aufsuchender Straßensozialarbeit wurde im wesentlichen ordnungspolitisch begründet, was heißt, dass die Politik nicht auf Verbesserung individueller Lebenssituationen bzw. Einzelfallhilfen abzielte, sondern primär auf die Regulierung der Raumverhältnisse.

Ab 1997 verbreitet sich zunehmend die Droge „Crack“.

Die überwiegende Zahl der DrogenkonsumentInnen entwickelten eine Mehrfachabhängigkeit. Die rauchbaren Steine aus chemisch umgewandelten Kokain führen sehr schnell zur Sucht, Substitutionsprogramme zur Erleichterung des Entzugs wie beim Heroin gibt es nicht.

Das Drob-Inn zog auf das Gelände des ehem. Automuseums hinter dem ZOB und konnte sein Angebot um einen Gesundheitsraum mit Konsummöglichkeit (für maximal 5 Junkies pro halbe Stunde bei täglich über 800 Süchtigen) erweitern, weitere soziale Einrichtungen kamen hinzu.

Im Jahr 2002 gab der Polizeipräsident unter Innensenator Schill die „Zerschlagung der Drogenszene“ des Hauptbahnhofes bekannt. Beamte der Polizei sowie des BGS und private Wachdienste sorgten von nun an für eine dauerhafte Verdrängung. Eine bis heute rund um die Uhr eingesetzte, nervenaufreibende, klassische Berieselungsmusik soll den permanenten Aufenthalt zusätzlich erschweren. Tatsächlich war die Szene nur dauerhaft ein paar hundert Meter weiter vertrieben worden, als das DrobInn in das ehemalige Wüstenrothaus, (neben dem DBG-Haus, Besenbinderhof, verlegt wurde. Die Zahl der Abhängigen ist entgegen der Propaganda des Senators keinesfalls prozentual gesunken.

Die Hilfen sind zwar erweitert worden, so beispielsweise 2003 durch die Eröffnung eines niedrigschwellig arbeitenden Drogenhilfezentrums am Hbf, oder die inzwischen praktizierte kontrollierte Heroinvergabe per Rezept, doch an anderen Orten wurden wiederum Fixerräume geschlossen. Selbst bei erfolgreicher Bekämpfung der Sucht sind meistens weitere Hilfen nötig, z. B. in den Bereichen Wohnsituation, Arbeit, Ausbildung, Integration Schuldenregulierung etc.

Die inzwischen stattgefundene Zentralisierung der Drogenszene in ein unbewohnteres und unattraktiveres Gebiet hat scheinbar zu einer schwächeren Wahrnehmung bei Senat und Medien geführt, doch die Problematik besteht weiter, nur an anderer Stelle.

Der Senat setzt weiterhin auf sein Konzept von Hilfe und Kriminalisierung und strafrechtlicher Verfolgung Drogenabhängiger.

Ein Ärgernis musikalischer Art

Heinz Öllermann

Vorausgeschickt: Ich bin kein ausgewiesener Liebhaber klassischer Musik. Dennoch ist mir das, was mir, allen Hamburg-Besuchern tagein, tagaus, von morgens bis abends, werk- und feiertags, 365 Tage im Jahr unter den Bedachungen des Hauptbahnhofes hinein in die Wandelhalle bzw. den Südsteg sowie an den Ein- und Ausgängen der U 1,2,3 an Dauerbedröhnung zugemutet wird, eigentlich schon kein Ärgernis mehr, sondern eher ein kultureller Skandal! Gedankenlos werden hier Komponisten und ihre Werke, die zum klassischen **Kulturerbe** gehören, den Passanten in stupider Aufdringlichkeit und nervtötender Penetranz im wahrsten Sinne des Wortes um die Ohren gehauen und unter die Füße gefiedelt. Ob Klavier- oder Geigenkonzerte, ob Opern- oder Orchestermusik, nichts ist vor den Bahnstegbesuchern sicher.



- Hat Hamburg eigentlich eine Kulturbehörde oder sind dort alle taub? Hat Hamburg einen Generalmusikdirektor (GMD), der - vergleichbar dem Oberbaudirektor - eine gewisse Mitverantwortung für das musikalische Erscheinungsbild Hamburg trägt? Warum eigentlich gehen Hamburgs Opern- und Musikfans gegen diese Verhöhnung nicht auf die Barrikaden?
- Ich - wie gesagt ein musikalisches Leichtgewicht - schleiche beschämt und empört durch diese tägliche Musikvergewaltigung und wünsche mir einmal ein himmlisches Donnerwetter, zum Beispiel vom mozartlichen Olymp.
- „Zum Kulturgut gehören Theater, Museen, Orchester, Opern usw.“ und „Kultur ist“, sagt Kanzlerin Angela Merkel, „Investition in ein lebenswertes Deutschland“ (HA 09.01.2006, S. 2)

Das hörst es!

(Heinz Öllermann, war Mitglied im Einwohnerverein und engagierte sich in der Geschichtswerkstatt sowie der LAB. Er ist Anfang 2006 verstorben)

Anmerkung:

Die bis heute rund um die Uhr eingesetzte, nervenaufreibende Musikberieselung, soll den permanenten Aufenthalt von „nicht erwünschten Personen (Junkies, Alkoholikern, Strichern, Obdachlosen usw.)“ erschweren und davon abhalten sich unter den Bedachungen vor den Eingängen zum Hauptbahnhof aufzuhalten.

Wandelhallen-Objektmanager Daniel Mertens lüftet ein anderes Geheimnis: „Die Musik soll den Besuchern ein Sicherheits- und Wohlgefühl vermitteln, mit klassischer Musik entsteht einfach eine angenehme Atmosphäre.“

Obdachlosigkeit am Hauptbahnhof

Aus *Hamburger Rundschau* 10/1991

Das neue und das alte Elend

„Ja, früher, herrgott, da war es am Bahnhof noch anders, gemütlicher“, erzählt ein Obdachloser. „Da stand man dort, wo es jetzt Hummer und Champagnersoße gibt am Biertresen und hat sich bis zur Glückseligkeit zugeschüttet, Jetzt kann man sich hier des Fischbrötchen oder das Bier nicht mehr leisten. Und nachts, da wird man geweckt. Da kommen sie, die Tereg-Männer, die den Urin von der Treppe spülen, die Kippen, Flaschen und Kot zusammenfegen und spritzen dir mit dem Wasserschlauch ein wenig in den Schlafsack. Und vielleicht kriegst du auch von den Polizisten der Bahn noch einen Tritt in den Hintern, aber das ist schon ziemlich egal. Und irgendwann kommst du nicht mehr. Zumindest nicht jeden Tag oder nur noch einmal die Woche.. So, jetzt muss ich arbeiten.“ Er stellt sich vor den Fahrkartenautomaten am Eingang der Schlemmerbrücke am Südsteg und bittelt um 50 Pfennige im Tosen und Donnern der abfahrenden Züge, die im Minutentakt die Reisenden auf die Bahnsteige spucken.

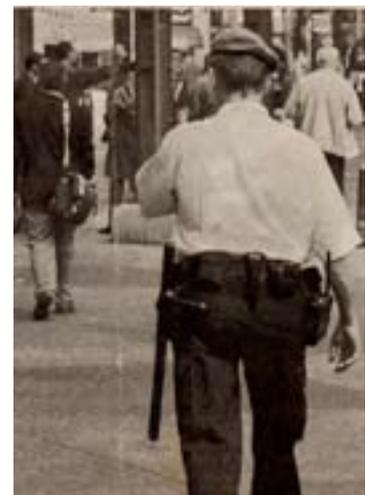
Endstation Bahnhof. Das Klima hat sich verschärft. BILD spricht von „lichtscheuem Gesindel, Junkies und Trinkern“, bei den Privatwachposten, den Wächtern an den Grenzen zwischen erster und zweiter Wirklichkeit, nennt man sie vornehmer „die gewissen Subjekte“, die „Fremdkörper“, die „Störfaktoren“ im Bahnhof der Zukunft.

Die Veränderungen sind Teil eines bundesweiten Gesamtkonzepts mit Namen „Bahnhof 2000“.

Aus *TAZ* 07/2001

Sicherheitswache am Hauptbahnhof

Der SPD-Innensenator hat im Rahmen seines Sicherheitskonzeptes St. Georg die *Schwarzen Sheriffs* der Bahn- und Sicherungsgesellschaft (BSG) in die Ordnungsmacht integriert. Offensichtlich setzen sie nun eine neue Waffe gegen Bettler und Alkoholabhängige ein: den Nahkampfstock „Tonfa“, der nach dem Waffengesetz verboten ist und bei Nutzung ungewollt zu erheblichen Verletzungen führen kann. In Hamburg trägt nur das mobile Einsatzkommando die Kampfstöcke, weil sie ständig damit trainieren und damit eine hohe Sicherheit im Umgang damit haben. *Schwarze Sheriffs* haben - abgesehen von der Hausrechtsausübung - nur Allgemeinbefugnisse und dürfen keinerlei Bewaffnung tragen. Bislang haben die Verantwortlichen der Sicherungsgesellschaft auch stets bestritten, dass Waffen benutzt werden.



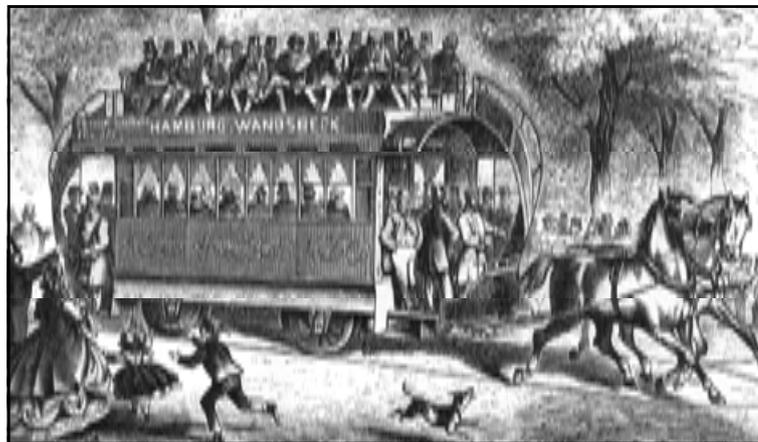
Hamburgs Stadtverkehr vom 19. bis ins 20. Jahrhundert



Englische Landkutschen wurden 1842 erstmals in Hamburg als Transportmittel eingeführt. (Gebr. Suhr, Litho., I. H. 19 JH)



Ab 1839 eroberte der Pferdeomnibus auch das damalige Umland: Die Dörfer Horn, Barmbek, Eppendorf, Eimsbüttel und die Städte Altona und Wandsbek.



Die Pferdeisenbahn fuhr ab 1866 schienengebunden in Hamburg und seit 1879 die erste Dampf-Straßenbahn zwischen Wandsbek und Hamburg.

S-Bahn



Von Verkehrsamateuren (VVM) restauriert: Wechselstromzug der Hamburger S-Bahn,



Unten: Moderne S-Bahnzüge im Einsatz seit 1975



Historischer U-Bahn T-Wagen 220, Frühjahr 1889

U-Bahn

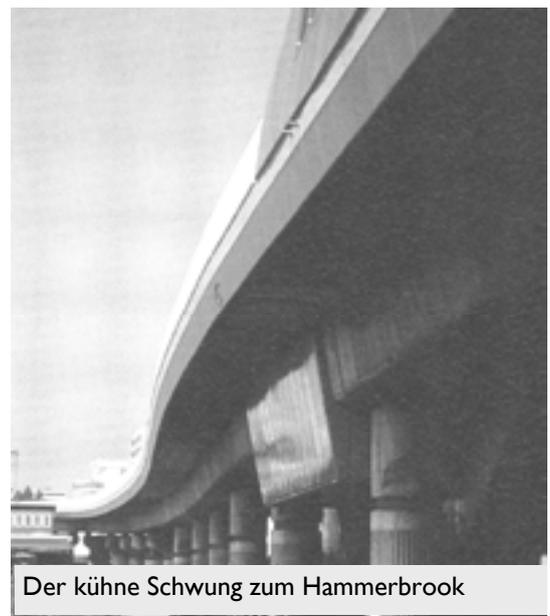


Moderne U-Bahn DT-4 Einheit

Brückenbauwerke für Eisenbahn, S- und U-Bahn



S-Bahn Brücke über der Elbe



Der kühne Schwung zum Hammerbrook



Ansicht der Norderelbbrücke im Jahre 1872

Die Hamburger Straßenbahn



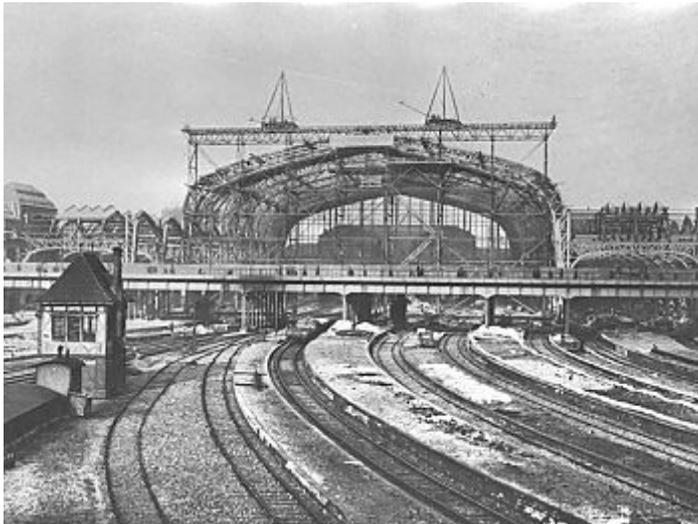
Mit der Umgestaltung des Verkehrsnetzes nach der Verbundgründung (HVV) waren die Straßenbahnlinien nach und nach abgebaut und die Fahrgastströme auf die S-Bahnen gelenkt worden. Im Zuge von umfangreichen Straßenbaumaßnahmen wurden bereits 1958 die ersten Straßenbahnlinien eingestellt. Die letzte Hamburger Straßenbahnlinie war die Linie 2, die am 30. September 1978 eingestellt wurde. Die Straßenbahnepoche hatte 84 Jahre gedauert. Im letzten Betriebsjahr fuhren auf der Linie 2 noch insgesamt 8,5 Millionen Menschen auf nur 13,5 Kilometern Streckenlänge mit 26 Haltestellen. Mit der geliebten Straßenbahn ging ein Stück Hamburg verloren. 300 000 Menschen winkten ihr auf der letzten Fahrt zu. Der Tag des Abschieds wurde zu einem großen Volksfest.

Oben: Alsterdampfer und Straßenbahn begegnen sich an der Lombardsbrücke

Unten: Die Linie 2



Bahnhofsansichten



Baustelle 1904



Ca. 1930



Diesellok V 20 vor Bauzug, 50er Jahre



Eine halbe Million Menschen nutzen den Hauptbahnhof täglich, es gibt 1700 Zugbewegungen - Innenansichten



Hauptbahnhof – Süd



Eingang Nord Rolltreppe

Fotos:

- Archiv der Geschichtswerkstatt St. Georg e.V.
- Luxusdruck von Knackstedt & Näther, Licht- und Stein-druckerei, Hamburg, 4. Dezember 1906
- VVM - Verein der Verkehrsamateure und Museumsbahn e.V., Fotos - entnommen der 41. Sonderschau (Herbst 1997)
- Bahnhofsmision Hamburg
- Lars Brüggemann, Königstraße 6, 22767 Hamburg, Freier Journalist, www.larsbrueggemann.de
- Staatsarchiv Hamburg
- Museum für Hamburgische Geschichte
- Staatliche Landesbildstelle Hamburg
- Chronik der Revierwache 18 (Teil 1 und 2)
- Archive HHA und HVV

Literatur:

- Hamburger Blätter für alle Freunde der Eisenbahn, Sonderausgabe *50 Jahre Hamburger Hauptbahnhof 6.12.1906-1956*, Nr. 11/12-1956, vom 6.12.1956, hrsg. als Vereins-Mitteilungsblatt von Modelleisenbahn Hamburg e.V.
- St. Georg - Vorstadt und Vorurteil, Hans Christians Verlag, Hamburg, 1978, hrsg. vom Museum für Kunst und Gewerbe Hamburg, Ausstellungswerkstatt St. Georg
- 100 Jahre Bahnhofsmision Hamburg-Hauptbahnhof „Wer auf Engel mit Flügeln wartet, verpasst sie“. Hrsg. Bahnhofsmision Hamburg-Hauptbahnhof, Steintorwall 20, 20095 Hamburg, 1995
- Hamburger Abendblatt, 5./6.2006, Seite 40
- Restaurantführer *Hamburg geht aus! 2007*, hrsg. von OX-MOX, Klaus Schulz Verlags GmbH, Böckmannstr. 15, 20099 Hamburg, www.oxmoxhh.de
- Hamburg auf anderen Wegen, hrsg. von B. Rosenkranz/G. Lorenz, Lambda Eichhorn, Hamburg, 2005
- Pressematerial basis & woge (www.baisundwoege.de)
- Hamburgs Bahnhöfe, Verkehrs-Tempel und Haltepunkte hrsg. von Katharina Marut-Schröter . Jan Schröter, 1994, Medien-Verlag Schubert, Hamburg
- Historische Bahnhofsbauten II, hrsg. von Manfred Berger, Berlin (OS/DDR), VEBVerlag für Verkehrswesen, Berlin 1987
- Die Bauwerke des Schienenverkehrs in Hamburg, hrsg. von Anne Frühauf, Christians-Verlag, Hamburg 1994, Themen-Reihe Band 5 Hrsg. Kulturbehörde/Denkmal-Schutzamt Hamburg
- Hauptbahnhof Hamburg: Geschichte der Eisenbahn in Norddeutschland, hrsg. von Erich Staisch, - I. Aufl. - Hoffmann und Campe, 1981
- Hamburg und sein Stadtverkehr –Vom Pferdebus zur Stadtschnellbahn. Eine 150jährige Fahrt durch Hamburg. Hrsg. Erich Staisch, Rasch und Röhring Verlag, Hamburg, 1989
- Landesarchiv Schleswig - Akten der Königlichen Eisenbahnkommission zu Kopenhagen (1835-1848)