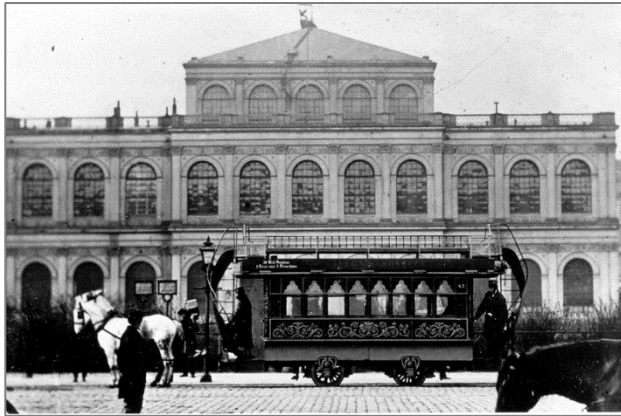


Die Fahrt der ersten Hamburger Straßenbahn vor 160 Jahren

von Fabian Boehlke

Am 16. August 1866 nahm die erste Hamburger Pferdebahn ihren regulären Betrieb auf. Sie verkehrte vom Hamburger Rathausmarkt über die Ferdinandstraße, den Glockengießerwall, die Steintorbrücke und den Steindamm bis in die Nachbarstadt Wandsbek. Die offizielle Eröffnung



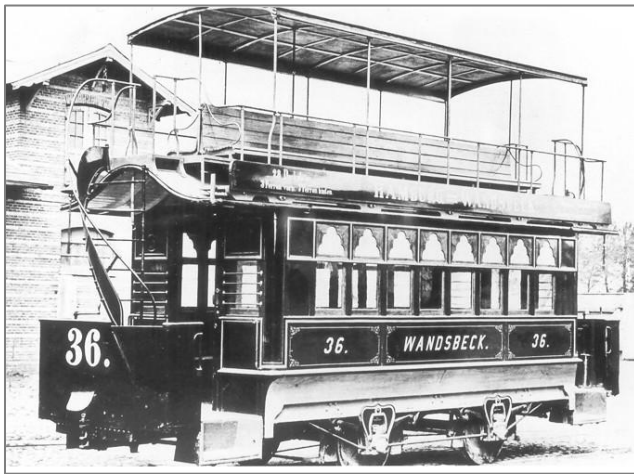
der Bahn fand bereits im Juni desselben Jahres statt. In mehreren Wochen Vorlaufbetrieb konnten „anständig gekleidete“ Personen bereits auf den Wagen mitfahren. Ab Mitte August 1866 war die Bahn dann regulär für Fahrgäste nutzbar. Mit dem Ereignis wurde die Ära der Straßenbahn in Hamburg begründet, welche 112 Jahre andauern sollte, ehe am 2. Oktober 1978 – wiederum am Rathausmarkt – die letzten Straßenbahnwagen durch Hamburg rollten.

Doch schon die erste Hamburger Straßenbahn hatte eine ausführliche Vorgeschichte. Bis 1839 existierte in Hamburg überhaupt kein öffentlicher Nahverkehr. Ab 1824 gab es eine private Initiative mit englischen Reisewagen und Droschken, einen taxiartigen Verkehr auf die Beine zu stellen. Jedoch war die Nutzung teuer und so nur wenigen potenziellen Fahrgästen zugänglich. 1827 endete dieser Versuch mit dem Konkurs. Dennoch machten einige Fuhrleute auf eigene Faust weiter. 1839 wurde schließlich in koordinierter Form der Pferdeomnibus als erstes öffentliches Verkehrsmittel eingeführt. Die Firma Basson & Co betrieb die erste Linie, halbstündlich fuhren die Pferdeomnibusse vom Hamburger Schweinemarkt über das Millerntor bis in das damals dänische Altona. Aufgrund des großen Zuspruchs folgten alsbald weitere Anbieter und Linien nach Altona, später kamen auch Wandsbek, Blankenese und Eppendorf hinzu. Feste Haltestellen gab es am Anfang noch nicht, diese kristallisierten sich erst später heraus. Als Besonderheit wurde ab 1840 ein Theaterbus eingeführt, welcher von Altona aus passend zur Vorstellung zum Hamburger Stadttheater fuhr und die Besucher nach Ende der Vorstellung auch wieder zurückbrachte.

Nachdem sich in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts die Eisenbahn als Verkehrsmittel immer mehr durchsetzte, entstanden erste Bestrebungen, den innerstädtischen Verkehr auf Schienen zu setzen. Die weltweit erste Pferdestraßenbahn wurde 1832 in New York eingeführt. Zwischen 1839 und 1842 entstand die erste Eisenbahn auf Hamburger Gebiet, die Strecke verlief bis nach Bergedorf, welches damals gemeinsam mit Lübeck verwaltet wurde. Eine offizielle Eröffnung fand wegen dem Großen Brand nicht statt, stattdessen mussten die Züge Löschgerät und Evakuierte transportieren. 1865 fuhr zwischen Berlin und Charlottenburg dann die erste Pferdestraßenbahn in Deutschland.

Der dänische Ingenieur A. F. Møller legte 1862 eine Denkschrift für eine Pferdestraßenbahn in Hamburg vor. Møller hatte auch für andere Städte, etwa Berlin, Kopenhagen und Wien, Pferdestraßenbahnen geplant. Als Vorbild nahm er sich die Expansion dieses Verkehrsmittels auf dem amerikanischen Kontinent. Neben Møller beantragten auch andere Planer eine Konzession für eine Pferdestraßenbahn. Nach anderthalbjähriger Beratung in den Gremien wurde schließlich 1864 das „Gesetz betreffend der Anlage von Pferde-Eisenbahnen auf hamburgischem Gebiet“ beschlossen, die gesetzliche Grundlage für alle folgenden Entwicklungen. Møller erhielt gemeinsam

mit dem Wagonfabrikanten F. C. Lauenstein den Zuschlag für den Betrieb der Pferdebahn. Möllers ursprüngliche Planungen sahen eine Strecke nach Altona vor, schließlich wurde es aber die schon genannte Strecke nach Wandsbek, welche 1866 innerhalb weniger Monate errichtet wurde, zunächst eingleisig mit Ausweichen.



Im Vergleich zu den Pferdeomnibussen hatte die Straßenbahn gleich mehrere Vorteile. Die Bahnen verfügten über die zwei- bis dreifache Kapazität. Außerdem konnten sie mit ihren Stahlrädern auf den Stahlschienen deutlich mehr Geschwindigkeit aufnehmen als die Pferdeomnibusse. Das sorgte auch für günstigere Fahrpreise und einer Entwicklung hin zum Massenverkehrsmittel. Dennoch existierten die Pferdeomnibusse eine ganze Weile parallel zu den Straßenbahnen, ehe sie 1890 endgültig von Hamburgs Straßen verschwanden.

Die Pferdestraßenbahn erlebte dagegen einen immer weiteren Ausbau. 1867 wurde eine Linie nach Barmbek eröffnet, 1868 die Linie nach Eimsbüttel und 1870 eine Linie nach Hoheluft. 1878 folgte schließlich auch die ursprünglich geplante Strecke nach Altona.



Betrieben wurden die ersten Linien ab 1866 von Möllers Hamburger Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft. Ähnlich wie bei den Omnibussen entstanden in den weiteren Jahren aber weitere Gesellschaften, die eigene Linien anboten. Die 1880 gegründete Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft (SEG) übernahm schließlich zahlreiche Gesellschaften und bündelte Ende des 19. Jahrhunderts große Teile des Straßenbahnverkehrs, ehe sie 1918 von der Hamburger Hochbahn AG (HHA) übernommen wurde. Ab Anfang der 1920er Jahre war die HHA alleiniger Betreiber des Hamburger

Straßenbahnverkehrs und behielt diese Rolle bis zur Einstellung des Betriebs 1978.



In den 1870ern gab es Versuche mit Dampfstraßenbahnen, später auch mit Akkuantrieben. 1894 startete der elektrische Betrieb auf einer Strecke rund um den Glockengießerwall. Der letzte Streckenabschnitt wurde erst 1922 elektrifiziert, womit der Betrieb der Pferdebahn endgültig endete.

Trotz Konkurrenz durch U-Bahn und Stadtbahn (der späteren S-Bahn) im beginnenden 20. Jahrhundert konnte die Straßenbahn ihre Stellung behalten. Ihre größte Ausdehnung erlangte sie sogar erst nach dem Zweiten Weltkrieg, als im Zuge des Wiederaufbaus in

den 1950er Jahren auch weitere Neubaustrecken geschaffen wurden. Doch noch im selben Jahrzehnt begannen die Überlegungen des Senats für ein Ende des Straßenbahnbetriebs und eine Umstellung auf Busverkehr. Es sollte mehr Platz für das Auto geben. Außerdem war ein umfangreicher Ausbau der U-Bahn angedacht, welcher in dem Umfang aber nie realisiert wurde. Nach und nach wurden Streckenabschnitte stillgelegt, ehe 1978 die letzte Linie fuhr. Geendet hat die Diskussion um die Straßenbahn jedoch nie. Fortgeschrittene Planungen für eine Wiedereinführung als Stadtbahn endeten in den Jahren 2001 und 2011 jedoch jeweils im Stadium des Planfeststellungsverfahrens und zu Gunsten eines Ausbaus der U-Bahn. Im kollektiven Gedächtnis der Hamburgerinnen und Hamburger dürfte die Straßenbahn dennoch weiterleben.

Alle verwendeten Bilder stammen aus dem Archiv des Vereins Verkehrsamateure und Museumsbahn e.V.

Veröffentlichungen zu dem Thema in unserer Vereinsbibliothek:

Staisch, Erich: Hamburg und sein Stadtverkehr. Vom Pferdebus zur Stadtschnellbahn. Eine 150jährige Fahrt durch Hamburg, Hamburg 1989.

A.VI.6 / 001

Sohns, Peter: Linienchronik der Hamburger Straßenbahn 1866-1978, Berlin 1989.

A.VI.6 / 039

Heydenreich, Rolf: Die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in Hamburg. Von den Anfängen bis 1894, Hamburg 1962.

A.VI.6 / 065

Müller, Christoph: Hamburger Schienennahverkehr. Tram, S-Bahn, U-Bahn, O-Bus, München 2006.

A.VI.6 / 137

Staisch, Erich: Straßenbahn adieu. Ein Stück Hamburg verabschiedet sich, Hamburg 1978.

A.VI.6 / 175