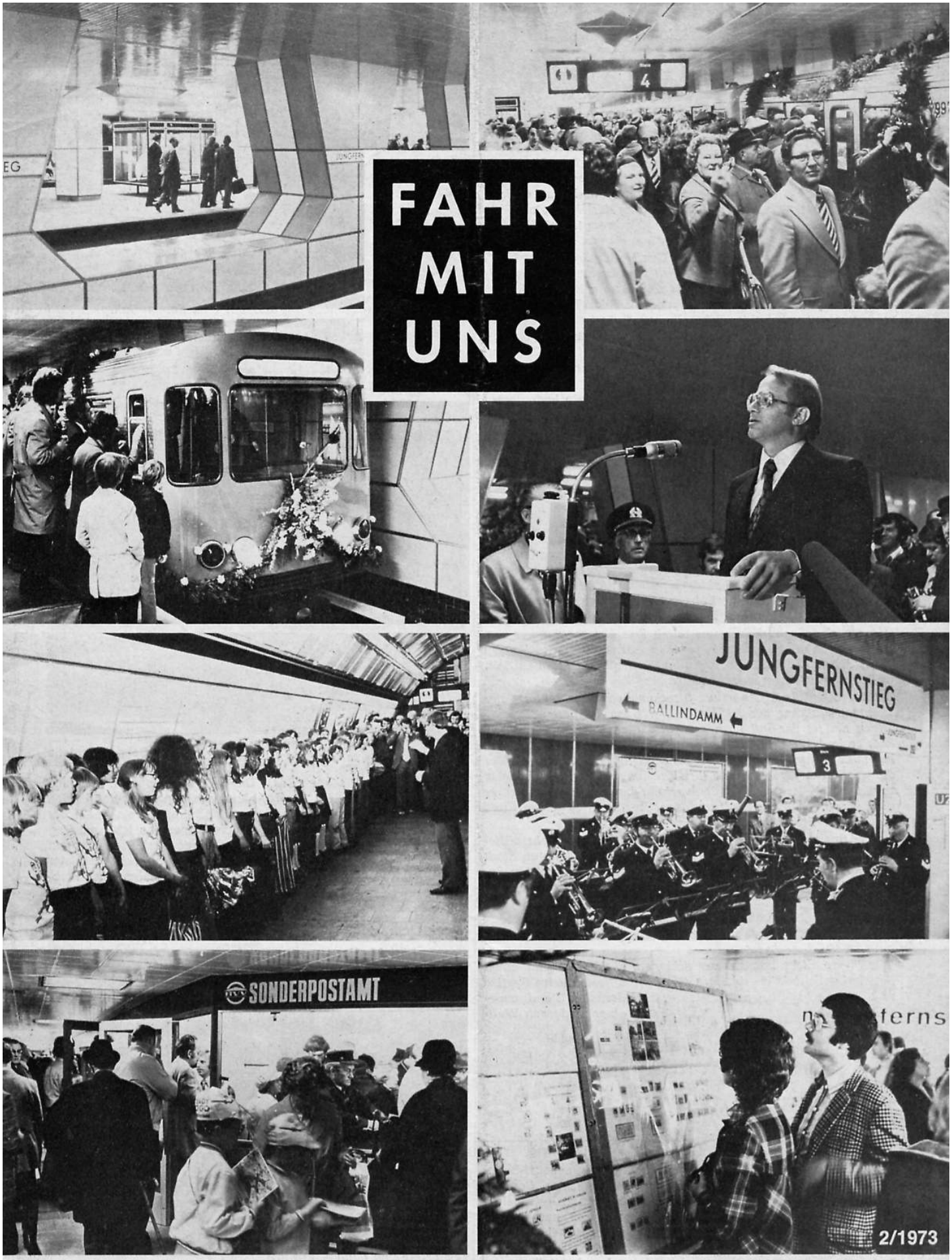
hochbahnbuch & hamburger-untergrundbahn präsentieren:

FAHR MIT UNS

die legendäre Kundenzeitschrift der Hochbahn

FAHR MIT UNS



2/1973

In diesem Heft: **U-Bahn Jungfernstieg**

Sehr geehrter Fahrgast!

Die Eröffnung der U-Bahn-Haltestelle Jungfernstieg unter der Hamburger Binnenalster mit dem 1,2 km langen Bauabschnitt Gänsemarkt — Jungfernstieg — Hauptbahnhof-Nord war nicht nur für die HHA ein überaus bedeutender Tag. Sie ist ein Meilenstein im weiteren Aufbau eines attraktiven und kundengerechten Schnellbahnsystems in Hamburg und war deshalb ein wichtiges Ereignis für die Bevölkerung der Hansestadt.

Hamburgs Erster Bürgermeister Peter Schulz sagte anläßlich der Eröffnung:

„Wir bekennen uns zur Stadt als Quelle des Fortschritts. Wir wollen sie nicht ersticken lassen — und nicht abreißen, um für Autos Platz zu schaffen. Wir wollen weder ein New York noch ein Los Angeles. Nach dem heutigen Stand der Technik bedeutet dies einen verstärkten Schnellbahnbau. Er ist aber nicht nur notwendig, um einen ‚Kreislaufkollaps' der Innenstadt zu vermeiden. Der Schnellbahnbau ist ein Instrument der Stadtentwicklung, um alte Stadtteile zu aktivieren und neue Stadtteile zu erschließen".

Dies heiße nicht das Auto zu verteufeln. Das Auto bedeute ein Stück zusätzlicher Freiheit, und man könne es nicht in dem Augenblick verdammen, in dem es sich auch die Nichtprivilegierten leisten könnten, äußerte der Bürgermeister. Das Auto solle aber nur dort verwendet werden, wo es seinen Platz habe.

„Wir wollen den Straßenbau — aber nur den schnellbahnergänzenden und keinen schnellbahnkonkurrierenden. Wir wollen die Vorteile des Autos nutzen können, aber wir wollen ihm nicht die Stadt opfern."

Hamburg hat bisher in der Verkehrsplanung ebenso wie im Ablauf des Baugeschehens Flexibilität und Anpassungsfähigkeit bewiesen. Stadt und Bürger sind nach den Worten des Bürgermeisters bisher nicht zu Sklaven einer alleinseligmachenden Theorie der Stadt- und Verkehrsentwicklung geworden — und wollen es auch in Zukunft nicht werden.

„Unsere Vorgänger haben uns durch ihre Entscheidungen zum Schnellbahnbau die Chance gegeben, die Stadt auch für ein neues Jahrhundert lebens- und funktionsfähig zu erhalten. Wir wollen diese Chance nutzen".

Bei der Übernahme des neuen Streckenabschnittes erklärte der Vorstandssprecher der HHA, Dr.-Ing. Hans Tappert:

„Noch nie ist der Ruf nach dem öffentlichen Personennahverkehr so laut und nachhaltig gewesen wie in der Gegenwart. Der Ruf nach ihm gründet sich auf die berechtigte Hoffnung, daß er die Verdichtungsgebiete und ihre Zentren vor der Erstickung in zuviel motorisiertem Individualverkehr bewahren wird, daß er das bedrohte Bild der Stadt und ihrer Region in Gegenwart und Zukunft erhalten kann.

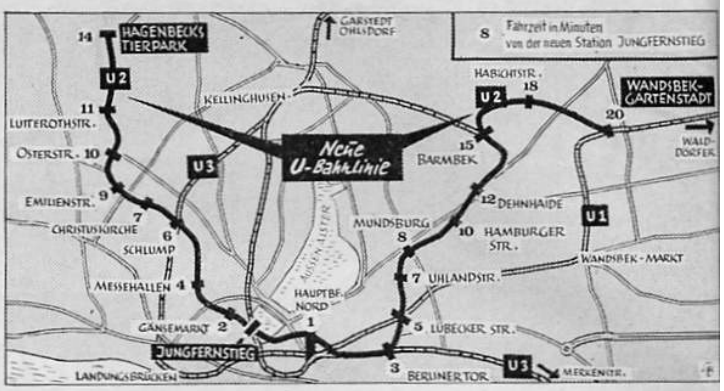
Der Vorrang, den Schnellbahnen und Oberflächenverkehrsmittel gegenüber dem Individualverkehr im Bereich der inneren Stadt und der Übergangszone haben müssen, ist ein wesentlicher Bestandteil Hamburger Verkehrspolitik. Diese Zielvorstellungen, verbunden mit den konkreten Programmen zur Ausweitung des Schnellbahnnetzes und des Park-and-Ride-Angebotes, werden die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs in Hamburg erheblich verbessern.

Wir haben nicht nur einfach Schienen verlängert und einen Bahnhof gebaut. Wir erweitern ständig ein bestehendes System und bringen es auf den neuesten und modernsten Stand, angepaßt an die Bedürfnisse der Bevölkerung einer modernen Weltstadt."

Ihre
„Fahr mit uns" – Redaktion

Zur Titelseite: Links von oben nach unten: Die neue U-Bahn-Haltestelle Jungfernstieg — Start des geschmückten Sonderzuges — Empfang der Ehrengäste am Gänsemarkt — Riesiger Andrang im Sonderpostamt — Rechts von oben nach unten: Volksfest unter der Binnenalster — Erster Bürgermeister Peter Schulz hält die Eröffnungsrede — Zur Eröffnung spielte das Musikkorps der Schutzpolizei — In der Briefmarken-Ausstellung

Rückseite: Zuhörer beim Platzkonzert des Heeresmusikkorps VI



Das ist die Streckenführung der mit dem Sommerfahrplan 1973 eröffneten U 2. Die kurzen Fahrzeiten sind an den Zahlen neben den Haltestellen abzulesen

Interview mit Dr. Tappert in der „Schaubude"

Ganz aktuell: Am Abend der Eröffnung der U-Bahn-Haltestelle Jungfernstieg interviewte Christian Müller den Vorstandssprecher der Hamburger Hochbahn AG, Dr.-Ing. Hans Tappert. Während dieses Gesprächs liefen im Play-back-Verfahren hinter den beiden Teilnehmern Aufnahmen über den Bildschirm, die ein Team der „Aktuellen Schaubude" im Regionalprogramm des NDR am Tag zuvor in Farbe aufgenommen hatte. So wurde den Zuschauern ein lebendiges Bild dieser Super-Haltestelle unter der Binnenalster vermittelt. Die Aufnahme wurde direkt vom Bildschirm eines Farbfernsehers gemacht.

Mit Kelle

und Dienstmütze gab HHA-Vorstandssprecher Dr.-Ing. Tappert symbolisch „Freie Fahrt" für den Sonderzug, der vom Jungfernstieg nach Hauptbahnhof-Nord startete und dann bis Gänsemarkt fuhr

„Großer Bahnhof" für die U-Bahn-Haltestelle JUNGFERNSTIEG

Mit einem Volksfest unter der Alster wurde am 2. Juni 1973 die U-Bahn-Haltestelle Jungfernstieg feierlich eröffnet. „Großer Bahnhof für das kühnste Bauwerk des Hamburger Schnellbahnverkehrsnetzes" oder den „größten Schnellbahnmittelpunkt Europas", wie das 150-Millionen-DM-Objekt tituliert wurde. 1200 Meter lang und bis zu 26 Meter tief ist der neue Streckenabschnitt, durch den die Stummellinien U 21 und U 22 verbunden wurden. Die neue U 2 von Hagenbecks Tierpark über Jungfernstieg und Hauptbahnhof-Nord bis Wandsbek-Gartenstadt eröffnet Zehntausenden von Hamburgern schnellere und bequemere Verkehrsverbindungen.

Seit fast sechs Jahren wird an und unter der Binnenalster fleißig gebuddelt. Mit dem ersten Rammschlag im Oktober 1967 begannen die Arbeiten an einem der umfangreichsten und schwierigsten Bauvorhaben in Hamburg, dem Schnellbahnknoten Jungfernstieg. Fertig ist jetzt die U-Bahn-Haltestelle der U 2. Sie liegt „ganz unten", darüber die noch im Bau befindliche Haltestelle der City-S-Bahn, die ab 1975 zwischen Hauptbahnhof und Landungsbrücken verkehren wird.

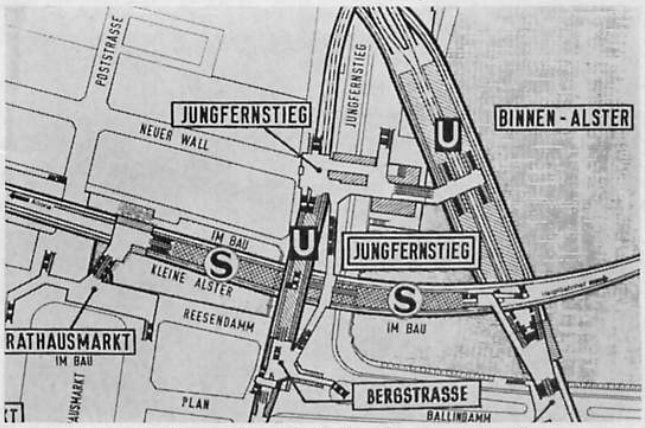
Über der S-Bahn liegt die Haltestelle der U 1 (Walddörfer — Garstedt), die durch einen 200 Meter langen Fußgängertunnel mit der Haltestelle Rathaus der U 3 (Merkenstraße — Barmbek) verbunden ist. Mit der Haltestelle Jungfernstieg wurde auch ein neuer Anleger für die Alsterschiffe in Betrieb genommen. Und noch eine Etage höher fahren die Busse und Straßenbahnen der HHA über den Jungfernstieg. In der Tat — ein Verkehrsknotenpunkt der Superlative.

Bausenator Caesar Meister übergab die neue Haltestelle an die HHA

Die neue Haltestelle Jungfernstieg mit zwei Mittelbahnsteigen ist ein Meisterwerk der Ingenieurtechnik. Zwei Gleise wurden vorsorglich für eine weitere U-Bahn-Linie Geschäftsstadt Nord—Winterhude — Jungfernstieg — St. Pauli — Altona—Lurup gleich mitgebaut.

Der Verkehrsknoten Jungfernstieg wird neben dem Hauptbahnhof der größte Umsteigebahnhof im Hamburger Verkehrsverbund sein. 37 Fahrtreppen sorgen dafür, daß den Fahrgästen das Umsteigen erleichtert wird.

Erster Bürgermeister Peter Schulz, einer der Festredner bei den Eröffnungsfeierlichkeiten, bedankt sich bei Wedeler Schulkindern für deren Gesang



Ausschnitt aus dem Verkehrsplan Jungfernstieg

Den Sonderzug

mit den Ehrengästen zur Eröffnung der Strecke Gänsemarkt—Hauptbahnhof-Nord fuhr HHA-Betriebsleiter, Dipl.-Ing. Herbert Hußmann

„Bitte einsteigen!"

Stellwerksaufseherin Anneliese Bretschneider fertigte den mit Girlanden und Blumen geschmückten Sonderzug am Jungfernstieg ab. Karl Schriver von der HHA gab noch ein zusätzliches Startsignal mit seiner Trompete, während das Musikkorps der Schutzpolizei „Muß i denn ..." intonierte

Zugang zur Haltestelle Jungfernstieg am Ballindamm

Wegen schlechten Wetters fand das Platzkonzert des Heeresmusikkorps VI nicht auf dem Alsteranleger, sondern unterirdisch statt

Am Tag der offenen Tür kamen über 20 000 „Sehleute"

Tag der offenen Tür mit 20 000 Neugierigen

Mit einem fröhlichen, hamburgisch-knappen „Moin" begrüßte Bürgermeister Schulz auf dem Bahnsteig mehr als 1000 Ehrengäste. „Es war wie im dichtesten Berufsverkehr", schrieb ein Reporter. Eng zusammengedrängt standen der Bürgermeister, der Bausenator und der Vorstandssprecher der HHA, Dr.-Ing. Hans Tappert, im überfüllten Ehrengäste-Sonderzug. Nach der feierlichen Eröffnung der U 2 hatten Neugierige bis zum Abend Gelegenheit, kostenlos an Pendelfahrten des Sonderzuges teilzunehmen. Über 20 000 kamen.

Der Strom der „Sehleute" riß den ganzen Tag über nicht ab. Die Interessenten staunten über die neue, in lichten Farben gehaltene Haltestelle, über die weitläufigen Zugänge, die unter der Alster tief hinab in Hamburgs „Unterwelt" führen. Sie merkten nichts mehr davon, daß in langjähriger Arbeit 40 000 Kubikmeter Beton und 4 000 Tonnen Stahl verbaut sowie 170 000 Kubikmeter Schlamm, Lehm und Sand bewegt werden mußten. Alles erstrahlte in neuem, prächtigem Glanz. Die Tunnelröhren in Richtung Gänsemarkt und Hauptbahnhof-Nord mußten übrigens in einem aufwendigen Druckschildverfahren unter Häusern, Straßen und unter der Binnenalster vorangetrieben werden.

Da das ganze Tunnelsystem unter Wasser liegt, sind vorsorglich zwölf große Stahltore eingebaut worden, die sich bei

Für die Zukunft gebaut: Eine der beiden Außentrassen (links) — Blick in die Haltestelle Jungfernstieg (oben)

Die Verkleidung dieser Fahrtreppen am Eingang Jungfernstieg ist in leuchtendem Rot gehalten

◀ *Mit dem Fahrstuhl geht es bequem in die „Oberwelt"*

einem eventuellen Wassereinbruch, mit dem aber nach menschlichem Ermessen nicht zu rechnen ist, automatisch innerhalb weniger Sekunden schließen. Alle Signale fallen dann auf „Rot".

Mitten in Hamburg scheint die Welt auf dem Kopf zu stehen — Züge unten, Schiffe oben. Die Premiere der Haltestelle Jungfernstieg ist für Hamburgs Verkehrsmittel das wichtigste Ereignis seit 40 Jahren. Der Jungfernstieg stand damals ebenfalls im Mittelpunkt, als die „Kelljung"-Linie (Kellinghusenstraße — Jungfernstieg) eröffnet wurde. Verkehrsplaner schätzen, daß nach Eröffnung der City-S-Bahn an jedem Werktag mindestens 300 000 Fahrgäste den neuen Verkehrsknoten unter der Binnenalster passieren werden. Auch im Park-and-Ride-System ergeben sich durch die kurzen Fahrzeiten der U-Bahn für Autofahrer ganz neue Perspektiven.

Die Fernsehzentrale der Haltestelle Jungfernstieg

Zur Eröffnung spielte der Jugend-Spielmannszug Neugraben

Ausgang Richtung Ballindamm/Thalia-Theater

Neue Alsterschleusen im Zuge der City-S-Bahn (oben) — Und so sah es im Sonderzug aus — jeder wollte mitfahren (rechts)

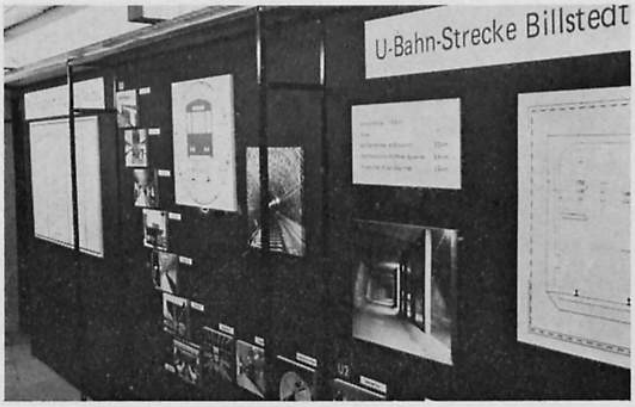
Sonderstempel Puzzle-Spiele und T-Shirts

Glänzende Geschäfte machten die Verkäufer von Postkarten zur Eröffnung der U 2 (oben) — Die Puzzle-Spiele gingen reißend weg, ebenso die Plastikmützen (rechts)

Sonderpostamt zur Eröffnung der Haltestelle Jungfernstieg

Mit einem Sonderpostamt und einem Sonderstempel „Neue U-Bahnlinie U 2 unter der Alster" kamen Freunde der Briefmarken voll auf ihre Kosten. Der Hamburger Verein für Briefmarkenkunde hatte außerdem eine Ausstellung „Das Verkehrsgeschehen im Spiegel der Briefmarke" zusammengestellt. Eröffnet wurde gleichzeitig eine Fotoschau „Alt Hamburg rund um den Jungfernstieg" und ein Querschnitt durch den modernen Schnellbahnbau in Hamburg. Der Andrang war so groß, daß die Besucher Schlange stehen mußten. Kostenlos verteilt wurden 20 000 bunte Puzzle-Spiele mit dem Schnellbahnknoten Jungfernstieg. Jungen und Mädchen trugen voller Stolz freche Plastikmützen mit dem aufgedruckten Netz der neuen U 2. „Ready to go" (Los geht's) hieß es auf 3000 schicken T-Shirts, die gegen eine Schutzgebühr von nur 2,— DM reißend Absatz fanden. Die ersten T-Shirt-Träger waren Jungen und Mädchen, die die Ehrengäste auf Hauptbahnhof-Nord und Gänsemarkt begrüßten.

Die T-Shirts haben bei den Hamburger Deerns und Jungs schon Seltenheitswert. Im Nu waren alle vergriffen



Über „Modernen Schnellbahnbau in Hamburg" informierte eine Ausstellung, die großen Anklang fand

Um den „Großen Preis des Hamburger Verkehrsverbundes" segelten Kinder zwischen 12 und 14 Jahren. Hier der Start

Start und Ziel: MS „Osterbek"

Optimisten-Regatta auf der Alster

Zur Eröffnung der Haltestelle Jungfernstieg in „Hamburg — der Stadt mit Herz für Kinder" — starteten auf der Außenalster über 100 Jungen und Mädchen im Alter zwischen acht und 14 Jahren in zwei Gruppen zur Optimisten-Regatta. Start und Ziel war das mitten auf der Alster verankerte Motorschiff „Osterbek", auf deren Dach ein Flaggenmast montiert war. Die Regatta-Leitung agierte in luftiger Höhe — und IGA-Käpt'n Blume gab den Startschuß.

Mit ihren kleinen Booten waren die begeisterten jungen Segler aus allen Teilen des Bundesgebiets, aus Berlin und aus Schweden nach Hamburg gekommen, wo sie um große Preise kämpften. Das Wetter war zunächst nicht sonderlich günstig. Aber dann kam Wind auf, und die Sonne brach durch die Wolken.
Wie die „Alten" segelten die Regatta-Fans den 3,5 Kilometer langen Kurs rund um MS „Osterbek" entlang. Die Boote der Optimistenklasse wiegen nur 30 Kilo und haben eine Segelfläche von 3,5 Quadratmeter. Ideal für junge Segler. Auf der Alster sieht man „Optimisten" allerdings kaum. Der SVWS (Segelverein Wedel-Schulau), der die Regatta ausrichtete, pflegt diese Klasse dafür besonders intensiv. Die jungen Sieger nahmen strahlend ihre hart erkämpften Preise entgegen.

Start!

IGA-Käpt'n Blume startete mit einer Pistole, aus der er einen weithin sichtbaren Fallschirm abschoß, die Optimisten-Regatten. Gesegelt wurde auch um den „Großen IGA-Preis"

Mit der Haltestelle Jungfernstieg wurde auch der neue Alsteranleger für die weißen Alsterschiffe eröffnet

Das gibt es nicht alle Tage: MS „Osterbek" war Start und Ziel für die Optimisten-Regatta auf der Alster

Bunter Sommerjahrmarkt in der Mönckebergstraße

Ein lustiger Jahrmarkt in der Mönckebergstraße zog viele Passanten an. Auf dem Gerhart-Hauptmann-Platz drehte sich ein Karussell, nebenan konnte man Scooter fahren. Vom 25. Mai bis 4. Juni war die Mönckebergstraße nur für Straßenbahnen, Busse und Taxis befahrbar. Lieferverkehr von 0.00—10.00 Uhr

NICHT NUR THEATER-FANS, sondern auch Alster-Kapitäne kennen den Schauspieler Helmut Lohner, der gern mit dem Alsterschiff ins Theater fährt

HHA IM BILD

LINIE 1 stellte mit Beginn des Sommerfahrplans den Betrieb zwischen Rathausmarkt und Schenefeld ein. Hier zwei Fotos von ihrer letzten Fahrt. Verkürzt und auf Teilabschnitten durch Busse ersetzt wurden außerdem die Linien 3 und 11

NACH NEW YORK trat ein Straßenbahnwagen der ehemaligen Berliner Linie 55 seine letzte Reise über den großen Teich an. Er wurde in Hamburg aufpoliert und vom Betriebshof Krohnskamp auf einem Tieflader in den Hafen transportiert. Endstation: Ein Museum in Boston

EINDRUCKSVOLL ist ein Plakat im Kampf gegen Schwarzfahrer in den Verkehrsmitteln des HVV. Es lohnt sich wirklich nicht. Das mußte auch eine junge Dame erleben, die sich zum Schein extra für unseren Fotografen bei der Kontrolle „erwischen" ließ ▼

ZEHN TAGE dauerte ein Großversuch des Arbeitskreises zur Förderung des öffentlichen Nahverkehrs auf einem Teilstück der Friedrich-Ebert-Straße in Niendorf. Eine Fahrspur wurde nur für Busse und Straßenbahnen freigehalten

Horst Struve (Personalabteilung) berät Interessenten über die Chancen bei der HHA

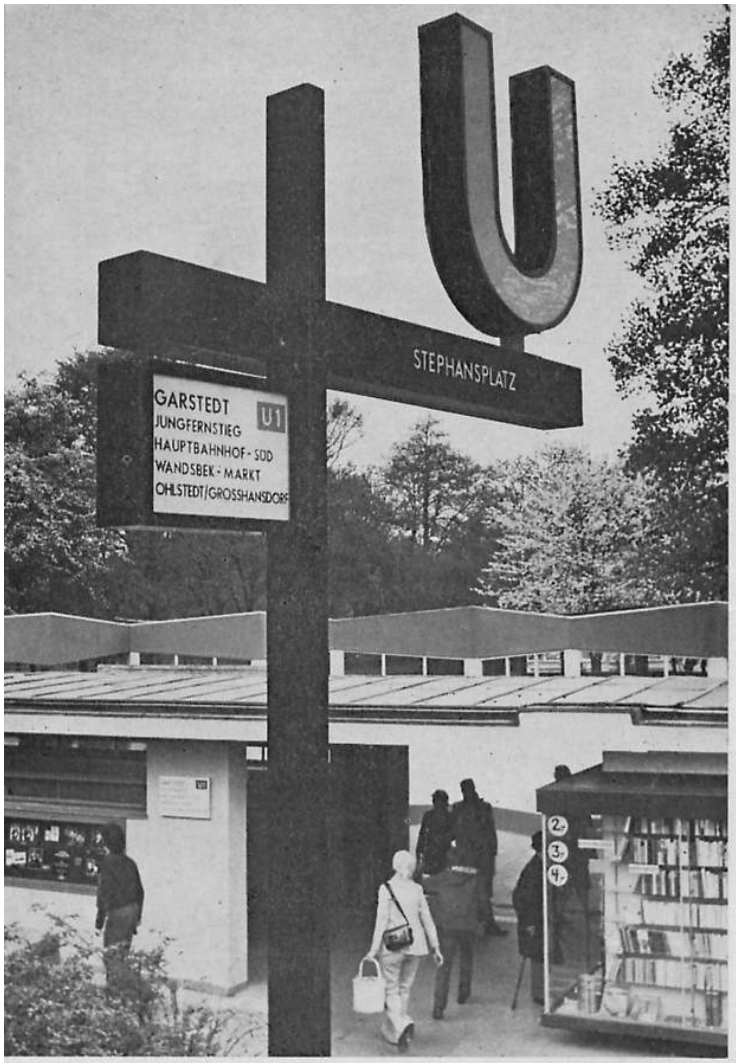
Hinter den Kulissen des Busbetriebs

Großen Anklang fanden „Tage der offenen Tür", die erstmalig auf dem Busbetriebshof Mesterkamp in Barmbek und auf dem Schwarzenbergplatz in Harburg veranstaltet wurden. Interessenten konnten unter Aufsicht von Fahrlehrern selbst einen Bus fahren und den modernen Betriebshof in Barmbek besichtigen

Erläuterungen gab Henry Dahlke, Leiter der Abteilung Fahrzeugunterhaltung Oberfläche, in einer Werkstatt des Betriebshofs Mesterkamp

IGA 73

Internationale Gartenbau-Ausstellung
Hamburg vom 27. April — 7. Oktober 1973



Der neu gestaltete Eingang der Haltestelle Stephansplatz

U-Bahn-Haltestelle Stephansplatz im neuen Glanz

IGA-Busse mit bunten Blüten

Blüte eines Phyllokaktus

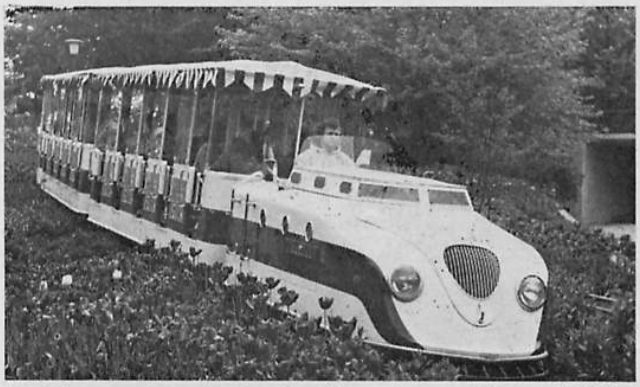
Im IGA-Jahr 73 jagt eine Premiere die andere: Eröffnung des Hotelriesen Loews Hamburg Plaza am Dammtorbahnhof, Einweihung des CCH — Congress Centrum der Superlative — und schließlich am 27. April die Internationale Gartenbau-Ausstellung. Dazu hat auch die HHA ihren Beitrag geleistet: Rechtzeitig zur IGA wurde die U-Bahn-Haltestelle Stephansplatz fertig. Sie erstrahlt jetzt in neuem Glanz, mit Fahrtreppen an den beiden Ausgängen, von denen einer direkt zum Haupteingang der IGA am Stephansplatz führt. Der Umbau kostete rund 1,6 Millionen DM.

Ein freundliches Gesicht mit dunkelblauen und gelben Farben sowie neue Leuchtstoffbänder erhielt auch die Haltestelle St. Pauli mit Zugang zu den Großen Wallanlagen der IGA und zum IGA-Dom auf dem Heiligengeistfeld.

Zwei HHA-Busse und zwei VHH-Busse fahren mit bunter Blumenbemalung durch Hamburgs Straßen. Die Gestaltung war das Ergebnis eines großen IGA-Omnibus-Malwettbewerbs, zu dem über 3000 Vorschläge eingegangen waren. Auch der Sommerfahrplan des Hamburger Verkehrverbunds ist ganz auf die blumenreiche IGA mit Käpt'n Blume auf der Titelseite abgestimmt worden.

Die erste Internationale Garten-

IGA-Dom auf dem Heiligengeistfeld — eine weitere Attraktion der IGA, geöffnet bis zum 26. August



5,2 Kilometer lang ist der Rundkurs des gemütlichen IGA-Expreß. Insgesamt fahren zehn bunt bemalte Schmalspurzüge

Der große Parksee

mit einer Wasserlichtorgel, die stündlich riesige Fontänen aufsteigen läßt, ist noch vergrößert worden. Der Anblick ist besonders schön bei Dunkelheit

Termingerecht zur Eröffnung der IGA wurde der Umbau der U-Bahn-Haltestelle Stephansplatz abgeschlossen. Die Wände sind grün gekachelt, die Decke ist gelb

◄ *Der Hotelriese Loews Hamburg Plaza mit dem angrenzenden Congress-Centrum erhielt unterirdische Haltestellen für die Schnellbuslinien 32 und 34*

Der Ausgang Stephansplatz zum Haupteingang der IGA

bau-Ausstellung fand 1869 in Hamburg statt. Die IGA 1973 schlug bisher alle Rekorde der beiden Nachkriegsausstellungen in den Jahren 1953 und 1963. Gezeigt werden 750 000 Frühjahrsblüher, 400 000 Sommerblumen, 250 000 Stauden und 30 000 Rosen, darunter allein 200 neue Sorten. Gärtner und Blumenzüchter aus 46 Nationen kämpfen in Hamburg um Medaillen und Preise. Nach der glanzvollen Eröffnungsschau gibt es noch folgende Höhepunkte: Schnittrosenschau vom 20. bis 22. 7., die Hauptschau Gartentechnik vom 16. bis 19. 8., Blumenbindekunst und Dahlien vom 21. 9. bis 23. 9. und die Schlußschau mit einem großen Gartenbautag vom 4. 10. bis 7. 10.

Da die Eintrittspreise gegenüber 1963 nicht erhöht worden sind, lohnt sich der Besuch dieser einmaligen Schau des Weltgartenbaus, in die Hamburg nicht weniger als 59 Millionen DM investiert hat.

Ein Blick vom IGA-Gelände auf das neue Congress Centrum

Modernisiert wurde die U-Bahn-Haltestelle St. Pauli (oben) — Einer der vier mit bunten Popfarben bemalten IGA-Busse (rechts)

1932 wurde der Verkehrsknoten Slussen angelegt (links) — U-Bahn-Haltestelle Skärholmen (oben rechts)

Im Zentrum der Stadt: Die U-Bahn-Haltestelle Hötorget

Die stolze Mälarkönigin ist nicht nur eine schöne Stadt. „Sie ist auch eine eigensinnige Stadt", heißt es in einem Prospekt des Stockholmer Verkehrsverbandes TTF: „In einem Atemzug besingt sie ihre Liebe zu ihrer alten Geschichte, die sie in der mittelalterlichen Altstadt mit winkligen Gassen, prächtigen Patrizierhäusern und Kirchen bewahrt. Und mit dem nächsten Atemzug erklärt sie ihr Verliebtsein in eine Gegenwart und Zukunft als moderne Großstadt, die sich mit Wolkenkratzern in einem verkehrstechnisch perfektionierten Geschäftszentrum über das Häusergewirr der vielen Stadtteile erhebt."

Nur ein Sprung ist es vom Zentrum mit autofreien Geschäftsstraßen in drei Geschossen über und unter der Erde bis zur Insel Djurgarden mit einem Zoo, dem ältesten Freilichtmuseum der Welt und dem Vergnügungspark Tivoli.

1901 fuhr in Stockholm die erste elektrische Straßenbahn, 1967 — mit der Umstellung auf den Rechtsverkehr — wurden alle Linien über Nacht eingestellt. — Die erste Autobuslinie wurde in Stockholm 1923 eingerichtet. Heute befördern rund 1300 Busse der Stockholmer Verkehrsbetriebe jährlich rund 80 Millionen Menschen. Neu eingeführt wurden „Doppeldecker", von denen 50 die britische Firma Leyland und 40 die deutsche Firma Büssing lieferten. Eine bedeutende Rolle spielen auch die SL-Vorortbusse mit 47 Millionen Fahrgästen.

1959 wurde die erste reservierte Busfahrspur eingeführt. Heute gibt es davon in den Hauptverkehrszeiten mehr als 40 Kilometer.

1972 sind alle Verkehrsbetriebe Stockholms in der AB Storstockholms Lokaltrafik zusammengefaßt worden. Damit fiel zugleich der Startschuß für die Einführung eines einheitlichen Tarifsystems.

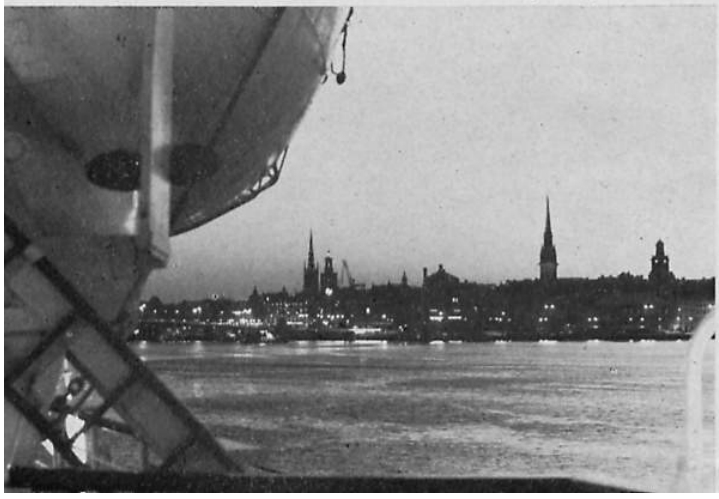
Ein Vorortzug der Staatsbahn (oben) — Stockholm ist Schwedens bedeutendster Seehafen (unten)

STOCKHOLM 1973

T steht für Tunnel-Bahn (links) — Die engen Gassen in der Altstadt sind für Fußgänger reserviert (rechts)

Mit dem Bau der U-Bahn, in Stockholm heißt sie T-Bahn (von Tunnel-Bahn), wurde 1945 begonnen. Ein schwieriges Unternehmen, denn die Stadt ist von zahlreichen Wasserläufen und Seen durchzogen. 1950 fuhr der erste Zug. Das Netz ist heute 64 Kilometer lang und hat 69 Haltestellen. Gegenwärtig fahren 700 Wagen, die jährlich 44 Millionen Kilometer zurücklegen und 140 Millionen Fahrgäste befördern. Die Acht-Wagen-Züge mit einer Länge von 140 Meter haben eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/st. Demnächst werden auf neuen Linien auch Zehn-Wagen-Züge verkehren. Die Reisegeschwindigkeit im Stadt- und Vorortverkehr liegt zwischen 33 und 40 km/st. Zur Zeit wird das T-Bahn-Netz stark ausgebaut — auf 103 Kilometer Länge mit 94 Haltestellen.

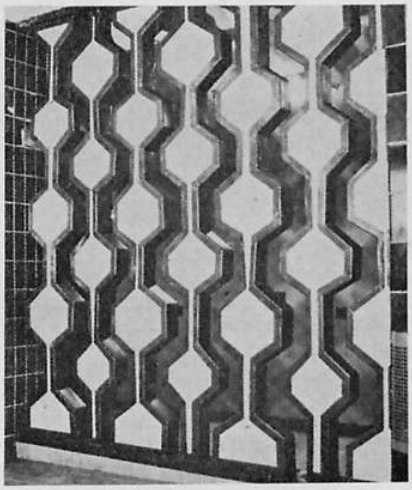
Ein Bus der Linie 53 (oben) — Helle Sommernächte in Stockholm, Aufnahme um Mitternacht (unten)



Auf dem Fährschiff zur Insel Djurgarden mit Zoo, Freilichtmuseum und Vergnügungspark

Stockholms T-Bahn

ist bekannt für die künstlerische Ausschmückung ihrer Haltestellen. Plastiken, Keramiken, Mosaikbilder und Reliefs wechseln ab mit Kunstschmiedearbeiten und Glasprismen. Hier eine Gitterwand zur Trennung der Bahnsteige in Slussen



Die U-Bahn-Wagen haben Platz für 150 Fahrgäste

T-Bahn-Haltestelle in der Satellitenstadt Skärholmen

Das war kein Aprilscherz

Hafenkonzert am 1. April mit Reportagen von einem Alsterdampfer — wenn das man kein Aprilscherz war. Aber es stimmte. Als „Tatort" war MS „Rodenbek" auf der Außenalster bestimmt worden. Schon lange vor Sonnenaufgang lag das Schiff an der Alten Rabenstraße. Eigentlich kurios, von hier ein Hafenkonzert zu senden, denn die Alsterschiffe der HHA haben überhaupt keinen Hafen. Ihnen gehört die ganze Alster. Der NDR hatte auf der „Rodenbek" einen UKW-Sender installiert. Von Schulau kam die Musik, im Funkhaus wurde alles gemixt und dann über den Sender ausgestrahlt. So einfach ist das.

 # Norddeutscher Rundfunk
☆ Westdeutscher Rundfunk

5.50 # Choral; Hinweise
6.00 # Wettervorhersage. –
HAFENKONZERT
mit Musik aus dem Schulauer Fährhaus (Unterelbe) und Reportagen von einem Alsterdampfer. – Heidi Thuns, Wim Olf und Hein Timm, Gesang; Rudolf Klaus, Akkordeon, mit seinen Solisten; das NDR-Hafenkonzert-Orchester, Ltg. Hans Freese. – Reporter: Johannes Wiegels
Salute / Schön ist die Liebe im Hafen / Fahr mich in die Ferne / Schiffsjungentanz / Am Hafen der Sehnsucht / Little Brown Jug / Seemannslieder-Potpourri / Das kann doch [illegible] Seemann nicht erschüt-

Hans Hermann Schlünz, Leiter des Hamburger Hafenkonzerts, und Reporter Johannes Wiegels hatten in aller Frühe MS „Rodenbek" geentert. Sonor erklang das Typhon zur Begrüßung der Hörer. Und dann ging es in „See".

Zwischen Musik, Gesang und Akkordeonsoli wurden immer wieder Reportagen von der Alster eingeblendet. Einer der Gesprächspartner war Hans H. Müller, Autor der „Chronik der weißen Flotte — von der Alster und den Alsterschiffen". Als er seinen Hörern weismachen wollte, daß die HHA für Touristen ein gläsernes U-Boot auf der Alster einsetzen wollte, rief ein Passagier spontan: „April, April!" Womit er recht hatte.

„Alsteradmiral" Richard Jänicke steuerte ebenfalls einige Döntjes von der Waterkant bei. Hans Hermann Schlünz erzählte aus alter Seefahrerzeit ein Garn über seine Begegnung mit der männlichen Möwe „Emmerich". Und tatsächlich: Just zu dieser Zeit ließ sich ein Möwerich über der Alster sehen.

Die „Rodenbek" wurde übrigens am 9. Mai 1956, genau 100 Jahre nach der Erteilung der ersten Alsterdampfer-Konzession, als dritter Nachkriegsbau der Alsterflotte in Dienst gestellt. Sie fährt heute, bequem ausgestattet mit Tischen und Stühlen, speziell im Rundfahrtdienst.

Akteure des Hafenkonzerts (v. l.): Johannes Wiegels, Hans Hermann Schlünz, Hans H. Müller und „Alsteradmiral" Richard Jänicke

Mit einem UKW-Sender wurden die Reportagen von der „Rodenbek" ins Funkhaus übermittelt

Fröhliche Runde während des Hafenkonzerts auf MS „Rodenbek". Johannes Wiegels interviewt Richard Jänicke (vorn)

„Fahr mit uns" — Hamburger illustrierte Nahverkehrszeitschrift · Erscheint im Selbstverlag der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft
Verantwortlich für Verlag und Redaktion: Joachim Häger, Leiter der Pressestelle der Hamburger Hochbahn AG, 2 Hamburg 1, Steinstraße 20
(Hochbahnhaus, Zi. 112a), Ruf: 32 10 41, App. 28 24 · Druck: J. D. Hollmann, Hamburg 1, Spaldingstraße 152

2/1973

Wechsel in der Leitung der Busfahrschule

Karl Schmidt ging in den Ruhestand

Ende Juni trat Karl Schmidt, seit 1958 Leiter der Busfahrschule der HHA, nach 46 Dienstjahren in den Ruhestand.

Karl Schmidt begann 1927 als Kfz-Schlosser in unserem Unternehmen. Die Werkstatt war in den ehemaligen Pferdebahnställen an der Breitenfelder Straße untergebracht. „Damals hatten wir 45 Drei-Achser. Der Wagenpark wurde aber bald aufgestockt, und zu meinen ersten Aufgaben gehörte der Umbau von Vollgummi- auf Luftreifen." In mehr als vier Jahrzehnten hat er die Entwicklung des Hamburger Busverkehrs in vorderster Linie miterlebt. Marksteine dieser Entwicklung waren die ersten Omnibusse mit Dieselmotoren im Jahre 1933 sowie der Aufbau des Betriebshofs Eduardstraße. Von 1939 bis 1945 war Karl Schmidt Soldat. Doch war es ihm möglich, 1941 seine Meisterprüfung abzulegen.

Busfahrerschulung heute

Als er im Juli 1945 zurückkam, war die Eduardstraße zerstört. Es gab keine Busse, nur Lastwagen, und es ging nur langsam wieder aufwärts. 1948 wurde er stellvertretender Wagenmeister, 1952 kam er zur Busfahrschule. „Wir hatten anfangs nur einen Schulwagen. Räume gab es nicht." Karl Schmidt baute Schnittmodelle für den Lehrbetrieb und wurde Lehrfahrer, Oberfahrmeister und Fahrlehrer. Die Fahrschule Kronskamp wurde 1954 eröffnet, 1970 konnten dann über 300 Quadratmeter Schulräume in Langenfelde bezogen werden. Heute bilden elf Fahrlehrer und Fahrmeister, für die zwölf Schulwagen bereitstehen, den Nachwuchs aus. Karl Schmidt, in dessen Zeit als Leiter der Busfahrschule rund 5000 Busfahrer ausgebildet wurden, lobt die ausgezeichnete Zusammenarbeit mit seinen Kollegen. Im Ruhestand will er sich in erster Linie seinem schönen Garten widmen und Gemüse für den eigenen Bedarf ziehen. Er spielt auch gern Skat und hat nun ausreichend Zeit für Reisen. Alles Gute für die Zukunft.

Mitdenken lohnt sich

Für prämierte Verbesserungsvorschläge gibt es Sonderpreise im Werte von 5000,— DM. Letzter Termin: 31. Oktober 1973. Machen Sie mit!

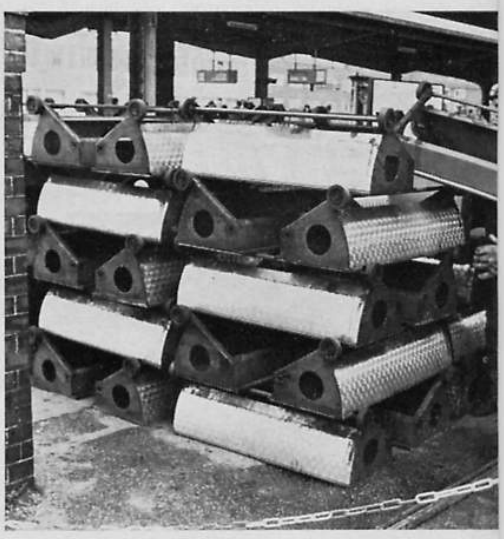
So begann es nach dem letzten Krieg: Busfahrer-Schulung auf einem Lastwagen

Der Leiter der Busfahrschule, Karl Schmidt, an einem selbst gebauten Schnittmodell

Auch der Humor

. . . fehlt nicht: Karl Schmidt hat seine Fahrlehrer am „Gängelband". Fotomontage eines Kollegen aus dem Jahre 1962

„Auch ich bin mal krank. Wir reparieren diese Fahrtreppe und bitten um Ihr Verständnis", heißt es auf einem Schild



So sehen die Treppenstufen aus. Es gibt sie als N
Breite. Hier ausgebaute Meterstufen auf der

Werkmeister Heinz Hauck (Mitte) bespricht ein technisches Problem mit Manfred Prautsch (links) und Heinz Kelterer

Grundüberholung einer Fahrtreppe in Barmbek. Alle Teile werden genau geprüft und gereinigt

16 Monteure für 207 Fahr

Wissen Sie, wann und wo die erste Fahrtreppe in Betrieb genommen wurde? 1900 auf der Pariser Weltausstellung. Und in Hamburg? 1934 auf der Haltestelle Jungfernstieg. Diese Treppe war bis 1971 in Betrieb. Nach der Eröffnung der neuen Haltestelle Jungfernstieg sind heute insgesamt 41 Haltestellen der U-Bahn mit 207 Fahrtreppen ausgerüstet. Hauptbahnhof-Nord hält den Rekort mit 28 Fahrtreppen. Die Haltestelle Messehallen mit zehn Treppen verfügt über die längsten Treppen mit 231 Stufen.

Unter der Leitung von Werkmeister Heinz Hauck werden die Fahrtreppen der HHA von 16 Monteuren betreut, von denen zwölf für Wartung und Bereitschaftsdienst eingesetzt sind, während vier Mann die gesetzlich vorgeschriebenen Grundüberholungen vornehmen. Alle Fahrtreppen werden ebenso wie die Autos vom TÜV überwacht und abgenommen.

Haben Sie eigentlich schon einmal darüber nachgedacht, wie so eine Fahrtreppe funktioniert? Die Stufen, die an einer endlos umlaufenden Kette hängen und an beiden Seiten auf Schienen laufen, entstehen und verschwinden im Zu- und Abgang der Treppe. Zu benutzen ist immer nur weniger als die Hälfte der Stufen.

„Mechanisch sind unsere Treppen in Ordnung. Störungen gibt es eigentlich nur durch Fremd-

In der „Unterwelt" der Fahrtreppen. Die neueren Anlagen sind von unten zugänglich und können so leichter gewartet werden

leterstufen und in 60 cm Haltestelle Barmbek

Hier wird ein 40 PS-Antriebsmotor überholt. Er wiegt rund eine Tonne. Von links: Reinhold Reimers, Karl-Heinz Barkmann und Sabutay Bayhan aus der Türkei

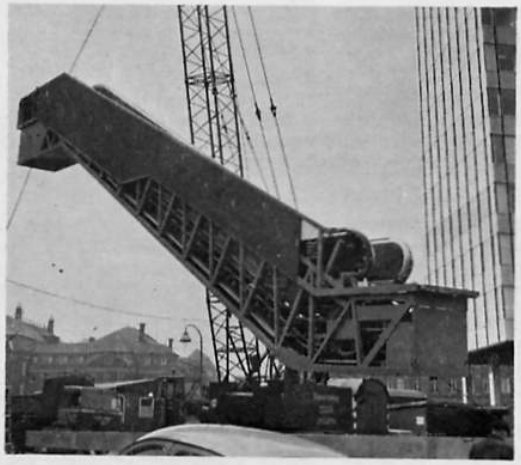
'treppen

Diese Fahrtreppe auf der Haltestelle Hauptbahnhof-Nord überwindet einen Höhenunterschied von 16 Meter

Peter Poley (vorn) und Günther Schiffel am Hauptbahnhof — Rechts: Wartungsarbeiten auf der Haltestelle Messehallen

einwirkung. Unsere Sorgenkinder sind die Haltestellen Hauptbahnhof-Nord, Messehallen, Gänsemarkt, Merkenstraße und Billstedt. Da sind wir ständig unterwegs," erläutert Meister Hauck.

Er hat übrigens einmal die Gesamtzahl der Stufen aller im Betrieb befindlichen Fahrtreppen ermittelt. Schätzen Sie mal! Es sind genau 15 150. Hätten Sie das gedacht? Und damit alle funktionieren, dafür sorgen Meister Hauck und seine Monteure.



Einbau einer Fahrtreppe am Gänsemarkt (oben) — „Innereien" während der Grundüberholung (rechts) — Leo Gaworski vulkanisiert auf der Haltestelle Wandsbek Markt einen Handlauf (außen)

Henry Dahlke

Gerhard Koch

Hermann Viereck

Karl-Heinz Krull

ZU NEUEN ABTEILUNGSLEITERN der HHA wurden ernannt: Henry Dahlke, Leiter der Abteilung Fahrzeugunterhaltung Oberfläche, Gerhard Koch, Leiter der Abteilung Betrieb Oberfläche und Hermann Viereck, Leiter der Abteilung Betrieb U-Bahn und Alsterschiffahrt. — NEUER GESCHÄFTSFÜHRER der Betriebskrankenkasse wurde Karl-Heinz Krull.

PERSONALIEN

40jähriges Dienstjubiläum

Juli 1973

Leo Gaworski, Leitungsschlosser — Kurt Schramm, Straßenbahnfahrer

25jähriges Dienstjubiläum

Juli 1973

Adolf Drexler, Schlosser — Gustav Gedike, Oberrottenführer — Helmut Hecker, Oberrottenführer — Herbert Heuckeroth, Rammer — Frommhold Hübner, Verkaufsschaffner — Heinrich Ingelmann, Signal-Techniker — Wilhelm Janecke, LKW-Fahrer — Günter Kalk, Oberrottenführer — Alfred Kanthofer, Vorhandwerker — Walter Knoche, Schaffner — Heiko van Lengen, Tischler — Karla Meyer, Schaffnerin — Herbert Michaelis, Maler — Günter Pieper, Bus- und Straßenbahnfahrer — Hans Schenk, Vorhandwerker — Hans-Karl Schmidt, Verwaltungs-Angestellter — Albert Schmidtke, Streckenwärter — Helmut Schnabel, Streckenwärter — John Seidel, Dreher — Otto Strömer, Techniker — Hermann Thormann, Schlosser — Adolf Trödel, Betriebsfachwerker — Otto Willhöft, Betriebshandwerker — Jürgen Wolters, Kaufmännischer Angestellter

August 1973

Fritz Bellach, Tischler — Alfred Burmeister, Tischler — Kurt Fiebelkorn, Schweißer — Arthur Gems, Hilfsrottenführer — Fritz Gräbke, Schaffner — Otto Gräflich, Gleiswerker — Hans-Joachim Hartmann, Busfahrer — Rudolf Hartwig, Rottenführer — Wilhelm Holst, Streckenwärter — Johann Hoppe, Schaffner — Heinrich Jönßen, Verkaufsschaffner — Fritz Kirchhoff, Rottenführer — Gerhard Koch, Abteilungsleiter — August Körner, Rammer — Walter Lamprecht, Schlosser — Max Lübke, Streckenwärter — Rudolf Mäding, Fahrkartenprüfer — Alwin Möller, Tischler — Helmuth Müller, Schlosser — Werner Schick, Werkmeister — Henry Stoeckl, Streckenwärter — Hans Taxhet, Schlosser — Walter Umrath, Verkaufsschaffner — Karl-Heinz Walter, Verwaltungs-Angestellter

September 1973

Hans Becker, Direktor — Paul Berls, Hilfsrottenführer — Karl Betz, Vorhandwerker — Heinz Born, Schleifwagenfahrer — Werner Bräuker, Diensteinteiler — Adolf Brandt, Lackierer — Paul Braunsberg, Rammer — Bernhard Buchholz, Schlosser — Max Buchta, Verkaufsschaffner — Robert Dabelstein, Verwaltungs-Angestellter — Herbert Dahlenburg, Vorhandwerker — Franz Drapela, Fahrkartenprüfer — Friedrich Ehlers, Aufsichtsposten — Hans Flügge, Kaufmännischer Angestellter — Wilhelm Flügge, Kaufmännischer Angestellter — Siegfried Gayko, Technischer Angestellter — Hans Gerlach, Kaufmännischer Angestellter — Franz Hammang, Haltestellenwärter — Bruno Harder, Rottenmeister — Willi Harz, Tischler — Otto Hasenbank, Streckenwärter — Hermann Heil, Kaufmännischer Angestellter — Paul Jacobsen, Straßenbahnfahrer — Walter Janssen, Angestellter der Aufsicht — Werner Klooss, Kaufmännischer Angestellter — Heinz Kock, Schlosser — Hans Köhnemann, Fahrleitungsschlosser — Karl-Heinz Kolochowski, Busfahrer — Paul Krause, Betriebshandwerker — Otto Kröger, Rottenführer — Wilhelm Lanz, Steinsetzer — Uwe Lenz, Rottenmeister — Gustav Lessel, Betriebsfachwerker — Herbert Losehand, Zugfahrer — Otto Meier, Betriebsfachwerker — Wilhelm Möller, Streckenwärter — Jakob Müller, Oberrottenführer — Friedrich Pamperin, Vorhandwerker — Walter Ritzmann, Schlosser — Heinrich Runge, Streckenwärter — Karl-Heinz Sabath, Vorhandwerker — Adolf Sammer, Schiffer — Fritz Schinkel, Elektriker — Heinrich Schmidt, Straßenbahnfahrer — Willy Schmidtke, Betriebsfachwerker — Wilhelm Schust, Haltestellenwärter mit VS-Dienst — Karl Schwatlo, Streckenaufseher — Werner Sperlich, Busfahrer — Edmund Spies, Straßenbahnfahrer — Karl Stern, Schlosser — Horst Tange, Busfahrer — Gerhard Trinkus, Busfahrer — Ernst Trittmacher, Schlosser — Robert Voss, Lackierer — Heinz-Dieter Voth, Bus- und Straßenbahnfahrer — Kurt Waldschlägel, Oberrottenführer — Emmi Zander, Haltestellenwärterin — Walter Zemke, Vorhandwerker — Robert Ziegann, Bahnsteigwärter

Im verdienten Ruhestand

Mai 1973

Ernst Buschke, Haltestellenwärter — Wilhelm Hagenström, Haltestellenwärter — Hans Horn, Verkaufsschaffner — Wilhelm Keuch, Straßenbahn-Umsetzfahrer — Wilhelm Streim, angelernter Arbeiter

Juni 1973

Richard Franzen, Busfahrer — Walter Göben, Arbeiter — Harald Lersch, Zugfahrer — Bruno Meier, Gleiswerker — Emil Sareyka, Schneider — Walter Schoppenhauer, Umsetzfahrer

Juli 1973

Walter Greve, Kaufmännischer Angestellter — Emil Hansen, Verkaufsschaffner — Herbert Kell, Schlosser — Otto Lehrke, Schweißer — Konrad Maas, Stellwerksaufseher — Kurt Schramm, Straßenbahnfahrer — Adolf Wiese, Schleifwagenfahrer

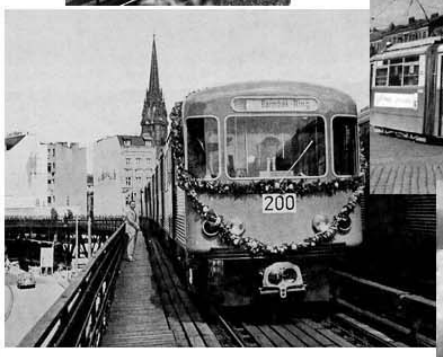
August 1973

Käthe Depoix, Reinmachefrau — Paul Schlich, Vorhandwerker — George Trebien, Vorhandwerker — Kurt Walter, Vorhandwerker — Karl Wielage, Weichensteller mit VS-Dienst

September 1973

Werner Eberling, Kaufmännischer Angestellter — Walter Heilmann, Verkaufsschaffner — Marie Koch, Schaffnerin — Walter Maass, Fahrmeister — Emmy Schlütermann, Verkaufsschaffnerin

Dieses Projekt ist ein unkommerzielles Projekt, um die legendäre Kundenzeitschrift "Fahr mit uns" der Hochahn mit ihren interessanten historischen Inhalten auch künftigen Generationen zugänglich zu machen.
Wir konnten alle erleben, was in Köln mit dem Stadtarchiv passiert ist. Deshalb ist es wichtig, solche historischen Dokumente rechtzeitig zu sichern, zu digitalisieren.
Das Einscannen der im Original vorliegenden Hefte erfolgte in privater Freizeit.
Es werden keinerlei Gewinnabsichten angestrebt. Die Weitergabe der Daten darf nur unentgeltlich erfolgen.
Jede kommerzielle Weitergabe ist untersagt.
Das Urheberrecht an den Heften liegt grundsätzlich bei der Hamburger Hochbahn AG.
Die Hefte wurden inhaltlich nicht verändert.
Wir wünschen viel Vergnügen beim Lesen!
Andre Loop & Marcus Schomacker

Das Hochbahnbuch
Die Geschichte der Hamburger U-Bahn
www.hochbahnbuch.de

Hamburger-Untergrundbahn.de
Hamburgs große U-Bahn-Seite