

## Verkehrsgeschichte(n) vom Hamburger Nahverkehr

### Obusbetrieb in Hamburg vor 50 Jahren stillgelegt!

Am 18.1.2008 jährte sich zum 50. Mal die Einstellung des Oberleitungsomnibusbetriebs im Hamburger Bezirk Harburg. Die Geschichte des Oberleitungsomnibusses geht auf Werner von Siemens zurück, der am 29.4.1882 in Berlin-Halensee ein als „Elektromote“ bezeichnetes Versuchsfahrzeug der Öffentlichkeit vorstellte, das seine Fahrenergie aus einer zweipoligen Fahrleitung (Oberleitung mit Plus- und Minus-Pol) bezog.



*Vom 28.4.1949 bis 18.1.1958 verkehrte in Harburg der Obus. Am 18.8.1949 hält Obus 301 am Sand.  
Foto: Sammlung E.Ihde / HOV*

Auf diesem Prinzip aufbauend entwickelte der Ingenieur Max Schiemann ab 1901 die sogenannten „Gleislosen Bahnen“. Für Hamburg sei in diesem Zusammenhang an den Betrieb von Bf. Blankenese nach Marienhöhe (1911 – 1914) und im Hafen Altona an den Schleppverkehr (1912 – 1940) erinnert.

Im europäischen Ausland und in den USA entstanden in den 1920er Jahren zahlreiche Obusbetriebe. Im Deutschen Reich erschienen erst ab 1930 moderne Obusse im Stadtbild. Den Anfang machte die Stadt Mettmann im August 1930. Rasch folgten weitere Städte. Der Höhepunkt dieser Entwicklung wurde in Deutschland allerdings erst in den 1950er-Jahren erreicht. Wegen seiner im Vergleich zu Straßenbahnen geringeren Beschaffungskosten, aber auch wegen seiner Flexibilität durch Verzicht auf eine Führung in Gleisen wurde der Obus zu einer Konkurrenz für kleinere Straßenbahnbetriebe, insbesondere dann, wenn die Instandsetzung von deren Infrastruktur anstand. Auch konnte so Treibstoff eingespart werden.

## **Erste Planungen**

Auch in Hamburg zeigte die Hamburger Hochbahn AG (HHA) Interesse an diesem neuzeitlichen Verkehrsmittel. Erste Überlegungen betrafen die Stadt Altona (1937) und den Raum Barmbek (1938). In Harburg, das seit 1937 zu Hamburg gehörte, standen aber umfangreiche Instandsetzungsarbeiten am bestehenden Straßenbahnnetz an. Auch waren umfangreiche Straßenausbauten vorgesehen, so dass die Entscheidung fiel, in Harburg innerhalb kurzer Zeit die bestehenden innerörtlichen Straßenbahnlinien durch den Obus zu ersetzen. Die Harburger Anzeigen und Nachrichten berichteten am 28.4.1939 von den Plänen der HHA. „Die auf Gummifahrenden Wagen bewegen sich ohne starke Erschütterungen“, auch „könne das freiwerdende Eisen der Schienen für andere Zwecke besser verwertet werden“.

Anfang 1939 gab es in Harburg folgende Straßenbahnlinien, die es zu ersetzen galt:

- 32 Bahnhof Harburg – Bostelbek
- 34 Bahnhof Harburg – Heimfeld
- 38 Bahnhof Harburg – Appelbüttel

Die zwischen Hamburg, Eidelstedt und Harburg, Rönneburg über Wilhelmsburg verkehrende Straßenbahnlinie 33 sollte aber bestehen bleiben.

Die HHA plante ein Netz von sieben Obuslinien, die auch die in Harburg verkehrenden Autobuslinien ersetzen sollten:

- O1 Bahnhof Harburg – Moorburg
- O2 Bahnhof Harburg – Bostelbek
- O3 Bahnhof Harburg – Heimfeld
- O4 Bahnhof Harburg – Eißendorf
- O5 Bahnhof Harburg – Appelbüttel
- O6 Bahnhof Harburg – Marmstorf
- O7 Bahnhof Harburg – Fleestedt

Hierfür war die Beschaffung von 35 Fahrzeugen zu einem Stückpreis von RM 70.000 vorgesehen. Eine erste Bestellung von 16 Doppeldecker- und 8 Eindecker-Obussen, deren Lieferung 1941 vorgesehen war, löste die HHA 1939 aus. Auch wurde die Fahrleitungsanlage in Auftrag gegeben. Im Hinblick auf den vorgesehenen Betrieb einigten sich HEW und HHA 1941 über den Tarif für den künftig für den Obus zu liefernden Strom.

Wegen Ausbaus der Stader Straße stellte am 30.5.1939 die Straßenbahnlinie 32 den Betrieb ein. Bis zur Eröffnung des Obusbetriebs sollte eine mit Dieselmotoren betriebene Autobuslinie 32 die Strecke Bahnhof Harburg – Bostelbek als vorübergehender Ersatz dienen. Dieses Provisorium dauerte aber bis 1949, weil es aufgrund des im Spätsommer 1939 ausgebrochenen 2. Weltkriegs schnell zu Lieferengpässen der Fahrzeughersteller kam. An den vorgesehenen Eröffnungstermin 1941 war nicht mehr zu denken. Am Rande sei erwähnt, dass für kurze Zeit die Straßenbahnlinie 32 wieder im Harburger Stadtbild auftauchte. Die Autobuslinie 32 endete seit dem 2.9.1939 am Sand und fuhr nicht mehr zum Bahnhof Harburg durch. Um den Fahrgästen vom Bahnhof Harburg den Übergang auf die Autobuslinien nach Bostelbek und Eißendorf zu erleichtern, entschloss sich die HHA ab 13.12.1940, im Anschluss an den Autobus ab Sand bis zum Bahnhof Harburg einen Straßenbahnwagen als Linie 32 im Pendelbetrieb einzusetzen, der bis zum 25.7.1943 verkehrte.

Im Verlauf des 2. Weltkriegs kam es doch noch zur Auslieferung von zwölf dreiachsigen Fahrgestellen von Henschel in der Normgröße III. Auch Teile der Fahrleitungs-ausrüstung, insbesondere Oberleitungsmasten, standen nun zur Verfügung. Aufgrund der starken Kriegszerstörungen an den Verkehrsanlagen der Straßenbahn bediente man sich aber bald der Oberleitungsmasten, um diese in anderen Teilen Hamburgs aufzustellen. Von den Fahrgestellen wurden zwei durch Bombenangriffe zerstört, fünf andere nach Hildesheim abgegeben. In Hildesheim war am 7.8.1943 zur Anbindung eines Rüstungsbetriebes eine Obusverbindung eingerichtet worden. Die fünf Hamburger Fahrgestelle fanden bei den Wagen Hildesheim 47 bis 51 Verwendung.



Der 1956 nach einem Unfall ausgemusterte Obus 302 Anfang der 1950er als Linie O2 in der Kehre Bostelbek  
Foto: Slg. E. Ihde / HOV



Heckansicht des Obus 302. Die Henschel-Obusse verfügten über 25 Sitz- und 57 Stehplätze und natürlich über Fahrgastfluß. Foto: Slg. E. Ihde / HOV

### **Baubeginn**

Nach dem Ende des Krieges war an eine Wiederaufnahme der Obuspläne zunächst nicht zu denken. Erst nach der Währungsreform im Juni 1948 wurden die Planungen wieder aufgenommen. Erste Betonmasten zur Aufnahme der Fahrleitung ließ die HHA ab Anfang 1949 entlang der Strecke zwischen Sand und Bostelbek aufstellen. In Höhe des markanten Sparkassengebäudes am Sand entstand für den künftigen Obuseinsatz eine Wendeschleife mit Luftweichen.



Fahrgastraum Henschel/Wegmann 6500 – Blick Ri. Heck  
Foto: Slg. E. Ihde / HOV



Fahrgastraum Henschel/Wegmann 6500 – Blick Ri. Fahrerplatz  
Foto: Slg. E. Ihde / HOV

Am 28.4.1949 war es soweit: Der Obusbetrieb konnte zunächst mit vier Wagen (301 – 304) zwischen Bostelbek und Sand aufgenommen werden. Es handelte sich um zweiachsige Henschel-Obusse der Normgröße II mit Ganzstahlaufbauten der Firma Wegmann, Kassel – Fahrzeuge, die man auch in anderen deutschen Obusbetrieben antreffen konnte. Die elektrische Ausrüstung stammte von AEG. Auffallend war, dass diese Wagen über eine Zwillingbereifung auf der Vorderachse verfügten. Die (fünf) noch vorhandenen dreiachsigen Fahrgestelle blieben weiter im Bestand der HHA.



Als Linienbezeichnung führten die Wagen „O2“. Die Fahrzeit betrug 12 Minuten. Der 12-Minutenbetrieb in den HVZ wurde ab 16.5.1949 auf einen 7,5 Min.-Takt umgestellt. In der übrigen Zeit verkehrten die Wagen zunächst alle 24 bzw. 20 Minuten. Der betrieblich wichtige Endpunkt Bf. Harburg konnte ab dem 12.7.1949 erreicht werden. Aus diesem Anlass wurden die Luftweichen in der Schleife mit elektrischem Antrieb versehen. Die Geradeausstellung war die Standardeinstellung. Bereits am 13.5.1949 erging die Betriebsanweisung, dass ab sofort das am Sand vorhandene Gleisdreieck von Straßenbahnen (i. d. R. Züge der Linie 33) nicht mehr benutzt werden durfte, um so auftretende Verkehrsbehinderungen zu vermeiden.

Für das Personal der Straßenbahnlinien 34 und 38 bedeutete die Obusverlängerung bis zum Bahnhof gleichzeitig, dass die erst zum 1.12.1948 für die Endstelle Bf. Harburg eingeführte längere Wendezeit nun an den Endpunkten Heimfeld und Appelbüttel zu nehmen war.



*Obus 308 am 18.8.1949 in der noch stark von den Zerstörungen des 2. Weltkriegs gezeichneten Harburger Innenstadt.  
Foto: Hamburger Hochbahn AG*

Eine Verbesserung der Verkehrsbedienung sollte ab 29.9.1949 die Einführung von morgendlichen Schnellwagen bringen, die durch Auslassen von Zwischenhaltestellen eine verkürzte Fahrzeit aufwiesen. Aber schon ab 29.11.1949 wurde der Schnellverkehr zu Gunsten eines einheitlichen 7-Minuten-Taktes in den HVZ wieder aufgegeben. Ende 1949 standen 10 Obusse (Wagen 301 – 310) zur Verfügung. Alles Henschel-Obusse, elektrische Ausrüstung bis 305 von AEG, 306 – 310 von BBC.

Zur Unterstellung der Obusse diente der Straßenbahn- und Omnibusbetriebshof Harburg, Heckengang (H). Hierfür wurde ein Teil der vorhandenen Omnibushalle entsprechend umgerüstet. Zunächst standen zwei Aufstellstreifen zur Verfügung. Später waren es vier. Der Obusteil des Betriebshofs H wurde als „E“ bezeichnet. Anfängliche Überlegungen, die im Krieg beschädigte alte Straßenbahnhalde zu verwenden, setzte man nicht um. Der Betriebshof war zunächst für die Obusse nicht mit eigener Kraft erreichbar. Hierfür mussten die ein- und aussetzenden Obusse mit Hilfe eines Schleppfahrzeuges (Büssing-Lkw als Zugmaschine 7) über die stromlosen Straßenabschnitte gezogen werden. Anfang 1950 ging hier eine Gleichrichteranlage in Betrieb

und ab Februar 1950 war dann der Betriebshof an die Obusstrecke angebunden. Die rund 1,3 km Strecke zwischen Bahnhof und Betriebshof nutzte man zunächst aber nur als Betriebsstrecke für Ein- und Aussetzfahrten.

### **Neue Strecke nach Eißendorf**

Im Laufe des Jahres 1950 ging man daran, die bisher durch die Omnibuslinie A4 nach Eißendorf bediente Strecke für den Obusbetrieb umzurüsten. Am 1.11.1950 konnte die als O4 bezeichnete Obusstrecke Eißendorf – Bf. Harburg in Betrieb gehen. Eine Erweiterung des Fahrzeugbestandes war hierfür nicht notwendig. Wie auch später, konnten eventuell notwendig werdende Verstärkungsfahrten von Dieseldomnibussen geleistet werden. Mit der Umstellung ging auf dieser Verbindung auch die Einführung des (günstigeren) Straßenbahntarifs einher. Durch Einbau von Luftweichen in der Harburger Innenstadt berücksichtigte man bereits jetzt Abzweigungen für die weiteren geplanten Linien nach Heimfeld (über Schwarzenbergstraße) und Appelbüttel (über Bremer Straße).

Sielbauarbeiten in Eißendorf, Göhlbachtal / Große Straße und Friedhofstraße führten zu Straßensperrungen. Für die Linie O4 bedeutete das eine Streckenverkürzung. Da aber keine andere Wendemöglichkeit für den Obus vorhanden war, musste der Betrieb der Linie O4 vom 15.1. bis 2.3.1952 auf der Gesamtstrecke eingestellt und unter der Bezeichnung A4 (wieder) von Dieseldomnibussen übernommen werden.

1952 ging mit Wagen 311 ein weiterer Obus in Betrieb. Allerdings handelte es sich hierbei um einen BÜSSING 5000 TU - Umbau, der gegenüber den übrigen Obussen deutlich moderner aussah. 1950/51 beschaffte die HHA eine Serie von 50 BÜSSING 5000 TU (Wagen 51 – 100) Dieseldomnibussen, sowie zwei Fahrgestelle ohne Aufbau. Eines dieser Fahrgestelle fand nun für den künftigen Wagen 311 Verwendung, indem es mit einer elektrischen Ausrüstung von BBC versehen wurde. Auf dieses „elektrifizierte“ Fahrgestell setzte man nun den Aufbau von Wagen 100. Als Obus blieb dieser Fahrzeugtyp ein Einzelgänger.



*Obus 311, ein BÜSSING 5000 TU – Umbau, blieb ein Einzelgänger im Obuswagenpark Der 1952 in Betrieb genommene Wagen hatte 32 Sitz- und 54 Stehplätze. Hier steht er auf dem Gelände des Betriebshof Schützenhof / Altona.*

*Foto: Hamburger Hochbahn AG*

### **Weiter nach Fleestedt**

Ein Bericht im "Hamburger Echo" vom 28.7.1951 beschäftigte sich mit einer Obusverbindung nach Fleestedt, welche die mit herkömmlichen Omnibussen betriebene Linie A7 ersetzen sollte. Hierfür wäre aber zunächst eine Verbreiterung der Winsener Straße im Bereich Frankenberg auf 9 Meter erforderlich. Diese Straßenbauarbeiten hoffte man bis Ende 1951 abgeschlossen zu haben, damit im Anschluss daran die HHA mit der Elektrifizierung der Gesamtstrecke beginnen konnte. Tatsächlich begann das Aufstellen der Betonmasten und das Verlegen der Fahrleitungen erst im

Laufe des Jahres 1952. Schwierigkeiten bei der Lieferung der Masten und der für diese Strecke notwendigen Fahrzeugerweiterung führten zu Verzögerungen, so dass die Inbetriebnahme immer wieder verschoben werden musste.

Am 8.2.1953 konnte schließlich der Betrieb nach Fleestedt aufgenommen werden. Im Gegensatz zur bisherigen Linie A7 fuhr der Obus jetzt rund 800 Meter weiter bis nach Fleestedt hinein. Auch verließ er damit hamburgisches Staatsgebiet. Die Neubaustrecke verknüpfte man mit der Strecke nach Eißendorf zu einer durchgehenden Linie O4, auch wenn zuvor allgemein die Erwartung herrschte, stattdessen einen durchgehenden Betrieb Bostelbek – Fleestedt einzurichten. Die bisher zwischen Bahnhof und Winsener Straße / Betriebshof nur zum Ein- und Aussetzen genutzte Strecke ging in dieser Verbindung auf. Aus diesem Anlass war die am Bahnhof in Höhe des Phönix-Verwaltungsgebäudes vorhandene Luftweiche nun ab 18.2.1952 mit einem elektrischen Antrieb versehen worden. Bis dahin wurde die Weiche von einem Posten vor Ort gestellt.



*Die Überführungsfahrten von Wilhelmshaven nach Harburg führten die aus dem ehemaligen Omnibus 96 entstandene Zugmaschine 19 auch durch enge Dorfstraßen - hier am 20.2.1953 mit dem Obus 335 im Schlepp.  
Foto: Hamburger Hochbahn AG*

Für die Netzerweiterung benötigte man weitere Obusse. Die fünf Obus-Fahrgestelle, die die HHA über den Krieg gerettet hatte, waren deswegen 1952 nach Wilhelmshaven überführt worden, um sie dort von der Nordwestdeutschen Fahrzeugbau GmbH als Obusse (hier: Wagen 331- 335) aufbauen zu lassen. Wie bereits 1939 geplant als Doppeldecker. Damit bekam die HHA die ersten Obus-Doppeldecker Deutschlands – dabei blieb es bis heute. Mit einer Höhe von 4,80 m (bei abgezogenem Stromabnehmer), einer Länge von 10,55 m und einer Breite von 2,50 m hatten diese Wagen ein imposantes Aussehen. Im Vergleich zu den Henschel-Eindeckern, die eine Kapazität von 66 Fahrgästen aufwiesen, konnte der Doppeldecker 95 Fahrgäste befördern. Weil schon von Anfang an feststand, dass dieser Fahrzeugtyp beschafft werden sollte, verlegte man die Obusfahrleitung in Harburg (vorausschauend) einheitlich in einer Höhe von 6 Metern über der Straßenoberfläche.



*Der fabrikneue Doppeldecker-Obus 331 auf Probefahrt nach Fleestedt.*

*Foto: HHA*

Wie bereits erwähnt, traten Lieferverzögerungen auf, so dass erst am 6.1.1953 mit Wagen 331 der erste Doppeldecker nach Hamburg ausgeliefert werden konnte. Die Überführung der Neuwagen übernahm die 1952 durch Umbau des Omnibusses 96 (Büssing IV GI, Baujahr 1929) entstandene Zugmaschine 19. Am 8.1.1953 begannen mit Wagen 331 erste Probefahrten auf der Fleestedter Strecke, um so erste Erfahrungen mit diesem neuartigen Fahrzeugtyp zu sammeln und um möglicherweise bestehende Probleme hinsichtlich der Profilverfreiheit vor der regulären Betriebsaufnahme abzustellen. Auf dem Betriebshof Harburg waren Anpassungen an den Einfahrtstoren notwendig, weil diese sich als zu niedrig erwiesen.

Mit Aufnahme des Fahrgastbetriebes am 8.2.1953 standen vier Doppeldecker zur Verfügung, der fünfte stand kurz vor der Auslieferung. Einem zeitgenössischen Bericht ist zu entnehmen, dass der erste Obus, insbesondere weil es sich um einen Doppeldecker handeln sollte, von den Fleestedtern – trotz der am Morgen der Eröffnung herrschenden großen Kälte – herbeigesehnt wurde. Ein Gesangsverein mit Kapelle stand zur Begrüßung bereit. Zur Enttäuschung der Anwesenden fuhr aber um 6 Uhr zunächst „nur“ ein Eindecker vor, der trotzdem mit einem Tusch begrüßt wurde. Doch dann kam der ersehnte Doppeldecker und konnte – zum Erstaunen der Anwesenden – aufgrund der großen Kälte seine Rückfahrt nach Harburg zunächst nicht antreten.

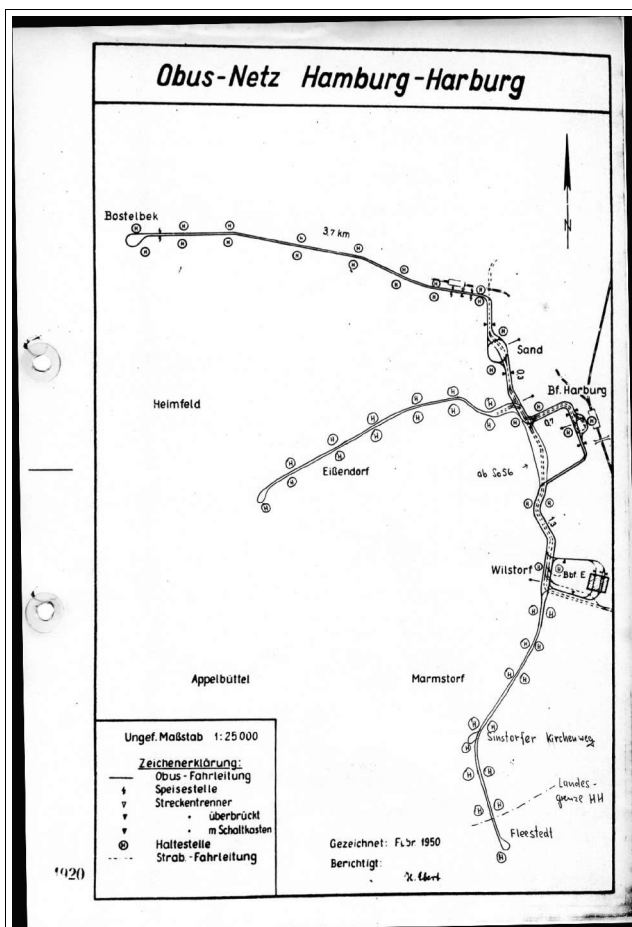
Zwischen Eißendorf und Fleestedt wurde jetzt alle 15 Minuten gefahren. Hinzu kamen Fahrten Eißendorf – Bahnhof, die von Eindeckern geleistet wurden, so dass auf dieser Relation ein 7,5-Minuten-Betrieb bestand. Mit der Einstellung der Omnibuslinie A7 konnte der von der HHA verantwortete Verkehr in Harburg nun ausschließlich durch elektrisch angetriebene Verkehrsmittel (Straßenbahn und Obus) abgewickelt werden. Allerdings „schlichen“ sich immer wieder einzelne Omnibusse als Verstärker auf den Obuslinien ein. Auch blieb der Betriebshof Harburg weiter für die in Wilhelmsburg betriebenen Diesel-Omnibuslinien zuständig.

Fahrleitungskreuzungen zwischen Straßenbahn und Obus waren mit Vorsicht zu befahren. In den Bereichen Bahnhof und Betriebshof war Schrittgeschwindigkeit vorgeschrieben. Durch die nicht überhöhte Kurve in der Schleife Fleestedt hatte der Fahrer ohne Fahrstrom zu fahren. Für die Fahrer bestand aufgrund des Einsatzes der Doppeldecker auf ihrer Fahrt nach Eißendorf die Anweisung „unter keinen Umständen die feste Fahrbahn zu verlassen“ und zwischen Mehringweg und Rathausplatz einen Abstand von 1 m zum Kantstein zu halten. Für den Fall, dass der Abstand nicht zu halten war, mussten die rot-weiß-gekennzeichneten Bäume mit Schrittgeschwindigkeit





Bau der Obusstrecke nach Fleestedt. Fahrleitungsarbeiten durch Mitarbeiter der AEG in der Winsener Straße, Nähe Betriebshof Harburg. Foto: HHA, 17.9.1952



Das Harburger Obusnetz in seiner größten Ausdehnung.

		12.53
●	0 St	Sinstorf
41	1 So	Sonderfahrt
+	2 Nb	Noblée-str.
+	3 Rp	Harburger Rathausplatz
45	4 BW	Bostelbek
●	5 Bf	Bf. Harburg
	6 Ed	Eißendorf
	7 Fl	Fleestedt
	8 H	Wilstorf
	9 Vw	Heimfeld
	10 Ap	Appelbüttel
	11 Bf	Bf. Harburg
	12 Ma	Marmstorf
	13 Mb	Moorburg
	14	
	15	

Svt 3/55

	<b>Tag/Name</b>	Hamburger Hochbahn Abt. Oberflächenverkehr
M. 12.53	<b>Band-Beschilderung</b>	<b>Svt 3/55</b>
	Bf. H. Wagengattung Obus	Ersatz Nr. 2/53
	gültig ab 12.53	Ersetzt durch:

Das Fahrtzielband der Obusse wies auch 1955 noch Fahrtziele auf, die niemals vom Obus angefahren wurden. Slt. HOV



passiert werden. Wegen des Baumbestandes entlang der Buxtehuder / Stader Straße, die keine ausreichende Profilmfreiheit bot, galt auf der Strecke nach Bostelbek aber ein Einsatzverbot für die Doppeldecker. Auch Bestand seit Inbetriebnahme der Haltestelle „Tempowerk“ durch die Untereilbebahn und den dadurch gesunkenen Fahrgastzahlen auf der Linie O2 kein Bedarf mehr an Obussen mit höherer Kapazität.

Für das Harburger Obusnetz standen nun folgende Wagen zur Verfügung:

Wagen	Baujahr	Hersteller	elektr.Ausrüstung	Anmerkung
301 – 305	1949	Henschel/Wegmann 6500	AEG	302 1956=n.Unfall a 301, 304-305 1958=a; 1960=Baden-Baden 253, 255; 1962= 259
306 – 310	1949	Henschel/Wegmann 6500	BBC	303 1958=a,1959= + 306,308,310 1958=a,1960=Baden-Baden 256,257,254; 307 1958=a, 1962= Baden-Baden 260; 309 1958=a, 1959=+
311	1952	Büssing TU	BBC	1958=a; 1959=+
331 – 335	1953	Henschel/NWF 562 DD	AEG	1956=a; 1957 Erfurt 12 – 16

*a = ausgemustert*  
*+ = verschrottet*

Der am 5.5.1953 in Kraft getretene Sommerfahrplan brachte insbesondere bei den Linienbezeichnungen Veränderungen. Die Buchstabenkennzeichnung der Linien entfiel. So wurde u.a. aus der O2 die Linie 41 und aus O4 die Linie 43. Die nur innerhalb Harburgs verkehrenden Straßenbahnlinien 34 und 38 erhielten die Nummern 42 bzw. 44.



Obus-Doppeldecker 333 in der Kehre Fleestedt.

Foto: Slg. HOV

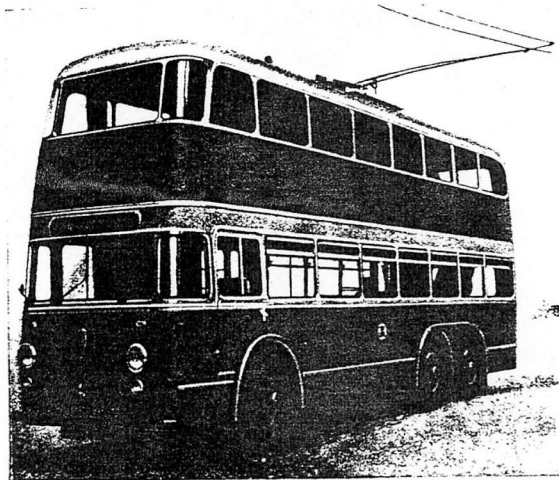


*Unter- und Oberdeck des Obus 331. Über 100 Fahrgäste konnten mitfahren. 25 Sitze im Unterdeck und 37 Sitzplätze im Oberdeck, sowie 41 Stehplätze im Unterdeck standen zur Verfügung. Wie bei der Straßenbahn kamen Durofol-Bestuhlung zum Einbau. Foto: HHA*



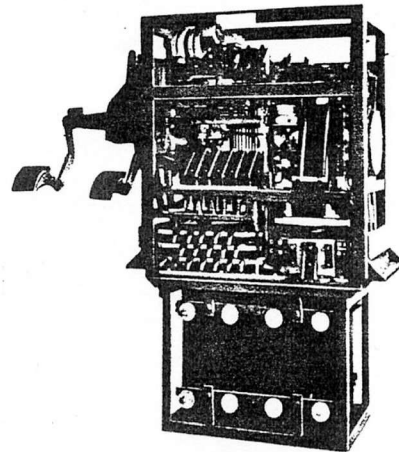
# AEG

## Obus-Ausrüstungen



Erster Doppeldeck-Obus in Deutschland

für  
Hamburger Hochbahn AG.  
Hamburg-Harburg



mit

Schwingregler  
für feinstufiges und daher völlig stoßfreies  
Anfahren und Bremsen mit höchstzulässiger  
Beschleunigung bzw. Verzögerung

**ALLGEMEINE ELEKTRICITÄTS - GESELLSCHAFT**

6109

*AEG-Werbung für den Obus-Doppeldecker.*

*Sammlung HOV*

### **Stagnation und Niedergang**

Obwohl mit der Streckeneröffnung nach Fleestedt bisher nur ein Teil der Obusplanungen umgesetzt worden war, hatte der Obusbetrieb mit 13,6 km Streckenlänge und 14,1 km Linienlänge seine maximale Ausdehnung erreicht. Die Fahrtzielbänder der Obusse wiesen zwar als Fahrtziele noch die 1939 festgelegten Endpunkte aus, doch mit dem weiteren Ausbau des Netzes wollte es nicht vorangehen. Das Hochbahnhaus vermied bei hierzu aufkommenden Nachfragen klare Festlegungen.

Die Obusse waren sehr gut ausgelastet. Das zeigte sich in den Hauptverkehrszeiten, weil es dann



bei den zusteigenden Fahrgästen zu Wartezeiten kam. Dieser Umstand führte Ende 1953 zu Kritik. Aber auch bei den Harburger Straßenbahnlinien kam es zu Überfüllungen. Jedoch war die HHA bemüht, diesen Missständen durch geeignete Maßnahmen abzuwehren. Für die HHA führen diese gut ausgelasteten Linien, insbesondere die Straßenbahnlinie 42, Gewinne ein.



*Betriebshof Harburg: Auswechseln der Kohlschleifstücke am Obus 334. Foto: HHA*

Wegen des bevorstehendem Ausbau der Bremer Straße legte die HHA am 29.8.1954 die Straßenbahnlinie 44 nach Appelbüttel still. Den Betrieb übernahm am Folgetag die ebenfalls als „44“ bezeichnete Omnibuslinie, zunächst nur vorübergehend, bis zur Eröffnung einer Obuslinie. So wurde es zwar angekündigt, doch es kam zu keinen für einen Obusbetrieb vorbereitenden Baumaßnahmen. Nach einer Fahrstreckenveränderung durch Führung über die Hannoversche Straße zum Bahnhof und dem Einsatz der geräumigen Großraumbusse des Typs Büssing Graaf 6000 T ab 11.10.1954, bezeichnete die HHA diese Linie ab 26.10.1954 auch offiziell als Kraftomnibuslinie. Hierbei sollte es dann auch bleiben. Damit endete auch die Periode der ausschließlich elektrisch in Harburg betriebenen Verkehrsmittel.

Bedingt durch die steigende Neubautätigkeit in Sinstorf sah sich die HHA veranlasst, ab 15.2.1954 und damit innerhalb der Winterfahrplanperiode, den Betrieb zwischen Bahnhof und Sinstorf zu verstärken. Allerdings fehlte zu der Zeit noch eine Kehrmöglichkeit für den Obus in Sinstorf, so dass als Verstärker Dieseldomnibusse einspringen mussten. Trotzdem blieben die Verhältnisse auf der Linie 43 unbefriedigend. In der Tagespresse wurden die ständigen Überfüllungen bitter kommentiert. Die Schaffner seien eher „Packmeister“ und „Steuervizen“.

Selbst der Einsatz eines zweiten Schaffners genügte nicht, um alle Fahrgäste auch abkassieren zu können. Fahrgäste an den Haltestellen Frankenberg und Freudenthalweg mussten morgens die aus Richtung Fleestedt kommenden Wagen ungenutzt passieren lassen. Trotz starker Bedenken gelang es der HHA, um die Schule in Sinstorf eine Schleife für Obusse zu bauen, so dass ab 17.5.1955, mit Beginn des Sommerfahrplan 1955, dort Obusse zu kehren vermochten. Der vielfach geforderte 7,5-Minutenbetrieb ließ sich so umsetzen.



*Auf der Obuslinie 41 am 2.11.1953 im Einsatz: Ein O 6600 H von Daimler-Benz als Probewagen in der Kehre Bostelbek. Das Fahrzeug hat ein Kennzeichen der amerikanischen Besatzungszone. Foto: HHA*

Um den wachsenden Verkehrsströmen Herr werden zu können, musste die Hannoversche Straße ausgebaut werden, insbesondere durch Schaffung einer Brücke über die Bundesbahngleise. In Zuge dieser Baumaßnahmen sollte die Moorstraße eine verbreiterte Brücke über die Seeve erhalten und der Bahnhofsvorplatz umgestaltet werden. Hier war vor allem eine Niveauerhöhung vorgesehen. Die seit 1955 andauernden Baumaßnahmen waren im Herbst 1955 soweit vorangeschritten, dass auch mit der Umgestaltung der Verkehrsanlagen der zum Bahnhof führenden Linien hätte begonnen werden müssen. Die hierfür erstellten Pläne sahen hier aber aus Kostengründen einen Fortbestand der Straßenbahn und des Obus nicht mehr vor. Allein für die Umgestaltung der Fahrleitungen waren Kosten von rd. 400.000 DM prognostiziert. Aufgrund in jüngster Zeit publizierter Untersuchungen galt der Obus dem Kraftomnibus in Punkto Kosten und Flexibilität als unterlegen. Damit war auch dem Letzten bewusst, dass der Obus hier keine Zukunft mehr hatte.

Für die Straßenbahn galt es, wegen der bevorstehenden Sperrung der Moorstraße eine Kehrmöglichkeit in der Harburger Innenstadt zu schaffen, weil die HHA sich von ihrer – gut ausgelasteten – Straßenbahnlinie 42 noch nicht trennen wollte. Gegen den Willen der Bezirksversammlung Harburg konnte im März 1956 mit dem Bau einer Schleifenumfahrt Konsul-Renck-Straße/Lasallestraße/Kalischerstraße begonnen werden. Am 5.4.1956 war diese Kehrmöglichkeit betriebsbereit, so dass ab diesem Tag die Anfahrt des Bahnhofs Harburg für die Straßenbahn und den Obus entfiel. Die Straßenbahnlinien 42 und die HVZ-Linie 11 endeten in der Schleife Moorstraße, die Obuslinie 41 stellte man gänzlich auf Kraftomnibus um. Und die noch verbleibende Obuslinie 43 fuhr ebenfalls nicht mehr über den Bahnhof, sondern über die Wilstorfer Straße. Auch verschwanden die erst drei Jahre alten Doppeldecker. Die HHA stellte diese auf den Betriebshöfen Schützenhof in Altona und Krohnskamp in Winterhude zum Verkauf ab.

Die in Harburg vorhandenen Omnibuslinien fanden auf anderen Wegen zum Harburger Bahnhof. Für die Fahrgäste der Linien, die die wichtige Haltestelle Bahnhof nicht mehr bedienten, war das ein starker Komfortverlust, der den Fortbestand dieser Linien offenkundig gefährdete. Für die Straßenbahnlinie 42 nach Heimfeld endete deswegen auch am 30.9.1957 – nach 50 Jahren - der Betrieb. Die als Ersatz eingerichtete Omnibuslinie fuhr mit modernen Fahrzeugen natürlich den Bahnhof wieder an.

Es blieb den Harburgern nur noch die Obuslinie 43, die zwischen Eißendorf und Fleestedt mit mittlerweile nur noch zehn Eindeckern (Wagen 302 war 1956 nach einem Unfall ausgemustert worden) verkehrte. Den auch in die Jahre gekommenen Obussen standen immer mehr neu beschaffte, moderne Kraftomnibusse gegenüber. So war abzusehen, dass die HHA sich innerhalb kurzer Zeit von den letzten Obussen trennen wollte. Wegen Straßenbauarbeiten am 4. und 5.12.1957 musste der Abschnitt Sinstorf, Schule – Fleestedt von einem Kraftomnibus im Pendelbetrieb bedient werden. Aber bis zur Gesamtstilllegung der Obuslinie sollte es nur noch bis zum 18.1.1958 dauern. Zum Leidwesen angereicher Nahverkehrsleute wurden an diesem letzten Betriebstag in den Nachmittagsstunden die einzelnen Obusumläufe durch Kraftomnibusse ausgetauscht. Die ersten Obusse wurden dann sogleich mit den beiden Zugmaschinen nach Hamburg zur Gärtnerstraße gebracht. Ob damit der bereits stillgelegte Betriebshof Gärtnerstraße oder das Gelände der Schaffnerschule Gärtnerstraße 67 gemeint war, konnte nicht geklärt werden. Am nächsten Tag folgten die letzten Obusse, so dass damit Harburg über Nacht „Obusfrei“ geworden war.

### **„Südamerikaner“ und andere Einzelgänger in Harburg**

Für die Harburger gab es am 2.9.1952 eine Besonderheit zu bestaunen: Zu Erprobungszwecken waren neun silber-graue Obusse einer Serie von insgesamt 700 Fahrzeugen für Buenos Aires auf der Strecke nach Bostelbek unterwegs. Mit prominenten Mitfahrern besetzt, wie z.B. dem damaligen Wirtschaftssenator Prof. Dr. Schiller, zeigte die bundesdeutsche Fahrzeugindustrie ihre Stärke. Daimler-Benz, Henschel & Sohn und MAN-Werke hatten über die Essener Ferrostaal-AG den Auftrag erhalten, insgesamt 700 Obusse in Überland- und in Stadtausführung für den Nahverkehr im Großraum Buenos Aires zu liefern. Die elektrische Ausrüstung hatte Kiepe Elektrik zu liefern. Die Zusage, die ersten Fahrzeuge binnen vier Monaten auszuliefern, hatte gegen



*Aufstellung einiger für Buenos Aires bestimmter Obusse in der Buxtehuder Straße.*

*Foto: Slg. Lindemann / HOV*

internationale Konkurrenz zur Auftragsvergabe an Ferrostaal durch das argentinische Transportministerium geführt. Am nächsten Tag wurden die Fahrzeuge im Hamburger Hafen auf einen argentinischen Frachter verladen.

Im Herbst 1953 konnten die Harburger einen vom bewährten DB O 6600 H abgewandelten Obus für kurze Zeit benutzen. Am 2.11.1953 war dieser ganz in weiß gehaltene Wagen – ohne erkennbare Wagennummer - auf der Linie 41 im Einsatz.



### **Verbleib der Obusse**

Wie bereits erwähnt, musterte die HOCHBAHN im April 1956 zunächst mit den im Bundesgebiet einmaligen Doppeldecker-Obussen ihre modernsten Fahrzeuge aus. Trotzdem fanden sich nicht sogleich Käufer für diese erst drei Jahre alten Obusse. Es sollte ein Jahr dauern, bis in der Zeitschrift „Der Stadtverkehr 7/1957“ verkündet werden konnte, dass „in der Nacht vom 1. zum 2. Juli 1957 die fünf Doppeldeck-Obusse im Schlepp von drei (!) Zugmaschinen des VEB Kraftverkehr ihre Fahrt über die Zonengrenze zu den Erfurter Verkehrsbetrieben antraten“. Mitten im Kalten Krieg hatten die Erfurter diese Fahrzeuge über einen Schrotthändler aus St.Pauli für das dortige Obusnetz erworben. Gleich nach der Ankunft in Erfurt am 5.7.1957 wurde begonnen, das Oberdeck der Wagen abzubrechen. Das war leicht möglich, weil das Oberdeck in geschweißter Stahlrohrkonstruktion mit dem Unterdeck nur verschraubt war. Die zu Eindeckern umgebauten ehemaligen HOCHBAHN-Wagen 331 bis 335 gingen als Erfurt 12 bis 16 sogleich in Betrieb, meist mit einem Anhänger. Die Durofol-Bestuhlung fand bei der Erfurter Straßenbahn Verwendung. Zwischen 1961 und 1965 erfolgte die Ausmusterung.



*Auf einer Seitenfläche des Betriebshof Langenfelde abgestellte Obusse.*

*Foto: E.Ihde / HOV, 8.2.1959*

*Die 1958 noch vorhandenen Eindecker 301, 303 bis 311 fanden nach kurzzeitiger Unterstellung in der Gärtnerstraße ihren letzten Abstellort auf einer Freifläche (dem späteren Verschrottungsplatz für Straßenbahnwagen) im Betriebshof Langenfelde. Neuer Nutzer für die Wagen 301, 304 bis*



*Gelenkibus Baden-Baden 257 – entstanden aus dem ehemaligen HHA-Obus 308.*

*Foto: Johannsson / Slg. HOV*

308 und 310 wurden die Stadtwerke Baden-Baden, die aufgrund geänderter gesetzlicher Vorgaben ab 1960 keine Anhänger mehr auf ihrem Obusnetz einsetzen durften. Hierdurch ergab sich ein Bedarf an größeren Fahrzeugen. Die Firma Kässbohrer erhielt den Auftrag, diese Fahrzeuge zu Gelenkwagen umzubauen. Das äußere Erscheinungsbild veränderte sich hierbei. Aus ex HOCHBAHN 301, 310, 304, 306, 308 wurden 1960 Baden-Baden 253 – 257; 1962 folgten noch die Wagen 305 und 307, die zu Baden-Baden 259 – 260 wurden. Bis 1971 waren diese Gelenk-Obusse noch im Einsatz.



*Nach Entfernung des nur aufgeschraubten Oberdecks fuhr der ehemalige HHA-Obus 332 mit der neuen Wagennummer 13 noch einige Jahre durch Erfurt.*

*Foto: Slg. Lindemann / HOV*

303 verblieb in Hamburg und wurde im Herbst 1959 zum Farb-Versuchsträger für den Saturn II – Probewagen 5099, der als Schnellbus einen blau-gelben Außenanstrich erhielt. Nach Abschluss des Projektes erfolgte seine Verschrottung, genauso wie die der Wagen 309 und 311.



*Kurz vor der Einstellung des Obusbetriebs in Hamburg im Januar 1958 stellte sich das Fahrpersonal in der Schleife Fleestedt vor den Wagen 303.*

*Foto Slg. HOV*

## Daten zum Obusbetrieb der Hamburger Hochbahn AG

	<i>Fahrzeuge</i>	<i>Anzahl der Linien</i>	<i>Streckenlänge in km</i>	<i>Länge der Linien in km</i>	<i>Anzahl der Haltestellen</i>	<i>Mittlere Hst.entfernung in m</i>	<i>Mittl. Reisegeschw. in km / Std.</i>	<i>Wagen - km</i>	<i>Anzahl der Fahrgäste</i>
<b>1949*</b>	10	1	4,9	4,9	10	490	18,4	163.000	1.400.000
<b>1950</b>	10	2	7,6	8,0	18	447	17,1	303.000	2.492.000
<b>1951</b>	10	2	7,6	8,1	18	447	17,4	454.000	3.640.000
<b>1952</b>	11	2	7,6	8,1	18	447	17,3	456.000	3.815.000
<b>1953</b>	16	2	13,6	14,1	27	527	18,2	730.000	6.520.000
<b>1954</b>	16	2	13,6	14,1	27	527	18,1	725.000	6.242.000
<b>1955</b>	16	2	13,6	14,1	27	523	18,3	855.000	6.888.000
<b>1956</b>	16	1	8,9	8,8	16	550	16,7	651.000	5.569.000
<b>1957</b>	10	1	8,9	8,8	16	550	18,6	615.000	4.705.000
<b>1958**</b>	10	1	8,9	8,8	16	k.A.	k.A.	30.000	239.000

\* = 28.4. - 31.12.1949;

\*\* = 1.1. - 18.1.1958

Quelle: Geschäftsberichte der Hamburger Hochbahn AG

*Text: Lutz Achilles / HOV*

*Erschienen in HOV-Aktuell Nr. 26 – Mitteilungsblatt für Mitglieder – Januar 2008, ergänzt März 2008*

*Nachdruck mit Quellenhinweis erlaubt – Belegexemplar erbeten*

Nachfragen, Fehler entdeckt oder Ergänzungsvorschläge? Bitte sprechen Sie uns an.

**Herausgeber: HAMBURGER OMNIBUS VEREIN e.V., Mühlenkamp 42, 22303 Hamburg**