

## Die Älteren werden sich noch erinnern,

sagt man gern, um vergangene und gefühlt meist bessere Zeiten heraufzubeschwören. Inzwischen muss das Gedächtnis 50 oder mehr Jahre zurückreichen, um greifbare Erinnerungen an die Linie 9 wachzurufen, die seit dem 26. Mai 1974 Geschichte ist, 107 Jahre, nachdem eine Pferdebahn mit dem weißen fünfzackigen Stern auf rotem Grund – dem Dachzeichen der späteren Linie 9 – zum ersten Mal von Barmbek zum Rathausmarkt gefahren ist.



Um die 9 allerdings mit Barmbek in Verbindung zu bringen, muss das Gedächtnis noch ein paar Jahre dazulegen: 1965 verabschiedete sich die 9 zusammen mit der Linie 6 aus Barmbek und von der Hamburger Straße. Die 6 verschwand ganz, die 9 befuhr noch weitere knapp 10 Jahre ihren westlichen Zweig vom Hauptbahnhof und durch Pösel- und Alsterdorf zum Flughafen. Das fällt noch in die Zeit, bevor sich die „Schönste Stadt der Welt“ zum „Global Player“ erklärte und fortan einen Airport statt des Flughafens besaß.

Soweit allerdings war es im Juni 1867 noch lange nicht. Die Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft (PEG) hatte knapp ein Jahr zuvor ihre erste Strecke vom Rathausmarkt nach Wandsbek eröffnet. Die zweite Strecke, die zukünftige Linie 9, zweigte am Mühlendamm von der Stammstrecke ab und führte über Kuhmühle, Schürbeker und Hamburger Straße bis Barmbek Zoll.

Den weiteren Netzausbau betrieb die PEG nur zögerlich. Eine neue Gesellschaft, die Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft (SEG), stieg ins Geschäft ein, baute sofort eine Anzahl neuer Strecken und übernahm 1881 auch gleich die PEG. Zwischen Rathausmarkt und Barmbek fuhren nunmehr drei Linien, neben der bestehenden auch noch diejenigen über Graumannsweg (1883) und Mundsbürger Damm (1891). Die spätere 9 bekam bei der Neuordnung der Linien einen kürzeren Weg und endete vorerst am Mesterkamp. Nur ein Jahr später erhielt die Linie Verlängerungen an beiden Enden: neuer östlicher Endpunkt war nun Barmbek Markt, und im Westen konnte die SEG nach Übernahme der „Großen Hamburg-Altonaer Straßenbahn-Gesellschaft“ deren Konzession nutzen, um ihre Linie bis zur Reeperbahn kurz vor der Altonaer Stadtgrenze zu verlängern. Mit dieser Streckenführung kam sie bis 28. Mai 1895 unter Draht und fuhr fortan elektrisch.



Das Jahr 1900 brachte eine Reihe wesentlicher Veränderungen: zum einen wurden die Liniennummern eingeführt, die aus dem weißen Stern auf rotem Grund die 9 machten, wobei das Dachzeichen zusätzlich zur Nummer noch bis in die 1930er Jahre gezeigt wurde. Die vier Linien, die aus Barmbek kommend ihre unterschiedlichen Ziele im Westen der Stadt erreichten, wurden dabei im Linienbündel 6 – 9 zusammengefasst. Während die Linien 6 – 8 über Mundsbürger Damm fuhren, nahm die 9 weiterhin ihren Weg über die Schürbeker Straße. Außerdem übernahm die SEG die Hamburg-Altonaer Trambahn (HAT), die einige Linien im Hamburger Westen und in Altona betrieb. Über deren Strecken fuhr die 9 ab Juni 1900 vom Millerntor durch kleinere Straßen nördlich der Reeperbahn durch Altona und Ottensen bis zum Bahrenfelder Marktplatz.



Eine bemerkenswerte Episode der Linie 9 begann im Dezember 1900 mit der Durchbindung über die Strecke der Elektrischen Bahn Altona – Blankenese. Jeder zweite Wagen fuhr statt nach Bahrenfeld bis Blankenese mit Endpunkt beim Hotel Johannisburg in der Elbchaussee auf Höhe Mühlenberger Weg. Ob es wirtschaftliche oder betriebliche Erwägungen waren, ist nicht endgültig geklärt; auf jeden Fall endete der Gemeinschaftsbetrieb bereits im September 1901. Die Blankeneser Bahn betrieb ihre Strecke wieder allein, und die 9 fuhr wieder mit allen Touren zum Bahrenfelder Markt.

Das Kapitel Bahrenfeld endete für die 9 bereits 1902; sie wurde bis St. Pauli zurückgenommen und erhielt 1909 als neues Ziel Hoheluft über die Gärtnerstraße, wo sie die Linie 16 ersetzte. Bei dieser Streckenführung blieb es bis



über das Ende der SEG-Zeit hinaus. Eine erneute Änderung ihres westlichen Endpunktes trat mit der Eingliederung der Hamburg-Altonaer Centralbahn (HAC) in die Hamburger Hochbahn ein, die ihrerseits 1918 die SEG übernommen hatte. Sie kam auf die Königstraßen-Linie der ehemaligen HAC und endete zunächst an der Bleickenallee, ein Jahr später am Hohenzollernring und noch ein Jahr später, 1925, verlief ihre westliche Strecke über Philosophenweg, Bernadottestraße und Liebermannstraße bis Ecke Elbchaussee (Groth). Bereits seit 1923 hatte die 9 im Osten den Verkehr auf der Strecke von Barmbek Zoll zum Neuen Schützenhof übernommen. Die Weltwirtschaftskrise ließ den Ausflugsverkehr in Richtung Övelgönne (Groth) einbrechen, so dass die 9 dieses Ziel nur noch dem Bedarf angepasst ansteuerte. Ein Teil der Fahrten endete in den 1930er Jahren in der Innenstadt und teilweise schon an der Mundsbürger. Am 15. November 1942, also bereits vor den großen Bombenangriffen, wurde die Linie 9 eingestellt.

Die Pause dauerte bis zum 16. Mai 1948. Von der Schleife Neuer Schützenhof in Barmbek hatte die Hochbahn eine



Neubaustrecke – noch vor der Währungsreform – durch die Fabriciusstraße in Richtung Bramfeld gebaut, die im Dezember des Jahres bis an die Berner Chaussee verlängert wurde. Für die Bedienung dieser Strecke richtete man die Linie 9 wieder ein. Im Gegensatz zur Streckenführung der Vorkriegszeit fuhr nun auch die 9 über den Mundsbürger Damm und nicht mehr über die Schürbeker Straße. Statt der alten Ziele der 9 in Othmarschen verknüpfte man sie im August 1948 mit der 28, die seit 1905 durchgehend vom Rathausmarkt über Pöseldorf und Alsterdorf nach Ohlsdorf fuhr und seit 1936 mit einem Teil ihrer Kurse den Flughafen bediente. Die neue 9 bildete einen fast geschlossenen Kreis, unterbrochen nur durch die kurze Betriebsstrecke am östlichen Ende der Alsterdorfer Straße, die in der Hauptverkehrszeit immer noch von Verstärkerzügen bedient wurde, und den Ohlsdorfer Friedhof. Die Herrlichkeit währte nur wenige Jahre, bevor, wie anfangs bereits erwähnt, das große Straßenbahnsterben auch die Linie 9 erreichte. Knapp 10 Jahre nach dem Ende des Bramfelder Astes sollte auch die Flughafenstrecke dem Bus weichen. Nachdem der Abbau des Netzes bis dahin weitgehend geräuschlos vonstatten ging, regte sich diesmal öffentlicher Protest, der sogar zu einem Demonstrationzug entlang der Strecke führte. Die Entscheidungsträger sahen sich plötzlich genötigt, für die Einstellung nachvollziehbare Gründe zu liefern. Vom einmal gefassten Entschluss, die Bahn zu beseitigen, ließen sich Senat und Hochbahn dennoch nicht abbringen. Auf die 9 folgten die 11 (1975), die 1 und 14 (1977) und endlich die 2 (1978). Damit ging nicht nur die Ära der Straßenbahn zu Ende, es bedeutete auch das Ende der Elektromobilität im Oberflächenverkehr.



Endhaltestelle Erdkampsweg beim Flughafen

Der **Verein Verkehrsamateure und Museumsbahn e.V.** hat sich zum Ziel gesetzt, Schienenfahrzeuge zu sammeln, zu restaurieren und zu erhalten, die im norddeutschen Raum auf Straßen- und Eisenbahngleisen in der Vergangenheit das Bild des öffentlichen Nahverkehrs geprägt haben.

Mit dem **Lokschuppen Aumühle** besitzen wir seit 1972 Werkstatt- und Ausstellungsräumlichkeiten, in denen die Fahrzeuge aus dem Staats-, Kleinbahn- und S-Bahn-Bereich nach und nach als Ausstellungsobjekte oder für den Einsatz auf der Museumsbahn hergerichtet werden. Außerdem finden hier Ausstellungen zu Themen der ÖPNV-Geschichte statt.

Vom Museumsbahnhof **Schönberger Strand** an der Ostsee bei Kiel fahren seit 1976 unsere historischen Kleinbahnzüge nach Schönberg (Holst) bzw. Schönkirchen ab. Sonderfahrten führen teilweise bis Kiel. Seit 1993 starten von unserem Bahnhofsvorplatz Straßenbahnwagen aus Hamburg, Hannover, Kiel und auch Braunschweig zu Fahrten auf Gleisen der Museumsstraßenbahn. Der Betrieb auf den Schönberger Museumsbahnen läuft jedes Jahr von April bis Oktober. Sonderfahrten gibt es zudem „zu Nikolaus“ Anfang Dezember. Den Fahrplan gibt es u.a. im Internet:

[www.vvm-museumsbahn.de](http://www.vvm-museumsbahn.de)

In der Güterabfertigung des ehemaligen Kleinbahnhofes **Wohldorf** zeigen wir mit einem 1:64-Modell sowie Fotos, Zeichnungen und Realien die Geschichte der Kleinbahn Altrahlstedt – Volksdorf – Wohldorf (geöffnet sonntags von 13 bis 16 Uhr).

#### Wenn Sie sich für uns interessieren...

...werden Sie doch Mitglied! Für € 80,- Jahresbeitrag gehören Sie zu einer Gruppe von ca. 320 Gleichgesinnten, können sich aktiv an den vielfältigen Aufgaben innerhalb des Vereins beteiligen und erhalten regelmäßig unser Mitteilungsblatt **Hamburger Nahverkehrs-Nachrichten (HN)** mit aktuellen Berichten über die Museumsbahnen sowie das Nahverkehrsgeschehen in Hamburg und seinem norddeutschen Umfeld.

#### Kontaktanschrift und Fragen:

Dr. Harald Elsner, Kollaustraße 177, 22453 Hamburg  
[www.vvm-museumsbahn.de](http://www.vvm-museumsbahn.de)

#### Vorschau

*Ab Ostern 2024 folgt eine allgemeinere Darstellung der verschiedenen Aspekte des Hamburger Nahverkehrs in der Nachkriegszeit, wobei alle Verkehrsträger vom Vorortverkehr der Bundesbahn bis zu den Schiffen der HADAG einen Platz bekommen.*



Verein Verkehrsamateure und Museumsbahn e. V.  
(gemeinnützig)

## Eisenbahnmuseum Lokschuppen Aumühle



## Erinnerungen an die Straßenbahnlinie 9

### 90. Sonderschau

Vom 3. Oktober 2023 bis 24. März 2024  
sonntags von 11 bis 17 Uhr

**Besondere Aktionstage:  
3. und 29. Oktober 2023**

Fahrzeugschau – Lehrstellwerk – Video  
Modellstraßenbahn – Bücherantiquariat  
Draisinen- und Feldbahnfahrten

[www.vvm-museumsbahn.de](http://www.vvm-museumsbahn.de)