

Hamburg

in Luftaufnahmen von 1930
Bd. II

Joachim Paschen

Medien-Verlag Schubert



ISBN 978-3-937843-60-5

© Copyright 2021 by Medien-Verlag Schubert, Hamburg

Alle Rechte, auch des auszugsweisen Nachdrucks und
der fotomechanischen Wiedergabe, vorbehalten.

Konzept/Gestaltung: Medien-Verlag Schubert / Thomas Börnchen

Printed in Germany

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	7	Vorstädte	
Altstadt		Hamburgs Hauptbahnhof	33
Türme der Stadt	9	Die Vorstadt St. Georg	34
Hauptkirche St. Petri	10	Ein neuer Dom in St. Georg	35
Warenhaus Karstadt	11	St. Pauli-Landungsbrücken	37
Geschäfte in der Mönckebergstraße	13	Hafenkrankenhaus	39
Handelspaläste im Kontorhausviertel	15	Graf Zeppelin über St. Pauli	40
Ein Großmarkt am Deichtor	16	Das Portal zur Reeperbahn	42
Kaffee, Tee und Tanz im Vaterland	17	Das Heiligengeistfeld in St. Pauli	43
Neustadt		Viehtransport und Schlachthof an der Sternschanze	45
Eine Schneise durch das Gängegewirr	19		
Treffpunkt Jungfernstieg	21	Hafen	
Grand-Hotel Vier Jahreszeiten	22	Drei Brücken über die Norderelbe	46
Der Niederhafen an den Vorsetzen	23	Das erste Hafenbecken auf dem Großen Grasbrook	48
Cap Polonio – festgemacht an der Überseebrücke	25	Schiffbau am Reiherstieg	50
Justizforum Sievekingplatz	27	Blohm & Voss auf Kuhwerder	51
Repräsentation an der Dammtorstraße	28	Versorgungsbetriebe an der Billwerder Bucht	53
Ein Bahnhof am alten Dammtor	29		
Ein Grüngürtel zwischen Dammtor und Holstentor	31	Eine Großwohnsiedlung auf der Veddel	54
		Ein Schiffsfriedhof in Waltershof	56

Der Petroleumhafen in Waltershof	57	Eisenhandel in Barmbek	82
Stadtteile westlich der Alster		Neues Bauen in Dulsberg	85
Eine Kirche vor dem Dammtor	58	Müllverbrennung in Dulsberg	86
Sportanlagen in Harvestehude	60	Eine neue Schule am Langenfort	87
Der Klosterstern in Harvestehude	61	Kapelle 12 auf dem Ohlsdorfer Friedhof	88
Das Generalsviertel in Eimsbüttel	63	Totengedenken in Ohlsdorf	89
Eppendorfer Marktplatz	65	Irrenanstalt Friedrichsberg	90
Eine Konditorei an der Alsterkrugchaussee	66	Arbeiten und Wohnen in Hamm	91
Zentralgefängnis in Fuhlsbüttel	67	Eine Rennbahn in Horn	92
Eine Röntgenfabrik in Fuhlsbüttel	68	Desinfektion und Aromastoffe aus Billbrook	93
Flughafen Fuhlsbüttel	69		
Alsterpark in Fuhlsbüttel	70	Walddörfer	
Eine Kirche als Wagnis in Langenhorn	72	Eine Siedlung zur Selbstversorgung in Berne	94
Kleinwohnungssiedlung in Langenhorn	73	Eine neue Schule in Ohlstedt	96
Stadtteile östlich der Alster		Am Stadtrand in Volksdorf	97
Bellevue am Langen Zug	74	Seen zwischen Farmsen und Bramfeld	99
Eine Brauerei auf der Uhlenhorst	76		
Hamburger Straße	77	Bergedorf	
Der Stadtpark in Winterhude	78	Holstenstraße in Bergedorf	101
Das Bartholomäusbad in Barmbek	80	Rattanmöbel aus Bergedorf	102

Eine prächtige Volksschule in Bergedorf	103	Neue Wohnkultur in Othmarschen	124
Gemüseanbau in Kirchwerder	104	Ein moderner Landsitz in Othmarschen	125
Entwässerung in Ochsenwerder	105	Zwei weiße Kuben in Bahrenfeld	126
Sandes Badeanstalt an der Bille	107	Ein Poloplatz in Flottbek	127
Beton und Opium in Moorfleet	108	Blankeneses Treppenviertel	128
		Blankeneses Strandweg	130
Eingemeindungen 1937		Ein Bankier in Rissen	131
Eine Rundfunksendeanlage in Lokstedt	111		
Der Siemersplatz in Lokstedt	112	Harburg	
Dirt Track in Lokstedt	113	Eine Freilichtbühne in Harburg	133
Bramfelds Hamburger Straße	114	Eine Gärtnerei in Rönneburg	134
Ein Arbeitsdienstlager in Rahlstedt	115		
Der Marktplatz in Sasel	117	Wandsbek	
		Wandsbek Markt – nicht wiederzuerkennen	137
Altona		Ein Schulneubau im Stile Schumachers	138
Ein Güterbahnhof in Altona	119	Vom Krankenhaus zum Klinikum	139
Ein Glaspalast für die Arbeiterjugend	120	Tabakverarbeitung in Wandsbek	140
Ein Rosengarten in Altonas Stadtpark	121		
Ausstellungshalle in Ottensen	122		
Sommerfrische in Oevelgönne	123	Literatur	142



Ein idealer Zweisitzer für das Fotografieren aus der Luft: Dieser Sau-sewind wurde vom ehemaligen Jagdflieger Paul Bäumer in Hamburg entwickelt, erhielt die Zulassungsnummer D-1414, startete 1928 zum ersten Mal und stürzte drei Jahre später ab.



So musste der Fotograf die schwere Kamera halten, um Schrägbild-aufnahmen zu machen.

Einleitung

Luftbilder sind eine Herausforderung, erst recht wenn sie aus vergangenen Zeiten stammen: Wie soll man sich auf den alten Schwarz-weiß-Aufnahmen zurechtfinden, wenn nichts mehr ist wie früher? Die hier zusammengestellten Fotografien rufen in Erinnerung, wie Hamburg und seine Nachbarorte vor etwa 90 Jahren ausgesehen haben. Was für ein Reiz, auf diesen alten Bildern auf Entdeckungstreise zu gehen! Viel ist im Krieg zerstört und danach abgerissen und überbaut worden. Vielem muss man mit Wehmut nachtrauern, vieles ist aber auch geblieben.

Die Bilder sind so ausgewählt worden, dass man zum Vergleich von damals und heute angeregt wird: Die begleitenden Texte helfen bei der Orientierung, geben städtebauliche und architektonische Hinweise, erläutern die historischen Umstände, vermitteln Einblicke in das damalige Leben, weisen auf den aktuellen Zustand hin.

Vor allem sind solche Bilder ausgewählt worden, die Details der Stadt zeigen: Großflächige Aufnahmen lassen

Zusammenhänge erkennen, aber nicht das damalige Leben nachempfinden. So können zu einzelnen Vierteln, öffentlichen Gebäuden, privaten Häusern, Geschäften, Straßen, Plätzen, Parks, Fabriken und Werften Geschichten erzählt werden.

So kann man sich in die Zeit um 1930 hineinversetzen: Die Jahre der Umgestaltung durch Hamburgs Oberbaudirektor Fritz Schumacher und seine Kollegen in den Nachbarstädten Altona, Wandsbek und Harburg gehen dem Ende entgegen, bedingt auch durch die gerade ausgebrochene Weltwirtschaftskrise. Eine ungewisse politische Zukunft steht bevor.

Die meisten Aufnahmen sind im Tiefflug entstanden: Im Auftrag einer Luftbild-Gesellschaft haben sich Pilot und Fotograf solche Objekte vorgenommen, die für die Stadt charakteristisch sind. Im Blick hatten sie wohl auch, dass mögliche Interessenten die Aufnahmen für Werbezwecke nutzen würden. Es sind alles Schrägaufnahmen, keine aus größeren Höhen aufgenommenen Senkrechtbilder, wie sie die

Vermessungsingenieure für ihre exakte Kartografie benötigen.

Die wohlwollende Resonanz auf die erste Veröffentlichung von historischen Luftbildern über „Unser schönes Hamburg“ hat Verlag und Autor dazu ermutigt, eine weitere Auswahl mit historischen Aufnahmen vorzulegen. Wiederum wird das gesamte Gebiet von „Großhamburg“ mit den 1937 eingemeindeten Nachbarstädten und -orten berücksichtigt. Es gibt ähnliche Motive, aber keine Doppelungen. Einen besonderen Schwerpunkt bildet diesmal der Hafen.

Zu danken ist vielen Kennern Hamburgs für ihre wertvollen Hinweise zur Identifizierung von Aufnahmen. Ein besonderer Dank geht an Carsten Heine, der im Staatsarchiv Hamburg die Sammlung von Luftbildern kompetent und hilfsbereit betreut. Zu wünschen ist, dass der Blick aus der historischen Vogelperspektive dazu anregt, den Veränderungen in Hamburg aus der Froschperspektive nachzuforschen.



Die Türme der Stadt

Die Türme von vier Kirchen prägen das Bild der Altstadt: Neben dem Rat-
hausturm (links) St. Nikolai, verdeckt
dahinter St. Petri, im Hintergrund St.
Jacobi und links St. Katharinen. Die
Neue Burg um die Nikolai-Kirche
schützte um 1200 die ersten Kaufleute
und ihre Waren. Von der Elbe erreich-
ten ihre Kähne durch einen schmalen
Alsterarm die Anlegestellen, wo ein al-
ter Kran stand. Als jedoch eine Hohe
Brücke das eingedeichte Vorland mit
der von Wasserarmen umringten und
durchzogenen Cremon-Insel (rechts)
verband, wurde mit dem Binnenha-
fen in der Elbe ein neuer Liegeplatz für
die Segler geschaffen. Ein Neuer Kran
wurde errichtet (rechts), der heute sehr
altertümlich wirkt. Die Straßennamen

der Uferstraße erinnern an frühere Ver-
hältnisse: Kafen (links) weist auf die
alte Kaianlage hin, Bei den Mühlen
(rechts) an die alte Ummauerung. Al-
tertümlich ist hier kaum etwas: Von
der Deichstraße links neben dem Als-
terarm nahm am Morgen des 5. Mai
1842 der Große Brand seinen Ausgang.
Der Bombenkrieg wirkte verheerend,
die Flotte des Cremon wurden mit den
Trümmern aufgefüllt.





Eine Schneise durch das Gängegewirr

Die Kaiser-Wilhelm-Straße (unten) als neue Verbindung zu den westlichen Vororten: Sie wurde 1893 fertiggestellt und führte mitten durch das Gängeviertel der nördlichen Neustadt, wie schon die 25 Jahre zuvor eröffnete Wexstraße (oben quer). Dem Abriss der alten Buden verfiel nur ein schmaler Rand an beiden Seiten: Es dauerte Jahre, bis sich Bauherren fanden, die hier hohe Häuser mit Geschäften, Büros und Wohnungen bauten. 1913 wurde mittendrin ein viergeschossiges Polizei-Asyl für Obdachlose (Volksmund: Pik As) errichtet (jetzt dem Abriss geweiht). Ansonsten wurde wenig in dem Straßendreieck (rechts Kohlhöfen) angetastet. Es war ein Zentrum jüdischen Lebens: Bis 1925 bot man im Straßenhandel Gebrauchtwaren aller Art an, es gab eine Talmud-Tora-Schule und zwei Synagogen (Mitte rechts); allerdings verlagerte sich das Leben mehr und mehr in die Grindelgegend, wo im Jahrzehnt vor dem Ersten Weltkrieg sowohl eine neue Hauptsynagoge wie

auch ein neues Schulgebäude errichtet wurden. Von 1934 bis 1937 wurde ein Teil des Gebiets um den Rademachergang und den Kornträgergang (links) saniert: Hier lebten Tausende zusammengepfercht in bis zu 5-stöckigen Wohnhäusern und Hinterhöfen in althamburgischer Bauweise: See- und Schauerleute, Hafenarbeiter wie Ewer- und Kranführer, Packer, Heizer, Kesselreiniger, aber auch Handwerker wie Kürschner, Korbmacher, Schriftsetzer, Dachdecker, Näherinnen wie Schneiderinnen; auffallend viele Rentner und Witwen hatten in alten Sahlwohnungen eine Heimstätte gefunden. Im Stil der Zeit sollten anstelle von Elend und Unterwelt großzügige Wohnblocks ein neues Heimatgefühl schaffen. Renovierte Reste des Gängeviertels sind noch im Bäckerbreitergang (rechts unten) beiderseits der Kaiser-Wilhelm-Straße erhalten geblieben.





Cap Polonio – festgemacht an der Überseebrücke

Ein schwarzes Schiff mit zwei Masten und drei Schornsteinen zu Füßen von St. Michaelis: Das größte Passagierschiff der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft war kurz vor dem Ersten Weltkrieg vom Stapel gelaufen, dann zum Hilfskreuzer umgebaut worden, kaum zum Einsatz gekommen, nach dem Krieg von den Briten als Beutegut requiriert und für den Rücktransport der Kolonialtruppen genutzt worden. Die Reederei kaufte ihr Flaggschiff 1921 zurück, ließ es nicht bei der Stülcken-Werft gegenüber (unten), sondern bei Blohm & Voss überholen und modernisieren: Die Zahl der Kessel wurde auf 15 erhöht, um die Geschwindigkeit von 18 Knoten zu erreichen, die Maschine von Kohle auf Öl umgestellt, um 100 Heizer und Trimmer einzusparen, eine Funkanlage eingebaut, um auch auf hoher See stets mit der weiten Welt in Kontakt zu bleiben. Der Schnelldampfer für etwa 1500 Passagiere stand im Liniendienst zwischen Europa und Südamerika. Noch lukrativer waren Kreuzfahrten für zahlungskräftige Brasilianer und Argentinier: Die längste

ging 1926 von Buenos Aires über die Kanaren und Madeira, San Sebastian und Boulogne nach Hamburg sowie durch Nord- und Ostsee. Mehrfach wurden 24-Tage-Reisen von Hamburg aus an der norwegischen Küste entlang sowie rund um die Ostsee jeweils mit Landgängen, durchgeführt. In der Weltwirtschaftskrise brach das Geschäft 1930 zusammen. Die *Cap Polonio* wartete in Hamburg an der neuen Überseebrücke vergebens auf bessere Zeiten und wurde 1935 verschrottet. Erhalten blieb nur die prachtvolle Einrichtung des Speisesaals der 1. Klasse: Oberingenieur Otto Olbers rettete sie und schmückte mit ihr sein Hotel in Pinneberg, das er nach dem Schiff benannte. Den Platz an der Überseebrücke nimmt seit 1986 der Stückgutfrachter *Cap San Diego* der Hamburg-Süd als Museumsschiff für Veranstaltungen und Ausstellungen ein.





Ein Grüngürtel zwischen Dammtor und Holstentor

Für die Botanik ein Garten und ein Museum: Bei der Umgestaltung der Festungswerke aus dem 30-jährigen Krieg mit Wällen, Bastionen und Wassergräben wurde 1820 auch mit der Anlage eines Botanischen Gartens begonnen; er wurde mit den Jahren immer größer und erstreckte sich schließlich von der Ringstraße entlang des Walls (rechts mit vielen Verwaltungsgebäuden) bis zum Dammtorbahnhof (Mitte halbrechts). Angepflanzt wurden hier in- und ausländische Bäume und Sträucher, Nutz- und Giftpflanzen, Heil- und Küchenkräuter; neben Gewächshäusern ein norddeutscher Bauerngarten mit niederdeutschen Beschriftungen. An der querlaufenden Jungiusstraße steht das kuppelgekrönte Gebäude des Botanischen Instituts mit angeschlossenem Museum (Mitte): Hier findet sich ein mit Hilfe Hamburger Fernhändler angelegtes Weltherbarium zur Warenkunde für Importeure: Ölpflanzen, Faserstoffe, Nutzhölzer,

Lebens-, Genuss-, Arznei- und Futtermittel, Gewürze, Drogen. Getrennt von der Straße „Bei den Kirchhöfen“ (Mitte) liegen links nicht mehr benutzte Begräbnisplätze und der inzwischen geschlossene Zoologische Garten mit der Ernst-Merck-Halle (Mitte links). Ein weiterer Friedhof ist links unten zu erkennen. Am Sievekingsplatz (unten Mitte) liegt das Strafjustizgebäude mit dem angehängten Untersuchungsgefängnis am Holstenglacis und der gegenüberliegenden Thaer-Oberrealschule vor dem Holstentor. Vor der Ringstraße und dem Holstenplatz mit der Musikhalle (rechts unten) findet sich ein Rest der ehemaligen Bastion Ulricus mit gekrümmtem Teich. Das Grün der ehemaligen Friedhöfe (links unten) wurde von Messehallen überwuchert. Geblieben ist das gepflegte Grün des Botanischen Gartens, dessen Neuanlage seit 1979 in Klein-Flottbek gedeiht. Das Botanische Institut hat einer privaten Law School Platz gemacht.



Der breite Segelschiffhafen, wo die Frachter in Doppelreihe ihre Waren im Strom umschlagen konnten.

Drei Brücken über die Norderelbe

Der Abschluss des Hamburger Hafens im Osten: Bis hierhin wurde das Hafengebiet erweitert, erst rechtselbisch (rechts), dann linkselbisch (Mitte). Der erste, 1872 vollendete Brückenschlag über den 300 Meter breiten Strom diente der zweigleisigen Eisenbahnverbindung über Harburg nach Hannover und Bremen. Getragen wurde sie ursprünglich wie auch die 1887 als Ersatz für die bisherige Dampffähre errichtete Neue Elbbrücke für Fuhrwerke und Pferd bahnen (unten) von drei gewaltigen und girlandig gestalteten Eisenbögen. Nach der Eröffnung der dritten, der Freihafenbrücke 1926 erhielt die auf vier Gleise erweiterte Eisenbahnbrücke unmittelbar daneben eine ähnliche Trägerkonstruktion. Dabei verlor sie ihre hohen Portale auf beiden Uferseiten, anders als die Straßenbrücke: Zwei von Zinnen gekrönte Türme flankieren die beiden Durchfahrten, dazwischen

sechs gotische Fensternischen mit den Wappen ehemaliger Hansestädte und in der Mitte das in Stein gehauene Hamburger Wappen. Zur Einweihung des Freihafens 1888 hatten die Hamburger in Vorbereitung auf den Welthandel nicht nur die Speicherstadt errichtet, sondern auch weitere Hafenbecken vor der Brückenschranke ausgebaggert, mit Kaimauern und Schuppen ausgestattet: Den Baakenhafen (rechts) mit Fruchtschuppen, den Moldauhafen (Mitte) mit Lastkähnen für die Fahrt Elbe aufwärts, daneben den breiten Segelschiffhafen, wo die Frachter wie früher nicht nur am Asia- und Amerikakai, sondern auch an Duckdalben festmachen, um ihre Ladung zu löschen, dann den Hansahafen (links) mit dem Bremer Kai, den Indiahafen mit dem Australia- und Afrikakai und den Südwesthafen mit dem Togo-, Windhuk- und Kamerunkai. Die Brücken blieben vom Krieg ver-



schont: Die Straßenbrücke verlor mit ihrer Verbreiterung 1957 ihre beiden Portale, die Eisenbahnbrücke erhielt 1980 eine Ergänzung für die S-Bahn, die Zukunft der Freihafenbrücke ist ungewiss.







Der andere Blick auf das Gebäude der Hamburger Sparkasse

Eppendorfer Marktplatz

Eine Einkaufsstraße ohne Autoverkehr: Wo im 19. Jahrhundert vornehme Herrschaften aus Hamburg, Bürgermeister, Senatoren, Kaufleute, sich geräumige Landsitze fern ab vom Getriebe der Politik und des Handels eingerichtet hatten, reiht sich seit Beginn des 20. Jahrhunderts ein Etagenhaus an das andere, meist mit Hinterhöfen und Terrassen. Gefördert wird das Wachstum des Stadtteils durch elektrische Verkehrsmittel, die Straßenbahn und die Ringlinie der Hochbahn: In den ersten drei Jahrzehnten des Jahrhunderts verdreifacht sich die Bevölkerungszahl Eppendorfs auf fast 90.000 Bewohner. Ihre Versorgung übernehmen zahlreiche Geschäfte an der Eppendorfer Landstraße (von rechts oben zur Mitte unten) sowie am Marktplatz (links): Neben dem Feinkostgeschäft gibt es einen Juwelier und eine Papierwarenhandlung, dann ein Schumacher- neben einem Schneidermeister, eine Manufakturwarenhandlung sowie

Stuhrs Kaffeerösterei. Das Kaufhaus der Gebrüder Dittmer mit Türmchen (Mitte) warb seit 1926 mit dem Spruch: „Die Dame geht nicht mehr zur Stadt, weil es doch Kaufhaus Dittmer hat.“ Auf die Insel zwischen Markt und Landstraße hat sich die Hamburger Sparkasse von 1827 ein modernes Gebäude (unten) setzen lassen mit einer Filiale, Wohnungen und Geschäften. Gewiss: 300 Meter von der alten Kirche an der Alster erwecken Eppendorfs Häuserfronten den Eindruck einer vornehmen Wohngegend; aber in den Hinterhäusern leben in beengten Verhältnissen Arbeiter und Angestellte, alleinstehende Frauen und Witwen. Mit viel Mühe gelingt es Oberbaudirektor Fritz Schumacher, ein paar Grünflächen zu erhalten. Bombenschäden gab es kaum; trotzdem musste das Kaufhaus 2012 einem Neubau weichen. Autos und Busse ersetzen die Elektrische und verstopfen die Landstraße.

Alsterpark in Fuhlsbüttel

Der aufgestaute Teich der Mühle des Hamburger Rats: Bis zur Ratsmühlensbrücke mit Schleuse am alten Dorfplatz (unten nicht mehr im Bild) schlängelt sich die Oberalster mit naturbelassenen Ufern, sogar eine scharfe Kurve macht sie (oben Mitte); danach ist sie bis zur Außenalster kanalisiert. In diesem Parkgelände hatte sich Heinrich Casten ein Vergnügungsetablisement mit Blick auf den ehemaligen Mühlen- teich sowie mit elektrischer Lichtanlage und Zentralheizung eingerichtet: Schon vor dem Ersten Weltkrieg bot er seine eleganten Gesellschaftsräume zur Abhaltung von Hochzeiten sowie Privat- und Vereinsfestlichkeiten an und versprach Menüs à la carte und Weine aus den ersten Häusern. Während der Saison säumten seine Tische in Doppelreihe die Uferböschung. Für Musikfreunde gab es eine Konzertmuschel, für Sportsfreunde einen Bootsanleger. Eine schmale Brücke führte zu zwei

Fischteichen (rechts). Im Hintergrund hat sich das einstige Dorf nach dem Anschluss an das Hochbahnnetz mit eigener Haltestelle zu einem gartenstadtähnlichen Vorort entwickelt: Im Wachholderweg (oben links) waren neben einer kleinen Grünanlage nur Einzelhäuser zugelassen. An der Ecke Bergkoppelweg/Kleekamp (oben Mitte) hatte sich der Möbeltischler Max Schäfer vom Architekten Karl Schneider zwei dreigeschossige Wohnblocks mit flachen Dächern entwerfen lassen, wo er auch Modelle seiner handgefertigten Holzmöbel ausstellen konnte. Die Hummelsbütteler Landstraße und der Abzweig Brombeerweg (Mitte quer) wurden zu mehrspurigen Straßen ausgebaut; der Park steht vor allem Kindern zur Verfügung, die Aufgaben des Vergnügungsetablisements haben andere Restaurants in der Umgebung übernommen.







Das Werksgelände der Carl Spaeter GmbH: Links der Barmbeker Stichkanal, oben der Osterbekkanal. Die Saarlandstraße führt vom rechten Bildrand nach links oben.

Eisenhandel in Barmbek

Ein riesiges Betriebsgelände mit langen Werkshallen und viel Lagerplatz: Der Eisengroßhändler Carl Spaeter aus Koblenz hat hier 1916 eine Zweigniederlassung seines Unternehmens begründet. Sie liegt verkehrsgünstig zwischen der Flur (heute: Saarland)straße (links) und dem Barmbeker Stichkanal (rechts), der vom Osterbekkanal (unten, nicht mehr im Bild) abzweigt und bis zum Stadtpark führt (oben); von der U-Bahnhaltestelle Stadtpark (oben rechts, heute: Saarlandstraße) haben es auch die Beschäftigten nicht weit. Vor allem wurde hier Stahl für die Bauindustrie gewalzt, zu Blechen, Bändern, Rohren, Stäben, Trägern, Schienen und Draht; Schuten sorgten für den

An- und Abtransport. Als der Standort 1955 nach Billbrook verlagert wurde, wichen Lärm und Ruß, es blieb jedoch auf Jahrzehnte eine Industriebrache zurück. Als in den 1990er Jahren in Städten wie Amsterdam, Wien, Bremen, München Projekte für ein Wohnen ohne eigenes Auto entstanden, bildeten sich auch in Hamburg entsprechende Initiativen: Sie sahen wegen der guten Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr und der Nähe des Stadtparks, eines großen Krankenhauses sowie vieler Schulen, Kindertagesstätten, Spielplätze und Einkaufsmöglichkeiten an den beiden Kanälen das ideale Gelände für die Verwirklichung ihrer Idee vom „autofreien Wohnen“. Die künftigen



Bewohner verpflichteten sich, auf ein eigenes Auto zu verzichten und es nur in „Wechselfällen des Lebens“ befristet zu nutzen. Tatsächlich sind für hundert Wohnungen nur 15 Stellplätze vorgesehen, dagegen je Wohnung 3,3 Stellplätze für Fahrräder, in Schuppen



und in Kellern. Der zuständige Stadtentwicklungssenator drückte 2001 nach dem Bezug des ersten Wohnhofs die Hoffnung aus, dass „dieses Vorbild viele andere von dieser Lebensweise“ überzeugen werde.



Gemüseanbau in Kirchwerder

Das größte Dorf der Vierlande an der Südspitze Hamburgs: Hier macht die Elbe (oben rechts) einen großen Bogen, hier gibt es eine Fährverbindung über den Fluss, hier geht es auf einem alten Heerweg nach Bergedorf. Seit Jahrhunderten sind Kleinbauern, Kätner und Hufner an der Arbeit, um mit ihrem Grünzeug die Bewohner der nahegelegenen Großstadt zu beliefern. Sie haben ihr Sand- und Schlickland rundum eingedeicht gegen die immer wiederkehrenden Hochwasser der Elbe, an die Bracks (rechts) erinnern. In ihren langgestreckten Gärten bauen sie die ganze Palette von Gemüsearten an: Erbsen, Bohnen, Salate, rote Beete, Karotten,

Kohlarten, Kartoffeln, Zwiebeln, Rettiche, Kürbisse, Melonen, Tomaten und sogar Artischocken; am Rande stehen überdies Obstbäume. Eine besondere Stellung nimmt die Erdbeere ein, die für Kirchwerder seit 1693 nachgewiesen ist. Um möglichst früh ernten zu können, werden die Pflanzen auf Mistbeeten unter Fensterglas oder mit eingebauten Heizungsrohren vorgezogen; Gewächshäuser sind kaum zu sehen. In der Haupterntezeit wurde sogar Berlin per Eisenbahn beliefert. Für den Verkauf auf Hamburgs Märkten zogen sich die Vierländer Bäuerinnen ihre eigenartigen Trachten mit der flachen Kopfdeckung an, gewisserma-

ßen als Gütesiegel ihrer Gemüse- und Obstangebote. Ihnen zur Ehre wurde ein Denkmal mit Brunnen und Sandstein-Figur errichtet, zuerst auf dem Messberg, heute auf den Hopfenmarkt. Im Hintergrund der Zollenspieker mit der Fährverbindung zum anderen Elbufer (oben links) und das alte Schulgebäude von 1914 am Kirchenheerweg (oben Mitte); die Außendeichflächen mit den Steinbuhnen (oben) sind heute Naturschutzgebiet.



Entwässerung in Ochsenwerder

Eine Schleuse und ein Pumpwerk gegen den schlimmsten Feind der Marschlande: Das Gebiet zwischen Elbe (oben) und Bille liegt nur wenige Meter über dem Hamburger Normal Null, ist flach wie ein Teller und wird von windungsreichen Elbarmen durchzogen, der Dove- und der Gose-Elbe (Mitte). Schon die ersten Besiedler im 13. Jahrhundert umrundeten die dazwischen liegenden Inseln mit Deichen und versahen sie mit Gräben. Trotzdem kam es immer wieder zu Überschwemmungen, über die Deiche und aus der Tiefe. Da sollten, zumindest bei Wind, Entwässerungsmühlen helfen: Sie schöpften das Wasser mit hölzernen Kisten

aus Sammelgräben, später schraubten sie es mit archimedischen Schnecken in Abflusskanäle Richtung Gose-Elbe: Von den gut zwei Dutzend Mühlen in Ochsenwerder stehen noch zwei (links und Mitte), eine davon wurde renoviert und diente als Denkmal. Seit 1924/25 verhindern die Reitschleuse (links) und das rot geklinkerte Pumpwerk (Mitte) Ochsenwerders Wassernot: Die Flut wird außen vor gehalten, der Wasserstand bleibt niedrig. Die elektrisch betriebenen Pumpen können so eingestellt werden, dass sie das Land nicht nur ent-, sondern bei anhaltender Trockenheit auch bewässern. Links neben dem Pumpwerk steht die Gastwirt-

schaft „Zur Schleuse“: Hier erhielten sich die Schleusenbauer aus dem Mecklenburgischen bei Speis und Trank von der schweren Arbeit mit Spaten und Schiebkarre, bevor sie am Wochenende nach Hause fuhren. Seit auch die Dove-Elbe abgesperrt wurde, können noch ungestörter Blumen gezogen und Gemüse angebaut werden; beim Zusammenfluss der beiden toten Elbarme liegt nun ein Naturschutzgebiet mit Vogel- und Insektenparadies. Die alte Mühle wurde in den Nachkriegsjahren ein Opfer der verzweifelten Suche nach Brennholz; eine Rekonstruktion zeigt das Museum in Curslack.



Bramfelds Hamburger Straße

Ein holsteinisches Dorf am Landweg von Hamburg über Oldesloe nach Lübeck: Nach dem Ende der Dänen-Herrschaft und der Zollgrenze 1864 richteten sich die Bauern auf die Belieferung der Hamburger mit Milch und Gemüse ein. Aus den Feldern wurden Gärten, in Freibeeten und unter Glas wuchsen Rhabarber, Blumen- und Weißkohl, Gurken, Feldspinat und Küchenkräuter; in ihren Kellern legten die Gemüsegärtner Champignon-Kulturen an. Die Bevölkerungszahl stieg von etwa 3000 im Jahr 1900 auf fast 9000 im Jahr 1932. Links und rechts von der mit Ulmen bestandenen Hauptstraße (heute: Bramfelder Chaussee) wurden

Einzelhäuser und Wohnblocks gebaut. Das ehemalige Dorf mauserte sich zum Vorort: Am Dorfplatz (damals: Bei der Friedenseiche) wurde 1889 eine neue Schule eröffnet, dann 1912 gleich daneben für den Gemeindevorstand des neuen Amtsbezirks Bramfeld-Steilshoop ein Rathaus (Mitte, heute Steakhaus), sowie ein Elektrizitätswerk (Mitte rechts, heute neu errichtetes Gesundheitszentrum). Ein Jahr später kam noch eine eigene Kirche im norddeutschen Stil dazu (unten) und nach dem Ersten Weltkrieg gegenüber ein neuer Bramfelder Hof, in dem Ferdinand Klempau Bavaria-St. Pauli-Bier ausschenkte. Tatsächlich wünschte man

sich eine engere Verbindung zu Hamburg, besonders nachdem der Millionenstadt 156 Hektar Land zur Erweiterung des Ohlsdorfer Friedhofs (oben links) überlassen worden war. Zu mehr als einer Busverbindung nach Barmbek reichte es lange nicht; dafür breitete sich nach dem Zweiten Weltkrieg die von Max Bahr 1927 in Bramfeld gegründete Holzhandlung als Baumarktkette in Hamburg aus. Der Stadtteil verlor seine Ruhe, als die Chaussee begradigt und vierspurig ausgebaut und eine Großsiedlung im benachbarten Steilshoop hochgezogen wurde.



Ein Arbeitsdienstlager in Rahlstedt

Das Gut Höltingbaum mit Wirtschaftsgebäuden an einer alten Landstraße zwischen Hamburg und Lübeck: Die 1892 errichtete zweigeschossige Luxusvilla in hellem Putz ist durch viele unglückliche Hände gegangen, bis sie 1931 vom Kreis Storman übernommen wurde. Mit der Einführung eines Freiwilligen Arbeitsdienstes durch Notverordnungen ergab sich eine sinnvolle Nutzung: In den Zeiten der großen Arbeitslosigkeit sollte er jungen Leuten ermöglichen, in Kontakt mit der Arbeitswelt zu bleiben. Anfang August 1932 standen etwa 50 Vermessungstechniker vor dem Eingang der Villa stramm: Sie hatten zuvor auf der Grundlage von Luftbildern an der Entwicklung einer

Deutschland-Karte in großem Maßstab gearbeitet, waren entlassen worden und sollten nun für täglich 2 Reichsmark weiterarbeiten können; organisiert wurde es vom Deutschen Handlungsgehilfenverband in Hamburg. Bessere Arbeitsplätze konnte man sich nicht vorstellen: Es gab Zentralheizung, fließend Wasser, elektrisch Licht, an den Wänden Seidentapeten, an den Decken Gemälde; das gemeinsame Essen fand auf Holzgestühl in der holzgetäfelten Halle statt. Der benachbarten Gemeinde Rahlstedt war man bei der Planung für den Straßenbau und für die Herstellung von Regenrückhaltebecken in den neuen Siedlungsgebieten behilflich. Nach Abschluss der kartografischen

Arbeiten und der Umgestaltung der landwirtschaftlich genutzten Flächen zu einem Truppenübungsplatz für die in Rahlstedt stationierten Panzergrenadiere wurde das Arbeitslager 1937 aufgelöst; die Villa diente erst als Möbellager, nach dem Krieg als Flüchtlingsheim, Altersheim und zuletzt der Kunst. Nach aufwändiger Restaurierung wurde das Herrenhaus inmitten eines großen Parks an der vierspurigen Sieker Landstraße für stilvolle Feiern aller Art angeboten. Den ehemaligen Truppenübungsplatz teilen sich Hamburg und Schleswig-Holstein als Naturschutzgebiet für Barfußwanderungen und Waldbäder.





Der Marktplatz in Sasel

Ein Dorf auf dem Weg zum Vorort: Der Aufschwung begann nach dem Ersten Weltkrieg, als das Gut Saselhof aufgeteilt wurde und einige hundert Siedler begannen, sich mit Gemüseanbau und Kleintierhaltung selbst zu versorgen. Sie schufen sich um einen quadratischen Platz herum ein Ortszentrum: Die zweiflügelige Volksschule (links) wurde ausgebaut, rechts daneben erhielt die Freiwillige Feuerwehr ihre Wache, daneben die Post ein breites Gebäude und gegenüber 1928 die Gemeindevertretung ein Rathaus mit Dachreiter (rechts), allesamt nach Hamburger Vorbild in roten Klinker gekleidet. Vom Saselhof sind rechts das breite Torhaus, der lange Kuhstall und der bescheidene Gutshof zu sehen. Nicht zu sehen ist die 1928 nach einem Sängerkongress in Wien hinter dem Rathaus zum Gedenken an den Komponisten Franz Schubert gepflanzte Linde, die der Männergesangsverein Salia mit dem Liede „Am Brunnen vor dem Tore, da steht ein

Lindenbaum“ begrüßte. Vor den Toren der Großstadt entwickelte sich Sasel zu einem beliebten Wohnort: Die Schule steht noch und betreut Menschen mit komplexen Behinderungen, die Post hat ein paar Räume behalten, im ehemaligen Rathaus werden Grillgerichte serviert, im ehemaligen Kuhstall bietet ein Kulturzentrum Konzerte, Ausstellungen, Lesungen, Tanz in den Mai und im Großen Saal unter dem Dach Gelegenheit zum Feiern. Der Marktplatz hat allerdings durch den Bau einer vierspurigen Ringstraße gelitten: Die Lokalpolitiker haben 2020 beschlossen, Sasels Zentrum hübsch zu machen und durch eine Mauer vor dem Straßenlärm zu schützen.



Neue Wohnkultur in Othmarschen

Altonas sozialdemokratische Baupolitik auf dem Höhepunkt: Zwei große Wohnblöcke, zwei lange Gebäudezeilen und ein Kopfbau entstehen 1928/29 für die gewerkschaftliche Baugenossenschaft Selbsthilfe am Rande Ottensens, in der Nähe des S-Bahnhofs Bahrenfeld (Mitte rechts), aber eigentlich auf dem 1890 eingemeindeten Gebiet Othmarschens, in Nachbarschaft zu einer Margarine-Fabrik (Mitte links), die den Geruch von Kopra, Sesam und Sonnenblumenkernen ausströmen lässt. Der zuständige Bausenator Gustav Oelsner hatte sich ursprüng-

lich für die Auflösung der Großstadt eingesetzt, dann jedoch dem Wunsch nach günstigem Wohnraum für die wachsende Arbeiterschaft nachgegeben; der zuständige Architekt Friedrich Ostermeyer, bekannt für unkonventionelle Einzelhäuser, begnügte sich mit schmucklosen Klinkerfassaden, monotoner Abfolge von Fenstern und Türen sowie sparsamen Flachdächern. In der SPD-Presse hieß es: „Der Gemeinschaftsgeist, der in der modernen Arbeiterbewegung lebendig ist, hat hier greifbare Gestalt angenommen.“ Benannt wurde das Wohnquartier nach

Friedrich Ebert, der es vom Arbeiterführer zum Reichspräsidenten gebracht hatte und den seine politischen Gegner 1925 in den Tod getrieben hatten. Im grünen Hof zwischen den Zeilen wurde auf einer Stele eine Büste mit großem Kopf aufgestellt: Ob sich der gemütvolle und honorige Rheinpfälzer in dieser streng gegliederten Sachlichkeit wohlfühlt hätte? Der Krieg ließ die Großwohnanlage unangefochten – die kleinen Wohnungen dienen heute eher als Durchgangsstation für Leute, die es bei höherem Verdienst ins Grüne zieht.



Ein moderner Landsitz in Othmarschen

Ein Wohnhaus mit weiträumiger Gartenanlage: 1930 ließ sich der Tabakkönig und Multimillionär Philipp Fürchtgott Reemtsma an der Parkstraße von dem Frankfurter Architekten Martin Elsaesser eine luxuriöse Unterkunft errichten. Sieben Jahre zuvor hatte Reemtsma die Zigarettenproduktion (u.a. Ernte 23) von Erfurt nach Bahrenfeld in eine freigewordene Kaserne verlegt. Im Geschäft mit dem Rauschgift Nikotin hatte sich der 1893 geborene Philipp zu einem der vermögendsten Männer im Deutschen Reich emporgearbeitet. Das zweigeschossige, (zum Ärger der Nachbarn) grüngekachelte

Wohnhaus, mit breiten Glasfronten, leicht geneigtem Flachdach, allem nur denkbaren Komfort, Schwimmbad und Gymnastikraum versehen, lag in einer weiträumigen Parklandschaft, darin ein Teich mit Sandstrand und Wasser-rutsche, Spiel- und Sportstätten, ein Reitgarten, ein Boccia- und ein Tennisplatz. Zur Selbstversorgung gab es landwirtschaftlich genutzte Flächen für Gemüse und Obst sowie Gewächshäuser, nicht zu vergessen das halbrunde Teehäuschen neben dem Wildrosengarten. Der Hausherr konnte mit Frau und drei Kindern im Luxus schwelgen: Aus steuerlichen Gründen zahlte

er seiner Firma als Eigentümerin eine Miete; es war bezahlbarer Wohnraum, denn der Quadratmeterpreis lag nur geringfügig über dem in Dulsberg. Der Krieg tastete die Besitztümer nicht an, den britischen Besatzern schienen sie geeignet für ein Offizierskasino. Nach ihrem Abzug 1952 wurde die Anlage zur Konzernzentrale um- und ausgebaut, 2003 verkauft: Im denkmalgeschützten Haupthaus können nun vier Wohnungen vermietet werden; der Reemtsma-Park besteht aus fünf Wohnhäusern mit jeweils zwölf Wohnungen.

Tabakverarbeitung in Wandsbek

Ein Zeppelin über einer Großbaustelle zwischen Walddörferstraße (links) und Wandse (rechts): Das Haus Neuerburg aus Köln hatte 1924 (wie zuvor Reemtsma in Bahrenfeld) damit begonnen, vor den Toren Hamburgs, Deutschlands größtem Umschlagplatz für Rohtabak, eine Riesenfabrik für die Herstellung von Zigaretten zu errichten. Ergänzungen folgten ein paar Jahre später: Durchgeführt wurden sie vom meistbeschäftigten Baumeister Hamburgs, dem 50-jährigen Fritz Höger, bekannt durch Geschäftshäuser in der Mönckebergstraße und durch Kontorhäuser in der Altstadt. Nach dem Motto „Bausteinrohbau ist alles, Putzbau ist Schminke“ lieferte er ein Meisterstück seiner Kunst ab: Die 35 Fenster der breiten Fassade werden über alle fünf Geschosse von vertikalen Bändern getrennt, die wie Spiralen wirken, weil die flachen Klinkersteine jeweils um 15 Grad versetzt übereinander gemauert sind und sich so in die Höhe ranken. Die Vollendung des Vierecks

steht noch aus. Die kleine Schwester der Zigarre hatte ihren Siegeszug bereits vor dem Ersten Weltkrieg angetreten: Sie passte in die Schnelllebigkeit der modernen Zeit und half mit ihrer Kürze auf eine Zigarettenlänge Pausen zu füllen. Nach dem Krieg setzte eine Konzentration der industriellen Fertigung ein: Reemtsma und Haus Neuerburg versorgten vier von fünf Rauchern mit Glimmstengeln zu 4, 5 und 6 Pfennigen, fusionierten in den 1930er Jahren und trennten sich nach dem Zweiten Weltkrieg wieder. Weil Haus Neuerburg mit seiner *Overstolz* die Entwicklung zur Filterzigarette verpasste, wurde es von einem von einem US-amerikanischen Tabakkonzern (*Camel*) übernommen und stellte 1982 die Produktion in Hamburg ein. Nach umfangreichen Umbaumaßnahmen bezog 1988 die Deutsche Bundespost den denkmalgeschützten Högerbau; Makler preisen in anderen Gebäudeteilen Büroflächen zu günstigen Mietpreisen und mit guter Ausstattung an.







Joachim Paschen, geboren 1944, Studium in Hamburg, München, Berlin, Promotion 1973 in Geschichte bei Prof. Fritz Fischer, Universität Hamburg, Direktor der Staatlichen Landesbildstelle Hamburg von 1987–2003. Autor zahlreicher Bücher zur Geschichte Hamburgs. Im Medien-Verlag Schubert erschienen: *Hamburg im Bombenkrieg* (1993), *Das neue Hamburg* (1998), *Fritz Schumacher – Mein Hamburg* (1994), *Unser schönes Hamburg* (2019)

Literatur

Bauche, Ulrich: Hamburg in historischen Luftbildern. Hamburg 1980
 Beneke, Otto: Hamburgische Geschichten. Hamburg 1914
 Berlage, Hans: Altona. Ein Stadtschicksal. Von den Anfängen bis zur Vereinigung mit Hamburg. Hamburg 1937
 Bertram, Friedrich: Mein Hamburg. Heimatkundliche Spaziergänge und Plaudereien. Vier Teile. Hamburg 1921ff
 Bröcker, Paul: Was uns das Gängeviertel erzählt. Hamburg 1910
 Bruhns, Maike: Anita Rée. Leben und Werk einer Hamburger Malerin 1885–1933. Hamburg 1986
 Bunge, Hans/Kähler, Gert (Hrsg.): Villen und Landhäuser. Bürgerliche Baukultur in den Hamburger Elbvororten 1900 bis 1935. Hamburg 2012

Clasen, Georg: Heimat Hamburg. Ein Gedenkbuch. Hamburg 1950
 Cordes, August: Die St. Johanniskirche Harvestehude. Denkschrift zur Feier des 25-jährigen Bestehens. Hamburg 1907
 Decker, Eva: Beim Trichter – Reeperbahn 1. (= Hamburger Bauheft 8) Hamburg 2014
 Deussing, Rudolf (Hrsg.): Das Krankenhaus Wandsbek und seine Entwicklung. Hamburg 1938
 Dogramci, Burcu (Hrsg.): Gustav Oelsner – Stadtplaner und Architekt der Moderne. Hamburg 2008
 Donath, Matthias: Hamburg 1933–1945. Ein Architekturführer. Petersberg 2011
 Dreckmann, Alfred: Bergedorfer Industrie in Texten und Bildern. Hamburg 1992
 Dreckmann, Hans u.a.: Barmbek. Vom Dorf zur Großstadt. Ein Heimatbuch. Hamburg 1965
 Finder, Ernst: Die Vierlande. Hamburg 1922
 Frahm, Walter: Wandsbek – unsere Stadt in Wort und Bild. Wandsbek 1935
 Frantz, Jürgen: Lokstedt-Nienendorf-Schnelsen. Drei preußische Gemeinden werden Hamburger Stadtteile. Hamburg 2012
 Fremdenverkehrsverein Hamburg e.V. (Hrsg.): Führer durch Hamburg. Hamburg 1928
 Fremdenverkehrsverein Hamburg e.V. (Hrsg.): Hamburg Führer, Hamburg 1936
 Fricke, Helmuth: Hamburg-Wandsbek. Erfurt 2004
 Frilling, Hildegard/Mischer, Olaf: Pütt und Pann'n. Geschichte der Hamburger Hausmüllentsorgung. Hamburg 1994
 Führer durch den Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel. Hamburg 1932
 Gebhard, Julius: Fritz Höger – Baumeister in Hamburg. Hamburg 1952

Gretzschel, Matthias: St. Marien-Dom in Hamburg. Regensburg 2011
 Gutsche, Susanne u.a.: Dulsberg aus der Luft 1922–1942. Hamburg 2005
 Hamburg. Photographische Aufnahmen von Albert Renger-Patzsch. Einleitung von Fritz Schumacher. Hamburg 1930
 Hamburg und seine Bauten unter Berücksichtigung der Nachbarstädte Altona und Wandsbek. Hamburg 1914
 Hamburg und seine Bauten mit Altona, Wandsbek und Harburg-Wilhelmsburg 1918–1929. Hamburg 1929
 Hamburger Adressbuch 1900ff
 Hamburg von Altona bis Zollenspieker. Das Haspa-Handbuch für alle Stadtteile der Hansestadt. Hamburg 2002
 Hammer, Friedrich: Kirche in politischen Ausnahmesituationen. Erlebnisse eines Pfarrers in Hamburg und Altona 1930–1956. In: Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte 77 (1991), S. 77–100
 Hansen, Adolph/Sottorf, Rudolf: Die Kollauer Chronik. Bd. 3. Hamburg 1938
 Hansestadt Hamburg – Das Tor zur Welt. Ein Bildbuch. Hamburg 1938
 Harbeck, Hans: Das Buch von Hamburg. München 1930
 Harder, Hans: Wer wandert mit? Altona 1932
 Harms, Hans/Schubert, Dirk: Wohnen in Hamburg – ein Stadtführer. Hamburg 1989
 Hipp, Hermann: Freie und Hansestadt Hamburg. Köln 1989
 Hipp, Hermann (Hrsg.): Haus K. in O. 1930–32. Berlin 2005
 Hölscher, Ferdinand: Der Harburger Stadtpark. In: Der Deutsche Gartenarchitekt 4 (1927) S. 25–28
 Hoffman, Paul Th.: Die Elbchaussee. Ihre Landsitze, Menschen und Schicksale. Hamburg 1958
 Knigge, Jobst C.: 100 Jahre Fritz-Schumacher-Siedlung in Hamburg. Berlin 2016

Unser Verlagsprogramm

Hamburg

Altona von A-Z
Barmbek von A-Z
Eimsbüttel von A-Z
Eppendorf von A-Z
Feuerwehr-Buch Hamburg, das Große
Grobecker, Kurt: On air – Reporter beim
Norddeutschen Rundfunk
Hamburg in Luftaufnahmen von 1930
(Bd. 2)
Hamburger Hafen, der
Hamburg im Bombenkrieg –1940-1945
Hamburgs Neustadt im Wandel
Hamburgs stolze Fregatten – Konvoischiff-
fahrt im 17. Jahrhundert
Hamburgs Straßennamen erzählen
Geschichte
Harburg – von 1970 bis heute
Harburg von A-Z
Harburgs schönste Seiten
Pompöser Leichenzug zur schlichten
Grabstätte – ... St. Michaelis
Rothenburgsort, Veddel im Wandel
Unser schönes Hamburg
in Luftaufnahmen von 1930
Winterhude von A-Z

Schleswig-Holstein

Bad Oldesloe
Bad Segeberg im Wandel
Bad Segebergs schönste Seiten
Kiels schönste Seiten
Sagenhaftes Sylt
So kochte Sylt
St. Peter-Ording
Sylt – Die großen Jahrzehnte
Sylt – Noch mehr Inselgeschichten
Sylt im Wandel – Menschen, Strand und
mehr
Sylt prominent
Sylts schönste Seiten

Niedersachsen

Buchholz in der Nordheide
Cuxhaven – Maritime Stadt mit Zukunft
und Geschichte
Cuxhaven – Stadt am Tor zur Welt
Göttingens schönste Seiten
Hannover in Luftaufnahmen von 1930
Hannovers schönste Seiten
Hannovers Straßennamen erzählen
Geschichte
Ostfriesland
Stade und das Alte Land
Verden, der Landkreis
Wo ich hergekommen bin –
Georg von der Vring

Nordrhein-Westfalen

Dortmunds schönste Seiten
Düsseldorfs schönste Seiten
Duisburg – Stadt an Rhein und Ruhr
Heinsberg, der Kreis
Kölns schönste Seiten
Siegen und das Siegerland

Baden-Württemberg

Freudenstadt, der Landkreis
Konstanz
Konstanz schönste Seiten

Bayern

Boten aus Stein – Alte Kirchen im
Werdenfelser Land, am Staffelsee
und im Ammergau

Unser Programm im Internet: www.medien-verlag.de