

Joachim Paschen

Hamburg im neuen Glanz

in Luftaufnahmen von 1968-1971

Medien-Verlag Schubert



ISBN 978-3-937843-6-43

© Copyright 2023 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	Recht und Gesetz, Strafe und Gnade	35
Hamburgs Zentrum		Die große heilende Kraft des öffentlichen Grüns	36
In der Mitte der Stadt	9	Die Kirche St. Pauli auf dem Hamburger Berg	38
Politik und Kommerz Rücken an Rücken	11		
Zwischen Elbe und Alster	13	An der Alster	
Speicherstadt und Hochhausstadt	15	Am Westufer eine Parklandschaft	41
Ein Fleet von der Alster zur Elbe	16	Ein Palais neben dem anderen	42
Die Sanierung der Neustadt	19	Sportanlagen am Rothenbaum	45
Umrahmt von drei Jungfernstiegen	20	Vor dem Dammtor	46
Lombardsbrücken für Autos und Züge	23	Sonnenblick auf die Außenalster	49
Die Esplanade im grünen Kleid	25	Eine Villengegend vom Feinsten in Winterhude	51
An der Wiege des Hamburger Hafens	26	Ein runder Teich ohne Zugang	53
Hamburgs Vorstädte		Eine Gelehrtschule in Winterhude	55
Ein Campus für das Studium	28	Ein Bahnhof und ein Bad für Eppendorf	56
Fleisch und Strom für Hamburg	30	Zwischen Kirche und Fährhaus	59
Eine Markthalle für Rinder, Schafe und Menschen	32	Badevergnügen in Ohlsdorf	61

Altona

Der Platz der Republik	62
Neu-Altona als Musterwohngebiet	64
Die erste Fußgängerzone	65
Ein Hochhaus an der Palmaille	66
Riesenhallen für ein Paketpostamt	67
Ein Friedhof in Ottensen	68
Eine Kirche zwischen Ottensen und Othmarschen	70
Ein Allgemeines Krankenhaus für Altona	73

City Nord

Eine Geschäftsstadt auf dem Reißbrett	74
Erster Bauabschnitt im Osten	76
Vielfalt der Bauformen	77
Das größte und modernste Bürogebäude	78
Ein Wohnquartier am Rande der neuen City	79
Zweiter Bauabschnitt im Westen	81

Hafen

Binnenhafen und Niederhafen	83
Speicherstadt im alten Glanz	84
Ausbau am südlichen Elbufer	86
Zwei Kaizungen für Afrika	88
Großwerften am Südufer	90
Industrie am Reiherstieg	93
Hamburgs größte Werft	94
Kaiser-Wilhelm-Hafen dicht an dicht belegt	97
Vom Fluss- zum Seeschiffhafen	99
Eine Werft am Köhlbrand	100
Getreideumschlag am Köhlbrand	102
Petroleumhafen und Lotsenstation	105
An der Elbe	
Ein neuer Tunnel unter der Elbe	107
Ein- und Ausfahrt in Waltershof	109
Flugzeugbau auf Finkenwerder	110
Schiffbau in Neuenfelde	113

Am Rande der Stadt

Am Osdorfer Born	115
Das Elbe-Einkaufszentrum	116
Neue Geschäftigkeit in der Hamburger Straße	117
Verkehrsknoten Bahnhof Barmbek	118
Tausend Wohnungen in Niendorf-Nord	119
Die Dorfmitte von Eidelstedt	120
Die Birckholtz-Siedlung in Berne	121
Alstertal-Einkaufszentrum in Poppenbüttel	122
Eine Großsiedlung auf der Horner Geest	123
Das Allgemeine Krankenhaus Harburg in Heimfeld	124
Wohnknollen zwischen Hochhäusern in Neuwiedenthal	125
Literatur	126



Einleitung

Der Polizeihubschrauber fliegt an einem sonnigen Tag im Mai 1968 über Hamburg. Hinter dem Piloten sitzt Herbert Eisenhauer, der Fotograf der Landesbildstelle Hamburg. Er soll die schönsten Stellen der Stadt aus der Luft porträtieren, zum ersten Mal in Farbe. An einem Tag ist das gar nicht zu schaffen, insgesamt kommen etwa 250 Aufnahmen zusammen, etwa 50 davon werden hier zum ersten Mal veröffentlicht.

Die Flugroute ist vorgegeben: die Alster entlang von der Quelle bis zur Mündung in die Elbe, einmal über die Innenstadt, dann der Hafen und schließlich die Elbe abwärts. Pilot und Fotograf verstehen sich gut, auch wenn hin und wieder Sonderwünsche geäußert werden: etwas tiefer, die Sonne im Rücken, eine kleine Wendung. So kommt es wohl auch zu einigen Zugaben, die eigentlich nicht auf dem Weg liegen: der neue Schlachthof, die neuen Universitätsgebäude, die City Nord.

Zwei und drei Jahre später kletterte Herbert Eisenbauer erneut in einen Hubschrauber und hielt vor allem Veränderungen am Südufer der Elbe und den Bau des Elbtunnels fest. Vie-

le Aufnahmen zeigen die Objekte aus verschiedenen Perspektiven, manche lassen mehr Horizont als Erde sehen. Um nicht nur die Flugroute abzubilden, sondern ganz Hamburg in der Zeit um 1970 zu zeigen, wurden zur Ergänzung etwa 20 Schwarz-Weiß-Luftaufnahmen aus dieser Zeit ausgewählt

Hamburg wollte damals Zwei-Millionen-Stadt werden: Dafür musste eine zweite Geschäftsstadt her, auch die Innenstadt zu entlasten; dafür musste der Hafen ausgebaut und erweitert werden, um den Umsatz und den Wohlstand zu steigern; dafür mussten neue Wohnviertel errichtet werden, damit die Menschen der Stadt als Steuerzahler erhalten bleiben; für sie mussten neue Einkaufszentren entstehen und neue Verkehrswege erschlossen werden.

Hamburgs Erster Bürgermeister von 1965 bis 1971, Herbert Weichmann, war regelmäßig dabei, wenn neue Wohnviertel oder Einkaufszentren eingeweiht wurden. Bei diesen Gelegenheiten machte er deutlich, welchen Weg Hamburg beschreiten musste: „Unsere Stadt ist in den Jahren seit dem Beginn des Wiederaufbaus weit von den alten Zentren vorgewandert

und in neue Räume hineingewachsen. Die alten Zentren, vor allem in der City, in Wandsbek oder in Eimsbüttel, sind ganz einfach nicht mehr in der Lage, die Menschen in den weiter draußen hinzugewachsenen Wohngebieten in ihrem täglichen Bedarf zu versorgen. Zudem entspricht es einem Gebot von Logik und Vernunft, an hervorragenden Stellen entlang städtischer Entwicklungsachsen in der Nähe von Schnellbahnstationen neue Zentren zu entwickeln.“

In acht Kapiteln wird dieser Entwicklung nachgegangen und das Vorher mit dem Nachher verglichen. Die knappen Hinweise zum aktuellen Stand sollen dazu ermuntern, im Internet zu prüfen oder direkt vor Ort zu erleben, was sich seitdem getan hat. Besonders zu danken ist Nina Schwencke vom Staatsarchiv Hamburg, die dort den Bestand des Bildarchivs der ehemaligen Landesbildstelle bewahrt und beschützt.



In der Mitte der Stadt

Hier steht das 1897 eingeweihte Rathaus mit dem Rathausmarkt: Im rechten Flügel hat der Senat seinen Sitz, im linken tagt die Bürgerschaft. Der Turm in der Mitte ist 112 Meter hoch, aus Respekt vor den fünf Hauptkirchen niedriger als deren Türme: Im Vordergrund die Spitze von St. Petri, im Hintergrund St. Michaelis. Nach dem Großen Brand von 1842, dem das alte Rathaus zum Opfer gefallen war, hatte es mehr als ein halbes Jahrhundert gedauert, bis das neue Haus bezogen werden konnte. Es steht an der Gren-

ze zwischen der alten Stadt, begrenzt durch den Alten Wall rechts vom Bau, zum Erweiterungsgebiet, das im 30-jährigen-Krieg durch neue Wallanlagen (Grünstreifen in der Bildmitte) einbezogen und geschützt wurde. Dahinter liegt die Vorstadt St. Pauli mit den Landungsbrücken. Weder der Bombenkrieg noch die Nachkriegsplanung haben dem Grundmuster der Innenstadt viel anhaben können.





Zwischen Elbe und Alster

Das Straßengewirr der alten Stadt hat sich nach dem Zweiten Weltkrieg entwirrt. Es entstand eine sechsspurige Verbindung zwischen Osten und Westen (unten) mit der Abzweigung der Domstraße (rechts), die an den 1806 abgerissenen Dom erinnert, wo jetzt ein Parkplatz zu finden ist. Stehengeblieben sind die Petrikirche mit dem grünen Turmhelm, die Katharinenkirche (rechts unten) und St. Nicolai (Mitte), von der allerdings nur der Turm als Mahnmahl an die Zerstörungen im Bombenkrieg erhalten

blieb. Die aufgestaute Alster wird von den Lombardsbrücken in Binnen- und Außenalster geteilt. Um den Turm der Nicolaikirche herum zeigen zahlreiche Neubauten die Wiederaufbauleistungen: Vor allem die Ost-West-Straße (heute nach den Bundeskanzlern Ludwig Erhard und Willy Brandt benannt) zog Konzerne, Banken, Versicherungen und Pressehäuser an, die mit ihren Glasfassaden Transparenz versprochen.

Umrahmt von drei Jungfernstiegen

Seit bald 800 Jahren staut sich hier die Alster, zunächst für den Betrieb von Wassermühlen, dann für das Lustwandeln der Stadtschönheiten, schließlich als Stadtschönheit für Touristen. Vom geschwungenen Anleger mit Alsterpavillon (links) und rundem Reisepavillon (Mitte unten) starten Rundfahrten unter den Lombardsbrücken um die Außenalster. Die eindrucksvollen Fassaden von drei Gebäuden beherrschen seit mehr als hundert Jahren den Binnenensee: Im Süden das Alsterhaus, im Westen das Hotel Vier Jahreszeiten am

neuen Jungfernstieg (links) und im Osten Deutschlands größte Reederei, die Hamburg-America-Linie (rechts), deren langjähriger Generaldirektor Albert Ballin dem Damm davor den Namen gegeben hat. Für den Bau einer unterirdisch geführten S-Bahnlinie wurde in der Binnenalster ein Graben ausgehoben. Im Gefolge entstand ein großer Umsteigebahnhof am Jungfernstieg, auf dem für Autos noch viel Platz ist.





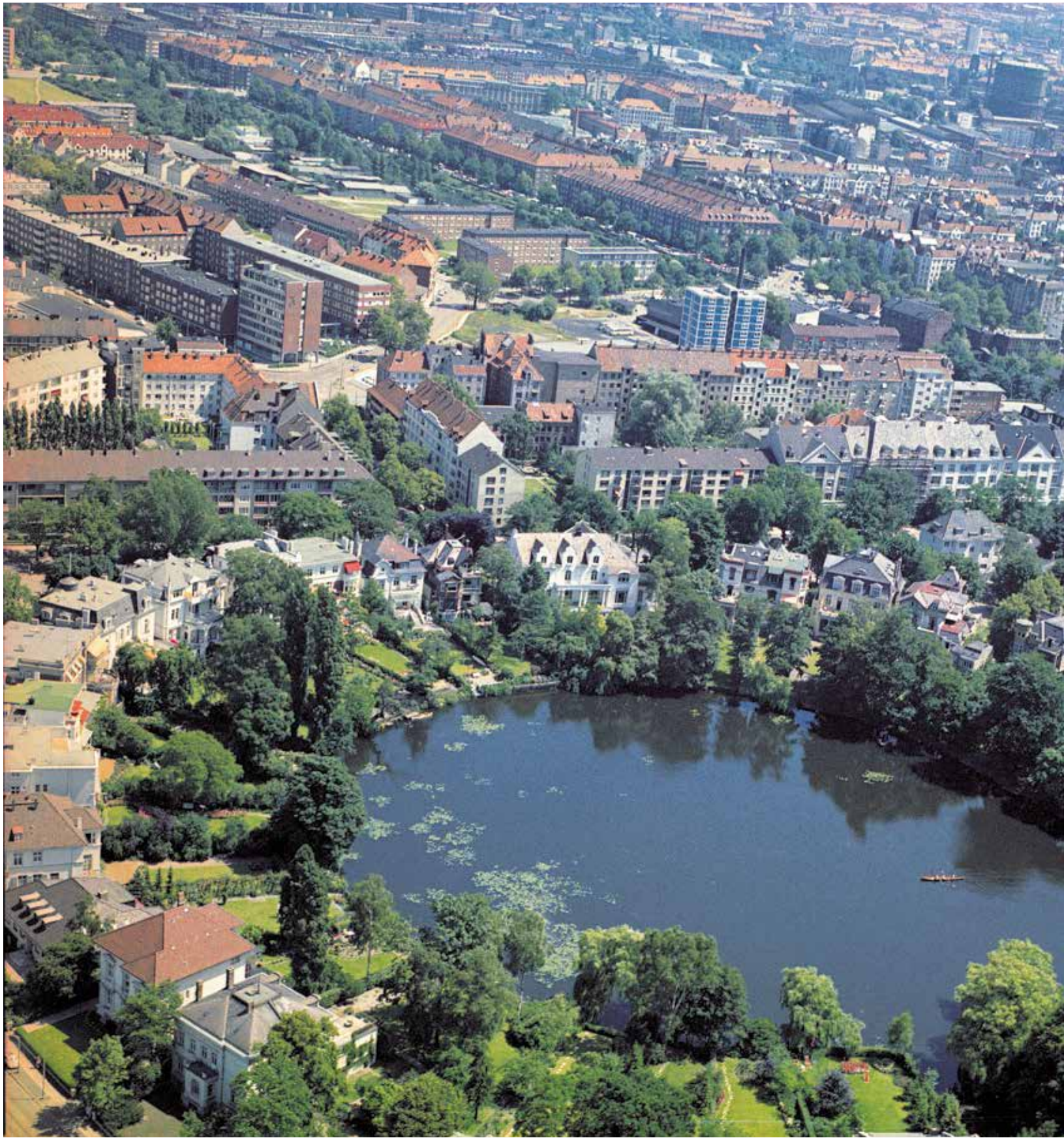




Recht und Gesetz, Strafe und Gnade

Vor dem alten Holstentor erhielt am Ende des 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts die Hamburgs Rechtsprechung ihren Platz. Den Anfang machte die Strafjustiz, der auch gleich ein Untersuchungsgefängnis angeschlossen wurde (Mitte rechts). Es folgte die Ziviljustiz, die sich das 1900 für ganz Deutschland in Kraft getretene Bürgerliche Gesetzbuch zur Richtschnur nahm (Mitte links); wegen des großen Bedarfs folgte 30 Jahre später ein gewölbter Erweiterungsbau. In majestätischer Würde und rückseitig geschützt von der Gnadenkirche nimmt das Oberlandesgericht die Mitte ein; es war als oberste Instanz auch für die beiden freien Hansestädte Bremen und Lübeck

zuständig. Die beeindruckende Grünanlage erhielt mit der Gartenbauausstellung 1963 eine Absenkung, behielt aber den Namen Sievekingplatz nach dem ersten Oberlandesgerichtspräsidenten. Der Karl-Muck-Platz (unten), benannt nach dem Leiter der Hamburger Philharmoniker, die vor allem in der vom Segelschiffreeder Ferdinand Laeisz gestifteten Musikhalle (rechts) auftraten, verlor seinen Namen an den in Hamburg geborenen Komponisten Johannes Brahms.





Ein runder Teich ohne Zugang

Wer sich einen Blick auf die Wasserseite der etwa 20 Villen am Rondeelteich verschaffen will, muss mit dem Ruderboot über den Rondeelkanal (rechts unten) eindringen. Für die Erschließung der ganzen Gegend gesorgt hatte im 19. Jahrhundert Winterhudes Großgrundbesitzer Adolph Sierich: Die Verbindungsstraße zur Innenstadt trägt seinen Namen (Mitte quer), andere Straßen heißen nach seiner ersten Frau Maria-Louise (links nicht mehr im Bild), seiner Mutter Dorothea (parallel zur Sierichstraße), seiner Schwägerin Agnes sowie seinem Sohn Willi. Be-

baut wurden die exklusiven Grundstücke mit abfallenden Gärten zum Teich im letzten Jahrzehnt des 19. und im ersten des 20. Jahrhunderts, als Hamburgs Hafen die Konkurrenten auf dem europäischen Kontinent überrundete und nur noch London und New York vor sich hatte. Einige der alten Schlösschen haben inzwischen modernen Mehrfamilienhäusern weichen müssen.





Ein Bahnhof und ein Bad für Eppendorf

Der aufstrebende Stadtteil steigerte kurz vor dem Ersten Weltkrieg seine Attraktivität weiter: Ab 1912 konnte man vom Bahnhof Kellinghusenstraße die Ringlinie der Hochbahn für die Fahrt in die Innenstadt nutzen. Ein gutes Jahrzehnt später gab es einen Abzweig Richtung Ohlsdorf (rechts); wer in eine andere Richtung umsteigen wollte, nutzte eine Brücke (links). Genau gegenüber eröffnete 1914 eine Warmbadeanstalt, für Leute aus baderlosen Wohnungen, links für Frauen, rechts für Männer.

Im säulenbewehrten Mitteltrakt waren eine Wäscherei, ein Standesamt und eine Öffentliche Bücherhalle untergebracht. Nach dem Zweiten Weltkrieg erhielt das Bad den Namen des früheren Direktors der Wasserwerke, Holthusen, und ein Freibecken. Um das Grün der ehemaligen Landhäuser Hamburger Kaufleute zu erhalten, bekamen die neuen Wohnblocks an den Straßenrändern mehr Geschosse als üblich (Mitte links und rechts).

Der Platz der Republik in Altona

Zwischen neuem Rathaus (unten) und altem Bahnhof (Mitte) erstreckt sich die baumbestandene Grünanlage. Flankiert wird der Platz von der Museumstraße (links) mit dem Altonaer Museum und der Max-Brauer-Allee, benannt nach dem Oberbürgermeister der bis 1937 preußischen Stadt, der auch dafür gesorgt hatte, dem ursprünglichen Kaiserplatz einen neuen Namen zu geben. Im 1895 eingeweihten Rathaus tagt nun die Bezirksversammlung, leitet ein/e Bezirksamtsleiter/in die Verwaltung. Im preußischen Stil war auch der 1898 eröffnete Hauptbahnhof mit seinen vier Hallen gehalten, später ergänzt

durch Gleise für die S-Bahn. Wo vor dem Bombenkrieg das Hotel Kaiserhof stand, hat eine deutsche Bank ein Hochhaus errichtet. Links vom Bahnhof verfügt die Bundesbahn über ein rot geklinkertes Direktionsgebäude, rechts vom Bahnhof wird parallel zur Großen Bergstraße eine Einkaufsstraße ausgebaut. Dem Neubau einer weiteren S-Bahnlinie wurde der Bahnhof 1974 geopfert. Der Nachfolger ist mehr Kaufhaus als Bahnhof.

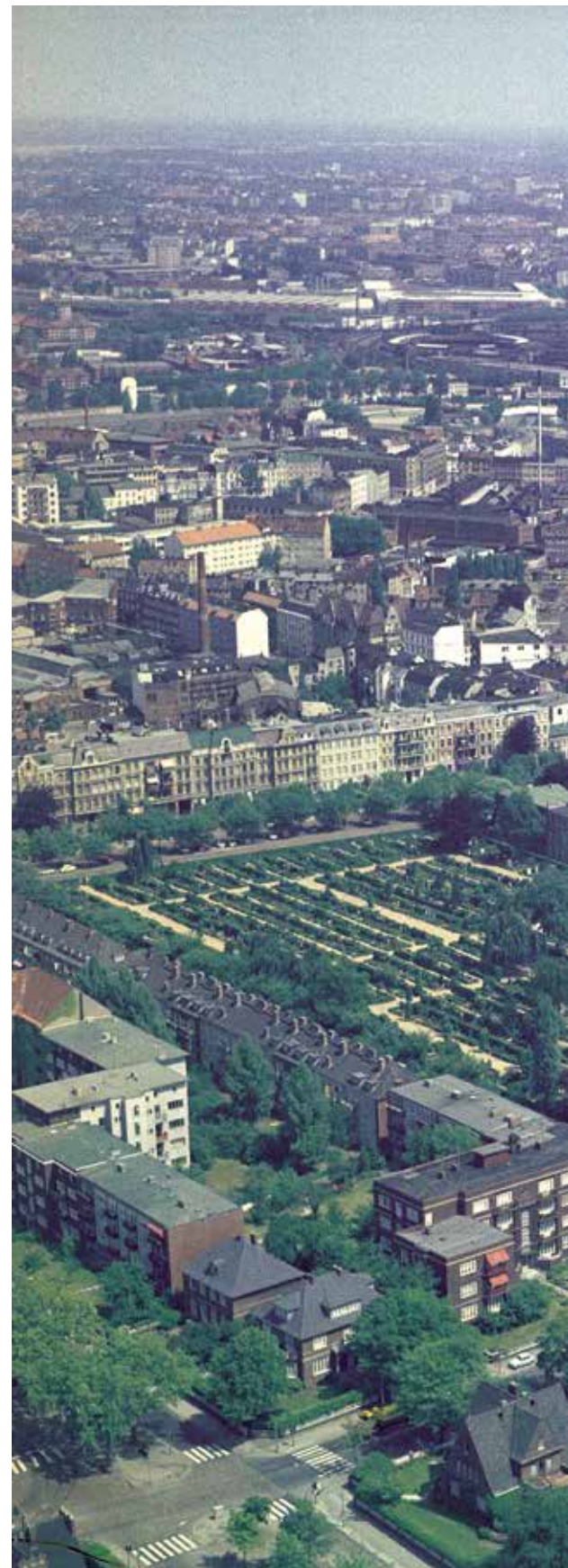




Ein Friedhof in Ottensen

Das streng systematische Wegenetz stammt aus der Anfangszeit der Belegung 1860. Damals begann der Aufstieg des Bauern- und Handwerkerdorfs Ottensen zum Industriestandort mit vielen Schornsteinen, von Altona noch getrennt durch Bahngleise und Zollgrenze, ab 1889 zur Großstadt vereinigt. Der wilde Bauboom bis zum Ersten Weltkrieg und der Wohnungsbau danach schlossen den früher am Stadtrand gelegenen Friedhof völlig ein; in dieser Zeit kam ein sachlich-schmuckloser

Kapellenbau an der Bernadottestraße (unten quer) dazu. Diese war früher wegen seiner siegreichen Schlachten gegen Dänemark und Frankreich nach dem preußischen General Moltke benannt, der auch dem Friedhof seinen Namen gab. Auf der Spielplatzfläche (rechts) hatte seit 1925 eine große Ausstellungshalle gestanden, die im Krieg beschädigt und danach abgerissen wurde. Im Hintergrund (oben rechts) ist der ein Kilometer entfernte Altonaer Bahnhof zu erkennen.







Ein neuer Tunnel unter der Elbe

Am 19. Juni 1968 wurde am nördlichen Elbufer in der Nähe des Anlegers Neumühlen (rechts, nicht mehr im Bild) der erste Rammschlag vollzogen: Die Riesenbaustelle zu Füßen der in 35 Meter Höhe verlaufenden Elbchaussee (oben) und unmittelbar vor den Kapitänshäusern in Övelgönne diente der Errichtung eines Schachts, der späteren Lüfteranlage Mitte. Die gut einen Kilometer lange Tunnelstrecke wurde unter dem Geestabhang im Schildvortriebsverfahren gegraben. Er sollte der westlichen Autobahnumgehung Hamburgs dienen, die lange vor dem Zweiten Weltkrieg geplant war, damals aber mit einer Hochbrücke. Die Gesamtplanung hatte sechs Jahre

beansprucht, die Kosten teilten sich Hamburg und der Bund. Sechs Röhren waren vorgesehen mit der Möglichkeit der späteren Erweiterung. Acht Stockwerke tief ging es in der Baugrube, wo Ende 1969 die Wühtarbeit begann. Der Aushub wurde auf Schuten verladen und abtransportiert. Insgesamt wurden rund 3000 Betonringe zur Abdichtung des Tunnels hier abgesenkt.

Literatur

- Behörde für Wirtschaft und Verkehr (Hrsg.): Hafen Hamburg 1945–1965. Zwanzig Jahre Aufbau und Entwicklung. Hamburg 1965
- Böer, Friedrich: Der Hafen. Hamburg 1950
- Brandenburg, Hajo: Der Altonaer Bahnhof im Wandel der Zeiten. Hamburg 2001
- Domizlaff, Svante/Zapf, Michael: Der Hamburger Hafen von oben. Hamburg 2015
- Ellermeyer, Jürgen/Postel, Rainer (Hrsg.): Stadt und Hafen. Hamburg 1986
- Fiedler, Gerhard (Hrsg.): Hamburgs grüne Anlagen. Parks und Gartenkultur vom Barock bis zum Urban Gardening. Hamburg 2014
- Grobecker, Kurt: Flug über Hamburg. Hamburg 1978
- Hamburg und seine Bauten 1954–1968. Hamburg 1969
- Hamburger Abendblatt Jahrgänge 1967–1971
- Hamburg von Altona bis Zollenspieker. Das Haspa-Handbuch für alle Stadtteile der Hansestadt. Hamburg 2002
- Harms Hans/Schubert, Dirk: Wohnen in Hamburg – ein Stadtführer. Hamburg 1989
- Heitmann, Jan: Hamburgs Hafen in der „Stunde Null“. Bilder von Zerstörung und Neuanfang. Hamburg 2006
- Hipp, Hermann: Freie und Hansestadt Hamburg. Köln 1989
- Hintze, Otto: Geschichte von Eidelsstedt. Hamburg 1965
- Hochheim, Natalie: Entstehung der Shopping-Center in Hamburg. Hamburg 2003
- Höfer, Anke u.a.: Rindermarkthalle und Schanzenhöfe – historische Viehmärkte 1864 bis heute. Hamburg 2017
- Iwohn, Axel/Nath-Esser, Martina/Wollkopf, Claudia: Hamburg Grün. Die Gärten und Parks der Stadt. Hamburg 1998
- Kludas, Arnold/Maass, Dieter/Sabisch, Susanne: Hafen Hamburg. Die Geschichte des Hamburger Freihafens von den Anfängen bis zur Gegenwart. Hamburg 1988
- Kopitzsch, Franklin/Tilgner, Daniel (Hrsg.): Hamburg Lexikon. Hamburg 1998
- Kossak, Egbert: Hamburg: Stadt im Fluss. Hamburg 1990
- Krüger, Günther/Kähler, Gert: Hamburg aus der Luft 1954–1969: Eine Stadt erfindet sich neu. München 2014
- Lange, Ralf: Architektur in Hamburg. Der große Architekturführer. Hamburg 2008
- Lange, Ralf: Hamburg – Wiederaufbau und Neuplanung: 1943–1963. Königstein 1994
- Lepik, Andres/Strobl, Hilde (Hrsg.): Die Neue Heimat 1950–1982. München 2019
- Marg, Volker/Schröder, Reiner: Architektur in Hamburg seit 1900. Hamburg 1993
- Paschen, Joachim (Hrsg.): Das neue Hamburg. Hamburg 1998
- Paschen, Joachim: Hamburg in Luftaufnahmen von 1930. Bd. 2. Hamburg 2021
- Paschen, Joachim: Hamburgs Wiederaufbau in Luftaufnahmen von 1954–1965. Hamburg 2022
- Riestra, Pablo de la: Hamburg. Architektur einer weltoffenen Stadt. Petersberg 2008
- Schilling, Jörg u.a.: Der Zentralschlachthof 1892 bis heute. Hamburg 2017
- Schubert, Dirk: Hamburger Wohnquartiere. Ein Stadtführer durch 65 Siedlungen. Berlin 2005
- Schütt, Ernst Christian: Chronik Hamburg. Gütersloh 1997
- Skrentny, Werner: Der Hafenführer. Hamburg 1989
- Soggia, Sylvia: City Nord. Europas Modellstadt der Moderne. München 2009



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), *Hamburg in Luftaufnahmen von 1930* (2021), *Hannover in Luftaufnahmen von 1930*, *Hamburgs Wiederaufbau* (2022).

Unser Verlagsprogramm

Hamburg

Altona von A-Z
Barmbek von A-Z
Eimsbüttel von A-Z
Eppendorf von A-Z
Erinnerungen an die bewegten „Fünziger“
– Nachkriegsalltag in Hamburg
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
Hamburgs Wiederaufbau in
Luftaufnahmen von 1954–1965
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
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
Hannover in Luftaufnahmen von 1930
Hannovers schönste Seiten
Hannovers Straßennamen erzählen
Geschichte
Ostfriesland
Stade, der Landkreis
Verden, der Landkreis
Wo ich hergekommen bin –
Georg von der Vring

Nordrhein-Westfalen

Heinsberg, der Kreis

Baden-Württemberg

Freudenstadt, der Landkreis
Konstanz

Bayern

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

Unser Programm im Internet mit kostenlosen Buchauszügen: www.medien-verlag.de