

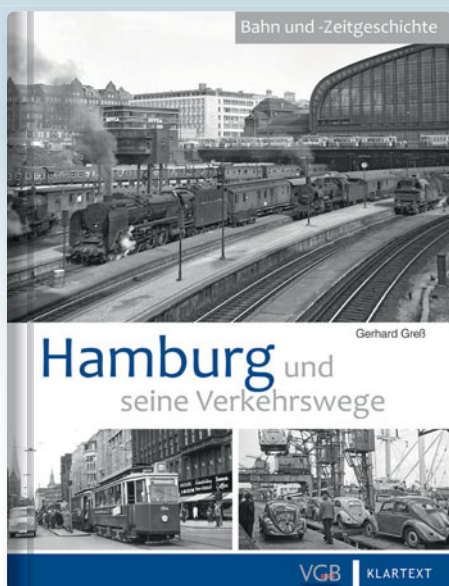
Konrad Koschinski

Eisenbahn in

HAMBURG



KOMPETENT, BILDGEWALTIG, HOCHWERTIG – VGB-BÜCHER BIETEN FUNDIERTES WISSEN UND LANGLEBIGE INFORMATIONEN FÜR EISENBAHNFREUNDE



Verkehrsgeschichte und seine Verkehrswege

1961 war der Autor dieses Buches zum ersten Mal in Hamburg, viele weitere Besuche in den 1960er- und 1970er-Jahren folgten. Unvergessen sind seine Eindrücke von ihren gewaltigen Hafen- und Eisenbahnanlagen. Auch der berühmte „Fliegende Hamburger“ fuhr einst von hier aus nach Berlin. Zu den Besonderheiten gehörte damals noch eines der größten und besten deutschen Straßenbahnnetze. Der bekannte Freiburger Redakteur und Buchautor Gerhard Greß führt den Leser durch das auch in Hamburg von Wirtschaftskrisen, Kriegen, Wiederaufbau und Strukturwandel geprägte 20. Jahrhundert bis in unsere Tage.

208 Seiten, 22,3 x 29,7 cm, Hardcover, ca. 440 Farb- und Schwarzweißfotos
Best.-Nr. 581623 | € 34,95

Hamburg und die Eisenbahn 1964–1973

Die Jahre 1964 bis 1973 waren eine Zeit des Umbruchs, auch und besonders im Verkehrswesen. In diesen Zeitraum fallen die Elektrifizierung der aus Süden nach Hamburg führenden Magistralen, die Aufgabe des Dampflokensatzes und die Reduzierung des Straßenbahnbetriebes als Vorbereitung zur Gesamteinstellung. Trotzdem waren in dieser Übergangszeit Lokomotiven, Wagen und Straßenbahnen in einer großen Typenvielfalt, wie man sie heute nicht mehr kennt, im täglichen Einsatz. Der Hamburger Fotograf Rainer Schnell hat das Geschehen auf Hamburgs Schienen seit seinem 14. Lebensjahr dokumentiert.

256 Seiten, Format 22,3 x 29,7 cm, Hardcover, über 200 Farb- und historische Schwarzweißfotos
Best.-Nr. 581605 | € 34,95



Hamburg – Bahn und Hafen 2020

Dieser großformatige Monatskalender entführt Sie mit historischen Bildraritäten in die Epoche der 1930er- bis 1970er-Jahre. Hamburg war in der Vor- und Nachkriegszeit eine Stadt mit einem unwahrscheinlich vielfältigen und interessanten Bahnbetrieb. Fern- und Nahverkehrszüge aller Couleur begannen oder endeten in der Hansestadt, ein Teil des S-Bahn-Verkehrs war noch dampfbetrieben, und auch der Güterverkehr brummte – vor allem wegen des großen Hamburger Hafens. Walter Hollnagel und andere bekannte Fotografen haben das Bahngeschehen an der Waterkant in stimmungsvollen Aufnahmen dokumentiert.

Format 49 x 34 cm mit 12 Monatsmotiven plus Titel- und Legendenblatt, Wire-O-Bindung mit Aufhänger
Best.-Nr. 581912 | € 12,95

MOIN!

Halten wir uns nicht hanseatisch vornehm zurück, sondern beginnen ganz forsch: Mit diesem Heft wollen wir Sie – liebe Leserin, lieber Leser – zu einem Streifzug durch die überaus interessante Geschichte und Gegenwart der norddeutschen Eisenbahnmétropole einladen. Und vielleicht inspirieren wir Sie damit zu einer Hamburg-Visite.

Falls Sie aus küstenfernen Gefilden kommen, könnte es Sie wundern, auch am Abend noch mit „Moin“ begrüßt zu werden, was ja irgendwie nach „Morgen“ klingt. Doch das ist in Hamburg zu jeder Tageszeit üblich. Den in Teilen Norddeutschlands auch verbreiteten Doppelgruß „Moinmoin“ gebrauchen die Hamburger weniger. So gut wie nicht mehr grüßen sie mit „Hummel Hummel“ respektive zurück mit „Mors Mors“. Im Volksparkstadion allerdings ist die alte Grußformel als Schlachtruf zu hören: Hat der HSV ein Tor erzielt, ruft der Stadionsprecher „Hummel Hummel“, worauf die HSV-Fans „Mors Mors“ zurückschmettern. Und als Wunsch-Autokennzeichen sind welche mit der Buchstabenfolge HH – MM sehr beliebt.

Zu meinen einprägsamsten Kindheits-erinnerungen gehören jene an den ersten Hamburg-Besuch anno 1959, auch

in puncto Eisenbahn – und eine mich verwirrende „Hamburgensie“, wie man Hamburger Eigenheiten nennt: Als niederbayerischer Bub wunderte mich das „Moin“, aber überhaupt nicht verstand ich den Sinn des Wortes „Rundstücke“. Eben solche sollte ich für meine in Altona wohnende Oma beim Bäcker holen, doch dort verlangte ich – mit Omas Schäferhund an der Leine – treuherzig „Hundstücke“, im Glauben, die Oma hätte was für den lieben Hund gemeint. Sie meinte aber Brötchen, die ich ja nur als Semmeln kannte – das Missverständnis klärte sich unter schallendem Gelächter der Bäckersfrau und ihrer Kundschaft auf.

Im Gedächtnis haften geblieben sind auch meine ersten Eindrücke vom Hamburger Hauptbahnhof. Eine düstere Halle, auf deren tief liegende Gleise man von einem Steg blickte: auf viele Dampflok mir unbekannten Typs und auf wundersame Doppelstockwagen. In so einem „Doppel-decker“ fuhren mein Vater und ich dann nach Lübeck. An die Bespannung des Zuges kann ich mich nicht mehr erinnern, jedenfalls habe ich 1959 in Hamburg erstmals eine V 200 bestaunt.

Zehn Jahre später stand ich im Bahnhof Altona zum ersten Mal neben einer 012. Wo hat denn die schon im Stand wummernde Riesenlok ihre Kohlen? Tja, meine

Kenntnisse von Dampflokbaureihen waren 1969 noch sehr lückenhaft, und ölgefeuerte Maschinen mir völlig fremd. Mit der 012 ging's erstmalig nach Westerland. Dieses Spektakel gönnte ich mir dann im Sommer 1971 und 1972 viele Male. Nie aber wagte ich es, das riesige Bw Altona mit seinem 57-ständigen Ringlokschuppen und der Doppeldrehscheibe zu betreten. Freunde von mir trauten sich's, in diesem Heft fotografisch belegt.

Das Bw Altona ist Geschichte, der einst so schmucke Bahnhof Hamburg-Altona zum schnöden „Kaufhaus mit Gleisanschluss“ mutiert – heute ist er so recht nicht mal mehr das. Ein Prachtbau ist nach wie vor der Hamburger Hauptbahnhof mit seiner mächtigen Halle. Als Deutschlands meist frequentierter (und dafür eigentlich viel zu kleiner) Bahnhof hat er mit drängelnden Menschenmassen und einer „Kakophonie“ aus Lautsprecherdurchsagen ein ganz besonderes Flair. Und einen weiteren Superlativ hat die Bahnstadt Hamburg mit Europas größtem Eisenbahnhafen zu bieten. Kurzum: Nicht nur als „Tor zur Welt“ ist Hamburg eine Klasse für sich. Viel Vergnügen bei der Lektüre!

KONRAD KOSCHINSKI

ÜBER STAATSGRENZEN HINWEG ZUM BAHNKNOTEN

Die erste Eisenbahn in Hamburg, ins 16 km entfernte Bergedorf, wurde am 17. Mai 1842 eröffnet. Als letzte Fernbahn ging 1872 die Strecke über Norder- und Süderelbe nach Harburg in Betrieb.

Seite 20

DREHSCHIBE DES NORDENS

Mit 550 000 Reisenden und Besuchern ist der 1906 eröffnete Hauptbahnhof der meistfrequentierte Bahnhof Deutschlands, europaweit belegt er den zweiten Rang nach dem Pariser Gare du Nord.

Seite 14



ALTONA UND DIE ANDEREN

Neben dem Bw Altona mit seinen rekordverdächtigen 57 Ständen beheimateten noch zur Bundesbahnzeit weitere fünf Bahnbetriebswerke in Hamburg Dampfloks.

Seite 48



EUROPAS GRÖSSTER EISENBAHNHAFEN

Täglich etwa 200 Güterzüge mit 5000 Waggons erreichen oder verlassen das rund 300 km lange Gleisnetz der Hamburger Hafenbahn. Fast jede zweite Gütertonne im Hafenhinterlandverkehr wird auf dem Schienenweg befördert. **Seite 70**



ELEKTRISCH DURCH DIE STADT

Ab 1. Oktober 1907 verkehrten zwischen Altona und Ohlsdorf regulär Züge mit Wechselstrom. Seit 1955 kommen auf dem S-Bahn-Netz ausschließlich Gleichstromtriebwagen zum Einsatz.

Seite 78

Titelfoto:
R. Garn (Hamburg Hbf,
Juni 2006)
Fotos dieser Doppelseite:
Slg. Kobschätzky, V. Emersleben,
O. Eisenhardt/Bildarchiv der
Eisenbahnstiftung,
B. Wiesmüller, R. Schnell



EDITORIAL	
MOIN!	3
GALERIE	6
HAMBURG HAUPTBAHNHOF	
DREHSCHIBE DES NORDENS	14
NETZENTWICKLUNG	
ÜBER STAATSGRENZEN HINWEG ZUM BAHNKNOTEN	20
BAHNHOF HAMBURG-ALTONA	
VOM PRACHTBAU ZUM EINKAUFSAHNHOF	40
BAHNBETRIEBSWERKE	
ALTONA UND DIE ANDEREN	48
PRIVATBAHNEN	
LBE & AKN ET CETERA	58
RANGIERBAHNHÖFE DER DB	
VIELE ABLAUFBERGE UND ESELSRÜCKEN	64
HAFENBAHNEN IN HAMBURG	
EUROPAS GRÖSSTER EISENBAHNHAFEN	70
HAMBURGER S-BAHN	
ELEKTRISCH DURCH DIE STADT	78
TIPPS	
BAHNSTADT HAMBURG ENTDECKEN	84
CHRONIK	86
FACHHÄNDLER-ADRESSEN	88
QUELLEN	89
IMPRESSUM & VORSCHAU	90



Oberhafenbrücke

Eine 03 überquert 1952 mit dem Nachtschnellzug D 75 (Lindau – Stuttgart – Frankfurt – Hamburg – Kiel) den Oberhafen, wo zahlreiche Bugsierboote versammelt sind. Die viergleisige Doppelstockbrücke wurde von 1902 bis 1904 zusammen mit der Pfeilerbahn vom Hamburger Hauptbahnhof bis zur Norderelbbrücke erbaut, die untere Etage dient dem Straßenverkehr. Foto: C. Bellingrodt/Slg. Dr. Hufnagel





Skyline 2011

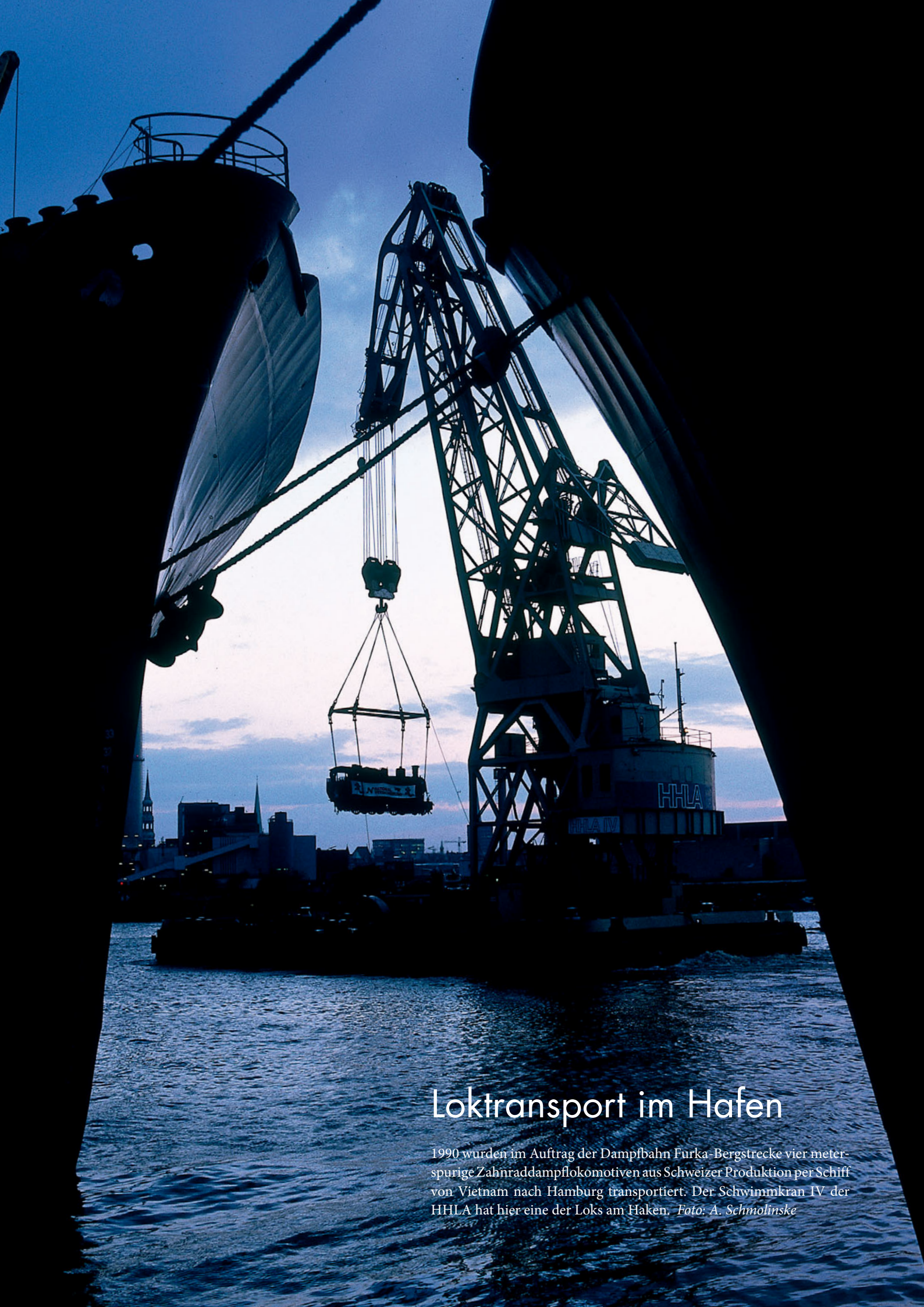
Der Blick reicht links von den Norderelbbrücken und dem linkselbischen Hafenbereich über den Baakenhafen (Bildmitte) bis zum Oberhafen. Am nördlichen Ufer des Baakenhafens haben die Bauarbeiten für die Hafencity begonnen. Der mit einer Lokomotive der Baureihe 101 bespannte InterCity befindet sich auf der Fahrt nach Bremen (3. August 2011). Foto: St. Pfütze





Kattwykbrücke

Diese 290 m lange Hubbrücke für den Schienen- und den Straßenverkehr verbindet Moorburg mit der Elbinsel Hohe Schaar. Zum Zeitpunkt der Eröffnung im März 1973 war sie die weltweit größte Hubbrücke (Hubhöhe 46 m, Durchfahrtshöhe 53 m). Eine sehr ähnliche zweigleisige Eisenbahnbrücke befindet sich nebenan im Bau. Foto (Mai 2019): J.-G. Lukner



Loktransport im Hafen

1990 wurden im Auftrag der Dampfbahn Furka-Bergstrecke vier meter-spurige Zahnradampflokomotiven aus Schweizer Produktion per Schiff von Vietnam nach Hamburg transportiert. Der Schwimmkran IV der HHLA hat hier eine der Loks am Haken. Foto: A. Schmolinske





Mit Dampf durch Hamburg

Der planmäßige Einsatz von Dampflokomotiven endete in Hamburg am 2. Juni 1973: Die 01 0502 vom Bw Wittenberge brachte den D 404 in die Hansestadt. Der historische Alsterdampfer St. Georg (Baujahr 1876) ist auch heute noch regelmäßig auf der Alster unterwegs und unterquert dabei die Lombardsbrücke der Verbindungsbahn (im Hintergrund). Foto (2010): St. Pfütze

DREHSCHIEBE DES NORDENS



Foto: Sig. Kobschätzky

Mit 550 000 Reisenden und Besuchern ist der 1906 eröffnete Hauptbahnhof der meistfrequentierte Bahnhof Deutschlands, europaweit nimmt er den zweiten Rang ein. Jeden Tag müssen auf den nur acht Bahnsteiggleisen rund 800 Fern- und Regionalzüge abgefertigt werden. Vier weitere Bahnsteiggleise dienen 1200 S-Bahn-Fahrten täglich

Europäische Metropolen von Weltrang wie Moskau, London und Paris haben keinen Hauptbahnhof, sondern immer noch diverse Kopfbahnhöfe. Als der seinerzeitige Bahnhofsarchitekt Mehndorn für die unter dem Traditionsnamen „Lehrter Bahnhof“ geplante Zentralstation in Berlin die Bezeichnung Hauptbahnhof durchsetzte, fanden das Kritiker provinziell – einer Weltstadt geradezu unwürdig, einen Hauptbahnhof habe auch Castrop-Rauxel.

Na ja, das sich schon damals stolz als „Tor zur Welt“ rühmende Hamburg strebte bereits gegen Ende des 19. Jahrhunderts vehement den Bau eines zentralen Hauptbahnhofs an. Denn dort bildeten die von verschiedenen Gesellschaften errichteten Kopfbahnhöfe auf engem Raum ein zueinander verwinkeltes Bahnhofskonglomerat. Die Station Klostertor (als vorläufiger Endpunkt der Verbindungsbahn von Altona) sowie der Berliner, Lübecker und Hannoversche Bahnhof lagen keinen Kilometer Luftlinie voneinander entfernt auf dem Geestrücken zwischen Alster und Elbe.

Dem zwischen dem Hamburger Senat, der Königlich Preussischen Eisenbahndirektion Altona und der Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft (LBE) geschlossenen Vertrag zum Bau des Hauptbahnhofs gingen langwierige Verhandlungen voraus. Unterdessen hatten Gespräche mit der Reichspostverwaltung zu einem 1894 besiegelten Abkommen über den Bau

eines Postamts und Postbahnhofs am wegen des Namens der angrenzenden Straße so genannten „Hühnerposten“ geführt, anzulegen knapp 300 Meter südlich des projektierten Hauptbahnhofs zwischen den Ein- und Ausfahrbereichen von und nach Süden (Hannover, Bremen) sowie von und nach Osten (Berlin, Lübeck). Nachdem ihr das Recht zur Mitbenutzung zweier Bahnsteiggleise im Hauptbahnhof eingeräumt war, stimmte schließlich auch die LBE dem Staatsvertrag „betreffend die Umgestaltung der Eisenbahnanlagen in Hamburg“ vom 30. Dezember 1898 zu.

Die für den Durchgangsbahnhof und seine Vorfelder projektierte Gleisgeometrie wurde in ihrer Grundstruktur bis heute beibehalten. Von den Elbbrücken her führen zwei Gleispaare der Strecken von Bremen und Hannover über die Oberhafenbrücke ins südliche Gleisvorfeld. Dort münden zuerst die Gleise vom auf dem Vorfeld des ehemaligen Berliner Bahnhofs angelegten Betriebsbahnhof Hbr ein. Im Bereich zwischen der Altmannbrücke und der Steintorbrücke (unmittelbar vor der Halle) schwenkt von Osten das Gleisbündel der Berliner und Lübecker Strecken sowie der Poppenbütteler, Aumühler und Harburger S-Bahn-Strecken heran. Schon in der Halle schwenken die Gleise von nördliche in westliche Richtung. Nach Unterqueren der Ernst-Merck-Brücke verengt sich das nordwestliche Gleisfeld. Es schließt die viergleisige, auf der Lombardsbrücke die Alster überquerende Verbindungsbahn an, kurz hinter der Lombardsbrücke folgt der auch dem Fernverkehr dienende Bahnhof

Dammtor. Obwohl die auf den Hauptbahnhof zulaufenden Schienenwege oberhalb anderer Verkehrswege angelegt wurden, sahen die Planer der KED Altona für die Gleise des Hauptbahnhofs eine Tieflage vor. Um eine ebene Fläche zu schaffen, musste man auf einstigem Friedhofsareal und teils entlang der ehemaligen Wallanlagen zwischen den Stadtteilen Altstadt und St. Georg einen gewaltigen Baugrund ausheben, bis zu sechs Metern tief sowie rund 450 Meter lang und 150 Meter breit. Die Gründungsarbeiten erfolgten im Jahr 1902 mit 800 Rammpfählen aus Eisenbeton.

Den im Juni 1900 reichsweit ausgeschriebenen Wettbewerb zur baulichen Gestaltung gewannen die Charlottenburger Architekten Heinrich Reinhardt und Georg Süßenguth (Hochbau) sowie Eisenbahnbaurat Ernst Möller von der KED Altona (technische Konzeption). Jedoch missfiel der im Jugendstil gehaltene Entwurf für den Hochbau dem Kaiser. Geplante Jugendstil-Ornamente fand Wilhelm II „einfach scheußlich“. Ihm schwebte etwas im Renaissancestil vor, ähnlich dem Hamburger Rathaus. Ergo wurde der Entwurf überarbeitet.

Um Platz für den Deichtormarkt überquerende Brücken der viergleisigen Strecke nach Harburg zu schaffen, wurde der Berliner Bahnhof am 1. Mai 1903 für den Personenverkehr geschlossen. Die Gebäude und die Halle riss man ab. Die Abstellgleise blieben bis zur Aufschüttung des Geländes erhalten, das Bw Hamburg Berl (später Hamburg Hbf) blieb bestehen.



Ordentlich was los im Hauptbahnhof: Die S31 nach Neugraben fährt ein, in der Haupthalle stehen u.a. zwei ICE-Züge (15. Mai 2019).
Foto: V. Emersleben

Die V 200 043 trifft im Mai 1960 mit dem D 107 aus Richtung Hannover kommend im Hauptbahnhof ein. Im Hintergrund das Bahnpostamt Hühnerposten.
Foto: C. Bellingrodt/
Slg. Dr. Hufnagel



Links außen: Beseitigung von Bombenschäden: Nach nächtlichen Fliegerangriffen beginnen am 29. Juli 1944 die Reparaturarbeiten.

Flüchtlinge steigen im Januar 1946 im Hauptbahnhof zur Weiterreise in offene Güterwagen ein.
Fotos: Slg. Neumann (2)

Die Fernzüge fuhren nun generell über den Klostertor-Bahnhof, für den Vorortverkehr von und nach Bergedorf richtete man den Interimbahnhof Lippeltstraße ein. Er wurde ebenso wie der Klostertor-Bahnhof gleich nach Inbetriebnahme des Hauptbahnhofs geschlossen und alsbald beseitigt.

Mit einem großen Festakt fand am 5. Dezember 1906 die Eröffnung des Hamburger Hauptbahnhofs statt. Neben dem Klostertor-Bahnhof wurde sogleich der Lübecker Bahnhof abgerissen, um dem bis Berliner Tor sechsgleisigen Ausbau Richtung Lübeck und Berlin sowie für die Vorortbahn nach Ohlsdorf Platz zu machen. Die Gleisanlagen Richtung Harburg waren am 1. Oktober 1907, die im Abschnitt Hauptbahnhof–Berliner Tor am 31. Oktober 1908 endgültig fertig. Die Anlagen des Hannoverschen

Bahnhofs wurden, wie im Kapitel über die Netzentwicklung erläutert, weiterhin für den Güterverkehr genutzt.

Mächtige Bahnsteighalle

Das Empfangsgebäude des neuen Hauptbahnhofs erbaute man quer über den Gleisen. Beidseits von einem 45 Meter hohen Uhrenturm flankiert, bildet es den nördlichen Abschluss der Bahnsteighalle. Ursprünglich bestand es aus der Haupteingangshalle (mit Fahrkartenschaltern und Gepäckannahme) am Glockengießerwall, der Verbindungshalle (mit angegliederten Wartesälen) und der Hauptaushangshalle (mit Gepäckausgabe) an der Kirchenallee. Später erhielt das 140 Meter lange und 22 Meter breite Ensemble den Namen „Wandelhalle“. Das Prunkstück des Bahn-

hofs ist die arkadenartig von zwei Seitenschiffen flankierte Bahnsteighalle. An ihrem südlichen Ende überquert der von der Mönckebergstraße und dem Steindamm aus zugängliche „Südsteig“ die Gleise.

Das acht Gleise überwölbende Haupthallenschiff ist mit 150 Metern Gesamtlänge, 73 Metern Breite und 37 Metern Höhe im Spitzbogen die größte freitragende Bahnhofshalle Deutschlands. Einschließlich der jeweils zwei Gleise überdachenden Seitenschiffe beträgt die Hallenbreite 114 Meter. Beeinflusst wurde die Konstruktion aus filigranem Stahlfachwerk von der für die Pariser Weltausstellung 1889 errichteten „Galerie des Machines“.

Ursprünglich waren die insgesamt zwölf Hallengleise wie folgt nummeriert: Gleise 1 und 2 (Bahnsteig 1) für die 1907 elektrifizierte Stadt- und Vorortbahn, Gleise 3/4

und 5/6 (Bahnsteige 2 und 3) für Züge auf den Berliner und Lübecker Strecken, Gleise 7 und 8 für Rangierfahrten, Post- und Güterzüge sowie Gleise 9/10 und 11/12 (Bahnsteige 4 und 5) für Züge auf den Strecken über Harburg nach Cuxhaven, Bremen und Hannover. Zwischen bzw. neben den Perrons für Reisende gab es sieben schmale Bahnsteige für das Gepäck- und Postaufkommen.

1907, im ersten Betriebsjahr, frequentierten täglich rund 400 Züge den Hauptbahnhof. Schon damals klagten Zeitungen, der Bahnhof sei überlastet. Dabei war das nicht annähernd die Kapazitätsgrenze. Benno Wiesmüller nennt in seinem Buch „Hamburgs Tore zur Welt“ (DGEG-Medien 2017) die tägliche Durchschnittsbelastung im Jahr 1930 mit 1234 Zügen. Die Zahl ergibt sich aus 439 Reisezügen (davon 222 planmäßig haltend, 111 im Hbf endend und 106 hier einsetzend), 164 Güterzügen, 489 Zügen des Stadt- und Vorortverkehrs, ferner 142 sonstigen Zügen (Postzügen, Leerfahrten, Bedarfs- und Arbeitszügen).

Im Zweiten Weltkrieg erlitt der Hauptbahnhof schwere Schäden durch Fliegeran-

griffe. Trotz Tarnabdeckung mit Reetlagen und Holzverschalungen trafen am 9. November 1941 vier Sprengbomben den Bahnhof genau. Einen verheerenden Feuersturm entfachten Ende Juli/Anfang August 1943 hunderte britische und US-amerikanische Bomber. Etwa 40 000 Menschen starben bei dem Inferno. Der Zugverkehr im brennenden Hauptbahnhof kam zum Erliegen, die Halle glühte aus. Von der Spitzkuppel des Uhrturms am ostseitigen Ausgang Kirchenallee blieb nur das bald nach Kriegsende entfernte Stahlskelett.

Unspektakulär im Wandel

Von 1949 bis 1952 wurde der Hauptbahnhof mit einem Kredit der Freien und Hansestadt Hamburg umfassend instand gesetzt. Die Spitzkuppel des Uhrturms an der Ostseite stellte man aber erst 1984/85 wieder her. Um die mit Aufnahme des Gleichstrombetriebs nach Bergedorf vermehrten S-Bahnfahrten bewältigen zu können, erhielt 1959 (zusätzlich zu den Gleisen 1 und 2) das Gleis 3 eine Stromschiene. Für die S-Bahn genutzt wurde es zunächst nur im Berufs-

verkehr, ansonsten diente es noch jahrelang dem Fernverkehr. Vor dem Errichten der Fahrleitung für den elektrischen Zugbetrieb von Hannover bis Hamburg verlängerte man 1963/64 im westlichen Bahnhofsteil die Bahnsteige an den Gleisen 9 bis 12 (heute 11 bis 14), außerhalb der Halle bekamen sie Bahnsteigdächer. Im Zusammenhang mit der Bahnsteigverlängerung baute man in der Halle einen neuen breiteren Südsteig mit beidseitigen Treppen zu den Bahnsteigen.

Im Juni 1977 ging das an der Nordseite des Betriebsbahnhofs gebaute Zentralstellwerk Hzf (Hamburg Zentral-Fahrdienstleiter) in Betrieb. Das Relaisstellwerk der Bauform SpDrS60 ersetzte die elektromechanischen Stellwerke Hn (Hauptbahnhof Nord), Hs (Süd), Ho (Ost), Hbr (Betriebsbahnhof) und Hp (Postecke). Letzteres war für den keilförmig zwischen den Ein- und Ausfahrbereichen von/nach Osten und Süden gelegenen Postbahnhof „Hühnerposten“ zuständig, den die Deutsche Post schließlich 1997 aufgab.

Im Zuge des Baus der am 19. April 1979 durchgehend bis Altona eröffneten

Die 110 439 fährt im August 1999 mit dem Interregio 2334 (Rostock–Hamburg–Köln–Saarbrücken) an der 218 333 vorbei. Foto: K. Koschinski



HAMBURG HAUPTBAHNHOF

City-S-Bahn entstand an der Ostflanke des Hauptbahnhofs ein neuer S-Bahn-Bahnsteig in Tunnellage. Dort ging am 28. September 1980 das Gleis 1, im Jahr darauf das Gleis 2 in Betrieb. Seitdem hat der Hauptbahnhof 14 Gleise: 1 bis 4 für den S-Bahn-Verkehr, 5 bis 8 und 11 bis 14 für den Fern- und Regionalverkehr sowie 9 und 10 (ohne Bahnsteigberührung) für den Güterverkehr.

In den 1980er Jahren wurde das Empfangsgebäude umgebaut, wobei man die alte Wandelhalle durch eine neue ersetzte. Im März 1985 öffnete das beim Eingang Kirchenallee eingerichtete DB-Reisezentrum seine Pforten, womit die Fahrkartenausgabe beim Eingang Glockengießerallee entfiel. Am 30. Mai 1991 eröffnete Hamburgs Erster Bürgermeister Henning Voscherau feierlich die neue, in die Bahnsteighalle hinein verbreiterte Wandelhalle. In sie zogen zahlreiche neue Läden und „Gourmet-Stationen“ ein – immerhin fanden die aus dem Blumengeschäft „Holthusen“ in der alten Wandelhalle ausgebauten Art-Deco-Fliesen auch in der neuen Halle Platz.

Während der Bauarbeiten für die neue Wandelhalle wurden die Gleisanlagen im nördlichen Bahnhofsbereich umgestaltet. Der Bahnsteig an den Gleisen 7 und 8 wur-



Die Nordseite des Hauptbahnhofs bei Tageslicht: Ein S-Bahn-Zug der Baureihe 490 fährt soeben ein (Mai 2019). *Fotos: V. Emersleben (2)*

Ganz oben: Blick über die Kreuzung Glockengießerwall/Ernst-Merck-Straße hinweg auf die Nordseite des Hauptbahnhofs mit den zwei charakteristischen Uhrtürmen (März 2017).



Dänischer Dieseltriebwagen IC3 nach der Ankunft aus Aarhus am Gleis 11 (Oktober 2018). *Foto: K. Koschinski*

de bis weit unter die Ernst-Merck-Brücke auf 627 Meter verlängert. Ausgenommen Gleis 8, das mitten im Bahnsteigbereich eine Verzweigung in die Richtungen Harburg einerseits und Bergedorf bzw. Lübeck andererseits hat, richtete man nun alle Ferngleise für die gleichzeitige Nutzung durch zwei Züge her, unterteilte sie also in die Bereiche „a“ und „b“. Schließlich erhielten im Jahr 1998 die Bahnsteige an den Gleisen 11/12 und 13/14 am südlichen Ende neue, bis zur Altmannbrücke reichende Bahnsteigdächer.

Gedränge, Geschiebe, Trillerpfeifen

Heute ist der Hamburger Hauptbahnhof mit 550 000 Reisenden und Besuchern pro Tag der meistfrequentierte Bahnhof Deutschlands, europaweit belegt er den zweiten Rang nach dem Pariser Gare du Nord. Und er ist mit täglich rund 800 Fern- und Regionalzügen auf nur acht Bahnsteiggleisen der am stärksten belastete deutsche Fernbahnhof; auf den S-Bahn-Gleisen fahren übrigens ca. 1200 Züge pro Tag. Auf den Fernbahnsteigen herrscht ein Gedränge und Geschiebe, das manchmal wegen Überfüllung zur Sperrung der Zugänge zwingt. Der Bahnhof „platzt aus allen Nähten“, doch die Gleisanzahl ließe sich allenfalls im Untergrund erweitern. Um die vom Südsteig zu den Bahnsteigen führenden Treppen zu entlasten, ist der Bau zusätzlicher Treppen von der Steintorbrücke vorgesehen. Im Januar 2019 hat die Deutsche Bahn in einer Machbarkeitsstudie den Entwurf für eine an die Bahnsteighalle angrenzende Eingangshalle vorgestellt, deren gläsernes Dach die Steintorbrücke überspannen würde.

Der Hamburger Hauptbahnhof gilt offiziell als „überlasteter Schienenweg“. Weil die extrem vielen Züge quasi durch einen Flaschenhals müssen, fahren sie sehr oft auf anderen Gleisen als geplant ein und aus. Deshalb gibt es neben den elektronischen Ansagen noch häufig Durchsagen von im Zentralstellwerk platzierten Sprecher/innen. Für die Reisenden mag die Stimmenkako-phonie verwirrend sein, der Autor dieser Zeilen hört sie immer wieder mit Genuss. Und er freut sich über das „Abpfeifen“ der Züge. Wegen der Menschenmassen und der unübersichtlichen Gleislage im Bogen fertigen zum Teil noch örtliche Aufsichten die Züge ab. Früher verwendeten sie statt der DB-Signalpfeifen meist englische Schiedsrichterpfeifen. Einige davon sind noch heute in Gebrauch. □



101 131 mit dem Metropolitan Express Train (MET) 936 nach Köln hat am 13. August 1999 den Hauptbahnhof Hamburg verlassen. Fotos: K. Koschinski, A. Ritz (unten)

Bahnhof Dammtor

Beim Umbau der Verbindungsbahn wurde ein neuer, im Jugendstil gestalteter Bahnhof Dammtor errichtet. Die am 7. Juni 1903 eröffnete Station besteht aus dem als Empfangsgebäude konzipierten Sockelgeschoss und der vier Bahnsteiggleise überwölbenden Halle. Der südliche Bahnsteig dient dem Fernverkehr, am nördlichen halten die S-Bahn-Züge.

Der Gebäudekomplex ist 113 Meter lang, 35 Meter breit und 23,5 Meter hoch, die Scheithöhe der Halle über Gleisniveau beträgt 17,5 Meter. Westlich der Halle lag zwischen den Ferngleisen ursprünglich ein Abstellgleis vor allem für Salonwagen. Weil im repräsentativen Dammtor-Bahnhof hochrangige Staatsgäste empfangen wurden, hieß er im Volksmund „Kaiserbahnhof“.

Den Zweiten Weltkrieg überstand er mit relativ geringen Schäden. Von 1986 bis 1990 restaurierte man die Bahnsteighalle und die Fassaden. Bei der aufwändigen Restaurierung des Gebäudes in den Jahren 1999 bis 2002 wurde das Sockelgeschoss entkernt, dabei historische Bausubstanz in die Neugestaltung mit Läden und Gastronomie integriert.

Im Bahnhof Dammtor halten täglich rund 300 Züge des Fern- und Regionalverkehrs sowie ca. 500 S-Bahn-Züge. Nur rund einen Kilometer vom Hauptbahnhof entfernt, mildert die betrieblich als Haltepunkt geltende ICE-Station dessen Überlastung ab. Anlässlich des Hundert-Jahr-Jubiläums der nahe gelegenen Universität erhielt der Stationsname am 27. Februar 2019 den Zusatz „Universität“.





Mit einer Flagge geht ein
Eisenbahner beim Bahnhof
Kloster tor dem Kölner
Schnellzug voran (1906).
Foto: Slg. Brandt

ÜBER STAATSGRENZEN HINWEG ZUM

HANSEATISCHEN BAHNKNOTEN

Die Eröffnung der ersten Eisenbahn in Hamburg stand unter keinem guten Stern. Wegen des „Großen Brandes“, der die Hamburger Innenstadt Anfang Mai 1842 weitgehend zerstörte, konnte die Strecke nach Bergedorf erst mit einigen Tagen Verspätung dem Betrieb übergeben werden, auf große Feierlichkeiten verzichtete man





Ab 15. Dezember 1846 war die Strecke von Hamburg nach Berlin durchgehend befahrbar, der Endbahnhof in Hamburg wurde aus diesem Anlass ausgebaut (wohl um 1880).
Fotos: Slg. Kobschätzky (2)

Natürlich war die Freie und Hansestadt Hamburg schon sehr früh an Bahnverbindungen interessiert. Friedrich List sah in seinem 1833 veröffentlichten Entwurf für ein „Deutsches Eisenbahnsystem“ Schienenwege von Hamburg nach Lübeck, Berlin und Bremen vor. Um sie zu realisieren, musste sich Hamburg aber mit seinen Nachbarstaaten einigen – und die hatten an einer Stärkung Hamburgs als Handelszentrum und Hafenstandort kein Interesse.

Der Stadtstaat Hamburg war damals ja viel kleiner als heute, insbesondere wurden erst 1937 Altona und Harburg einschließlich Wilhelmsburg mit ihm vereint. Mitte des 19. Jahrhunderts grenzte im Nordwesten und Norden das der dänischen Krone unterstellte Herzogtum Holstein an, wozu das dem hamburgischen Ortsteil Sternschanze benachbarte Altona gehörte. Im Osten lag das ebenfalls von Dänemark beherrschte Herzogtum Lauenburg. Im Süden und Südwesten markierte die Elbe die Grenze zum Königreich Hannover mit dem südlich der Elbe (an der Süderelbe) gelegenen Harburg. Hannover förderte die Entwicklung des Hafens in Harburg, deshalb war bei der Planung des Hannoverschen Staatsbahnnetzes von Anbeginn Harburg als nordöstlicher Endpunkt vorgesehen. Dänemark förderte den Ausbau des Altonaer Hafens und un-

terstützte somit den Bau der Eisenbahnlinie Kiel – Altona als quasi innerdänische Landverbindung zwischen Ostsee- und Nordseehafen. Hingegen lehnte Dänemark den von Hamburg im Einvernehmen mit der Freien und Hansestadt Lübeck gewünschten Bau der Strecke Lübeck – Hamburg bis Ende der 1850er Jahre ab.

Nach Bergedorf und bis Berlin

Das Projekt einer Bahnlinie von Hamburg über Wittenberge nach Berlin stieß zunächst auf den Widerstand Dänemarks und des eine Streckenführung über Schwerin fordernden Großherzogtums Mecklenburg-Schwerin. Außerdem versagte Preußen die Genehmigung, da es Schaden für die von ihm geförderte Elbschifffahrt mit dem wichtigen Handelsplatz Magdeburg befürchtete. Als fast rein hamburgische Angelegenheit ließ sich jedoch in der Hoffnung auf eine baldige Verlängerung bis Berlin (und auch Magdeburg) die Strecke Hamburg – Bergedorf realisieren. Deren Bau setzte nur das Einverständnis der kooperationswilligen Hansestadt Lübeck voraus, denn Bergedorf unterstand beiden Hansestädten; erst 1867 kam es ganz zu Hamburg.

Im Dezember 1838 wurde die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft gegründet. Im Juni 1840 begann der Bau der 16 Kilometer langen Strecke. Am 7. Mai 1842 sollte die feierliche Eröffnung stattfinden,

doch in der Nacht vom 4. zum 5. Mai brach der „Große Brand“ aus, bei dem die Hamburger Innenstadt größtenteils in Schutt und Asche versank. So nahm die Bahn ihren Betrieb schon vor dem geplanten Termin auf, um Löschgerät, Feuerwehrleute und Evakuierte zu befördern. Offiziell begann der öffentliche Verkehr dann am 17. Mai 1842 ohne große Feierlichkeiten. Für den Betrieb standen anfangs vier von der Lokfabrik Stephenson im englischen Newcastle gefertigte 1A1-Maschinen zur Verfügung.

Hamburgs erster Bahnhof lag mit seinem dreigeschossigen Empfangsgebäude und der längs davon angeordneten, drei Gleise überspannenden hölzernen Bahnsteighalle etwa an der Stelle des heutigen Deichtormarktes westlich des zugeschütteten Stadtgrabens. Den stadtseitigen (westlichen) Abschluss der Halle bildete ein doppelter Torbogen mit zwei gemauerten Ecktürmen. Bis weit östlich des Stadtgrabens erstreckte sich der „äußerer Bahnhof“ oder auch „Hammerbrook-Bahnhof“ genannte Bereich mit Anlagen für den Güterverkehr, Abstellgleisen sowie Schuppen für Wagen und Lokomotiven. Auch im kleinen Bahnhof Bergedorf gab es Schuppen für Loks und Wagen. Das „Cassen-Haus“ genannte hölzerne Empfangsgebäude ist abseits des heutigen Bahnhofs Hamburg-Bergedorfs als Baudenkmal erhalten geblieben.

Am 8. November 1841 schlossen das Königreich Dänemark (für das Herzogtum



Ein Schnellzug zum Venloer Bahnhof fährt am Berliner Bahnhof vorbei. Foto: Slg. Brandt

Lübecker Bahnhof: Die Strecke von Lübeck nach Hamburg wurde 1865 eröffnet.

Lauenburg), das Großherzogtum Mecklenburg-Schwerin, das Königreich Preußen sowie die Hansestädte Hamburg und Lübeck den Vertrag zur „Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Berlin und Hamburg auf dem rechten Ufer der Elbe über Wittenberge“. Der endgültige Trassenverlauf, insbesondere direkter über Büchen statt wie von Dänemark gewünscht über die Stadt Lauenburg, wurde erst nach der am 28. Juli 1843 erfolgten Gründung der „Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft (BHE)“ festgelegt. Trotzdem kam der Bau rasch voran. Am 15. Oktober 1846 ging der Abschnitt Berlin – Wittenberge – Boizenburg offiziell in Betrieb, dann am 15. Dezember 1846 das Teilstück Boizenburg – Bergedorf. Die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft verpachtete ihre Strecke an die BHE.

Bis zur Eröffnung der 287 Kilometer langen Strecke nach Berlin wurde das Empfangsgebäude der jetzt Berliner Bahnhof heißen Endstation in Hamburg vergrößert, hinzu kam an der Nordseite der Bahnsteighalle ein ebenfalls dreigeschossiges Gebäude mit niedrigeren Flügelbauten. Die bisherige Bahnsteigüberdachung ersetzte man durch eine wiederum hölzerne Hallenkonstruktion, die nun vier an zwei Drehscheiben endende Gleise überspannte. Die stadtseitige Hallenfassade mit den zwei Torbögen wurde mit Schmuckelementen neu gemauert, ihre Ecktürme brachte

man auf etwa doppelte Höhe. Im Übrigen wurden die gesamten Anlagen des Berliner Bahnhofs erheblich erweitert.

Altona-Kieler Eisenbahn

Mit seinem prächtigen Empfangsgebäude im spätklassizistischen Stil beeindruckte der erste Bahnhof in Altona. Die hoch über der Elbe am Straßenzug Palmaille gelegene Station wurde am 18. September 1844 zusammen mit der 105 Kilometer langen Altona-Kieler Eisenbahn eröffnet. Wie die Berlin-Hamburger Eisenbahn war die AKE ein privates Unternehmen mit staatlicher Beteiligung. Zu den Aktionären der AKE gehörten die Stadt Kiel und das Königreich Dänemark. Offiziell hieß die Bahnlinie „König Christian VIII. Ostseebahn“, kurz Christianbahn genannt. Wenige Monate nach deren Eröffnung ging am 20. Juli 1845 die abzweigende Elmshorn – Glückstädter Eisenbahn, mithin die Keimzelle der Marschbahn nach Westerland in Betrieb.

Das mit seinen zwei Seitenflügeln U-förmige Empfangsgebäude des Bahnhofs Altona wurde mehrfach erweitert. 1852 erhielt der größere Teil des anfangs zweigeschossigen Quergebäudes eine dritte Etage, 1866 verlängerte man den Ostflügel um ein dreigeschossiges zweites Empfangsgebäude. 1864/65 wichen die zwei hölzernen Bahnsteighallen mit je einem Gleis (für abgehende bzw. ankommende Züge) einer viergleisigen

Halle mit eisernem, teils verglastem Dach. Die ursprünglich am Hallenende befindliche Drehscheibe verlegte man nach außen vor das Quergebäude, wofür dieses einen bogenförmigen Durchbruch bekam.

Auf der Westseite des Bahnhofsareals befanden sich Güterschuppen, im Vorfeld große Remisen für Wagen und Loks. Zunächst führte von der Westseite ein Gleis über eine Schiefe Ebene hinunter zum Hafen Altona, auf dem die Güterwagen per Seilaufzug bewegt wurden. Ab 1876 führte von der Ostseite des Bahnhofsareals ein weniger steiles Gleis durch einen Tunnel zum Hafen.

1867 wurde Schleswig-Holstein als Ganzes zur preußischen Provinz. Verwaltung und Betriebsführung der Altona-Kieler Eisenbahn gingen 1884 auf die Königliche Eisenbahndirektion Altona über, 1887 übernahmen die Preussischen Staatseisenbahnen auch das Eigentum der AKE. Vorübergehend residierte die am 1. März 1884 gegründete KED Altona im Empfangsgebäude an der Palmaille. 1893 begann die Errichtung eines neuen, wesentlich größeren Kopfbahnhofs. Das alte Empfangsgebäude baute man zum neuen Altonaer Rathaus um, als dessen Kern es noch heute existiert.

Von Hannover nach Harburg

Die Hannöverschen Staatseisenbahnen eröffneten am 1. Mai 1847 den Abschnitt Celle – Uelzen – Harburg als letztes Teil-



Ansicht des ersten Bahnhofs Dammtor an der 1866 eröffneten Verbindungsbahn von Hamburg nach Altona.

Abb.: Slg. Kobschätzky



Der am 1. Mai 1893 eröffnete Bahnhof Holstenstraße ersetzte den 700 m östlich gelegenen Bahnhof Schulterblatt. Foto: Slg. Kobschätzky

Sternschanze: 112 181 passiert im April 2003 das Empfangsgebäude von 1866.

Foto: R. Schnell



stück der von Hannover über Lehrte führenden Gesamtstrecke. Der Kopfbahnhof in Harburg lag am heutigen Schellerdamm. Das Empfangsgebäude samt in den Gebäudekomplex integrierter Halle mit drei Gleisen war eine leichte, mit allerlei Zierrat geschmückte und mit einem Turm versehene Holzfachwerkkonstruktion. Das östlich davon befindliche Areal des Güterbahnhofs grenzte direkt an den

„Östlichen Canal“, reichte also bis zu Kaianlagen des Harburger Hafens.

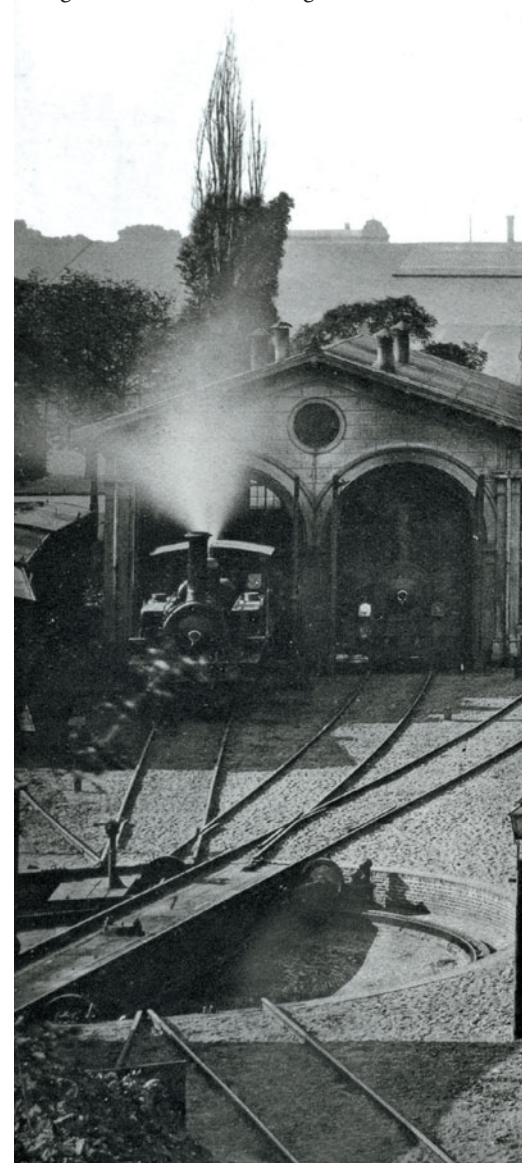
Reisende nach Hamburg gelangten mit Pferdeomnibussen zu die Süderelbe überquerenden Fähren nach Wilhelmsburg, von dort auf dem Landweg bis ans Ufer der Norderelbe, wo sie nochmals auf eine Fähre umsteigen mussten. Für Reisende nach Altona gab es eine direkte Fährverbindung. Der Bau von die Süder- und Norderelbe überquerenden

Eisenbahnbrücken kam ernsthaft erst in Betracht, nachdem Preußen im Jahr 1866 sich das bisherige Königreich Hannover als Provinz Hannover einverleibt hatte.

Lübecker Bahn

Bereits 1831 hatten Lübecker Kaufleute den Bau einer Eisenbahnlinie zwischen Hamburg und Lübeck angeregt. 1843 ersuchte der Rat der Hansestadt Lübeck die dänische Regierung, dem Projekt zuzustimmen; auch diese Initiative blieb erfolglos. Erst auf Druck mehrerer Staaten des Deutschen Bundes (sowie Frankreichs und Russlands) sicherte Kopenhagen im Juni 1847 die Genehmigung zum Bau einer Eisenbahn von Lübeck ins lauenburgische Büchen an der Berlin-Hamburger Bahn zu. Realisiert wurde er von der daraufhin gegründeten Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

Mit der am 15. Oktober 1851 in Betrieb genommenen LBE-Strecke entstand eine indirekte Schienenverbindung Lübeck – Büchen – Hamburg, etwa 35 Kilometer länger als auf direktem Weg. Nach



der schließlich doch erteilten Zustimmung Dänemarks konnte die LBE im Jahr 1863 mit dem Bau der Direktroute beginnen. Am 1. August 1865 ging die 63 Kilometer lange Strecke Lübeck – Oldesloe – Hamburg in Betrieb.

Die LBE-Linie endete in Hamburg im Lübecker Bahnhof an der Spaldingstraße im Stadtteil Hammerbrook. Das Empfangsgebäude war wie jenes des Harburger Kopfbahnhofs wegen des schlechten Bauwerks als leichte Holzfachwerkkonstruktion ausgeführt, eine Bahnsteighalle gab es nicht. Vom westlichen Ende des Personenbahnhofs führten drei Gleise im Bogen zum LBE-Güterbahnhof zwischen Sonninstraße und Nagelsweg, von dort führte eine Gleisverbindung zum östlichsten Teil des Berliner Bahnhofs.

Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn

Seit 1845 gab es Pläne für eine Verbindung zwischen der Berlin-Hamburger und der Altona-Kieler Eisenbahn. Ein 1856 gebildetes unabhängiges Komitee kam zu dem Schluss, dass der Weg über die Lombards-

brücke und Sternschanze der günstigste sei. Hamburg hingegen wünschte eine Trasse in Elbnähe, um auch den Hafen anbinden zu können. Diese hätte aber durch dicht bebautes Gebiet geführt. Die ebenfalls erwogene Trasse um die Alster herum wäre ein sehr großer Umweg gewesen. 1860 einigten sich Dänemark und Hamburg grundsätzlich darauf, die Strecke zu realisieren. Ihren Verlauf legte man erst im Frühjahr 1864 fest: vom Berliner Bahnhof entlang der alten Wallanlagen und über den zugeschütteten Stadtgraben zur Lombardsbrücke, weiter auf einer neuen Brücke über die Alster und in einem großen Bogen via Sternschanze und Schulterblatt (Grenze zwischen Hamburg und Altona) zum Bahnhof Altona.

Da auf Hamburger Seite auch der noch in Planung befindliche Venloer Bahnhof (als Endpunkt der Strecken von Hannover und Bremen) angeschlossen werden sollte, errichtete man rund 200 Meter nördlich des Berliner Bahnhofs im Bereich der heutigen Markthalle einen für diesen Anschluss günstiger gelegenen kleinen Durchgangsbahnhof namens Klostertor, der zunächst

den eigentlichen Ausgangspunkt der knapp sieben Kilometer langen Verbindungsbahn bildete. Vom Klostertor-Bahnhof wurde eine Kurve zum Gleisvorfeld des Berliner Bahnhofs geschaffen. Mit Fahrtrichtungswechsel im Gleisvorfeld konnten auch Reisezüge von den Bahnsteigen des Berliner Bahnhofs aus die Verbindungsbahn erreichen.

Im Abschnitt vom Bahnhof Altona zum Bahnhof Schulterblatt fuhren bereits ab 30. September 1865 Güterzüge. Am 16. Juli 1866 wurde die gesamte von Anbeginn zweigleisige Verbindungsbahn mit den Zwischenstationen Schulterblatt, Sternschanze und Dammtor für den öffentlichen Personenverkehr eröffnet. Den Betrieb übernahm zunächst die Altona-Kieler Eisenbahn, ab 1870 oblag er der Berlin-Hamburger Eisenbahn und ab 1884 den Preußischen Staatseisenbahnen. Bis zur Fertigstellung der neuen steinernen Lombardsbrücke im Jahr 1868 überquerten die Züge auf einer provisorischen Holzbrücke die Alster.

Von der Station Klostertor führte ein im Straßenplanum verlegtes Gleis zum 1872 eröffneten Venloer Bahnhof, das am 1. De-



Bahnhof Klostertor: Rechts das Gleis zum Venloer Bahnhof und die beiden Türme des Berliner Bahnhofs (etwa um 1885). Foto: Sig. Dr. Samek

zember 1872 für den Güterverkehr dem Betrieb übergeben und ab 1885 auch von Reisezügen benutzt wurde. Um niveaugleiche Kreuzungen mit Straßen zu beseitigen, wurde die Trasse Anfang der 1890er Jahre zunächst auf Altonaer Gebiet höher gelegt; dabei ersetzte der 1893 eröffnete Bahnhof Holstenstraße die Station Schulterblatt. Bis 1903 errichtete man die Strecke parallel zur alten ebenerdigen Trasse auf Dämmen und Viadukten weitgehend neu und komplett viergleisig. Nur ihr neuer östlicher Endpunkt, der Hamburger Hauptbahnhof, ging erst drei Jahre später in Betrieb.

In erhöhter und verschobener Lage neu entstanden die 1903 eröffneten Bahnhöfe Sternschanze und Dammtor mit von einer prächtigen Halle überdachten Bahnsteigen, jeweils einem für den Vorort- und Fernverkehr. Als Vorbild bei der Gestaltung dienten die Berliner Bahnhöfe Friedrichstraße und Alexanderplatz. Der ebenfalls mit einem Perron an den Ferngleisen ausgestattete Bahnhof Holstenstraße hatte

eine zweischiffige Halle. Heute erinnert nur noch die in den späten 1980er Jahren restaurierte Halle des Dammtor-Bahnhofs an die alte Pracht. Auch die Halle des Bahnhof Sternschanze wurde nach im Zweiten Weltkrieg erlittenen Bombenschäden wieder hergestellt, aber 1974/75 abgebrochen; der S-Bahnsteig bekam ein Flachdach. Von der Halle der Station Holstenstraße war infolge von Luftangriffen seit Sommer 1943 nur das eiserne Skelett geblieben, das man nach dem Krieg notdürftig verglaste. Beim Umbau des Bahnhofs Holstenstraße zur Ausfädelung der S-Bahn-Strecke Richtung Elbgaustraße wurden die Halle und die Reste des im Krieg fast völlig zerstörten Empfangsgebäudes Ende der 1980er Jahre abgerissen; der S-Bahnsteig erhielt ein Dach mit einem dem historischen Jugendstil nachempfundenen Tonnengewölbe. Im Übrigen büßten die Bahnhöfe Sternschanze und Holstenstraße ihre seit 1967 nicht mehr genutzten Fernbahnsteige ein, Sternschanze erst 2003/2004.

Altona-Blankeneser Eisenbahn

Fast zeitgleich mit der Verbindungsbahn entstand als Zweigstrecke der Altona-Kieler Eisenbahn die am 19. Mai 1867 eröffnete Strecke vom Bahnhof Altona nach Blankenese. Die knapp zehn Kilometer lange Linie erschloss bisher mit Pferdeomnibussen bediente Elbvororte und erlangte auch für den Ausflugsverkehr große Bedeutung. Sie gilt als erste Vorortbahn im Hamburger Raum. Zunächst nur bei Bedarf hielten die Züge an den anfangs primitiv ausgestatteten Haltestellen Bahrenfeld und Klein Flottbek. Das Empfangsgebäude der Endstation wurde, in Querlage zum Gleisfeld, schon 1866/67 als repräsentativer Putzbau mit Schmuckelementen der Romanik, Gotik und des Klassizismus errichtet. Nachträglich bekam es eine Tunneldurchfahrt für ein zu den Abstellanlagen führendes Gleis. Seit 2008 steht das sanierte Gebäude unter Denkmalschutz.



Verbindungsbahn: Der einstige Bahnhof Holstenstraße ist heute nur noch eine S-Bahn-Station (22. Mai 2017).

Links Mitte: Im Bahnhof Dammtor halten auch die Fernverkehrszüge (2002). *Fotos: B. Wiesmüller (2)*

Schnellzug aus Altona auf der Verbindungsbahn beim Bahnhof Dammtor (um 1905). *Foto: Slg. Brandt*



Preuß. T 14¹ auf der Lombardsbrücke (Sept. 1952).
Foto: DB/Slg. Neumann

Am 1. Oktober 1883 ging die Streckenverlängerung bis Wedel in Betrieb. Weil man diese Strecke ebenfalls in der Richtung nach Altona ausfädelte, ist Blankenese ein Kopfbahnhof geblieben. Nach schrittweiser Höherlegung zur Beseitigung schienengleicher Bahnübergänge sowie durchweg zweigleisigem Ausbau wurde die Strecke Altona – Blankenese 1907 im Anschluss an die Vorortgleise der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn mit Wechselstrom (6,3 kV/ 25 Hz) elektrifiziert.

Elbquerung mit der Venloer Bahn

Bereits in den frühen 1860er Jahren hatte ein internationales Konsortium den Bau einer Strecke vom an der niederländisch-preußischen Grenze gelegenen Venlo nach Hamburg vorgeschlagen. Anknüpfend an den schon von Paris bis Maastricht reichenden und im Bau befindlichen Schienenweg von Maastricht bis Venlo wollte das Konsortium auf kürzestem Weg Paris mit Hamburg verbinden. Darüber hinaus schmiedete es Pläne für weiterführende Routen nach Skandinavien und über Ostpreußen nach Russland.

Die Strecke Venlo – Münster – Osnabrück – Bremen – Hamburg sollte als über-



Personenzug nach Altona zwischen Lombardsbrücke und Bahnhof Dammtor (um 1910). Foto: Slg. Brandt



Bahnhof Blankenese vor der Elektrifizierung. Foto: Slg. Kobschätzky

Brückenschlag über die Elbe

Als anno 1868 die Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft die Konzession zum Bau der Strecke Venlo–Harburg und speziell ihrer Fortführung über die Elbe hinweg nach Hamburg erhielt, konnte man bereits auf Erfahrungen im Bau eiserner Großbrücken zurückgreifen. Dafür wurde das gegenüber dem spröden Gusseisen geschmeidigere und damit auch für dynamisch hoch beanspruchte Brücken geeignete „Schweißeisen“ verwendet. Mit dem Begriff Schweißen im heutigen Sinn hatte die Bezeichnung dieses in Hochöfen im Puddelverfahren hergestellten Eisens nichts gemein. Die 1872 fertiggestellten ersten Eisenbahnbrücken über die Süderelbe und die Norderelbe wurden vom in Duisburg ansässigen, auf eiserne Brückenbauten spezialisierten Unternehmen Harkort errichtet. Die den Strom querenden Hauptüberbauten der beiden zweigleisigen Brücken bestanden aus nach ihrem Konstrukteur benannten Lohse-Trägern in linsenförmiger Gestalt mit Fachwerkober- und -untergurten. Die Süderelbbrücke erhielt vier Hauptöffnungen mit je 102 Metern Stützweite, an die auf der Südseite eine 35 Meter lange Drehbrücke und auf der Nordseite sechs Flutöffnungen mit je 31 Metern Stützweite anschlossen. Die Gesamtlänge des Bauwerks inklusive Drehbrücke und aller Flutöffnungen betrug also rund 630 Meter. Die Norderelbbrücke bekam drei Hauptöffnungen mit je 100 Metern Stützweite, auf die zu beiden Seiten zwei Flutöffnungen mit je 26 Metern Stützweite folgten. Somit ergab sich eine Gesamtlänge von rund 404 Metern. Beide Brücken wirkten mit ihren geschwungenen Linien und den mächtigen steinernen Torbauten an den Enden der Stromüberbauten ausgesprochen imposant. In den Jahren 1890 bis 1892 entstand über die Norderelbe eine zweite zweigleisige Brücke neben der ersten, ebenfalls mit Lohse-Trägern in linsenförmiger Gestalt. Von 1910 bis 1912 wurde auch eine zweite Süderelbbrücke errichtet. Deren Stromüberbauten führte man nicht mehr mit Lohse-Trägern aus, passte die Fachwerkbogenkonstruktion mit nach unten gekrümmtem Zugband aber den Umrissen der älteren Brücke an. Sodann wurden die Lohse-Träger der älteren Brücke bis 1921 durch Bogenfachwerkträger mit Hängegurt ersetzt. Beide Süderelbbrücken bildeten ein viergleisiges Bauwerk, dessen zwei Gleispaare durch zwei Portale in gemeinsamen Torbauten führten. 1926/27 ersetzte man die Lohse-Träger der zwei Norderelbbrücken durch stählerne Bogenfachwerkträger mit waagerechtem Zugband. Ihr Erscheinungsbild wurde der 1926 fertiggestellten, direkt benachbarten Freihafenelbbrücke angeglichen, über die neben einer Straße auch ein Hafenbahngleis führte (das noch immer liegt, aber seit 2015 an der Nordseite gekappt ist). Im Jahr 1973 vereinbarten die Deutsche Bundesbahn und die Hansestadt Ham-



Oben: Die Süderelbbrücke der Cöln-Mindener Eisenbahn wurde von Harkort in Duisburg errichtet. Die vier Hauptüberbauten bestanden aus Lohse-Trägern in linsenförmiger Gestalt mit Fachwerkober- und -untergurten. Die Stützweite betrug jeweils 102 Meter.
Unten links: 17 026 (preuß. S 10) vom Bw Osnabrück hat 1931 mit dem FD 212 nach Hoek van Holland die Süderelbbrücke in Harburg überquert. Foto: W. Hubert/ Bildarchiv der Eisenbahnstiftung

Unten: Sowohl die Süderelb- als auch die Norderelbbrücke, beide 1872 in Betrieb genommen, erhielten mächtige steinerne Torbauten. Fotos: Slg. Kobschätzky (2)





82 019 fährt im April 1967 über die 1926 eröffnete Freihafelebrücke, die auch dem Straßenverkehr dient, nach Hamburg Süd. Der mit Stacheldraht gesicherte Zaun rechts markiert die Zollgrenze. *Rechts:* Die Norderelbbrücke für die S-Bahn entstand ab 1978. *Fotos: J. Hagemann, St. Pfütze*

burg den Bau einer zweigleisigen S-Bahn-Strecke nach Harburg, die zwischen Norder- und Süderelbe unmittelbar östlich neben den Ferngleisen verlaufen sollte. Von 1978 bis 1980 wurde die S-Bahn-Brücke über die Norderelbe als Konstruktion mit vollständig geschweißten Stabbögen erstellt. Hinsichtlich Pfeilerstellung und Abmessungen genau den vorhandenen Brücken entsprechend, ist sie wie diese 312 Meter lang. Dem im gleichen Zeitraum erfolgten Bau der S-Bahn-Brücke über die Süderelbe ging ab 1971 die vollständige Erneuerung der bisherigen Süderelbbrücken voraus. Die auf neuen Pfeilern errichteten Tragwerke wurden nicht mehr bogenförmig gestaltet, sondern als Fachwerkmittelträger mit geradlinigen Gurten ausgeführt. Sie überspannen drei Stromöffnungen mit Stützweiten von 107, 126 und 107 Metern. Somit ergibt sich eine Gesamtlänge von rund 340 Metern. Direkt an die Stromüberquerung schließt wie bei der Norderelbbrücke statt der einstigen Vorflutbrücken ein Damm an. 1992/93 entstand westlich der vorhandenen Bauwerke eine vierte zweigleisige Süderelbbrücke. An die über sie

führenden „Hafengleise“ Wilhelmsburg–Harburg sind die Hafenbahnhöfe Hamburg Süd (nördlich Wilhelmsburg) und Hohe Schaar angebunden, im Süden über Hohe Schaar hinaus auch Waltershof. Nach Fertigstellung der südlichen Güterumgehungsbahn Rothenburgsort–Harburg (–Maschen) im Jahr 1996 wurde der Verkehr über die Norderelb- und Süderelbbrücken neu geordnet: Die ehemaligen Personenzuggleise im Osten fungieren seither hauptsächlich als Güterzuggleise in der Relation Rothenburgsort–Maschen, die ehemaligen Güterzuggleise im Westen als Personenzuggleise für den Fern- und Regionalverkehr zwischen Hamburg Hbf und Harburg. Über die Süderelbe fahren einschließlich der S-Bahn auf acht Gleisen Züge. Nur noch mit höchstens 60 km/h rollen sie auf den mittigen Güterzug- und Personenzuggleisen sowie den S-Bahn-Gleisen, da die aus den 1970er-Jahren stammenden Brücken aufgrund konstruktiver Mängel in schlechtem Zustand sind. Nötig ist ein baldiger Neubau; einen konkreten Termin gibt es dafür aber noch nicht.

Mit einem internationalen D-Zug rollt 1955 eine Lokomotive der Baureihe 03 über die Süderelbe. *Foto: W. Hollnagel/Eisenbahnstiftung*



wiegend vom Bankhaus Rothschild finanziertes privates Unternehmen entstehen. Das sehr früh auf das Staatsbahnprinzip setzende Königreich Hannover lehnte eine private Fernbahn durch sein Territorium jedoch ab. Mit der Annexion Hannovers durch Preußen im Jahr 1866 entfiel diese administrative Hürde. 1868 erteilte die preußische Regierung nunmehr der Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft (CME) die Konzession zum Bau der Strecke Venlo – Harburg. Angemerkt sei, dass der kürzeste Schienenweg von Paris nach Hamburg einst tatsächlich über die bei Wesel den Rhein überquerende (größtenteils längst abgebaute) Direktroute via Venlo führte. Weitaus größere Bedeutung erlangte aber die ebenfalls von der CME realisierte Zweigstrecke Wanne-Eickel – Haltern als Teilstück der schließlich

„Rollbahn“ genannten Magistrale Ruhrgebiet – Hamburg.

Am 18. März 1868 schloss Hamburg mit Preußen den Staatsvertrag, in dem die Verlängerung der Cöln-Mindener Eisenbahn über die Elbe hinweg und der Bau eines rechtselbischen Bahnhofs mit Anschluss an die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn vereinbart wurden. Die Bauarbeiten begannen sogleich nach Vertragsabschluss. Am 1. Dezember 1872 ging die 10,8 km lange Strecke Harburg – Wilhelmsburg – Hamburg Venloer Bahnhof mit dem 630 Meter langen Brückenzug über die Süderelbe und der insgesamt 404 Meter langen Norderelbbrücke offiziell in Betrieb. Zugleich mit den neuen Bahnhöfen in Harburg und Hamburg eröffnete die CME 1872 auch eine Station im damals selbstständigen, zwischen Süder- und Norderelbe gelegenen



Eine preuß. T 51 trifft vom Klostertor-Bahnhof kommend am Venloer Bahnhof ein (um 1900).

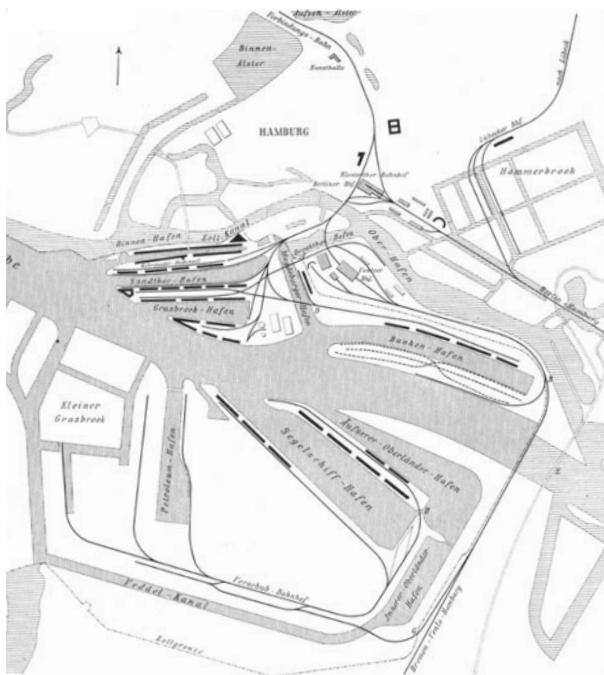


Reisende warten am Bahnsteig in Wilhelmsburg auf die Ankunft des Zuges.

Wilhelmsburg. (In Regie der Preußischen Staatsbahnen wurde dort ab 1889 ein großer Rangierbahnhof erbaut.)

In Harburg entstand im sich zur Neuländer Straße hin erstreckenden Bereich nördlich des heutigen Personenbahnhofs ein neuer Durchgangsbahnhof. Man nannte ihn Venlo-Hamburger Bahnhof. Allerdings wurde er zuerst an die Strecke von Hannover angeschlossen, da die Venloer Bahn im Abschnitt Bremen – Harburg noch im Bau war. Die Anlagen des Kopfbahnhofs von 1847 (nun auch bisher dem Personenverkehr vorbehaltene Gleise) dienten weiterhin dem Güterverkehr.

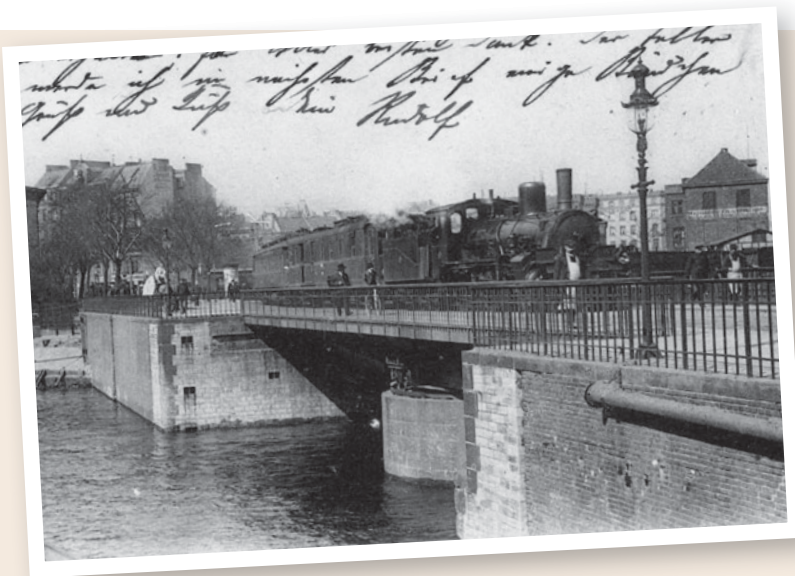
In Hamburg endete die Strecke der CME in einem auf dem Grasbrook errichteten Kopfbahnhof, der rund 600 Meter südlich vom Berliner Bahnhof und 800 Meter südlich vom Klostertor-Bahnhof lag. Die als Venloer Bahnhof oder auch als Pariser



Blick über die Oberhafenbrücke der Strecke vom Hauptbahnhof nach Harburg (mit dem benachbarten Haltepunkt Oberhafen) hinweg zu den Norderelbbrücken (1930er Jahre). Fotos: Slg. Kobschätzky (3)

Karte von 1889 mit den Fernbahnhöfen Berliner Bahnhof, Lübecker Bahnhof und Venloer Bahnhof sowie der Verbindungsbahn über den Kloster-Bahnhof Richtung Altona. Karte: Archiv EJ

Bahnhof bezeichnete CME-Endstation erhielt ein überaus repräsentatives Empfangsgebäude im spätromanischen Stil. Die Bahnsteighalle zwischen den Seitenbauten war knapp 38 Meter breit und 126 Meter lang. Durch fünf Bogenöffnungen der gemauerten Hallenstirnwand an der Straßenfront führten fünf Gleise, von denen drei an einer Drehscheibe endeten. Zwei Gleise verliefen in der Straße über eine den Ericusgraben (beim Oberhafen) querende Brücke und weiter über eine neben der Straße den Oberhafen querende Brücke zum Außenbereich des Berliner Bahnhofs; hinter der Oberhafenbrücke zweigte ein im Straßenplanum an der Hauptfront des Berliner Bahnhofs vorbeiführendes Gleis zum Kloster-Bahnhof ab. Am 1. Juni 1874 eröffnete die CME die Strecke Bremen – Harburg. Von nun an erfüllte der Venloer Bahnhof die seinem Namen gerecht werdende Funkti-



Brücken über den Oberhafen

Der hamburgische Staat errichtete ab 1862 eine zweigleisige Strecke vom Berliner Bahnhof zum Sandtorkai, die den Oberhafen auf einer Brücke (Gross Ericusbrücke) querte. Diese erste Hafenbahn in Hamburg nahm am 11. August 1866 den Betrieb auf. Noch vor Eröffnung der CME-Strecke von Harburg nach Hamburg Venloer Bahnhof (1. Dezember 1872) entstand 1870 die kombinierte Eisenbahn- und Straßenbrücke über den Ericusgraben, der den Oberhafen mit dem Brooktorhafen verbindet. Ab Dezember 1872 konnten über die Ericusbrücke sowie die Oberhafenbrücke der Hafenbahn Güterzüge vom Venloer Bahnhof (ab 1892 Hannoverischer Bahnhof) zum Gleisvorfeld des Berliner Bahnhofes fahren, ein nördlich der Oberhafenbrücke abzweigendes Gleis stellte (vorbei an der Vorderfront des Berliner Bahnhofes) die Verbindung zum Klostertor-Bahnhof her. Reisezüge fuhrten vom Venloer Bahnhof zum Klostertor-Bahnhof erst ab Oktober 1885. Von 1902 bis 1904 wurde zusammen mit der Pfeilerbahn vom Hamburger Hauptbahnhof zur Norderelbbrücke eine neue zweistöckige, oben mit vier Gleisen und darunter mit einer Straße ausgestattete Oberhafenbrücke erbaut. Mit deren vollständiger Inbetriebnahme im Jahr 1907 verloren die alte Oberhafenbrücke und die Ericusbrücke schlagartig ihre Bedeutung für den Eisenbahnverkehr. Als Fußgängerbrücke erhalten ist die westlich der neuen Oberhafenbrücke gelegene, bis 1948 drehbare Ericusbrücke über den Ericusgraben. Sie wurde ab 2011 einschließlich des Drehkranzes und der (festgestellten) Stützräder saniert, seit Juni 2014 ist sie wieder begehbar. Die 152 Meter lange Oberhafenbrücke wurde 2007 erneuert. Dabei tauschte man die alte Fachwerkkonstruktion durch im Erscheinungsbild ähnliche Fachwerküberbauten aus. Die Brückenpfeiler hatte man bereits Mitte der 1980er Jahre verstärkt und dabei die noch vorhandenen Teile des nicht mehr funktionsfähigen Drehmechanismus auf dem etwa mittigen Pfeiler entfernt. Östlich der markanten zweistöckigen Brücke überqueren drei weitere Eisenbahnbrücken den Oberhafen bzw. Oberhafenkanal: die Brücke mit dem auf 2,4 km Länge abseits der parallelen S-Bahn-Trasse verlegten zweiten Ferngleis der Strecke Hamburg – Berlin (im Verlauf der früheren Güterstrecke Hgbf – Rothenburgsort), die zweigleisige Brücke im Zuge der südlichen Güterumgehungsbahn und die zweigleisige Brücke der S-Bahn über Harburg nach Neugraben (–Stade).



Oben: Vorne die Ericusbrücke von 1870, dahinter die doppelstöckige Oberhafenbrücke mit einem Metronom-Zug (und ME 146-07). Die Aufnahme stammt vom August 2018.

Links oben: Ein Schnellzug aus Altona um 1900 auf der Drehbrücke über den Ericusgraben nahe des Hannoverschen Bahnhofs.

Links: Eine 218 quert 1987 mit D 439 auf der Strecke Hgbf – Rothenburgsort den Oberhafen.

Rechts: Brücke der 1983 eröffneten S-Bahn-Strecke nach Harburg über den Oberhafen.

Rechts außen: 185-CL 005 auf der Oberhafenbrücke der südlichen Güterumgehungsbahn.

Fotos: Dr. Timmermann, Slg. Kobschätzky, St. Pfüze (2), Ch. Müller





Pfeilerbahn: Die 03 259 dampft im Juni 1959 mit einem Touropa-Sonderzug in Richtung Hamburg-Harburg. Foto: W. Hollnagel/Eisenbahnstiftung

on. Ab 1892 hieß er offiziell Hannoverscher Bahnhof, da er ja längst auch als Endpunkt der Fernstrecke aus Hannover fungierte. Die Cöln-Mindener Eisenbahn war 1879/80 in den Preußischen Staatseisenbahnen aufgegangen.

Nach Fertigstellung des Hamburger Hauptbahnhofs wurde der Hannoversche Bahnhof im Herbst 1907 für den Personenverkehr geschlossen. Baulich nur wenig verändert, diente der bisherige Personenbahnhof fortan dem Eilgutverkehr. Bereits vor dem Ersten Weltkrieg nutzte man ihn zur Entlastung des Hauptbahnhofs aber auch wieder für Reisezüge im Ausflugs- und Sonderverkehr, dann im Krieg für Militärtransporte. In den Jahren 1940 bis 1945 fanden vom Hannoverschen Bahnhof aus Deportationen von Juden, Roma und Sinti in die Ghettos und Vernichtungslager statt. Das Hallendach war bereits Anfang 1932 abgerissen worden. Das im Krieg beschädigte Portal wurde im Oktober 1955 gesprengt. Die seitlichen Bauten blieben noch erhalten, zuletzt bis 1981 der linke Flügelbau.

Zum Hannoverschen Bahnhof gehörende Anlagen für den Güterverkehr erfüllten sehr viel länger als Hamburg Hauptgüterbahnhof ihren Zweck (offiziell ab 1930 Ham-

burg Hgbf Han, ab 1964 Hamburg Hgbf genannt). Über das Gesamtareal hinweg führte die von 1902 bis 1904 im Zusammenhang mit dem Bau des Hauptbahnhofs errichtete zweigleisige Pfeilerbahn, das so bezeichnete Steinviadukt mit den Personenzuggleisen zwischen Hauptbahnhof und den Norderelbbrücken (2008/09 durch einen mit Stahlspundwänden und Betonmauern eingefassten Damm ersetzt). Die Anlagen beidseits der Pfeilerbahn waren mit durch diese hindurchführenden Gleisen verbunden. Zwischen Rothenburgsort und Harburg (– Maschen) verkehrende Güterzüge machten im Hgbf nördlich der Pfeilerbahn Kopf. Dieser Fahrtrichtungswechsel entfiel mit der im August 1996 erfolgten Inbetriebnahme der Güterumgehungsbahn im Abschnitt Rothenburgsort – Elbbrücken – Harburg. Danach wurden die Gleisanlagen schrittweise „rückgebaut“, die Bedienung der letzten Ladestellen endete im Jahr 2013.

Unterelbbahn nach Cuxhaven

Ein großer Teil des Gebietes der heutigen Stadt Cuxhaven war von 1394 bis 1937 eine Exklave der Freien und Hansestadt

Hamburg. 1872 vereinbarten Hamburg und Preußen die Schaffung einer Bahnlinie Harburg – Cuxhaven, doch kam das Projekt jahrelang nicht über das Planungsstadium hinaus. Erst am 1. April 1881 konnte die „Unterelbesche Eisenbahn-Gesellschaft“ die Teilstrecke Harburg – Stade in Betrieb nehmen, am 11. November 1881 auch den Abschnitt bis Cuxhaven. In Harburg erhielt die Unterelbbahn einen nordwestlich der Stadt am Fuß der Schwarzen Berge gelegenen Bahnhof, der mit einem etwa 700 Meter langen Verbindungsgleis an den Staatsbahnhof (ehemals Bahnhof der Cöln-Mindener Eisenbahn) angeschlossen war. Schon ab 1882 gab es in Harburg die Fahrtrichtung wechselnde Züge von Hamburg Venloer Bahnhof durchgehend nach Cuxhaven.

Ende der 1880er Jahre gewann die Unterelbbahn Bedeutung als Zubringer zu Schifffahrtslinien nach Übersee. Um den über 100 Kilometer langen Weg auf der Elbe einsparen zu können, verlegte insbesondere die „Hamburg-Amerikanische Packetfahrt AG (Hapag)“ die Abfahrt einiger Passagierdampfer des Nordamerika-Dienstes vom Hamburger Hafen nach Cuxhaven. Der dort ausgebaut „Neue Hafen“ bekam

den 1902 fertiggestellten Amerikabahnhof mit prächtigem Empfangsgebäude sowie großer Gepäckabfertigungs- und Zollhalle. An den beiden bis zum Schiffsanleger reichenden Bahnsteiggleisen konnten alle 15 Minuten Züge abgefertigt werden. Für vor allem Auswanderer befördernde Ozeanriesen kamen bis zu sieben Hapag-Sonderzüge an.

Nach dem Ende des Linienverkehrs über den Nordatlantik Mitte der 1960er Jahre wurde der Amerikabahnhof noch mit Sonderzügen im Rahmen des Kreuzfahrtgeschäfts bedient, in jüngerer Zeit nur sehr selten. Die Gleisanlagen für den Personenverkehr sind teils rückgebaut, das imposante Empfangsgebäude mit den „Hapag-Hallen“ ist aber noch heute weitgehend im Ursprungszustand erhalten. Reger Betrieb herrscht im dem Personenbahnhof vorgelagerten, in den 1990er Jahren um- und ausgebauten Güterbahnhof. Für Frachtaufkommen sorgen vor allem der Export und Import von in Cuxhaven zwischen Bahn und Schiff umgeladenen Autos.

Drei neue Hauptbahnhöfe

Ausgenommen die von der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft betriebene Strecke Hamburg – Lübeck waren alle Fernbahnen im Hamburger Raum Mitte der 1880er Jahre verstaatlicht. Der Königlichen Eisenbahndirektion Altona oblag es, im Einvernehmen mit den Städten Altona und Hamburg die dem stark anwachsenden Verkehr gerecht werdende Umgestaltung der Bahnanlagen zu planen. Übrigens verwaltete die KED Altona zunächst die gesamte Strecke Hamburg – Berlin, ehe sie am 1. April 1895 den Abschnitt Nauen – Berlin Lehrter Bahnhof an die KED Berlin abtrat. Zur Reichsbahnzeit blieb es bei der Direktionsgrenze kurz vor Nauen.

Für die Umgestaltung der Bahnanlagen in Harburg war noch die KED Hannover zuständig. Diese übernahm auch die 1890 verstaatlichte Unterebbebahn nach Cuxhaven, die man erst 1899 der KED Altona zuordnete. Ab 1895 entstand in seiner heutigen Lage der am 1. Mai 1897 in Betrieb genommene Harburger Hauptbahnhof, an den auch die Unterebbebahn angebunden wurde. Deren Ausfädelung im nördlichen Bahnhofsbereich ermöglichte weiterhin durchgehenden Verkehr Bremen/Hannover – Cuxhaven. Aufgrund dieser originär innerpreussischen Anbindung müssen Züge der Relation



Ab 1895 entstand in seiner heutigen Lage der am 1. Mai 1897 in Betrieb genommene Harburger Hauptbahnhof mit dem großen Empfangsgebäude in Insellage. Foto: Slg. Kobschätzky

Hamburg – Cuxhaven noch heute in Harburg Kopf machen. Dies gilt jedoch nicht für die S-Bahnen nach Stade, die heute den Harburger Stadtkern im Tunnel queren und seit 2007 ab Neugraben die mit Wechselstrom elektrifizierten Ferngleise der Unterebbebahn benutzen.

Die Hauptbauten des bis 1927 als Harburg Hbf, dann als Harburg-Wilhelmsburg Hbf und seit Mai 1938 als Hamburg-Harburg bezeichneten Personenbahnhofs wurden von Hubert Stier entworfen. Dieser Architekt der den Stil der Neorenaissance pflegenden „Hannoverschen Schule“ zeichnete unter anderem auch für die Empfangsgebäude der Hauptbahnhöfe in Bremen und Hannover mit ihren charakteristischen Rundbögen verantwortlich.

In Harburg entstand ein in seiner Anordnung recht ungewöhnliches Ensemble aus Backstein, Stahl und Glas, das noch heute existiert. Das große Empfangsgebäude befindet sich in Insellage auf einem breiten Bahnsteig zwischen den Gleisen 3 und 4. Zur Stadtseite hin, also am etwa sechs Meter oberhalb des Gleisniveaus gelegenen Bahnhofsvorplatz an der Hannoverschen Straße, ist ihm ein kleineres Empfangsgebäude vorgelagert. Von diesem führt ein überdachter Steg über die Gleise, mit Abgängen zum westlichen Bahnsteig an den Gleisen 5 und 6, zum mittleren Bahnsteig an den Gleisen 3 und 4 und nach Durchquerung des Hauptgebäudes bis zum östlichen Bahnsteig an den Gleisen 1 und 2.

Südlich des Personenbahnhofs befand sich der ebenfalls 1897 eröffnete Rangierbahnhof Harburg. Mit Inbetriebnahme des Rangierbahnhofs Maschen im Jahr 1977 überflüssig geworden, wurden seine Gleisanlagen zum größten Teil abgebaut. Bis auf einen Werkstatt- und einen Wagenschuppen verschwunden sind die teils noch in den 1990er Jahren als Güterbahnhof genutzten Anlagen des ersten Harburger Bahnhofs von 1847. Heute ist die Fläche mit Wohn- und Bürogebäuden bebaut.

Noch dringlicher als in Harburg benötigten die Preussischen Staatseisenbahnen einen neuen Bahnhof in Altona. Die alte Endstation der Altona-Kieler Bahn war trotz Erweiterungen für die Blankeneser Strecke und die Verbindungsbahn nach Hamburg den betrieblichen Aufgaben kaum mehr gewachsen. Pläne, einen neuen Durchgangsbahnhof in der Gegend des Kaltenkircher Platzes zu errichten, lehnte die Stadtväter Altonas ab, weil er ihrer Ansicht nach zu weit vom Stadtkern entfernt gelegen hätte. 1891 einigten sich Altona und Preußen auf den Bau eines neuen Kopfbahnhofs etwa 500 Meter nördlich der alten Station. Am 15. November 1895 ging der westliche Teil in Betrieb, am 30. Januar 1898 folgte die feierliche Eröffnung der Gesamtanlage des bis Mai 1938 Altona Hbf genannten Bahnhofs.

Schon 1887 führten Vertreter Preußens, Hamburgs und Lübecks erste Gespräche über die Neugestaltung der Hamburger Bahnanlagen. Die Verhandlungen zogen sich sehr lange hin. Erst im Dezember 1898



2014 und 2015 wurden Dänemark-Güterzüge wegen Bauarbeiten im Sommer jeweils für mehrere Wochen über die Marschbahn und den Grenzübergang Tondern umgeleitet. Am 26. Juli 2014 passiert ein Umleiterzug aus Dänemark den Bahnhof Barmbek. Fotos: St. Pfütze (2)

Güterumgehungsbahn

Das erste Teilstück der schließlich so genannten Güterumgehungsbahn hatte Anfang Oktober 1902 die Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft als Verbindung zwischen dem LBE-Bahnhof Wandsbek und dem an der Berlin-Hamburger Bahn gelegenen Rangierbahnhof Rothenburgsort in Betrieb genommen. Im Februar 1903 wurde diese Güterstrecke über den Oberhafenkanal hinweg bis zum Hannoverschen Bahnhof durchgebunden, der nach Eröffnung des neuen Hauptbahnhofs als Hauptgüterbahnhof fungierte. Güterzüge mussten zur Weiterfahrt nach Harburg im Hauptgüterbahnhof Kopf machen. Noch vor dem Ersten Weltkrieg begannen Vorarbeiten für den Bau der „Nördlichen Güterumgehungsbahn“, die den Rangierbahnhof Rothenburgsort mit dem ab 1911 im Bau befindlichen Rangierbahnhof Eidelstedt verknüpfen sollte. Doch erst im Jahr 1922 ging zusammen mit dem Rbf Eidelstedt der Abschnitt Lokstedt–Eidelstedt in Betrieb. Damals begannen Bauarbeiten für den östlich des Rbf Rothenburgsort angelegten Rbf Billwerder, vom dem aus die „Südliche Güterumgehungsbahn“ bis zum geplanten Rbf Meckelfeld (bei Maschen) führen sollte, die so aber nie realisiert wurde. Die letzte Lücke in der nördlichen Güterbahn zwischen Barmbek und Lokstedt wurde 1941 geschlossen. Im gleichen Jahr erreichte der Rbf Billwerder seinen unvollendet gebliebenen Ausbauzustand. Obwohl durchweg zweigleisig geplant und trassiert, hat die nördliche Güterumgehungsbahn größtenteils nur ein Gleis. Zweigleisig ist sie nur zwischen dem Abzweig Horn (wo eine Verbindungskurve von der Lübecker Strecke einmündet) und Rothenburgsort.

Im Zeitraum 1987 bis 1996 entstand die zwischen Rothenburgsort und der Norderelbbrücke als zweigleisige Neubaustrecke realisierte südliche Güterumgehungsbahn von Rothenburgsort nach Harburg (–Maschen). Die im August 1996 in Betrieb genommene Strecke überquert auf einer neuen Brücke den Oberhafen. Vor der Norderelbbrücke mündet sie in das nunmehr hauptsächlich dem Güterverkehr dienende östliche Ferngleispaar der Strecke Hamburg Hbf–Harburg. Mit einem südlich des Bahnhofs Harburg errichteten Überwerfungsbauwerk über die Ausbaustrecke Hamburg–Hannover wurde der Rangierbahnhof Maschen an die in ihrer Gesamtheit auch dem Frachttransport von/nach Schleswig-Holstein und Dänemark dienende Güterumgehungsbahn angebunden.



233 306 mit Ziel Maschen am Hp Wandsbeker Chaussee (2015).

einigten sich der Hamburger Senat, die Königliche Eisenbahndirektion Altona und die Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft vertraglich auf den Bau eines zentralen Hauptbahnhofs. Dieser sollte den Berliner Bahnhof, den Lübecker Bahnhof, den Venloer bzw. Hannoverschen Bahnhof und den Klostertor-Bahnhof ersetzen. Optimistisch glaubte man, die umfangreichen Bauarbeiten im Herbst 1903 abschließen zu können. Als drei Jahre später am 5. Dezember 1906 endlich die Einweihung des neuen Hauptbahnhofs stattfand, waren die Gleisanlagen im nördlichen Vorfeld weitgehend fertiggestellt. Die Arbeiten im südlichen Bereich (Richtung Harburg) kamen im Herbst 1907 zum Abschluss, die im östlichen Vorfeld (Richtung Lübeck und Berlin) erst im Herbst 1908. Näher auf den Hamburger Hauptbahnhof geht das vorangehende Kapitel ein; auch dem Bahnhof Altona ist ein spezieller Beitrag gewidmet (ab Seite 40).

Etappen bis zur Gegenwart

Mit Fertigstellung des zentralen Hauptbahnhofs erreichte das Fernbahnnetz im Hamburger Raum seine bis heute prägende Grundstruktur. Abgesehen von hier unbe-

rücksichtigt gelassenen S-Bahn-Strecken, kamen noch Anlagen für den Güterverkehr, insbesondere die den Rangierbahnhof Rothenburgsort mit dem Rangierbahnhof Eidelstedt verbindende Güterumgebungsbahn hinzu (siehe Textkasten auf der linken Seite).

Am prestigeträchtigsten war als Verbindung zwischen den zwei größten deutschen Städten die Strecke Berlin – Hamburg, zumal mit ihrer Trassierung und ohne Großstädte zwischen den Metropolen für herausragend hohes Reisetempo prädestiniert. Schon um 1880 brauchten die schnellsten Züge nur fünf Stunden. Zweimal übernahm ein Zug auf der Berlin-Hamburger Bahn vor dem Ersten Weltkrieg das „Blaue Band“ für Deutschlands schnellsten Zug: im Jahr 1901 der D 5, welcher für die 285,5 km von Hamburg Berliner Bahnhof bis Berlin Lehrter Bahnhof exakt 3 Stunden 28 Minuten benötigte (entsprechend 82,4 km/h im Schnitt) – und im Jahr 1912 der D 20, der die nunmehr 286,6 km von Berlin Lehrter Bahnhof bis Hamburg Hbf in 3 Stunden 14 Minuten zurücklegte (macht 88,7 km/h im Schnitt).

In den 1930er Jahren entwickelte sich die Berlin-Hamburger Bahn zur Parade-



**SVT 877 „Fliegender Hamburger“ verlässt Hamburg in Richtung Berlin (um 1934).
Foto: Slg. Kobschätzky**

strecke des technischen Fortschritts im Eisenbahnwesen. Am 21. Juni 1931 durchjagte Kruckenberg's Propellertriebwagen die rund 258 Kilometer von Bergedorf bis Berlin-Spandau in 98 Minuten. Auf dem schnurgeraden Abschnitt von Karstädt bis Dergenthin erreichte er Tempo 230, das bedeutete Weltrekord für (bemannte) Schienenfahrzeuge. Der reguläre Einsatz blieb dem „Schienenzeppelin“ verwehrt. Doch mit einem zweiteiligen Diesellokomotivbegleitwagen begann knapp zwei Jahre später die Ära des „Fliegenden Hamburgers“. Ab

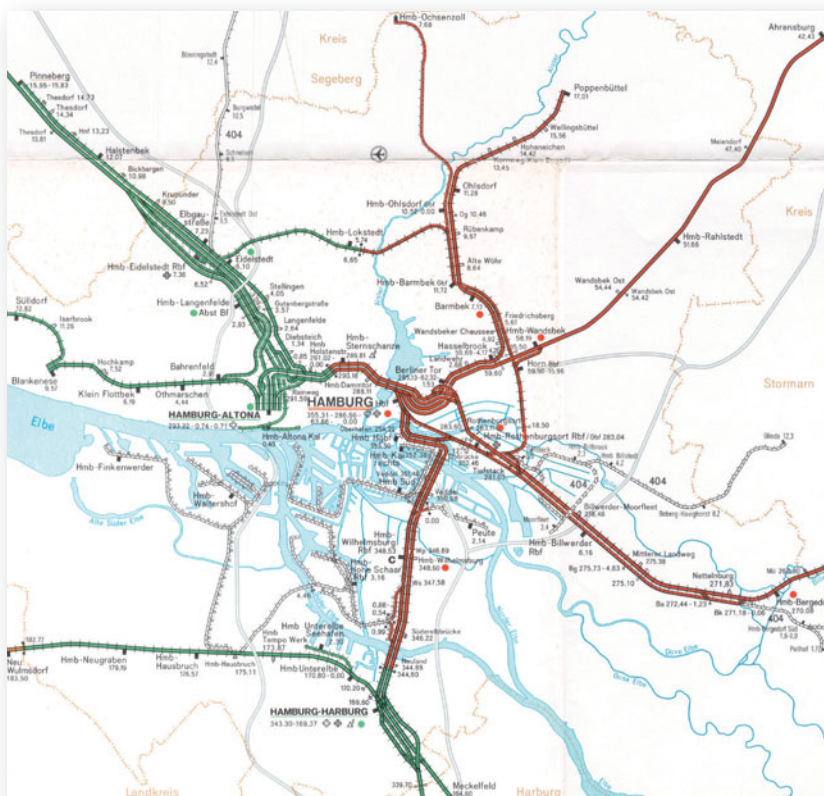
**Schneetreiben in Hamburg Hbf: Die 05 002 startet am 25. Februar 1936 zu einer Messfahrt.
Foto: W. Hollnagel/
Eisenbahnstiftung**





Ein mit E 10 bespannter Autoreisezug nach Hamburg-Altona auf der Oberhafenbrücke (13. August 1995). Foto: K. Koschinski

Eisenbahnen in Hamburg im Jahr 1975: Die Strecken der Bundesbahn sind farbig dargestellt. Karte: Archiv FdE



15. Mai 1933 raste der VT 877 a/b als Fd 2 planmäßig in 2 Stunden 18 Minuten von der Haupt- in die Hafencity; die dabei erzielten 124,7 km/h Reisegeschwindigkeit waren Weltspitze. Auch Dampfzüge überschritten in puncto (durchschnittliches) Reisetem-

po auf der Berlin-Hamburger Bahn die 100-km/h-Marke deutlich. Schon den anfangs noch mit 03ern bespannten FD 24 nach Hamburg feierte die Reichsbahn als schnellsten Dampfzug der Welt über eine Distanz von mehr als 200 Kilometern. 1934 erzielte er eine Reisege-

windigkeit von 111,7 km/h, mit den ab 1936 regulär eingesetzten 05ern stieg sie auf 119,5 km/h. Die 05 002 erreichte am 11. Mai 1936 auf einer Vorführfahrt mit prominenten Gästen zwischen Neustadt (Dosse) und Nauen eine Höchstgeschwindigkeit von 200,4 km/h – mithin den offiziell zumindest zwei Jahre lang gehaltenen Weltrekord für Dampflokomotiven. Im Rahmen der Kriegsvorbereitungen stellte die Reichsbahn am 22. August 1939 den Schnellverkehr abrupt ein.

Bei Kriegsende boten große Teile der Hamburger Bahnanlagen ein Bild der Verwüstung. Die Strecke nach Berlin war infolge Sprengung der Brücken über den Elbe-Lübeck-Kanal östlich des Bahnhofs Büchen unterbrochen. Ab August 1947 rollten über die Zonengrenze zwischen Büchen und Schwanheide zunächst nur Güterzüge. Am 10. September 1949 kam mit zwei Interzonenzugpaaren der Reiseverkehr in der Relation Hamburg – Berlin wieder in Gang. Das Eintreffen des Fd 66 aus Berlin wurde im Hamburger Hauptbahnhof als Symbol der deutschen Einheit gefeiert. Mit für damalige Verhältnisse respektablen Fahrzeiten (Reisezeit Berlin Zoo – Hamburg Hbf und umgekehrt rund

Am Abend des 14. Dezember 2014 donnert 01 150 mit einem Sonderzug über die Oberhafenbrücke in Richtung Elbbrücken. Foto: A. Schmolinske



dreieinhalb Stunden) nährte das FdD-Paar die Hoffnung auf eine erneute Blüte der alten Rekordstrecke – zu der es erst in den 1990er Jahren kam.

Mit der Teilung Deutschlands und Europas drehten sich die Hauptverkehrsströme von West-Ost nach Nord-Süd. Begünstigt durch die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) und Freihandelszone (EFTA) nahm auch der via Hamburg geleitete Transitverkehr zwischen Skandinavien und dem Alpen- sowie Mittelmeerraum einen gewaltigen Aufschwung.

Fernbahnen elektrifiziert

Zur Schlagader entwickelte sich die im weiteren Sinn Hamburg mit Süddeutschland verbindende Nord-Süd-Strecke Hannover – Bebra – Frankfurt/Würzburg. Dementsprechend bezog sie die DB schon früh in ihre Elektrifizierungspläne ein. 1963 erreichte der Fahrdrat von Süden her Hannover. Am 6. April 1965 wurde der elektrische Betrieb über Hannover hinaus bis Hamburg-Altona sowie Eidelstedt aufgenommen. Gut drei Jahre später kam die Elektrifizierung der Rollbahn Ruhrgebiet – Hamburg zum Abschluss. Am 24. September 1968 brachte

die 103 004 den Eröffnungszug von Osnabrück in die Elbmetropole. Regelmäßig begann der E-Betrieb im Abschnitt Osnabrück – Hamburg-Harburg zum Fahrplanwechsel am 29. September 1968, am gleichen Tag auch auf der Unterelebebahn zwischen Harburg und Stade.

Bis zu weiteren Fernbahnelektrifizierungen im Hamburger Raum vergingen zweieinhalb Jahrzehnte. Am 24. September 1995 wurde die Strecke Hamburg-Altona – Kiel auf Elektrotraktion umgestellt (1996 auch die Strecke Neumünster – Flensburg – Padborg). Am 29. September 1996 folgte die Aufnahme des elektrischen Betriebs im Abschnitt Hamburg Hbf – Ludwigslust der damit (wenngleich noch nicht bis zur Berliner Stadtbahn) durchgehend elektrifizierten Strecke nach Berlin, im Hamburger Bereich auf parallel zur S-Bahn neu verlegten Ferngleisen. Nach dem Scheitern des zwischenzeitlich verfolgten Projekts einer Magnetschnellbahn „Transrapid“ ertüchtigte man die Berlin-Hamburger Bahn von 2002 bis 2004 für Geschwindigkeiten bis zu 230 km/h. Erst auf der Ausbaustrecke gelang es, mit dem ICE die Fahrzeit des „Fliegenden Hamburgers“ der Vorkriegszeit deutlich zu unterbieten.

Vor allem für den Regionalverkehr wurde am 29. Mai 1998 der E-Betrieb im Abschnitt Elmshorn – Itzehoe der Marschbahn aufgenommen. Rund zehn Jahre später kam endlich auch die Strecke Hamburg – Lübeck unter Draht, seit 14. Dezember 2008 geht es auf ihr mit Elektrokraft voran.

Sehr wahrscheinlich besiegelt ist das Schicksal des Kopfbahnhofs Hamburg-Altona. Der Deutschen Bahn passt er längst nicht mehr ins Konzept, und Investoren sind scharf darauf, das Areal zu bebauen. Im Juli 2014 kündigte die DB an, bis 2023 einen neuen Durchgangsbahnhof für den Fern- und Regionalverkehr am knapp zwei Kilometer entfernten Standort des S-Bahn-Haltepunkts Diebsteich zu errichten. Der freilich angefochtene Planfeststellungsbeschluss des EisenbahnBundesamts erging im Dezember 2017. Noch recht vage sind dagegen die Pläne für den Bau der „Verbindungskurve Harburg“. Sie soll das Kopfmachen der Regionalzüge Hamburg Hbf – Cuxhaven im Bahnhof Hamburg-Harburg ersparen. In dessen Nähe ist eine Tunnelstation vorgesehen, was aber nach Meinung von Kritikern des Projekts die Umsteigewege zu oberirdischen Bahnsteigen kaum zumutbar verlängern würde. □



Einst gelangten die Reisenden durch die von Türmen flankierte Eingangshalle eines prächtigen Backsteingebäudes zum Querbahnsteig. Eine fünfschiffige Halle überspannte elf Gleise. In den 1970er Jahren riss man die ehrwürdigen Bauten ab. Das zu den Altonaer Wahrzeichen zählende Empfangsgebäude wich einem Betonklotz mit Kaufhaus



Ein DR-Triebwagen der Baureihe VT 12.14 – Hersteller: Ganz in Budapest – ist aus Berlin kommend in Hamburg-Altona eingetroffen (Juli 1954). Foto: W. Hollnagel/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung

VOM PRACHTBAU ZUM EINKAUFSAHNHOF



Im Oktober 1888 trat das seit 1867 politisch zu Preußen gehörende Altona ebenso wie die Freie und Hansestadt Hamburg dem deutschen Zollgebiet bei. Mit dem daraufhin stark anwachsenden Verkehr stieß der 1844 eröffnete, schon mehrfach erweiterte Altonaer Bahnhof an der Palmaille vollends an seine Kapazitätsgrenzen. Die Preußischen Staatseisenbahnen favorisierten den Neubau eines Durchgangsbahnhofs in der Gegend des

Kaltenkircher Platzes, doch dieser hätte nach Ansicht der Stadtväter zu weit vom Stadtkern entfernt gelegen. 1891 einigten sich Altona und Preußen auf den Neubau eines Kopfbahnhofs rund 500 Meter nördlich des bisherigen Standorts. Im Oktober 1893 begannen die Bauarbeiten.

Das U-förmige Empfangsgebäude im neuromanischen Backsteinstil wurde von Hermann Eggert entworfen, der auch das Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs in Frankfurt am Main konzipiert hatte. In

der Mitte des Quergebäudes befand sich eine hohe Eingangshalle mit Fahrkartenschaltern und der Gepäckabfertigung. Die Eingänge zu dieser Halle waren in den beiden sie flankierenden Türmen angeordnet. Der westliche Teil des Quergebäudes beherbergte den Wartesaal 1. und 2. Klasse, der östliche Teil den Wartesaal 3. und 4. Klasse, zu den Enden des Querbauwerks hin schlossen jeweils Diensträume an. Den Querbahnsteig begrenzten an den Enden die beiden mit Ausgängen versehenen



Bahnhofsvorplatz in Altona um 1946. *Rechts oben:* Die vierschiffige verglaste Bahnsteighalle war zu Beginn kunstvoll verziert. *Rechts:* Straßenbahn am Bahnhofsvorplatz im Juni 1973. *Fotos: Slg. Neumann, Slg. Kobschätzky, U. Schleef/Slg. Schnell*



Flügelbauten. Unter anderem waren in den Seitenflügeln das Fürstenzimmer, das Büro des Bahnhofsvorstehers und Räume für die Post sowie die Eilgutabfertigung untergebracht.

Am 15. November 1895 wurden der westliche Teil des Empfangsgebäudes und die Eingangshalle eröffnet. Nach Entfernen der im östlichen Bereich noch liegenden Gleise zum alten Altonaer Bahnhof be-

gann man mit dem Bau des Ostteils. Am 30. Januar 1898 fand die feierliche Eröffnung der als Altona Hauptbahnhof bezeichneten Gesamtanlage statt. Das alte Empfangsgebäude an der Palmaille wurde zum „Neuen Altonaer Rathaus“ umgebaut. Samt dem hinzugekommenen Nordtrakt ist es heute Sitz des Bezirksamts Altona. Südwestlich des neuen Empfangsgebäudes entstand das im Oktober 1895 fertiggestell-

te neue Verwaltungsgebäude der Königlichen Eisenbahndirektion Altona. Heute nutzt unter anderem DB Fernverkehr die Räumlichkeiten des mehrflügligen (nach dem Zweiten Weltkrieg teils erneuerten) Backsteinbaus mit der Hauptfront an der Museumsstraße respektive am vormaligen Kaiserplatz.

Die ursprünglich vierschiffige, verglaste Bahnsteighalle des neuen Bahnhofs Altona (Altona Hbf) war 160 Meter lang und 82 Meter breit, die Scheitelhöhe der Hallenschiffe betrug 15 Meter. Zunächst überdachte die Halle vier Personen- und drei Postbahnsteige mit zusammen acht Gleisen. Für die im Januar 1908 nach einer Versuchsphase auf elektrischen Betrieb umgestellte Stadt- und Vorortbahn Blankenese – Hamburg Hauptbahnhof – Ohlsdorf kam an der Westseite ein weiterer Bahnsteig mit zwei Gleisen hinzu, überdacht von einem fünften, deutlich kleineren Hallenschiff. Schon dabei wurde die Lage der Fernbahngleise und Bahnsteige verändert. Nach einer erneuten, um 1913 vorgenommenen Änderung lag zwischen den Bahnsteigen III und IV nur noch ein Gleis (Gleis 6), dafür war das am neu errichteten Bahnsteig VI gelegene Gleis 11 hinzugekommen. Somit gab es in der Halle nun elf Bahnsteiggleise. Die Postbahnsteige waren zugunsten der Verbreiterung der Personenbahnsteige bis auf einen schmalen Perron zwischen den Gleisen 4 und 5



Zusammenspiel von Licht und Schatten: 74 647 hat im Januar 1935 einen Zug bereitgestellt. *Fotos: W. Hollnagel/ Eisenbahnstiftung (3)*

Das Brückenstellwerk Ao von 1913 war 40 m lang. *Foto: Slg. Staisch/ Archiv FdE*



Eine Doppelgarnitur mit dem VT 12 508 an der Spitze erhält im September 1957 den Abfahrauftrag.



entfallen. Jedoch hatte man an der Ostseite außerhalb der Halle einen neuen Postbahnsteig gebaut.

Die Neuanlage des Bahnhofs Altona erforderte es, die (ab 1903 komplett viergleisige) Verbindungsbahn im Bereich bis zum neuen Bahnhof Holstenstraße höher zu legen. Dabei wurde sie in großem Bogen über das Bahnhofsvorfeld geführt: die beiden Vorortgleise sowie das Fernbahngleis von Hamburg westlich vorbei am 1895 errichteten Ringlokschuppen (anfangs mit 29 Ständen, später auf 57 erweitert) und über die Kieler Strecke hinweg, das Fernbahngleis in Richtung Hamburg östlich dieses Lokschuppens die ausgedehnten Anlagen des Güterbahnhofs Altona überquerend. Außerdem musste aufgrund der Bahnverlegung der aus dem Jahr 1876 stammende, im Volksmund „Schellfischunnel“ genannte Tunnel der Altonaer Hafenbahn von 395 auf 761 Meter verlängert werden. Infolge weiterer Umgestaltungen erhielt er 1953 seine endgültige Länge von 961 Metern.

Auch nach Eröffnung des Hamburger Hauptbahnhofs im Dezember 1906 began-

nen und endeten die allermeisten Fernreisezüge in Altona. Wegen der unzureichenden Abstellgleise im Bahnhof Altona wurden viele Züge aber schon vorher als Leerfahrten zum und vom Abstellbahnhof Langenfelde (Lab) geleitet. Übrigens ging bereits im Mai 1893 eine Kurve von der

Verbindungsbahn zum Rangierbahnhof Langenfelde in Betrieb, auf der man den Kopfbahnhof Altona umfahren konnte. Nach Fertigstellung des Rangierbahnhofs Eidelstedt im Jahr 1922 nutzte man auch die Gleisanlagen des nicht mehr benötigten Rbf Langenfelde für das Abstellen von



01 1092 dampft im Juni 1958 am Dr-Stellwerk Af vorbei, das 1952 in Betrieb gegangen ist.



Autoverladung in Hamburg-Altona: „Komet“ nach Chiasso (Juni 1958), PKW vom D 1498 aus Lörrach am Querbahnsteig (2015) und Beladung des EN 491 nach Wien (August 2017). Fotos: W. Hollnagel/Archiv Eisenbahnstiftung, J.-G. Lukner, K. Koschinski

Autos über den Querbahnsteig

Am 20. Juni 1956 nahm die Deutsche Bundesbahn den Autoreisezugverkehr zwischen Hamburg-Altona und Chiasso auf. Zunächst kamen dafür Güterwagen der Gattung Glt mit Stirnwandtüren zum Einsatz, ab 1958 geschlossene Autotransportwagen der Bauart Dpw4ümg. Seit Anfang der 1960er Jahre sind offene Autotransportwagen eingesetzt. Aufgrund der starken Nachfrage weitete die DB das Angebot enorm aus. Zum Beispiel verkehrten im Sommer 1973 Autoreisezüge bzw. D-Züge mit Autobeförderung von Hamburg-Altona nach Avignon, Biasca, Chiasso, Chur, Feldkirch, Innsbruck, Karlsruhe, Lindau, Ljubljana, Lörrach, Mailand, München, Narbonne, Verona, Villach und Westerland (Sylt).

Außerdem fuhren Autoreisezüge nach Karlsruhe/Lörrach sowie Nürnberg/Kornwestheim damals im Bahnhof Hamburg Sternschanze ab. Wegen der zunehmenden Nachfrage und des bevorstehenden Umbaus des Bahnhofs Altona hatte man 1973 in einem Teil des Güterbahnhofs Sternschanze eine

behelfsmäßige Verladestation in Betrieb genommen. Noch bis Mitte der 1990er Jahre fuhren einige Autoreisezüge ab Sternschanze!

In Altona werden Autos und Motorräder nach wie vor über den Querbahnsteig des Kopfbahnhofs verladen. Dafür versah man die Bahnsteiggleise 8 bis 11 (die heutigen Gleise 9 bis 12) mit Auffahrampen, über die die Fahrzeuge die Autotransportwagen erreichen oder von diesen abgeladen werden.

Die DB hat das angeblich unrentable Geschäft mit Autoreisezügen Ende 2016 aufgegeben. In die Bresche sprangen private Anbieter und die ÖBB. Aktuell (2019) fahren ab Hamburg-Altona Autozüge der Unternehmensgruppe Train4you als Urlaubs-Express nach Lörrach, München, Verona und Villach sowie des Unternehmens Bahntouristikexpress (BTE) nach Lörrach. Außerdem nimmt der ÖBB-Nightjet nach Wien Autos und Motorräder mit.



Der D 9678 aus Lörrach ist im Juli 1979 im behelfsmäßigen Verladebahnhof für Autoreisezüge in Hamburg Sternschanze eingetroffen. Reisende verlassen die Liege- und Schlafwagen.

Foto: B. Wiesmüller

Reisezugwagen. Über die genannte Kurve am Bahnhof Altona vorbei fuhren jedoch weiterhin kaum Reisezüge.

Umbenannt in Hamburg-Altona

Mit dem am 1. April 1937 in Kraft getretenen „Groß-Hamburg-Gesetz“ kamen unter anderem Altona und der 1927 gebildete Stadtkreis Harburg-Wilhelmsburg zu Hamburg. Die Reichsbahndirektion (RBD) Altona wurde sofort in RBD Hamburg umbenannt. Die Namensänderung zahlreicher Bahnhöfe erfolgte erst zum Fahrplanwechsel am 15. Mai 1938, so auch die von „Altona Hbf“ in „Hamburg-Altona“.

Im Zweiten Weltkrieg richteten Luftangriffe der Alliierten große Schäden an. Besonders schwer traf der Bombenhagel den Altonaer Bahnhof im Sommer 1943: Vor allem der Westtrakt und die Eingangshalle des Empfangsgebäudes wurden beschädigt. Das sechs Gleise des Personenbahnhofs überbrückende elektromechanische Reiterstellwerk Ao von 1913 brannte völlig aus, es wurde 1947/48 abgerissen. Interimsweise übernahmen in ummauerten Wagenkästen untergebrachte Behelfsstellwerke seine Aufgaben. Als Ersatz für das Reiterstellwerk ging 1952 das zwischen den Gleisen 7 und 8 errichtete elektrische Drucktastenstellwerk Af (Altona Fahrdienstlei-

ter) in Betrieb, womit die Signalbrücke samt Formsignalen ausgedient hatte. Der Chronologie vorausseilend, sei schon die 1995 erfolgte Inbetriebnahme des ebenfalls als Af bezeichneten elektronischen Stellwerks erwähnt. Das ESTW ersetzte auch viele im weiteren Bahnhofsbereich noch vorhandene mechanische Stellwerke. Der markante Turm des alten Stellwerks Af im rundlichen 50er-Jahre-Stil ist erhalten geblieben (Standort zwischen den heute mit 8 und 9 nummerierten Gleisen).

Die Eingangshalle des bis 1953 weitgehend wiederhergestellten Empfangsgebäudes erhielt 1955 eine nun die gesamte Bogenöffnung über dem neu gestalteten Eingang ausfüllende Frontverglasung sowie ein

modernes Vordach. Innen gestaltete man die Eingangshalle völlig neu. Der im Krieg schwer beschädigte westliche Bereich des Quergebäudes wurde zwischen 1958 und 1962 durch eine Stahlbetonskelett-Konstruktion mit Ziegelverblendungen erneuert. Mit erheblichen Umbaumaßnahmen im Bahnhof Altona bereitete man in der ersten Hälfte der 1960er Jahre den Anschluss an das elektrifizierte Fernbahnnetz vor. Dabei wurden die Fernbahnsteige verlängert, was zahlreiche Änderungen der Weichenstraßen erforderte. Nach dem Umbau lag zwischen dem Bahnsteig 2 (am S-Bahn-Gleis 3) und dem Bahnsteig 3 nur noch ein Gleis (das dem Fernverkehr dienende Gleis 4). Insgesamt gab es unter den Hallendächern wei-



Der ET 174 001 a/b entstand durch Umbau eines Wechselstrom-Triebwagens und wurde als Gepäckzug eingesetzt (1961). Foto: J. Claus/Archiv Eisenbahnstiftung



Ausfahrt zweier ET 171: rechter Zug nach Blankenese, der linke nach Poppenbüttel (1959). Foto: R. Todt/Archiv Eisenbahnstiftung

Großes Foto: 101 072 trifft am 13. März 2006 mit dem Nachtzug aus Wien in Hamburg-Altona ein.
Foto: R. Garn

Rechts: Das Stellwerk As von 1979 (rechts) ist für den S-Bahn-Bereich Altona zuständig (Mai 2014).
Unten: Einst Kaufhaus mit Gleisanschluss, heute ein Einkaufszentrum (2014).
Fotos: B. Wiesmüller (2)



terhin sechs Bahnsteige und elf Gleise. Die den Altonaer Güterbahnhof überquerende Viaduktcurve mit dem Ferngleis in Richtung Hauptbahnhof wurde durch ein von 1959 bis 1961 errichtetes Brückenbauwerk ersetzt, das auf filigran wirkenden Betonpfeilern ruht.

Am 6. April 1965 nahm die DB von Hannover her den elektrischen Betrieb bis Hamburg-Altona und bis zum Rangierbahnhof Eidelstedt auf. Nach dem Einzug der Elektrotraktion auch auf der Rollbahn zwischen Osnabrück und Hamburg im September 1968 verräucherten einige Jahre lang noch auf den Strecken nach Kiel, Flensburg und vor allem Westerland sowie im DB-DR-Verkehr via Büchen eingesetzte ölgefeuerte Schnellzugdampflokomotiven ein wenig die Bahnhofshalle. Am späten Abend des 30. September 1972 brachte die

Altonaer 012 077 den letzten Dampfzug von Westerland nach Altona; es war der Autoreisezug D 1309 Westerland – Berlin, den zur Weiterfahrt eine 01.05 des Bw Wittenberge übernahm. Mit den Schnellzügen von/nach Berlin und Dresden waren Wittenberger 01.05 noch bis zum 2. Juni 1973 täglich in Altona präsent.

Kaufhaus mit Gleisanschluss

Gravierende Veränderungen für den Bahnhof Hamburg-Altona brachte der Bau der viergleisigen Tunnelstation der City-S-Bahn Hauptbahnhof – Jungfernstieg – Landungsbrücken – Altona mit sich. Da sie unter dem westlichen Terrain des Empfangsgebäudes zu errichten war, prüfte man die Möglichkeit des Tunnelbaus im Schutz einer Abfangkonstruktion unter

dem Gebäudeteil. Mit der Begründung, das Gebäude könnte den Erschütterungen nicht schadlos standhalten, entschied man sich für den völligen Abriss und Neubau. Entscheidender war aber das von der DB mittlerweile verfolgte Konzept „Kaufhaus mit Gleisanschluss“.

Der Abriss des alten Empfangsgebäudes geschah schrittweise von 1973 bis 1978, schließlich verschwanden 1978 auch die letzten zwei Bahnsteighallen. Das neue Empfangsgebäude und der etwa doppelt so hohe Betonquader der Kaufhof AG wurden 1979 fertiggestellt. Die vier Fernbahnsteige bekamen Flachdächer. Am 19. April 1979 nahm die DB den Abschnitt Landungsbrücken – Altona der City-S-Bahn in Betrieb. Danach wurden der oberirdische S-Bahn-Bahnsteig (zuletzt ein Provisorium) abgerissen und die anfangs zweigleisige Ram-



pe nördlich des Tunnelbahnhofs auf vier Gleise erweitert. Ende Mai 1981 ging die den Anschluss der Pinneberger Strecke an die City-S-Bahn ermöglichende Verbindung Altona – Diebsteich in Betrieb. Trotz Nummerierung der unterirdischen S-Bahn-Gleise mit 1 bis 4 blieben die Fernbahngleise noch lange Zeit mit 4 bis 11 bezeichnet, war die Nummer 4 also doppelt belegt. Erst in den 1990er Jahren änderte man die Nummerierung in 5 bis 12.

Nachdem die Kaufhof AG das Kaufhaus Ende 2000 geschlossen hatte, wurde der Gebäudekomplex bis ins Frühjahr 2006 vor allem für die Aufnahme zahlreicher Ladengeschäfte und Gastronomiebetriebe umgestaltet. Am Betonklotz des ehemaligen Kaufhauses prangen nun die Logos diverser Discounter. Ein Teil des westlichen Gebäudetrakts wich 2004/05 einem über

die S-Bahn-Rampe reichenden Parkhaus. Von 2014 bis 2016 wurde die den Fernbahn mit dem S-Bahn-Bereich verbindende Zwischenetage saniert und räumlich neu aufgeteilt. Dabei entfernte man die Glasvitrine mit der linken Rahmenwange und dem linksseitigen Fahrwerk der 01 1080.

Seit Aufnahme des elektrischen Betriebs auf der Strecke nach Kiel im Herbst 1995 fahren viele Fern- und Regionalzüge am Bahnhof Hamburg-Altona vorbei. In den folgenden Jahren nahm seine Bedeutung für den Fern- und Regionalverkehr weiter ab, auch weil man das Ein- und Aussetzen zahlreicher Züge von Altona zum Hauptbahnhof verlagerte (teils mit Leerfahrten vom und zum Betriebsbahnhof Langenfelde über die den Bahnhof Altona umgehende Kurve zwischen Abzweig Rainweg und Diebsteich). Nach einer langjährigen

Vorplanungsphase gab die DB Anfang Juli 2014 bekannt, den Fern- und Regionalbahnhof Altona um knapp zwei Kilometer nach Norden an den Standort des heutigen S-Bahn-Bahnhofs Diebsteich zu verlegen. Bis 2023 soll dort ein neuer Durchgangsbahnhof mit sechs Fern- und Regionalbahngleisen sowie zwei S-Bahn-Gleisen entstehen. Gegen den im Dezember 2017 ergangenen Planfeststellungsbeschluss erhoben der VCD Nord und der Sprecher der Bürgerinitiative „Prellbock Altona“ jedoch Anfechtungsklage. Dem Eilantrag des VCD Nord gab das Hamburgische Oberverwaltungsgericht im August 2018 statt, denn der Planfeststellungsbeschluss sehe keinen gleichwertigen Ersatz für die Autoverladeeinrichtung im Kopfbahnhof Altona vor und stelle „einen rechtzeitigen Ersatz auch weder zeitlich noch inhaltlich sicher“. □

ALTONA

UND DIE ANDEREN

Rekordverdächtige 57 Stände wies der Ringlokschuppen des Bw Altona auf. Dampflokfreunde pilgerten noch im Sommer 1972 dorthin, um Schnellzugloks der Baureihe 012 zu fotografieren. In Hamburg existieren heute nur noch zwei Bahnbetriebswerke der DB: Eidelstedt beheimatet Triebfahrzeuge für den Fernverkehr und Ohlsdorf die S-Bahn-Triebwagen

Bw Hamburg-Altona – obwohl längst Geschichte, ist es nicht nur älteren Eisenbahnfans ein Begriff. Im Bahnbetriebswerk Altona stationierte Lokomotiven und Triebwagen respektive Triebzüge erlangten legendären Ruhm. Mit gigantischen Ausmaßen beeindruckte der 57-ständige Ringlokschuppen, der eine in ihrer Art seltene „Doppeldrehscheibe“ fast völlig umschloss.

Schon beim Neubau des Altonaer Hauptbahnhofs in den 1890er Jahren wurde der zwischen den Einfahr- und Ausfahrgleisen gelegene Ringlokschuppen samt zweier Drehscheiben geschaffen. Anfangs hatte er 29 Stände, davon sechs über die östliche und 23 über die westliche Scheibe erreichbar. Bald erweiterte man ihn auf zunächst 56 Stände. Östlich des Bahnhofsvorfelds gab es noch einen 16-ständigen Ringschuppen, der aus den Zeiten der Altona-Kieler Eisenbahn stammte (in den 1920er Jahren musste er neuen Güterumschlaganlagen weichen). Ein dritter, nur vierständiger Ringschuppen befand sich im Gleisdreieck zwischen Fernbahn und der Vorortstrecke nach Blankenese.

Nach der 1906/07 erfolgten Inbetriebnahme des Hamburger Hauptbahnhofs ließen die Preußischen Staatseisenbahnen die meisten Fernzüge aus den Richtungen Berlin, Hannover oder Bremen bis Altona durchlaufen. Das geschah auch, weil Altona mehr Platz für Lok- und Wagenbehandlungsanlagen bot. Um dort nun längere Schnellzuglokomotiven drehen zu können, erweiterte man die zwei Drehscheiben am großen

Ringlokschuppen von 16,5 Meter auf 18,2 bzw. 20 Meter Bühnenlänge. Mit den unterschiedlichen Maßen ließen sich die Zentren der bisherigen Drehscheiben ohne Überlappung der Gruben beibehalten. Beim 1927 vorgenommenen Einbau von 23 Meter langen Bühnen mussten sich die Scheibengruben jedoch überlappen; somit entstand die so genannte Doppeldrehscheibe und kam noch ein weiterer Schuppenstand hinzu.

Beheimatet in Altona

Es waren die Schnellzugloks, die das Bw Altona prägten. Zahlenmäßig dominierte zwar meist die große Masse der für Rangieraufgaben, Regional- und Vorortverkehr benötigten Maschinen; aber wer drehte sich damals schon danach um? Natürlich erhielt Altona die Top-Fahrzeuge für den Flachland-Schnellzugdienst: S 6, S 9, ab 1915 fabrikneue S 10¹.

1928 bekam Altona Lokomotiven der Baureihe 01. Die blieben hier jedoch nur bis 1931, dann nämlich tauchte eine Type auf, die über drei Jahrzehnte in Altona das Bild bestimmen sollte: die Baureihe 03. Die leichten Einheits-Schnellzugloks übernahmen die hochwertigen Berliner Züge und die ins Ruhrgebiet. Den S 10¹ (17¹⁰) verblieben Schnellzüge nach Kiel, Westerland und Lehrte bzw. Hannover. Werfen wir einen Blick ins Jahr 1933, Stichtag ist der 15. Februar: In Altona beheimatet sind Loks der Baureihen 03 (neun Maschinen), 04 (zwei), 17¹⁰ (acht), 38¹⁰ (17), 74⁴ (18), 78 (17) und 91³ (21) – viel preußische Massenware also, Maschinen, die

noch für drei Jahrzehnte unverzichtbar sein sollten. Die Mitteldruckloks 04 001 und 002 befinden sich bei der Lokversuchsabteilung in Berlin-Grunewald.

Endgültig aus dem Reigen anderer bedeutender Schnellzug-Bw herausragte Altona als Heimat der Schnellfahrloks der Baureihe 05. Nach ihren Versuchsfahrten wurden 05 001 und 05 002 im Mai bzw. Oktober 1936 dem Betriebswerk Altona zugeteilt. Hier erhielten sie mit der Bespannung des schnellen und renommierten Zugpaares FD 23/24 nach und von Berlin einen eigenen Umlaufplan, oft jedoch durch die ebenfalls stromlinienverkleidete 03 193 vertreten. Kaum mehr mit der Bespannung der FD 23/24 und der Ersatzzüge für FDT 1/2 betraut wurden nach dem Erscheinen der Stromlinienlokomotiven übrigens badische IV h (18³), die es 1934 von Offenburg nach Norddeutschland verschlagen hatte. Die seit Ende 1932 buchmäßig in Altona beheimateten, aber nur kurzzeitig dort eingesetzten 04 001 und 002 (ab 1935: 02 101 und 102) wechselten im Mai 1936 zum Bw Hof.

Mit Beginn der 1940er Jahre kamen die stromlinienverkleideten Dreizylindermaschinen der Reihen 01¹⁰ und 03¹⁰. Und 1942 tauchte sogar 19 1001 im Bestand des „Testlabors“ Bw Hamburg-Altona auf, jene Dampfmotor-Schnellzuglok also, die dazu erkoren war, den Dampflokombibau auf ganz neue Beine zu stellen (und infolge des Krieges in den USA auf dem Schrottplatz endete). Sie alle blieben nicht lange. Schnellfahrten waren in den Kriegsjahren nicht angesagt; unerprobte oder exotische Loks brachten mehr Ärger als Gewinn.



Bw Hamburg-Altona mit einer frisch lackierten 012 (Sommer 1972). Foto: O. Eisenhardt/ Archiv Eisenbahnstiftung

Als am Silvestertag 1946 eine erste Bilanz der jüngsten Nachkriegszeit gezogen werden konnte, verfügte das Bw Hamburg-Altona über 119 Triebfahrzeuge. Dominierend die 32 Maschinen der Baureihe 03, ansonsten waren an Schnellzugloks drei 01, zwei 03¹⁰, alle drei Exemplare der Reihe 05 sowie noch immer acht preußische S 10¹ vorhanden. Und neben den Schnellzugmaschinen waren da weiterhin in großen Stückzahlen die preußischen Typen für den Personenzugdienst vor allem im Nahverkehr sowie für den Rangierdienst präsent: 17 P 8 (38¹⁰), 15 T 18 (78er), 27 T 12 (74⁴), außerdem wenige P 10 (39er), T 9³ (91³) und T 16¹ (94⁵).

Die drei Renommierloks der Baureihe 05 wurden 1950 zur Aufarbeitung abgegeben und gingen anschließend zum Bw Hamm, von wo aus sie Hamburg noch einige Jahre erreichten. Eine Zeitlang mit einem halben Dutzend Exemplaren vertreten war die Baureihe 03¹⁰, die sich vor allem im F-Zug-Dienst nützlich machte und dabei hohe Wertschät-

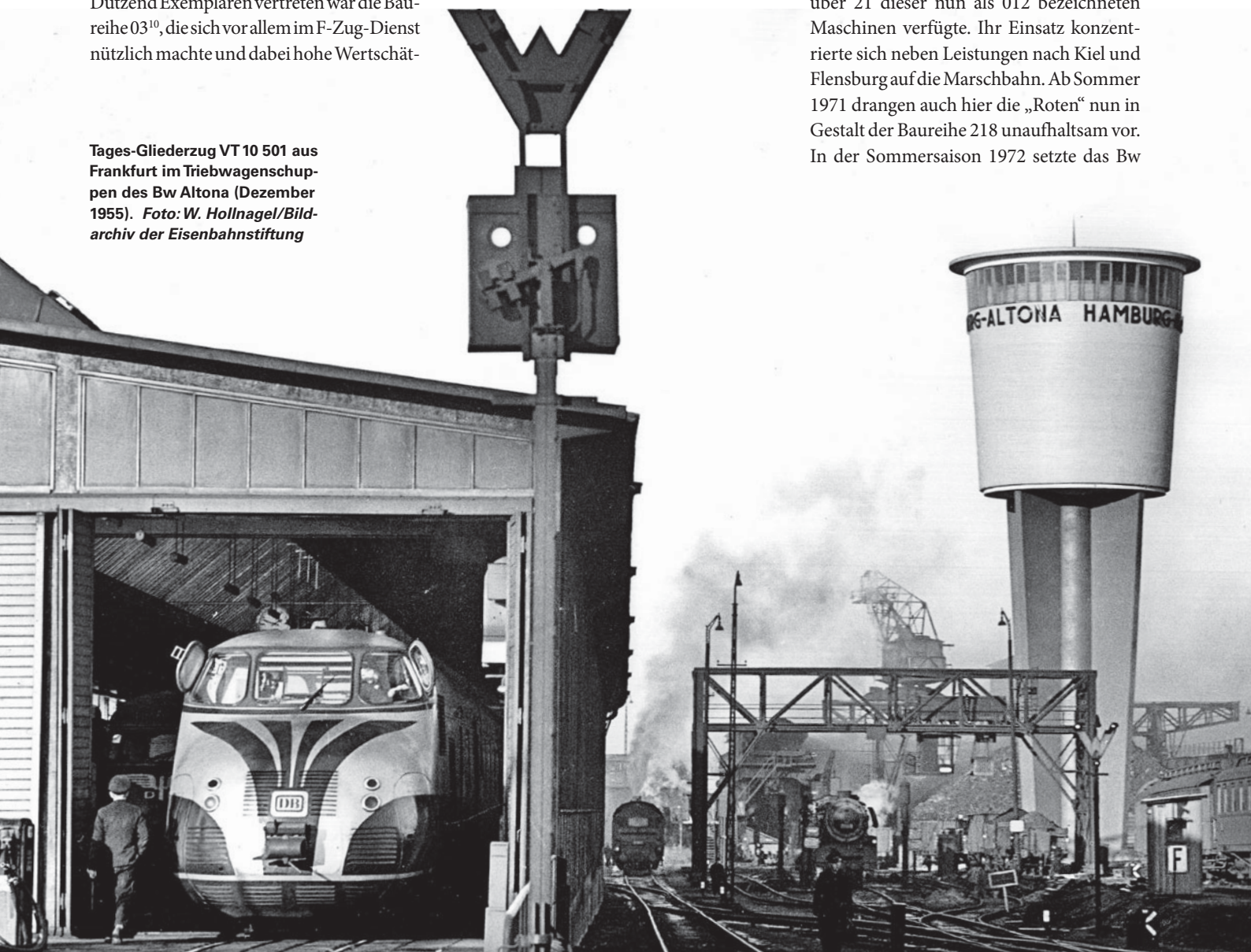
zung genoss. Auch sie verließ Altona noch in den fünfziger Jahren, als die ersten V 200 sich breit machten. Die S 10¹ waren bereits 1951 aus dem Bestand gestrichen worden, so dass Mitte 1959 nur die Baureihe 03 „die Fahne der Schnellzugdampflok hochhielt“ – mit immerhin 28 Exemplaren. Daneben dampften in Altona noch die T 12 (19 Stück) und T 18 (14). Ansonsten „dieselte“ es schon mächtig im großen Ringlokschuppen.

Bis Ende der sechziger Jahre reduzierte sich Schritt für Schritt der Bestand an Loks der Baureihe 03. Zahlenmäßig stärker geworden waren dafür zeitweise die im Vortortverkehr und speziell im Wendezugdienst noch unverzichtbaren T 18. Im Herbst 1968 endete dann deren planmäßiger Einsatz, 1969 auch die Beheimatung. Ebenfalls 1969 verschwand die Baureihe 03.

Aber inzwischen hatten andere, weit edlere Dampftrösser Einzuges gehalten. Von März bis Mai 1967 trafen zehn Dreizylinderloks der Reihe 01¹⁰ ein, die nach Elektrifizierung der Main-Weser-Bahn in Kassel arbeitslos geworden waren (außerdem die 01 1001 vom Bw Osnabrück Hbf). Als langjähriges Wende-Bw der Bebraer und Osnabrücker 01¹⁰ verfügte Altona über die Betankungsanlagen für ölgefeuerten Maschinen. Zunächst beförderten die Altonaer 01¹⁰ gemeinsam mit den Osnabrückern noch schwere D-Züge auf der Rollbahn bis Osnabrück, kamen aber auch schon nach Kiel und vor allem Westerland zum Einsatz. Im Schnellzugdienst auf der Marschbahn nach Sylt lösten sie 03er und größtenteils die V 200 (!) ab.

Nach kompletter Elektrifizierung der Rollbahn kamen im Herbst 1968 zehn Osnabrücker 01¹⁰ zum Bw Altona, das somit über 21 dieser nun als 012 bezeichneten Maschinen verfügte. Ihr Einsatz konzentrierte sich neben Leistungen nach Kiel und Flensburg auf die Marschbahn. Ab Sommer 1971 drangen auch hier die „Roten“ nun in Gestalt der Baureihe 218 unaufhaltsam vor. In der Sommersaison 1972 setzte das Bw

Tages-Gliederzug VT 10 501 aus Frankfurt im Triebwagenschuppen des Bw Altona (Dezember 1955). Foto: W. Hollnagel/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung



Hamburg-Altona inklusive der Leistungen im Reisebüro-Turnusverkehr bis zu sieben der neun noch verfügbaren 012er planmäßig auf der Marschbahn ein. Am 30. September 1972 zog die 012 102 mit der Tendaraufschrift „Abschied von der Dampflokomotive Hamburg“ den D 533 von Westerland nach Altona. Der planmäßig allerletzte Dampfzug aus Westerland traf um Mitternacht in Altona ein: Es war der mit 012 077 bespannte Autoreisezug D 1309, den zur Weiterfahrt nach Berlin eine 01⁵ des Bw Wittenberge übernahm. Die letzten Altonaer 012 wurden abgestellt oder nach Rheine umstationiert. Abgesehen von den 01⁵ der Reichsbahn, die noch bis Anfang Juni 1973 mit Schnellzügen aus Berlin und Dresden nach Hamburg kamen, war damit das Dampfzeitalter in Norddeutschlands berühmtestem Bahnbetriebswerk zu Ende.

Diesellokomotiven in Altona

Auch diverse Diesellokomotiven und -loks haben zum Ruhm des Bw Altona beigetragen. Schon 1935 war mit dem SVT 137 228 a/b der erste Schnelltriebwagen im Bestand des Bw eingetroffen; er fuhr als FDt 37/38 (Altona – Köln). 1938/39 erhielt das nun offiziell Hamburg-Altona heißende Bw mehrere weitere SVT für FDt-Leistungen nach Berlin, Köln, Dresden und Frankfurt (Main). Beliebte waren die SVT beim Publikum, weniger bei den für die Wartung zuständigen Dienststellen. „Blechschatz“, die immer wieder auf die Hilfe von Dampfloks angewiesen waren, soll der damalige Altonaer Bw-Chef sie betitelt haben. Am 22. August 1939 endeten alle SVT-Fahrten; die Züge wurden der Wehrmacht zur Verfügung gestellt oder an diversen Orten „eingemottet“.

Die Lage im DB-Netz und die große Erfahrung des Personals prädestinierten das Bw Altona, beim Wiederaufbau eines Schnelltriebwagennetzes der Bundesbahn eine herausragende Rolle zu spielen. Zwischen 1952 und 1955 wurde das vom Krieg gezeichnete Bw modernisiert, völlig neuere längere Triebwagenhallen entstanden – und auch der mächtige neue Wasserturm für die Dampfloks.

1953 zogen die ersten VT 08.5 ein, wenig später die VT 12.5 (die für den Städteschnellverkehr konzipierte Version des VT 08.5); insbesondere im Einsatz nach Kopenhagen – zunächst über Großbrode – Gedser, ab 1963 über die Vogelfluglinie – kamen sie zu Ruhm und Ehren. Ebenfalls dem Bw Altona zugeteilt wurde der Nacht-Gliederzug VT 10 551, der bis Ende der 1950er Jahre als „Komet“ zwi-

schen Hamburg und der Schweiz pendelte. Eher exotisch blieb auch die Stationierung des „Fliegenden Hamburgers“ VT 04 000 und des VT 04 501, die bei Bedarf den mit VT 08.5 gefahrenen „Helvetia-Express“ zwischen Hamburg und Basel verstärkten. 1957 rollten sie aufs Abstellgleis.

1957 brachten die neuen Triebzüge der Baureihe VT 11.5 den frischen Glanz des TEE-Zeitalters nach Altona. Die Züge blieben dem Bw Altona lange treu. 1968 verschwanden sie zwar aus dem Buchbestand, aber 1975 wurden alle VT 11.5, auch die ab 1971 mit einer Gasturbine ausgerüsteten Triebköpfe (Baureihe 602) in Altona zusammengefasst. Haupteinsatzgebiet war der rein ersteiklassige IC-Verkehr. 1979 endete ihre große Zeit, der Einsatz der störanfälligen Gasturbinen-Variante bereits 1978. Die verbliebenen 601-Garnituren wanderten in den Touristik-Sonderverkehr ab, 1981 wechselten sie zum Bw Hamm. 1982 verließen auch die letzten Diesellokomotiven der Reihen 612/613 (umgebaute VT 08.5 bzw. VT 12.5) Altona.

Diesellokomotiven in Altona

1956 erhielt das Bw Hamburg-Altona die ersten V 200. Sie übernahmen den F-Zug „Blauen Enzian“ nach München. Auch eher

profane D-Zug-Leistungen gingen auf die V 200 über. 1959 begann ihr Einsatz im Wendezugdienst nach Lübeck.

1957 erschienen die ersten V 60, die bis 1963 die T 12 aus dem Rangierdienst verdrängten. 1960 erhielt Hamburg-Altona den ersten V 160-Prototyp, die anderen acht „Lollos“ folgten bis 1962. Sie machten nicht nur Dampfloks überflüssig, sondern lösten auch V 200 vor den Lübecker Wendezügen ab – und wurden daraufhin nach Lübeck umstationiert. 1968 kehrten die „Lollos“ für fünf Jahre zum Bw Altona zurück; etwa gleichzeitig trafen die ersten Serien-216 ein. 1972 schließlich – die V 200 waren soeben nach Lübeck umstationiert worden – begann die massive Auslieferung von Loks der Baureihe 218 an das Bw Hamburg-Altona.

Kurz erwähnt sei auch das Eintreffen der V 100 im Jahr 1963. Ein paar Sätze aber noch zur V 65: Die 1956 in Dienst gestellten 15 V 65 waren 1961 bis 1963 dem Bw Altona zugeteilt worden. Sie überführten Reisezuggarnituren zwischen Altona Hbf und dem Abstellbahnhof Langenfelde, Rangierdienst leisteten sie auch auf der Altonaer Hafenbahn. Fünf wechselten 1963/64 zum Bw Puttgarden für den Einsatz im Fährbahnhof.



Auf der Drehscheibe des Bw Altona präsentiert sich am 4. Oktober 1971 die 012 071. Am linken Bildrand 01 0505 der Reichsbahn.
Foto: Ch. Eilers



03 292 aus Husum rangiert am 24. März 1967 im Bw Altona (links E 10 377).
Foto: B. Schwarz

Altonas Zeit läuft ab

Die Konzentration der Lokbeheimatung auf möglichst wenige Bahnbetriebswerke wirkte sich ab Mitte der siebziger Jahre immer mehr zu Lasten von Altona aus. 1975 verließen die letzten 211 das traditionsreiche Bw. Der Sonderling 230 001, der hier noch 1971 eingetrudelt war, wurde in jenem Jahr ausgemustert. Bis 1978 wurden alle 218 an Flensburg oder Lübeck abgegeben. Die letzte 265 kam Anfang 1979 als Werklok zum AW Hamburg-Harburg, das bis 1995 Güterwagen ausbesserte. Anfang der achtziger Jahre waren neben den bereits erwähnten Dieseltriebzügen nur noch Dieselloks der Baureihen 212, 260 und 261 sowie einige Kleinloks in Altona zuhause.

Zum 1. Januar 1983 wurden die Bw Altona und Eidelstedt zur neuen Dienststelle Hamburg 1 zusammengefasst. Die 212 kamen nach Lübeck, die 260/261 und die Kleinloks zum Bw Hamburg-Wilhelmsburg. Geblieben vom einst so stolzen Bw Altona ist sehr wenig. Der Ringlokschuppen wurde 1982 abgerissen, 2013/14 verschwanden die Triebwagenhallen. Gegen Ende der 1990er Jahre baute man eine Drehscheibe aus, 2002 gab es auch die zweite nicht mehr. Der 1955 errichtete Wasserturm steht unter Denkmalschutz.

Bw Hamburg-Eidelstedt

Ein enormer Bedeutungsverlust für das Bw Hamburg-Altona hatte sich bereits mit Elektrifizierung der Nord-Süd-Strecke ab-

gezeichnet. 1964 legte die DB fest, dass das Bw Hamburg-Eidelstedt die Betreuung der künftigen Hamburger Elektroloks übernehmen soll.

Das gemeinsam mit dem 1922 fertiggestellten Rangierbahnhof errichtete Bahnbetriebswerk Eidelstedt war stets vorrangig für Güterzug- und Rangierloks zuständig. 1933 besaß es zwei Loks der Baureihe 55²⁵ (preuß. G 8¹), zehn 57¹⁰ (preuß. G 10), drei 91³ (preuß. T 9³), neun 92⁴ (old. und preuß. T 13¹), acht 92⁵ (preuß. T 13), sieben 94² (preuß. T 16) sowie neun 94⁵ (preuß. T 16¹).

Nach 1945 beherbergte Eidelstedt viele vor allem im Eilgüterzugdienst eingesetzte 41er. Gut 20 Maschinen dieser Reihe waren bis 1964 hier stationiert. Schon im folgenden Jahr endete die Dampflokunterhaltung. Dafür hielten nun massiv neue Elektroloks der Baureihen E 10, E 40 und E 41 Einzug. Anfang der siebziger Jahre avancierten Eidelstedt und Frankfurt (Main) 1 zu den beiden zentralen Bahnbetriebswerken der Serien-103. Ab 1997 traten beim zwischenzeitlich so genannten Betriebsbahnhof Hamburg-Langenhof ihre Nachfolgerinnen der Baureihe 101 den Dienst an. An Lokomotiven sind heute in Eidelstedt nur noch 101er beheimatet, und zwar alle 145 Exemplare. Instand gehalten werden sie im ICE-Werk Eidelstedt.

Mit wenigen Metern Abstand angrenzend an die Rückseite des 19-ständigen Ringlokschuppens wurde ab Oktober 1988 die 430 Meter lange und 65 Meter breite achtgleisige Halle als Herzstück des ersten ICE-Bw überhaupt errichtet. Am 26. April 1991

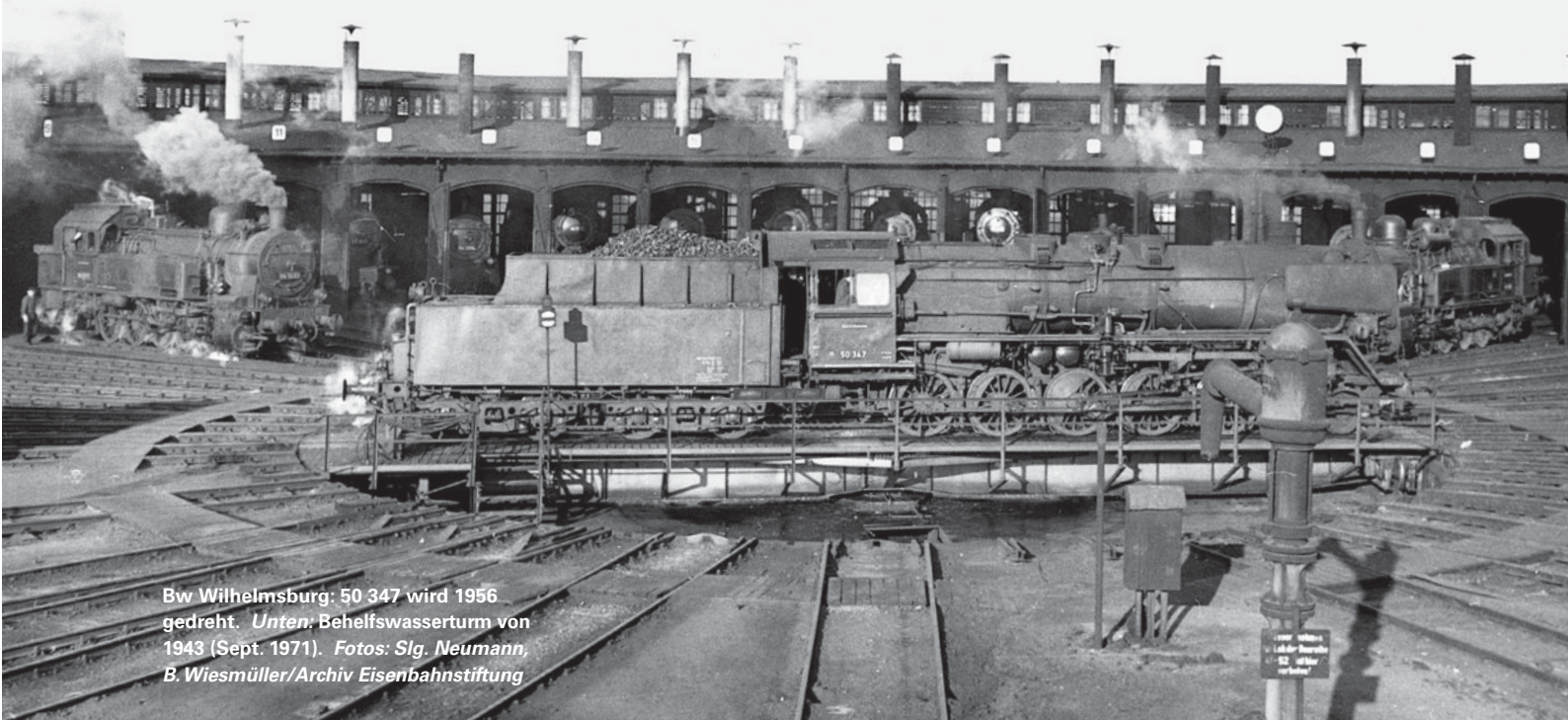


Links Mitte: 335 129 mit einem ICE-Mittelwagen im Werk Eidelstedt (1. Oktober 2012).

Foto: S. Buckow

Bw Eidelstedt: Fünf Stände wurden für Elloks umgebaut und mit einer Fahrleitung versehen (1989). **Unten:** Die Gedenktafel erinnert an die Eröffnung der ICE-Halle 1991. **Fotos:** K. Koschinski, V. Emersleben





Bw Wilhelmsburg: 50 347 wird 1956 gedreht. Unten: Behelfswasserturm von 1943 (Sept. 1971). Fotos: Slg. Neumann, B. Wiesmüller/Archiv Eisenbahnstiftung

ging das Werk offiziell in Betrieb. Nach wie vor sind dort alle ICE 1 beheimatet, neuerdings auch die ICE 4. Der Einsatz der seit 2007 in Eidelstedt unterhaltenen ICE-TD mit Dänemark-Zulassung ist seit Oktober 2017 passé. Bedarfsinstandsetzungen und Laufwerkskontrollen an ICE-Zügen, Elektroloks und Streckendieselloks nimmt auch das Werk Hamburg-Langenhof vor. Übrigens steht der Ringlokschuppen des alten Bw Eidelstedt unter Denkmalschutz. Auch die Drehscheibe ist noch vorhanden und benutzbar.

Bw Hamburg-Wilhelmsburg

Das 1889/90 gemeinsam mit dem Rangierbahnhof Wilhelmsburg entstandene Bahnbetriebswerk war immer auf Rangierloks spezialisiert. 1933 waren dort eine preußische T 3, zehn T 13, zehn T 14, fünf T 14¹, vier T 16, 52 (!) T 16¹ und 16 Exemplare der Baureihe 87 stationiert. Wilhelmsburger Maschinen bedienten die Hafenbahn, insbesondere die 1927/28 fabrikneu zugewiesenen Einheitslokomotiven der Baureihe 87. Ab 1951 lös-

ten Neubaulokomotiven der Baureihe 82 die 87er ab.

Ab 1957/58 setzte das Bw Wilhelmsburg dem Bw Harburg zugewiesene V 60 ein, doch erst die V 90 vermochte die 82er und T 16¹ zu verdrängen. 1967 wurden die letzten Dampflok buchmäßig auf das Bw Rothenburgsort übertragen. Fortan fungierte Wilhelmsburg als reines Einsatz-Bw, für die 94⁵ noch bis 1970, darüber hinaus für die meisten Harburger Rangierdieselloks. Ende 1979 löste man das einst viel bedeutendere Bw Harburg auf; dessen Loks (291, 260/261,

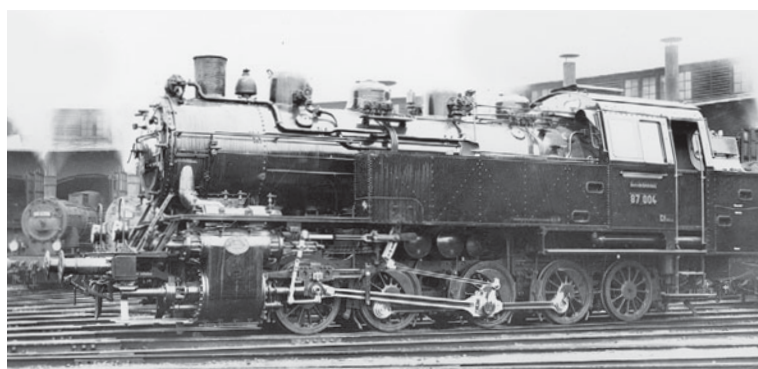


Foto: C. Bellingrodt/Slg. Dr. Hufnagel

Baureihe 87

Diese in 16 Exemplaren beschafften Fünfkuppler ließ die Reichsbahn speziell für den Einsatz im Hamburger Hafen entwickeln. Um möglichst verschleißarm die engen Gleisradien bis zu minimal 100 Metern befahren zu können, wurden nur die mittleren drei Radsätze mit Kuppelstangen verbunden, der Antrieb der Endachsen erfolgte mittels Zahnradgetrieben der Bauart Luttermöller.

Beheimatungen

am 31. Dezember 1964
(jeweils Einsatzbestand)

Bw Hamburg-Altona
Baureihe 03 (25 Loks), 78 (17), V 60 (17),
V 65 (10), V 100²⁰ (9), V 200^o (24),
VT 08.5 (2), VT 11.5 (12), VT 12.5 (9),
VT 12.6 (2)

Bw Hamburg-Eidelstedt
Baureihe 41 (14), 64 (3), E 40 (10)^{*)}

Bw Hamburg-Harburg
Baureihe 38¹⁰ (14), 50 (50), 93⁵ (2), V 20 (4),
V 36 (6), V 60 (39), V 100¹⁰ (20)

Bw Hamburg Hbf
Baureihe 38¹⁰ (1), 78 (38)

Bw Hamburg-Ohlsdorf
Baureihe ET 170 (16), ET 171 (72),
ET 174 (2)

Bw Hamburg-Rothenburgsort
Baureihe 50 (31), 94⁵ (34)

Bw Hamburg-Wilhelmsburg
Baureihe 82 (20), 94⁵ (31)

Anmerkungen:

Bei ET und VT ist die Anzahl der Trieb-
züge genannt.

^{*)} = E 40 zur Personalschulung schon
vor Aufnahme des elektrischen Be-
triebs Hannover–Hamburg dem Bw
Eidelstedt zugeteilt

Die Liste ist laut Angaben von Hans-
Wolfgang Scharf im EK-Special Nr. 15
(„Die DB 1964“) zusammengestellt.



41 250 an der Bekohlungsanlage in Wilhelmsburg (1961). Foto: D. Luckmann/Eisenbahnstiftung



Sonntagsruhe im Bw Wilhelmsburg: 291er warten auf Montag (Mai 1989). Foto: Dr. Timmermann

Kleinloks) wurden an Wilhelmsburg abgegeben. Dort entstand eine moderne Werkstatt, der 25-ständige Ringschuppen diente vor allem der Unterbringung historischer Eisenbahnfahrzeuge. Zum 1. Januar 1994 löste die DB das zwischenzeitlich als Hamburg 4 bezeichnete Bw auf und unterstellte es als weiterhin sehr wichtigen „Einsatz-Betriebshof“ für Rangierdieselloks dem neu geschaffenen Betriebshof Maschen. Der Ringschuppen wurde 1994 durch einen Großbrand größtenteils zerstört.

Harburg, Rothenburgsort, Hbf

Als zeitweiliger Endpunkt der hannoverschen Bahn erhielt Harburg natürlich auch Lokbehandlungsanlagen. Vor dem Neubau

des Harburger Bahnhofs und des Rangierbahnhofs, bei dem auch das große Bw angelegt wurde (1897), gab es an der Grubestraße einen dreistöckigen Fachwerk-Lokschuppen für die auf der Unterelbebahn und im Harburger Hafenbereich eingesetzten Maschinen. Das spätere Bw Harburg hatte ebenfalls die Loks für den Rangierdienst sowie die Züge auf der Unterelbebahn zu stellen. Der Lokbestand war relativ groß, jedoch unspektakulär. Für 1933 sind 104 Dampflokomotiven nachgewiesen, bis auf drei Einheitsloks der Baureihe 86 allesamt gängige preußische Typen, von der P 8 über G 8¹, G 8², G 10 und T 13, T 14, T 14¹ bis zur T 18.

In den fünfziger Jahren wurden die G 8¹, G 8² und G 10 durch 50er ersetzt, V 60 begannen die Rangierdampflok zu verdrän-

gen. Im Jahr 1962 kamen insgesamt 22 V 100. Für Eilzüge nach Cuxhaven erhielt das Bw ab Januar 1965 sogar einige Schnellzugloks der Baureihe 03 zugeteilt. Ab Frühjahr 1967 bekam es noch etliche 44er, die ebenso wie die 50er Güterzüge auf der Rollbahn bis Kirchweyhe beförderten. Ende 1968 war das Bw Harburg „dampffrei“. Dafür beherrschten nun seine V 60 und V 90 den Rangierdienst auf DB-Gleisen und der Hafenbahn. Da Wilhelmsburg bessere Wartungsmöglichkeiten bot, gab Harburg seine Loks dorthin ab und wurde zum Jahresende 1979 aufgelöst.

Die Baureihe 94⁵ (preuß. T 16¹) und das zusammen mit dem dortigen Rangierbahnhof um 1879 errichtete Bw Hamburg-Rothenburgsort – diese beiden gehörten ganz einfach zusammen. Noch einmal der Blick

ins Jahr 1933: Rothenburgsort verfügte über 23 T 16¹, 16 T 16 und für den Streckendienst über sechs G 8, 14 G 8² und drei G 10. Im Verlauf der fünfziger Jahre verdrängten 50er die alten Preußinnen, nur eben die T 16¹ nicht, die noch immer das Rangier- und Übergabegeschäft dominierte. Bis Ende der sechziger Jahre änderte sich daran nichts; 50er und 94er blieben die einzigen Loks des Bw Rothenburgsort. Im Laufe des Jahres 1972 wurden die letzten abgestellt oder nach Lehrte umbeheimatet. Am 1. Oktober 1972 löste die DB das letzte artreine Hamburger „Dampf-Betriebswerk“ auf. In den Ringlokschuppen zogen Eisenbahnvereine ein, mussten aber mit ihren Fahrzeugen Anfang der 1980er Jahre wieder ausziehen. Die DB wollte das Areal neu gestalten und ließ die Bw-Gebäude abreißen.

Heute beinahe in Vergessenheit geraten ist, dass es auch ein Bahnbetriebswerk Hamburg Hauptbahnhof gegeben hat. Mit dem Neubau des 1906 eröffneten Hauptbahnhofs wurden im Gleisvorfeld des alten Berliner Bahnhofes Abstellanlagen und ein Wagenrevisionsschuppen eingerichtet. Die tiefergelegene Betriebswerkstätte der Berliner Bahn, so den siebenständigen Rechteckschuppen und den 17-ständigen Ringloks-

schuppen mit angebautem Rechteckschuppen, behielt man bei. Zwischen beiden Rechteckschuppen befand sich eine Schiebebühne. Über eine 16-Meter-Drehscheibe wurden die Maschinen auf die Stände des Ringschuppens verteilt. Etwa die Hälfte des Ringlokschuppens war der Lübeck-Büchener Eisenbahn vorbehalten, ebenso der nördliche Bereich des Abstellbahnhofes.

Wegen seiner Lage auf einstigem Terrain der Berlin-Hamburger Bahn hieß das Bw noch bis zum 1. Mai 1951 „Hamburg Berl

(Amsinckstraße)“. Es war für den Regionalverkehr zuständig, Rangierloks gab es auch (Bestand 1933: zwölf T 12, 14 T 18, 22 T 9³). Auch nach dem Zweiten Weltkrieg änderte sich an der Aufgabenstellung wenig; die typischen Maschinen blieben die T 18 (Baureihe 78) und die T 12 (74⁴). Ab Mitte der 1950er Jahre wanderten die 74er nach Altona ab, im Gegenzug kamen weitere 78er zum Bw Hamburg Hbf. 1957 ergab sich dort der Rekordbestand von 55 T 18 – ein Allzeithoch beim trotz der beengten

Die 78 029 pausiert im Oktober 1962 im Bw Hamburg-Harburg.
Foto: R. Hahmann



051 105 auf der Drehscheibe ihres Heimat-Bw Rothenburgsort (7. September 1969).
Foto: G. Greß





Stillgestanden für den Fotografen: Lokschuppen des Berliner Bahnhofs (um 1880). Foto: Slg. Kobschätzky



Rechts: Blick aus dem Ringlokschuppen des Bw Hamburg Hbf auf die 78 505 (Mai 1961). Foto: D. Luckmann/ Eisenbahnstiftung



Tiefstack: Ein aus zwei Triebwagen der Baureihe 490 gebildeter S-Bahn-Zug verlässt die Haltestelle. Rechts die Werkstatt der Nordbahn (Mai 2019). Foto: V. Emersleben

Platzverhältnisse größten Bahnbetriebswerk für die Baureihe 78 überhaupt. Ende 1958 besaß es nur noch T 18. Mit Abgabe der letzten Loks bzw. deren Ausmusterung endete zum 1. Juni 1966 die Geschichte des Bw Hamburg Hbf als Heimatdienststelle für Lokomotiven.

Wenigstens erwähnt sei noch, dass es nördlich des Rangierbahnhofs Rothenburgsort – weit abseits vom Reichsbahn-Bw – nahe der Straße Billhorner Deich für die Behandlung der LBE-Güterzugloks ein kleines Betriebswerk der Lübeck-Büchener Eisenbahn gab. Heute befindet sich nahe des Areals vom einstigen Bw Rothenburgsort, direkt bei der S-Bahn-Haltestelle Tiefstack die Betriebswerkstatt Tiefstack der Nordbahn-Eisenbahngesellschaft (NBE). Gewartet werden dort die auf den NBE-Linien von Hamburg nach Itzehoe und Wrist eingesetzten Elektrotriebwagen des Typs FLIRT 3. Triebfahrzeuge der DB sind auf Hamburger Gebiet außer im Fernverkehrswerk Eidelstedt nur noch im S-Bahn-Werk Ohlsdorf beheimatet, am Standort der anno 1906 errichteten Betriebswerkstätte für die Wechselstromzüge der Hamburg-Altonaer Stadt- und Vorortbahn.

TEXT: WOLFGANG KLEE,
KONRAD KOSCHINSKI

Quellenhinweis: Die Stationierungsangaben von 1933 basieren auf amtlichen Unterlagen, die freundlicherweise schon für das EJ-Special 5/1997 von Herrn Gerd Neumann, Glückstadt, zur Verfügung gestellt wurden.

DIGITALER INFO-TAG – DER FIRMA **märklin**

am 16.10.2019 von 10:00–18:00 Uhr



**Modellbau Shop
HAMBURG**

www.modellbaushop-hamburg.de

Modellbau Shop Hamburg KG
Brockdorffstraße 92–94
22149 Hamburg

facebook.com/modellbaushophamburg



märklin

TRIX



meises ModellbahnCenter
2 Fachgeschäfte + Großer Online-Shop + Anlagenplanung & Bau + Digitalservice

Vieles gibt es überall - Manches nur bei uns:

Schuco **märklin**

Märklin-Store-HH
MMC GmbH & Co. KG
Beethovenstr. 64
22083 Hamburg
040 / 605 623 93

Laden (Store)
Reparaturannahme
Digital-Service (Umbau)

Schuco 26540 VW Bus T5 „Märklin-Digital“ 1:87 (nur 9,95€)

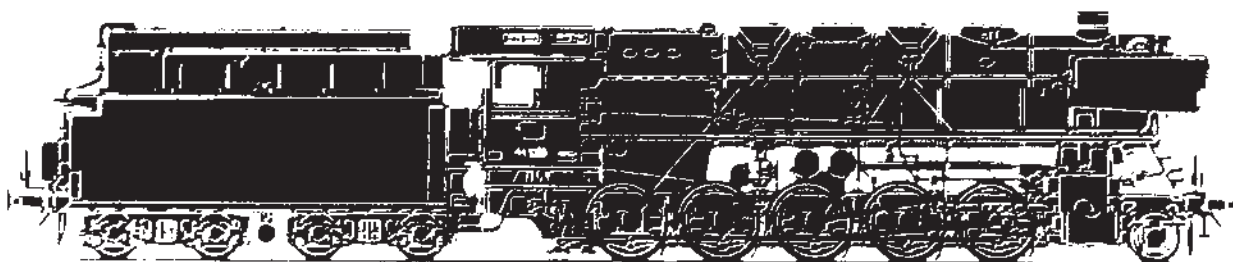
Märklin 94523 Kbs 443 BahnBau-Gruppe (nur 39,99€)

www.meises-mobacenter.de

Meises Modellbahncenter
MMC GmbH & Co. KG
Spandauer Str. 18b
21502 Geesthacht
04152 / 84 31 86

Laden & Versand
Werkstatt & Seminare
Anlagenplanung & Bau

MODELLBAHNEN UWE HESSE



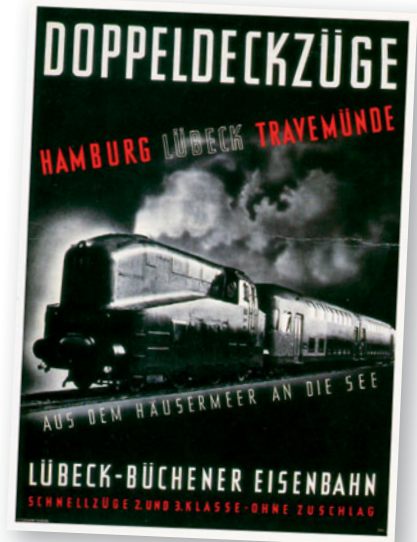
Inh. Martina Hesse
Landwehr 29
22087 Hamburg
Tel.: 040 / 25 52 60
Fax 040 / 2 50 42 61
www.Hesse-Hamburg.de

Hamburg, das Tor zur Welt
Modellbahn Hesse –
Heimathafen für Ihr Hobby

Wir sind für Sie da:
Dienstag bis
Donnerstag:
9–13 Uhr und 15–18 Uhr,
Freitag 9–18 Uhr,
Samstag: 9–13 Uhr

LBE & AKN ET CETERA

Wegen der 1936/37 beschafften „Doppeldecker“ für den Schnellverkehr mit Tempo 120 ist die Lübeck-Büchener Eisenbahn weit über Norddeutschland hinaus bekannt geworden. Viele weitere Privatbahnen, die Hamburg einst mit dem Umland verbanden, sind hingegen längst in Vergessenheit geraten. erinnert sei auch an zwei Schmalspurbahnen, die dem Güterverkehr zu Industriebetrieben dienten



Aus dem Reigen der einst im Hamburger Raum präsenten Privatbahnen ragt die Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE) heraus.

Als Einzige hatte sie die ansonsten Mitte der 1880er Jahre abgeschlossene Verstaatlichung der (mit Ausnahme der Strecke Hannover – Harburg) von privaten Gesellschaften eröffneten Fernbahnen überlebt. Ihr Name täuscht darüber hinweg, dass ihre wichtigste Strecke seit 1865 die von Lübeck nach Hamburg war. Warum es zuerst zum Bau der Strecke von Lübeck nach Büchen an der Berlin-Hamburger Bahn kam, ist im Kapitel über die Netzentwicklung beschrieben.

Mit der am 1. August 1865 eröffneten Linie von Lübeck über Oldesloe, Ahrensburg, Rahlstedt und Wandsbek zum Lübecker Bahnhof in Hamburg wurde die Direktroute zwischen beiden Hansestädten hergestellt. Am 1. Oktober 1902 ging die Verbindung von Wandsbek zum Rangierbahnhof Rothenburgsort in Betrieb, an dessen Nordflanke die LBE eine Werkstätte zur Behandlung ihrer Güterzuglokomotiven errichtete. Im am 5. Dezember 1906 eröffneten Hamburger Hauptbahnhof räumte man ihr das Recht zur Mitbenutzung zweier Bahnsteiggleise ein. Die LBE belegte auch Gleise im Abstellbahnhof Hbr und Stände im Ringlokschuppen des Bw Hamburg Berl.

Berühmtheit erlangte die LBE mit dem 1936 begonnenen Einsatz von Doppelstock-Wagen als Wendezüge im Hamburg-Lübeck-Schnellverkehr. Gezogen und geschoben wurden sie von für direkte Wendezugsteue-

rungeingerichteten 1'B1'-Stromlinien-Tenderloks. Zusammen mit ebenfalls stromlinienverkleideten 1'C-Maschinen (weitgehend typengleich mit den preuß. T 12) liefen die „Doppeldecker“ auch im Wendezugverkehr zwischen Hamburg Hbf und Ahrensburg. Zum 1. Januar 1938 wurde die LBE in die Deutsche Reichsbahn eingegliedert, die schon seit der Inflationszeit (1922/23) LBE-Aktien besaß und schließlich 86 Prozent des Aktienkapitals hielt. Die drei 1'B1'-Lokomotiven kamen als 60 001 bis 003, die fünf Stromlinien-T 12 als 74 1317 bis 1321 in den Reichsbahnbestand.

Die nach dem Krieg „entstromten“ 74er sowie sieben Doppelstock-Einheiten wurden von der DB übernommen und bis 1951 allesamt im Hamburger Vortortverkehr eingesetzt. Ab 1955 liefen die „Doppeldecker“ hauptsächlich in Eilzügen Hamburg – Lübeck – Travemünde. Ab 1959 kamen sie mit V 200 im wiederaufgenommenen Wendezugdienst zwischen Hamburg und Lübeck als Verstärkungswagen zum Einsatz, davon vier Einheiten mit Diesellok-kompatiblen Steuerwagen auch an der Zugspitze. Schließlich fungierten sie nur noch als „Leitungswagen“ im Zugverband; 1978 musterte die DB die letzten Einheiten aus.

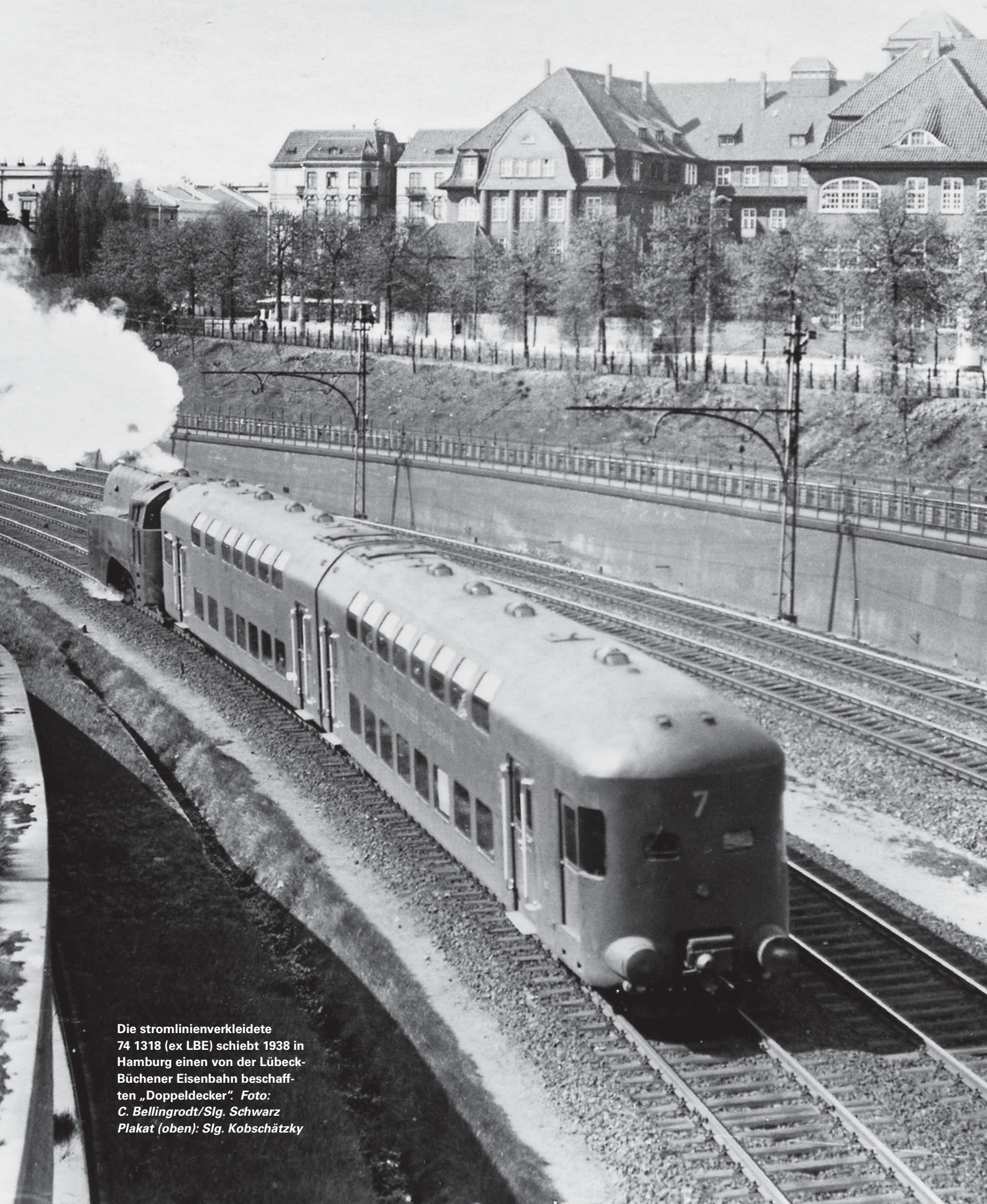
AKN Eisenbahn AG

Am 8. September 1884 nahm die Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn-Gesellschaft (AKE) den Personenverkehr auf der Strecke vom Gählerplatz (südlich der heutigen Gählerstraße) in Altona nach Kaltenkirchen auf, am 24. November desselben

Jahres den Güterverkehr. Um Kosten zu sparen, hatte man die Strecke teils auf der Chaussee angelegt. Der Abschnitt Gählerplatz – Nebenzollamt wurde bereits 1893 aufgelassen, Endpunkt in Altona war nun der südlich der Verbindungsbahn beim Bahnhof Holstenstraße gelegene Bahnhof Nebenzollamt. 1911/12 trassierte man den Abschnitt Altona – Quickborn auf eigenem Bahnkörper neu und baute in Altona einen neuen Endbahnhof an der Kaltenkirchener Straße (von den Staatsbahnhöfen Holstenstraße und Altona weit entfernt). Im Norden wurde die Strecke 1898 über Kaltenkirchen hinaus bis Bramstedt verlängert, am 1. August 1916 ging der Abschnitt Bramstedt – Neumünster in Betrieb. Schon 1915 firmierte das Unternehmen in „Eisenbahn-Gesellschaft Altona-Kaltenkirchen-Neumünster“ um, später kurz AKN Eisenbahn AG genannt.

Wegen des Baus der S-Bahn-Strecke Holstenstraße – Elbgaustraße – Pinneberg (etappenweise 1962 bis 1967 eröffnet) musste die AKN ihre Trasse zwischen Altona und Eidelstedt aufgeben. Nach Schließung des AKN-Endbahnhofs in Altona am 22. Februar 1962 begannen und endeten die Fahrten ihrer Dieselloktriebwagen im S-Bahnhof Langenfelde, ab 26. September 1965 in der S-Bahn-Station Eidelstedt. Im Jahr 1965 trat die AKN dem neugegründeten Hamburger Verkehrsverbund (HVV) bei, der Streckenabschnitt bis Kaltenkirchen wurde ins Netz der „Schnellbahnen“ integriert.

Von Anbeginn war die AKN Betriebsführerin der im Mai 1953 eröffneten, von der AKN-Stammlinie abzweigenden Alsternordbahn (ANB) Ulzburg Süd – Ochsen-



Die stromlinienverkleidete
74 1318 (ex LBE) schiebt 1938 in
Hamburg einen von der Lübeck-
Büchener Eisenbahn beschaff-
ten „Doppeldecker“. Foto:
C. Bellingrodt/Slg. Schwarz
Plakat (oben): Slg. Kobschätzky

PRIVATBAHNEN

zoll. Diese bot in Ochsenzoll Anschluss an die dort endende U-Bahn-Linie der Hamburger Hochbahn AG (HHa). Für die Verlängerung der U-Bahn-Linie bis Garstedt wurde die ANB-Strecke am 30. Juli 1967 im Abschnitt Ochsenzoll – Garstedt Süd stillgelegt, dafür erhielt sie einen neuen Endpunkt über dem am 1. Juni 1969 eröffneten U-Bahnhof Garstedt. Im Jahr 1981 ging die Alsternordbahn GmbH in der AKN Eisenbahn AG auf. Schließlich verlängerte man die U-Bahn-Strecke auf der AKN-Trasse bis Norderstedt Mitte, seit 1996 südlicher Endpunkt der AKN-Linie A 2.

Ebenfalls 1981 übernahm die AKN das Reststück Elmshorn – Barmstedt der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn (EBOE), deren Strecke früher in Ulzburg die AKN-Stammlinie kreuzte. 1992 wurde der Abschnitt Barmstedt – Ulzburg (heute Henstedt-Ulzburg) für den Personenverkehr reaktiviert, dann 1999 mit Einführung des Taktfahrplans auch in diesem Abschnitt die Linie A 3 von Elmshorn über Barmstedt hinaus bis Ulzburg Süd verlängert.

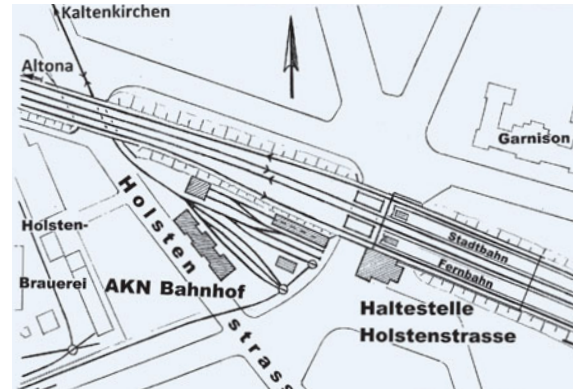
Auf der am stärksten frequentierten Linie A 1 Hamburg-Eidelstedt – Neumünster fahren die Züge im Abschnitt bis Kaltenkirchen im 20-Minuten-Takt, im Berufsverkehr südlich von Quickborn alle zehn Minuten.

Auf dieser Linie setzt die AKN seit 2015/16 hauptsächlich ihre 14 Doppeltriebwagen des Alstom-Typs LINT 54 ein. Die 18 Doppeltriebwagen des 1993 beschafften Typs LHB VTA verkehren auf allen drei Linien. Acht dieser dieselelektrischen Fahrzeuge erhielten nachträglich Stromabnehmer zur Energieversorgung über die seitliche Stromschiene der S-Bahn. Seit Dezember 2004 fahren solche „Zweikrafttriebwagen“

**Rechts oben: Der Bahnhof Nebenzollamt der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn-Gesellschaft (1898 in Bramstedter Bahnhof umbenannt) lag nahe der Haltestelle Holstenstraße der Verbindungsbahn.
Zeichnung: B. Wiesmüller**

Die ersten Loks der AKE besaßen wegen des Fahrens auf Straßen ein verkleidetes Triebwerk (Bahnhof am Gählerplatz in Altona um 1890).

**Hamburg-Eidelstedt: Dieseltriebwagen VT2.59 der AKN und S-Bahn-Triebwagen der Baureihe 474 der DB (20. April 2014).
Foto: B. Wiesmüller**



Von 1969 bis 1996 war Garstedt der südliche Endpunkt der Alsternordbahn. Am 5. März 1992 pendelte der VT2.15 der AKN zwischen Ulzburg Süd und Garstedt.
Foto: Dr. Timmermann

In Hamburg-Billbrook ist die V2.019 der AKN am 9. Mai 2001 mit einem Güterwagen nach Glinde unterwegs. Im Anschlussgleis von Kühne + Nagel wartet eine Gleisbaumaschine die Vorbeifahrt ab. Foto: St. Pfütze



Zugkreuzung am 5. März 1952 in Langeloh: Lok 4 der Südstormarnschen Kleinbahn (gebaut 1907 von Henschel) fährt am VB 20 (Waggonfabrik Wismar, Baujahr 1925) vorbei.

**Foto: K. Herbener/
Archiv FdE**



Unten: Der Bahnhof Zollenspieker der Vierländer Eisenbahn wurde ab Mai 1921 auch von den Zügen der Hamburger Marschbahn benutzt.
Fotos: Slg. Kobschätzky (3)



Links: Der Bahnhof Curslack-Neuengamme liegt an der 1912 eröffneten Vierländer Eisenbahn von Bergedorf nach Zollenspieker, die von der Bergedorf-Geesthachter Eisenbahn erbaut und betrieben wurde.

im morgendlichen Berufsverkehr (montags bis freitags) zweimal über Eidelstedt hinaus auf der S-Bahn-Strecke bis zum Hamburger Hauptbahnhof durch.

Im Juni 2018 änderte sich die Rechtsform der AKN von einer AG in eine GmbH. Gesellschafter sind wie bisher je zur Hälfte die Bundesländer Schleswig-Holstein und Hamburg. Die AKN-eigenen Strecken haben insgesamt eine Länge von 131 Kilometern. Dazu gehören auch Industrieanschlüsse in Hamburg, so Gleise der schon 1956 von der AKN übernommene Billwerder Industriebahn mit dem Rangierbahnhof Tiefstack.

Billbrook – Trittau

Die gut 32 km lange Strecke wurde am 17. Dezember 1907 eröffnet und befand sich im Eigentum des Kreises Stormarn. Die Personenzüge der Südstormarnschen Kreisbahn begannen bzw. endeten in Tiefstack und benutzten bis Billbrook auf 2,5 km Länge das Gleis der Billwerder Industriebahn. Zwischen Billstedt und Havighorst gilt es den Aufstieg vom Fluss Bille zum Geesthang zu überwinden. Die maximale Steigung beträgt bemerkenswerte 17 ‰.

Mitte der 1920er Jahre wurden zwei Triebwagen beschafft, um den Betrieb kostengünstiger durchführen zu können.

Ein bald darauf eingerichteter Busverkehr von Hamburg Hbf nach Trittau stellte für den Personenverkehr auf der Schiene eine starke Konkurrenz dar. Am 15. März 1952 fuhr der letzte Reisezug, der Güterverkehr wurde nur noch auf dem 9 km langen Abschnitt Billbrook – Glinde weitergeführt. 1956 übernahm die AKN die Reststrecke und bedient sie bis heute im Güterverkehr.

Marschlande und Vierlande

Die Vier- und Marschlande, gelegen zwischen der Strecke Hamburg – Büchen und der Elbe, gehören zum Hamburger Bezirk Bergedorf. Die knapp 11 km lange Vierländer Eisenbahn von Bergedorf Süd nach Zollenspieker an der Elbe wurde von der Bergedorf-Geesthachter Eisenbahn (BGE) erbaut und am 1. April 1912 eröffnet. Ein Anschlussgleis führte ab 1942 zum Konzentrationslager Neuengamme, wo zwischen 1938 und 1945 rund 100 000 Häftlinge gefangen gehalten wurden, von denen über 50 000 aufgrund der katastrophalen Bedingungen sowie Mordaktionen zu Tode kamen.

Die stilvolle Architektur der Empfangsgebäude wurde der Vierländer Bauweise in Fachwerkbau angepasst. Besondere Bedeutung kam dem Transport von Gemüse und Obst nach Hamburg zu. Da die beiden

hölzernen Straßenbrücken über die Dove und die Gose Elbe für Lastkraftwagen mit Anhänger eine zu geringe Tragfähigkeit aufwiesen, verlud man ab 1927 die mit Gemüse und Obst aus dem Raum Kirchwälder beladenen Lkw im Bahnhof Zollenspieker auf Güterwagen und beförderte sie auf der Schiene bis Bergedorf Süd. Von dort fuhren sie auf der Straße weiter zum Hamburger Gemüsemarkt. Für die von der BGE durchgeführten Gemüsetransporte standen drei Lastwagenzüge zur Verfügung.

Der Personenverkehr wurde am 17. Mai 1953 eingestellt, am 27. Mai 1961 auch der Güterverkehr zwischen Pollhof und Zollenspieker. Das kurze Reststück blieb bis 28. Mai 1978 in Betrieb.

Die Hamburger Marschbahn zweigte in Düneberg von der Bergedorf-Geesthachter Eisenbahn ab und führte elbabwärts über den Kopfbahnhof Zollenspieker zum Bahnhof Billbrook der Billwerder Industriebahn, die seit 1921 der BGE gehörte. Die knapp 34 km lange Strecke wurde nach dem Ende des Ersten Weltkriegs als Arbeitsbeschaffungsmaßnahme im Auftrag des Hamburger Senats erbaut und in mehreren Abschnitten zwischen 1921 und 1928 eröffnet.

Westlich von Teufelsort mündete sowohl die Marschbahn aus Richtung Geesthacht als auch aus Billbrook in die Vierländer Eisenbahn. Von der Einmündung bis zum

1956 endete auf der Ottensener Industriebahn der Lokeinsatz und es wurden nur noch Straßenzugmaschinen verwendet. Im Winter rüstete man sie bei Bedarf mit Schneepflügen aus. Foto: H. Hinze/Archiv FdE

Rechts Mitte: Wandsbeker Industriebahn: Güterzug mit den beiden Dieselloks von O & K (Sept. 1965). Foto: H. Brockstedt/Archiv FdE

Lok 1 rangiert um 1963 im Übergabebahnhof der Wandsbeker Industriebahn. Foto: H. Lindenberg/Archiv FdE



Kopfbahnhof wurde die Strecke auf 1,2 km Länge zweigleisig ausgebaut.

Den Betrieb auf der Marschbahn führte die Bergedorf-Geesthachter Eisenbahn durch, Eigentümerin der Strecke wurde sie jedoch erst 1942. Das Verkehrsaufkommen war von Beginn an gering, die Einstellung des Gesamtverkehrs im Mai 1950 zwischen Düneberg und Zollenspieker sowie am 1. März 1952 zwischen Zollenspieker und Billbrook kam daher nicht überraschend.

Gütertransport auf schmaler Spur

1898 nahmen die Städtischen Bahnen Altona den Südbezirk der meterspurigen Ottensener Industriebahn in Betrieb, 1904 folgte der Nordbezirk. Die zwei Übergabebahnhöfe befanden sich östlich des Bahnhofes Bahrenfeld beidseits der Strecke Altona – Blankenese. Der Nordbezirk wurde ab 1923 vom neuen Anschlussbahnhof in der späteren Ruhrstraße aus bedient, der über ein normalspuriges Gleis mit dem Bahnhof Eidelstedt verbunden war. Die größte Streckenlänge gibt Erich Staisch in seinem

Buch „Der Zug nach Norden“ mit 27,7 km in Meterspur und 16,5 km in Normalspur an. Überaus groß war die Zahl der Anschließer, rund 100 sollen es im Laufe von fast acht Jahrzehnten gewesen sein.

Anfangs wurden die aufgebockten Normalspur-Güterwagen mit Pferden zugestellt, ab 1904 auch mit einer Motorlok, zu der sich 1905 eine zweite und 1910 auch noch eine Dampflokomotive gesellte. Nach dem Zweiten Weltkrieg setzte man auf Straßenzugmaschinen, der Lokeinsatz endete 1956. Ab diesem Jahr pachtete die AKN die Anlagen, die Betriebsführung hatte sie bereits 1952 übernommen. Als 1977 durch Baumaßnahmen Teile des Streckennetzes abgetrennt wurden, behalf man sich mit einem Culemeyer-Straßenroller. Die Stilllegung der Ottensener Industriebahn erfolgte zum 30. September 1981.

Wesentlich kürzer war das Streckennetz der 1916 eröffneten Wandsbeker Industriebahn GmbH. Im Jahr der Stilllegung, 1966, betrug die Gleislänge 7,8 km in Meterspur und 1,7 km in Normalspur. Der kleinste Kurvenradius betrug ursprünglich 15 und später 20 m. Eine Strecke führte nach Osten

in die Holzmühlenstraße und endete bei der Norddeutschen Hefe-Industrie, einem der Hauptkunden. Die zweite führte den Holstenhofweg entlang nach Norden.

In den besten Zeiten galt es insgesamt 39 Anschlüsse zu bedienen. Die normalspurigen Güterwagen wurden im Übergabebahnhof östlich des LBE-Bahnhofs Wandsbek anfangs auf Rollböcke, später auf Rollwagen umgesetzt. In den ersten Jahren kamen vierachsige Akkulokomotiven zum Einsatz, die auf den mit einer Oberleitung versehenen Gleisen im Übergabebahnhof ihre Batterien aufladen konnten. Der Gleichstrom wurde von einem Gleichrichterwerk der Straßenbahn bezogen. Die Akkuloks bewährten sich nicht, deshalb wurden 1920 Dampflokomotiven beschafft. 1924 kam für den Rangierdienst im Übergabebahnhof eine zweiachsige Elektrolok hinzu, die 1899 an den Granitbruch Hasselode im Harz geliefert wurde. Sie war bis zur Schließung der Industriebahn im Jahr 1966 im Einsatz. Zuletzt standen für den Streckeneinsatz drei zweiachsige Dieselloks zur Verfügung: ein Exemplar von Deutz (Baujahr 1941) und zwei des Typs MV8, die



Triebwagen 6 mit Anhänger 53 in Rahlstedt (April 1934). Unten: Elektrolok mit Doppelstockwagen in Volksdorf.
Fotos: Archiv FdE, Slg. Kobschätzky

O&K 1957 fabrikneu nach Wandsbek lieferte und die mit Vielfachsteuerung als „Zwillinge“ eingesetzt wurden.

TEXT: KONRAD KOSCHINSKI
MITWIRKUNG: ANDREAS RITZ

Doppelstöckig in die Walddörfer

Unter den Klängen des Pariser Einzugs- marsches, gespielt von der Kapelle des Infanterie-Regimentes „Hamburg“, fand am 29. September 1904 die feierliche Einweihung der Strecke Alt-Rahlstedt – Volksdorf statt. Zweieinhalb Jahre später, am 9. Mai 1907 eröffnete die „Elektrische Kleinbahn Alt-Rahlstedt – Volksdorf – Wohldorf“ die Verlängerung bis Wohldorf. Sie begann beim Bahnhof in Rahlstedt zunächst auf preußischem Gebiet, erreichte in Meiendorf die Flur des hamburgischen Volksdorf und durchzog hinter Volksdorf bei Lottbecken einen kurzen Streifen preußischen Gebiets, ehe sie bei Ohlstedt in die hamburgische Exklave trat, um im Wald am Bahnhof Wohldorf nach 12,9 Kilometern zu enden.

Die Kleinbahn wurde, neben normalem Personen- und Güterverkehr zwischen den Walddörfern und Hamburg, vor allem auch von Ausflüglern benutzt, die gerne in den doppelstöckigen „Anhängerwagen“ ins Grüne fuhren. Allein Pfingsten 1913 wurden 14 830 Personen gezählt.

Im September 1920 eröffnete die Hamburger Hochbahn AG eine neue bequeme U-Bahn-Direktverbindung von Volksdorf nach Barmbek und weiter in die Hamburger Innenstadt. Der Verkehr auf der elektrischen Kleinbahn schrumpfte rasch und deutlich, so dass man bereits ab 1923 auf dem Streckenabschnitt Alt-Rahlstedt – Volksdorf nur noch den Güterzugbetrieb aufrechterhielt.

Mit der Verlängerung der U-Bahn von Volksdorf nach Ohlstedt am 1. Februar 1925 wurde der Betrieb der Kleinbahn im Wesentlichen auf die gut eineinhalb Kilometer lange Reststrecke Ohlstedt – Wohldorf beschränkt.

Personenverkehr fand hier noch bis Januar 1961 statt.

Doch immerhin – ein kompletter Zug der Bahn hat überlebt: Triebwagen 3 und Anhänger 56 sind in Aumühle, dem Endpunkt der S-Bahn-Linie S21, beim VVM, dem Verein Verkehrsamateure und Museumsbahn, im Lokschuppen untergebracht und künden hier von dieser außergewöhnlichen Bahn.

TEXT: ROBIN GARN,
ERNST-GÜNTER LICHTHE



VIELE ABLAUFBERGE UND EELSBRÜCKEN

Vier Verschiebebahnhöfe waren über viele Jahrzehnte hinweg erforderlich, um den umfangreichen Güterverkehr in Hamburg zu bewältigen – die Rangierbahnhöfe der Hafenbahn gar nicht mitgezählt. Erst mit der schrittweisen Eröffnung des Rangierbahnhofs Maschen ab 1977 verlor das DB-Quartett seine bisherigen Aufgaben

Die Berlin-Hamburger Eisenbahn (BHE) errichtete 1879 in Rothenburgsort, etwa 3 km östlich ihres Personenbahnhofs am Deichtormarkt, einen Rangierbahnhof mit getrennten Ost-West- und West-Ost-Systemen. Die Gleisanlagen nahmen damals die südliche Hälfte der Fläche des späteren Rangierbahnhofs ein.

Hamburg-Rothenburgsort

Wegen der Errichtung des Hamburger Hauptbahnhofs wurde der Rangierbahnhof Rothenburgsort in den Jahren nach 1900 in großem Umfang umgebaut. Die Bahnlinie aus Berlin führte ab 1906 von Tiefstack nördlich am Rbf Rothenburgsort vorbei bis zum Berliner Tor und neben den LBE-Gleisen zum Hauptbahnhof. Da die neue Strecke die LBE von ihrem Güterbahnhof trennte, ging zwischen Wandsbek und Rothenburgsort am 1. Oktober 1902 eine neue Verbindung in Betrieb. Der Haltepunkt Rothenburgsort wurde am 1. Mai 1907 eröffnet, fünf Monate später der Hp Tiefstack.

Der Verschiebe- und Ladebahnhof Rothenburgsort der Preußischen Staatseisenbahnen bestand um 1910 aus dem Abgangsbezirk II in Richtung Berlin mit einem Ablaufberg und 12 Sammelgleisen sowie dem Abgangsbezirk I mit einem Ablaufberg und 13 Sammelgleisen. Beide Bezirke hatten keine besonderen Einfahrgleise, die Züge mussten in die Ein- und Ausfahrgruppen eingelassen und nach den Vorbereitungsarbeiten zum Abdrücken von dort über den Ablaufberg in das Ausziehgleis gebracht werden. Züge





Hamburg-Eidelstedt Rbf: Ablaufstellwerk Er II mit Sommer- und dem höheren Winterberg (1975). Foto: B. Wiesmüller



Verschiebebahnhof Harburg: Abhänger am Süd-Nord-Ablaufberg mit Stellwerk Abl im Hintergrund (um 1930). Foto: Slg. Apel



Blick von Osten auf den Rangierbahnhof Hamburg-Rothenburgsort; rechts die Berliner Strecke (1960er Jahre). Foto: K. D. Drube

aus Berlin kamen im Bezirk III an. Er besaß drei Einfahrgleise – zwei für Güter- und eines für Militär- und Eilgüterzüge (später kamen noch zwei Gleise hinzu) –, einen Ablaufberg und 20 Sammelgleise, davon 13 identisch mit den in Bezirk I aufgeführten.

Der Betrieb war aufwändig: Züge in Richtung Osten, die in den nördlichen Gleisen 18 bis 25 der West-Ost-Richtungsgruppe gebildet worden waren, mussten umgesetzt werden, da hier keine Ausfahrmöglichkeit bestand. Abzudrückende Züge wurden in ein Ausziehgleis gezogen, davon ausgenommen war nur der Ablaufberg beim Stellwerk Abl. 1925 wurden in Rothenburgsort täglich rund 4550 Wagen behandelt.

Da der veraltete und hoffnungslos überforderte Rangierbahnhof die von Ost nach West ausgerichteten Verkehrsströme nicht mehr ordnungsgemäß aufnehmen konnte, begannen östlich von Rothenburgsort die Bauarbeiten für den neuen Rangierbahnhof Billwärder (ab 1949 Billwerder). Der Bau des 7,3 km langen Verschiebebahnhofs wurde 1922 vertraglich vereinbart. Zwischen Tiefstack und Bergedorf war dazu die Verlegung der Berliner Strecke erforderlich. Im westlichen Bereich in Höhe der Haltestelle Billwärder Moorfleet wurde für den „Unteren Landweg“ eine 265 m lange Straßen- und Eisenbahnbrücke (Marschbahn-Brücke) über die Gleisanlagen errichtet. Die Planungen sahen im östlichen Bereich des Rangierbahnhofs den Abzweig der nie realisierten Güterumgehungsbahn über die Elbe nach Meckelfeld und ein großes Bw vor.

Das Ost-West-System in Billwärder verfügte über eine zehngleisige Einfahrgruppe (Gleislänge 610 bis 850 m), eine Richtungsgruppe mit 30 Gleisen, ein Durchlauf- und Lokumlaufgleis sowie ein Gleis für die Gegenrichtung. Die von Osten kommenden Züge konnten bereits in Hamburg-Bergedorf von der Berliner Strecke auf ein besonderes Güterzuggleis geleitet werden, das in die Einfahrgruppe des Vbf Billwärder Moorfleet führte. Vier Stellwerke waren für die Weichen- und Signalbedienung zuständig. Zur weiteren Ausstattung des Rangierbahnhofs gehörten drei Aufenthaltsgebäude, ein Bürogebäude, ein Stofflager, ein Lagerschuppen und ein Stumpfgleis mit Wasserkran und Reinigungsgrube.

Die Gleisanlagen des im Bau befindlichen Verschiebebahnhofs dienten dem Rbf Rothenburgsort vorerst als Vorbahnhof; bei Kapazitätsproblemen mussten die von Osten zulaufenden Güterzüge nun nicht



Zwei Rungenwagen mit Transportkisten unter Planen laufen in Hamburg-Wilhelmsburg vom Ablaufberg in die Richtungsgleise (April 1975). Foto: B. Wiesmüller

mehr auf Unterwegsbahnhöfen abgestellt werden. Mit der Verstaatlichung der LBE zum 1. Januar 1938 übernahm die Reichsbahn deren Anlagen in Rothenburgsort. Im Zweiten Weltkrieg wurde ein großer Teil der Anlagen durch Bomben zerstört oder stark beschädigt. Der Rangierbahnhof Billwärder blieb wegen der nach 1945 geänderten Verkehrsströme unvollendet.

Um 1970 wies Hamburg-Rothenburgsort eine Leistungsfähigkeit von 2200 Wagen pro Tag auf, davon 900 bzw. 400 Wagen in den beiden Ost-West-Systemen.

Nach der vollen Inbetriebnahme des Rbf Maschen 1980 wurden im Knotenbahnhof Hamburg-Rothenburgsort überwiegend nur noch der Ortsverkehr ausrangiert, die eigenen Ladestellen und Anschlüsse sowie die angegliederten Bahnhöfe im Nahbereich bedient. Die ausgehenden Frachten wurden mit Übergaben nach Maschen gefahren. Außerdem hatte Rothenburgsort noch Huckepackzüge im Ein- und Ausgang (z.B. von/nach Lübeck-Skandinavienkai, München, Basel, Berlin und Padborg) bzw. wurden bei einigen Zügen Wagen vom Bahnhof 4 (Umschlagbahnhof für Sattelaufleger und Wechselbehälter) zugestellt bzw. für diesen abgenommen. Die meisten Rangierarbeiten fanden nun im Bereich Bahnhof 4 sowie im ehemaligen Ost-West-System der Stellwerksbezirke Ra, Rg und Rgo statt. Im ehemaligen West-Ost-System mit dem Stellwerk Ro wurde meist nur noch durchgefahren. Die Anlagen in Rothenburgsort wurden in den 1980er Jahren größtenteils zurückgebaut.

Auf dem Areal des unvollendeten Rangierbahnhofs Billwerder entstand in den Jahren 1991 bis 1993 ein Umschlagbahnhof für den kombinierten Verkehr. Jedes Jahr werden hier rund 180 000 Ladeeinheiten im nationalen und internationalen Verkehr zwischen Straße und Schiene umgeschlagen.

Hamburg-Wilhelmsburg

Nach dem Ausbau des Hamburger Hafens in den 1860er Jahren und der Gründung des Freihafens entstand 1889/90 der Rangierbahnhof Wilhelmsburg auf der gleichnamigen Elbinsel. Hier wurden nicht nur die aus Süden und Westen eingehenden Frachtenzüge aufgelöst und den Richtungen entsprechend neu zusammengestellt, sondern auch die für den Hafen bestimmten Wagen ausgesondert. In den Jahren nach 1900 wurde der Bahnhof Wilhelmsburg erheblich verändert, z.B. die Gleisanlagen in nördlicher Richtung um eine Einfahrgruppe für das Nord-Süd-System verlängert. Die meisten Stellwerke wurden 1909 an anderer Stellen neu errichtet und waren bis zur Stilllegung des Rangierbahnhofs in Betrieb. Ihr Abriss erfolgte zwischen 1980 und 1992.

Anfang der 1920er Jahre bestand der Bahnhof aus dem Nord-Süd-System mit vier Einfahr- und 17 Richtungsgleisen (Bezirke I und II) und dem Süd-Nord-System mit sieben Einfahr- und 18 Richtungsgleisen (Bezirke III und IV). Am Rangierbahnhof führten auf der östlichen Seite die beiden Personenzuggleise Harburg – Hamburg und das Güterzuggleis in Richtung Norden vorbei, auf der westlichen Bahnofsseite das Gleis für die Güterzüge nach Süden. Die Ortsgüteranlage befand sich an der Westseite und nördlich davon das Bw mit der Wagenwerkstatt. Wilhelmsburg war zu Beginn der 1920er Jahre der am stärksten belastete Rangierbahnhof in Hamburg. So zählte man 1922 täglich mehr als 5000 Wagen im Ausgang.

Im Zweiten Weltkrieg waren die Wilhelmsburger Bahnanlagen das Ziel schwerer Bombenangriffe. Nach Kriegsende begann das große Aufräumen. Der Rangierbahnhof wurde mit einem mehr als 2 m hohen Zaun aus Baustahlmatten umgeben, der zu-

sätzlich mit mehreren Rollen Stacheldraht gesichert war, um die hungernde und im Winter frierende Bevölkerung davon abzuhalten u.a. Brennstoffe von den Güterwagen zu stehlen. Ab 1948 normalisierte sich der Frachtverkehr allmählich und bald darauf lief der Betrieb in Wilhelmsburg fast ständig auf Hochtouren.

Die in Wilhelmsburg gebildeten Güterzüge fuhren vom Bezirk II aus in Richtung Süden und Westen nach Bremen, Kirchweyhe, Wanne-Eickel, Hamm (Westf.), Lehrte (später Seelze), Bebra, Göttingen, Nürnberg, Uelzen und Hamburg-Harburg. In den Gleisen 69 und 70 wurden leere offene Waggons für den Rücklauf ins Ruhrgebiet gesammelt. In Richtung Norden waren es meistens Nahgüterzüge und Übergabezüge, die vom Bezirk IV aus nach Eidelstedt, Rothenburgsort, Altona, Sternschanze, Hamburg Süd, Kai rechts und zur Peute fuhren. Durchgangs- und Nahgüterzüge gab es nach Lübeck und ab 1963 auch nach Puttgarden.

In der Nacht auf den 17. Februar 1962 wurde Hamburg von einer sehr schweren Sturmflut heimgesucht. Die Deiche brachen an mehreren Stellen und die Elbinsel Wilhelmsburg wurde überflutet. Das Wasser stand etwa 1,30 bis 1,50 m über Schienenoberkante und legte den Rangierbahnhof für mehr als eine Woche still.

1970 wurden die 528 bis 639 m langen Einfahrgleise des Süd-Nord-Systems auf 608 bis 829 m verlängert. Eine Besonderheit in Wilhelmsburg war, dass es in den Gleisen der Einfahrgruppen unmittelbar

vor den Ablaufbergen aus Platzgründen keine Weichenverbindungen gab. Die Lokomotiven der eingehenden Züge mussten deshalb alle über den Ablaufberg fahren. Auch die wenigen von Süden kommenden Züge, die in Wilhelmsburg nur geleichtert wurden, fuhren über den Berg. Ab Herbst 1980 rangierte man in Wilhelmsburg nur noch die Wagen der Bezirksbahnhöfe vor und behandelte den Ortsverkehr. Die ehemaligen Richtungsgleise des Süd-Nord-Systems wurden im Norden größtenteils zu Stumpfgleisen umfunktioniert.

Heute besteht der Bahnhof Wilhelmsburg nur noch aus den sechs Streckengleisen der Fernbahn (Güter-, Personen- und Hafengleise), der „Abzweigstelle Wilhelmsburg“ und einigen Gleisen mit Ausweichmöglichkeit (Stau- und Puffergleise) von/nach dem Hafenbahnhof Hamburg Süd und von/nach Hohe Schaar. Östlich davon verlaufen seit 1983 die beiden S-Bahn-Gleise.

Hamburg-Eidelstedt

Als Ersatz für den überlasteten Rangierbahnhof Langenfelde an der Strecke Altona – Kiel, der neben dem Frachtverkehr (1914 täglich etwa 3000 Güterwagen) große Gleisbezirke für abzustellende Reisezugwagen zu reservieren hatte, wurde am 1. Mai 1911 nördlich von Langenfelde mit dem Bau des Rangierbahnhofs Eidelstedt begonnen. Das gesamte Terrain (60 ha) musste mit Erdreich aus den Windsbergen aufgeschüttet werden, die etwa dort lagen wo, sich heute das Volksparksta-

dion befindet. Wegen des Ersten Weltkriegs konnte der Rangierbahnhof erst am 15. Juli 1922 eröffnet werden; zuvor richtete man jedoch schon einen Teilbetrieb ein. Eidelstedt war ein zweiseitiger Verschiebebahnhof mit einem Süd-Nord-System (Bezirke I und II) und einem Nord-Süd-System (Bezirke III und IV). Eine Neuerung stellten die zusätzlichen Ausfahrgruppen dar, in die die fertig zusammengestellten Züge bei Platzmangel vorgezogen werden konnten. Das gab es damals bei den anderen Hamburger Rangierbahnhöfen



Luftaufnahme des Rangierbahnhofs Maschen aus dem Jahr 1977.
Foto: DB AG (Chlouba)

Maschen Rbf

Der ab 1977 in Etappen eröffnete 7 km lange zweiseitige Rangierbahnhof Maschen wurde südöstlich von Harburg jenseits der Grenzen des Stadtstaates Hamburg errichtet. Das Süd-Nord-System verfügt über 64 und das Nord-Süd-System über 48 Richtungsgleise (24 Gleise stehen für den Ablaufbetrieb aktuell jedoch nicht zur Verfügung). Mit seinen 272 km langen Rangierwegen und 750 Weichen ist er nach wie vor der größte Rangierbahnhof Europas. Ausgelegt wurde Maschen für täglich 11 000 Güterwagen (damals überwiegend zweiachsiger Bauart), der höchste Tageswert wurde 1985 mit 8400 Wagen erzielt. Der Ein- und Ausgang beträgt nach Angaben der DB heute bis zu 3500 Wagen pro Tag.



Eidelstedt: Rechts die Richtungsgruppe des Nord-Süd-Systems (1951). Foto: Slg. Neumann



Links außen:
September 2014:
145 007 mit dem
ersten Güterzug
nach Zhengzhou
in Hamburg-Bill-
werder Ubf. Foto:
B. Wiesmüller

Novemberstimmung
im Verschiebebahn-
hof Harburg, Nord-
ausfahrt (1941).
Foto: W. Hollnagel/
Eisenbahnstiftung

nicht. Außerdem hatten die beiden Hauptablaufberge zwei verschiedene Höhen: für den Sommer- bzw. den Winterbetrieb. Am Fuß der Ablaufberge, wo die ablaufenden Wagen vorgebremst wurden, waren – wie auch bei den anderen Hamburger Rangierbahnhöfen – mechanische Gleisbremsen der Bauart Büssing angeordnet. Für das Ausrangieren der Spitzen (Sonderplanwagen usw.) und das Bilden kurzer Nahgüterzüge waren am Ausgangsbereich der Richtungsgruppen zusätzliche kleine Ablaufberge vorhanden. Dies hatte den Vorteil, dass die auszurangierenden Wagen und die zu befördernden Güter nicht so stark beansprucht wurden wie zum Teil beim Abstoßbetrieb in den Flachbezirken. Zwischen dem Ablaufberg des Süd-Nord-Systems und der Richtungsgruppe des Nord-Süd-Systems befand sich das 1923 eröffnete Bw mit Wagenwerkstatt. Für den betrieblichen Ablauf des Rangierbahnhofs sorgten zehn Stellwerke (acht mechanische und zwei elektromechanische).

Südlich des Stellwerks Es führte in östlicher Richtung das Gleis zum Ortsgüterbahnhof Eidelstedt und das der 1922 eröffneten Strecke nach Lokstedt unter dem Hauptgleis Altona – Elmsborn und dem AKN-Gleis hindurch. Auf der westlichen Seite unterquerte das Anschlussgleis zur Schenefelder Rangiergruppe und zu den westlichen Gleisanschlüssen mit der Umsetzanlage der schmalspurigen Ottensener Industriebahn das Hauptgleis Elmsborn – Altona. Der Wagenausgang im Verschiebebahnhof Eidelstedt lag 1927 bei gut 2650 Stück pro Tag und 1964 bei 3500 (bei einem Mitarbeiterbestand von 440 Personen). In Eidelstedt waren sechs bis acht Rangierloks pro Dienstschrift im Einsatz – bis Mitte der 1960er Jahre meist Dampflok der Baureihen 92⁵ und 94⁵. Ihre Nachfolge traten V 60 und V 90 an. 1965 erreichte der

Fahrdrat Eidelstedt, mehrere Bereiche des Rangierbahnhofs wurden elektrifiziert.

In der ersten Hälfte der 1980er Jahre baute die DB zahlreiche Gleise zurück. Mit der Aufnahme des elektrischen Zugbetriebs nach Neumünster – Kiel (1995) bzw. Flensburg (1996) war in Eidelstedt bei Güterzügen dieser Relationen kein Lokwechsel mehr erforderlich. Heute gibt es für die Frachten aus der Umgebung nur noch zwei Übergaben von/nach Maschen.

Hamburg-Harburg

Südlich des 1897 in Betrieb genommenen neuen Harburger Bahnhofs für den Personenverkehr wurde der zur gleichen Zeit fertiggestellte Rangierbahnhof errichtet, der damals in etwa die Hälfte der späteren Ausmaße hatte. Auf der westlichen Seite befanden sich ein Maschinenverkehrsgleis, die beiden Güterzuggleise, ein Ausfahr Gleis in Richtung Bremen oder Hamburg und zwei hintereinanderliegende Aufstellgleisgruppen für die Richtungen Hannover und Bremen. Die östliche Seite bestand aus den beiden Personenzuggleisen von/nach Hannover, den Ein- und Ausfahr Gleisen Richtung Lehrte (– Hannover) sowie nach Norden (Harburg Gbf, Westseite und Wilhelmsburg).

Schon bald wurde der Rangierbahnhof erheblich ausgebaut und umgestaltet. So wurde die westliche Bahnhofseite mit Einfahr- und Ordnungsgruppe für das Nord-Süd-System und die östliche Seite mit den Einfahr- und Richtungsgleisen für das Süd-Nord-System hergerichtet. 1915/16 wurden neue mechanische Stellwerke errichtet.

Die zu bildenden Güterzüge hatten in Richtung Süden Lüneburg, Uelzen, Hannover, Kassel, Lehrte und Hildesheim zum Ziel. In Richtung Südwesten waren es die

Bahnhöfe Kirchweyhe, Bremen, Rotenburg und Tostedt sowie Leerzüge ins Ruhrgebiet. Richtung Norden ging es nach Wilhelmsburg und Cuxhaven, dazu kamen Übergabezüge nach Harburg Gbf und Westseite.

Die Frachten aus den Richtungen Südwesten (vom Ruhrgebiet) und Süden (Lehrte, Göttingen) trafen in dieser Zeit in Harburg zum größeren Teil mit Zügen ein, die nach dem Absetzen der Wagen für Harburg nach Wilhelmsburg weiterrollten. Die Abfuhr der Frachten nach Südwesten und Süden erfolgte teils in Zügen, die aus Wilhelmsburg kamen und denen man in Harburg Wagen beistellte. Mit rund 2000 Wagen pro Tag war Harburg nicht besonders leistungsfähig.

Im März 1965 wurde im Bahnhof Hamburg-Harburg das neue Druckstellenwerk Hhf (Hamburg Harburg Fdl) des Typs SpDrS 60 in Betrieb genommen. Die alten Stellwerke Hag, Heg, Hr und Abl auf dem Rangierbahnhof wurden signaltechnisch erheblich verkleinert und mit ihren verbleibenden Signalanlagen der alten Technik an das Spurplanstellwerk angepasst.

Bis zur Inbetriebnahme des neuen Rangierbahnhofs Maschen wurden in Harburg noch täglich bis zu 150 Züge behandelt, der Wagenausgang lag in Spitzenzeiten bei 1200 bis 1500 Stück. Anschließend wurde nur noch der örtliche Verkehr ausrangiert bzw. zusammengestellt und mit Übergabezügen von/nach Maschen befördert.

Anfang der 1980er Jahre baute man die Richtungsgleise 21 bis 36 und zwei Stellwerke (Heg und Hag) ab. Nach der Stilllegung des AW Harburg verschwanden auch die Stellwerke Hr und Abl. Seit Dezember 2000 wird der Bahnhof Hamburg-Harburg von der Betriebszentrale in Hannover über ein ESTW (in einem Anbau am Stellwerk Hhf) gesteuert.

TEXT: BENNO WIESMÜLLER

Züge und mehr

Besuchen Sie unseren neuen Onlineshop.

Hamburgs große Auswahl an Modelleisenbahnen und -Autos von über 120 Lieferanten, exclusive Hamburger Modelle.

www.zuegeundmehr.de

Altstädter Straße 17
20095 Hamburg

Tel: 040/ 300 92 353
Fax: 040/ 300 92 352

Nur 5 Min. vom Hauptbahnhof, U3 Mönckebergstraße.

"De Isenboner"

Ihr Modellbahn An- und Verkauf in Schleswig-Holstein

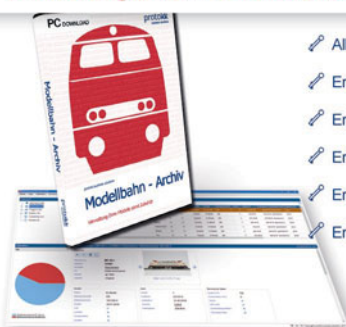


An- und Verkauf aller Spurgrößen: 1 • 0 • H0 • N • Z
Loks und Waggon. Digitalisierung und Instandsetzung
aller Art. Autorisierter Märklinhändler/MHI/
A.C.M.E. – Fachvertretung in Norddeutschland

"De Isenboner"
Bahnhofstr.12 • 24601 Wankendorf
Tel.: 0162/47 82 467
www.de-isenboner.com • de-isenboner@web.de

Modellbahn - Archiv

Verwaltung Ihrer Modelle samt Zubehör



- Alle Nenngößen, Spurweiten und Hersteller
- Erfassung von sämtlichen Parametern
- Erfassung von Kosten und Ersparnissen
- Erfassung von Wartungsarbeiten
- Erfassung von Zubehör- und Ersatzteilen
- Erfassung von sämtlichen Dokumenten

protokk
business solutions
https://bs.protokk.de

FIEBERITZ

Trocknung – schnell & zuverlässig

Offakamp 9 f • 22529 Hamburg
Tel: +49 (40) 25 19 84 45
Fax: +49 (40) 2 50 83 98
E-Mail: info@fiebertz.de
Web: https://fiebertz.de

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Kompetenz aus Leidenschaft

Magazine, Bücher, DVDs, Kalender

Harburger Lokschuppen



Hamburg

Denickestraße 92 • 21075 Hamburg • Tel. 040/76115168
E-Mail: info@harburger-lokschuppen.de • www.harburger-lokschuppen.de

Geballte Fakten, Bilder und Geschichten ...

Die Hamburger Hafenbahn

2016 wurde die Hamburger Hafenbahn 150 Jahre alt. Sie entwickelte sich zu einem der bedeutendsten Verkehrsdienstleister Deutschlands mit einem großen Gleisnetz, modernen eigenen Rangierbahnhöfen und einer ausgefeilten Logistik. Heute werden auf ihr rund 45 Mio. Tonnen Güter jährlich bewegt, vom Standardcontainer bis zum in 5000-t-Zügen versandten Eisenerz für die Stahlindustrie.

Kai Pöhlson, Manfred Schulz, Benno Wiesmüller und andere: Die Hamburger Hafenbahn. 280 Seiten im Format A4 hoch mit beiliegender Faltkarte, fester Einband, ISBN 978-3-946594-02-4, 48 Euro



Hamburgs Tore zur Welt

Die Fernbahnhöfe der Hansestadt, gestern und heute – Hamburg, das Tor zur Welt. Gemeint ist damit natürlich der Hafen. Für die Hamburger hingegen sind bzw. waren die Tore zur Welt eher die Fernbahnhöfe. Im Mittelpunkt des Hamburgischen Schienenpersonenfernverkehrs steht seit über 100 Jahren der Hauptbahnhof; auch in den Bahnhöfen Dammtor, Harburg und Altona halten heute zahlreiche Fernzüge. Darüber hinaus gab es noch einige weitere Stationen, denen im Fernverkehr Bedeutung zukam. Sie alle werden porträtiert.

Benno Wiesmüller: Hamburgs Tore zur Welt – die Fernbahnhöfe der Hansestadt gestern und heute. 168 Seiten im Format DIN A4, fester Einband, ISBN 978-3-937189-87-1, 34,80 Euro



EUROPAS GRÖSSTER EISENBAHNHAFEN

Täglich etwa 200 Güterzüge mit 5000 Waggons erreichen oder verlassen das rund 300 Kilometer lange Gleisnetz der Hafenbahn. Fast jede zweite Gütertonne im Hafenhinterlandverkehr wird auf dem Schienenweg befördert. In puncto Umschlag Schiff/Eisenbahn ist Deutschlands größter Hafen europaweit Spitze

Praktisch das gesamte rund 70 Quadratkilometer große Hafengebiet ist auch das Revier der Hamburger Hafenbahn. Als ihre Keimzelle gilt der 1866 in Betrieb genommene Schienenstrang vom damaligen Berliner Bahnhof zum Sandtorkai am Südrand der ab Mitte der 1880er Jahre errichteten Speicherstadt. Ebenso wie die Kaianlagen wurde das „Urstück“ der Hafenbahn in Regie und auf Kosten der Hansestadt Hamburg gebaut; die Betriebsführung und Unterhaltung übernahm gemäß einem Pachtvertrag die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft.

Mit dem Neubau von ebenfalls nördlich der Norderelbe gelegenen Kais folgten rasch weitere Gleisanschlüsse. Nach dem Anschluss Hamburgs an das Deutsche Zollgebiet und Schaffung des (zollfreien) Freihafens im Jahr 1888 trat ein Vertrag in Kraft, mit dem die Hansestadt den Betrieb der Hafenbahn den Preussischen Staatseisenbahnen übertrug. Die Anlagen der Hafenbahn blieben im Eigentum Hamburgs. Im Prinzip gilt dieser Hafenbahnbetriebsvertrag bis heute.

Da man den Hafen am stadtseitigen Ufer der Norderelbe nicht weiter ausdehnen konnte, wurden schon vor 1900 linkselbische, also südlich der Norderelbe gelegene Hafenbecken geschaffen. Auch am Südufer der Süderelbe, also auf der Harburger Seite, entstanden neue Hafenanlagen. Den Bereich auf der Insel Wilhelmsburg erschloss die später in der Hamburger Hafenbahn aufgegangene Wil-

helmsburger Industriebahn AG mit Gleisen. 1893 wurden der von den Preussischen Staatseisenbahnen gebaute Rangierbahnhof Wilhelmsburg und der Hafenbahnhof Niederfeld miteinander verknüpft. Letzteren baute man schrittweise zum zentralen Hafenbahnhof Hamburg Süd aus.

Bedeutsam für die weitere Entwicklung auch der Hamburgischen Hafenbahn waren die zwischen Preußen und Hamburg geschlossenen Köhlbrandverträge zur Flussregulierung der Elbe, vor allem der dritte Vertrag von 1908. Darin genehmigte die Hansestadt dem Land Preußen, die Köhlbrand genannte Verbindung zwischen Norder- und Süderelbe für die Hochseeschifffahrt zum Harburger Hafen nochmals tiefer auszubaggern, verlangte aber die baldige Einwilligung zum Bau einer Bahnlinie von Finkenwerder und Waltershof zur Unterelbebahn Harburg – Cuxhaven. Vom erwogenen Bau einer Brücke über den Köhlbrand nahm Hamburg Abstand, um Seeschiffen den Weg zum Harburger Hafen nicht zu versperren. (Zur Erläuterung: Damals flossen Norder- und Süderelbe noch bei Blankenese zusammen, jedoch wurde schon seit 1790 der Hauptteil des Wassers durch den Köhlbrand geleitet. Schließlich füllte man die Arme der ursprünglichen westlichen Süderelbe bis auf einen als Alte Süderelbe bezeichneten, nun einen langgestreckten See bildenden Abschnitt zu.)

Um 1910 nahm Hamburg die Erweiterung des Hafens über den Köhlbrand hinaus nach Waltershof in Angriff. Für den Eisen-



Eurogate-Terminal im Hafenbereich Waltershof: 261 092 mit einer Rangierabteilung aus Mühlenwerder (August 2015). Foto: B. Wiesmüller





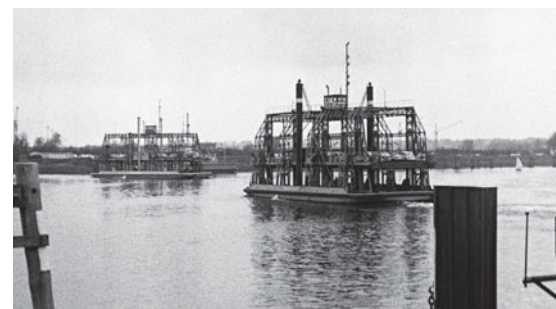
1866 wurde die Schienenverbindung zum Sandtorkai (links) eröffnet, in Bildmitte die ab 1883 errichtete Speicherstadt. Foto: Slg. Kobschätzky

bahn- und Kraftwagenverkehr zwischen den Hafenteilen NeuhoF und Waltershof wurde im Jahr 1912 eine Verbindung mit Trajektfähren über den hier 400 Meter breiten Köhlbrand geschaffen. Die den Anschluss an die Staatsbahnstrecke Harburg – Cuxhaven herstellende Hafenbahnstrecke von Waltershof nach Hausbruch ging erst 1929 in Betrieb. Auf ihr fuhrten zunächst fast nur Ganzzüge. Einzelwagen setzten vor dem Zweiten Weltkrieg meist per Fähre über, weil der Hafenbahnhof Hamburg Süd noch besser an den Fernverkehr angebunden war. (Die beiden Dampf-Trajektfähren stellten den Betrieb im März 1972 ein, mit Eröffnung der nur dem Straßenverkehr dienenden Köhlbrandbrücke im September 1974 auch die zwei neuen Autofähren.)

Das rasche Wachstum des Hafens – 1913 betrug der gesamte Güterumschlag bereits 25,5 Millionen Tonnen – erforderte den Ausbau des zentralen Hafenbahnhofs Hamburg Süd. Bis 1920 entstand hier ein zweiseitiger Rangierbahnhof für die Behandlung von bis zu 2400 Wagen täglich. Allerdings erreichte der Hafenumschlag schon 1929 mit

28,6 Millionen Tonnen seinen Spitzenwert zwischen den Weltkriegen. Dann brach er infolge der Weltwirtschaftskrise ein; 1933 wurden nur noch 19,6 Millionen Tonnen umgeschlagen.

Die Situation nach dem Zweiten Weltkrieg bedingte einen gewaltigen Strukturwandel. Bis 1940 hatten größtenteils Binnenschiffe die Güter vom und zum Hinterland befördert. Den Rest erledigte die Eisenbahn, der Lkw spielte kaum eine Rolle. Die 1945 gezogene Zonengrenze entlang der Elbe beeinträchtigte die Binnenschiffahrt schwer, zudem ging der Gütertransport von und nach Berlin sowie dem mitteleuropäischen Raum stark zurück. Folglich überflügelte der Umschlag Schiff – Landverkehr den Umschlag zwischen Hochsee- und Binnenschiffahrt. Davon profitierte die Eisenbahn. Doch nun drang auch der Lkw massiv ins Hafengebiet vor, die Zunahme kleiner und rasch zu befördernder hochwertiger Stückgüter verstärkte den Trend zum Lkw. Als dann der 1976 eröffnete Elbe-Seitenkanal einen guten Anschluss des Hamburger Hafens an das europäische



Köhlbrandfähre (1972). Darüber: Kohlenkipper am Kirchenpauerkai: Ein offener Güterwagen mit Kohle für Schweden oder Finnland wird 1957 in ein Schiff entleert. Fotos: R. Schnell, W. Hollnagel/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung



Das Brückenstellwerk Hbs in Hamburg Süd von 1920 (September 1967). Foto: Slg. Wiesmüller

82 022 rangiert im Juli 1954 im Kaiser-Wilhelm-Hafen. Foto: W. Hollnagel/Slg. Neumann

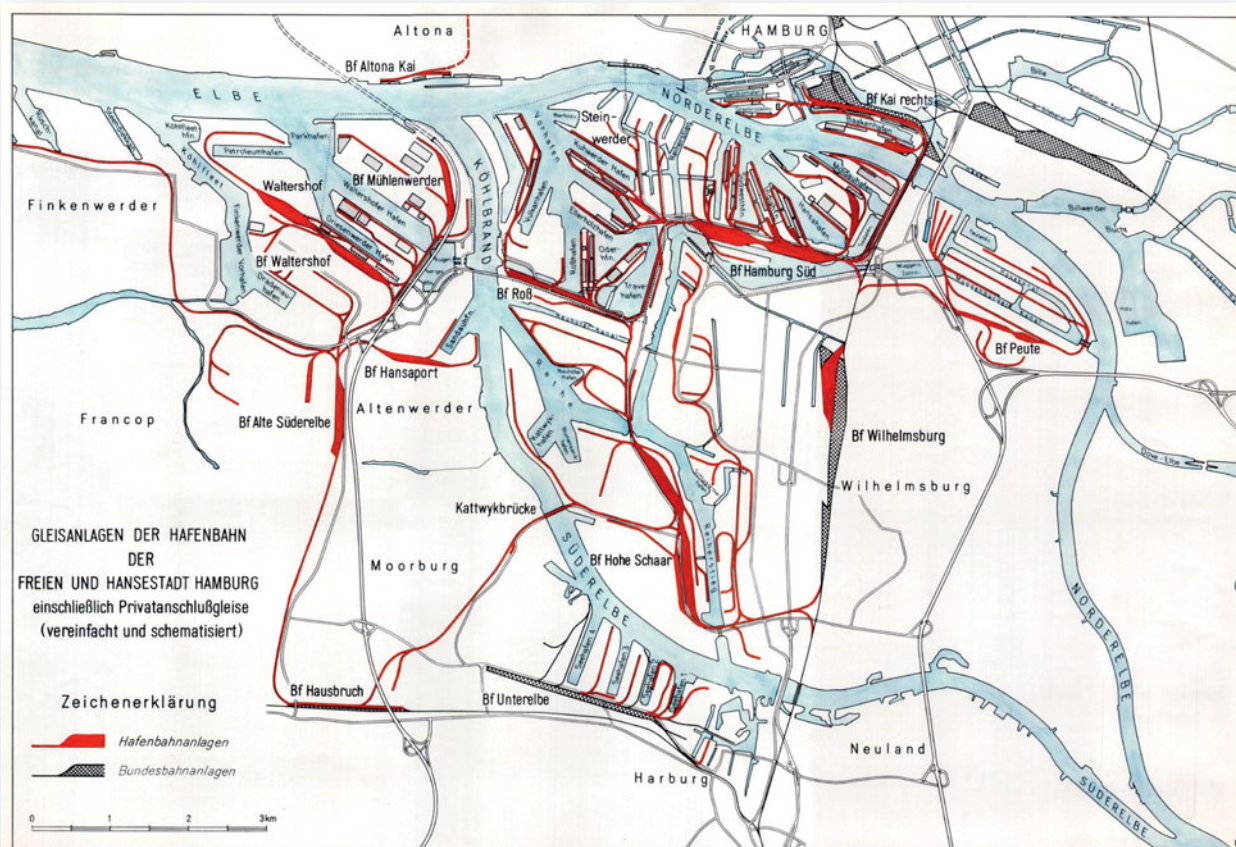
Binnenwasserstraßennetz bot, trat auch das Binnenschiff wieder vermehrt in den Wettbewerb mit der Eisenbahn.

Trotzdem gewann der internationale Relationen einschließende „Hafenhinterlandverkehr“ auf der Schiene weiter an Bedeutung. Ein weiterer Zugang zum Hafengebiet wurde mit der im März 1973 eingeweihten,

zwischen dem Stadtteil Moorburg und der Elbinsel Wilhelmsburg auf 270 Metern Länge die Süderelbe überspannenden Kattwykbrücke geschaffen – eine als Hubbrücke ausgeführte kombinierte Straßen- und Eisenbahnbrücke, die mit 46 Metern Hubhöhe, einer Durchfahrthöhe von 53 Metern und einer Durchfahrtsbreite von 96 Metern bei

ihrer Inbetriebnahme als größte Hubbrücke der Welt galt.

Die Hafenbahn stellte sich der Konkurrenz durch Ausbau und Modernisierung. Erheblich erweitert wurde das Netz im Bereich Waltersshof/Altenwerder. Dort kam auch der Hansaport mit eigenem Bahnhof hinzu, seit 1977 Deutschlands größtes



Der Hamburger Hafen in den 1980er Jahren: Die Gleisanlagen der Hafenbahn sind rot dargestellt. Karte: Slg. Pöhlgen

Rechts: Im Bereich Große Elbstraße waren ab 1913 kleine Elektroloks der Hafenschleppbahn Altona im Einsatz. Foto: Slg. Reimann



Altona Kai: Die 1925 in Dienst gestellte E 73 06 besaß als Besonderheit einen Antrieb der Bauart „Westinghouse-Quill-Drive“. Foto: Slg. Kobschätzky

Links: Im Fischereihafen Neumühlen rangiert die 74 623 im Februar 1957 mit einem Kühlwagen. Foto: U. Montfort



Die Altonaer Hafenbahn

Hamburgs älteste Hafenbahn ist die von Altona. Mit den übrigen Hafenbahngleisen war sie nur über Staatsbahnstrecken verknüpft. Die Strecke vom alten Altonaer Bahnhof an der Palmaille hinunter zum gleichzeitig mit der Eisenbahn angelegten Kai wurde im Oktober 1846 in Betrieb genommen – 20 Jahre vor der Hamburger Hafenbahn! Unmittelbar vor der Elbe fällt das Gelände steil ab. Für einen normalen Eisenbahnbetrieb mit Lokomotiven hätte man deshalb einen Tunnel bzw. tiefen Einschnitt vom Bahnhof hinunter zum Kai graben müssen, was zunächst jedoch für zu teuer befunden wurde. Also wurde eine oberirdische Gleisverbindung samt einer Schiefen Ebene (Neigung 1:6,5) angelegt.

Anfangs wurden die Wagen per Pferdegöpel hinaufgezogen, ab 1849 durch eine feste Dampfmaschine. Mit wachsendem Verkehr erwies sich dieses Verfahren jedoch als zu langwierig. Nun wurde doch eine sanfter geneigte (1:36), 395 m lange Tunnelverbindung angelegt, die von Lokomotiven bewältigt werden konnte (Inbetriebnahme: 18. Januar 1876). Mit mehreren Verlängerungen (erstmalig 1895 aufgrund Verlegung des Altonaer Bahnhofs) wuchs die Tunnellänge schließlich auf 961 Meter.

Am 1. Mai 1911 wurde die rund 2 km lange Strecke Altona Kai–Bahnhof Altona auf elektrischen Betrieb umgestellt (25 Hz Wechselstrom, zunächst 3 kV, ab 1932 6,3 kV) und so auch bis 23. Mai 1954 betrieben. Die hier von den Preußischen Staatseisenbahnen, DR und DB eingesetzten Loks (spätere E 73 03, 05 und 06 sowie die bereits nach drei Jahren ausgemusterte EV 3/4 Altona) waren Unikate. Am Kai selbst und auf den Ladegleisen – ausgenommen der Bereich Große Elbstraße – versahen Dampfloks Dienst.

In der Großen Elbstraße lagen die Gleise im Straßenplanum. Dort wurden die Güterwagen bis um das Jahr 1910 mit Pferden zugestellt, anschließend für kurze Zeit mit Dampfspeicherloks. Im Jahr 1913 hängte man zwischen den beiden parallelen Gleisen eine doppelte Fahrleitung nach System Schiemann auf, die 1901 erstmals auf einer Obus-Strecke in der Sächsischen Schweiz Anwendung gefunden hat. Fortan waren auf der Großen Elbstraße nun zweiachsige Elektrolokomotiven im Einsatz. Der Elektrobetrieb endete dort 1949.

Im Jahr 1895 galt Altona als der größte Fischereihafen im Deutschen Reich. Zeitweise wurden aber auch Kohle (vornehmlich aus Russland) sowie Getreide in Altona gelöscht. Der Fischumschlag auf der Hafenbahn erreichte 1927 mit 460 000 Tonnen seinen Höhepunkt. Die Frachtmengen gingen anschließend zurück, auch die LKW-Konkurrenz machte sich zunehmend bemerkbar.

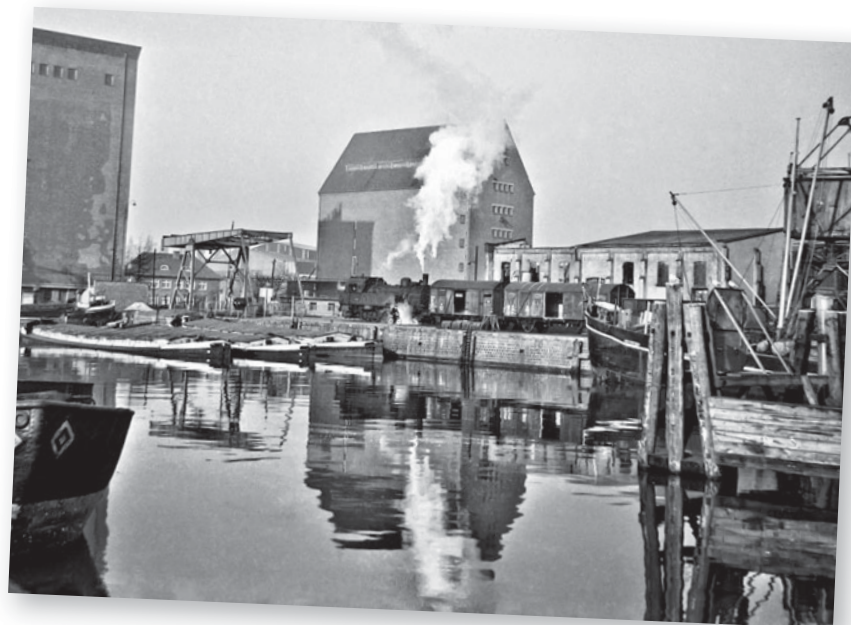
1976 kündigte die DB den Altonaer Hafenbahnvertrag von 1925 (damals waren der Reichsbahn die städtischen Hafenbahnanlagen übertragen worden, zugleich aber auch die Betriebspflicht) und stellte den Stilllegungsantrag. Da für einige Betriebe der Bahnanschluss wichtig war, nahm die Freie und Hansestadt die knapp 7 km Altonaer Hafenbahngleise zum 1. März 1978 unter die Fittiche ihrer Hafenbahn; Betreiberin blieb die DB. Es nützte nichts. Das Verkehrsaufkommen wurde immer geringer, der letzte Güterzug fuhr 1989.

TEXT: WOLFGANG KLEE, KONRAD KOSCHINSKI



Seehafen-Terminal für Schüttgüter (Eisenerz und Kohle). Der Weitertransport nach dem Löschen der Seeschiff-Ladung erfolgt überwiegend per Bahn. Die wichtigsten Hafenbahngleise wurden bis 1983 elektrifiziert. Nach dem Wegfall der innerdeutschen Grenze gewann der Hamburger Hafen anno 1945 verlorenes Hinterland wieder hinzu und nahm Wismar und Rostock viel Umschlaggeschäft ab.

Die Infrastruktur der Hafenbahn besteht heute aus acht so genannten Bahnhofsteilen. Als Haupthafenbahnhöfe fungieren Hamburg Süd für den mittleren Hafenbereich, Hohe Schaar für den südlichen Bereich und Alte Süderelbe für den westlichen Bereich mit Waltershof und Altenwerder. Der im Stadtteil Moorburg gelegene Bahnhof Alte Süderelbe wurde 1995 als voll automatisierter Rangierbahnhof in Betrieb genommen. Von dort aus starten vor allem Containerzüge. In den Haupthafenbahnhöfen werden die eingehenden Züge übernommen und aufgelöst, um sie an nachgeordnete Bahnhofsteile bzw. Bahnhofsteile zur Feinverteilung auf die Gleisanschlüsse zu übergeben. Umgekehrt werden in den Haupthafenbahnhöfen die Züge zum Ausgang ins DB-Netz gebildet.



Zur Infrastruktur der Hafenbahn gehört auch die 2017 in Betrieb genommene Rethe-Klappbrücke, die den Bereich Hohe Schaar über die zum Flusssystem der Elbe gehörende Rethe hinweg mit Neuhoof verbindet. Diese kombinierte Straßen-Eisenbahn-Brücke ersetzte die 1934 eröffnete Rethe-Hubbrücke.

Die 94 930 (Bw Hamburg-Harburg) bediente am 17. Januar 1957 Gleisanschlüsse im Harburger Hafen.
Foto: U. Montfort

Ganz oben: In Hamburg werden 1964 wohl im Kaiser-Wilhelm-Hafen Säcke von einem Schiff geholt. Die V 60 717 war beim Bw Harburg beheimatet.
Foto: W. Hollnagel/Eisenbahnstiftung



Das Massengut-Terminal Hansaport bei der Köhlbrandbrücke: unten der östliche Teil des Werkbahnhofs (2005). Foto: Hansaport/Slg. Pöhlse

Nummer eins vor dem Lkw

Hamburg ist heute Europas größter Eisenbahnhafen. Das Netz der Hafenbahn umfasst rund 300 Kilometer Gleislänge (davon 150 km elektrifiziert). Täglich erreichen oder verlassen im Schnitt ca. 200 Güterzüge den Hafenbereich. Davon sind 140 reine Containerzüge, die hauptsächlich in

Relationen nach Süddeutschland, Österreich, Tschechien und Polen verkehren. Besonders stark zugenommen haben übrigens die Containertransporte aus und nach China auf der Schiene. Laut dem Fachblatt „Täglicher Hafenbericht – Deutsche Schifffahrts-Zeitung“ wurden auf der Hamburger Hafenbahn im Jahr 2018 insgesamt 46,8 Millionen Tonnen Güter

bzw. 2,44 Mio. Standardcontainer (TEU) transportiert.

Im Jahr 2015 wurden im Hinterlandverkehr mit 45,8 Millionen Tonnen erstmals mehr Güter befördert als auf der Straße (42,7 Mio. t). In keinem anderen europäischen Seehafen spielt der Umschlag Schiff/Eisenbahn zur Hinterlandanbindung eine derart herausragende Rolle. 2017 betrug der



Blick durch den Zollgrenzzaun auf der Veddel: Eine 101 schiebt einen IC (2012). Foto: St. Pfütze

Freihafen Hamburg

Am 25. Mai 1881 schlossen der Hamburger Senat und die Reichsregierung einen Vertrag über den Beitritt der Freien und Hansestadt Hamburg zum Reichszollgebiet. Als Ausgleich für die Aufgabe seiner Zollsouveränität bekam Hamburg 40 Millionen Goldmark für den Bau der Speicherstadt. Außerdem wurde exportorientierten Betrieben das Recht der zoll- und steuerfreien Be- und Verarbeitung sowie des Ge- und Verbrauchs von Drittlandswaren in einem Freihafengebiet zugestanden. Mit Eröffnung des Freihafens trat der Zollanschlussvertrag am 15. Oktober 1888 in Kraft. Ein den Großen und den Kleinen Grasbrook umfassendes Hafengebiet beiderseits der Norderelbe galt nun als Zollausland. Hamburgs stadtplanerische Gestaltungsfreiheit endete am Grenzzaun. Auch um die „Hafencity“ erweitern zu können, wurde der Freihafenstatus zum 1. Januar 2013 aufgehoben. Die Speicherstadt gehörte schon ab 1. Januar 2003 nicht mehr zum Freihafen.



Eine 295 der Deutschen Bahn überquert am 18. Juli 2010 mit einem Güterzug nach Hohe Schaar die Rethe-Hubbrücke. Foto: J.-G. Lukner

Anteil der Bahn am Gesamttransportvolumen 46,5 Prozent, der des Lkw 42,5 Prozent und der des Binnenschiffs 11,0 Prozent. Freilich führte bei den Containertransporten mit einem Anteil von 55 Prozent der Lkw, auf die Bahn entfielen 42,8 Prozent und auf die Binnenschiffahrt nur 2,2 Prozent..

Aktuell (Juni 2019) dürfen 152 Eisenbahnverkehrsunternehmen die Anlagen der Hamburg Port Authority (HPA) befahren. Die Hafenbahn selbst unterhält nur Arbeitsfahrzeuge (u.a. Zweirwege-Unimogs) sowie Wagen für den Schotter- und Materialtransport. Der Stiftung Hamburg Maritim gehören die betriebsbereite Kleindiesellok 221 (ex Hafenbahn) und der für Rundfahrten verfügbare Triebwagen „Fridolin“ VT 4.42 (ex Alsternordbahn bzw. AKN); sie werden vom Verein „Freunde der historischen Hafenbahn“ gepflegt. □

Brücken über die Rethe: Im April 2016 war noch die alte Hubbrücke in Betrieb, links die neuen Klappbrücken für den Straßen- und den Schienenverkehr.
Foto: B. Wiesmüller



ELEKTRISCH DURCH DIE HANSESTADT

Ab 1. Oktober 1907 verkehrten zwischen Altona und Ohlsdorf regulär Züge mit Wechselstrom. Ab 1940 stellte man die S-Bahn-Strecken auf Gleichstrombetrieb mit seitlicher Stromschiene um, der Mischbetrieb endete 1955. Heute weist das Gleichstromnetz eine Länge von 113 km auf

Das historische Kernstück der Hamburger Stadtschnellbahn ist die Verbindungsbahn zwischen Altona und dem Hauptbahnhof. Auf der ursprünglich nur zweigleisigen, in Hamburg am Bahnhof Klostertor (nahe dem heutigen Hbf) endenden Strecke begann am 16. Juli 1866 der öffentliche Personenverkehr. Knapp ein Jahr später, am 19. Mai 1867, ging die Strecke Altona – Blankenese in Betrieb, die erste Vorortbahn im Hamburger Raum.

Die Verbindungsbahn wurde ab Anfang der 1890er Jahre höhergelegt und erhielt ein zusätzliches Gleispaar nur für den Vorortverkehr. Östlich an die neue Trasse anschließend wurde die Vorortstrecke über Hasselbrook nach Ohlsdorf im Norden gebaut. Mit ihr ließen sich die Barmbeker Arbeiterviertel und der in Ohlsdorf angelegte Hamburger Zentralfriedhof erschließen. Zudem war in Ohlsdorf Platz zur Errichtung (und späteren Erweiterung) einer Betriebswerkstätte für die künftig im Stadt- und Vorortverkehr einzusetzenden Elektrozüge. Übrigens übernahm die Ohlsdorfer Werkstatt dann auch die Unterhaltung der Wechselstrom-Elloks für die Hafenbahn Altona.

Ab 5. Dezember 1906, dem Tag der Eröffnung des Hamburger Hauptbahnhofs, fuhren auf der 26,6 km langen „Hamburg-Altonaer Stadt- und Vorortbahn“ zwischen Blankenese und Ohlsdorf aber Dampfzüge. Eigentlich wollte man die später so genannte S-Bahn-Stammstrecke von Anbeginn elektrisch betreiben, doch die Ausrüstung mit Oberleitung zog sich hin. Ab 1. Oktober 1907 verkehrten zunächst zwischen Altona und

Ohlsdorf elektrische Züge. Ende Januar 1908 wurde die Strecke Blankenese – Ohlsdorf voll auf elektrischen Betrieb umgestellt, jedoch musste er aufgrund von Fahrleitungsschäden bald drastisch eingeschränkt werden. Ab Herbst 1908 stabilisierte sich der E-Betrieb, aber noch bis Mitte der 1920er Jahre mussten in Stoßzeiten mit Dampflokbespannte Verstärkungszüge das Angebot ergänzen.

Im März 1924 erweiterte die Reichsbahn den elektrischen Betrieb über Ohlsdorf hinaus bis Poppenbüttel. Der hinzugekommene 5,9 km lange Abschnitt war bereits im Dezember 1917 von der Alstertalbahn AG (ABAG) eröffnet und seit 1918 mit Benzoltriebwagen bedient worden, sollte jedoch schon in privater Regie elektrifiziert werden. Nach dem Konkurs der ABAG übernahm 1922 der Kreis Stormarn (zu dem Poppenbüttel gehörte) die Aktien und führte die Elektrifizierungsarbeiten an der 1924 von der Reichsbahn übernommenen Strecke fort.

Von anfänglichen Problemen abgesehen, bewährte sich auf der schließlich 32,5 Kilometer langen Hamburg-Altonaer Stadt- und Vorortbahn das 1903 in Berlin erprobte Oberleitungs-Wechselstromsystem mit 6300 Volt 25 Hertz (wobei man dem Betrieb eine Spannung von 6000 Volt zugrunde legte). Die bis zum Ersten Weltkrieg gelieferten Fahrzeuge ähnelten mit ihrem hölzernen Aufbau und Laternendach stark preußischen Abteilwagen (nur ein Doppelwagen erhielt probeweise schon ein Tonnendach). Von 1905 bis 1913 beschafften die Preußischen Staatseisenbahnen insgesamt 140 Doppelwagen. Jeweils zwei kurzgekuppelte Wagen bildeten eine

Einheit, die Wagenkästen ruhten auf einem Drehgestell am Führerstandsende sowie einer Lenkachse am Kurzkupplungsende. 54 von 60 Einheiten der ersten Serie (Baujahre 1905 bis 1907) waren noch als Doppeltriebwagen (ET + ET) mit zwei Motoren im vorderen und einem Motor im hinteren Wagen ausgeführt, also mit der Radsatzfolge Bo'1 + 1(1A). Alle anderen Einheiten waren von Anbeginn Trieb- und Steuerwagen (ET + ES).

Im Zeitraum 1924 bis 1933 beschaffte die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft 57 technisch verbesserte Doppelwagen (ET + ES) mit mittigen Jakobs-Drehgestellen. Es waren ebenfalls Abteilwagen, nun jedoch mit stählernem Kastenaufbau und Tonnendach. Weiterhin bildete je ein Doppelwagen als Viertelzug die kleinste betriebliche Einheit, ein Vollzug bestand aus vier Viertelzügen. Von 1923 bis 1925 führte das Bw Ohlsdorf an 88 älteren Einheiten Modernisierungs- und Umbaumaßnahmen durch. Bei den 54 Doppeltriebwagen mit drei Fahrmotoren ersetzte man diese durch zwei leistungsstärkere, nur noch im vorderen Wagen eingebaute Motoren. Etliche nicht modernisierte Doppelwagen in Holzkonstruktion wurden nach schon in den 1920er Jahren erfolgtem Ausbau der elektrischen Einrichtungen für Dampfzüge weiterverwendet.

Strom aus der dritten Schiene

Im Jahr 1937 entschied sich die Deutsche Reichsbahn für die Umstellung der Hamburger Stadt- und Vorortbahn auf Gleichstrom mit der in einer seitlichen Stromschiene noch als vertretbar angese-

Zwei stolze Eisenbahner
haben sich um 1910 vor
einem Doppelwagen
der ersten Generation
porträtieren lassen.
Foto: Slg. Brandt



nenen Spannung von 1200 Volt. Für den Gleichstrombetrieb sprachen neben dem ohnehin nötigen Ersatz des überalterten Fahrzeugparks sowie dem Angebot einer günstigen Stromlieferung durch die Hamburgischen Electricitätswerke HEW (statt vom an seiner Kapazitätsgrenze angelangten Bahnkraftwerk Altona) vor allem die großzügigen Ausbaupläne mit zahlreichen Tunnelabschnitten. Die Oberleitung hätte viel größere Tunnelquerschnitte erfordert, die Stromschiene war in Radhöhe einfach an den Schwellen zu befestigen. Übrigens wählte man eine andere Art der Stromabnahme als bei der mit 800 Volt Gleichstrom (bzw. 750 Volt Nennspannung) betriebenen Berliner S-Bahn: Dort bestreichen die Stromabnehmer die Stromschiene von unten, in Hamburg hingegen seitlich.

Der Hamburger General-Verkehrsplan sah bereits ein nach Bergedorf, Harburg, Pinneberg und Wedel ausgeweitetes S-Bahn-Netz vor, zudem einen Südring und eine unterirdische Strecke von Altona in Richtung Landungsbrücken. Im Mai 1938 wurde verfügt, für den Stadt- und Vorortverkehr den aus Berlin stammenden Begriff S-Bahn anzuwenden. 1938 begann man, die Strecke Blankenese – Altona – Hauptbahnhof – Poppenbüttel für das neue Stromsystem herzurichten. Am 22. April 1940 fuhr im Abschnitt Ohlsdorf – Poppenbüttel erstmals planmäßig Gleichstromzüge der neuen Baureihe ET 171. Schrittweise konnte bis 10. April 1941 auf der Gesamtstrecke der Gleichstrombetrieb aufgenommen werden. Auch weil die für den reinen Gleichstrombetrieb erforderlichen Anlagen im Krieg nicht mehr fertiggestellt wurden, trugen

weiterhin Wechselstromzüge die Hauptlast des Verkehrs. Die Netzerweiterung rückte in unwägbarer Ferne.

Von Dezember 1939 bis Oktober 1943 stellte die Reichsbahn 47 dreiteilige Triebzüge mit zwei Motorwagen und einem antriebslosen Mittelwagen in Dienst, also ET/EM/ET 171. Weitere 21 bestellte Einheiten lieferte die Industrie erst 1954/55 an die Deutsche Bundesbahn, 1958 kamen noch fünf Einheiten hinzu. Da ein kriegsbeschädigter Triebzug als Totalverlust ausgeschieden war, verfügte die DB nun über 72 Triebzüge der Baureihe ET 171. Die dreiteilige Grundkonfiguration, bei der zwei Einheiten einen Vollzug und drei Einheiten einen Langzug bilden, behielt man bei allen folgenden Baureihen bei.

In den Bestand der DB waren auch zahlreiche Wechselstromzüge gelangt. Gemäß dem neuen Nummernplan wurden im Jahr 1951 noch 62 Doppelwagen als ET 99 eingereiht, jedoch die neuen Nummern nicht mehr angeschrieben. Der Mischbetrieb mit Gleichstromzügen endete erst am 22. Mai 1955. Nach ihrer Ausmusterung als ET verwendete die DB die Fahrzeuge teils als Bauzug- oder Reisezugwagen. Einige kamen als Wendezug-Steuerwagen auf mit Dampf



Von 1950 bis 1954 verkehrten zwischen Wedel und Sülldorf Wendezüge mit preuß. T 12 und Befehlswagen (74 936 in Wedel, 20. Mai 1954).
Foto: W. Hollnagel/Slg. Carstens

Mitte links: Der ET 1644 (Baujahr 1933) begegnet im April 1952 bei Hamburg Dammtor der 74 1307 mit Postzug.
Foto: C. Bellingrodt/Slg. Brandt

Ein Farbfoto aus dem Jahr 1938: Der eT 1562 (Baujahr 1909) ist in Hamburg-Altona nach Barmbek unterwegs. Ausgemustert wurde er 1942.
Foto: W. Hollnagel/Bildarchiv d. Eisenbahnstiftung



Reger S-Bahn-Betrieb bei der Münzburg zwischen Hauptbahnhof und Berliner Tor mit den Baureihen 470 und 471 (Juli 1990). Foto: R. Schnell

betriebenen S-Bahn-Strecken zum Einsatz. Zwei Doppelwagen wurden zu Gleichstrom-Gepäckzügen (ET 174) umgebaut.

Ab 1950 wurde das Netz der Gleichstrom-S-Bahn in vielen Schritten erweitert. Zuerst kam am 22. Mai 1950 der Streckenabschnitt Blankenese – Sülldorf hinzu. Zwischen Sülldorf und Wedel pendelten einstweilen mit Loks der Baureihe 74⁴ (preußische T 12) bespannte Wendezüge, ab 20. Mai 1954 ging es auch hier elektrisch voran. Sodann rüstete die DB die im Fernreiseverkehr nur von wenigen Interzonenzügen genutzte Strecke nach Berlin im Abschnitt Berliner Tor – Bergedorf mit Stromschienen aus. Zwischen Berliner Tor und Bergedorf begann schon 1958 ein elektrischer Pendelbetrieb, am 4. Oktober 1959 folgte die Aufnahme des vollelektrischen S-Bahn-Betriebs Hauptbahnhof – Berge-

dorf. Zwischen Bergedorf und Aumühle bzw. Friedrichsruh fuhr weiterhin die „Dampf-S-Bahn“. Mit Ablösung der 78er (T 18) durch V 100 zum Winterfahrplan 1968/69 endete hier der Einsatz von Dampflokomotiven im S-Bahn-Verkehr überhaupt, zum Sommerfahrplan 1969 weitete die DB den Gleichstrombetrieb bis Aumühle aus. (Die Trennung des S-Bahn-Verkehrs vom Fernverkehr mittels zusätzlicher Gleise erfolgte erst in den 1990er Jahren.)

Im Herbst 1958 hatten die Arbeiten zum Bau einer in Holstenstraße von der Verbindungsbahn abzweigenden, dann parallel zur Fernbahn nach Kiel und Westerland verlaufenden S-Bahn-Strecke bis Pinneberg begonnen. Sie ging etappenweise vom Februar 1962 bis September 1967 in Betrieb, womit sich die Linie Pinneberg – Bergedorf ergab (ab 1969 Pinneberg – Aumühle).



Triebzug Baureihe 471 in Klein Flottbek (1995). Foto: K. Koschinski



Die Stromschiene wird vom Stromabnehmer seitlich bestrichen. Abb.: B. Wiesmüller

Unterdessen hatten im Jahr 1959 vorerst 16 Triebzüge der Baureihe ET 170.1 den Fahrzeugpark verstärkt, weitere 29 Triebzüge dieses Typs folgten von 1967 bis 1970. Die Baureihenbezeichnung änderte sich 1968 in 470, die der ET 171 in 471.

Neues Kernstück City-S-Bahn

Im Herbst 1967 nahm die DB das nach dem Zweiten Weltkrieg anspruchsvollste Neubauprojekt der Hamburger S-Bahn in Angriff: den Bau der unterirdischen City-S-Bahn Hauptbahnhof – Jungfernstieg – Landungsbrücken – Reeperbahn – Altona. Um den Mehrbedarf an Fahrzeugen abzudecken, beschaffte die Bundesbahn zunächst 30 von 1974 bis 1976 gelieferte Triebzüge der Baureihe 472/473, die insbesondere wegen der 40-Promille-Rampen stärker motorisiert wurden. Sie erhielten daher Allachs Antrieb, also auch mit Fahrmotoren ausgerüstete Mittelwagen (Baureihe 473). Mit einer 32 Triebzüge umfassenden zweiten Serie, geliefert von 1982 bis 1984, konnte man auch den Mehrbedarf für die neue „Harburger S-Bahn“ abdecken.

Die 7,8 km lange City-S-Bahn wurde am 30. Mai 1975 im Abschnitt Hauptbahnhof – Landungsbrücken eröffnet, am 19. April 1979 nahm die DB das Teilstück Landungsbrücken – Altona in Betrieb. Infolgedessen wurde die Linie S1 Wedel – Poppenbüttel von der Verbindungs-

bahn auf die City-S-Bahn verlegt. Dafür führte die DB die über die Verbindungsbahn geleitete Linie S 11 Blankenese – Poppenbüttel (in voller Länge nur zur Hauptverkehrszeit, sonntags nur Altona – Hauptbahnhof) ein. Nach Inbetriebnahme der Verbindung Diebsteich – Altona zum Sommerfahrplan 1981 verlegte die DB auch die Linie S2 Pinneberg – Aumühle auf die City-S-Bahn. Via Verbindungsbahn richtete sie die nur werktags angebotene Linie S21 Elbgaustraße – Barmbek (– Bergedorf) ein. Nächste wesentliche Neuerung war die mit Inbetriebnahme der Strecke Hamburg Hbf – Harburg Rathaus am 25. September 1983 eingeführte S3 Pinneberg – Landungsbrücken – Harburg Rathaus, womit man (nach zum Sommerfahrplan 1983 erfolgtem Anschluss von Aumühle an die nun täglich ver-

kehrende S21) die S2 auf eine HVZ-Linie Altona – Bergedorf beschränkte. Am 5. August 1984 wurde die S3 über Harburg hinaus bis Neugraben verlängert.

Damit erreichte das Streckennetz der Gleichstrom-S-Bahn eine Länge von 110 Kilometern. Die nächste Erweiterung folgte erst am 12. Dezember 2008 mit Inbetriebnahme der rund drei Kilometer langen, vorwiegend unterirdischen Zweigstrecke von Ohlsdorf zum Flughafen Hamburg Airport. Allerdings fahren als „ET 474.3“ bezeichnete Zweisystemzüge der Baureihe 474 seit 9. Dezember 2007 auf der Linie S3 über Neugraben hinaus unter Wechselstromfahrdrabt bis Stade. 33 „ET 474.3“ entstanden durch Umrüstung von im Zeitraum 1996 bis 2001 gelieferten Zügen der Baureihe 474, neun Zweisystem-

Sülldorf: Der Bahnsteigzugang ist auch heute noch mit Schranken gesichert. Foto (2010): Ch. Müller

Hammerbrook: 1983 ging die S-Bahn-Strecke nach Harburg Rathaus in Betrieb. Foto (2009): B. Wiesmüller



Daten und Fakten

Betreiber:	S-Bahn Hamburg GmbH (DB-Tochter)
Streckenlänge:	1200 V = 113,382 km 15 kV 16 2/3 Hz 30,986 km*
Stationen:	68
Linien:	4 + 2 Verstärkerlinien
Fahrgäste:	ca. 280 Mio./Jahr
Mitarbeiter:	ca. 1200
Zentrales Werk:	Ohlsdorf (Tfz-Heimatwerk)
weitere Werke:	Elbgaustraße, Poppenbüttel, Stellingen

züge wurden 2006 neu geliefert. Insgesamt umfasst die Baureihe 474 somit 112 Triebzüge. Deren Mittelwagen sind antriebslos, auch die für die Umwandlung von Wechselstrom in Gleichstrom ausgerüsteten Mittelwagen der „ET 474.3“.

Im Oktober 2016 begann der Probebetrieb mit Vorserienzügen der neuen Baureihe 490, seit Mai 2018 sind sie auch im regulären S-Bahn-Verkehr eingesetzt. Neben reinen Gleichstromzügen werden auch von diesem Typ Zweisystemzüge beschafft. Die dreiteiligen Einheiten haben an den äußeren Drehgestellen der beiden Endwagen keine Fahrmotoren. Somit sind die 472er weiterhin die einzigen Züge mit Allachs Antrieb. Eigentlich sollte ihr Einsatz im Dezember 2019 enden. Aber wegen Lieferverzögerungen und technischen Problemen bei der Baureihe 490 bleiben sie vorerst unverzichtbar.

Geschichte ist seit Oktober 2001 der Einsatz der über 60 Jahre im Hamburger S-Bahn-Verkehr präsenten und lange Zeit dominierenden ET 171 respektive Baureihe 471. Am 17. Dezember 2002 verabschiedete sich mit dem schadhaft gewordenen 470 128 auch der letzte 470er aus dem regulären Dienst. Dieser ist aber als vom Verein „Historische S-Bahn Hamburg“ betreuter Traditionszug der S-Bahn Hamburg GmbH betriebsfähig erhalten. Außerdem pflegt der Verein den ebenfalls der S-Bahn GmbH gehörenden Museumszug ET/EM 171 082. Von ferner erhaltenen Fahrzeugen sei nur der vom Verein „Verkehrsamateure und Museumsbahn (VVM)“ restaurierte, im Eisenbahnmuseum Aumühle ausgestellte eLT 1624 a/b – einer der letzten Wechselstrom-Triebzüge – erwähnt.

Seit langem geplant sind diverse Netz-erweiterungen. Konkret zeichnet sich der Bau einer S-Bahn-Strecke von Hasselbrook über

Rahlstedt und Ahrensburg nach Bad Oldesloe ab. Zweisystemzüge sollen bis Rahlstedt mit Gleichstrom, darüber hinaus mit Wechselstrom fahren. Der Verlauf der künftigen S4 entspräche dem der von 1967 bis 1999 als S4 bezeichneten, mit Diesel-Wendezügen bedienten Linie Hamburg Hbf – Ahrensburg.

Als zweites gemeinsames Projekt verfolgen Hamburg und Schleswig-Holstein den baldigen Ausbau der AKN-Strecke Eidelstedt – Quickborn – Kaltenkirchen für den S-Bahn-Betrieb. Auf der mit Oberleitung auszurüstenden Strecke sollen (in Verlängerung der S21) ebenfalls Zweisystemzüge fahren. □



Ganz oben: Der 515 505 wurde 1990 zum antriebslosen Stromschienen-Enteisungswagen 732 001 umgebaut. Zwei Köf III sorgten für die Zugkraft. **Mitte:** Die Akkulok 382 001 rangiert im April 1997 in Ohlsdorf. **Unten:** Bis Mitte der 1980er Jahre versah diese Akkulok von Jung (gebaut 1929) Rangierdienst. **Fotos:** M. Werning (2), B. Wiesmüller

BAHNSTADT HAMBURG ENTDECKEN

Ein klassisches Fotomotiv ist die zweistöckige Oberhafenbrücke, auf der die vier Ferngleise der Strecke vom Hauptbahnhof nach Hamburg-Harburg und darunter eine Straße eben den Oberhafen überqueren. Für den „Klassiker“ mit Blickrichtung Osten (mit Deichtorhallen links und dem Fruchthofgebäude im Hintergrund) begebe man sich auf die Oberbaumbrücke. Ein guter Standpunkt ist auch die den Ericus-

graben überspannende Ericusbrücke. Das bahngeschichtlich interessantere Motiv ist aber die 1870 erbaute Ericusbrücke selbst, eine kombinierte Eisenbahn- und Straßenbrücke. Sie diente von 1872 bis 1907 auch dem Schienenverkehr, bis 1948 war sie drehbar. Von 2011 bis 2014 restauriert, ist sie heute für Fußgänger benutzbar. Sie lässt sich, mit dem „Alten Zollhaus“ links im Bild und der Oberhafenbrücke im Hin-

tergrund, gut von der Shanghaibrücke aus fotografieren (siehe auch Foto Seite 33). Man beachte das Stützrad der Drehkonstruktion mit dem auf dem Achslagerdeckel prangenden Schriftzug KOELN-MINDEN! Und mindestens sehenswert ist die am Ende der Stockmeyerstraße an bzw. unterhalb der Oberhafenbrücke gelegene Oberhafenkantine, wegen seiner deutlichen „Schlagseite“ wohl Hamburgs schrägstes Haus.



Blankeneser S-Bahn

Bei der S-Bahn Hamburg gibt es im Streckenabschnitt Klein Flottbek – Sülldorf der S1 über Blankenese nach Wedel noch Formsignale. In Klein Flottbek, Hochkamp und Blankenese werden sie von elektromechanischen Stellwerken bedient, in Sülldorf (Zugkreuzungsbahnhof auf dem eingleisigen Abschnitt Blankenese – Rissen) vom letzten rein mechanischen Stellwerk im S-Bahn-Bereich. Bis 2024 soll Elektronik überall die alte Technik ersetzen. Der Kopfbahnhof Blankenese ist auch wegen der diverse Baustile aufnehmenden Architektur des quer zu den Gleisen stehenden Empfangsgebäudes mit einer heute nicht mehr benutzbaren Tunneldurchfahrt zur Abstellanlage interessant. FOTO (BLANKENESE): K. KOSCHINSKI



Altonaer Rathaus

Häufiger fotografiert ist seine Nordseite am Platz der Republik mit dem Kaiser-Wilhelm-Denkmal, aber den historischen Kern des Altonaer Rathauses bildet der südliche Gebäudeteil mit der Frontseite zur Palmallee. Im zweigeschossigen Urzustand, mittig bald um eine dritte Etage aufgestockt, war er nebst zweier Seitenflügel das Empfangsgebäude des ersten Bahnhofs Altona von 1844. Für den in den 1890er Jahren erfolgten Umbau zum Rathaus, wobei der Nordtrakt hinzukam, wurde der Gesamtkomplex im neoklassizistischen Stil neu entworfen. Gleichwohl ist am Südtrakt noch gut die Integration des alten Bahnhofsgebäudes in die Vierflügelanlage zu erkennen. FOTO: A. SCHMOLINSKE



Alter Bahnhof Bergedorf

Nur viereinhalb Jahre war der mit der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn im Mai 1842 eröffnete erste Bahnhof in Bergedorf in Betrieb. Mit Verlängerung der Strecke bis Berlin wurde er durch eine neue Station in anderer Lage ersetzt. Das hölzerne „Cassen-Haus“ mit Glockenturm und Wohnung für den Bahnhofsvorsteher ist noch vorhanden. Das Anfang der 1990er Jahre renovierte Gebäude steht südlich des Bergedorfer Ortskerns an der Straße Neuer Weg. FOTO: A. SCHMOLINSKE



U-Bahn, S-Bahn und Regio auf einem Bild

Nördlich des Bahnhofs Berliner Tor verlaufen die Gleise der U-Bahn, der S-Bahn Richtung Ohlsdorf und der Fernbahnstrecke nach Lübeck auf etwa 500 Metern Länge parallel. So kann man von der Berlinertordammbrücke aus mit etwas Geduld und Glück Züge der beiden Hamburger Schnellbahnsysteme sowie des Regional- oder Fernverkehrs auf einem Foto „festhalten“. FOTO: B. WIESMÜLLER

Dradenau im Hamburger Hafen

Auf der Dradenau im Stadtteil Waltershof produziert ein kleines Stahlwerk aus Schrott und Eisenschwamm Walzdraht. Die Gleisanlagen beschreiben ein U vom nördlichen Anschluss aus am Hafen entlang rund um den Schrottplatz zur Ofenhalle. Ein weiterer Anschluss existiert im Süden. Die Werkbahn transportiert vom Schrottplatz zur Ofenhalle auffallend große Kübel mit Schrott. Von der Dradenaustraße aus sind die Züge gut zu beobachten, allerdings nur aus einiger Entfernung und wegen der Zäune kaum vernünftig fotografierbar.

Vom Stahlwerk ist es nicht weit bis zum Container-Bahnhof des Eurogate Container Terminals. Am Ende der Antwerpenstraße befindet sich der Lokabstellplatz der METRANS, der von der Straße aus sehr gut einsehbar ist. Wer mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs ist, kann zur Anreise die stündlich verkehrende Buslinie 451 ab Bubendey-Ufer (Fähre) benutzen. FOTO: DR. TIMMERMANN



Miniaturwunderland

Seit Erweiterung der Gleislänge von 13 000 auf 15 400 Meter durch Integration des 190 Quadratmeter großen Italien-Abschnitts (Foto) im September 2015 gilt der Superlativ auch laut Guinness Buch der Rekorde: Das Miniaturwunderland an der Straße Kehrwieder in Hamburgs historischer Speicherstadt ist die größte Modelleisenbahnanlage der Welt. Rund 200 der insgesamt 1500 Quadratmeter sind dem Thema „Hamburg“ gewidmet. Das Miniaturwunderland hat täglich geöffnet, teils bis Mitternacht (Näheres unter miniaturwunderland.de). FOTO: F. ZARGES

CHRONIK

1842 – 17. Mai » Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn offiziell eröffnet, wegen des „Großen Brandes“ in Hamburg zehn Tage später als geplant

1844 – 18. September » Altona-Kieler Eisenbahn eröffnet

1846 » Inbetriebnahme der Hafenbahn Altona

1846 – 15. Dezember » Aufnahme des durchgehenden Verkehrs Hamburg – Berlin

1847 – 1. Mai » Strecke Celle – Uelzen – Harburg eröffnet

1865 – 1. August » Strecke Hamburg – Lübeck eröffnet

1865/66 » Inbetriebnahme der Verbindungsbahn von Altona über Sternschanze und Dammtor zum vorläufigen Endpunkt Hamburg Kloster- tor, dort mit Anschluss des Berliner Bahnhof

1866 » Inbetriebnahme der Strecke vom Berliner Bahnhof zum Sandtorkai („Urstück“ der Hamburger Hafenbahn)

1867 – 19. Mai » Strecke Altona – Blankenese (erste Vorortbahn) eröffnet

1872 – 1. Dezember » Verbindung Harburg – Hamburg Venloer Bahnhof eröffnet

1874 – 1. Juni » Strecke Bremen – Harburg eröffnet

1881 » Inbetriebnahme der Unterelbebahn Harburg – Stade

1884 » Gründung der Königlichen Eisenbahndirektion Altona

1897 – 1. Mai » Bahnhof Harburg in heutiger Lage eröffnet

1898 – 30. Januar » neuer Bahnhof Altona eröffnet

1902 » Verbindung Wandsbek – Rangierbahnhof Rothenburgsort als erstes Teilstück der Güterumgehungsbahn in Betrieb

1893 bis 1903 » Hochlegung und viergleisiger Ausbau der Verbindungsbahn

1906 – 5. Dezember » Hamburger Hauptbahnhof eröffnet

1908 – 29. Januar » Hamburg-Altonaer Stadt- und Vorortbahn Blankenese – Ohlsdorf auf voll- elektrischen Betrieb mit Wechselstrom umgestellt

1912 – 15. Februar » erste U-Bahn-Strecke eröffnet: Barmbek – Berliner Tor – Hauptbahnhof (heute Hauptbahnhof Süd) – Rathausmarkt; noch 1912 zur Ringlinie über Landungsbrücken – Stern- schanze nach Barmbek ergänzt

1922 » Inbetriebnahme des Rangierbahnhofs Eidelstedt

1937 – 1. April » Gesetz zur Bildung von Groß- Hamburg in Kraft, Umbenennung der RBD Altona in RBD Hamburg

1940 – 22. April » Beginn des regulären Gleich- strombetriebs der S-Bahn (zuerst Ohlsdorf – Poppenbüttel)

1941 » letzte Ausbaustufe des nie vollendeten Rbf Billwerder erreicht und letzte Lücke in der nördlichen Güterumgehungsbahn Eidelstedt – Rothenburgsort geschlossen

1943 – Juli/August » schwerste Schäden an Bahn- anlagen durch massive Luftangriffe der Alliierten (Operation „Gomorrha“); Halle des Haupt- bahnhofs ausgeglüht

1955 – 22. Mai » Ende des Mischbetriebs Wechsel- strom-/Gleichstrom-S-Bahn

1958/59 » Gleichstrom-S-Bahn auf Ferngleisen von Berliner Tor bis Bergedorf ausgeweitet

1962 bis 1967 » etappenweise Inbetriebnahme der S-Bahn-Strecke Holstenstraße – Pinneberg

1965 – 6. April » Aufnahme des elektrischen Be- triebes (Hannover –) Lehrte – Hamburg-Altona (– Eidelstedt)

1968 – 29. September » Aufnahme des elektri- schen Betriebs Osnabrück – Hamburg-Harburg sowie Harburg – Stade

1972 » zum Winterfahrplan 1972/73 Einsatz von Dampfloks durch die Bw Altona (Baurei- he 012) und Rothenburgsort (050 – 053, 094) beendet, damit Bundesbahndirektion Ham- burg „dampf frei“

1973 bis 1979 » Abriss des Empfangsgebäudes und der Bahnsteighalle des Bahnhof Altona, neues EG als „Kaufhaus mit Gleisanschluss“ errichtet

1977 bis 1980 » schrittweise Inbetriebnahme des Rbf Maschen; Auflösung der Rangierbahn- höfe Eidelstedt, Harburg, Rothenburgsort und Wilhelmsburg sowie Aufgabe der Zugbildung im Hauptgüterbahnhof

1978 – 30. September » letzte Linie der Ham- burger Straßenbahn eingestellt: Linie 2 Schnel- sen – Lokstedt – Dammtor – Rathausmarkt (bis 27. Mai 1978 noch weiter bis Hbf/ZOB)

1979 – 19. April » vollständige Inbetriebnahme der City-S-Bahn Hauptbahnhof – Landungsbrü- cken – Altona

1983 – 25. September » S-Bahn Hamburg Hbf – Harburg Rathaus eröffnet

1984 – 5. August » Harburger S-Bahn bis Neu- graben verlängert

1995 – 24. September » Aufnahme des elektrischen Betriebs Hamburg-Altona – Kiel

1996 – 29. September » Aufnahme des elektrischen Betriebs Hamburg Hbf – Ludwigslust (– Berlin)

1996 » südliche Güterumgehungsbahn Rothen- burgsort – Harburg (– Maschen) vollendet

2008 – 12. Dezember » S-Bahn-Zweigstrecke Ohls- dorf – Flughafen eröffnet

2008 – 14. Dezember » Aufnahme des elektrischen Betriebs Hamburg – Lübeck

2017 » Planfeststellungsbeschluss zur Verle- gung des Fernbahnhofs Altona nach Diebsteich, dagegen jedoch 2018 vor Gericht erfolgreicher Widerspruch des VCD Nord

Sturmflut 1962

In der Nacht zum 17. Februar 1962 wird die Nordseeküste von einer verheerenden Sturmflut heimgesucht. Am schlimmsten wütet sie im Raum Hamburg, wo über dreihundert Menschen ihr Leben verlieren. Andererseits werden durch das umsichtige Krisenmanagement des späteren Bundeskanzlers Helmut Schmidt tausende akut Bedrohter gerettet.

Die meisten Todesopfer fordert die Katastrophe im nach Deichbrüchen von den Wassermassen überfluteten Stadtteil Wilhelmsburg. Die vierglei- sige Hauptstrecke Hamburg Hbf – Hamburg-Harburg ist unterbrochen, der Rangierbahnhof Wilhelmsburg steht unter Wasser. Findigen Eisen- bahnern gelingt es, über den Hafen- rangierbahnhof Hamburg Süd, sonst nur für Rangierfahrten bestimmte Gleisverbindungen und den erst teil- weise in Betrieb genommenen Ha- fenbahnhof Hohe Schaar einen Not- verkehr nach Harburg einzurichten. So ist die Abschnürung Hamburgs vom west- und süddeutschen Netz schon am Morgen des 19. Februar beendet. Auf dem regulären Weg ist ab 22. Februar zunächst das Perso- nenzuggleis Hamburg Hbf – Harburg wieder befahrbar.



STEFAN CARSTENS *präsentiert*

Aufgrund des großen Erfolges der vom VGB-Bestsellerautor Stefan Carstens in den letzten Jahren zusammengestellten Bücher über außergewöhnliche Fotografen wird dieses auch für Modellbahner interessante Konzept zukünftig in der neuen Buchreihe *Das besondere Archiv* publiziert. Mit dem Band über den ab 1954 aktiven Soester Fotografen Klaus Gerke setzen Stefan Carstens und Christoph von Neumann die Buchreihe mit einzigartigen Zeitdokumenten fort. Gegenüber den bislang erschienenen Werken wurde der Umfang noch einmal erweitert und auch der Einband grundlegend überarbeitet. Wie immer wurden alle Fotos aufwendig digitalisiert (z.B. Vierfachscans mit einem Nikon-Scanner bei Kodachrome-Dias) und bearbeitet. Sie lassen die Blütezeit der Deutschen Bundesbahn wieder aufleben und versetzen den begeisterten Betrachter in eine längst vergangene Epoche.

192 Seiten, Format 22,3 x 29,7 cm, Hardcover-Einband, mehr als 320 historische Farb- und Schwarzweißbilder mit informativen Texten
Best.-Nr. 581921 | € 39,95



VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich im Fach- und Buchhandel oder direkt bei:
VGB-Bestellservice · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481-100 · bestellung@vgbahn.de · www.vgbahn.de

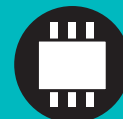


WIR KAUFEN ALLES, AUCH GANZE SAMMLUNGEN UND ANLAGEN !



WIR REPARIEREN UND

DIGITALISIEREN
IN ALLEN SPURWEITEN !



WIR ZAHLEN BAR !



EINFACH ANRUFEN
UND EINEN TERMIN
VEREINBAREN, ...

... ODER SIE
SCHREIBEN UNS
EINE MAIL!

0174 1797 120

m.bosien@wtnet.de

MIBO
Modelleisenbahnen An- & Verkauf

MIBO Modelleisenbahnen An- & Verkauf
Stormarnstraße 47,
22844 Norderstedt

Unsere Fachhändler (nach Postleitzahlen)



Modellbahn-Center • **EUROTRAIN** Idee+Spiel-Fachgeschäft • Spielzeugring-Fachgeschäft
FH = Fachhändler • RW = Reparaturdienst und Werkstätten • H = Hersteller • A = Antiquariat • B = Buchhändler • SA = Schauanlagen



22083 Hamburg

**MEISES ModellbahnCenter
MMC GmbH & Co. KG**
Beethovenstr. 64
Tel.: 040/60563593 • Fax: 040/18042390
www.meises-mobacenter.de
FH/RW EUROTRAIN

45479 Mülheim

**MODELLBAHN LÄDCHEN EULER
K. EULER**
Grabenstr. 2
Tel.: 0208 / 423573 • Fax: 0208 / 30599996
modellbahn-euler@aol.com
FH

67146 Deidesheim

**moba-tech
der modelleisenbahnladen**
Bahnhofstr. 3
Tel.: 06326 / 7013171 • Fax: 06326 / 7013169
www.moba-tech.de • info@moba-tech.de
FH/RW

01187 Dresden

SCHILDHAUER-MODELLBAHN
Würzburger Str. 81
Tel.: 0351 / 27979215 • Fax: 0351 / 27979213
www.modellbahn-schildhauer.de
modellbahn-schildhauer@online.de
FH

25355 Barmstedt

MODELLBAHNEN HARTMANN
Reichenstr. 24
Tel.: 04123 / 6706
Fax: 04123 / 959473
Modellbahnen-Hartmann@t-online.de
FH/RW/B EUROTRAIN

49078 Osnabrück

J.B. MODELLBAHN-SERVICE
Lotter Str. 37
Tel.: 0541 / 433135
Fax: 0541 / 47464
www.jbmodellbahnservice.de
FH/RW EUROTRAIN

67655 Kaiserslautern

DiBa-MODELLBAHNEN
Königstr. 20-22
Tel./Fax: 0631 / 61880
geschaef@ diba-modellbahnen.de
FH/RW EUROTRAIN

01445 Radebeul

**MODELLEISENBÄHNEN
Grundkötter GmbH**
Hauptstr. 22
Tel.: 0351 / 8308180 • Fax: 0351 / 8365950
www.modellbahn-radebeul.de • gruni64@aol.com
FH/RW

28865 Lilienthal b. Bremen

**HAAR
MODELLBAHN-SPEZIALIST**
Hauptstr. 96
Tel.: 04298 / 916521 • Fax: 04298 / 916527
haar.lilienthal@vedes.de
FH/RW

52062 Aachen

M. HÜNERBEIN OHG
Markt 11-15
Tel.: 0241 / 33921
Fax: 0241 / 28013
EUROTRAIN



04159 Leipzig

**bahnundbuch.de
Versandhandel für Fachliteratur,
Videos, DVDs, CDs**
Raustr. 12
Tel.: 0341 / 2682492 • www.bahnundbuch.de
B

30159 Hannover

TRAIN & PLAY
Modelleisenbahnen • Modellautos
Breite Str. 7 • Georgswall 12
Tel.: 0511 / 2712701
Fax: 0511 / 9794430
FH/RW/A

53111 Bonn

**MODELLBAHNSTATION
BONN**
Römerstr. 23
Tel.: 0228 / 637420
FH EUROTRAIN

70176 Stuttgart

**STUTTGARTER
EISENBAHNPARADIES G. Heck**
Senefelder Str. 71b
Tel.: 0711 / 6159303
www.fahrzeugheck.de • info@fahrzeugheck.de
A/B

10318 Berlin

**MODELLBAHNBOX
KARLSHORST**
Treskow-Allee 104
Tel.: 030 / 5083041
www.modellbahnbox.de
FH/RW/A EUROTRAIN

33102 Paderborn

EMS EXCLUSIV MODELL-SESTER
Friedrichstr. 7 • Am Westerntor
Tel.: 05251 / 184752 • Fax: 05251 / 184753
www.modellbahn-sester.de
info@modellbau-sester.de
FH/RW/A/B

58135 Hagen-Haspe

LOKSCHUPPEN HAGEN HASPE
Vogelsanger Str. 36-40
Tel.: 02331 / 404453 Fax: 02331 / 404451
www.lokschuppenhagenhaspe.de
office@lokschuppenhagenhaspe.de
FH/RW

70180 Stuttgart

**SUCH & FIND
An- + Verkauf von Modellbahnen**
Mozartstr. 38
Tel. + Fax: 0711 / 6071011
www.suchundfind-stuttgart.de
A

10789 Berlin

MODELLBAHNEN TURBERG
Lietzenburger Str. 51
Tel.: 030 / 2199900
Fax: 030 / 21999099
www.turberg.de
FH/RW/A/B EUROTRAIN

34379 Calden

**RAABE'S SPIELZEUGKISTE
Ankauf – Verkauf von Modell-
eisenbahnen, Autos**
Wilhelmsthaler Str. 11
Tel.: 05674/8234317 • wraabe@gmx.net
FH/RW/A/SA



71334 Waiblingen

**EISENBAHNTREFFPUNKT
Schweickhardt GmbH & Co. KG**
Biegelwiesenstr. 31
Tel.: 07151/937931 • Fax: 07151/34076
ets@modelleisenbahn.com
FH/RW/A/B EUROTRAIN

12105 Berlin

MODELLBAHN PIETSCH GMBH
Prühßstr. 34
Tel./Fax: 030 / 7067777
www.modellbahn-pietsch.com
EUROTRAIN

40217 Düsseldorf

**MENZELS LOKSCHUPPEN
TOFF-TOFF GMBH**
Friedrichstr. 6 • LVA-Passage
Tel.: 0211 / 373328
www.menzels-lokschuppen.de
FH/RW EUROTRAIN

63110 Rodgau

**MODELL + TECHNIK
Ute Goetzke**
Untere Marktstr. 15
Tel.: 06106 / 74291 • Fax: 06106 / 779137
info@mut-goetzke.de
FH

71638 Ludwigsburg

**ZINTHÄFNER
Spiel – Freizeit**
Solitudestr. 40
Tel.: 07141 / 925611
FH

14057 Berlin

BREYER MODELLEISENBÄHNEN
Kaiserdamm 99
Tel./Fax: 030 / 3016784
www.breyer-modellbahnen.de
FH/RW/A

42289 Wuppertal

MODELLBAHN APITZ GMBH
Heckinghauser Str. 218
Tel.: 0202 / 626457 • Fax: 0202 / 629263
www.modellbahn-apitz.de
FH/RW/SA

63654 Büdingen

**MODELL & TECHNIK
RAINER MÄSER**
Berliner Str. 4
Tel.: 06042 / 3930
Fax: 06042 / 1628
FH EUROTRAIN

71720 Oberstenfeld

**SYSTEM COM 99
Modellbahn-Zentrum-Bottwartal**
Schulstr. 46
Tel.: 07062 / 9788811
www.modellbahn-Zentrum-Bottwartal.de
FH/RW



44339 Dortmund

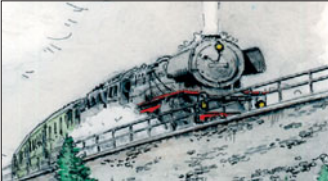
**MODELL TOM
• NEU • GEBRAUCHT • SERVICE •**
Evinger Str. 484
Tel.: 0231 / 8820579 • Fax: 0231 / 8822536
www.modelltom.com
FH/RW

67071 Ludwigshafen-Oggersh.

SPIELWAREN WERST
Schillerstraße 3
Tel.: 0621 / 682474
Fax: 0621 / 684615
www.werst.de • werst@werst.de
FH/RW

73431 Aalen

MODELLBAU SCHAUFFELE
Wilhelm-Merz-Str. 18
Tel.: 07361/32566
Fax: 07361/36889
www.schauffele-modellbau.de
FH/RW/Märklin Shop in Shop

75339 Höfen DIETZ MODELLBAHNTECHNIK + ELEKTRONIK Hindenburgstr. 31 Tel.: 07081 / 6757 www.d-i-e-t-z.de • info@d-i-e-t-z.de FH/RW/H	84307 Eggenfelden MODELLBAHNEN VON A BIS Z Roland Steckmaier Landshuter Str. 16 • Tel.: 08721 / 910550 www.steckmaier.de steckmaier@steckmaier.de FH/RW EUROTRAIN®		97070 Würzburg ZIEGLER MODELLTECHNIK Textor Str. 9 Tel.: 0931 / 573691 www.modelltechnik-ziegler.de FH/RW EUROTRAIN®
	86199 Augsburg AUGSBURGER LOKSCHUPPEN GMBH Gögginger Str. 110 Tel.: 0821 / 571030 • Fax: 0821 / 571045 www.augsburger-lokschuppen.de FH/RW	94161 Ruderting bei Passau MODELLBAHNHAUS Rocktäschel GdbR Attenberg 1 Tel.: 08509 / 2036 Fax: • 08509 / 3819 www.modellbahn-rocktaeschel.de • rockt@t-online.de FH/RW/A EUROTRAIN®	99830 Treffurt LOK-DOC MICHAEL WEVERING Friedrich-Ebert-Str. 38 Tel.: 036923 / 50202 • 0173 / 2411646 www.lok-doc-wevering.de simiwe@t-online.de RW
82110 Germering AUTO-MODELLBAHN-WELT Germering Linden GbR Untere Bahnhofstr. 50 Tel.: 089 / 89410120 Fax: 089 / 89410121 FH/RW/H	90419 Nürnberg RITZER MODELLBAHN Inh. Knoch Kirchenweg 16 Tel.: 0911 / 346507 • Fax: 0911 / 342756 www.modellbahnritzer.de FH/RW/A/B EUROTRAIN®	94474 Vilshofen an der Donau GIERSTER Fa. Gierster-Wittmann e.K. Vilsvorstadt 11, 13, 15 Tel.: 08541 / 3979 • Fax: 08541 / 6753 modellbahn@gierster.de FH/RW EUROTRAIN®	Schweiz
83352 Altenmarkt/Alz MODELL-EISENBAHNEN B. Maier Hauptstr. 27 Tel.: 08621 / 2834 Fax: 08621 / 7108 FH/RW EUROTRAIN®	90478 Nürnberg MODELLBAHN Helmut Sigmund Schweiggenstr. 5 Tel.: 0911 / 464927 EUROTRAIN®	95676 Wiesau MODELLBAHN PÜRNER Südweg 1 Tel.: 09634 / 3830 • Fax: 09634 / 3988 www.puerner.de modellbahn@puerner.de FH	CH-8712 Stäfa OLD PULLMAN AG P.O.Box 326 / Dorfstr. 2 Tel.: 0041 / 44 / 9261455 Fax: 0041 / 44 / 9264336 www.oldpullman.ch • info@oldpullman.ch FH/H

QUELLEN

Bundesbahndirektion Hamburg, Pressedienst (Hrsg.): 100 Jahre Eisenbahndirektion Hamburg – 1884 bis 1984. Jubiläumsbroschüre mit 264 Seiten

Garn, Robin: Altona, die E 73 und der Schellfisch – Aufstieg und Niedergang einer ehemaligen Hafenbahn; in: *BAHNepoche* Nr. 3, Sommer 2012

Garn, Robin: Drehscheibe des Nordens – 100 Jahre Hamburg Hauptbahnhof; in: *Eisenbahn-Journal* 11/2006

Garn, Robin/Lichte, Ernst-Günter: Doppelstöckig in die Walddörfer (Kleinbahn Altrahlstedt – Volksdorf – Wohldorf); in *BAHNepoche* Nr. 19, Sommer 2016

Klee, Wolfgang: Eisenbahnen in Hamburg. *EJ-Special* 5/97

Pöhlson, Kai/Schulz, Manfred/Wiesmüller, Benno: Die Hamburger Hafenbahn – In 100 Jah-

ren von der Quaibahn zum modernen Logistik-Partner. DGEG Medien, Hövelhof 2016

Pottgießer, Hans: Eisenbahnbrücken aus zwei Jahrhunderten. Birkhäuser Verlag, Basel 1985

Schnell, Rainer: Hamburg und die Eisenbahn 1964 – 1973. VGB/Klartext, Fürstfeldbruck/Essen 2017

Staisch, Erich (Hrsg.): Der Zug nach Norden. Ernst Kabel Verlag, Hamburg 1994

Staisch, Erich: Hamburg und die Eisenbahn. Verlag Wolfgang Zimmer, Eppstein/Taunus 1969

Staisch, Erich: Hamburg und seine Dampflokzeit. Verlag Hoffmann und Campe, Hamburg 1983

Wiesmüller, Benno: Hamburgs Tore zur Welt. Die Fernbahnhöfe der Hansestadt gestern und heute. DGEG Medien, Hövelhof 2017

Wobbe, Rolf: Chronik der Vierländer Eisenbahn. Verlag Walter Flügge, Geesthacht 1984

Wolff, Gerd: Deutsche Klein- und Privatbahnen – Teil 1 Schleswig-Holstein und Hamburg. Verlag Wolfgang Zeunert, Gifhorn 1972

Internetseiten: historische-s-bahn.hamburg (Verein Historische S-Bahn Hamburg e.V.)
www.vvm-museumsbahn.de (Verein Verkehrsamateure und Museumsbahn e.V. [VVM])
www.hamburger-s-bahn.de (private Seite von Martin Heimann)

Zu Rate gezogen wurden auch Wikipedia-Seiten, dies jedoch meist im Abgleich mit anderen Quellen, denn unfehlbar ist das Wikipedia-Lexikon natürlich nicht.

Ein herzliches Dankeschön gilt Benno Wiesmüller für seinen Gastbeitrag über die Rangierbahnhöfe und für die fachkundige Beantwortung zahlreicher Fragen.

Mit DVD!



Jürgen Nelkenbrecher

BAUREIHE 120

Dank moderner Drehstromtechnik: die ersten Hochleistungs-Universalloks
Technik und Einsatz | Drei dieselelektrische Loks ebnen den Weg | Exporterfolge

EJ-Extra 2/2019 erscheint im November 2019



Bildarchiv der Eisenbahnstiftung

EISENBAHN IN DÜSSELDORF

1838 beginnt die Eisenbahnära | Wichtiger Knotenpunkt | Bahnbetriebswerke
Hammer Eisenbahnbrücke | Ruhrschnellverkehr | Erste S-Bahn-Linie startet 1967

EJ-Sonderausgabe 1/2020 erscheint im Januar 2020

Eisenbahn JOURNAL

Gegründet von H. Merker
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH

Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstentfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-0 • Fax 0 81 41/5 34 81-200
E-Mail: redaktion@eisenbahn-journal.de
Internet: www.eisenbahn-journal.de

Chefredakteur Gerhard Zimmermann

Redaktion Andreas Ritz
Dr. Christoph Kutter
Tobias Pütz

Special-Ausgabe 2/2019:
Eisenbahn in Hamburg

Autor Konrad Koschinski
Mitarbeit Wolfgang Klee
Benno Wiesmüller

Redaktion Andreas Ritz

Gestaltung Kaj Jenna Ritter

Bildbearbeitung Fabian Ziegler

Verlagsgruppe Bahn GmbH



Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstentfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-0 • Fax 0 81 41/5 34 81-100

Geschäftsführung Ernst Rebelein, Andreas Schoo,
Horst Wehner

Verlagsleitung Thomas Hilge

Anzeigenleitung Bettina Wilgermeir (Durchwahl -153)

**Anzeigensatz und
Anzeigenlayout** Astrid Englbrecht (Durchwahl -152)

**Vertrieb
und
Auftragsannahme** Angelika Höfer (Durchwahl -104),
Petra Schwarzendorfer (-105),
Martina Widmann (-108),
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Sekretariat Claudia Klausnitzer (-227),
Tanja Baranowski (-202)

**Außendienst,
Messen** Christoph Kirchner,
Ulrich Paul

Marketing Thomas Schaller (Durchwahl -141),
Karlheinz Werner (-142)

**Vertrieb
Pressegrosso
und Bahnhofs-
buchhandel** MZV GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim,
Postfach 12 32, 85702 Unterschleißheim,
Tel. 089/3 19 06-0, Fax 089/3 19 06-113

Abo - Service FUNKE direkt GmbH,
Postfach 104139, 40032 Düsseldorf,
Tel. 0211/69 07 89 - 985, Fax -70
abo@eisenbahn-journal.de

Druck creo Druck & Medienservice GmbH,
96050 Bamberg

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Mit Namen versehene Beiträge geben die Meinung des Verfassers und nicht unbedingt die der Redaktion wieder.

Zzt. gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 29 vom 1.1.2019.

Gerichtsstand: Fürstentfeldbruck. Die Abgeltung von Urheberrechten oder sonstigen Ansprüchen Dritter obliegt dem Einsender.

Das bezahlte Honorar schließt – abgesehen von besonderen Vereinbarungen – eine künftige Wiederholung und anderweitige Verwendung ein, auch in digitalen On- bzw. Offline-Produkten und in Lizenzausgaben.

Special 2/2019
ISBN 978-3-89610-717-6

Baureihen und Loktypen, Bahnregionen und Strecken, Geschichte und Technik

Eisenbahn
JOURNAL

UNSER TESTANGEBOT

Die Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals zum Kennenlernen –
3 lesen, 2 bezahlen, 1 Geschenk kassieren

TESTANGEBOT
SONDERAUSGABEN

Symbolabbildungen



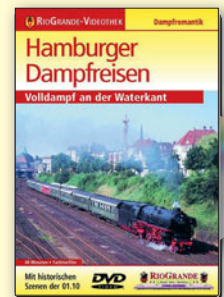
nur
€ 24,90*
inkl. Porto

Lesen Sie die nächsten drei
Sonderausgaben, sparen Sie 35%
und kassieren Sie eine
tolle Video-DVD als Dankeschön

Unser Dankeschön für Ihr Vertrauen

Hamburger Dampfreisen - Volldampf an der Waterkant

Hamburg lockte bis in die
siebziger Jahre viele Fans
großrädriger Schnellzugloks
an die Waterkant.



Baureihen und Loktypen, Bahnregionen und Strecken, Historie und Eisenbahntechnik – die sechsmal jährlich erscheinenden Vorbild-Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals bieten fachkundige Texte und Bilder der Extraklasse. Und zweimal pro Jahr sogar extradicke 116 Seiten Umfang inkl. vollwertiger, professionell produzierter Video-DVD! Überzeugen Sie sich von dieser absoluten Pflichtlektüre für alle Eisenbahnfans – und sparen Sie dabei!

PLUS
kostenloses
Probeheft



Tolle Bilder und fundierte Texte: perfekte Information zu einem unschlagbaren Preis



Das Modellbahn-Magazin – Ihr kompetenter Begleiter durch ein faszinierendes Hobby



Die große Zeit der Eisenbahn im Vorbild und Modell: mit tollen Fotos und kompetenten Texten



In MIBA-Spezial finden Sie ausführliche und vertiefte Informationen zu Modellbahn-Themen. Werden Sie zum Spezialisten!

* Nutzen Sie unser Testangebot: Genießen Sie pünktlich und frei Haus die nächsten 3 Vorbild-Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals (davon eine Extra-Ausgabe inkl. Video-DVD), bezahlen Sie aber nur 2 Ausgaben! Als Dankeschön erhalten Sie den 48-Minuten-Film „Hamburger Dampfreisen“ aus der Reihe „Dampflokromantik“. Dieser Streifen erinnert gekonnt an jene Zeit – sowohl mit exzellenten Aufnahmen von Dampftouren der letzten Jahre als auch mit seltenen historischen Szenen vom DB-Dampfbetrieb und vom Interzonenverkehr. Die Rendsburger Hochbrücke mit Dampfzügen ist in diesem stimmungsvollen Film ebenso enthalten wie die Museumslok 042 271.

Das sind Ihre Vorteile:

- 35 % Ersparnis im Testpaket
- Pünktliche Lieferung frei Haus
- Tolle Video-DVD als Geschenk
- Viel Inhalt, null Risiko

- Coupon ausfüllen und einsenden an FUNKE direkt, Aboservice, Postfach 104139, 40032 Düsseldorf
- Abo-Hotline anrufen 0211/690789985
- Coupon faxen an 0211/69078970
- Mail schicken an abo@eisenbahn-journal.de

Bitte Aktionsnummer vom Coupon angeben

Online-Abobestellung unter www.eisenbahn-journal.de/abo

TESTEN, SPAREN, GESCHENK KASSIEREN

☒ Bitte schicken Sie mir die nächsten drei Vorbild-Sonderausgaben für **nur € 24,90 –**
und die tolle RioGrande-Video-DVD bekomme ich als Dankeschön gratis dazu!

Zusätzlich wähle ich ohne weitere Verpflichtungen ein Gratis-Probeheft von

☐ ModellEisenbahner ☐ MIBA ☐ Eisenbahn-Journal ☐ MIBA Spezial

Ich zahle bequem und bargeldlos per

☐ SEPA Lastschrift (Konto in Deutschland)

Name, Vorname

Straße, Haus-Nr.

PLZ, Ort

Datum, Unterschrift

Geldinstitut

IBAN

BIC

Ich ermächtige die FUNKE direkt GmbH, Düsseldorf, Zahlungen von meinem Konto mittels SEPA-Basislastschrift einzuziehen und weise mein Kreditinstitut an, die Lastschriften einzulösen. Die Vorankündigungsfrist für den Einzug beträgt mindestens 4 Werktage. Hinweis: Ich kann innerhalb von 8 Wochen die Erstattung des belasteten Betrages verlangen.

Ich erhalte pünktlich und frei Haus die nächsten drei Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals für nur € 24,90 statt € 40,–. So spare ich € 15,10 (= 35%) zum Einzelverkaufspreis der drei Ausgaben und erhalte als Dankeschön den RioGrande-Film „Hamburger Dampfreisen“. Wenn mir die Eisenbahn-Journal-Sonderausgaben gefallen, erhalte ich ab der vierten Ausgabe automatisch ein Sonderausgaben-Jahresabo über sechs Ausgaben zum günstigen Abopreis von nur € 66,– im Inland (Ausland € 76,80). Damit spare ich 15 % im Vergleich zum Einzelverkaufspreis und verpasse keine Ausgabe. Haben mich die Sonder- und Specialausgaben nicht überzeugt, so teile ich dies innerhalb einer Woche nach Erhalt der dritten Ausgabe der FUNKE direkt GmbH, Aboservice, Postfach 104139, 40032 Düsseldorf schriftlich mit dem Vermerk „Keine weitere Ausgabe“ mit – und die Sache ist für mich erledigt. Mein Geschenk darf ich auf jeden Fall behalten.

☐ Rechnung

Aktionsnummer 0919SP

Zu Ihrer Sicherheit: Kreditkartenzahlung ist nur möglich bei telefonischer Bestellung unter 0211/690789-985 oder online unter www.eisenbahn-journal.de/abo.

DAMPF-PARADIES AM BROCKEN

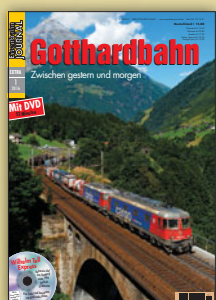
Weitere Extra-Ausgaben vom Eisenbahn-Journal



DR in den 80ern
Best.-Nr. 701501



Baureihen 44 und 85
Best.-Nr. 701502



Gotthardbahn
Best.-Nr. 701601



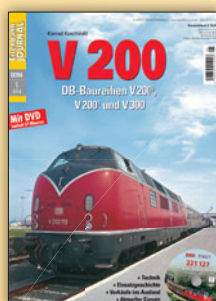
E 44
Best.-Nr. 701602



DB und DR
Best.-Nr. 701701



Baureihe 218
Best.-Nr. 701702



V 200
Best.-Nr. 701801



Baureihe 01
Best.-Nr. 701802

Jede Ausgabe mit 116 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, ca. 150 Abbildungen, inkl. Video-DVD, je € 15,-



NEU

Brockenbahn, Harzquerbahn und Selketalbahn bilden Deutschlands längstes Schmalspur-Streckennetz. Das neue EJ-Extra porträtiert die drei Bahnen und ihre Triebfahrzeuge, die sehr unterschiedlichen Dampflok-Bauarten stehen dabei im Mittelpunkt. Auch über den Winterdienst mit Schneepflügen und Schneeschleudern und den einst umfangreichen Güterverkehr wird berichtet. Behandelt wird zudem die ebenfalls meterspurige Südharz-Eisenbahn Walkenried-Braunlage mit Abzweig nach Tanne, die bereits 1963 ihren Betrieb einstellte. Separate Kapitel informieren über die fünf Regelspurstrecken, die früher in den Harz hineinführten: die legendäre Rübelandbahn, die „Wipperliese“ und die drei teils längst stillgelegten Bahnlinien nach Altenau, St. Andreasberg und Stolberg.

116 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, über 150 Abbildungen, inkl. Video-DVD

Best.-Nr. 701901 | € 15,-



www.facebook.de/vgbahn

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

**Eisenbahn
JOURNAL**

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,
Tel. 08141 / 534810, Fax 08141 / 53481-100, bestellung@vgbahn.de, www.vgbahn.de