

**Eisenbahn
JOURNAL**

B 30873 E
ISBN 3-89610-020-3

Eisenbahnen in

**special
5/97**

Hamburg

Wolfgang Klee

DM 22,80
sfr 22,80
S 170,--
hfl 27,40



4 398013 922805 05

Inhalt

Vorwort	8	Hamburgs Bahnbetriebswerke	40
Hamburgs Fernbahnen	12	Dieseltriebzüge in Altona	44
Erster Bahnhof der Bergedorfer Bahn	12	Diesellokomotiven in Altona	46
Von Bergedorf nach Berlin	13	Altonas Zeit läuft ab	46
Die Altona-Kieler Eisenbahn	15	Die anderen Bw in Hamburg	47
Die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn	16	Das ICE-Bw Eidelstedt	48
Die Blankeneser Bahn	17	Das Bw Hamburg-Wilhelmsburg	51
Die Lübecker Bahn	18	Harburg, Rothenburgsort, Hauptbahnhof	52
Die Harburger Bahnen	18	Die Hamburger S-Bahn	54
Venloer Bahn, Elbbrücken, Venloer Bahnhof	18	Die Umstellung auf Gleichstrom	56
Zweiter Harburger Bahnhof und Unterelbebahn	19	Das S-Bahn-Netz wächst	58
Die neuen Centralbahnhöfe: Harburg Hbf	20	Pinneberger S-Bahn	60
Umgestaltung Altona und Verbindungsbahn	21	City-S-Bahn und neuer Bahnhof Altona	60
Hauptbahnhof Hamburg	22	Die Harburger S-Bahn	64
Wege in die Gegenwart	30	Die Hamburger U-Bahn	67
Zukunftsmusik	31	Die AKN Eisenbahn AG	68
Hamburg und der Schnellverkehr	32		
Dampf gegen Diesel – Wettlauf-Szenen	34		
Der Neuaufbau des Schnellverkehrsnetzes	36		
Vom TEE zum ICE	38		



Güterverkehr in Hamburg

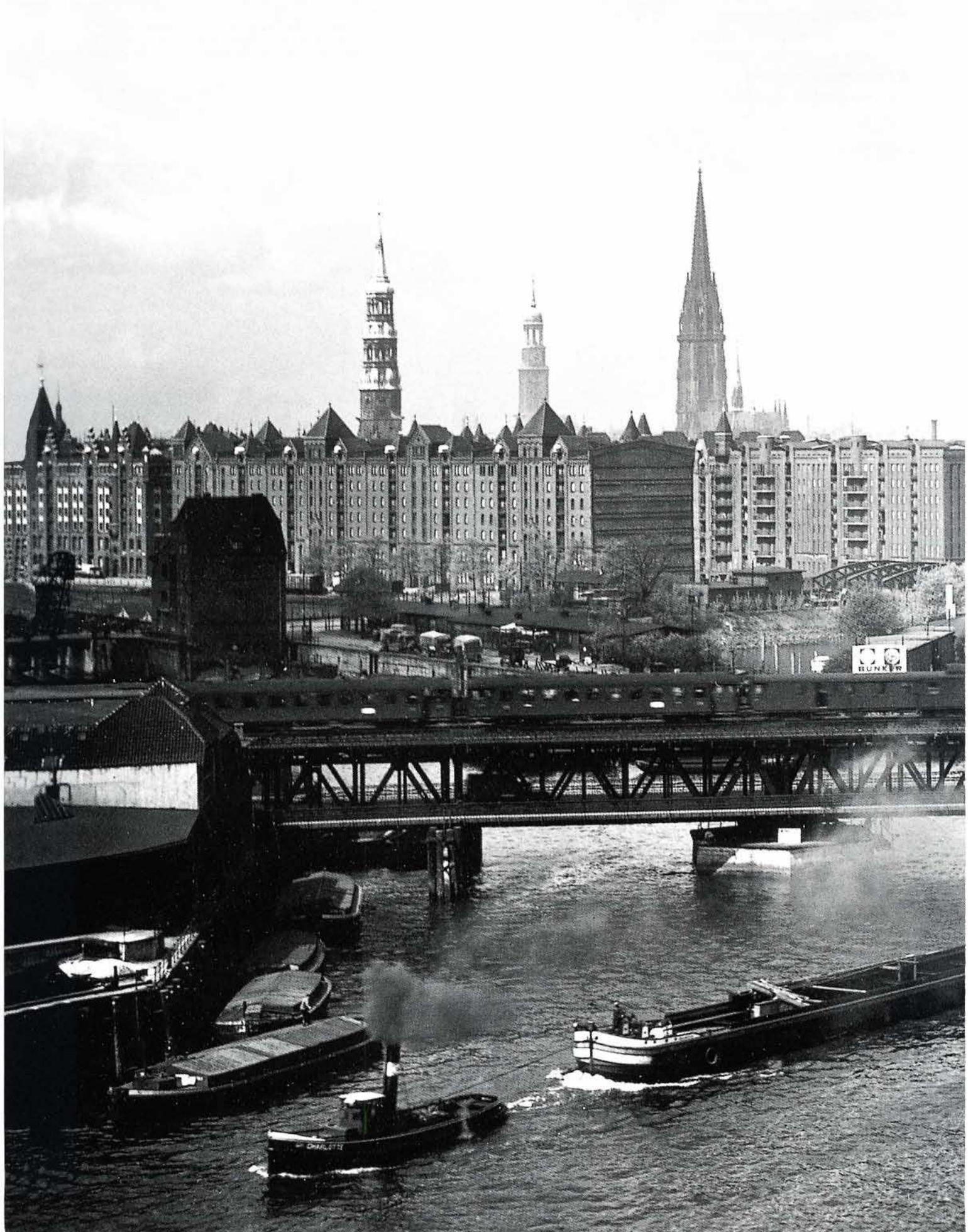
Stürmisches Wachstum des Hafens	74
Moderne Hafenbahn-Strukturen	75
Der Güterverkehr der Staatsbahnen	83
Rothenburgsort/Billwerder/Südliche Güterbahn	83
Nördliche Güterbahn/Eidelstedt	84
Hamburg Hauptgüterbahnhof	84
Wilhelmsburg/Harburg	85
Rangierbahnhof Maschen	86

Bild 1 (Titelbild): Mit dem ICE (hier auf der Oberhafenbrücke kurz vor dem Hamburger Hauptbahnhof) ankommen und Hamburgs Schienenstränge erkunden – wir laden ein! **Abb.: W. Klee**

Bild 2 (diese Doppelseite): Der Sandthor-Hafen als Bühne, die Giebel der Speicherstadt als Kulisse und die Hafentrampe in der Hauptrolle – eine perfekte Einleitungsszenarie für die Thematik „Eisenbahn in Hamburg“. Im Vordergrund fährt eine Lok der Baureihe 91, wie sie vielfach im Bereich der Hafentrampe benutzt wurde. Aufnahme um 1929. **Abb.: HHLA (G. Werbeck)**



Bild 3: Eine preußische P 8 überquert vor der Kulisse der Hamburger Speicherstadt mit einem Eilzug aus Harburg Ende der dreißiger Jahre den Oberhafen. Damit auch größere Schiffe die doppelgeschoßige Brücke (unten Straße, oben Eisenbahn) passieren können, war sie als Drehbrücke konstruiert worden. **Abb.: Sammlung Gottwaldt**





Vorwort

Hamburg ist eine Klasse für sich. Hamburgs Bahnen machen da keine Ausnahme. Die norddeutsche Metropole kann mit vier ICE-Stationen aufwarten, mit EC/IC-Verbindungen in sechs Richtungen. Hamburgs Stadtschnellbahn (S-Bahn) setzt Meilensteine auf dem Weg zur Bahn elektrifizierung in ganz Deutschland. Die U-Bahn heißt in Hamburg traditionell Hochbahn, schließlich liegt sie zumeist ja auch über dem Straßenniveau; und sie bietet faszinierende, unvergleichliche Ein- und Ausblicke.

Auch der Güterverkehr auf der Schiene bewegt sich in Superlativen. Schon allein wegen seiner Häfen ist Hamburg die Stadt mit dem größten Frachtaufkommen in Deutschland, fast ein Zehntel des gesamten DB-Güterverkehrs ist auf Hamburg ausgerichtet. Der Stadtstaat selbst ist Eigentümer einer der größten deutschen Privatbahnen, der Hafenbahn nämlich. Und daß zur Bewältigung des enormen Güterverkehrs Europas größter Rangierbahnhof der Stadt Hamburg direkt vor die Haustür gesetzt wurde, ist natürlich auch kein Zufall. Klarer Fall: Hamburg und seine Bahnen sind diese Special-Ausgabe und eine Reise wert.

Da müssen auch all jene ängstlichen Charaktere verstummen, die eines schon immer fürchteten: In Hamburg habe man stets beide Hände voll – in der einen den Regenschirm, in der anderen das Fischbrötchen. Wenigstens letzteres sollten sie durch ein Tagesticket des HVV (Hamburger Verkehrs-Verbund) ersetzen, im Hoch- oder S-Bahn-Zug den Schirm zuklappen und dann die Fahrt durch die Metropole genießen. Wohl bekommt's – garantiert!

Bild 4 (großes Bild): Luftaufnahme der Hamburger Altstadt aus dem Frühjahr 1929: Im Vordergrund der Sandthor-Hafen und die Speicherstadt mit der Hafenbahn, rechts die neuen Kontorhäuser, hinten Binnen- und Außenalster. **Abb.: HHLA (G. Werbeck)**

Bilder unten von links nach rechts:

Bild 5: Lok 89 7811 rangiert an der Eisenbahnfähre über den Köhlbrand im Hamburger Hafen.

Bild 6: Ein Schnellzug nach Köln wird auf der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn zum Hannoverschen Bahnhof geleitet. Der Standort des Fotografen war unmittelbar vor dem Portal des Berliner Bahnhofs.

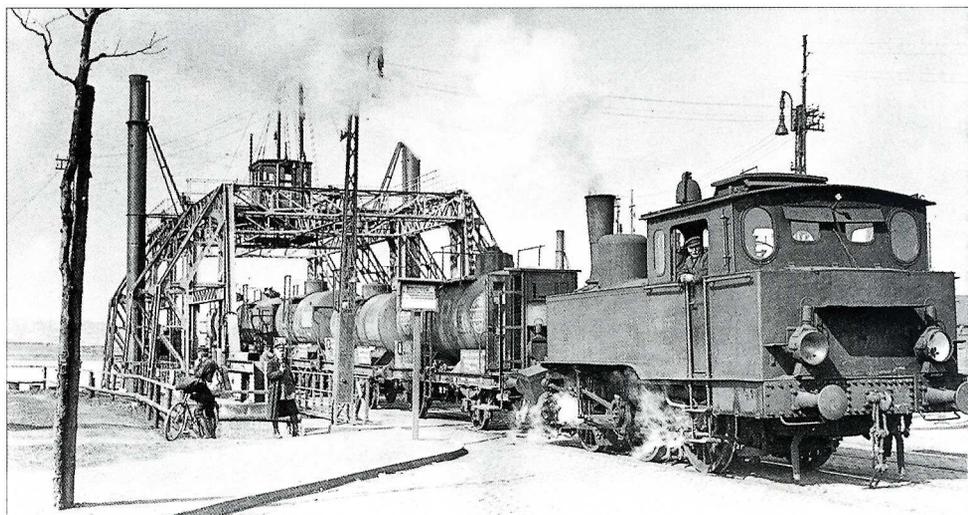
Bild 7: Die teilverkleidete 74 1320 mit P 606 in Hamburg Berliner Tor.

Abb. 5 bis 7: Sammlung Gottwaldt

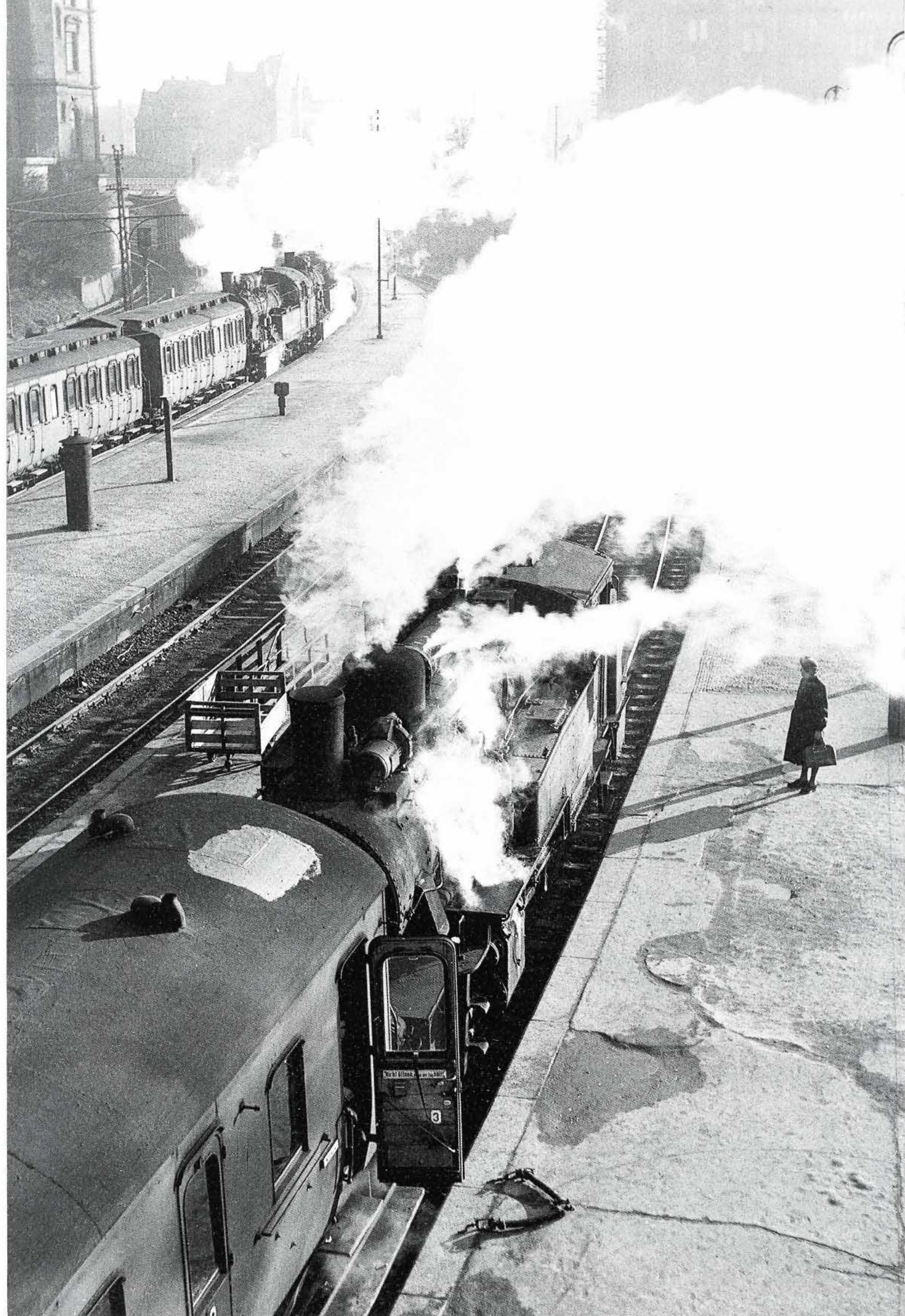
Bild 8 (Seite 10): Impression aus dem Hamburger Hauptbahnhof, aufgenommen im Januar 1951.

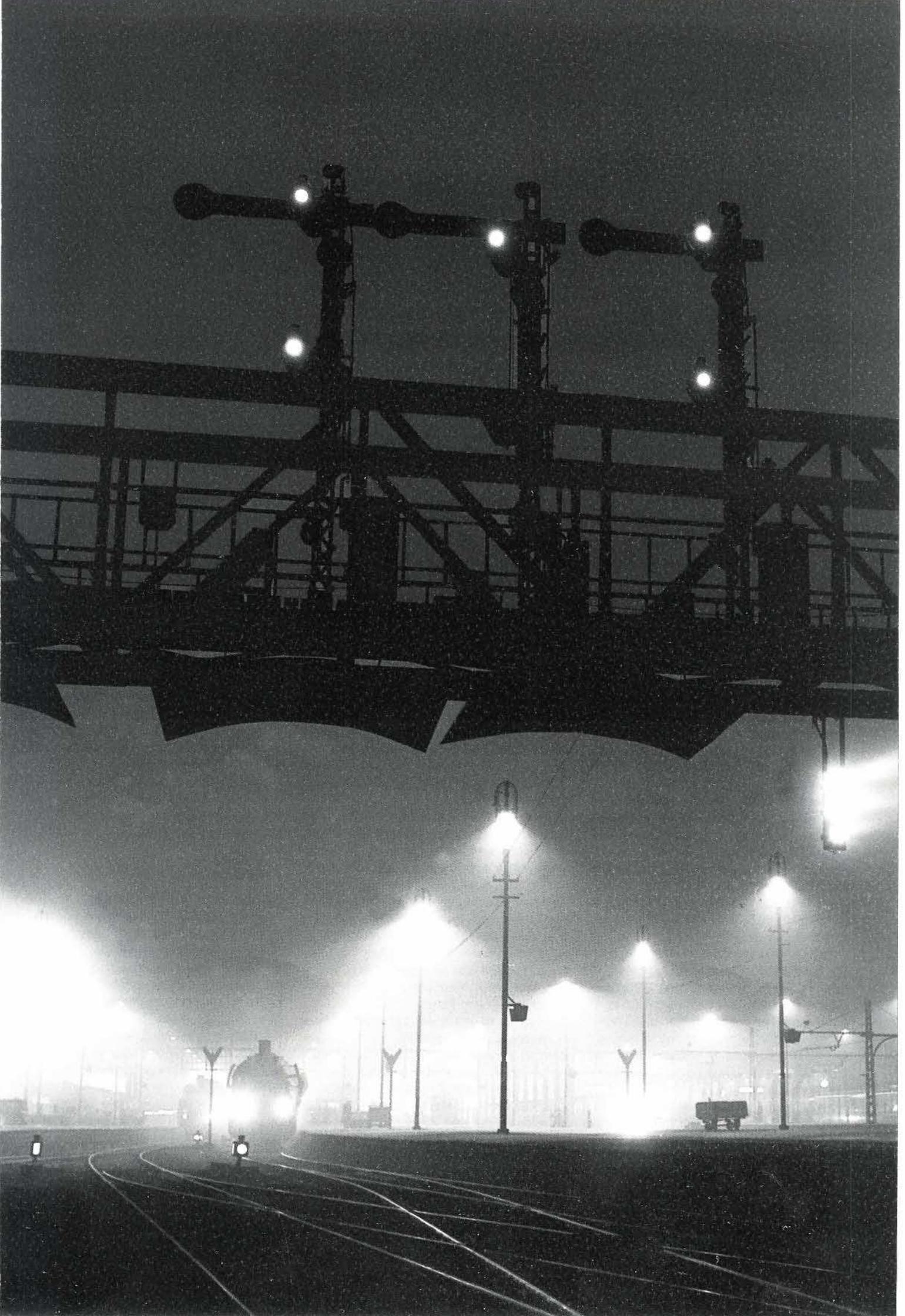
Bild 9 (Seite 11): In einer stimmungsvollen Nachtaufnahme wurde – ebenfalls im Januar 1951 – dieses Signalensemble in Hamburg-Altona in Szene gesetzt.

Abb. 8 und 9: T. Schneiders









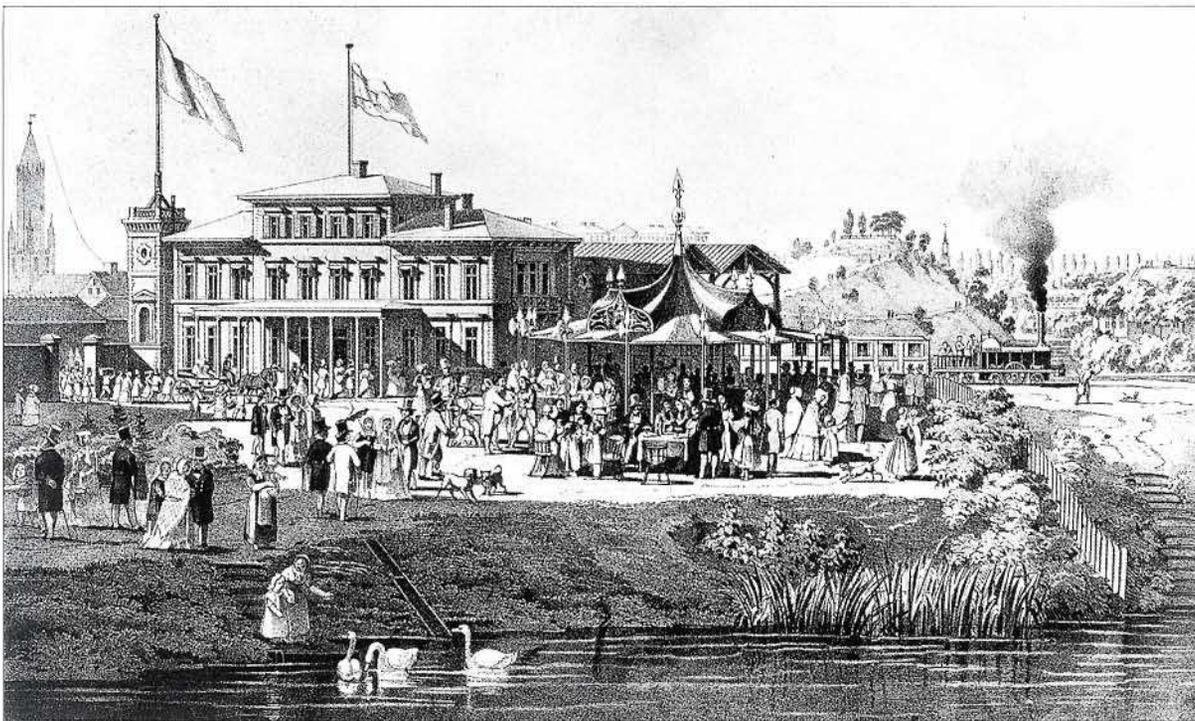


Bild 10 (links): So sah er aus, der erste Bahnhof der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn in Hamburg – zeitgenössisch dargestellt.

Bild 11: Um 1865 präsentierte sich den Reisenden aus Berlin in Hamburg die neue Endstation, der Berliner Bahnhof, eine vier Gleise überspannende Halle in Holzkonstruktion. **Abb. 10 und 11:** Sammlung Klee

Hamburgs Fernbahnen gestern und heute

Hamburg handelt, als das Thema Eisenbahn in den zeitgenössischen Diskussionen immer breiteren Raum einnimmt. Um nicht von den großen Nachbarn abgehängt zu werden, ergreift die Freie und Hansestadt selbst die Initiative, versucht erfolgreich, den Lauf der Dinge nach den eigenen Vorstellungen zu beeinflussen. 1838 wird die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahngesellschaft gegründet, Anfang 1842 geht sie in Betrieb und eröffnet Wege in viele Himmelsrichtungen. In Norddeutschland steht Hamburg damit, wie es sich wohl gehört, sofort an der Spitze der Bewegung – bis heute.

Eile tat not. Schon ein flüchtiger Blick auf mögliche kommende Eisenbahnsysteme eröffnete bereits Anfang der 1830er Jahre angesichts der politischen und verkehrsgeographischen Lage allerhand Risiken für Hamburg. Anders als die Nachbarn – gemeint sind hier das Königreich Hannover sowie die von Dänemark beherrschten Herzogtümer Schleswig und Holstein – konnte der Stadtstaat allein wenig ausrichten, sprich: Strecken bauen. Niemand an Alster und Bille zweifelte daran, daß Hannover wie Dänemark ihren Vorteil ausspielen würden. In der Tat beeilten sich beide, eigene Bahnen in die Welt zu stellen: von Hannover/Lehrte nach Harburg, von Kiel nach Altona. Hamburgs benachbarte Konkurrenten Harburg und Altona (beide wurden ja erst 1937 mit Hamburg vereint) konnten für ihre Häfen also das Hinterland weit einfacher erschließen, als dies Hamburg möglich war.

Hannover wie Dänemark setzten einiges daran, Hamburg außen vor zu halten. Vor diesem Hintergrund erschließt sich der Sinn der Bergedorfer Strecke leichter. Eine Bahn in Richtung Bergedorf war ohne außenpolitische Kraftakte zu realisieren, nur Lü-

beck mußte mitmachen. Vor allem aber zielte diese kleine Bahn natürlich elbwärts – und auf Berlin. Berlins wichtigster Seehafen war Stettin, ein Ostseehafen also. Die Ostsee aber hatte ihre besten Jahre hinter sich, die Zukunft des Welthandels lag auf der Nordsee.

Solche Bahnpläne mußten darüber hinaus auch dem preußischen Magdeburg und dem sächsischen Ballungsraum Leipzig gefallen. Die nämlich waren beide von einer Berliner Strecke aus günstig per Zweiglinie zu erschließen. Konnten Berlin, Preußen, auch Mecklenburg und Sachsen dieses Angebot ablehnen? Sie konnten und sie taten es nicht.

Doch der Reihe nach. Eine Eisenbahn von Hamburg nach Bergedorf war einfach zu realisieren, weil sie nur Lübecks, nicht aber Dänemarks oder Hannovers Einverständnis voraussetzte – Bergedorf unterstand damals nämlich beiden Hansestädten (und wurde erst 1867 ganz Hamburg zugesprochen). Mit Lübeck hatte man schon zuvor über eine Eisenbahnverbindung gesprochen. Lübeck war auch kooperativ gewesen, Dänemark hingegen – Holstein – hatte die Sache verhindert.

Viel schwieriger als die außenpolitischen Angelegenheiten wurden für die am 18. Dezember 1838 gegründete Hamburg-Bergedorfer Eisenbahngesellschaft die Erwerbsverhandlungen mit den Grundstückseigentümern entlang der Strecke. Von 85 konnten 60 nur über ein gerichtliches Enteignungsverfahren abgeschlossen werden – und das bei einer insgesamt gerade mal 16 km kurzen Bahnstrecke! Aber auch das ging über die Bühne. Technische Probleme gab es kaum, im Februar 1842 konnten erste Probefahrten inszeniert werden. Als Lokomotive stand eine bereits Ende November 1841 aus Newcastle in Hamburg

eingetroffene Stephenson-Lok zur Verfügung, drei weitere Maschinen gleichen Typs – 1A1-Loks der berühmten „Patentee“-Reihe – folgten Anfang 1842. Damals trugen Loks noch Namen: „Hansa“, „Berlin“, „Magdeburg“, „Hannover“.

Sonnabend, 7. Mai 1842 – an diesem Tag soll die Eröffnung der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn gefeiert werden. Der Große Brand aber, der in der Nacht vom 4. auf den 5. Mai ausbricht und in den folgenden drei Tagen 1800 Häuser – ein Viertel der Stadt – vernichtet, wirft alles über den Haufen. Statt jubelnder Festgäste muß die Bahn Flüchtlinge aus der brennenden Stadt fahren, stadteinwärts bringt sie Helfer. Erst am 16. Mai kann die Strecke den öffentlichen Betrieb aufnehmen.

Hamburgs erster Bahnhof

Skizzen vom ersten Bahnhof der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn im Hamburg: Er lag etwa an der Stelle des heutigen Deichtormarktes innerhalb der alten Befestigungsanlagen. Die brauchte man nicht mehr, also konnte eines der alten Bollwerke des Festungsringes, nämlich das neben dem Deichtor liegende mit dem Namen Bartholdus, geschleift werden; im Stadtgraben wurde für die Gleise ein Damm aufgeschüttet. Auf der Stadtseite des Grabens war jedoch nur Platz für die Anlagen des Personenverkehrs. Dabei handelte es sich im wesentlichen um einen kleinen Massivbau längs neben den Gleisen, der als Abfertigungs-, Warte- und Dienstgebäude diente. Die drei Gleise selbst lagen unter einer recht simplen, aus Brettern und Holzstützen gezimmerten Bedachung. Der wiederum war stadtsseitig ein doppelter Torbogen mit zwei gemauerten Türmen vorge-setzt worden, womit die Bretterbude im-