



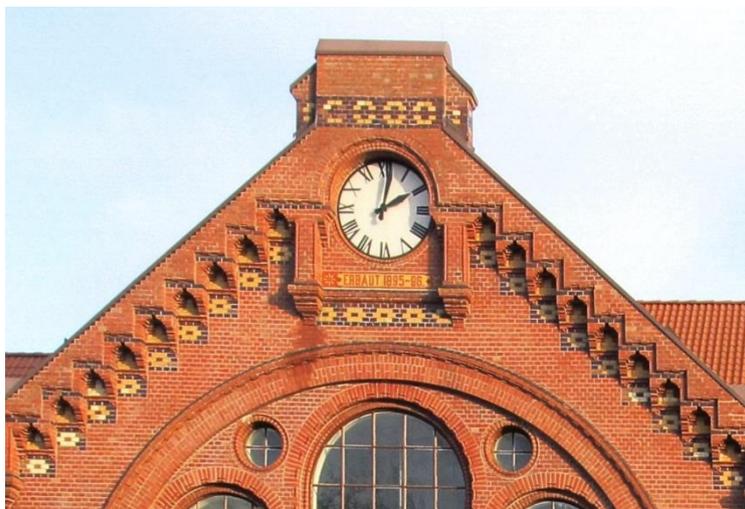
MODELLEISENBAHN HAMBURG e. V.

im Hamburg Museum

Hamburgische Eisenbahngeschichte

- vermittelt im Hamburg Museum -

mithilfe des Eisenbahnmodells Hamburg-Harburg





Hamburgische Eisenbahngeschichte - vermittelt im Hamburg Museum -

Anfänge im Museum für Hamburgische Geschichte (MHG)

Schon **1944** hatte der Vorsitzende unserer bereits im Jahre 1931 gegründeten Vereinigung, Prof. Dr. Walter Hävernick, die Vision, in Hamburg ein Eisenbahn-Verkehrsmuseum ins Leben zu rufen.

Durch die Kriegereignisse mussten jedoch alle weiteren Planungen eingestellt werden.

1947 ergab sich für Walter Hävernick, nunmehr Direktor des MHG, die Möglichkeit, hier mit Unterstützung der Vereinsmitglieder und von DB-Dienststellen die heute weit über Hamburg hinaus bekannte Modelleisenbahn zu erbauen. Sie stellt die Bahnhöfe Hmb-Harburg, Hamburg Hgbf und Hamburg Kai rechts im Maßstab 1 : 32 dar und wird regelmäßig von unseren Mitgliedern betrieben, gepflegt und ergänzt. Die ersten Züge rollten **1949**. Aus dem geplanten Eisenbahn-Verkehrsmuseum für Hamburg wurde leider nichts. Es konnte nur der Modellteil realisiert werden. Wir versuchen, den Besuchern mit unserem betriebsfähigen Anschauungsmodell im hm lebendige Hamburgische Eisenbahngeschichte zu vermitteln.

Auch innerhalb der geplanten Neukonzeption des Museums beinhaltet der Themenbereich

- Hamburgische Verkehrsgeschichte und Stadtentwicklung -
 die Eisenbahnabteilung sowie
 die Hafen- und Schifffahrtsabteilung.

Die nachstehenden Ausführungen sollen einen kurzen Überblick über Entwicklung und Bedeutung der Eisenbahn für Hamburg geben.

Hamburgische Eisenbahngeschichte betrachtet aus Harburger Sicht

Eine Chronologie, zusammengestellt von Gerhard Rocco

Fotos: Mehev

Streckennetz

Beginn des Eisenbahnzeitalters in Hamburg

Sieben Jahre nach Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahnstrecke zwischen Nürnberg und Fürth sollte am **7.5.1842** die erste Bahn zwischen Hamburg und Bergedorf feierlich eröffnet werden. Das erste Bahnhofsgebäude in Bergedorf ist heute noch erhalten. Leider fiel die Eröffnungsfeier aus, weil die ersten Züge bereits Tage vorher nach Ausbruch des „Großen Hamburger Brandes“ Flüchtlinge aus Hamburg nach Bergedorf und Feuerwehrleute mit Gerätschaften umgekehrt nach Hamburg bringen mussten.

Fortsetzung in Altona

Nach Eröffnung der Altona – Kieler Bahn **1844** erfolgte **1845** der Anschluss des Altonaer Hafens über die Hafenbahn; bis 1849 Pferdebetrieb, bis 1876 Seilbetrieb. Danach Lokomotiv-Betrieb durch den 395 m langen Tunnel. 1895 Verlängerung des Hafenbahntunnels „Schellfisch隧nels“ auf 961 m, seinerzeit längster Tunnel Norddeutschlands.

Entstehung weiterer Privatbahnen

1846 Eröffnung der Berlin – Hamburger Bahn mit Erweiterung des vorherigen „Bergedorfer“ Bahnhofs zum Berliner Bahnhof, Kopfbahnhof an der Amsinckstr. (1957 umbenannt in Högerdamm). Fahrzeit Hamburg – Berlin im Personenzug 8 Stunden!

1847 Eröffnung der Strecke (Hannover -) Celle – Harburg mit End- (Kopf-) Bahnhof am Schellerdamm (früher Bahnhofsstr.) durch die Königlich Hannöversche Staatseisenbahn. **1849** entstand die Verbindung zum Hafen Harburg, schon lange vor dem Hafenananschluss in Hamburg.

1865 wurde die Strecke Lübeck – Hamburg von der „Lübeck-Büchener Eisenbahn“ (LBE) in Betrieb genommen mit Endbahnhof an der Spaldingstr. Seinerzeit bestand ein Verbindungsgleis vom Lübecker Bf über Rothenburgsort zum Berliner Bf. Diese fortschrittliche Privatbahn wurde erst 1938 von der Staatsbahn übernommen. Ein Doppelstockzug der LBE mit Stromlinienlokomotive verkehrt auf unserer Anlage.

1866 Eröffnung der „Verbindungsbahn“ von Hamburg nach Altona, ausgehend vom Bf Klosterort. Nach den Städten Altona und Harburg bekam **1866** auch der Hafen in Hamburg seinen Eisenbahnanschluss am Sandthorquai mit Verbindung zum Berliner Bahnhof.

1866 annektierte das Königreich Preußen das Königreich Hannover.

Hamburg und Harburg versuchen die Annäherung

Bis 1872 waren die Städte Hamburg und Harburg durch Norder- und Süderelbe sowie die wenig erschlossene Elbinsel Wilhelmsburg mit ihren Niederungen voneinander getrennt. Es bestanden Fährverbindungen über die Norder- und Süderelbe sowie eine direkte „Dampf-Schiff-Fahrt“ zwischen Hamburg, Altona und Harburg. In deren Fahrplan von 1853 waren die Anschluss-Züge aus/in Richtung Hannover sowie Kiel und Berlin verzeichnet.

1872 wurden die beiden Eisenbahn-Brücken über die Elbe eröffnet (Die Straßenbrücken folgten erst 1899!) Gleichzeitig hatte man **1872** in Harburg den Interimsbahnhof (bis 1897) an der Grubestr. (heute nördl. Hannoversche Str. Richtung Süderelbe) fertiggestellt, um dort die Züge der Relationen Hannover / Bremen – Harburg – Hamburg abzufertigen. Damit war **1872** die Bahn frei für die Verlängerung der Strecke aus Richtung

Hannover über Harburg hinaus bis zum Venloer, auch Pariser Bahnhof genannt, ab 1892 in Hamburg Hannoverscher Bahnhof umbenannt. Dort bestand eine Gleisverbindung für Überführungsfahrten zum Klostertorbahnhof und weiter zur Verbindungsbahn. Die Anlage war am Lohseplatz als Kopfbahnhof mit großer Bahnhofshalle und Gleisen für den Güterumschlag konzipiert. (Dargestellt auf unserer Modelleisenbahn) **1874** folgte die Eröffnung der Strecke Bremen – Harburg (genannt Venloer Bahn, erbaut und betrieben von der Köln – Mindener Bahn) mit Überleitung in die vorhandene Strecke Harburg – Hamburg-Venloer Bf. Nunmehr war zwar das „Tor zu Hamburg“ geöffnet worden. Harburger Kaufleute, Spediteure, Lastträger, Fährbetriebe und Gastwirte befürchteten aber zu recht den Rückgang ihrer Geschäfte. **1881** wurde die Strecke Cuxhaven – Harburg der Unterelbischen Eisenbahn mit eigenem Endbahnhof Unterelbe in Harburg eröffnet. Es bestand ein Verbindungsgleis zwischen dem Bf Harburg Unterelbe und den Gleisanlagen im Bf Harburg. **1889** fuhr der erste HAPAG-Sonderzug von Hamburg nach Cuxhaven mit Passagieren für den Nordamerika-Dienst.

Neuordnung der Harburger Bahnanlagen

Erst nach Verstaatlichung der Venloer Bahn, der Köln – Mindener Bahn und der Unterelbischen Eisenbahn erhielt Harburg einen neuen Gemeinschaftsbahnhof, der die Bahnstrecken von Hannover, Bremen und Cuxhaven sowie von Hamburg auf sich vereinigte. Der Bahnhof Harburg wurde **1897** in heutiger Form und Lage eröffnet und erhielt den Namen Harburg Hbf. Dieses markante Bahnhofsgebäude mit den Gleisanlagen für den Personenverkehr ist bis heute in Betrieb und wird auf unserer Anlage im Modell gezeigt. **1907** wurde der dem Bf Unterelbe angeschlossene Seehafenbahnhof in Betrieb genommen. Nunmehr konnten Seeschiffe an Altona und Hamburg vorbei Harburg direkt anlaufen.



Neuordnung der Hamburger Bahnanlagen

Der Verkehr auf den Hamburger Straßen wurde zur Jahrhundertwende immer zähflüssiger, weil sich Fuhrwerke, Straßenbahn und Eisenbahn gegenseitig behinderten. Die Bahngleise verliefen seinerzeit auf Straßenniveau, und der Zugverkehr musste durch Posten, Ketten oder Schranken gesichert werden. Fahrpläne der Züge konnten nicht mehr eingehalten werden. Das Umsteigen zwischen den vier Endbahnhöfen war unerträglich.

Nach langen Verhandlungen zwischen Hamburg, Lübeck und Preußen war der Weg frei für den Bau des Hamburger Hauptbahnhofs in seiner heutigen Lage und die niveaufreie Einführung der Zulaufstrecken von Altona, Harburg, Lübeck und Berlin. Die vier Endbahnhöfe Hannoverscher, Klostertor-, Lübecker und Berliner Bahnhof konnten stillgelegt werden.

1906 wurde der Bahnhof Hamburg Hbf eröffnet. Damit waren – so meinte man – Strecken und Bahnhöfe für den Personenverkehr auf eine solide Grundlage gestellt. Jedoch hatte man nicht mit einem außerordentlich starken Ausflugsverkehr gerechnet: Über 100 Sonderzüge mussten in den Sommermonaten an Sonntagen u. a. in die Heide gefahren werden. Da die Anlagen des Hauptbahnhofs diesen Ansturm nicht bewältigen konnten, wurden 1914 die Bahnsteiggleise des Hannoverschen Bahnhofs für die Abfertigung von Sonderzügen erneut in Betrieb genommen. Dadurch war es möglich, von / nach dort auch täglich bis zu 27 Sonderzüge zwischen Hamburg und Cuxhaven für den Aus- und Rückwandererverkehr Richtung Amerika abzufertigen.

Gebietsreform in Harburg

1927 wurden die Stadtgemeinden Harburg und Wilhelmsburg zu einer neuen Stadt „Harburg-Wilhelmsburg“ vereinigt, der Harburger Bahnhof in „Harburg-Wilhelmsburg Hbf“ und der Haltepunkt Wilhelmsburg in „Harburg-Wilhelmsburg Nord“ umbenannt.

Gebietsreform in Hamburg

1938 wurden die drei damals preußischen Städte Altona, Harburg-Wilhelmsburg und Wandsbek gem. dem *Groß-Hamburg-Gesetz vom 1.4.1937* in die Freie und Hansestadt Hamburg eingemeindet.

Herausforderung für die DB

1962 Sturmflut in Norddeutschland. Die viergleisige Strecke sowie sämtliche Straßenverbindungen zwischen Harburg und Hamburg waren unterbrochen. Die Verbindung konnte tagelang nur mit Einschränkungen und nur auf der Schiene über die Bahnhöfe Hmb Hohe Schaar und Hamburg Süd im Hamburger Hafen aufrecht erhalten werden. Fernzüge wurden über Lüneburg – Büchen umgeleitet.

Die Oberleitung erreicht Hamburg

1965 wurde der elektrische Betrieb auf der Strecke Hannover – Hamburg aufgenommen. Die Aufnahme des elektrischen Betriebes auf den Strecken Bremen – Hamburg und Hmb-Harburg – Stade folgte **1968**. Auch unsere Modell-Strecken wurden gleichzeitig mit Oberleitung ausgerüstet. Die Aufnahme des elektrischen Betriebes auf unserer Anlage erfolgte am 5.4.1965 in Anwesenheit des Präsidenten der Bundesbahndirektion Hamburg, Herrn Artur Petzold – und zwar einen Tag vor der festlichen Eröffnung des E-Betriebes durch die DB. In Harburg gab es seit 1903 mit Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie von Hamburg nach Harburg eine Besonderheit: die Kreuzung der zweigleisigen Unterelbebahn nach Cuxhaven auf dem Bahnübergang Schlossmühlendamm. Mit Beginn der Elektrifizierung der DB-Strecke **1967** musste auch der Oberleitungsbereich als Fahrdrahtkreuzung (mechanisch und elektrisch) hergerichtet werden, d.h. umschaltbar vom Fernbahnbetrieb mit 15.000 Volt ~ auf Straßenbahnbetrieb (Rollenstromabnehmer !) mit 600 Volt =. Nach Einstellung der Straßenbahn zwischen Wilhelmsburg und Harburg 1971 zählte auch diese Kuriosität zur Vergangenheit.

Ende einer Ära

1972 endete der Dampfbetrieb der DB im Norden endgültig mit der letzten Fahrt der 012 102 von Westerland nach Hmb-Altona. Eine bauartgleiche Schnellzuglok, die 01 1100, befördert bei uns regelmäßig den D-Zug von Hamburg nach Köln mit Halt in Hmb-Harburg. Gerade die Dampflokomotiven mit den dazu passenden Personen- und Güterwagen sind auf unserer Anlage selbstverständlich noch sehr stark vertreten.



Schnellfahrbetrieb und Infrastruktur

Nach mehrjähriger Umbau- und Erprobungsphase wurde **1976** auf der Strecke Hamburg – Bremen der Schnellfahrbetrieb mit 200 km/h aufgenommen und im Rahmen der Internationalen Verkehrsausstellung 1979 in Hamburg den Besuchern in Sonderzügen zwischen dem Messe-Bf Hmb Sternschanze und Bremen demonstriert. 1987 folgte die Strecke Hamburg – Hannover und 2004 die Strecke Hamburg – Berlin, diese sogar mit 230 km/h. Die auf diesen Strecken eingesetzten Züge (IR, IC, ICE) verkehren auch auf unseren Modellstrecken.

1983 erreichte die Gleichstrom-S-Bahn den Stadtteil Hmb-Harburg und wurde **1984** bis Hmb-Neugraben verlängert. Den unterirdischen S-Bahnhof Harburg mit zwei S-Bahnzügen zeigen wir auf unserer Anlage als Teilansicht im Modell.



Foto: Uwe Lacina

Entwicklung der Anlagen für den Güterverkehr

So wie die Reisenden in Hamburg ein-, aus- und umsteigen, müssen auch die Güterwagen entsprechend behandelt werden. Das geschieht auf den Rangierbahnhöfen. Die ankommenden Güterzüge werden aufgelöst und die Wagen je nach Zielbahnhöfen im Nahbereich erneut zusammengestellt. Dort angekommen müssen sie erneut ausrangiert und den Empfängern zugestellt werden.

In Hamburg gab es fünf solcher Rangierbahnhöfe (Rbf): Rothenburgsort, als Rbf der Berlin-Hamburger Eisenbahn (seit 1847), Wilhelmsburg (1890), Harburg (1897), Eidelstedt (1922) und Billwerder (1939). Für die sofortige Bereitstellung eilbedürftiger Wagen bei den örtlichen Empfängern und die beschleunigte Weiterleitung solcher Wagen erlangte der Hannoversche Bahnhof, seit 1964 Hamburg Hgbf, eine herausragende Bedeutung. (Ergänzende Angaben siehe weiter unten)

Hamburger Hafenbahn

Für den Bahnanschluss im Hamburger Hafen sorgt die Hamburger Hafenbahn mit einem umfangreichen Gleisnetz, begonnen 1866 mit der Verbindung zum Sandttorkai. Das Netz der Hafenbahn gehört der Stadt Hamburg und umfasst heute ca. 300 km. Dazu rechnen nicht die vielen Privatgleisanschlüsse der Umschlagfirmen und Industriebetriebe. Diese müssen ihre Gleisanlagen auf eigene Kosten erstellen. Ca. 200 Züge verkehren täglich zwischen dem Netz der DB und den Hafenbahnhöfen. 70 % der Container werden auf der Schiene befördert. Die großen elektrifizierten Hafenbahnhöfe wie z.B. Hamburg Süd, Hohe Schaar, Waltershof wie auch einzelne große Umschlagbetriebe werden aus dem DB-Netz mit sog. Ganzzügen direkt angefahren.

Die große Umstellung im Güterverkehr

Da die fünf o.g. Hamburger Rangierbahnhöfe immer unwirtschaftlicher arbeiteten, musste das gesamte System erneuert werden. So wurde 1977 der erste Bauabschnitt des Rbf Maschen im Nord/Süd-System in Betrieb genommen. Nach Fertigstellung der Gesamtanlage 1980 konnten die fünf Rangierbahnhöfe nach und nach stillgelegt werden.

Verkehrshistorische Modelleisenbahn im Hamburg Museum

Vorbemerkung

Die Anlage gibt den Zustand des Vorbildes wieder in der Zeit vom Beginn des 20. Jh. bis ca. 1990.

Der Bahnhof Hamburg-Harburg wurde als Vorbild gewählt, weil dort mehrere Fernstrecken in einem Personenbahnhof und in einem Rangierbahnhof zusammentreffen und in einem entsprechend großen Raum im Maßstab 1 : 32 dargestellt werden können. Außerdem besteht hier die Möglichkeit, die für den Bahnbetrieb damals noch nötigen Zusatzanlagen im Betrieb zu zeigen. Dazu gehören außer den Bahnsteigen die vielen Ordnungsgleise des Rangierbahnhofs, damit verbunden der Ablaufberg, dazwischen gelegen das Bahnbetriebswerk mit Lokschuppen, Drehscheibe, Bekohlungsanlage und weiteren für den Lokomotivdienst wichtigen Einrichtungen. Wir präsentieren die Ortsgüteranlage mit den Ladegleisen, an denen die Güterwagen zur Be- und Entladung bereitgestellt werden. Empfangs- und Vorgebäude von 1897 sind heute noch fast unverändert im Original erhalten. Der Rangierbahnhof und die anderen genannten Zusatzanlagen wurden, bedingt durch den Strukturwandel, beim großen Vorbild abgebaut. Auf dem frei gewordenen Gelände erhielten die Streckengleise Richtung Hannover und Bremen eine neue Lage. Wir bieten Ihnen in der Tat noch Geschichte zum „Erfahren“.

Die viergleisige Verbindung zwischen Hmb-Harburg und Hamburg Hbf wird auf der Anlage (mit Ausnahme auf der Elbinsel Wilhelmsburg) vorbildgerecht wiedergegeben.

Auf der gegenüberliegenden, der Hamburger Seite unserer Anlage haben wir den Bf Hamburg Hgbf, die Pfeilerbahn und den Freihafen-Bf Hmb-Kai rechts erbaut.

Auf dem Bf Hamburg Hgbf wurden eilbedürftige Wagen, z.B. mit Obst, Gemüse, lebenden Fischen, Sammelgut usw. innerhalb kürzester Zeit nach Eingang den Empfängern zugeführt bzw. nach Umrangieren mit Vorrang-Zügen an die Empfangsbahnhöfe im Nahbereich weitergeleitet.

Bei den örtlichen Empfängern im Hgbf sind besonders hervorzuheben: die Schuppen der Sammelgutspediteure, die Ladestraßen für aus dem Ausland eingehende Obst- und Gemüsesendungen, die Kaianlagen zum Umschlag von Kohle Bahn / Schiff, der Großmarkt und die Güterschuppen für Eingang, Ausgang und Umladung von Stückgutsendungen, der größten Anlage in Deutschland.

Wie seinerzeit beim großen Vorbild verlaufen die Personenzug-Gleise zwischen Hamburg und Harburg im Hauptgüterbahnhof noch auf einem Viadukt, der historischen Pfeilerbahn mit den früheren Haltepunkten Elbbrücke und Oberhafen.

Hinter der Pfeilerbahn sieht man bei uns den Bahnhof Hamburg Kai rechts vor der von einem Kunstmaler gestalteten Hafenkulisse. Dort am Kaischuppen 25 erkennen die Besucher den Umschlag zwischen Bahn und Schiff per Kran. Dieser Bahnhof entstand durch Abtrennung von den Anlagen des Hannoverschen Bahnhofs, als **1888** der Freihafen eingerichtet wurde.



Auch die Anlagen des Hauptgüterbahnhofs und des Bahnhofs Kai rechts sind inzwischen dem Strukturwandel zum Opfer gefallen. Dort entsteht in Kürze der nächste Bauabschnitt der Hafencity, erschlossen durch die im Bau befindliche U 4. Die Pfeilerbahn wurde durch eine Rampe ersetzt.

Auch dieser Bereich unserer Anlage ist bereits Geschichte. Herzlich willkommen in der Vergangenheit! Und dennoch fahren bei uns auch die modernsten Züge der DB auf den Strecken der 50er Jahre.

Fahrzeuggeschichte (Auswahl)

Den Anfang machte der Adler 1835 zwischen Nürnberg und Fürth. Der Größenvergleich unseres Modells mit den gegenwärtig eingesetzten Zügen macht die enorme Entwicklung deutlich.

Auch unser „Museumszug“ mit den drei Personenwagen, gezogen von der alten dreiachsigen Dampflok T3, kenntlich an dem hohen Schornstein, zeigt „Eisenbahn-Romantik“ des ausgehenden 19. Jahrhunderts.



Schon **1936** setzte die Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE) Doppelstockzüge im Schnellverkehr zwischen Hamburg und Lübeck-Travemünde ein. Diese benötigten für die Fahrt von Hamburg Hbf nach Lübeck Hbf (ohne Halt in Bad Oldesloe) 46 Min. Sie verkehrten als Wendezüge mit einer Stromlinien-Dampflok, die in beiden Fahrtrichtungen immer an demselben Zugende verblieb. Wir zeigen eine solche Einheit im Betrieb.



Versuche zur Leistungssteigerung der Triebfahrzeuge

1931 erreichte Krukenbergs „Schienenzeppelin“ – angetrieben mit einer Luftschaube – auf der Berliner Strecke bei Versuchsfahrten 230 km/h. Ein Modell zeigen wir auf unserer Anlage in Fahrt.

Der erste Schnelltriebwagen, der legendäre zweiteilige „Fliegende Hamburger“, nahm **1933** den planmäßigen Betrieb zwischen Hamburg und Berlin mit 160 km/h auf. Fahrzeit Hamburg – Berlin 2 Std, 18 Min. Auch dieses Modell durchfährt unseren Bahnhof.



Ein weiteres Versuchsfahrzeug wurde ab **1941** im fahrplanmäßigen Verkehr eingesetzt: Die Stromlinien-Dampflokomotive 19 1001 mit Dampfmotoren – V-förmig auf den vier Treibachsen angeordnet – , nach Probefahrten mit 175 km/h auf der Berliner Strecke. Das Modell dieser Lok ist bei uns vor dem „Nord-Express“ von Kopenhagen nach Paris im Einsatz.



Neuanfang nach dem 2. Weltkrieg

Nach Beseitigung der Kriegsschäden baute die DB **1951** das Fernschnellzug-Netz auf: Aus wenigen bequemen blauen Wagen 1.Klasse gebildet, selbstverständlich mit Speisewagen und von schnellen (Dampf-)Lok gezogen, fuhren die F-Züge mit bis zu 140 km/h mit Halt nur auf wenigen Verknüpfungsbahnhöfen. Ein solcher F-Zug fährt bei uns als „Gambrinus“ von München nach Hamburg-Altona.



1957 begann mit der Einführung des Trans-Europ-Express (TEE) ein neues Eisenbahnzeitalter: Zwischen sieben Europäischen Ländern wurden diese komfortablen Dieseltriebwagen – nur mit der 1. Wagenklasse – eingesetzt. Wir zeigen den TEE „Helvetia“ auf seiner Fahrt von Zürich nach Hamburg.



Foto: Uwe Lacina

1968 begann die grundlegende Neuordnung des Gütertransports über die Seehäfen: Alle geeigneten Frachten werden in genormte Großbehälter (Container) verladen und verbleiben darin vom Absender bis zum Empfänger. Dieses Verfahren erleichtert und beschleunigt den Umschlag Straße / Bahn / Schiff enorm. Bei uns durchfährt ein solcher Containerzug den Bahnhof Harburg auf der Fahrt vom Umschlagbahnhof im Hamburger Hafen ins Binnenland.



1971 startete das Intercity Netz mit neuen Wagen, weiterhin nur mit der 1.Klasse, aber im Zweistundentakt. **1979** wurde der Fahrplan erneut verdichtet bei erheblich kürzeren Reisezeiten, und es wurden Wagen der 1. und 2. Klasse mitgeführt nach dem Motto „Intercity 79 – jede Stunde jede Klasse“. Ein solcher IC verkehrt bei uns als „Arcona“ von Stralsund nach Karlsruhe.



Nach der Zusammenführung der Deutschen Bundesbahn (DB) mit der Deutschen Reichsbahn (DR) zur Deutschen Bahn AG **1994** kamen viele Triebfahrzeuge der DR nach Hamburg. So zeigen wir ein Modell einer Diesellok der Baureihe 232, einer sechsachsigen schweren Diesellok, die bei uns einen Eilgüterzug zieht.



1991 Beginn des ICE-Zeitalters. Gleichzeitig Inbetriebnahme des ICE-Betriebswerks Hmb-Eidelstedt. Inzwischen verkehren bereits ICE-Züge der 4. Generation, diese mit 300 km/h.



Weitere Triebfahrzeuge und Zuggarnituren , die jeweils ihre Epoche charakterisieren, sind z.B. das „Mädchen für Alles“, das „Deutsche Krokodil“, die V 200, der „Ameisenbär“, der „Retter der Nebenbahnen“, der „Gläserne Zug“. Über 40 Züge sind auf unseren Gleisen unterwegs.

Ein Hinweis in eigener Sache

Interessierte Besucher, die Spaß an der Bedienung der computer-unterstützten Modelleisenbahn oder an der Werkstattarbeit haben, werden gern in unseren Mitgliederkreis aufgenommen: Tel. 040 314435 oder mehr Informationen unter www.mehev.de.

Quellenverzeichnis

Hamburger Hafenbahn, Auf Schienen zum Schiff, 1966

Bundesbahndirektion Hamburg, 100 Jahre Eisenbahndirektion Hamburg, 1984

Gert-E. Thalau, Eisenbahndirektion Altona/Hamburg, VBN Verlag B. Neddermeyer, 2010

Dieter Höltge / Michael Kochems, Straßen- und Stadtbahnen in Deutschland Band 11 Hamburg, EK-Verlag, 2008

Erich Staisch, Hauptbahnhof Hamburg, Verlag Hoffmann und Campe, 1981

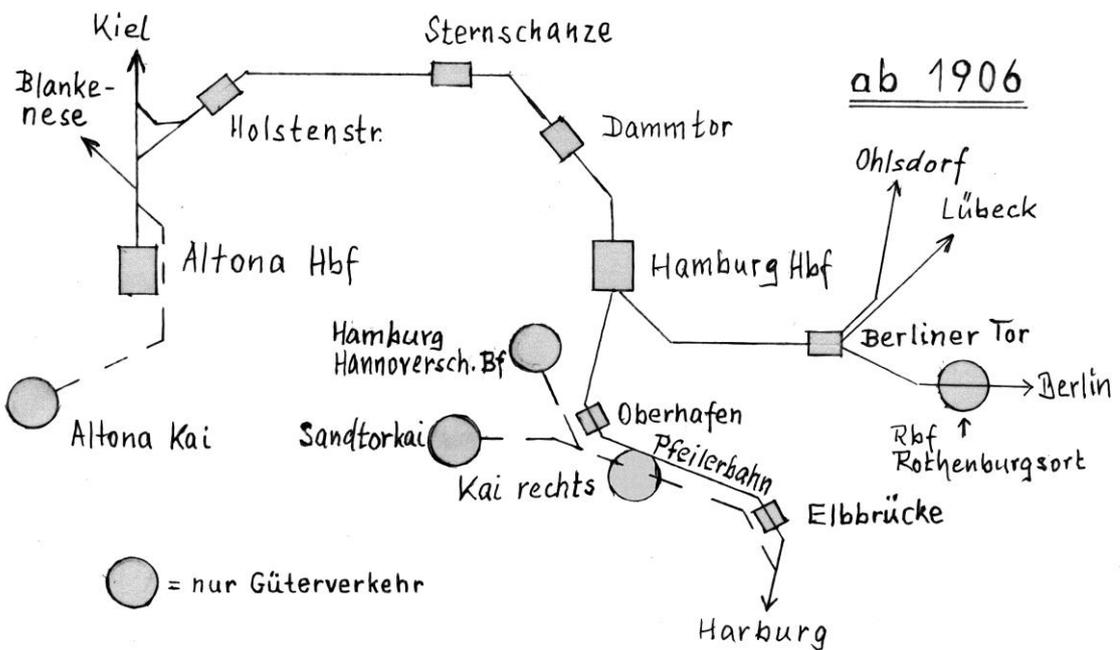
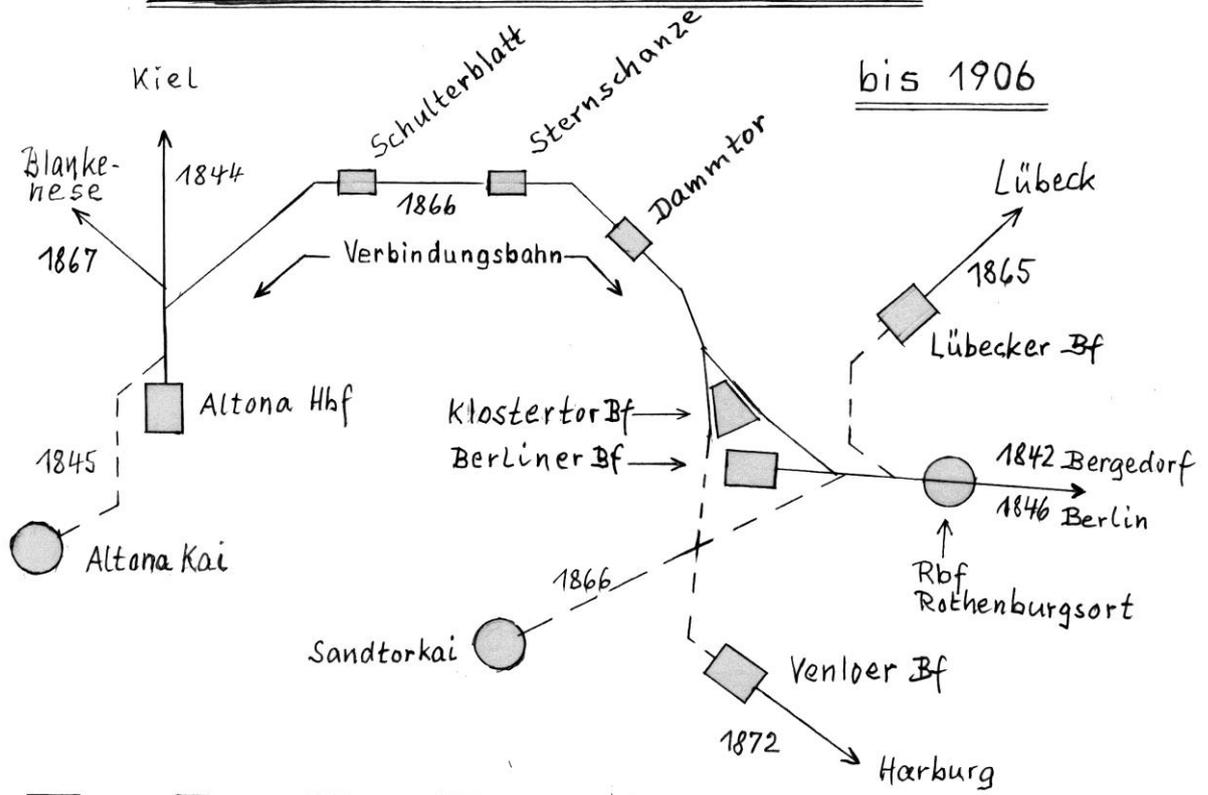
Erich Staisch, Hamburg und die Eisenbahn, Verlag Wolfgang Zimmer, 1969

9.12.13

Copyright : Gerhard Rocco / Mehev

Bahnanlagen in Altona und Hamburg

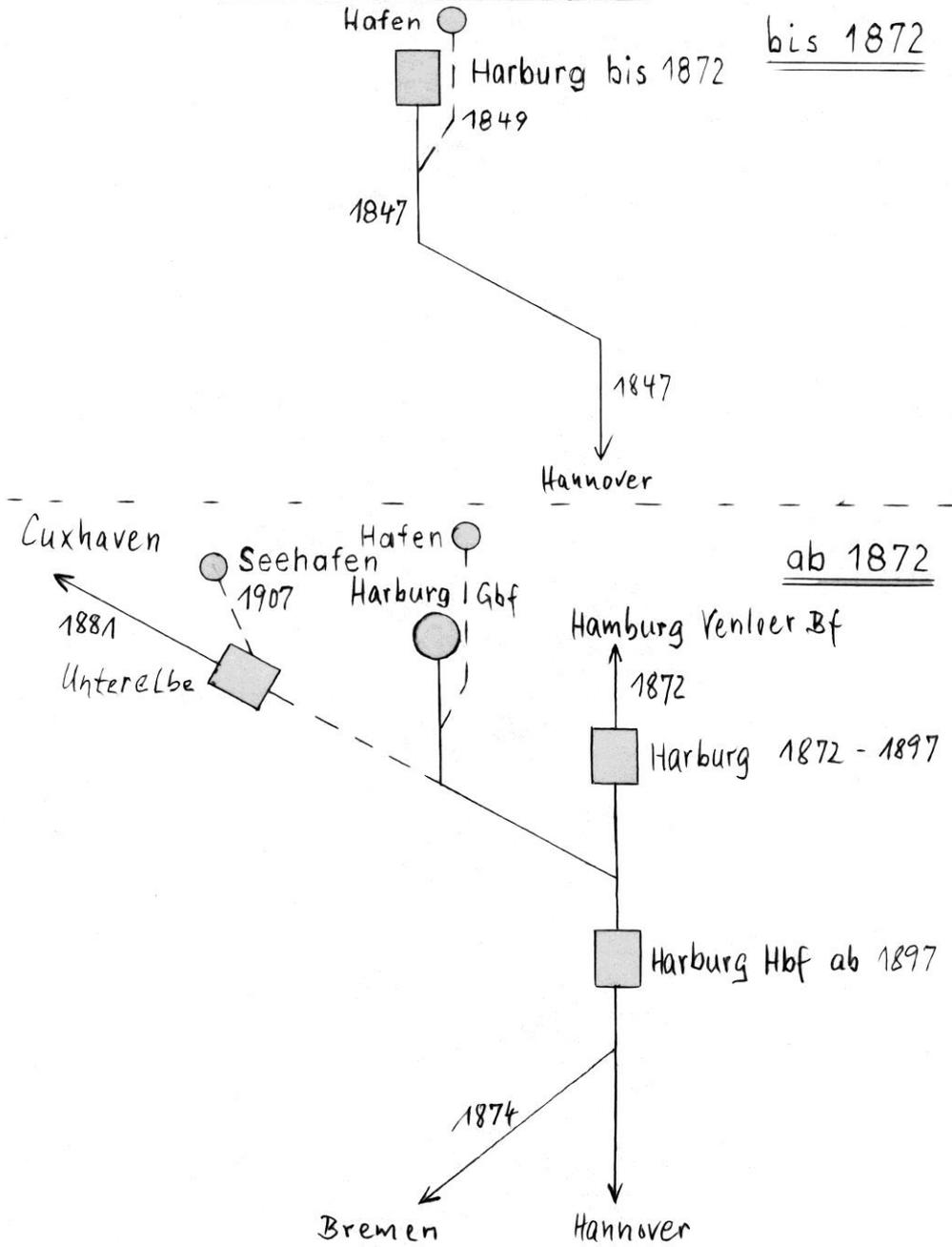
Anlage 1



G. Rocco 12/2013

Harburger Bahnanlagen

Anlage 2



G, Roeco 12/2013

