

Eisenbahnen und Bahnhöfe.

Dipl.-Ing. Kalbfus.

Die Staatsbahnen. Die allgemeinen Verkehrsbeziehungen Altonas sind, wie aus seiner Lage neben und zu Hamburg erklärlich ist, im großen und ganzen die gleichen wie die der großen Schwesterstadt. Es bedarf deshalb hier keiner Wiederholung des bereits an anderer Stelle Gesagten und es genügt, wenn nur der örtliche Einfluß der Staatsbahnen erörtert wird.

Im städtebaulichen Sinne ist Altona vielleicht ein Schulbeispiel dafür, wie die Durchschneidung einer Stadt durch Bahnen die gesamte kommunale Entwicklung erschweren und Rückwirkungen zeitigen kann, die selbst durch außerordentliche Geldopfer nicht ganz unschädlich gemacht werden können. Denn, wie bereits im allgemeinen Teil angeführt wurde, die Anlagen der Staatsbahn teilen das Stadtgebiet in vier, naturgemäß nur stellenweise durch Straßenunterführungen verbundene Gebiete, in die sich gewissermaßen zentral die ausgedehnten Anlagen des Haupt- und des Güterbahnhofes einschieben. Es war deshalb eine der dringendsten Aufgaben, bei der Vereinigung von Altona und Ottensen, das Zusammenwachsen der beiden Städte durch Verschiebung des Hauptbahnhofes zu erleichtern.

Der Stadtplan von 1887 (vgl. Abb. 1215 im Abschnitt „Straßendurchbrüche“) zeigt den damaligen Hauptbahnhof noch unmittelbar an der Palmaille, dort, wo heute das neue Rathaus den Mittelpunkt des Gemeindelebens umfaßt. Von hier aus zogen sich die Gleise der Kieler Strecke in fast genau nördlicher Richtung bis an die Gemarkungsgrenze, aus denen etwa bei der Großen Rainstraße nach Westen die Blankeneser Bahn, nach Osten die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn abzweigten. Letztere folgte etwa der heutigen Herderstraße, überschritt die Holstenstraße unmittelbar neben der Viktoriastraße und verlief weiterhin vom Stern ab wie jetzt in dem Block zwischen Hamburger und Parallelstraße, wo an Stelle der Unterführung der Friedenstraße kurz vor der Hamburg-Altonaer Grenze der Bahnhof Schulterblatt lag. Eine Abkürzungsbahn, aus der Verbindungsbahn etwa an der Viktoriastraße abzweigend und in die Kieler Linie am Kreuzweg einmündend, vervollständigte das Gleisnetz.

Vergleicht man mit diesem Zustande die heutigen Verhältnisse, so lassen sie trotz gewaltiger Veränderungen im einzelnen grundsätzliche Umwälzungen städtebaulicher Art doch nur in beschränktem Maße erkennen. Denn wenn auch der Bahnhof Schulterblatt zugunsten eines an dem wichtigen Knotenpunkt Holstenstraße, Pinneberger Chaussee, Kreuzweg, Kleine Gärtnerstraße und Alsenstraße gelegenen Bahnhofes Holstenstraße aufgegeben und die Verbindungsbahn westlich dieser Stelle durch Verdrückung nach Norden an den Kreuzweg günstiger gelegt worden ist, die Vierteilung der durch die Eingemeindungen vergrößerten Stadt blieb bis in die Gegenwart bestehen. (Vgl. Abb. 1216 in Abschnitt „Straßendurchbrüche“.) Nur im Süden fielen die trennenden Bahnschranken vollständig, da gleichzeitig der Hauptbahnhof von der Palmaille weiter nach Norden in die Linie Große Bergstraße—Bismarckstraße verlegt wurde; auch hier mußten infolge des aus architektonischen Gründen gewählten Vorbauens des Empfangsgebäudes (Abb. 1217) in den genannten Straßenzug verkehrstechnische Schwierigkeiten in Kauf genommen werden.

Die Inangriffnahme der Bauten begann Mitte 1890, schon am 1. Mai 1893 konnten die neuen Anlagen der Verbindungsbahn nebst den zugehörigen Bahnhöfen in Betrieb genommen werden; nur der Hauptbahnhof selbst beanspruchte noch bis zum Herbst 1895 Zeit zu seiner Vollendung. Er ist gleich dem früheren ein Kopfbahnhof, dessen Gleisplan bezüglich der trotz außerordentlicher örtlicher Schwierigkeiten einwandfrei durchgeführten, gegenseitig unabhängigen Ein- und Ausfahrten in weitesten technischen Kreisen bekannt ist.

Gleichzeitig mit den vorstehend beschriebenen Bahn-, Um- und Neubauten erfolgte auf Grund besonderer Vereinbarungen auch der Umbau der Bahnhofsanlagen in den Vororten Bahrenfeld und Othmarschen. Die Blankeneser Strecke wurde zweigleisig ausgebaut, der Bahrenfelder Bahnhof sowohl für den Personenverkehr, als auch — unter Schließung für den allgemeinen Güterverkehr — für Zwecke von Anschlussgleisen erweitert und der Bahnhof Othmarschen unter Verschiebung um 200 m nach Osten verbessert. Die Inbetriebnahme der neuen Bahrenfelder Anlagen geschah im August 1896, ihre schon erwähnte Schließung für den allgemeinen Güterverkehr 1902; der Bahnhof Othmarschen wurde am 1. Mai 1897 dem Betrieb übergeben.

Mit diesen eisenbahntechnischen Verbesserungen hingen natürlich umfangreiche Straßenbauten zusammen, deren Endziel nicht nur die Schaffung der erforderlichen Zufahrtstraßen, sondern auch die Beseitigung aller Übergänge in Schienenhöhe sein mußte. Als letztes Glied in der Kette der hier kurz dargelegten Entwicklung ist der Schließung des Überganges Vosselkamp—

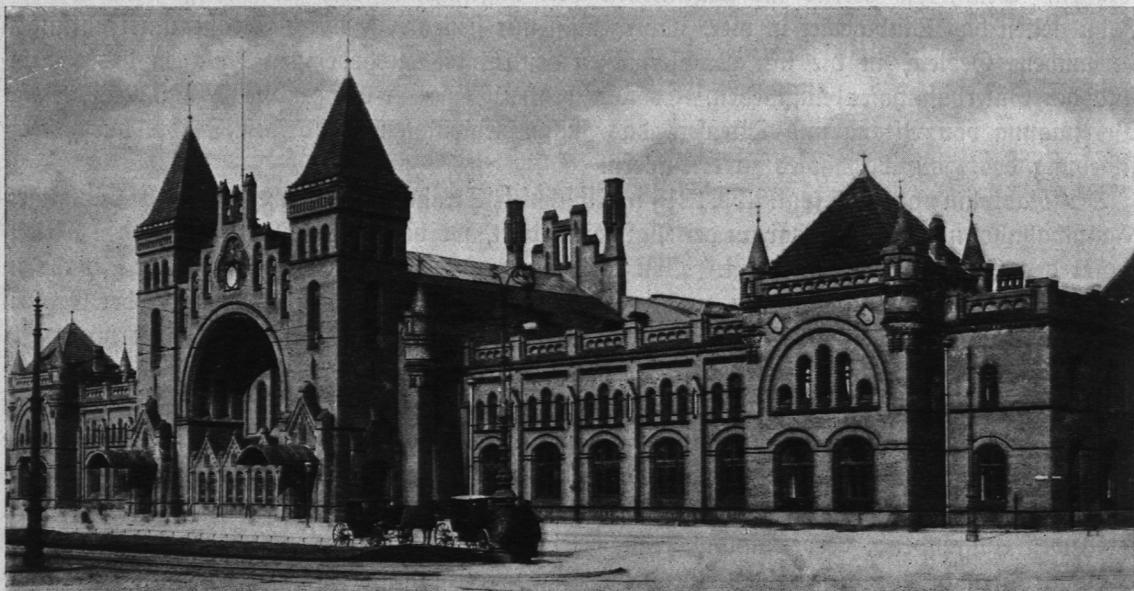


Abb. 1217. Hauptbahnhof.

Baurstraße über die Blankeneser Bahn und seines Ersatzes durch die 250 m weiter östlich gelegene Unterführung Erwähnung zu tun.

Ist mit der Durchführung des Ende der 80er und Anfang der 90er Jahre des vorigen Jahrhunderts aufgestellten großzügigen Programms auch ein gewisser Abschluß in diesen Beziehungen zwischen Stadt und Bahn eingetreten, so trat doch noch lange nicht ein Stillstand der Entwicklung ein, denn sowohl das lebhaft pulsierende Leben des Gemeinwesens, als auch die ununterbrochene Verkehrssteigerung der Bahn selbst stellt immer neue Aufgaben. Im ersteren Sinne mag auf inzwischen abgeschlossene Verhandlungen über die Anlage eines neuen Vorortsbahnhofes neben der oben zuletzt erwähnten Straßenunterführung hingewiesen sein, im letzteren auf die Elektrifizierung der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn und auf die ständige Erweiterung sowohl der Anlagen des Güter-, als auch des Personenbahnhofs. Umfangreiche Verbesserungen des Güterbahnhofs am Rainweg, des Abstell- und des Verschiebebahnhofs in Langenfelde, der im Bau begriffene neue große Güterbahnhof in Eidelstedt sowie die Gleisvermehrung und die Umbauten im Hauptbahnhof haben im Verein mit den Verkehrsmitteln auf der Elbe und der Altona-Kaltenkirchener Bahn gleichermaßen hervorragende Bedeutung für die gedeihliche Zukunft der Altonaer Verkehrsverhältnisse.

Ein bemerkenswertes Bauwerk, anlässlich der letzten Umbauten errichtet, und eine der größten Anlagen in Europa ist das aus ausgemauertem Eisenschwerk bestehende Gebäude zur Aufnahme der großen Stellwerksanlage des Hauptbahnhofes. Es liegt auf zwei 43 m auseinanderliegenden Pfeilern frei auf. Um Störungen durch die Diagonalen zu vermeiden, sind für die Eisenbauweise des Gebäudes statt Gitterträger Vierendeel-Träger gewählt worden. Die Höhe des Gebäudes ist durch das Normalprofil, bzw. durch die Höhe der hinter dem Gebäude befindlichen Signale, die über das Gebäude hinweg noch sichtbar sein müssen, eng begrenzt gewesen.

Die städtischen Bahnen und die Hafenschleppbahn. Im engen Zusammenhange mit den Staatsbahnen stehen zwei der Stadt Altona gehörige Bahnen, deren Aufgabe die Weiterbeförderung der Staatsbahnwagen nach den Gewesen der Anschlussinhaber ist, die Hafenschleppbahn in der Großen Elbstraße und die Industriebahn im Stadtteil Ottensen. Im Gegensatz zu diesen, einem begrenzten Interessentenkreise dienenden Bahnen wird ferner auf der steilen Kaistraße noch eine dritte, ganz anders geartete Bahn, die im Privateigentum der Gesellschaft für gleislose Bahnbetriebe in Wurzen steht, betrieben, die Hafenschleppbahn, die den Fuhrwerken maschinellen Vorkanndienst leistet.

Die älteste dieser Bahnen wurde im Zusammenhange mit den Zollanschlußbauten gebaut und am 4. Februar 1895 eröffnet. Ihre Aufgabe ist es, die Speicher längs des Hafens und des Fischmarkts an die Staatsbahnanlagen vor der Kaistraße anzuschließen. Die Betriebslänge des größtenteils zweigleisigen, mit Haarmannschen Schwellenschienen mit Schutzschiene und neuerdings Phönixschienen ausgerüsteten Gleises beträgt rund 1400 m, die Spurweite ist die übliche. Bis November 1909 dienten Pferde als Zugkraft, die von einem Unternehmer gegen eine Pauschalgebühr von 2 Mark für jeden beförderten Wagen gestellt wurden, wogegen der Betrieb selbst in eigener Regie erfolgte. Auf die Dauer und bei dem ständig wachsenden Verkehr der Bahn konnten Pferde als Zugkraft aber natürlich nicht genügen; nach eingehenden Erwägungen wurden zunächst probeweise zwei feuerlose Maschinen von A. Vorfis, Berlin-Tegel, beschafft, die allen Anforderungen voll gerecht wurden, so daß ihre endgültige Übernahme im Dezember 1910 erfolgte. Nicht diesem in Betrieb angenehmen und in der Bedienung leichten Maschinentyp, sondern den hier sehr schwierigen örtlichen Verhältnissen ist es zuzuschreiben, wenn seine Beibehaltung nur kurzfristig gewesen ist. Denn da sich bei der dichten Bebauung des Hafengeländes und den sehr hohen Bodenpreisen daselbst die Anlage einer eigenen Dampferzeugungsanlage verbot, mußte der Dampf von der Kai- und Lagerhaus-Gesellschaft entnommen werden, ein Verfahren, das Abstände dann zur Folge haben mußte, wenn die genannte Gesellschaft ihre Kessel entweder selbst voll beanspruchte oder bei geringerem Eigenbetrieb über ihren Bedarf hinaus nicht alle Kessel unter Feuer halten wollte. Vielfachen und nicht leichten Verhandlungen machte der Entschluß der Kai- und Lagerhaus-Gesellschaft, ihren Betrieb zu elektrifizieren, ein Ende, zugleich die Verwaltung erneut vor die Frage stellend, ob nun doch eine eigene Dampferzeugungsanlage oder ein Wechsel in der Maschinengattung das Richtige sei. Die Entscheidung fiel nach eingehenden Untersuchungen zugunsten eines Angebots der Gesellschaft für gleislose Bahnbetriebe, die inzwischen die Hafenschleppbahn eingerichtet hatte und bereit war, den Betrieb der Hafenschleppbahn zu übernehmen und mittels elektrisch betriebener, gleisloser Maschinen zu bewirken, wenn für jeden Wagen 2,20 Mark gezahlt würden. Im Juli 1912 kam ein dahingehender Vertrag zustande, demzufolge mit dem 1. Oktober 1912 zunächst ein Probejahr begann, dessen Ergebnis war, daß gleislose Maschinen sowohl bezüglich der Zugkraft, als auch besonders der Bremsfähigkeit wegen den zu stellenden Anforderungen nicht genügten. Auch ein Zwischenversuch, einen der Motoren mit Spurrädern im Gleis zu führen und diesem die Zubringung, im übrigen der gleislosen Maschine die Verteilung zuzuweisen, befriedigte nicht, so daß der Vorschlag der Firma, eine der feuerlosen Lokomotiven nach Einbau eines Motors

elektrisch anzutreiben, angenommen wurde. Wenn auch die Erfahrungen mit der erneut geänderten Betriebskraft abgewartet werden müssen, so darf auf Grund der früheren Bewährung der feuerlosen Maschinen doch als sicher gelten, daß die lehrreichen Versuche alsdann abgeschlossen sind.

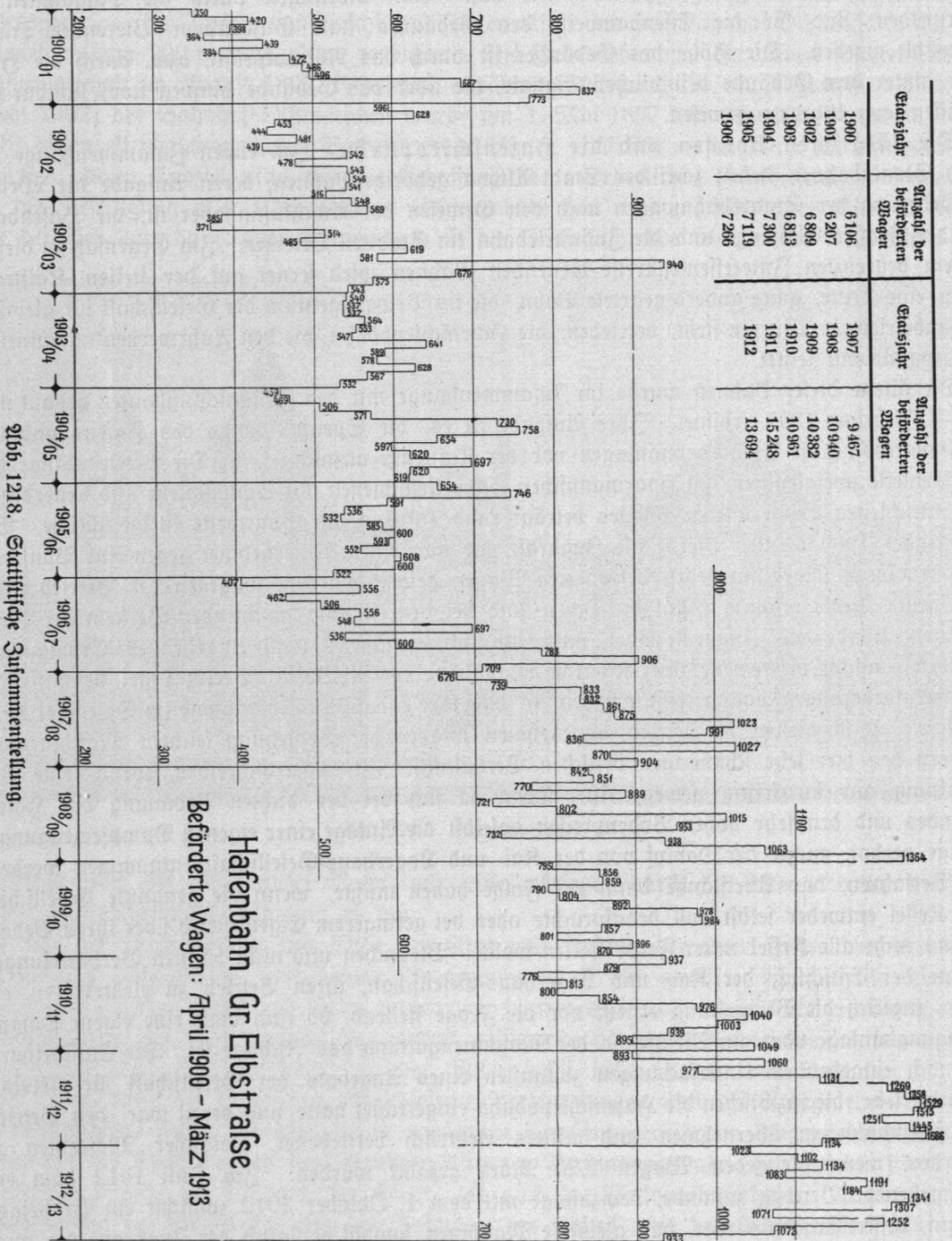


Abb. 1218. Statistische Zusammenstellung.

Hafenbahn Gr. Elbsstraße
Beförderte Wagen: April 1900 - März 1913

Die Beanspruchung der Bahn veranschaulicht die zeichnerische Darstellung in Abb. 1218 nebst der kleinen zugehörigen Zusammenstellung. Aus den Anschlußbedingungen sei nur erwähnt, daß die Gebühr für jeden beladenen Wagen ohne Rücksicht auf sein Ladegewicht 5 Mark beträgt.

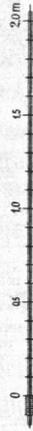
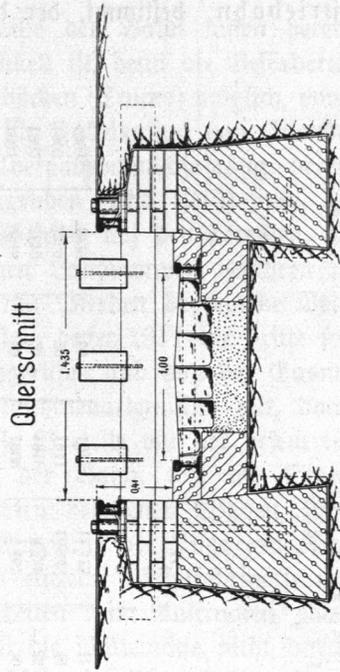
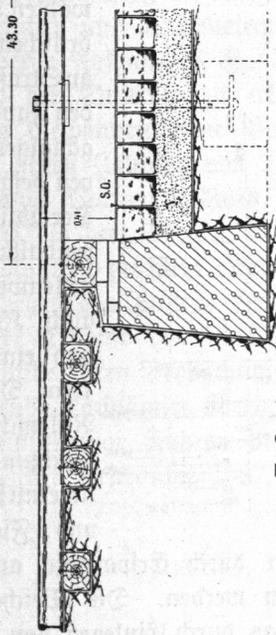
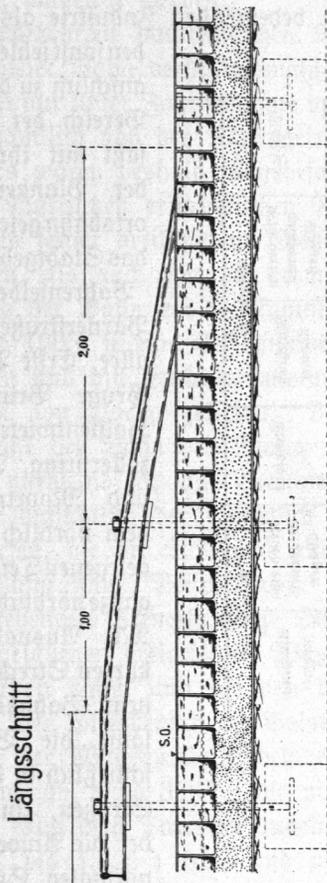
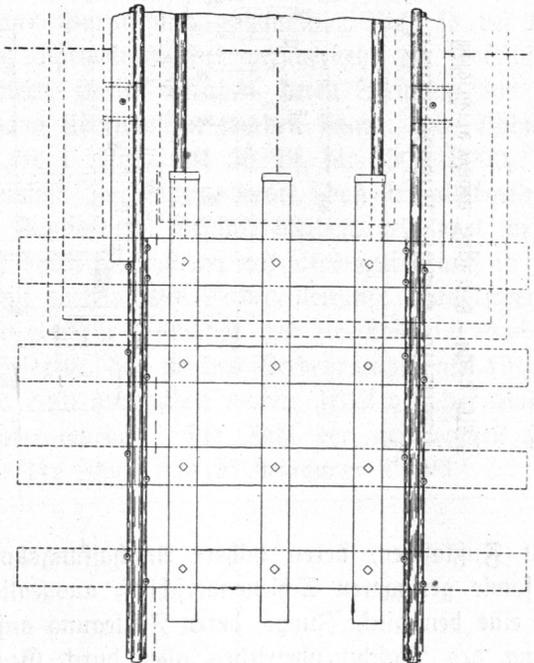
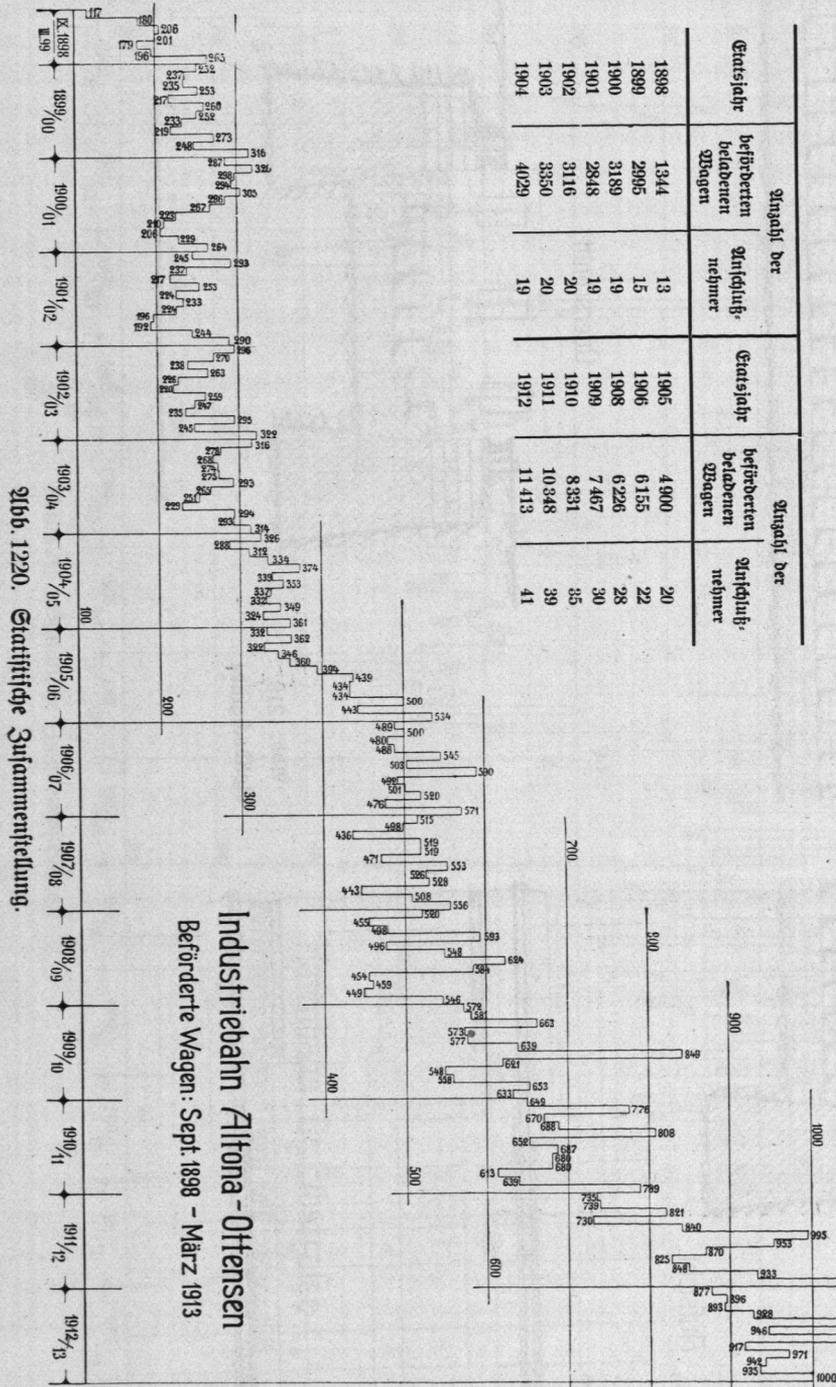


Abb. 1219.
Rollbockgrube.



Dem Zwecke nach der Hafensbahn ähnlich, im übrigen von ihr aber recht verschieden, ist die Ottenfer Industriebahn, bestimmt, der dortigen bedeutenden Industrie als Ersatz für den sonst fehlenden Bahnanschluß zu dienen. Der Bereich der Bahn umfaßt mit ihrem südlich der Blankeneser Vorortsbahn gelegenen Teile das Stadtgebiet zwischen Bahrenfelder Straße, Barnerstraße, Friedensallee, Erste Bornstraße, Große Brunnenstraße, Holstentwiete, Hohenzollernring, Roonstraße und Moortwiete, mit dem nördlich der Bahn gelegenen Teile aber das ganze nördliche Ottenfen. Mit Ausnahme einer kurzen Strecke auf eigenem Bahnkörper verläuft die Bahn ausschließlich in öffentlichen Straßen, ein Umstand, der die Anwendung der normalen Spur verbot und die Ein-Meter-Spur wählen ließ, um die aus örtlichen Verhältnissen an Straßenecken und auf den Fabrikhöfen nur angängigen kleinen Kurven befahren zu können. Der übliche kleinste Kurvenhalbmesser hat 20 m, stellenweise liegen aber auch Kurven von 15 und einmal sogar von 10 m. Die Schienen sind Rillenschienen, Profil Bochum Nr. 4, oder ähnliche mit stumpfen Stößen und Flachlaschen, seit



Stichtag der Beförderer

Stichtag der Empfänger

1908 mit Fußlaschen, deren höhere Anschaffungskosten durch Ersparnisse an Pflasterunterhaltung sowie geringeren Schienenverschleiß ausgeglichen werden. Die Weichen besitzen eine feste und eine bewegliche Zunge, deren Festlegung anfangs durch Einlegen von Holzkeilen, seit Einführung des Maschinenbetriebes aber durch Gegengewichte geschieht, die in besonderen

Raſten unter dem Pflaſter liegen und durch Haken, die durch einen Schliß in den Deckel einführen, umgelegt werden.

Die angeführten bautechniſchen Verhältniſſe der Bahn laſſen bereits erkennen, daß der Betrieb dieſer Bahn verhältnismäßig verwickelt iſt, denn die Beförderung der normalspurigen Wagen iſt nur unter Zuhiſſenahme von Rollböcken (Trucks) möglich, von denen die Bahn zurzeit 95, faſt ſämtlich von der Aktiengeſellſchaft für Fabrikation von Eiſenbahnmaterial zu Görlitz, beſitzt. Es waren deſhalb auch beſondere Ubergabebahnhöfe nötig, deren wichtigſte Beſtandteile die zum Auſtrucken erforderlichen Rollbockgruben (Abb. 1219) ſind. Eigentümlich ſind dieſen Bahnhöfen ferner dreifchienige Gleiſe und Weichen auf den Strecken, die ſowohl von Normalſpurwagen, als auch von den ſchmalspurigen Lokomotiven befahren werden. Denn der bei Eröffnung der Bahn am 31. Auguſt 1898 mit Pferden begonnene Betrieb mußte ſchon bald, 1904 und 1905, je eine Lokomotive einſtellen, denen 1911 die dritte folgte. Die beiden erſten Maſchinen ſind mit Exploſionsmotoren ausgerüſtet und von der Gaſmotorenfabrik Deuſ, die letztere iſt von Borſig geliefert. Beide Maſchinenarten ſind gut, doch geben die beſonderen Verhältniſſe der Bahn den Motoren gewiſſe Vorteile vor der befeuerten Dampflokomotive.

Sehr wechſelnd iſt die Beanspruchung der Bahn, wie die Statiſtik (Abb. 1220) lehrt, nicht nur hiñſichtlich der monatlich beförderten beladenen Wagen, ſondern ſelbſt betreffs der Wagenarten, die der Rollböcke und der Kupplung der Züge mit Kuppelſtangen wegen nicht ohne Belang ſind. Beiſpielsweiſe bereiten einzelne elſaß-lothringiſche Güterwagen durch ihre ſehr tiefgehenden Bremsgeſtänge Schwierigkeiten beim Auſtrucken, ebenſo die nur ausnahmsweiſe zugelassenen dreiachſigen Wagen, weil die Mittelachſe nicht durch einen Rollbock unterſtützt werden kann, und die von den Maſchinenfabriken oft angeforderten ſchweren Sonderwagen. Der Gleisbereich der Bahn umfaßte einſchließlich der Fabrikhöfe 1900 4,9 km, 1913 13,6 km, der Wagenumlauf (beladene Wagen) 1900 3189, 1912/13 11413 Waggons, eine Steigerung um rund 358%, die vielleicht am ſchlagendſten die große Bedeutung dieſer Bahn beweift. Aus dem Tarif ſei angeführt, daß ein zweiachſiger Wagen bis 10,5 t Ladegewicht 5 Mark, bis 13,25 t 6,25 und bis 15,75 t 7,50 Mark, mehrachſige Wagen bis 15,75 t 10 Mark koſten.

Steht auch der Anſchluß an die Hafens- und Industriebahn jedem frei, ſo iſt die Genehmigung doch von örtlicher und betriebstechniſcher Vorprüfung abhängig. Nicht ſo bei der Hafensſchleppbahn, deren Aufgabe es iſt, dem allgemeinen Fuhrwerkverkehr die Überwindung des Elbbergs und der Kaiſtraße zu erleichtern, zweier Straßen, deren Steigung von 1:18 von den wenigſten Geſpannen ohne Vorſpann überwunden werden kann. Die Bahn ſtellt ſeit Januar 1912 gegen Zahlung von 2, 1,50, 1 Mark und 50 Pf. für 7500, 6000, 5000, bzw. 2500 kg Ladung Vorſpann durch gleisloſe Zugwagen derart, daß im allgemeinen immer Züge von zwei bis drei Wagen, deren Zugtiere im Geſchirr bleiben, geſchleppt werden. Der Antrieb der Motoren geſchieht elektriſch durch Gleichſtrom mit Stromzuführung in zweipoliger Oberleitung wegen des Fehlens der ſonſt vorhandenen Schienenleitung. Das Unternehmen iſt das erſte ſeiner Art und hat ſich biſher als ſehr brauchbar und zweckdienlich erwieſen, wofür neben der unmittelbaren Beobachtung Beleg iſt, daß bei den Verkehrszählungen 1910 und 1911 zu Berg fahrende Einſpanner überhaupt nicht vorhanden waren, 1912 von der Bahn dagegen ſchon 1915 einſpannige Fuhren befördert wurden. Die Zahl der geſchleppten Handwagen betrug im gleichen Zeitraume 1527, die der Zwei- und Mehrſpanner 22596.