

Der Umbau fand denn auch im letzten Jahrzehnt des vorigen Jahrhunderts und im neuen Jahrhundert bis heute entsprechend der fortwährenden Steigerung des Verkehrs fortgesetzt statt und wird wohl auch, solange die Verhältnisse gleichmäßige bleiben, kaum je aufhören. Wie die Eisenbahnverhältnisse zur Zeit der Verstaatlichung der Privatbahnen lagen, ist bereits erörtert.

Da neue Haupteisenbahnlinien nicht erbaut wurden, sind die Verhältnisse hinsichtlich der Zuführung der Güter nach und von Hamburg sowie hinsichtlich ihrer Verteilung größtenteils auch heute noch unverändert.

Für die Güter der Richtungen Magdeburg, Hannover, Bremen, Cuxhaven (s. Tafel XVI) führt der Weg über Harburg und die Elbbrücken, und es ist dementsprechend ein großer Rangierbahnhof auf preußischem Gebiet auf der Insel Wilhelmsburg erbaut worden.

Die Güter der Richtungen Berlin und Lübeck endeten früher auf den vereinigten Personen- und Güterbahnhöfen jeder Linie für sich; nunmehr wurde ein zweiter Rangierbahnhof außerhalb

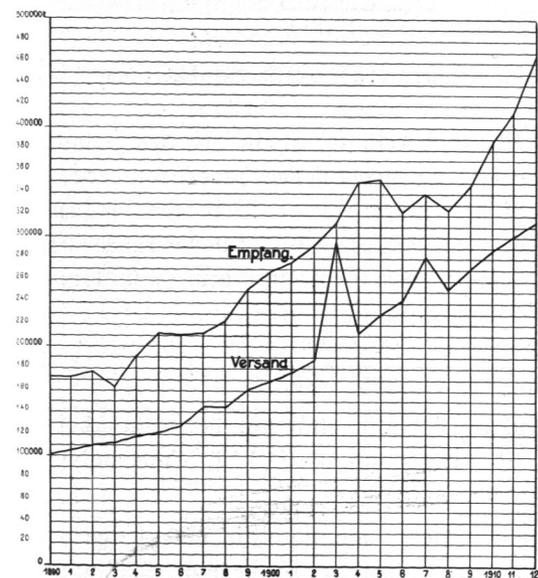


Abb. 865. Zeichnerische Darstellung des Stückgutverkehrs.

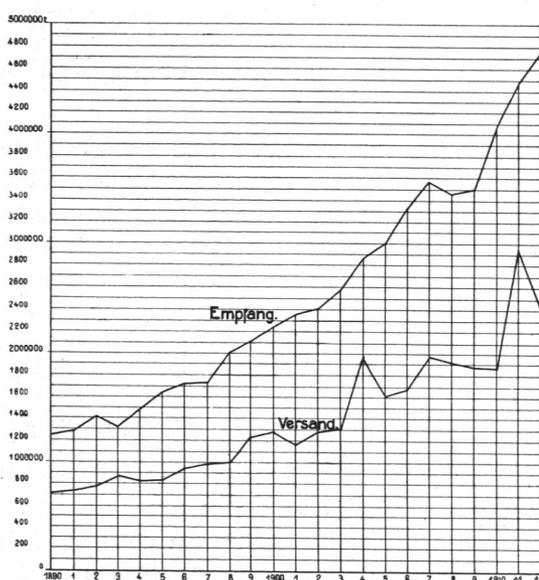


Abb. 866. Zeichnerische Darstellung des Wagenladungsverkehrs.

der alten Bahnhöfe bei dem Vorort Rothenburgsort erbaut. Da aber die Lübecker Bahn Privatbahn geblieben ist, wurde dieser Rangierbahnhof für die beiden Bahnen nebeneinander gesondert hergestellt und benutzt.

Von Norden her, also von Schleswig-Holstein, liefen und laufen auch heute noch drei Bahnen, und zwar von Glückstadt (Westholstein), von Flensburg und von Kiel, auf zwei Gleisen in Altona ein. Zur Aufnahme der Güter dieser Bahnen sowie der Güter der Strecke Altona—Blankenese—Wedel war vor den Toren von Altona-Hamburg ein dritter Rangierbahnhof — der Bahnhof Langenfelde — notwendig.

Die Größe des zu erwartenden Verkehrs zwang dazu, eine möglichst vollkommene Trennung der für den Personen- und Güterverkehr bestimmten Gleisanlagen vorzusehen und mit Rücksicht auf den starken Straßenverkehr und die Erweiterungsmöglichkeit der Städte Hamburg und Altona grundsätzlich Plankreuzungen der Gleise mit Straßen und Wegen auszuschließen.

Ferner wurde eine Trennung des Verkehrs der Personenzüge von dem der Güterzüge, eine selbständige Verbindung der drei Rangierbahnhöfe untereinander sowie eine Verbindung jedes Rangierbahnhofes mit den von ihm aus zu bedienenden Lokalgüterbahnhöfen als notwendig anerkannt.