

aus der Geschichte der Hamburger Hafentbahn

1866

Auf Vorschlag von 1859 der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft wird 1860 ein Gleis zum Sandtorkai genehmigt. Am 18. Juni 1866 wird der Pachtvertrag geschlossen und am 11. August 1866 fährt der erste Zug auf dem ersten Gleis der Hafentbahn auf der 700 m langen "Quaibahn" vom Berliner Bahnhof (heute etwa Deichtorhallen) zum Sandtorkai.

1866/84

Betreiber auf der wachsenden Hafentbahn ist die Berlin-Hamburger-Eisenbahn-Gesellschaft (ab 1872 nur Teilnetz).

1867

Erster Rangierbahnhof „Theerhof“ am Nordufer des Brooktorhafens.

1868

Bau, Unterhaltung und Eigentum der Anlagen der Hafentbahn liegen grundsätzlich bei Hamburg (bis heute).

1869/74

Anschluss von Kaiser-, Dalmann-, Hübener- und Strandkai an den Berliner und Venloer Bahnhof.

1870/72

Bau der Elbbrücke und damit Eisenbahnanschluss nach Süden (Hannoversches Eisenbahnnetz).

1872/86

Betreiber Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft (Grasbrookbahn mit Venloer Bahnhof und südliches Teilnetz).

1876

Eröffnung des Tunnels in Altona vom Hafen zum damaligen Bahnhof (Schellfischentunnel).

1880

Eröffnung des Petroleumhafens (Südwesthafen) als erstes linkselbisches Hafenbecken und Anschluss an die Venloer Bahn. Sprung der Hafenanlagen mit der Hafentbahn über die Elbe.

Im Mai wird der Zollanschluss vollzogen, aus der Freihafenstadt Hamburg wird eine Stadt mit Freihafen.

1883

Die Königlich Preußische Eisenbahnverwaltung übernimmt den „Kutschervertrag“.

1884

Betreiber auf der gesamten Hafentbahn wird die Preußische Staatsbahn (bis 1919).

1888

Mit dem Anschluss Hamburgs an das Deutsche Zollgebiet übernimmt die Hamburgische Kaiverwaltung die Hafenanlagen gemäß dem „Kairegulativ“ vom 15. August. Am 28. September/5. Oktober wird der Vertrag zur Übernahme des Fahr- und Rangierdienstes auf der Hafenbahn durch die Preußische Staatseisenbahn unterzeichnet.

22./27. Dezember wird der Vertrag zum Anschluss aller rechts- und linkselbischen Hafenbahngleise an das Preußische Eisenbahnnetz unterzeichnet.

Beginn des Baues der Speicherstadt.

1888ff

Unterhaltung und Ausbau der Hafenbahn durch die Eisenbahnbauinspektion (Sektion von Strom- und Hafenausbau und Vorgänger der heutigen Hafenbahn bei der Hamburg Port Authority). Bau der Rangierbahnhöfe Versmannkai für die rechtselbische und Niedernfeld (heute Hamburg-Süd) für die linkselbische Übergabe vom Freihafen zum Zollinland.

1893

Eröffnung des Hansahafens, zunächst ohne wasserseitige Gleise am Bremer Kai. Hafenbahnhof Niedernfelde (Hamburg-Süd) geht in Betrieb. Bau der Verbindungsstrecke durch Wilhelmsburg (1988 aufgegeben).

1902/10

Hafenanlagen zwischen Reiherstieg und Köhlbrand sowie in Steinwerder und auf der Peute, immer mit Gleisanschluss.

1903

Am 28. August/4. September Unterzeichnung des Vertrages zum Anschluss des Sammelbahnhofes Veddel-Peute an den Preußischen Bahnhof Wilhelmsburg.

1907

Einrichtung des Seehafenbahnhofes Harburg.

Köhlbrandvertrag regelt Anschluss von Waltersdorf über ein Trajekt beiderseits des Köhlbrandes mit Tarifgleichheit. (Die Fähre muss innerhalb von 24 Jahren durch einen Tunnel ersetzt werden, wurde nie verwirklicht). Die Fahrten werden 1912 aufgenommen.

1908/12

Bau der Schuppen 50 bis 53 an der Australiastraße auf dem kleinen Grasbrook (der Schuppen 53 wurde für den Bau einer Zolldienststelle abgerissen, die Schuppen 50 bis 52 sind die letzten erhaltenen aus der Kaiserzeit, heute sind sie im Stiftungsbesitz der Stiftung Hamburg Maritim

und stehen unter Denkmalschutz).

1911

Auf der Hafentbahn werden 4,91 Mio. t aus dem Binnenland und 3,01 Mio. t in das Binnenland befördert. Elektrifizierung der Altonaer Hafentbahn.

1913

Am 1. Januar waren im Freihafen 226 km, mit Privatanschlüssen 238,5 km Gleise vorhanden.

1920

Die Deutsche Reichsbahn übernimmt die Länderbahnen und kündigt alle Verträge mit Hamburg.

1924

Betreiber des Verkehrs auf der Hafentbahn wird die Deutsche Reichsbahngesellschaft (bis 1937).

1926

Die Freihafenelbbrücke bringt eine Hafentbahnverbindung links und rechts der Elbe.

1929

Die Strecke von Waltershof nach Hausbruch geht in Betrieb. (1937 verlängert bis Finkenwerder).

Am 21. Februar wird der Hafentbahnbetriebsvertrag abgeschlossen. Er regelt die Aufgabenteilung zwischen Hafentbahn und Reichsbahn.

1934

Hamburgisch-Preußische Hafengemeinschaft, Bau der Rethe-Hubbrücke und von Hohe Schaar.

1937

Betreiber des Verkehrs auf der Hafentbahn wird die Deutsche Reichsbahn (bis 1949) Groß-Hamburg-Gesetz bringt einheitliche Planung und Verwaltung aller Hafenanlagen.

1945

Schwerste Zerstörungen auch im Hafen. Von den 450 km Gleislänge im Jahr 1939 waren 305 km zerstört.

1945ff

Beim Wiederaufbau wird die Gleisanordnung auf den Kaizungen geändert: Die Gleise zwischen den Schuppen werden zurückgebaut und an der Wasserseite werden drei Gleise angeordnet.

(Direktgleis-Verkehrsgleis-Indirektgleis mit fischgrätenähnlicher Verbindung alle 250 m zu den einzelnen Liegeplätzen).

1949

Betreiber auf der Hafentbahn wird die Deutsche Bundesbahn (bis heute in

ihrer jeweiligen Rechtsform).

1953

Erster Bezirksbahnhof an der Kaiwurzel Afrikastraße, bald darauf an der Australiastraße.

1958/62

Bau des Haupthafenbahnhofes Hohe Schaar.

Die Wilhelmsburger Industriebahn kommt zur Hafenbahn.

1965/83

Elektrifizierung der Hafengebäudegleise (ohne Rangier- und Ladegleise).

1966

Modernisierung des Hafenbahnhofes Hamburg-Süd.

1974

Mit der Eröffnung der Köhlbrandbrücke und dem Ersatz durch die Kattwyk-Hubbrücke kommt das Ende des „Trajekts“. (Im Jahr 1939 hat die Fähre 82000 Waggons übergesetzt).

1977

Eröffnung des Massengut-Terminals Hansaport und Elektrifizierung der Strecke Hausbruch-Waltershof.

1988

Stilllegung und Rückbau der Hafenbahn in den Wilhelmsburger Wohngebieten nach Bau eines neuen Verbindungsgleises.

1989/90

Schrittweise Einführung des Hafenbahn-Betriebs- und Informationssystems „HABIS“. Die Hafenbahn hat eine Gleislänge von 425 km, die Gleisanschließer von 225 km. Die Bundesbahn befördert 22 Mio. t Güter aller Art.

1992

Hafenbahnbetriebsvertrag: Hamburg hält die Infrastruktur, die Hafenvirtschaft die Suprastruktur vor. Die Bundesbahn macht den Betrieb.

1995

Eröffnung des Hafenbahnhofes Alte Süderelbe.

2002

Gleiserschließung des neuen Hafenteils Altenwerder.

2005

Am 1. Mai wird die Hafenbahn öffentliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen. (vorher nicht öffentlich).

Hafenerweiterungsplan auch für Hafenbahn.

Gesamt-Transportvolumen 39 Mio. t. (1,6 Mio Container TEU, 22 Mio. t Massengut).

Erweiterung des Hafenbahnhofes Alte Süderelbe für den wachsenden Container-Verkehr in Waltershof und Altenwerder. Gutachten zum Masterplan für den weiteren Ausbau und die Modernisierung des Hafens (einschließlich Hafenbahn).

Quellen

K. Baritsch und W. Thele in: Hamburg und seine Bauten 1914, Band 2

Kurt Grobecker: Die Hamburger Hafenbahn, 125 Jahre Partnerschaft und Tradition, HanseStadt Verlag oHG, Hamburg 1991

Dirk Ollroge in: Häfen weltweit, Hafen Hamburg, Geschichte-Vision-Alltag, WV Wirtschafts- und Verlagsgesellschaft, Worms 2007
Verlautbarungen der Stiftung Hamburg Maritim

Aufgestellt: Freunde der historischen Hafenbahn e.V., 2009