

Historische Anlage: Die Hamburger Pfeilerbahn

Jeder Reisende, der sich mit dem Zug von Süden oder Westen dem Hamburger Hauptbahnhof näherte, musste sie benutzen: Die Pfeilerbahn.

Für Eisenbahnfreunde war dieser zwischen den Elbbrücken und der Oberhafenbrücke gelegene Teil der Hamburger Bahnanlagen eine Kultstrecke erster Güte, paradierte hier doch zu Zeiten der alten Bundesrepublik die Crème der deutschen Reisezüge: „Helvetia“, „Parsifal“, „Blauer Enzian“, „Gambrinus“, „Holland-Skandinavien Express“, „Nord Express“, und mehr... So hießen die TEE- und F- Züge aus Basel, München, Frankfurt, Amsterdam oder Paris, deren Ziel die Hansestadt oder die Städte Skandinaviens waren.

Ihren Namen verdankte die Pfeilerbahn dem Umstand, dass ein Gleispaar der zum und vom Hauptbahnhof verlegten Strecken aufgeständert auf gemauerten Bögen geführt wurde. Diese 1906 errichtete, mehrere Kilometer lange Viaduktstrecke durchschnitt den Hamburger Haupt- Güterbahnhof mit den nach Eröffnung des Hauptbahnhofs 1906 als Eilgutbahnhof weiter verwendeten baulichen Anlagen des ehemaligen Hannoverschen (Venloer) Bahnhofs, hatte aber keine direkte Gleisverbindung mit diesem Bereich.

Dafür sorgte vielmehr ein zweites, ebenerdiges Gleispaar, das, flankiert durch die zwei markanten Stellwerksbauten der Befehls- und Fahrdienstleiterstellwerke Hob und Hw, mitten durch die Aufstellgleise des Hauptgüterbahnhofs führte und dessen Äste an zwei Stellen die Viaduktstrecke unterquerten. Dieses Gleispaar diente zwar hauptsächlich dem Güterverkehr, jedoch wurden bei dichter Zugfolge auch viele Reisezüge über diese Gleise geleitet.

Eine Besonderheit bildeten dabei die über die „Vogelfluglinie“ nach Großenbrode Kai und weiter nach Kopenhagen und Stockholm fahrenden Züge, die im Hamburger Hbf. wendeten: Da es keine ausreichend lange Gleisverbindung zwischen der Südseite und der Nordseite des Hauptbahnhofs gab, fuhren die Skandinavien- Züge nach Verlassen des Hauptbahnhofs wieder „zurück“ durch den Hauptgüterbahnhof und benutzten dann die Güterumgehungsbahn via Oberhafenkanalbrücke und Rangierbahnhof Rothenburgsort, bis sie auf der Höhe von Hamburg Wandsbek in die Lübecker Strecke einbiegen konnten.

Ähnlich musste mit den über Hamburg hinausfahrenden Güterzügen umgegangen werden. Für diese besaß der Hauptgüterbahnhof zwei lange Kopfgleise, die an ihrem Ende mit einflügeligen, fest auf „Halt“ gestellten Hauptsignalen gesichert waren. Auch diese bildeten für die eingefahrenen Güterzüge eine Spitzkehre. Bei der Ausfahrt eines hier gewendeten Güterzuges half der neu angesetzten Zuglok meist die bisherige Lok, die sich ja jetzt am Ende des Zuges befand, den Zug wieder in Schwung zu bringen, bevor sie zurückblieb und sich bis zur Übernahme eines neuen Zuges in ein Wartegleis „verabschiedete“.

Neben dem Hauptgüterbahnhof lag auch, nur durch einen hohen, parallel neben der Pfeilerbahn verlaufenden Zollzaun getrennt, der im Freihafenbereich an der Versmannstraße gelegene Rangierbahnhof „Hamburg Kai rechts“. Nur eine eingleisige, durch diesen Zollzaun geführte Gleisverbindung zwischen Hauptgüterbahnhof und dem Bahnhof „Kai rechts“ sorgte, ebenfalls nur durch eine

Spitzkehrenfahrt erreichbar, dafür, dass die im Hafengebiet mit Waren aller Art beladenen Waggonen ins Land gelangen konnten. Umgekehrt wurden hier die Waren für die „weite Welt“ zu den u.a. an den Kaischuppen des Sandtor-, Versmann- oder Kirchenpauerkais liegenden Dampfern rangiert.

Diese ganze Herrlichkeit der jungen BRD der 1950er und 1960er Jahre existiert heute so nicht mehr: 1964 erreichte der Fahrdrat die Hansestadt, wofür die Pfeilerbahn in einem aufwändigen Verfahren noch einmal „ertüchtigt“ wurde. In den 1990er Jahren wurde auch die Verbindung zwischen Nord- und Südteil des Hauptbahnhofes so umgebaut, dass die Reisezüge zur und von der „Vogelfluglinie“ regulär nur noch selten die Güterumgehungsbahn benutzen müssen. Auch fädelt seit der Jahrtausendwende die Güterumgehungsbahn mit Hilfe einer neuen Oberhafenkanalbrücke direkt in die Gleise Richtung Elbbrücken ein und umgeht so die Spitzkehre im Hauptgüterbahnhof. Und seitdem in Hamburg Platz für die neue HafenCity geschaffen wird, verschwinden zunehmend auch die nicht mehr unbedingt benötigten Gleisanlagen in den älteren Hafengebieten und im Hauptgüterbahnhof.

Seit 2009 ist nun auch die traditionelle Form der Pfeilerbahn durch eine weniger aufwändige, nur leicht erhöhte Gleisführung auf einem einfachen Damm und mit nur noch einem Gleis- Durchlass ersetzt worden.

Anstelle des alten, bereits nach 1945 funktionslos gewordenen ehemaligen Haltepunktes „Elbbrücke“ an den Pfeilerbahngleisen ist mittlerweile in unmittelbarer Nachbarschaft an der S-Bahnlinie nach Harburg ein moderner Haltepunkt gleichen Namens entstanden.

Die meisten Gleise des Hauptgüterbahnhofes sind heute abgebaut oder funktionslos. Der Bahnhof „Kai rechts“ mit all seinen Lagerschuppen an der Versmannstraße ist zugunsten schicker, moderner Zweck- und Wohnbauten der HafenCity, Geschichte. Auch die restlichen Versand- und Empfangsschuppen des ehemaligen Hannoverschen- und des Hauptgüterbahnhofes, längst ihrer ursprünglichen Zweckbestimmung beraubt, verfallen zusehends und es ist eine Frage der Zeit, wann auch sie durch neue Bauten ersetzt werden.

Der Zustand um 1958-1964 sollte auf der hier vorgestellten neuen, vollautomatisch ablaufenden EEP-Anlage dargestellt werden, wenn auch die Gleisanlagen und vor allem die Darstellung der Umgebung auf ein machbares Maß reduziert werden mussten, das aber dennoch alle wesentlichen Fahrtbewegungen des Vorbildes nachempfinden und zugleich auch ein „Hamburg- Feeling“ aufkommen lässt.

Genau diese beiden Bedingungen erfüllt eine andere, wohlbekanntere Bahn, nämlich die Spur 1- Modellanlage des MEHEV im Museum für Hamburgische Geschichte. Bei dieser sehenswerten Anlage handelt es sich um nicht mehr und nicht weniger als die älteste Modellbahn- Vorführanlage in Deutschland, deren Baubeginn bereits um 1946 lag. Auf einer ihrer beiden Anlagenzungen wurde ebenfalls die Strecke der Hamburger Pfeilerbahn zum Vorbild genommen.

Da die neue Museumsleitung momentan mit den Räumlichkeiten, in denen diese einzigartige Anlage steht, anderes vorhat, ist sie leider akut Abriss gefährdet. Deshalb ist es mir auch aus diesem Grund ein besonderes Anliegen, ihr mit diesem EEP- Entwurf wenigstens ein kleines virtuelles Denkmal zu setzen.

Hinweise und Dank:

Starten Sie die Anlage, indem Sie den Drehknopf des Startbildschirms mittels gedrückter Shifttaste plus Klick mit linker Maustaste auf „ON“ stellen. Nach kurzer Zeit beginnt der Automatik- Fahrbetrieb.

Zum Zug-, Lok- oder Wagenwechsel sollte zunächst der Drehknopf (Kamera: „Anlage Start Stopp“) wieder auf „OFF“ gestellt werden. Nachdem nach wenigen Minuten der Zugverkehr zum Erliegen gekommen ist, kann der geplante Austausch vorgenommen werden. Achten Sie darauf, dass Sie neu eingesetzten Zügen dieselben Routen-Namen und Geschwindigkeitswerte (i.d.R. 45 km/h) zuweisen, um die Automatik nicht zu stören.

Bevor Sie Änderungen vornehmen, ist es zweckmäßig, immer die Original-Anlage unter neuem Namen sicherheitshalber einmal abzuspeichern.

Der Einsatz zeittypischer Schienenfahrzeuge wurde vor allem möglich durch meine eigenfinanzierten, meist von Stefan Köhler oder Frank Mell konstruierten JW3-Modelle. Auch haben der Trend Verlag und einige Lok- Konstrukteure wie Ralph Görbing, Stefan Gothe und Tobias Uhle mir großzügig die Verwendung einiger für Hamburg typischer Schienenfahrzeug- Baureihen gestattet.

Einige Kompromisse waren bei der Verwendung der Güterwagen vonnöten, da der EEP- Grundbestand zwar Typ- mäßig richtige Modelle aufweist, diese aber manchmal keine Epoche 3- Beschriftung haben. Da es auch hier im Shop genügend passenden Ersatz gibt, den ein User schnell installieren kann, habe ich zugunsten einer größeren Fahrzeug- Vielfalt das eine oder andere Auge zugedrückt.

Dasselbe gilt in noch größerem Maße auch für die Straßenfahrzeuge: Ohne Jörg Swobodas Unterstützung durch seine, zur „Verschiffung“ bereitstehenden „Wartburg“- PKW, Frau Popp's „Opel Blitz“ und „Goli-Dreirad“ sowie Steffen Mauders Vorkriegsfahrzeugen, die ja durchaus zahlreich auch noch bis Anfang der 1960er Jahre auf den Straßen Hamburgs zu sehen waren, hätte es Typ mäßig ganz schlecht ausgesehen. Jedoch kann natürlich auch hier jeder Epoche bewusste User selber aus dem EEP-Fundus für entsprechende Abhilfe sorgen und, falls er keinen Konverter mehr besitzt, vielleicht auf die in meinen älteren Anlagen verbauten, aus EEP6 konvertierten 60er Jahre- LKW (Anlage: „Der Time Saver“) und Pferdegespanne (Anlage: „Die Schellfischbahn“) zurückgreifen.

Ein „Muss“ bei einer solchen Gleis intensiven Anlage ist die Verwendung animierter Weichen und DKWs, für die mir Günther Kohl die Verwendungsgenehmigung gegeben hat.

Ein großes Dankeschön damit an alle, die mit ihren Genehmigungen geholfen haben, diese „Zeitreise“ in das Westdeutschland der Wirtschaftswunderjahre überhaupt (virtuelle) Realität werden zu lassen.