

Inhalt

1	Einleitende Vorbemerkungen	6
2	Entstehungsgeschichte der Hamburgischen Hafen- und Hafenbahnanlagen	8
2.1	Der Sandthor-Quai	12
2.2	Die Entwicklung der rechts- und linkselbischen Gleis- und Hafenanlagen	18
2.3	Die drei Köhlbrandverträge und ihre Folgen für die Hamburgische Hafenbahn	34
2.3.1	Der Köhlbrandtunnel	34
2.3.2	Die Köhlbrandfähren	35
2.3.3	Die Waltershofer/Finkenwärder Bahn	39
2.4	Die Peute-Bahn	48
2.5	Erweiterung und Umbau der Gleisanlagen	52
2.6	Die weitere Entwicklung der Hafenbahn bis zum Zweiten Weltkrieg	62
2.6.1	Übergang der Betriebsführung zur Deutschen Reichsbahn mit Hafenbahn-Betriebsvertrag	63
2.6.2	Die Hamburgisch-Preußische Hafengemeinschaft	66
2.6.3	Das Groß-Hamburg-Gesetz und die Folgen für die Hafenbahn	67
2.6.4	Die Wilhelmsburger Industriebahn	69
2.6.5	Die Hohe Schaar Bahn	71
3	Die Hafenbahn im Zweiten Weltkrieg	76
3.1	Die Hafenbahn und der Nationalsozialismus	81
3.2	Eisenbahn pioniere im Hamburger Hafen nach Kriegsende	84
4	Der Wiederaufbau, die 1950er und 1960er Jahre	86
5	Die 1970er Jahre: Ausbau, Erweiterung, Modernisierung	100
6	Die 1980er Jahre: Optimierungen im Hafenbahn-Netz	107
7	Die Auswirkungen der Bahnreform und die Gründung der Hamburg Port Authority	114
8	Die Entwicklung der Infrastruktur von 1990 bis 2016 und Zukunftsaussichten	120
8.1	Der Neubau der Rethelbrücke	128
8.2	Die Neue Bahnbrücke Kattwyk	130
8.3	Informationstechnologie bei der Hafenbahn	132
9	Bahnhöfe und Bezirksbahnhöfe der Hafenbahn	134
9.1	Bahnhof Kai rechts	136
9.2	Bahnhof Hamburg Süd	150
9.3	Bahnhof Hohe Schaar	178
9.4	Bahnhöfe Waltershof und Alte Süderelbe	190
9.5	Bahnhof Peute	209
10	Werkstätten und die Instandhaltung von Anlagen und Fahrzeugen	216
11	Die Fahrzeuge der Hamburger Hafenbahn	230
12	Personenverkehr auf der Hafenbahn	240
13	Die Hafenbahn-Polizei	247
14	Eingesetzte Lokomotivtypen auf der Hafenbahn im Wandel der Zeiten	248
15	Die Gleisanschließer der Hafenbahn	264
	Quellenangaben/Anhang	268