

Schienenverkehr und Schiffsverkehr – frühe Eisenbahnen und Hafenbahnen im Raum Hamburg

Wer aus dem Süden im Fernzug das Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg anfährt, dem bietet die Deutsche Bundesbahn gleich an vier Bahnhöfen die Möglichkeit, die Fahrt zu beenden oder zu unterbrechen. Der Reisende hat die Freiheit, sich zwischen den Stationen Harburg, Hamburg-Hauptbahnhof, Dammtor und Altona entscheiden zu dürfen. Kulturhistorisch bemerkenswert an dieser Wahlfreiheit ist nicht nur die Tatsache, daß mit den Hamburger Stationsgebäuden Hauptbahnhof (1900-1906, Entwurf: Heinrich Reinhardt und Georg Süßenguth; Ernst Moeller) und Dammtor (1903, Entwurf: Cäsar und Schwarz) zwei hervorragende Ingenieur- und Verkehrsbauwerke aus dem späten Kaiserreich sowie mit dem Harburger Bahnhof (1897, Architekt Hubert Stier) ein immer noch ansehnliches Bauzeugnis der norddeutschen Eisenbahngeschichte zum Verweilen einladen, zu einer Art Schlüsselerlebnis gerät der vierfache Aufenthalt im Stadtstaat insbesondere demjenigen Reisenden, der Hamburg eigentlich nur auf dem schnellsten Wege durchqueren und hinter sich lassen wollte. Wer als Transitreisender die Hansestadt passieren muß, dem vermittelt die als Bummelzug durch das Staatsgebiet zuckelnde Fernbahn auch im IC- und EC-Zeitalter noch etwas von der Umständlichkeit und Langsamkeit, die der Elbübergang und doppelte Grenzübergang in Hamburg den Passagieren in der Frühzeit der Eisenbahngeschichte zumutete. Wer nämlich vor der Gründung des deutschen Kaiserreichs 1871 via Hamburg von einem Mitgliedsstaat des deutschen Bundes in den anderen gelangen wollte, dem hatte die naturräumliche und kulturgeographische Vorgeschichte des Vaterlandes recht handfeste Hindernisse hinterlassen.

Bahnanschlüsse – Hafenanschlüsse

Als Anfang der 1830er Jahre die ersten Pläne für Eisenbahnverbindungen von Hamburg nach Lübeck, Berlin, Hannover und Bremen geschmiedet wurden, lag die Stadtrepublik Hamburg gleichsam wie eine Drehscheibe inmitten der angrenzenden Territorien des Herzogtums Lauenburg bzw. des Großherzogtums Mecklenburg, des Herzogtums Holstein und des Königreichs Hannover, wobei Hannover in Personalunion zur englischen und Schleswig-Holstein zur dänischen Krone zählten. Die allmähliche Herausbildung eines Eisenbahnknotenpunkts Hamburg spiegelt nicht nur die im Für und Wider den deutschen Partikularismus durchgesetzte wirtschaftliche und verkehrstechnische Vernetzung des Stadtstaates mit seinem Umland wider, sondern auch ein Stück der auf dem Schienennetz eingefahrenen reichsweiten Vereinheitlichung des späteren Nationalstaats.

Bei aller Verschiedenheit in der historisch topographischen Ausgangssituation verfolgten sämtliche der Anfang der 1840er Jahre in der Hansestadt Hamburg selbst, im dänischen Altona und im hannoverschen Harburg aufgenommenen Initiativen für einen Eisenbahnanschluß ein vergleichbares und hafenstadtyphisches Ziel, nämlich die mittelbare oder unmittelbare Anbin-

dung des Schienenverkehrs an die Elbe und damit einen Hafenanschluß an internationale Seeschifflinien und Binnenwasserwege ins Hinterland. Es handelt sich in allen drei Hafenstädten nicht nur um End- und Grenzstationen der jeweiligen Bahnverbindungen mit dem Landesinneren, sondern immer auch um Lösungsvorschläge für eine bis dahin unbekannte Schnittstelle zwischen dem Wasser- und dem schienengebundenen Landverkehr. Der Bahnanschluß bedeutete für Hamburg, Harburg und Altona eine Neudefinition des Hafenanschlusses und des Warenumschlags zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern.

Von Hamburg über Bergedorf nach Berlin

Den ersten – allerdings sehr kurz geratenen – Schritt ins Eisenbahnzeitalter tat 1842 die Hansestadt Hamburg. Da weitergehende Initiativen für eine Bahnverbindung nach Lübeck, Berlin oder Hannover an den verweigerten Konzessionen der Nachbarstaaten gescheitert waren, blieben Realisierungschancen für hansestädtische Projekte auf eigene Landgebiete beschränkt. Nach Plänen des englischen Ingenieurs William Lindley (1808-1900) und des mit englischen Entwicklungen ebenfalls sehr gut vertrauten Architekten Alexis de Chateauf (1799-1853) entstand eine 16 Kilometer lange Strecke nach Bergedorf, das damals noch unter «beiderstädtischer» Verwaltung von Hamburg und Lübeck stand.

Die massive Stirnseite des neuen Kopfbahnhofs in Hamburg zeigte einen weiten Doppelbogen zwischen zwei quadratischen Türmen. Die Hauptfront besaß somit nicht nur eine gewisse Ähnlichkeit mit dem zur gleichen Zeit fertiggestellten Bayrischen Bahnhof in Leipzig (1840-44, Entwurf: Eduard Pötsch), das Stadtmotiv lieferte auch eine standorttypische Neuinterpretation der ehemaligen Bastion Bartholdus beim Deichtor («Deichtor-Bahnhof»).

Bei den Bedarfshaltestellen auf der Strecke sowie der Endstation in Bergedorf handelt es sich hingegen um einfache, brettverschaltete Fachwerkbauten, wie sie etwa in der Sommer- und Gartenhausarchitektur oder unter ephemeren Fest- und Ausflugslokalen der Hamburger Landgebiete häufiger anzutreffen waren. Das im Zusammenhang mit dem Bahnbau von Chateauf mit entworfene Bergedorfer Ausflugslokal «Frascati» teilte mit dem benachbarten Stationsgebäude – einem Kassenhaus mit einer Bahnwärterwohnung und einem kleinen Uhren- bzw. Glockenturm – nicht nur die Holzarchitektur, sondern bot auch den erforderlichen Raum für einen Wartesaal sowie das Direktionszimmer der Eisenbahngesellschaft.

Neben seinem Charakter als Endstation für den Ausflugs- und Fremdenverkehr könnte die Konstruktions- und Materialwahl des Bergedorfer Bahnhofs aber auch auf den provisorischen Charakter hinweisen, den die Eisenbahngesellschaft und ihr Architekt dieser Vorortlinie zugeordnet haben dürften. Schließlich war das um den oktogonalen Turm abgewinkelte Bahnhofsgebäude nicht als Kopfstation ausgelegt, sondern als

mögliche Durchgangsstation für einen künftigen Streckenausbau in Richtung Berlin oder Magdeburg konzipiert worden.

Als 1846 schließlich die Verbindung Hamburg - Berlin dem Eisenbahnverkehr übergeben werden konnte, lag der alte Bergedorfer Bahnhof bereits wieder im Verkehrsschatten. Statt der angedachten Weiterführung der Bahn entlang der Elbe, hatten sich Politiker und Planer auf eine nördlichere Routenführung geeinigt und für Bergedorf den Bau eines neuen Bahnhofs an einem Alternativstandort akzeptieren müssen.

Die fortan «Berliner Bahnhof» (vormals «Bergedorfer Bahnhof» oder «Deichtor-Bahnhof») genannte Endstation in Hamburg hingegen konnte sowohl ihre 1842 vorgegebene Lage beibehalten als auch Hauptgliederungsmerkmale ihrer Stadtfrent. Ihrer gewachsenen Bedeutung entsprechend wurden die beiden von Hausteinen eingefassten Backsteintürme beträchtlich erhöht und den beiden offenen Torbögen Doppelbögen mit einem Rundfenster im Zwickel eingestellt. Für die ersten Bahnreisenden dürfte sich möglicherweise die neue Bahnhofshalle noch beeindruckender ausgenommen haben: eine knapp 25 Meter weit gespannte Holzkonstruktion, deren flacher spitzbogiger Hallenquerschnitt an die Bahnsteighalle von Temple Mead in Bristol (1839-40, Entwurf: Isambard Kingdom Brunel) erinnerte und durch eine maßwerkartige Gliederung der abschließenden Bogenfenster eine gewisse feierliche Note erhielt.

Der 1845 von dem Hamburger Wasserbaudirektor Heinrich Hübbe, dem englischen Ingenieur William Lindley und seinem Landsmann James Walker vorgelegte Plan zum Ausbau eines Dock- und Schleusenhafens nach englischem Vorbild sah eine Gleisverbindung zwischen dem Berliner Bahnhof und den geplanten drei neuen Hafenbecken vor. Diskussion und Entscheidung über eine Hafenerweiterung und einen Eisenbahnausbau kamen freilich nur schleppend voran, und nach einem Teilausbau des Hafens 1852 wurden die ursprünglichen Pläne storniert. Im Gegensatz zu dem entstehenden Hamburger Eisenbahnknoten, der nur für den Binnenschiffverkehr günstig gelegen war und erst in den 1860er Jahren systematisch über Gleisanschlüsse mit den Lösch- und Ladeanlagen der neuen Seehafenbecken in Verbindung gesetzt wurde (Hafenbahn), kam in Altona und Harburg bereits vor der Jahrhundertmitte dem Bahnanschluß an den Seeschiffverkehr eine entscheidene Bedeutung bei der Planung und Standortwahl zu.

Von Altona nach Kiel

Ebenfalls im Jahr der Eröffnung der Bergedorfer Eisenbahn hatte sich in Holstein eine Aktiengesellschaft gegründet, um zwischen Altona und Kiel das Projekt einer innerdänischen Transitverbindung zwischen der Nordsee und der Ostsee zu forcieren. Unter der technischen Leitung von Eduard Dietz, der die Vorbereitung von dem englischen Ingenieur Buck übernahm und beim Bahnbau Leipzig-Dresden (1837-1839) selbst erste Erfahrungen gesammelt hatte, entstand zwischen den Nord- bzw. Ostseehafenstädten Kiel und Altona eine über 100 Kilometer lange Eisenbahnstrecke, die bereits 1844 als «Christianbahn» eingeweiht werden konnte. Der Entwurf des an Bauten der sogenannten Hamburger Nachbrandarchitektur erinnernden Altonaer Bahnhofs, dessen Putzarchitektur sich auf die vornehm klassizistische Umgebung an der Palmaille und Elbchaussee einzustellen scheint, stammte vermutlich von dem Altonaer Stadtbaumeister und Semper-Schüler Hein-

rich Oswald Winkler (1819-1889). Die Altonaer Endstation kam an dem - Hamburg abgewandten - westlichen Stadtrand zur Ausführung, unmittelbar an der Geestkante zum fast 30 Meter tiefer gelegenen Altonaer Hafengebiet am Nordufer der Elbe.

Früher als Hamburg, dessen Hafenplanung um 1845 noch weitgehend offen oder umstritten war, nahm die dänische Nachbarstadt die Realisierung einer Schienenverbindung zwischen Hafen und Bahnhof in Angriff. Ein Jahr nach Eröffnung der Christianbahn stand in Altona trotz widrigster topographischer Umstände ein oberirdisches Anschlußgleis zwischen den Kaianlagen am Fluß und den Bahnanlagen auf der Höhe zur Verfügung: Ein zunächst mit einem Pferdegepöpel und seit 1849 mit einer feststehenden Dampfmaschine betriebener Schrägaufzug beförderte die Wagen der Kaibahn über eine rund 210 Meter lange schiefe Seilebene mit 15 Prozent Steigung zwischen Hafen und Bahnhof. Zum ersten Mal war damit im Hamburger Raum eine Schienenverbindung bis an die Lösch- und Ladeplätze der Schiffe herangeführt und ein unmittelbarer Güterumschlag zwischen Schiff und Schiene möglich. Unter Beibehaltung der Grunddisposition wurde der Schrägaufzug 1874-1876 durch einen 395 Meter langen Hafenbahntunnel mit einer Steigung von 2,8 Prozent abgelöst.

Die von Altona ausgehende Transitstrecke an die Ostsee erwies sich von Anfang an als wirtschaftlicher Erfolg. Bereits 1852 mußte das Altonaer Stationsgebäude ausgebaut werden, wobei die zur Palmaille weisende symmetrische Hauptfront in der Mittelpartie aufgestockt und mit einer Säulenloggia im Obergeschoß sowie mit Giebeldreiecken auf den rahmenden Vorbauten versehen wurde.

Von Harburg nach Celle und Hannover

Zu einer von Anfang an integrierten Hafen- und Eisenbahnplanung kam es an der Süderelbe, wo seit Mitte der 1840er Jahre die Wassergräben der Harburger Zitadelleninsel zu einem tideunabhängigen Schleusen- bzw. Dockhafen nach englischem Muster ausgebaut (1845-1849) wurden. Im Zuge dieses Hafenausbaus erfolgte auch die Anlegung eines an drei Seiten von schiffbaren Wasserflächen begrenzten Bahnhofsareals (1844-1847), das von zwei Kanälen (Westlicher und Östlicher Bahnhofskanal) sowie der Kaimauer des neuen Verkehrshafens eingefasst war. Ähnlich wie der vom Königreich Dänemark an der Norderelbe betriebene Hafen- und Eisenbahnausbau im Konkurrenzhafen Altona nahmen auch die vom Königreich Hannover an der Süderelbe ergriffenen Verkehrsverbesserungen zukunftsweisende Züge zur Beschleunigung des Warenumschlages an. Der als End- und Grenzstation der Bahnstrecke von Hannover über Lehrte (1843) und Celle (1845) nach Harburg (1847) ausgelegte Kopfbahnhof schob sich wie auf einer Kaizunge zwischen die Wasserflächen des Harburger Binnenhafens, sodaß die neubefestigten Kaianlagen einen unmittelbaren Gleisanschluß und beste Voraussetzungen für einen rationalen Umschlag zwischen Schiff und Schiene erhielten. Die Präsentationszeichnungen zu dem Bahnhofsgebäude, das ähnlich wie in Hildesheim (1844-1846) aus Fundamentierungs- und Kostengründen als Holzkonstruktion geplant worden war, zeigten insbesondere zur Hafenseite - weniger zur Stadtseite - eine schicke Fachwerkarchitektur, wobei der zur Kaifront weisende Uhrenturm mit Belvedere dem Hafenbahnhof eine besondere Fernwirkung verlieh.

Erweiterung und Vernetzung der Bahnstrecken

Wer Mitte des vorigen Jahrhunderts das heutige Stadtgebiet Hamburgs mit der Bahn kreuzen wollte oder mußte, hatte zwischen Harburg und Hamburg oder Altona mit der Dampffähre die Süder- und Norderelbe zu überqueren oder mit Pferdekutschen und -omnibussen Altona und Hamburg zu durchqueren, ehe er die Fahrt in der Nachbarstadt und im Nachbarstaat fortsetzen konnte. Erfolgreiche Initiativen zur verbesserten Verkehrsanbindung der drei Hafenstädte untereinander und mit dem Landesinneren waren erst Anfang der 1860er Jahre zu verzeichnen, wobei der von Preußen bald gegen Dänemark (1864), bald gegen Österreich (1866) militärisch durchgesetzten Vereinheitlichung des norddeutschen Raumes eine verkehrspolitische Katalysatorrolle zukam.

Im Jahre 1865 erfolgte die Eröffnung einer Direktverbindung zwischen den beiden Hansestädten Lübeck und Hamburg. Im Gegensatz zu der zeit- und aufgabentypischen Backstein-Fachwerkarchitektur des Lübecker Bahnhofs in Hamburg, der über Pferdeomnibuslinien mit dem Berliner Bahnhof der Hansestadt in Verbindung stand, erhielt die (seit 1866 preußische) Gemeinde Wandsbek nahe dem Villenviertel Marienthal ein eher repräsentabel gehaltenes Empfangsgebäude in spätklassizistischer Putztradition.

Ebenfalls bereits unter dänischer Hoheit geplant und anschließend unter preußischer Herrschaft vollendet wurde auf Altonaer Seite die Anschlußstrecke in die Elbvororte mit der Endstation Blankenese. Die Vorortbahn wurde 1867 dem Verkehr übergeben und kurze Zeit später mit zwei zusätzlichen Stationsgebäuden in Bahrenfeld und Flottbek versehen. Diese hellen Putzbauten der 1860er Jahre ließen sich als kontextspezifische Anpassungsleistung an die benachbarten Villengebiete der Elbvororte und als Kontrastphänomen zu den späteren Backsteinbauten einer als «preußische Bahnhofsgotik» apostrophierten Ingenieurarchitektur charakterisieren.

Für den Personen- und Güternahverkehr zwischen den Häfen und Bahnhöfen am Nordufer der Elbe gingen entscheidende Impulse von dem Projekt einer Hamburger Hafenbahn und einer Verbindungsbahn zwischen Hamburg und Altona aus. Nachdem in der ersten Hälfte der 1860er Jahre ein Güterbahnhof hinter dem Berliner Bahnhof angelegt und durch Anschlußgleise erstmals mit Binnenschiffkanälen und -kaischnitten in Beziehung gesetzt worden war, erhielt das 1866 für Seeschiffe eröffnete Sandtorhafenbecken von Anfang an ein 700 Meter langes Verbindungsgleis zum Berliner Bahnhof, der somit wie die Bahnhöfe in Altona und Harburg einen direkten Kaianschluß für den Warenumschlag zwischen Schiff und Schiene besaß. Seitdem wurden sämtliche neu angelegten Hamburger Kaizungen bereits in der Ausführungsphase mit Hafenbahnanschlüssen zu den Fernbahnhöfen versehen.

Im Grundsatz hatten sich die Hansestadt und Dänemark schon im Jahr 1860 auf den Bau einer Verbindungsbahn zwischen Hamburg und Altona geeinigt. Im Jahr 1865 konnte der Streckenabschnitt auf Altonaer Gebiet mit dem neuen Bahnhof Schulterblatt und 1866 das Hamburger Anschlußstück mit den Bahnhöfen Sternschanze, Dammtor und Klostertor dem Verkehr übergeben werden. Während die Strecke in Altona über den Güterbahnhof direkt in den Kopfbahnhof an der Palmaille einmündete und sowohl mit der Linie in Richtung Kiel als auch mit der Elbvorortbahn in einem Empfangsgebäude zusammenlief, gewährleisteten auf Hamburger Seite eigene Überführungsfahrten die Verbindung zum Berliner Bahnhof,

während der Lübecker Bahnhof nur mittels Rangierfahrten von Güterzügen mit der Verbindungsbahn in Beziehung stand. Neben den ebenfalls in klassizistischer Tradition gehaltenen, hell verputzten Stationsgebäuden erregte vor allem die 1868 für Eisenbahn, Pferdebahn und Fuhrwerke fertiggestellte Lombardsbrücke, die die Innen- von der Außenalster trennt, die Aufmerksamkeit und Bewunderung des Publikums.

Die Verhandlungen über die seit den 1830er Jahren diskutierten Pläne für eine direkte Eisenbahnverbindung Hamburgs mit Hannover, die wiederholt den Interessen und Ängsten des Harburger Fracht- und Fährhandels geopfert worden waren, traten nach 1862 und insbesondere nach der Einbeziehung des Königreichs Hannover in das Königreich Preußen ab 1866 in ein neues Stadium. Im Jahr 1868 waren die Planungen über einen Anschluß Hamburgs an die Köln-Mindener Eisenbahn und bis 1872 die Bauarbeiten an den beiden Eisenbahnbrücken über die Süder- und die Norderelbe sowie an den erforderlichen neuen Bahnhofsgebäuden in Hamburg und Harburg abgeschlossen. Der ältere Harburger Kopfbahnhof blieb neben dem neuen Durchgangsbahnhof an der Elbbrücke als ausgesprochener Hafenbahnhof für den Güterverkehr in Betrieb. Die zunächst «Pariser» oder «Venloer», ab 1892 «Hannoverscher Bahnhof» genannte Hamburger Endstation war als vierter Kopfbahnhof der Hansestadt über Durchgangsgleise mit dem Berliner Bahnhof und dem Klostertorbahnhof verbunden und mit einem eigenen Hafenbahnanschluß versehen.

Ein Jahr nach der Gründung des II. deutschen Kaiserreichs und vierzig Jahre nach Eröffnung der Bergedorfer Eisenbahn waren die in Hamburg, Harburg und Altona eintreffenden Bahnlinien erstmals untereinander und mit den jeweiligen Hafengebieten soweit durch Gleisstrecken vernetzt, daß im Prinzip ohne Unterbrechung durch Fähr- oder Fuhrwerkspassagen eine durchgehende Schienenverbindung zwischen den drei Hafenstädten gewährleistet war. Im Jahr 1872 war erstmals über alle natur- und kulturräumlichen Grenzziehungen hinweg die Vereinheitlichung und Zusammenführung der nach Hamburg, Harburg und Altona führenden Eisenbahnlinien hergestellt, wie sie für den Eisenbahnknotenpunkt charakteristisch werden sollte. Die Entwicklung, die das Eisenbahnwesen in dem Dreistädteeck Hamburg-Harburg-Altona bis zur Reichsgründung genommen hatte, sollte nicht nur die Grundstruktur in der Hafengroßstadt vorgeben, sondern sie blieb in einigen Ausschnitten auch bis in die Gegenwart sinnlich erfahrbar.

Erhaltene Bauten der frühen Eisenbahnarchitektur

Sehr anschaulich ist in Harburg die historisch-topographische Situation des Binnenhafens mit der Bahnhofshalbinsel zwischen Westlichem und Östlichem Bahnhofskanal überliefert, ansonsten sind jedoch nur vereinzelte Drehscheiben und Werkstatteile aus der Zeit des ehemaligen Hafenbahnhofs erhalten geblieben (Schellerdamm, vormals: Bahnhof-Straße).

Die Hauptfront des alten Altonaer Bahnhofs wurde in den Südflügel des 1896 fertiggestellten Altonaer Rathauses einbezogen (heute: Bezirksamt Altona), sodaß sich die Elbfassade mit ihrer Säulen-Loggia und den Rundbogenfenstern bis in die Gegenwart sichtlich von den neuentworfenen Rathausfronten abhebt. An die schiefe Ebene des Schrägaufzugs zur Altonaer Hafenbahn erinnert als eindrucklichstes Bauzeugnis das die Bahn überquerende Viadukt der Kaistraße. Der zum späteren Altonaer Hauptbahnhof (erbaut 1893-95; abgebrochen 1974-

1976) auf 961 Meter verlängerte Hafentunnel (1876, 1895) ist ebenfalls noch funktionsfähig, wird aber seit einigen Jahren nicht mehr regelmäßig befahren und ist gefährdet.

Schließlich haben sich von den ehemaligen Hamburger Endbahnhöfen der Fernstrecken nach Berlin und Hannover, die nach der Jahrhundertwende zum Komplex des Hauptbahnhofs zusammengefaßt wurden, noch Reste der ehemaligen Güterstationen leidlich erhalten, so ein Magazin- und Werkstattgebäude (Högerdamm) des Berliner Bahnhofs sowie ein Lagerhaus am Güterschuppen (Lohseplatz) des Hannoverschen Bahnhofs.

Die in den 1860er Jahren entstandene Bauschicht der Bahnlagen Hamburg-Lübeck, der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn sowie der Altonaer Bahn in die Elbvororte dokumentiert sich in vergleichsweise gut gepflegten Empfangsgebäuden, wie dem Wandsbeker Bahnhof (Bahngärten), dem ehemaligen Sternschanzen-Bahnhof (Sternschanze) sowie den Bahnhöfen Flottbek (Jürgensallee) und Blankenese (Blankeneser Bahnhofplatz) einschließlich einiger im Verborgenen überlieferter ehemaliger Bahnwärterhäuschen (Nienstedten, Droste-Hülshoff-Straße). Auch die den Verkehrsanforderungen mehrfach

angepaßte und verbreiterte Lombardsbrücke der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn präsentiert sich gewissermaßen bis heute im historischen Festtagsschmuck (wobei die Backsteinuntersicht des Brückenbogens noch den ursprünglichen Schmuckverband und die ehemalige Bogenbreite anzeigt).

Als ausgesprochener Glücksfall für die frühe Hamburger Eisenbahngeschichte hat sich in Bergedorf das 1842-1846 als Endstation der Vorortbahn genutzte Kassen- und Wärterhaus mit dem Uhrenturm erhalten (Neuer Weg). Seine Holzarchitektur erinnert nicht nur an die gleichsam als Provisorium für die Fernstrecke nach Berlin in Angriff genommene älteste Hamburger Eisenbahnlinie, sondern auch an vergleichbare kleine Land- und Vorortbahnhöfe, wie sie bis zur Jahrhundertmitte in England entstanden (Crown-Street-Station in Liverpool; Entwurf: John Foster II und George Stephenson?, 1830) und teilweise geschützt wurden (Charlbury; Entwurf: Isambard Kingdom Brunel, 1853). Das seit 1942 in die Denkmalliste eingetragene Bahnhofsgebäude soll bis zur 150-Jahrfeier 1992 als kleines Eisenbahnmuseum hergerichtet und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.

Literatur

- Altonaer Hafen - Fische & Fabriken. Historische Stadtrundgänge, Hrsg. Museum der Arbeit, Hamburg 1988.
- C.W. Asher, Einige Bemerkungen in bezug auf die von Hamburg nach Hannover anzulegende Eisenbahn, Hamburg 1835.
- Hans Bock, Die Marschbahn von Altona nach Westerland, eine Fotochronik der Baugeschichte, Neumünster 1989.
- Otto Brückner, Die Eisenbahn-Empfangsgebäude im Königreich Hannover vor 1850, Sonderheft der Hannoverschen Geschichtsblätter, Hannover 1939.
- Diefenbach, Hamburgs Entwicklung in seinen Hafen-, Zollanschluß- und Eisenbahnbauten, Berlin 1890.
- Harald Ebner - Richard Lutz - Manfred Schwanke, Der Bahnhof Altona im Wandel der Zeit, VVM/Verkehrshistorische Reihe Nr. 7, Hamburg 1986.
- Klaus Frahm - Dirk Meyhöfer, Bahnhofswelt - Bahnen und Bahnhöfe in Hamburg, Heidelberg 1983.
- A. Funk - L. Debo, Die Eisenbahnen im Königreich Hannover, Wien 1852.
- General-Bericht des Ingenieurs Plath betr. die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn vom 24. Februar 1867, nebst Nachschrift vom 8. Mai 1868, Hamburg 1868.
- Hamburg. Historisch-topographische und baugeschichtliche Mitteilungen, Hamburg 1868 (Reprint 1979).
- Hamburg und seine Bauten, Hrsg. Architekten- und Ingenieurverein Hamburg (AIV), 2 Bde., Hamburg 1890-1914.
- Hamburg - Berlin, Berlin - Hamburg, Hrsg. Kulturbehörde Hamburg, Hamburg 1987.
- Hamburgs Hafen im 19. Jahrhundert, Veröffentlichungen des Helms-Museums Nr. 60, Hamburg 1989.
- Otto Hedrich, Die Entwicklung des schleswig-holsteinischen Eisenbahnwesens, Kiel 1915.
- 100 Jahre Eisenbahn-Direktion Hamburg, 1884-1984, Hrsg. Pressedienst der Bundesbahndirektion Hamburg, Hamburg 1984.
- Renata Klee-Gobert, Altona, Elbvororte, Die Bau- und Kunstdenkmale der Freien und Hansestadt Hamburg, Bd. 2, Hamburg 1959.

- Renata Klee-Gobert, Bergedorf, Vierlande, Marschlande. Die Bau- und Kunstdenkmale der Freien und Hansestadt Hamburg, Bd. 1, Hamburg 1953.
- Karl Knauer, Die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn, Erinnerungsschrift zur 125. Wiederkehr des Eröffnungstages, Hamburg 1967.
- Günther Lange, Alexis de Chateauneuf - ein Hamburger Baumeister (1799-1853), Hamburg 1965.
- G.H. Leo, William Lindley, ein Pionier der technischen Hygiene, Hamburg 1969.
- Dieter Maass, Der Ausbau des Hamburger Hafens, 1840 bis 1910, Hamburg 1990.
- Emil Müller, Über die intendierte Hamburg-Altonaer und Lübecker Eisenbahn, Leipzig 1835.
- Emil Müller, Nutzen und Zweck der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn, Hamburg 1840.
- Frank Norbert Nagel, Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes in Schleswig-Holstein und Hamburg unter besonderer Berücksichtigung der stillgelegten Strecken, Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft in Hamburg, Bd. 71, Wiesbaden 1987.
- Die Ottensener Industriebahn und die anderen städtischen Bahnanlagen in Altona, Hamburger Hefte zur Eisenbahngeschichte, Folge 3, Hamburg 1978.
- Erich Staisch, Eisenbahnen rollen durch das «Tor zur Welt», eine Betrachtung der geschichtlichen Entwicklung der Eisenbahnanlagen Hamburgs, Hamburg 1956.
- Erich Staisch, Hamburg und die Eisenbahn, Eppstein 1969.
- Erich Staisch, Hauptbahnhof Hamburg, Geschichte der Eisenbahn in Norddeutschland, Hamburg 1981.
- Christoph Timm, Altona-Altstadt und Altona-Nord, Denkmaltopographie Bundesrepublik Deutschland, Hamburg-Inventar: Stadtteilreihe 2.1, Hamburg 1987.
- Christoph Timm (Text), Hamburg-Harburg/Binnenhafen, Erhaltungskonzept (Denkmalpflege Hamburg), Hrsg. Kulturbehörde-Denkmalsschutzamt Hamburg, Hamburg 1989.