

Betrieb in den 1950er-Jahren

Hamburg Dammtor

Wie schon im ersten Teil versprochen geht es jetzt mitten in die Epoche III – und da gibt es in Dammtor mehr oder weniger das komplette Besteck zu sehen, berichtet uns Otto Humbach.

Beginnen wir unser Menu mit einem Blick in das Groß-Bw Hamburg-Altona, das für viele Bespannungen der Dammtor passierenden Züge zuständig war. Die Fülle und der Artenreichtum der dort in den 1950er-Jahren versammelten Triebfahrzeuge ist für heutige Begriffe unvorstellbar, zumal zu den dort stationierten Lokomotiven ja noch die Boliden etlicher anderer Betriebswerke hinzukamen. Für diese Maschinen stellte Altona das Wende-Bw dar. Der Fahrzeugpark des Bw Altona beinhaltete in jenen Jahren die Dampflokbauerei-



Dammtor in den 70ern. Gut zu erkennen, wie sich Fern- und Nahverkehrsgleise durch die Halle schlängeln. Foto: Archiv Michael Meinhold

In seinem letzten Betriebsjahr steht der Wechselstromtriebwagen ET 99 1604 am 28. Mai 1954 am S-Bahn-Perron von Dammtor. Foto: DB/Hollnagel, Slg. Neumann



hen 03 (28), 03.10 (6), 74.4 (19), und 78 (14). Zum Wenden kamen 05 aus Hamm, 01 aus Hannover, 01.10 aus Osnabrück und Bebra, ja sogar die zwei „Schwarzen Schwäne“ der Baureihe 10 aus Bebra fuhren einige Leistungen bis nach Altona.

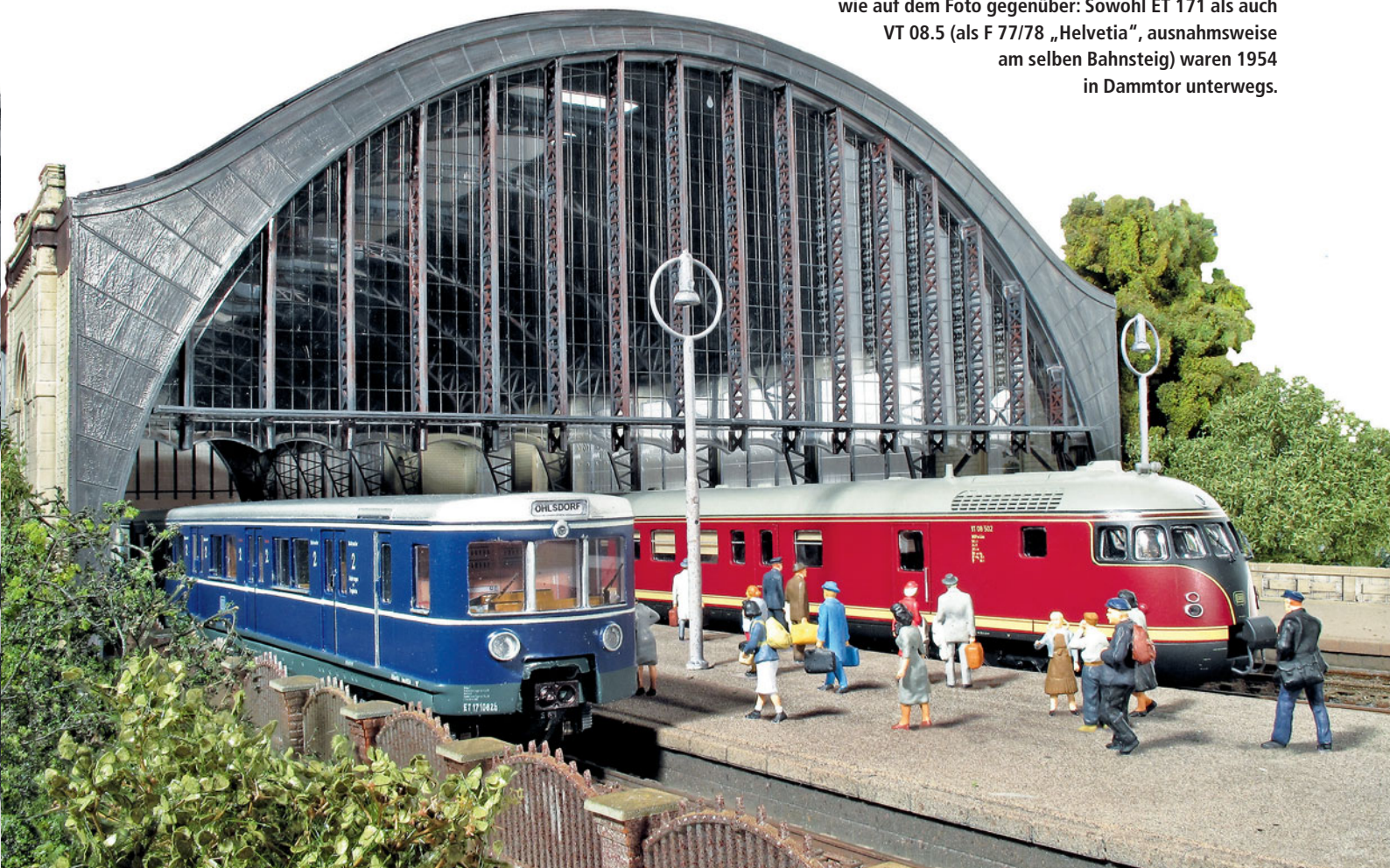
1956 erschienen die ersten Diesellokomotiven der Baureihe V 200, die alsbald nahezu sämtliche Leistungen im F-Zug-Verkehr übernahmen und damit 03.10 verdrängten. Ein Jahr später kamen die V 60, die alsbald der BR 74.4 den Garaus machten. 1960 erhielt Altona den ersten Prototyp der V 160, die weiteren acht Exemplare dieser Baureihe folgten bis 1962. Bis 1964 gesellten sich noch alle 15 Exemplare der V 65 dazu.

Bekannt war das Bw auch als Heimat der wichtigsten Dieseltriebzüge. Ab 1953 zogen die „Eierköpfe“ der Baureihe VT 08.5 in Altona ein. Kurz darauf kamen auch die Schwesterzüge der Baureihe VT 12.5 dazu. Der exotische „Nachtgliederzug“ VT 10 551 war ebenso ansässig (sein Tages-Pendant VT 10 501 kam aus Frankfurt zum Wenden) wie die legendä-



Das Groß-Bw Hamburg Altona mit seiner besonderen Doppeldrehscheibe und dem riesigen Ringlokschuppen mit 57 (!) Ständen. Foto: Slg. Neumann

Auch diese Szene könnte sich am selben Tag abgespielt haben wie auf dem Foto gegenüber: Sowohl ET 171 als auch VT 08.5 (als F 77/78 „Helvetia“, ausnahmsweise am selben Bahnsteig) waren 1954 in Dammtor unterwegs.



80 Hamburg/Bremen – Nürnberg – München und zurück

Zug Nr	F 56	D 84	D 174	D 384	E 674	F 54	F 34	D 188	D 48	D 88	D 82	E 176	D 80	F 52	D 386	D 90	D 58	D 476
Klasse	2.3.	2.3.	2.3.	2.3.	2.3.	2.	2.	2.3.	2.3.	1.2.3.	1.2.3.	2.3.	1.2.3.	1.2.3.	2.3.	2.3.	2.3.	2.3.
Hamburg-Altona ab	6.43	6.36	7.30	10.06	13.24	2.	2.	16.48	16.48	16.48	16.48	20.36	20.36	20.36	22.06	22.06	23.30	23.30
Hamburg Hbf	6.57	7.02	7.50	10.26	13.39	2.	2.	17.08	17.08	17.08	17.08	20.56	20.56	20.56	22.26	22.26	23.50	23.50
Bremen Hbf	7.39	7.44	8.09	11.05	13.44	2.	2.	18.07	18.07	18.07	18.07	21.02	21.02	21.02	22.03	22.03	23.27	23.27
Hannover Hbf	8.58	9.36	10.18	12.53	15.37	15.45	15.45	19.58	19.58	19.58	19.58	22.56	22.56	22.56	0.01	0.48	2.45	2.45
Würzburg Hbf	13.17	14.38	15.50	18.15	20.09	20.09	20.09	2.16	2.21	3.34	3.34	4.49	4.49	4.49	5.29	6.25	7.25	7.25
Nürnberg Hbf	14.27	15.46	16.58	19.22	21.13	21.13	21.13	3.27	3.42	4.47	4.47	5.49	5.49	5.49	6.06	6.58	7.52	7.52
München Hbf	16.37	18.09	19.28	22.01	23.26	23.26	23.26	5.48	6.25	7.40	7.40	8.49	8.49	8.49	9.37	10.31	11.33	11.33

A bis 21. XII., am 25. XII., 5. I. bis 27. III., 6. bis 28. IV., 10. bis 16. V. und ab 25. V. Reisende von Hamburg und Hannover (ab **10.10.**) in Göttingen umsteigen (**11.41/11.52**) und Reisende von Bremen in Hannover (**10.01/10.10**) und Göttingen (**11.41/11.52**) umsteigen **B** verk n 20/21. bis 23./24. XII., 26./27. XII. bis 2/3. I., 27./28. III. bis 3/4. I.V., 25./26. I.V., 28./29. I.V., 2. bis 22./23. V. **C** verk n 21/22. bis 23./24. XII., 26./27. XII. bis 3/4. I., 24./25. III. bis 4/5. I.V., 27./28. IV. bis 8./10. V. und ab 17./18. V. d Hannover an **9.20** e **19.59** an **6.10** an k Kassel umsteigen (an **5.26** ab **5.50**) n Würzburg umsteigen (an **9.05** ab **9.12**) p Hannover an **8.50** q Würzburg ab **13.17** r Würzburg ab **14.32** t Hannover an **12.37** v Hannover an **19.50**

[illegible]

G 21./22. bis 23./24. XII., 26./27. XII. bis 3./4. I., 28./29. III. bis 4./5. IV., 26./27. IV. bis 9./10. V. und 17./18. bis 23./24. V. K 20./21. bis 23./24. XII., 26./27. XII. bis 2./3. I., 23./24. III.
 bis 3./4. IV., 26./27. IV. bis 8./9. V. und ab 17. V. bis 25. XII., 4. I. bis 28. III., 5. bis 25. IV., 9. bis 15. V. und ab 24. V. Stüttingen umsteigen (16.13 16.23)
 d Fulda umsteigen (an 9.43 / 085 ab 9.57) e Würzburg an 9.58
f Hannover ab 14.22 g Hannover ab 16.04 h Hannover ab 18.04 k Würzburg an 16.23 n Hannover ab 20.52
p Frankfurt (M) umsteigen (an 19.00 ab 19.26) q Hannover ab 0.74 r Kassel umsteigen (an 23.28 ab 0.16) x Würzburg an 19.48 z Hannover ab 3.08

81 Hamburg/Bremen–Frankfurt(M) und Stuttgart und zurück

Zug Nr.	D 470	FT 44	E 536	F 56	E 864	D 184	D 84	D 74	F 4	D 284	D 384	E 576	FT 78	E 522	F 54	E 866	D 574	D 86	FT 42	D 135	F 212	D 41
Klasse	2. 3.	2.	2. 3.	2.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	1. 2. 3.	2.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	1. 2. 3.	2.	2. 3.	1. 2. 3.	2.
Hamburg-Altona ab	...	...	...	6.43	...	...	6.36	7.30	...	...	10.06	10.12	12.42	...	13.24	...	12.48	13.54	16.39	...	16.48	18.00
Hamburg Hbf	...	...	...	6.57	...	...	7.02	7.50	...	...	10.26	10.32	12.57	...	13.39	...	13.08	14.14	16.52	...	17.08	18.20
Bremen Hbf	...	...	7.39	ob	...	7.44	7.44	8.09	...	11.05	10.32	12.72	...	13.44	...	13.08	14.14	16.52	...	17.08	18.20	
Hannover Hbf	...	...	8.52	↔	8.58	9.28	9.36	10.10	...	12.45	12.53	13.32	14.50	...	15.45	...	15.50	17.09	18.45	...	20.06	20.54
Frankfurt (M) Hbf an	6.10	13.06	13.16	...	...	14.24	...	15.44	15.52	18.13	...	19.57	18.35	19.19	20.30	...	22.09	22.50	23.00	23.26	...	3.1
Würzburg ab	...	...	...	13.14	13.24	...	14.43	...	...	...	18.23	...	...	...	19.59	20.16	...	3.04	...	3.04	...	...
Stuttgart Hbf an	...	...	16.18	...	16.30	...	17.31	...	18.20	...	21.11	...	...	22.41	...	23.22	...	...	...	...	...	...

A nur 21./22. bis 23./24. XII., 26./27. XII. bis 3./4. I., 28./29. III. bis 4./5. IV., 26./27. IV. bis 9./10. 5. und 17./18. bis 23./24. V. d. Gießen umsteigen (18.36/18.44) e Fulda umsteigen (an 18.27/ab 18.43) **1** Mannheim umsteigen (an 0.32/ab 0.54)

Zug Nr		FT 50	D 76	D 80	D 276	D 90	D 476
Klasse		2. 18.	1. 2. 3.	2. 2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.
Hamburg-Altona	ab	20.02	20.38	20.36	22.00	22.06	23.30
Hamburg	Hbf	20.20	20.38	20.56	22.20	22.26	23.50
Bremen	ab	21.02	21.02	22.00	0.40	0.38	0.36
Hannover	Hbf	22.30	23.21	23.29	0.40	0.48	2.45
Frankfurt (M)	Hbf. an	3.58	5.42	5.47	5.47	6.39	8.34
Würzburg	ab		5.00				
Stuttgart	Hbf. an		9.12	8.14	9.54	10.42	11.49

Zug Nr.		FT 49	D 411	F 211	D 87	FT 41	D 573	E 863	F 53	D 8
Klasse		2.	1.2.3.	1.2.3.	2.3.	2.	2.3.	2.3.	2.	1.2.
Stuttgart Hbf	ab	C		G	2.04	...	...	6.48		
Würzburg Hbf	ab			G	6	...	...	9.44	10.01	
Frankfurt (M) Hbf	an	1.20	2.26	5.16	ob	7.00	7.04	an	8.1	
Hannover Hbf	an	6.51	8.32	10.00	10.23	11.15	12.39	an	15.14	13.5
Bremen Hbf	an			12.00		13.06	14.45	an	16.00	16.0
Hamburg Hbf	an	8.54	11.31	...	12.55	13.13	15.19	an	16.19	17.0
Hamburg-Altona an	an	9.09	11.51	...	13.15	13.26	15.39	an	16.39	17.2

B Schlafwagenzug, nur So/Mo, Di/Mi, Do/Fr
C Schlafwagenzug, nur Di, Do und Sa
G 21. bis 24. XII., 27. XII. bis 3. I., 28. III. bis 4. IV., 26. IV. bis 9. V. und 17. bis 23. V.
D bis 7. XII. Frankfurt (M) am 8.54 ohne Anschluss nach Stuttgart
E Heidelberg umsteigen (3.47/3.54)
F Fulda umsteigen (4.25/4.37)
G Frankfurt (M) am 7.00 (nur 2. Kl.)
H Frankfurt (M) ab 8.42

Zug Nr		Klasse		D 283	D 389	FT 77			D 73	D 83	D 183	E 865	F 55	FT 43	D 469	E 867	D 689	D 475	FT 29			D 275	D 79	D 75
		2.3.	2.3.	2.3.	2.3.	2.3.			1.2.3.	2.3.	2.3.	2.3.	2.	2.	2.3.	2.3.	2.3.	2.3.	2.			1.2.3.	1.2.3.	2.3.
Stuttgart	Hbf	...	ab	7.57	9.26	...			12.08	...	13.15	...	...	16.02	16.54	...	20.44	...	...	...	...	20.53	20.00	...
Würzburg	Hbf	...	ab	10.56	12.47	...			15.11	...	16.10	...	16.26	...	20.00	20.10	...	23.29	...	...	...	23.36	20.00	...
Frankfurt	(H) Hbf	...	an	10.24	12.47	...			12.08	...	15.11	...	16.37	19.16	...	20.10	21.04	23.29	...	...	...	23.36	20.00	...
Hannover	Hbf	...	an	15.41	16.39	...			17.51	20.12	20.21	...	20.43	20.49	0.06	...	2.50	2.50	an	...	...	4.43	5.24	5.45
Bremen	Hbf	...	an	17.34	18.29	...			19.49	20.21	21.57	...	22.02	22.02	1.56	...	4.45	...	...	...	...	7.19	7.55	8.37
Hamburg	Hbf	...	an	18.31	18.37	...			20.19	22.31	...	22.50	...	...	...	...	5.55	...	...	...	...	7.19	7.55	8.37
Hamburg-Altona	Hbf	...	an	18.51	18.57	...			20.39	22.51	...	23.04	...	...	...	...	6.15	...	...	...	...	7.39	8.15	8.57

Ⓜ bis 30. IV. täglich außer So, auch 11. und 18. XII.; ab 1. V. täglich Ⓜ Heidelberg (10.53/11.13) und Mannheim (11.29/11.52) umsteigen Ⓜ Heidelberg umsteigen (17.36/17.50)
Ⓜ Kassel umsteigen (23.28/0.16) k ab 8. XII. ab 21.10

83 Hamburg—Köln und zurück

Zug Nr	E 526	D 396	F 4	D 194	D 122	D 94	D 104	F 34	D 496	D 502	D 96	D 522	F 18	F 2	D 98	F 12	D 100	D 106	D 200	D 92
Klasse	2.3.	2.3.	2.06	2.3.	2.3.	2.3.	2.3.	2.06	2.3.	2.3.	2.3.	2.3.	2.	2.06	2.3.	1.23.	2.3.	2.3.	2.3.	2.3.
Hamburg-Altona ab	...	5.54	6.54	7.48	...	8.06	8.18	9.30	10.25	...	10.30	14.30	...	16.54	17.18	...	22.30	...	22.36	23.48
Hamburg Hbf	...	6.14	7.14	8.08	...	8.26	8.38	9.44	10.40	...	10.50	14.50	...	17.10	17.38	...	22.50	...	22.56	0.14
Bremen Hbf	...	6.04	7.47	8.39	9.54	10.08	...	11.11	12.21	...	12.29	16.37	...	18.38	19.18	...	20.59	0.49	0.57	2.15
Hamm (West)	...	...	10.56	12.33	12.51	12.54	14.12	13.26	Essen	...	12.29	16.37	...	21.03	21.00	...	3.55	3.56	3.50	...
Wuppertal-Elberan	...	...	12.50	an	...	14.12	...	14.45	16.21	...	16.35	120.57	...	22.02	...	...	5.22	...	...	...
Düsseldorf Hbf	...	10.28	11.40	12.25	A	14.45	16.00	...	A	...	17.19	20.40	...	22.30	23.14	...	0.55	6.04	...	7.02
Köln Hbf	...	11.09	12.15	12.57	...	14.57	16.33	15.21	...	...	18.08	21.48	...	22.39	23.31	23.48	1.32	6.12	6.42	7.42

A verk nur 22. bis 24. XII., 27. XII. bis 3. I., 28. III. bis 4. IV. und 17. bis 23. V. **C** verk nur 21./22. bis 23./24. XII., 26./27. XII. bis 2./3. I., 28./29. III. bis 3./4. IV. und 17./18. bis 22./23. V.
d über Hannover f Münster (Westf) umstellen (an 18.45/ab 18.52)

Zug Nr	F11	E521	F1	F17	E221	D497	D97	D395	F23	D193	D93	D103	F33	D95	F3	E525	D91	D99	FT37	FT7
Klasse	1.2.3	2.3	2.06	2.06	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.06	2.3	2.06	2.3	2.3	2.3	2.3	2.
Köln Hbf.....	ab	4.33	4.39	6.54	7.27	7.15	7.35	10.51	12.21	Dortm	12.36	13.48	14.36	16.00	17.06	17.24	22.45	23.00	23.06	23.09
Düsseldorf Hbf.....	W	5.09	5.40	7.25	8.00	8.00	8.24	11.25	12.52	ab	13.20	14.23	16.35	17.36	18.06		23.41	23.45		
Wuppertal-Elberf.....		a5.47			8.02	Essen	8.24	11.40	12.50		14.13	13.24	14.31	15.12		17.32		23.58		23.45
Hamm (West).....	Y	a7.74	9.05	8.57	8.53	9.02	10.07	12.57	Dortm	an	14.44	14.52	15.57	16.31	19.05		1.44	1.44	1.44	
Bremen Hbf.....		9.06	10.09	11.18	an	12.52	12.46	15.35			17.24	17.32	c	18.44	20.39	21.21	22.50	4.07	4.33	4.33
Hamburg Hbf.....	an	10.37	11.49	12.37	an	13.31	14.25	17.07	an		19.01	19.13	21.19	20.07	22.13	22.43	0.43	6.01	6.19	6.19
Hamburg-Altona.....	an		12.09	12.52	an	15.51	14.45	17.27			21.01	19.33	21.39	20.21	22.33	22.58	1.03	6.21	6.39	6.39

B verk nur 22. bis 24. XII., 27. XII. bis 3. I., 28. III. bis 4. IV. und 17. bis 23. V. ^a Münster (Westf) umsteigen (an 7.48/ab 7.54) ^b Münster (Westf) umsteigen (an 10.32/ab 10.39)
^c über Hannover ^d Dortmund umsteigen (an 0.40/ab 1.08) ^e Hagen umsteigen (an 0.05/ab 0.35) ^f Münster (Westf) an 13.23/ab 13.36 ^g Dortmund umsteigen (14.47/15.14)
^h Dortmund umsteigen an 15.52/ab 16.09 ⁱ Hamm an 18.44

ren „Fliegenden Hamburger“ VT 04 000 und 501, die noch bis 1957 für Ausfälle oder Verstärkungen der VT 08.5 vorgehalten wurden. Der absolute Star dieser Spezies war aber zweifellos der VT 11.5, der im Sommer 1957 Einzug hielt und als TEE neuen Glanz auf die Gleise der DB brachte.

Wenn man die Epoche III als Epoche des großen Umbruchs sieht, so findet man – wie bereits der Blick auf die Stationierungen im Bw Altona gezeigt hat – Mitte der 1950er-Jahre das Epizentrum dieses Wechsels. Die blauen F-Züge, bisher dampfbespannt, werden nun von V 200 übernommen. Ihre bisherigen blauen Altbauwagen werden rasch durch die 1953 erschienenen 26,4 m langen 1.-Klasse-Neubauwagen ersetzt. Auch in die anderen Reisezugbereiche drängt neues Wagenmaterial. Ab 1952 bilden die neuen „Eilzugs-Mitteinstiegswagen“ und ab 1954 das 2.-Klasse-Pendant der 26,4-m-Schnellzugwagen zunächst vorwiegend die neugeschaffenen LS-Züge. Sie ersetzen aber auch sukzessive altes Wagenmaterial in den übrigen D- und Eil-Zügen. Im Nahverkehrsbereich findet man ab 1954 die „Umbauwagen“ der yg-Serie. Ab 1958 erscheinen dann die „Silberlinge“. Dazu kommt die „Klassenreform“ von 1956, bei der die alte 3. Klasse entfällt.

So interessant diese Vielfalt ist, sie stellt jedoch den vorbildorientierten Mo-

F 53	(5 ³⁴) Passau–Nürnberg–Würzburg–Bebra–Hannover (–Langenhagen)–Hamburg–Altona (17 ⁰⁶)				Gbl Süd
2.	↯ Regensburg–Nürnberg				
150 t	1 BR4ü	54	Passau–Hamburg–Altona	54	1000
117%	1 B4ü*	"	" " "	"	"
					* Schreibabt ab Nür
F 54	(13 ⁰⁶) Hamburg–Altona (–Langenhagen)–Hannover–Fulda–Würzburg–Nürnberg–Passau (0 ³³)				Gbl Süd
2.	↯ Nürnberg–Regensburg				
150 t	1 B4ü*	53	Hamburg–Altona–Passau	53	1000
117%	1 BR4ü	"	" " "	"	"
					* Schreibabt bis Nür

Wer es ganz kurz mag: 1953 führte F 53/54 „Domspatz“ nur zwei blaue Altbau F-Zugwagen – einer davon mit Speiseabteil.



Am 16. Mai 1956 zog 03 1012 vom Bw Hamburg-Altona mit F 53 bereits eine Vier-Wagengarnitur einschließlich Neubauwagen über die Straßenüberführung von Dammtor.

Foto: Ulrich Montfort, Slg. Neumann



Die Neubauwagen des F 53 „Domspatz“ von 1955/56 lassen sich mit den stahlblauen Roco-Modellen der Verwendungsgruppe „A4üm-g-53“ nachstellen. Ebenfalls von Roco stammt die passenderweise in Hamburg Altona stationierte 03 1011. Die 03.10 der DB gibt es von Roco inzwischen auch mit Neubaukessel. Dieses Modell hat sogar eine funktionsfähig nachgebildete Kropfachse!

	1955	1957
F 1 „Hanseat“	BR 05 Bw Hamm	V 200 Bw Hamm
F 2 „Hanseat“	BR 05 Bw Hamm	V 200 Bw Hamm
F 3 „Merkur“	BR 03.10 Bw Dortmund Bbf	V 200 Bw Hamm
F 4 „Merkur“	BR 03.10 Bw Dortmund Bbf	V 200 Bw Hamm
F 33 „Gambrinus“	BR 03.10 Bw Altona	V 200 Bw Hamm
F 34 „Gambrinus“	V 200 Bw Ffm Griesheim	V 200 Bw Ffm Griesheim
Ft 41 „Senator“	VT 10.501 Bw Ffm Griesheim	V 200 Bw Ffm Griesheim
Ft 42 „Senator“	VT 10.501 Bw Ffm Griesheim	V 200 Bw Ffm Griesheim
Ft 49 „Komet“	VT 10.551 Bw Altona	VT 10.551 Bw Altona
Ft 50 „Komet“	VT 10.551 Bw Altona	VT 10.551 Bw Altona
F 53 „Domspatz“	BR 03.10 Bw Altona	V 200 Bw Altona
F 54 „Domspatz“	BR 03 Bw Hannover	V 200 Bw Altona
F 55 „Blauer Enzian“	BR 03.10 Bw Altona	V 200 Bw Altona
F 56 „Blauer Enzian“	BR 03.10 Bw Altona	V 200 Bw Altona
FT/TEE 77 „Helvetia-(Express)“	VT 08.5 Bw Altona	VT 08.5 Bw Altona
FT/TEE 78 „Helvetia-(Express)“	VT 08.5 Bw Altona	VT 08.5 Bw Altona
D 84 „LS“	BR 01 Bw Hannover	BR 01 Bw Hannover
D 85 „LS“	BR 01 Bw Hannover	
D 87		BR 01.10 / BR 10 Bw Bebra
D 88	BR 01 Bw Hannover	BR 01.10 / BR 10 Bw Bebra
D 94 „LS“	BR 03 Bw Osnabrück	BR 01.10 Bw Osnabrück
D 95 „LS“	BR 03 Bw Osnabrück	BR 01.10 Bw Osnabrück
D 96 „LS“	BR 03 Bw Osnabrück	BR 01.10 Bw Osnabrück
D 167 „Riviera-Express“		V 200 Bw Altona
D 168 „Riviera-Express“		V 200 Bw Altona
D 193	BR 03 Bw Altona	BR 01.10 Bw Osnabrück
D 194	BR 03 Bw Altona	BR 01.10 Bw Osnabrück
E 575 „Westerländer“	BR 03 Bw Altona	V 200 Bw Altona
E 576 „Westerländer“	BR 03 Bw Altona	V 200 Bw Altona
E 743 Doppelstockwagen	BR 03 Bw Altona	
E 744 Doppelstockwagen	BR 03 Bw Altona	
E 841	VT 12.5 Bw Altona	VT 12.5 Bw Altona
E 842	VT 12.5 Bw Altona	VT 12.5 Bw Altona

Die Bespannung sämtlicher F-Züge und einiger ausgewählter typischer D- und Eilzüge aus der „Speisekarte“ von Dammtor Mitte der 1950er-Jahre. Signifikant der Traktionswechsel besonders im F-Zug-Segment zwischen 1955 und 1957.



Auch Loks der DDR-Reichsbahn kamen durch Dammtor, wie hier 01 208 mit dem D 164 Leipzig–Hamburg-Altona am 6. Juni 1956. Foto: Ulrich Montfort, Slg. Neumann



F 33/34 „Gambrinus“ wurde bereits 1955, als er noch von der Baureihe 03.10 gezogen wurde, mit Ausnahme des Speisewagens komplett aus Neubauwagen gebildet. Ab dem Sommer dieses Jahres übernahmen die nagelneuen V 200 Vorserien-Maschinen seine Beförderung zwischen Altona und Frankfurt/M.

dellbahner vor ein Problem: Ein rein-rassiger Epoche-IIIa-Betrieb? Da gibt es bezüglich Lackierung und Beschriftung beträchtliche Lücken im Angebot der Modellbahnhersteller. Also doch Epoche IIIb? Dann müsste man auf so manchen Dampflokeneinsatz verzichten. Die Lösung? Man kann sie getrost beim Vorbild suchen, denn auch hier vollzog sich der Wechsel nicht an einem Tag.

Wenn wir uns beispielsweise für das Thema „Dammtor in den Jahren des Umbruchs“ entscheiden, steht einem bunten und problemlos zu besetzenden Zugbetrieb nichts mehr im Wege (außer der vermutlich etwas zu kleinen Kapazität der Schattenbahnhöfe). Den F-Zug „Domspatz“ zeigen wir mit einer Altbauwagengarnitur und 03.10, „Merkur“ und „Hanseat“ mit einer 03.10 oder V 200 bzw. 05 mit gemischter Wagengarnitur und den „Gambrinus“ lassen wir mit V 200 und einer kompletten Neubauwagengarnitur auf die Gleise.

Ausnahme bildet natürlich immer der Speisewagen. Hier gab es Neubauten erst ab 1964. Abgerundet wird diese noble Zugklasse durch den „Blauen Enzian“ mit dem sogenannten „Henschel-Wegmann-Zug“ (eigentlich nur noch ein „Wegmann-Zug“) und den Dieseltriebwagen VT 08.5 (u.U. ergänzt mit VT 04), VT 10.5 („Senator“) und VT 11.5 (TEE „Helvetia“ und „Parsifal“).

Typische, aus Neubaureisezugwagen gebildete LS-Züge waren beispielsweise die D 84/85 und D 94/95/96. Als vorwiegend mit Altbauwagen bestückter D-Zug bietet sich das Paar D 193/194 an. Auch einen internationalen Zug kann man mit dem D 167/168 „Riviera-Express“ in die Parade einbeziehen. Interessante Eilzüge waren der „Heckenblitz“ E 575/576 („Westerländer“), der mit Doppelstockwagen gefahrene E 743/744 oder der mit VT 12.5 besetzte E 841/842.

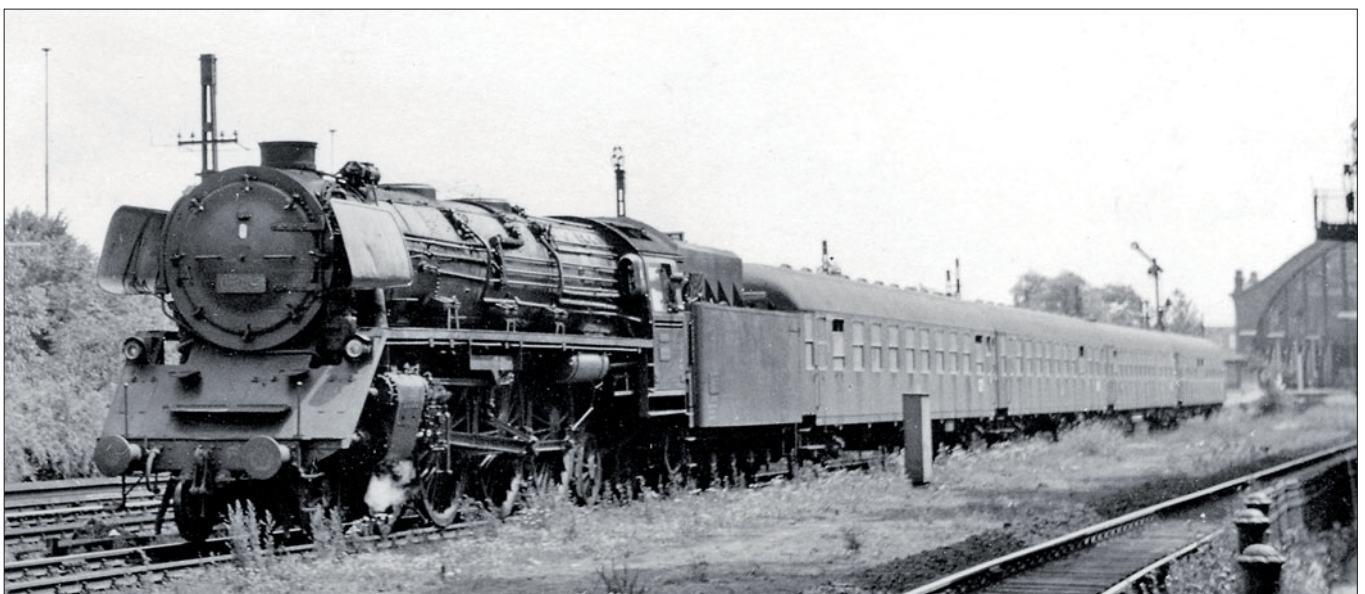
Personenzüge werden nach Herzenslust aus Länderbahn-, Reichsbahn- und Umbautypen gemixt, gezogen von Dampflokomotiven der in Altona beheimateten Baureihen 78 und 74.4 oder 93, 38.10 und 50 aus den benachbarten Betriebswerken. Dieselben Bespannungen eignen sich auch für Nahgüterzüge zuzüglich der V 60. Auch die im Bw Hamburg-Wilhelmsburg beheimatete



Die meisten Bilder zeigen den „Blauen Enzian“ mit V 200. Bis 1956 beförderten ihn allerdings die 03.10 vom Bw Altona.



Man braucht nur etwas kreative Fantasie, um sich auch eine blaue 03.10 vor dem „Merkur“ vorzustellen. Die in Dortmund stationierten Renner bewältigten den legendären 702-km-Langlauf Hamburg Altona–Frankfurt/M am Stück.



Mit der 05 hat eine weitere legendäre Lok ihren Auftritt : 05 003 mit F 1 „Hanseat“ am 12. Juli 1956 aus Dammtor ausfahrend. Dieser Zug ist besonders modellbahnkompatibel, kann er doch aus der Liliput-05 und den inzwischen vielfach verfügbaren Wagen der Verwendungsgruppe 53 nachgebildet werden; die Garnitur dürfte auch in knapp bemessenen Schattenbahnhöfen Platz finden. Foto: Ulrich Montfort, Slg. Neumann.

Baureihe 82 bietet sich an. Dg werden vorzugsweise mit den seinerzeit im Bw Eidelstedt stationierten Baureihen 41 oder 56.20, 44 und 50 bespannt.

Ein Bahnhofsfahrplan von Dammtor war trotz unserer umfangreichen Recherche nicht aufzutreiben. Für Modellbahner, die gerne nach Fahrplan fahren, haben wir daher eine Übersicht der Fernreisezüge aus dem Kursbuch vom Winter 1955/56 abgebildet. Der Bahnhof Dammtor taucht in dieser Übersicht nicht auf. Es hielt seinerzeit aber jeder (!) Reisezug incl. TEE in Dammtor. Die ungefähre Fahrzeit zwischen Altona und Dammtor betrug ca. 7 Minuten.

Nahverkehrszüge kann man nach Gusto einflechten, wer es hier genauer nimmt, kommt nicht umhin, sich entsprechende Kursbücher zu besorgen.

Da die komplette Wiedergabe der Reihungspläne der hier angesprochenen Züge den Rahmen dieses Artikels sprengen würde, kann man nur auf die Zugbildungs-Standardwerke Michael Meinholds in der MIBA-Report Reihe verweisen. Auch die in der MIBA-Serie „Ottersberg“ (MIBA 5-10/2011) beschriebenen Züge passen zum Thema



Mit dem Erscheinen der Vorserien-V 200 im Jahr 1955 begann der Traktionswandel im Reisezugverkehr. V 200 003 steht im Sommer 1956 abfahrbereit im Bahnhof Dammtor. Der Lack der nagelneuen Maschine glänzt wie mit der Speckschwarte eingerieben!

Unten: Gleich heißt es auch „Ausfahrt frei“ für die Modell-V 200 002 von Roco.



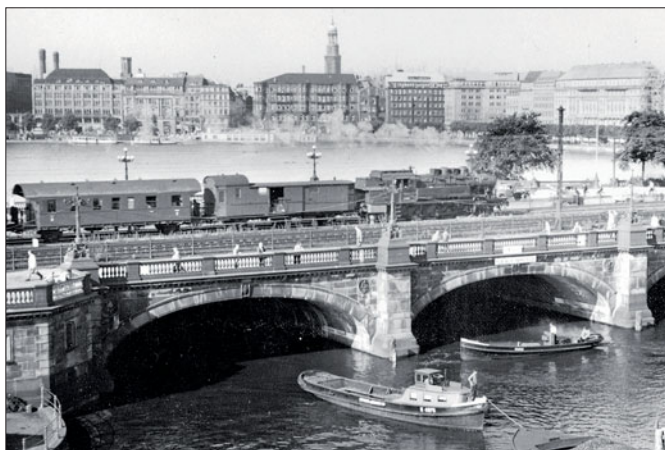


Der „Senator“ darf natürlich in Hamburg-Dammtor nicht fehlen. Oben in seinem Ursprungsfarbkleid von 1953 (Modell Märklin/Trix), links die Farbvariante ab 1955 (Modell Weinert) mit der umgebauten Kanzelverglasung. Unten links das wegen seiner Unzuverlässigkeit berühmt-berüchtigte Vorbild VT 10 501 im Februar 1955 im Vorfeld von Dammtor (Foto: John Jürgens, Slg. Neumann). Wenn der Gliederzug einmal wieder in der Werkstatt war, wurde der „Senator“ mit lokbespannten Zügen gefahren, wie unten ebenfalls im Februar 1955 mit der Vorserienlok V 200 005. Im Hintergrund die Kuppel der Universität. Foto: DB/Hollnagel, Slg. Neumann.





Der mit 03 bespannte D 94 1956 im Vorfeld des Hamburger Hauptbahnhofs. Als typischer Vertreter der „LS“-Zuggattung besteht sein Reisezugwagenpark ausschließlich aus Neubauwagen. Foto: Carl Bellingrodt, Slg. Humbach



Eine Lokomotive der BR 93 – vermutlich vom Bw Altona – zieht ihren Personenzug über die zwischen Dammtor und Hamburg Hauptbahnhof liegende Lombardsbrücke. Foto: DB/Hollnagel, Slg. Neumann



50 2593 hat im Juni 1954 zwischen Dammtor und Altona eine sehenswert gemischte Garnitur von Nahverkehrswagen im Schlepp. Foto: DB/Hollnagel, Slg. Neumann

Unten: 93 1089 im Juni 1954 im angestammten Güterzugdienst bei der Ausfahrt aus Dammtor. Foto: DB/Hollnagel, Slg. Neumann



„Dammtor“, da sie nahezu alle in Altona starteten oder endeten. Der interessante D 167/168 „Riviera-Express“ wird in der MIBA-Broschüre „Raritäten der Bundesbahn“ auf den Seiten 84 ff genau beschrieben.

Alles in allem ein Traum? In dieser Komplettheit für die meisten Modellbahner wohl schon. Aber vielleicht gibt es ja einen Club, in dem der Plan gefasst wird, z.B. den Streckenabschnitt von Dammtor bis zur attraktiven Lombardbrücke aufzubauen und mit entsprechenden Schattenbahnhöfen zu bestücken. Für eine private Anlage mit ca. 3 bis 4 Metern Längenausdehnung bietet sich eine Lösung mit einer beidseitigen Streckenverlängerung an, gefüttert von zwei verdeckten Fiddleyards. Wer Dammtor schon in einem ganz anderen Themenumfeld in seine Anlage integriert hat, dürfte trotzdem Spaß daran haben, den einen oder anderen authentischen Zug durch das schöne Modell fahren zu lassen. Und wer sich der kleinsten Baugröße Z verschrieben hat, kann mit dem aktuell von Märklin angekündigten Bausatz Dammtor ganz ohne Platzprobleme realisieren. *Otto Humbach* 



Geschwungener Triebkopf und geschwungener Hallengiebel: Irgendwie harmonisiert der VT 11.5 besonders gut mit Hamburg Dammtor und bildet daher den würdigen Abschluss unserer Betrachtungen. Foto: Hollnagel/Archiv Eisenbahnstiftung

Das seinerzeit hochmoderne und trotzdem zeitlose Design des VT 11.5 führt uns bereits in die 1960er-Jahre, in denen der rechts abgebildete Prospekt den TEE-Verkehr bewarb. In Hamburg-Dammtor konnte man ab Sommer 1957 den TEE „Helvetia“ (Hamburg-Altona–Zürich Hbf) bewundern, etwas später folgte der „Parsifal“ (Hamburg-Altona–Paris Gare du Nord).

