

An der Vorortstrecke der Berliner Bahn, liegen ausschauend des Berlinerorts die Stationen: Rothenburgsort und Tietzack, an der Vorortstrecke in der Richtung Harburg die Stationen: Oberhafen, Elbbrücke und Veddel.

A. Güterverkehr.

1. Rangierbahnhöfe. Als End- und Anfangspunkte der Güterzüge dienen folgende Rangierbahnhöfe:

- a) der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft:
 - 1) Wilhelmsburg für die Richtungen Cuxhaven, Cöln, Hannover.
 - 2) Rothenburgsort für die Richtungen Berlin, Leipzig.
 - 3) Eldestedt für die Richtungen Kiel, Rendsburg, Husum, Blankensee.
 - 4) Langenfelde für den Altonaer Ortsverkehr.
 - 5) Billwärder noch im Bau.

b) der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft:

1) Rothenburgsort für die Richtung Hamburg-Lübeck.

Zur Verbindung der Rangierbahnhöfe unter sich und mit den Aussenbahnen dienen folgende besondere Gleisverbindungen:

1) Eine zweigleisige Verbindung von Wilhelmsburg nach dem Hannoverschen und von da nach dem Billwärder.

2) Eine zweigleisige Bahn von Rothenburgsort nach dem Hannoverschen Bahnhof.

3) Eine eingleisige Verbindung von Rothenburgsort nach Wandsbek mit Anschluss an die Strecke Hamburg-Poppenbüttel.

4) Eine zweigleisige Verbindung von Holtenauer nach Langenfelde-Eldestedt.

5) Eine eingleisige Verbindung von Bahnenfeld nach Langenfelde-Eldestedt.

Auf der Strecke Hauptbahnhof Hamburg-Holtenauer müssen die Güterzüge auf den Ferngleisen der Verbindungsbahn fahren; für später ist der Bau einer Umgehungsstrecke geplant, die beim Bahnhof Meckelfeld aus der Strecke Hannover-Harburg abzweigt über Billwärder, Barnbeck und Lokstedt nach Eldestedt führen soll. Durch eine Verbindungskurve bei Hasselbrook steht sie mit der Lübecker Bahn in Verbindung. Die Strecke von Rothenburgsort bis Hasselbrook ist bereits für die Güterzüge der Lübecker Bahn und den Güterverkehr der an der Stadt- und Vorortbahn gelegenen Güterbahnhöfe Barnbeck, Ohlsdorf und Poppenbüttel in Benutzung genommen.

Für die Umschlaganlagen des Freihafens dienen ausserdem die innerhalb des Freihafen-Gebietes gelegenen Rangierbahnhöfe Hamburg-Süd (Niederfeld) und Hamburg Kai rechtsab, am Baakenhafen. Der Bahnhof Hamburg-Süd bedient die linkselbischen Kaie und hat Gleisverbindungen mit den Bahnhöfen Wilhelmsburg und Hannoverscher Bahnhof; der Rangierbahnhof am Baakenhafen bedient die rechtselbischen Kaie und ist mit dem Hannoverschen Bahnhof und über diesen mit Wilhelmsburg und Rothenburgsort durch Gleise verbunden.

Zur Bedienung der auf dem Veddel-Plateau-Gelände errichteten Privatanlagen ist daselbst ein Sammel- und Rangierbahnhof mit Gleisverbindung nach Wilhelmsburg angelegt.

B. Ortsverkehr. Dem Ortsverkehr dienen folgende Bahnhöfe:

1. Hamburg Hauptgüterbahnhof abgekürzt Hamburg Hgt., der aus folgenden Güterbahnhöfen besteht:

a) Der Hannoversche Bahnhof. Bestimmungsmässige Bezeichnung Hamburg, Hgt. H. Er dient für den Frachtstückgutverkehr nach allen Richtungen und dem Frachtstückgutverkehr aus Richtung Cöln und Hannover, sowie dem Eilgutverkehr. Ferner dient hier die zollamtliche Abfertigung für den gesamten Verkehr nach, besonders ausgedehnt sind die Anlagen für den Umschlagverkehr an der rund 2200 m langen Wasserfront des Oberhafens (Umladeschuppen, Frachtdokane, Kohlenkipper u.s.w.). Im Ganzen sind auf dem Hannoverschen Bahnhof 90 Krane bis zu 18,5 t Tragfähigkeit vorhanden.

b) Der Berliner Bahnhof. Bestimmungsmässige Bezeichnung Hamburg, Berl. Seine Verkehrsanlagen sind teils von der Bankstrasse, teils von der Brückenstrasse zugänglich. In dem Schuppen an der Bankstrasse wird der Frachtgutverkehr aus Richtung Bergedorf abgefertigt. Für den gesamten Sammel- und Umschlagverkehr ist der Güterschuppen an der Lippelstrasse bestimmt.

Auf dem Bahnhof Rothenburgsort, an der verlängerten Brückenstrasse gelegen, werden hauptsächlich Wagenladungen abgefertigt. Daneben sind beschränkte Anlagen für den Umschlagverkehr vorhanden.

c) Hamburg-Süd dient für den Umschlagverkehr im linkselbischen Freihafengebiet. Für die Landanlieferung und -Auslieferung von Stückgut befindet sich daselbst ein Stückgutschuppen.

d) Hamburg, Kai rechts dient für den Umschlagverkehr im rechtselbischen Freihafenbetrieb.

2) Der Lübecker Bahnhof, zwischen Sonnenstrasse und Nagelsweg gelegen, dient für die Richtung Lübeck (Mecklenburg) und alle Verkehrsarten, einschliesslich des Wasserumschlages.

3) Bahnhof Sternschanze dient dem Verkehr mit Milch, Wagenladungen und Vieh (Schlachthof).

4) Bahnhof Altona für alle Verkehrsarten.

Hierzu gehört auch der Bahnhof Bahnenfeld. Nur Anschlüsse.

5) Bahnhof Barnbeck, für alle Verkehrsarten einschl. Wasserumschlag mit Ausnahme des Viehverkehrs.

6) Bahnhof Ohlsdorf für alle Verkehrsarten.

Die ausgedehnten Gleisanlagen des Freihafens, dem Hauptumschlagverkehr zwischen Bahn und Schiff dienend, haben ihren Ausgangspunkt vom Vershubbahnhof Hamburg-Süd und dem am Baakenhafen.

Die Gleisanlagen des Altonaer Hafens (Neumühlener Kai) stehen durch ein besonderes, teilweise unterirdisch geführtes Gleis mit dem Altonaer Hauptbahnhof in Verbindung.

Die Güterbahnhöfe Berliner und Lübecker Bahnhof sind durch je eine besondere Gleisverbindung vom Rangierbahnhof Rothenburgsort aus zugänglich.

In Altona besteht eine vom Bahnhof Bahnenfeld ausgehende schmalspurige Privatanlagenbahn für den Güterverkehr, mit der Güterwagen auf Rollböcken nach den Fabrikhöfen befördert werden.

Die vollspurige Billwärder Industriebahn schliesst bei Tietzack an die Deutsche Reichsbahn an und vermittelt auch den Anschluss der Süd-Stromarsen Kleinbahn an die Deutsche Reichsbahn und die Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Hamburg Hochbahn Aktiengesellschaft.

Die von der Siemens & Halske, Aktiengesellschaft, und der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft unter Leitung des Regierungsbaumeisters A. D. W. Stein ausgeführte Hamburg Hochbahn ist am 1. März 1912 in Betrieb gesetzt worden. Die mit einem Aktienkapital von 15 Millionen M. errichtete Betriebsgesellschaft erhielt die Bezeichnung Hamburg Hochbahn Aktiengesellschaft. Gründer sind: Siemens & Halske, Aktiengesellschaft, die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft, Geh. Baaurat Dr. Ing. et phil. Emil Rathenau, Geh. Baaurat Dr. Ing. Heinrich Schwieger und Paul Liez. Am 3. Juli 1918 wurde mit dem Hamburgischen Staate ein Vertrag über die Neuordnung der Verkehrsverhältnisse geschlossen. Der Hamburgische Staat übernahm 48.630 B-Aktien und brachte den Bahnkörper der Hochbahn ein. Am 1. April 1919 ging der Alsterdampfschiffahrtsbetrieb in den Besitz der Hamburg Hochbahn Aktiengesellschaft über. Die frühere Strassen-Eisenbahn-Gesellschaft in Hamburg ist seit dem 30. Dezember 1919 mit der Hamburg Hochbahn Aktiengesellschaft verschmolzen. Ende 1922 gingen auch die Betriebsmittel und Betriebsanlagen der Hamburg-Altonaer Centralbahn-Gesellschaft, deren Konzession am 31. Dezember 1922 ablief, in den Besitz der Hamburg Hochbahn Aktiengesellschaft über. Der Betrieb wurde dem eigenen Strassenbahnnetz angegliedert. Das Grundkapital betrug zur Zeit RM. 92.075.000.— eingeteilt in 115.000 A-Aktien über je RM. 800.— und 68.681 B-Aktien. Die B-Aktien bestanden aus 66.680 B-Aktien über je RM. 600.— und 11 B-Vorzugsaktien über RM. 250.000.—. Den Aufsichtsrat bilden die Herren Senator Carl Joh. Cohn, Senator Dr. Schramm, Dr. Heinrich Jaques, Dr. Max Albrecht, Kommerzienrat Ludw. Born, Oberbürgermeister Max Brauer, C. Buzel, M. d. B., Geh. Oberreg.-Rat Dr. jur. W. Cuno,

Geh. Kommerzienrat Dr. Ing. A. C. F. v. Siemens, Herm. Strack, Kurt v. Sydow, Senator A. D. Paul Weinheber, Vorn. Betriebsrat: M. Jäger und Friedr. Tiedemann, Vorsitzender des Aufsichtsrats: Senator Carl Joh. Cohn; stellvert. Vorsitzende: Dr. Jaques u. Senator Dr. Schramm; Vorstand der Hochbahngesellschaft: W. Stein, C. Liez Dr. Maternsdorf, Dr. Mummssen und Carl Walther.

Das von der Gesellschaft betriebene Hoch- und Untergrundbahnnetz besteht aus einer Ringlinie von 17,50 km

Länge und vier Zweiglinien, nämlich

Schlump-Hellkamp Länge 2,48 km.

Hauptbahnhof-Rothenburgsort Länge 3,03 km.

Kellinghusenstrasse-Ohlsdorf-Ohlsenzoll Länge 13,77 km.

Barnbeck-Volkdorf-Groß-Hansdorf Länge 22,97 km.

Die Gesamtlänge der Bahn beträgt somit 58,75 km.

Die Spurweite beträgt 1,435 m (normal).

Den Betrieb der Strecke Ohlsdorf-Ohlsenzoll (Staatl. Langenhorner Bahn) führt die Gesellschaft für ihre eigene Rechnung, wogegen sie den Betrieb auf der Strecke Barnbeck-Groß-Hansdorf (Staatl. Walddorferbahn) für Rechnung des Hamburgischen Staates führt.

Das Strassenbahnnetz auf hamburgischem und preussischem Gebiet hat 226,2 km Betriebslänge.

Die Alsterdampfschiffahrt betreibt die Gesellschaft laut einem mit der Firma Lütgens & Reimers, Hamburg, geschlossenem Vertrage vom 13. Juli 1923 seit 1. September 1923 zur Rechnung der genannten Firma.

Der Wagenpark des z. Zt. im Ausbau befindlichen Autobusbetriebes besteht gegenwärtig aus 29 Autobussen neuester Konstruktion.

Walddorferbahn

Siehe Adressbuch-Jahrgang 1921 und vorstehend die Linie Barnbeck-Volkdorf-Groß-Hansdorf.

Langenhornerbahn

Siehe Adressbuch-Jahrgang 1921 und vorstehend die Linie Kellinghusenstrasse-Ohlsdorf-Ohlsenzoll.

Der Stadtpark.

Siehe den Artikel am Anfang des Buches vor Abschnitt I.

Friedhöfe.

Die vor dem Dammtore befindlichen alten Begräbnisplätze

als St. Gertrud, St. Michaelis und St. Catharina, belegen bei den Kirchhöfen St. Nicolai, St. Petri und Deutsch-Reformierter, belegen an der Jungiusstrasse und der Katholische und St. Pauli an der Carolinenstr. sind für Begräbnisse geschlossen. Für noch unbenutzte Stellen in Familienrabern wird jetzt oder später den zu den Gräbern auch Berechtigten eine entsprechende Anzahl Grabstellen kostenfrei in Ohlsdorf gewährt. Die alten Begräbnisplätze unterstehen der Friedhofs-Deputation.

Das Bestattungs- und die Unterhaltung der Gräber darf nur durch die Angestellten der Friedhofsdeputation nach den für den Friedhof zu Ohlsdorf gültigen Bestimmungen geschehen. Anträge hierfür werden im Verwaltungsgebäude des Friedhofes zu Ohlsdorf entgegengenommen. Die Zahlung der Gebühren kann auch durch Überweisung auf Post-Check-Cto.: 91974 und Reichsbank-Cto.: „Friedhof zu Ohlsdorf“ erfolgen.

Friedhof St. Jacobi

auf dem Peterskamp an der Wandsbekerchaussee in Hamburg-Elbbeck, begründet 1846 von der St. Jacobi-Kirche, ist nächst dem Zentral-Friedhof Ohlsdorf der größte und schönste Friedhof Hamburgs. Vor einigen Jahren sind auf dem hinteren Teile desselben, wo verfallene Gräber — deren Ruhezelt inzwischen abgelaufen — einen ungesunden Eindruck machten, hübsche gärtnerische Anlagen mit Ruhe-bänken, Teich usw. entstanden. Das Bureau befindet sich am Eingang zum Friedhof und ist werktags von 9—4 Sonntags bis 9 geöffnet. Der Friedhof besitzt eine schöne, gärtnerisch neu renovierte, heizbare Kapelle mit Orgel. Derselbe ist parkartig angelegt und gehalten, Gitter etc. um die Gräber sind deshalb nicht gestattet.

Über die Erwerbung von Einzel-, Ehepaar- oder Familiengräbern wie auch über die Höhe der sämtlichen Gebühren erteilt das St. Jacobi-Friedhofsbureau, Hamburg 23, Wandsbekerchaussee 102 (am Eingang zum Friedhof) werktags von 9 bis 4, Sonntags bis 3 Uhr, Auskunft (Fernspr. Alster 6521). Beerdigungen sind an Sonn- und Festtagen nicht zulässig.

Neuer Hammer Friedhof, Wandsbekerchaussee 202/204 und Friedhof St. 9

In Hamburg-Elbbeck, besteht seit dem 29. Juni 1862, Haupteingang von der Wandsbekerchaussee. Das Bureau, geöffnet werktags von 9 bis 4 Uhr, an Sonn- und Feiertagen in dringenden Fällen von 9 bis 10 Uhr vorm., befindet sich auf dem Friedhof, an der Seite der Friedensstrasse (Postadr.: Hamburg 23, Friedenstr. 8).

Beerdigungen sind mindestens 24 Stunden vorher anzumelden, ab 18. 8. 1871. Die Unterhaltung und Bepflanzung der Gräber ist ausschliesslich Sache der Hammer Friedhofsverwaltung, und sind alle diesbezüglichen Anträge im Bureau des Friedhofes zu stellen.

Friedhof zu Ohlsdorf.

Der zur allgemeinen Begräbnisstätte bestimmte und für alle Konfessionen und Religionsgemeinschaften offene Friedhof zu Ohlsdorf ist ca. 10 km vom Mittelpunkt der Stadt entfernt. Derselbe umfaßt zur Zeit einen Flächeninhalt von 371,6 ha (mit der Erweiterung in der Brandfelder Feldmark). Das Verwaltungsgebäude befindet sich am Haupteingang zum Friedhof.

An den den Friedhof durchziehenden fahrbaren Wegen sind die Kapellen belegen, von welchen aus die Leichenkondukte ihren Weg nach den einzelnen Gräbern antreten. Die parkartigen Anlagen, die schöne Ausschmückung des gesamten Friedhofes, sowie die sorgfältige Pflege desselben, haben es veranlaßt, dass der Friedhof von der Bevölkerung Hamburgs ganz ausserordentlich stark besucht wird. Die elektrische Vollbahn, die Hochbahn wie die Strassenbahn über Winterhude und über Barnbeck verbindet den Friedhof mit der Stadt. Mit den Beerdigungen im gemeinsamen Grabe nach dem System der Einzelbeerdigung wurde am 1. Juli 1877 und mit dem Verkauf von Gräbern am 10. Juni 1879 begonnen. Die Ruhezelt für die Einzel- und Familiengräber beträgt 25 Jahre, dagegen ist für die Genossenschaftsgräber und gemeinsamen Gräber eine von der Medizinal-Behörde zu bestimmende mindestens 15jährige Ruhezelt festgesetzt. Während für die gemeinsamen Gräber und die Familiengräber das System der Einzelbeerdigung durchgeführt wird, ist es bei Familien- und Genossenschaftsgräbern gestattet, daß nach Ablauf von 12 Jahren auf den ersten Sarg ein zweiter aufgestellt werden darf.

Gebühren für die Erwerbung von eigenen Gräbern auf dem Friedhof:

für ein Einzelgrab 10.—

in der Größe von 1,25 m Länge und einer Breite von 0,60 m 6.—

für ein Familiengrab für ein Ehepaar, für die Grabstelle 16.—

für ein Familiengrab für den Erwerber, seine Ehefrau und Kinder bis zu vier Grabstellen, für die Grabstelle 30.—