

Die Bahn von Hamburg nach Lübeck wurde von der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft erbaut und am 1. August 1865 eröffnet.

Die Strecke Harburg-Hannover der Hannoverschen Staatsbahnen wurde am 1. Dezember 1847 eröffnet. Die Verbindung zwischen Hamburg und Harburg geschah bis zum Jahre 1872 durch Fährdampfer. Eine Eisenbahnverbindung von Hamburg nach Harburg wurde erst durch die Hamburg-Venloer Eisenbahn (Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft) hergestellt. Die Strecke Hamburg-Harburg wurde am 1. Dezember 1872 eröffnet. Die Gesamtstrecke nach Venlo aber erst am 31. Dezember 1874 in Betrieb genommen.

Die Bahn von Harburg nach Cuxhaven wurde von der Entersbüchener Eisenbahngesellschaft erbaut und am 11. November 1881 eröffnet. Die Hamburg-Venloer Bahn ging 1879, die Entersbüchener Eisenbahn 1880 in das Eigentum des preussischen Staates über.

Die Eisenbahn von Altona nach Kiel wurde am 18. September 1844 unter dem Namen „König Christian VIII Ostseebahn“ eröffnet. Eine Zweigbahn von Altona nach Blankensee wurde am 19. Mai 1867 in Betrieb genommen. Im Jahre 1884 wurde die Altona-Kieler Bahn vom preussischen Staate angekauft.

Das zwischen den in Hamburg und Altona endenden Eisenbahnen fehlende Ringgleis, die Hamburg-Altona-Verbindungsbahn, wurde in den Jahren 1864 bis 1866 erbaut und zwar der auf Hamburger Gebiet liegende Teil von Hamburgischer Seite, der Rest von der Altona-Kieler Bahn, die zunächst auch den Betrieb auf der Verbindungsbahn leitete. Die Bahn nahm ihren Ausgang am Bahnhof Klosterthor und erhielt zwei Zwischenstationen auf Hamburger, eine auf Altonaer Gebiet. Seit 1884 wird der Betrieb von den preussischen Staatsbahnen seit 1. April 1920 von der Reichseisenbahn, seit 15. Febr. 1924 von der Deutschen Reichsbahn und seit 1. Oktober 1924 von der Deutschen Reichsbahngesellschaft geführt. Die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn diente zunächst zur Hereinführung der Züge der Kieler und Blankenseer Strecke nach Hamburg. Vom Bahnhof Klosterthor aus wurde je eine Gleisverbindung mit dem Berliner und dem Hannoversehen (Venloer) Bahnhof geschaffen, zur Überführung der Güter und der von Süden und Berlin kommenden Schnellzüge nach Altona.

Die zu einem grossen Teil auf der Strasse geführte Nebenbahn von Altona nach Kalkenrieden wurde im Jahre 1881 eröffnet. Im Jahre 1912 hat diese Bahn nach Kalkenrieden wurde im Jahre 1881 eröffnet und der Bahnhof ist nach der Sonderburgerstrasse verlegt worden.

Nachdem, mit Ausnahme der Lübecker Bahn, sämtliche in Hamburg mündenden Eisenbahnen in das Eigentum oder den Betrieb der preussischen Staatsbahnen übergegangen waren, war die Möglichkeit der einheitlichen Gestaltung des Eisenbahnwesens gegeben. Der Grundgedanke der am 1890 in Angriff genommenen Umgestaltung der Eisenbahnanlagen ist bezüglich des Personenverkehrs: vierreihigster Ausbau der Verbindungsbahn und Einführung stundlicher Fahrpläne in das südliche Gleispaar der Verbindungsbahn, während das nördliche für den Ortsverkehr bestimmt wurde; bezüglich des Güterverkehrs: Errichtung von Verschubbahnhöfen ausserhalb der Stadt. In diesen die Güterzüge der Mehrzahl nach entladen und besetzt. Der Ortsverkehr wird durch besondere Züge be- zogen. Für den Durchgangsverkehr laufen eine Anzahl Züge zwischen den Verschubbahnhöfen durch.

Im Folgenden ist die Gestaltung der jetzt vorhandenen Eisenbahnanlagen beschrieben:

1. Fernpersonenverkehr.

Der Fernpersonenverkehr dienen folgende Bahnhöfe der Verbindungsbahn:

- 1. Hauptbahnhof Hamburg, am steinort.
2. Bahnhof Hamburg, Dammtor.
3. Bahnhof Hamburg, Sternschanze.
4. Bahnhof Holtenauerstrasse in Altona.
5. Hauptbahnhof in Altona.

Der Hauptbahnhof Altona ist ein Kopfbahnhof; die übrigen sind Durchgangsbahnhöfe. In den Hamburger Hauptbahnhof münden von Osten her die Lübecker und die Berliner Bahn, die sich bereits vom Berliner an nebeneinander legen, von Süden die Harburger Linie. Vom Altonaer Bahnhof führt nach Norden die Linie nach Kiel, Rendsburg und Husum. Die von Norden kommenden Fernzüge beginnen und enden im Hauptbahnhof Hamburg, die von Süden und Osten kommenden im Hauptbahnhof Altona (mit Ausnahme der Lübecker Züge und einiger Züge für den Nahverkehr, die am Hamburger Hauptbahnhof endigen und einiger Vorortzüge nach und von Elmhorn, die nur von und nach dem Hauptbahnhof Altona fahren). Der Hauptbahnhof Hamburg hat 4, der Hauptbahnhof Altona 5, die übrigen Bahnhöfe je einen Bahnsteig für den Fernverkehr. Ausser den Fernzügen werden auf den Fernzügen Vorortzüge nach und von Harburg, Elmhorn und nach und von Richtung Bergedorf geführt.

II. Ortspersonenverkehr.

Die Stadtbahngleise der Verbindungsbahn finden ihre Fortsetzung westlich in der Bahn von Altona nach Blankensee. Westlich in der Lübecker Strecke vom Hauptbahnhof bis Hasselbrook hergeführten Gleispaar, eine Verlängerung von Hasselbrook über Barnbeck nach Ohlsdorf ist seitens des Hamburger Staates zur Ausführung gebracht. Von Ohlsdorf aus ist die Verlängerung bis zu dem auf preussischem Gebiet liegenden Endbahnhof Popenbühl durch die Axtorbahn-Gesellschaft durchgeführt worden. Die Verlängerung bis Popenbühl ist in den Besitz der Deutschen Reichsbahngesellschaft übergegangen.

Die Stationen der elektrisch betriebenen Stadt- und Vorortbahn Blankensee sind Ohlsdorf, Finkenbühl, Barnbeck, Friedrichsborg, Wandseckerbusch, Hasselbrook, Landwehr, Berlinerort, Hauptbahnhof Hamburg, Dammtor, Sternschanze, Holtenauerstrasse, Hauptbahnhof Altona, Bahnhöfen und Gross-Fleiteck-Ohlmannsdorf. An der vorortstrecke der Berliner Bahn liegen ausserhalb des Fernverkehrs die Stationen Rothenburgsort und Tiefstack an der Vorortstrecke in der Richtung Harburg die Stationen: Oberhafen, Elbbrücke und Veddel.

3. Güterverkehr.

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

- a) der Deutschen Reichsbahngesellschaft:
1) Wilhelmshurg für die Richtungen Cuxhaven, Köln, Hannover.
2) Rothenburgsort für die Richtungen Berlin, Leipzig.
3) Eidelstedt für die Richtungen Kiel, Rendsburg, Husum, Blankensee.
4) Lanzeneide für den Altonaer Ortsverkehr.
5) Billwärder noch im Bau.
b) der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft:
1) Rothenburgsort für die Richtung Hamburg-Lübeck.
2) Tiefstack für die Richtung Harburg-Lübeck.

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

- 1) Eine zweigleisige Verbindung von Wilhelmshurg nach dem Hannoversehen und von da nach dem Hauptbahnhof.
2) Eine zweigleisige Bahn von Rothenburgsort nach dem Hannoversehen Bahnhof.
3) Eine einglisige Verbindung von Rothenburgsort nach Wandbek mit Anschluss an die Strecke Hamburg-Popenbühl.
4) Eine zweigleisige Verbindung von Holtenauerstrasse nach Langenfelde-Eidelstedt.
5) Eine einglisige Verbindung von Bahnhöfen nach Langenfelde-Eidelstedt.

Auf der Strecke Hauptbahnhof Hamburg-Holtenauerstrasse müssen die Güterzüge auf den Fernzügen der Verbindungsbahn fahren; für später ist der Bau einer Güterumgehungsbahn geplant, die beim Bahnhof Meckelfeld aus der Strecke Hannover-Harburg abweigend über Billwärder, Barnbeck und Lokstedt nach Eidelstedt führen soll. Durch eine Verbindungskurve bei Hasselbrook soll 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 Popenbühl in Benutzung genommen.

Für die Umschlaganlagen des Freihafens dienen ausserdem die innerhalb des Freihafen-Gebietes gelegenen Hafenterrassen Hamburg-Süd (Niederfelde) und Hamburg-Kai rechtselb, am Baakenhafen. Der Bahnhof Hamburg-Süd bedient die linkselbischen Kais und hat Gleisverbindungen mit den Bahnhöfen Wilhelmshurg und Hannoverseher Bahnhof; der Rangierbahnhof am Baakenhafen bedient die rechtselbischen Kais und ist mit dem Hannoversehen Bahnhof und über diesen mit Wilhelmshurg und Rothenburgsort durch Gleise verbunden.

Zur Bedienung der auf dem Veddel-Peute-Gelände errichteten Privatanschlüsse ist daselbst ein Sammel- und Rangierbahnhof mit Gleisverbindung nach Wilhelmshurg angelegt.

B. Ortsverkehr.

1. Hamburg Hauptgüterbahnhof abgekrizt Hamburg Hbf. der aus folgenden Güterbahnhöfen besteht:

- a) Der Hannoverseher Bahnhof. Bestimmungsmässige Bezeichnung Hamburg, Hbf. Han. Er dient für den Frachtstreckungsverkehr nach allen Richtungen und dem Frachtstreckentempfang aus Richtung Köln und Hannover, sowie dem Ortsverkehr. Ferner findet hier die zollamtliche Abfertigung für den gesamten Verkehr statt. Besonders ausgedehnt sind die Anlagen für den Umschlagverkehr an der rund 2200 m langen Wasserfront des Oberhafens (Umladeschuppen, Ladestänge, Kohlenkippe u.s.w.).
b) Der Berliner Bahnhof. Bestimmungsmässige Bezeichnung Hamburg Hbf. Berl. seine Verkehrsanlagen sind teils von der Bankstrasse, teils von der Brückenstrasse zugänglich. In dem Schuppen an der Bankstrasse wird der Frachttempfang aus Richtung Bergedorf abgefertigt. Für den gesamten Sammel- und Ortsverkehr ist der Güterschuppen an der Lippelstrasse bestimmt. Der Wagenladungsverkehr wird auf Ladestrassen an der verlängerten Brückenstrasse abgefertigt. Daneben sind beschränkte Anlagen für den Umschlagverkehr vorhanden.

c) Hamburg-Süd dient für den Umschlagverkehr im linkselbischen Freihafenbetrieb. 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 Vagelwegweh gelegen, dient für die Richtung Lübeck (Mecklenburg) und alle Verkehrsarten, einschliesslich des Wassermuschlages.

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

4. Bahnhof Altona für alle Verkehrsarten. Bahnenfeld (nur Anschluss) und der Kaubahnhof Altona.

5. Bahnhof Barnbeck für alle Verkehrsarten einschli. Wassermuschlag mit Ausnahme des Viehverkehrs.

6. Bahnhof Ohlsdorf für alle Verkehrsarten.

Die ausgedehnten Gleisanlagen des Freihafens, dem Hauptumschlagverkehr zwischen Hamburg-Süd und dem am Baakenhafen. Die Gleisanlagen des Altonaer Hafens (Nennmühlener 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 bestehen zwei vom Bahnhof Lanzeneide ausgehende schmalspurige Privatanschlüsse für den Güterverkehr, mit denen Güterwagenn Rollböcken nach den Fabriken befördert werden.

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

Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft.

Die von der Siemens & Halske, Aktiengesellschaft, und der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft unter Leitung des Regierungsbaumeisters, D. W. Stein ausgeführte Hamburger Hochbahn ist am 1. März 1912 in Betrieb gesetzt worden. Die mit einem Aktienkapital von 15 Millionen M. errichtete Betriebsgesellschaft erhielt die Bezeichnung Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft. Gründer sind: Siemens & Halske, Aktiengesellschaft, die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft, Geh. Rat Dr. Ing. et. Poil. Emil Rathmann, Geh. Rat Dr. Ing. Heir. Schwieger und Paul Litz. Am 1. Juli 1918 wurde mit dem Hamburgischen Staate ein Vertrag über die Neuordnung der Verkehrsverhältnisse geschlossen. Der Hamburgische Staat übernahm 18300 B-Aktien und brachte den Bahnpoker der Hochbahn ein. Am 1. April 1919 ging der Axtorbahn-Betriebsbetrieb in den Besitz der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft über. Die frühere Strassen-Eisenbahn-Gesellschaft in Hamburg ist seit dem 30. Dezember 1919 mit der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft verschmolzen. Ende 1922 gingen auch die Betriebsmittel und Betriebsanlagen der Hamburg-Altonaer Centralbahn-Gesellschaft, deren Konzeption am 31. Dezember 1922 abgab, in den Besitz der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft über. Der Betrieb wurde dem eigenen Stadtbahnbetrieb angegliedert. Das Grundkapital betrug zur Zeit RM. 92.675.000 — eingeteilt in 115.000 A-Aktien über je RM. 800 — und 88.000 B-Aktien. Die B-Aktien bestehen aus 68.000 Estammanaktien über je RM. 500 — und 1-B-Vorzugsaktie über RM. 266.000 —. Den Aufsichtsrat bilden die Herren Senator Carl Joh. Cohn, Bürgermeister Dr. Schramm, Dr. Heir. Jaques, Kommerzienrat Ludw. Born, Oberbürgermeister Max Brauer, C. Brünzel, M. d. B. Geh. Oberreg. Rat Dr. jur. W. Cuno, Geh. Kommerzienrat Dr. Ing. h. c. Felix Deutsch, Max H. E. C. H. Heye, Anton Hubbe, Johs. Hane, Alrod Jacobsen, Senator Emil Krause, Dr. Ing. h. c. Heinrich Kress, Senator Dr. Walter Aug. Mattias Theodor Meyer, H. O. Persfeld, Bürgermeister Dr. C. Petersen, Rat Philipp Florr, Joh. B. Schroeder, I. F. Will. Schroder, Dr. Ing. h. c. C. F. V. Siemens, Herr. Strack, Kurt v. Sydow, Senator A. D. Paul Weinheber. Vom Betriebsrat: M. Jäger und Albert Boje. Vorsitzender des Aufsichtsrats Senator Carl Joh. Cohn, stellvert. Vorsitzender: Dr. Jaques u. Senator Dr. Schramm, Vorstand der Hochbahngesellschaft: W. Stein, C. Litz, Dr. Mattern-dorf, Dr. Mussen und Carl Waither.

Das von der Gesellschaft betriebene Hoch- und Untergrundbahnnetz besteht aus einer Ringlinie von 17,49 km Länge und vier Zweiglinien.

Table with 2 columns: Station names and line lengths. Includes: Hauptbahnhof - Rothenburgsort (1,49 km), Kellinghusenstrasse - Ohlsdorf - Ochsensoll (1,49 km), Barnbeck - Volksdorf - Groß-Hansdorf (1,49 km), Volksdorf - Ohlsdorf (1,49 km), Gesamtlänge der Bahn beträgt somit (64,13 km). Die Spurweite beträgt 1,485 m (normal).

Den Betrieb der Strecke Ohlsdorf-Ochsensoll (Staatl. Langenbörner Bahn) führt die Gesellschaft für ihre eigene Rechnung, wogegen die 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 Axtorbahn-Schiffahrt betreibt die Gesellschaft laut einem mit der Firma Litgens & Reimers Hamburg geschlossenen Verträge vom 13. Juli 1928 seit 1. September 1923 für Rechnung der genannten Firma.

Der Wagenpark des Z. in Axtorbahn betriebenen Autobusbetriebes besteht gegenwärtig aus 29 Autobussen neuester Konstruktion.