Ferner gehört zum Hgb. Bhf. der Lade-Bahnhof Rothenburgsort, an der verlängerten Brückenstrasse gelegen. Hier werden nur Wagenladungen abgefertigt. Daneben sind beschränkte Anlagen für den Umschlagverkehr vorhanden.

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

d) Hamburg, Hgb. Kal rechts dient für den Umschlagverkehr im rechtselbischen Kalfhafenbetrieb.

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

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

4) Bahnhof Altona („Ottensen“) für alle Verkehrsarten. Hierzu gehört auch der Bahnhof Bahrenfeld. Nur Anschlüsse.

5) Bahnhof Barmbeck, für alle Verkehrsarten mit Ausnahme des Viehverkehrs (hier sollen später auch Umschlaganlagen geschaffen werden).

6) Bahnhof Ohlsdorf für alle Verkehrsarten.

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

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

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

In Altona (Ottensen) besteht eine vom Bahnhof Bahrenfeld ausgehende schmalspurige Privatanschlussbahn für den Güterverkehr, mit der Güterwagen auf Rollböcken nach den Fabriken befördert werden.

Die vollspurige Billwärder Industriebahn schliesst bei Tiefstack an die preussische Staatsbahn an und vermittelt auch den Anschluss der Süd-Stormarnischen Kleinbahn an die Preussische Staatsbahn und die Lübeck-Büchener Eisenbahn. Eine weitere Privatanschlussbahn ist vom Dulsberg (bei Barmbeck) geplant.

Umfang des gesammten Personen- und Güterverkehrs.

Der Umfang des auf den einzelnen Bahnhöfen abgewickelten Gesamtverkehrs geht aus folgenden Zahlen hervor:

I. Personenverkehr.

Anzahl der verkauften Fahrkarten auf den einzelnen Bahnhöfen (1908)

Table with 2 columns: Station name and number of tickets. Includes Dammtor, Sternschanze, Altona, Berliner Bahnhof, Altona, Hamburg, Friedriehsberg, Barmbeck, Ohlsdorf, Eilbbeck, Oberhafen.

II. Güterverkehr 1908

Frachtgut

Table with 3 columns: Station, Empfang (t.), and Versand (t.). Includes Hannoverscher Bahnhof, Berliner Bahnhof, Altona, Hamburg, Sternschanze.

Elektrische Stadt- und Vorortsbahnen zu Hamburg.

(F an der Linienführung sowie Abbildungen von der Bauausführung siehe Seite 9 am Anfang des Buches.)

Die im Bau befindlichen elektrischen Stadt- und Vorortsbahnen werden von Siemens & Halske A.-G. und der Allgemeinen Electricitäts-Gesellschaft auf Rechnung des hamburgischen Staates ausgeführt. Die genannten Gesellschaften haben zu diesem Zwecke die Bauverwaltung für die elektrischen Stadt- und Vorortsbahnen zu Hamburg, Semperhaus, Vorstand: Reg.-Baumeister a. D. W. Stein, erteilt.

Das Bahnnetz besteht aus einer Ringlinie von 17,485 km

- Länge und drei Zweiglinien, nämlich: Derjenigen nach Eimsbüttel (Länge 1,760 km), derjenigen nach Rothenburgsort (Länge 8,280 km), und derjenigen nach Ohlsdorf (Länge 5,880 km).

Die Spurweite beträgt 1,485 m (normal).

Die Ringlinie wird als Hochbahn vom Hafenthor über die Vorsetzen und den Binnenhafen, sowie über den Rödingsmarkt nach dem Mönkedammfleet geführt, in dem eine Rampe zum Uebergang zur Untergrundbahn gebaut wird. Vom Adolphsplatz führt die Bahn unterirdisch unter der Börse, der gr. Johannisstrasse, dem Rathausmarkt, der neuen Mönckebergstrasse, dem Hauptbahnhof, dem Steinthorplatz, der gr. Allee, beim Strohhause, beim Berlinerthor, der Wallstrasse, der Lübeckerstrasse bis zum Wandsbekerstieg. Von hier aus geht die Bahn wieder zur Hochbahn über, überschreitet die Günther- und Umlandstrasse, den Kuhmühlenteich, die Schürbeckerstrasse, das Lerchenfeld und wird auf steinigem Viadukt südöstlich der Hamburgerstrasse bis zum Barmbecker Markt-platz geführt. Dieser wird mit eisernem Viadukt überschritten. Die Bahn überfährt ferner die Maurienstrasse, den Osterbeckkanal und zweimal die Fuhlsbüttelerstrasse. Von hier ab wird sie durch die westlichen Theile von Barmbeck nach Winterhude und Eppendorf geführt, wobei die Querstrassen und Wasserläufe theils unter-, theils überfährt werden. Von der Eppendorfer Loge aus erreicht die Bahn nach Überschreitung der Haynstrasse den Isebeckkanal und den Eppendorfer Baum und wird von hier ab als eiserner Viadukt in der Mitte der Isestrasse entlanggeführt. Sie überschreitet alsdann den Grindelberg und die Querstrassen auf der Schlangkreye. Am Schlump geht sie wieder zur Untergrundbahn über, unterfährt die Anlagen bei der Sternschanze, den Staatsbahnhof Sternschanze, das Gelände des Vieh- und Schlachthofes sowie das Heiligengeistfeld, das Millerthor und den Elbpark, an dessen Südrand sie wieder zu Tage tritt, die Helgolander Allee überschreitet und beim Hafenthor (Stützfang) den Ring schliesst.

Die Ringlinie hat folgende Haltestellen: Schlump, Sternschanze, Feldstr., Millerthor, Hafenthor, Baumwall, Rödingsmarkt, Rathausmarkt, Barkhof, Hauptbahnhof, Berlinerthor, Lübeckerstr., Umlandstr., Mundsberg, Wagnerstr., Barmbecker Markt, Fuhlsbüttelerstr., Flurstr., Borgweg, Sierichstr., Kellinghusenstrasse, Eppendorfer Baum, Hohenluftbrücke, — Schlump. —

Die Zweiglinie nach Eimsbüttel wird vom Schlump aus im Zuge der Schäferkampsallee, der Fruchtallee und der Lappenbergsallee unterirdisch geführt und hat folgende Haltestellen: Schlump, Christuskirche, Marktplatz.

Die Zweiglinie nach Ohlsdorf trennt sich bei der Kellinghusenstrasse von der Ringlinie, überschreitet die Aister, den Leinpfadkanal und die Hudtwalckerstrasse und führt in nördlicher und nordöstlicher Richtung durch Alsterdorf nach Ohlsdorf, wo sie neben dem Bahnhof der Blankenese-Ohlsdorfer Bahn endet. Haltestellen: Kellinghusenstr., Hudtwalckerstr., Lattenkamp, Alsterdorf, Ohlsdorf.

Die Zweiglinie nach Rothenburgsort verlässt den Tunnel der Ringlinie in der grossen Allee, unterfährt den Besenbinderhof und steigt bis zur Norderstrasse derart an, dass sie die schegleisige Strecke der Staatsbahn hoch überschreitet. Als eiserner Viadukt wird diese Linie weiter über die Spaldingstrasse, den Nagelsweg entlang bis zum Billruck, das sie mit einer Brücke überschreitet, gebaut. Von hier ab fährt sie am Nordrande des Güterbahnhofes entlang bis zum Endpunkt bei Rothenburgsort. Haltestellen: Hauptbahnhof, Spaldingstr., Süderstrasse, Billstr., Rothenburgsort.

Die Ringlinie soll im Jahre 1911, die Zweiglinien sollen im Jahre 1914 fertiggestellt sein.

Der Betrieb der Bahn ist gleichfalls der Siemens & Halske A. G. und der Allgemeinen Electricitäts-Gesellschaft übertragen. Die Gesellschaften haben für diesen Zweck ein electricisches Kraftwerk in Barmbeck zu bauen und die gesamte übrige Betriebsausrüstung zu beschaffen.

Friedhöfe.

Alte Begräbnissplätze.

Die vor dem Dammtore befindlichen alten Begräbnissplätze als St. Gertrud, St. Michaelis, St. Catharinen und Maria-Magdalenen, gelegen bei den Kirchhöfen, St. Nicolai, St. Petri und Deutsch-Reformirte, belegen an der Jungiusstrasse und der Katholische und St. Pauli an der Carolinenstr. sind für Beerdigungen geschlossen. Für noch unbesetzte Stellen an Familiengräbern wird jetzt oder später den zu den Gräbern noch Berechtigten eine entsprechende Anzahl Grabstellen kostenfrei in Ohlsdorf gewährt. Die alten Begräbnissplätze unterstehen der Friedhofs-Deputation, neue ABC-Str. 13b.

Das Bepflanzen und die Unterhaltung der Gräber darf vom 1. Januar 1907 an nur durch die Angestellten der Friedhofsdeputation nach den für den Friedhof zu Ohlsdorf gültigen Bestimmungen geschehen. Anträge hierfür werden sowohl im Bureau des Aufsichters an der Jungiusstrasse, als auch im Friedhofsbureau, neue ABC-Strasse 13b entgegengenommen. Die Bezahlung hat ausschliesslich am Friedhofsbureau zu erfolgen.

Friedhof St. Jacobi

auf dem Peterskamp an der Wandsbeker Chaussee in Hamburg-Eilbeck, begründet 1848 von der St. Jacobi-Kirche, ist nächst dem Central-Friedhof Ohlsdorf der grösste und schönste Friedhof Hamburgs. Das Bureau befindet sich am Eingang zum Friedhof und ist werktäglich 9-6, Sonn- und Festtags 9-4 geöffnet. Der Friedhof besitzt eine schöne heizbare Kapelle mit Orgel. Derselbe ist parkartig angelegt und gehalten, Gitter etc. um die Gräber sind deshalb nicht gestattet.