die männlichen polizeilichen Untersuchungsgefangenen, in der Nacht vorläufig festgenommene Männer und sämmtliche Obdachlose männlichen Geschlechts aufgenommen.

Das Untersuchungsgefängniss vor dem Holtenthor

dient zur Aufnahme von 600 Untersuchungs-Gefangenen männlichen und weiblichen Geschlechts, sowie zum Vollzuge der Civilhaft an Frauen und der Festungshaft.

Oeffentliche Bauten.

Die Eisenbahnen.

Geschichtliche Entwicklung derselben.

Die älteste von Hamburg ausgehende Eisenbahn war die nach Bergedorf; sie wurde von einer Hamburgischen Actien-Gesellschaft erbaut und am 17. Mai 1842 eröffnet. Die Verbindung Bergedorf-Berlin wurde von der Berlin-Hamburger-Eisenbahngesellschaft erbaut und am 15. December 1846 in ganzer Länge eröffnet. Die Gesellschaft nahm auch die Strecke Hamburg-Bergedorf in Pacht. Diese Strecke ging 1870 in das Eigenthum des Hamburger Staates über. Im Jahre 1884 wurde die Berlin-Hamburger Eisenbahn nebst der Strecke Hamburg-Bergedorf vom preussischen Staate angekauft.

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. December 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. December 1872 eröffnet, die Gesammtstrecke nach Venlo aber erst am 31. December 1874 in Betrieb genommen.

Die Bahn von Harburg nach Cuxhaven wurde von der Unterelbischen Eisenbahngesellschaft erbaut und am 11. November 1881 eröffnet. Die Hamburg-Venloer Bahn ging 1880, die Unterelbesche Eisenbahn 1890 in die Verwaltung 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 Blankenese 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 Bindeglied, die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn, wurde in den Jahren 1864 bis 1866 erbaut und zwar der auf Hamburger Gebiet liegende Theil vom Hamburgischen Staate, 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 geführt. Die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn diente zunächst zur Hereinführung der Züge der Kieler und Blankeneser Strecke nach Hamburg. Vom Bahnhof Klosterthor aus wurde je eine Gleisverbindung mit dem Berliner und dem Hannoverschen (Venloer) Bahnhof geschaffen, zur Ueberführung der Güterzüge und der von Süden und Berlin kommenden Schnellzüge nach Altona.

Die zu einem grossen Theil auf der Strasse geführte Nebenbahn von Altona nach Kaltenkirchen wurde im Jahre 1884 eröffnet. Bis zum Jahre 1894 bestanden somit in Hamburg und Altona folgende Bahnhöfe:

1) Der Hannoversche Bahnhof, auf der Insel zwischen Elbe und Oberhafenkanal belegen, für die Linien nach Cuxhaven, Köln, Holland, Hannover.
2) Der Berliner Bahnhof, am Deichthor und zwischen Banks- und Amsinckstrasse belegen.
3) Der Lübecker Bahnhof in der Spaldingstrasse.
4) Der Altonaer Hauptbahnhof an der Palmaille, für die Strecken nach Kiel, Flensburg, Husum, Blankenese.
5) bis 8) die Bahnhöfe der Verbindungsbahn: Klosterthor, Dammthor, Sternschanze, Schulterblatt.
9) Der Bahnhof der Kaltenkirchener Eisenbahn, in der Holstenstrasse in Altona.

Die Umgestaltung der Eisenbahnanlagen.

Nachdem, mit Ausnahme der Lübecker Bahn, sämmtliche in Hamburg mündenden Eisenbahnen in das Eigenthum oder den Betrieb der preussischen Staatsbahnen übergegangen waren, war die Möglichkeit der einheitlichen Gestaltung des Eisenbahnwesens gegeben. Der Grundgedanke der um 1890 in Angriff genommenen, noch nicht völlig vollendeten Umgestaltung der Eisenbahnanlagen ist: bezüglich des Personenverkehrs: viergleisiger Ausbau der Verbindungsbahn und Einführung sämmtlicher Fernlinien in das südliche Gleispaar der Verbindungsbahn, während das nördliche für den Ortsverkehr bestimmt wurde; bezüglich des Güterverkehrs: Errichtung von Verschubbahnhöfen ausserhalb der Stadt, in denen die Güterzüge der Mehrzahl nach endigen und beginnen. Der Ortsverkehr wird durch besondere Züge bedient, die zwischen den Ortsgüterbahnhöfen und den Verschubbahnhöfen verkehren. Für den Durchgangsverkehr laufen eine Anzahl Züge zwischen den Verschubbahnhöfen durch.

Im Folgenden ist die Gestaltung der Eisenbahnanlagen nach Vollendung der Umbauten beschrieben, ohne Rücksicht darauf, was zur Zeit in Betrieb genommen und was noch unvollendet ist.

I. Fernpersonenverkehr.

Dem Fernpersonenverkehr dienen folgende Bahnhöfe der Verbindungsbahn:
1. Hauptbahnhof Hamburg, am Steinthor.
2. Bahnhof Dammthor.
3. Bahnhof Sternschanze.
4. Bahnhof Holstenstrasse 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 Thor an nebeneinander legen, vom Süden die Harburger Linie. Vom Altonaer Bahnhof führt nach Norden die Linie nach Kiel, Rendsburg und Husum. Die von Norden kommenden Züge beginnen und enden im Hauptbahnhof Hamburg, die vom Süden und Osten kommenden im Hauptbahnhof Altona (mit Ausnahme der Lübecker Züge, die zunächst am Hamburger Hauptbahnhof endigen). Der Hauptbahnhof Hamburg erhält 4, der Hauptbahnhof Altona 3, die übrigen Bahnhöfe je einen Bahnsteig für den Fernverkehr. Ausser den Fernzügen werden auf den Ferngleisen Vorortzüge nach und von Harburg und Elmshorn gefahren. Die Vorortzüge der Harburger Richtung halten auf Hamburger Gebiet noch auf den Zwischenstationen Oberhafen, Elbbrücke, Veddel.

2. Ortspersonenverkehr.

Die Stadtbahngleise der Verbindungsbahn finden ihre Fortsetzung wesentlich in der Bahn von Altona nach Blankenese, östlich in dem neben der Lübecker Strecke vom Hauptbahnhof bis Hasselbrook hergeführten Gleispaar; eine Verlängerung von Hasselbrook über Barmbeck nach Ohlsdorf ist seitens des Hamburger Staates geplant. Von dieser durchgehenden, zweigleisigen Linie zweigt beim Berliner Thor ein Gleispaar ab, das den Vorortverkehr der Berliner Strecke (bis Friedrichsruh und Schwarzenbek) aufnimmt, vorläufig am Berliner Thor in die Ferngleise einmündet, später aber neben ihnen hergeführt werden soll.

Die Haltestellen an der eigentlichen Stadtbahn und ihrer Verlängerung innerhalb des Stadtgebietes von Hamburg und Altona sind: Barmbeck, Friedrichsberg, Hasselbrook, Berliner Thor, Hauptbahnhof Hamburg, Dammthor, Sternschanze, Holstenstrasse, Kreuzweg, Hauptbahnhof Altona, Bahrenfeld. An der Vorortstrecke der Berliner Bahn liegen ausserhalb des Berliner Thors die Haltestellen Rothenburgsort und Tiefstack.

3. Güterverkehr.

A. Verschubbahnhöfe. Als End- und Anfangspunkte der Güterzüge dienen folgende Verschubbahnhöfe:
1) Wilhelmsburg für die Richtungen Cuxhaven, Köln, Hannover.
2) Rothenburgsort für die Richtungen Berlin und Lübeck.
3) Langenfelde für die Richtungen Kiel, Rendsburg, Husum, Blankenese.

Zur Verbindung der Verschubbahnhöfe unter sich und mit den Aussenbahnen dienen folgende besondere Gleisverbindungen:
1) Eine zweigleisige Bahn von Wilhelmsburg nach dem Hannoverschen und von da nach dem Hauptbahnhof.
2) Eine zweigleisige Bahn von Rothenburgsort nach dem Hannoverschen Bahnhof.
3) Eine zweigleisige Verbindung von Holstentrasse nach Langenfelde.
4) Eine eingleisige Verbindung von Bahrenfeld nach Langenfelde.

Auf der Strecke Hauptbahnhof Hamburg-Holstentrasse müssen die Güterzüge auf den Ferngleisen der Verbindungsbahn fahren; für später ist der Bau einer Güterumgehungsbahn geplant, die von Verschubbahnhof Rothenburgsort ausgehend über Barmbeck und Lockstedt nach Langenfelde 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 in Benutzung genommen.

Für die Umschlaganlagen des Freihafens dienen ausserdem die innerhalb des Freihafen-Gebietes belegenen Verschubbahnhöfe Hamburg-Süd (Niederfelde) und die Gleisgruppe am Baakenhafen. Der Bahnhof Hamburg-Süd bedient die linkselbeschen Kais und hat Gleisverbindungen mit den Bahnhöfen Wilhelmsburg und Hannoverscher Bahnhof; der Verschubbahnhof am Baakenhafen bedient die rechtselbeschen Kais und ist mit dem Hannoverschen Bahnhof durch Gleise verbunden. Eine Gleisverbindung von Rothenburgsort nach Hamburg-Süd und Wilhelmsburg ist für später vorgesehen. Nach Ausbau der Peutehafen erhält auch dieser Theil einen besonderen Verschubbahnhof mis Gleisverbindungen nach den benachbarten Verschubbahnhöfen.

B. Ortgüterverkehr. Dem Ortsgüterverkehr dienen folgende Bahnhöfe:
1) Der Hannoversche Bahnhof. Er dient insbesondere für den Verkehr mit dem Westen und Südwesten (Richtung Harburg) und dem Verkehr mit dem Norden. Er umfasst alle Verkehrsarten einschliesslich des Eilguts. Besonders ausgedehnt sind die Anlagen für den Umschlagsverkehr an der rund 2200 m langen Wasserfront des Oberhafens (Umladeschuppen, Freiladekrähne, Kohlenkipper u.s.w.) — Im Ganzen sind auf dem Hannoverschen Bahnhof 84 Krähne bis zu 25 t Tragfähigkeit vorhanden. —

Zum Bezirk des Hannoverschen Bahnhofs gehört auch ein Stückgut-Versandschuppen auf Hamburg-Süd (im Freihafen.)

2) Der Berliner Bahnhof, dessen Verkehrsanlagen theils von der Banksstrasse, theils von der Amsinckstrasse zugänglich sind. Hier wird nur Stückgut (Fracht- und Eilgut) der Richtung Berlin (Mecklenburg) abgefertigt. Von diesem Bahnhof ist ausserdem der Zollschuppen am Messberg zugänglich, der nach Vollendung der Umbauten eingeht.

3) Der Bahnhof Rothenburgsort, an der verlängerten Brückenstrasse belegen, dient als Ergänzung des Hannoverschen und Berliner Bahnhofs. Hier werden nur Wagenladungen abgefertigt. Daneben sind beschränkte Anlagen für den Umschlagsverkehr vorhanden.

4) Der Lübecker Bahnhof, zwischen Sonninstrasse und Nagelsweg belegen, dient für die Richtung Lübeck (Mecklenburg) und alle Verkehrsarten, einschliesslich des Wasserumschlags.

5) Der Betriebsbahnhof des Hauptbahnhofs (am Klosterthor) dient dem Milchverkehr und dem Verkehr mit Nahrungsmitteln (Markthalle).

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

7) Bahnhof Altona („Ottensen") für alle Verkehrsarten.

8) Bahnhof Bahrenfeld. Nur Anschlüsse.

9) Nach Erbauung der Strecke Hasselbrook-Ohlsdorf bezw. der Güterumgehungsbahn kommt dazu:

Bahnhof Barmbeck, für alle Verkehrsarten (hier sollen später auch Umschlaganlagen geschaffen werden).

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

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

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

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

Vollspurige Privatanschlussbahnen sind bei Tiefstack und am Dulsberg (bei Barmbeck) geplant.

Der gegenwärtige Zustand der Umgestaltung der Bahnanlagen ist etwa Folgender:

A. Personenverkehr. Vollendet und vollständig in Betrieb genommen sind die Anlagen auf Altonaer Gebiet und die Strecke der Verbindungsbahn auf Hamburger Gebiet bis zur Ernst-Merckstrasse, einschliesslich der neuen Bahnhöfe Sternschanze und Dammthor; nahezu fertig ist die sechsgleisige Strecke zwischen Altmannstrasse und Berliner Thor, sowie die Strecke der Berliner Personengleise zwischen Berliner Thor und Tiefstack. Im Bau begriffen sind die Anlagen der verlängerten Verbindungsbahn und Lübecker Bahn zwischen Berliner Thor und Hasselbrook, die Anlagen des Hauptbahnhofs am Steinthor, nebst dem zugehörigen Betriebsbahnhof auf dem Gelände des ehemaligen Berliner Personenbahnhofs, die zweigeschossige Brücke über den Oberhafen im Zuge der Harburger Strecke, die Strecke zwischen der Brücke und dem Hauptbahnhof und die an die Brücke anschliessende Viaductstrecke auf dem Hannoverschen Bahnhof.

B. Güterverkehr. Die Anlagen für den Güterverkehr sind im wesentlichen vollendet; nur auf dem Hannoverschen Bahnhof fehlen noch die im Untergeschoss des Viaductes unterzubringenden Schuppenräume.

Die Bauausführung der Bahnanlagen auf Hamburger Gebiet haben die drei betheiligten Verwaltungen, die preussische Staatsbahn, der Hamburger Staat, die Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft unter sich getheilt, und zwar sind ausgeführt worden die Anlagen der Verbindungsbahn zwischen Alsterthor und Ferdinandsthor und einige Strassenunterführungen der Güterumgehungsbahn im Billwärder Ausschlag von Hamburg, die Verbindung zwischen dem Lübecker Güterbahnhof und dem Verschubbahnhof Rothenburgsort, der Lübecker Theil dieses Verschubbahnhofes und die Güterbahn (Güterumgehungsbahn) Rothenburgsort-Wandsbek sowie die Bauten der Strecke Berliner Thor-Hasselbrook von der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft; alles übrige ist bezw. wird von Preussen ausgeführt.

Die Eigenthumsverhältnisse nach vollendetem Bau sind die Folgenden:

Der Hamburger Theil der Verbindungsbahn von der Landesgrenze bis zum Hauptbahnhof (ausschliesslich) gehört Hamburg, die sechsgleisige Strecke zwischen Altmannstrasse und Berliner Thor den drei Gesellschaften zu je 1 : 3, die Stadt-