

Die Strecke nach Hamburg-Han. Der Bahnhof Hamburg-Süd (Niederfeld) und Hamburg Kai rechts, am Backenhafen. Der Bahnhof Hamburg-Süd bedient die einzelnen Kais und hat Gleisverbindungen mit den Bahnhöfen Wilhelmsburg und Hamburg Han. Der Bahnhof Hamburg Han und über diesen mit Wilhelmsburg und Rothenburgsort durch Gleise verbunden.

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

B. Ortsverkehr. Dem Ortsverkehr dienen folgende Bahnhöfe:

1. Zur Tarifstation Hamburg Hbf. gehören folgende Güterbahnhöfe:

a) Der Hannoverse Bahnhof. Bestimmungsmässige Bezeichnung Hamburg, Hbf. Han. Er dient für den Frachttierverkehr nach allen Richtungen und dem Frachttierverkehr nach Richtung Köln und Hannover. Ferner befindet sich hier ein Zollverlade- und Empfangschuppen sowie die Elgüterabfertigung Hamburg. Besonders ausgedehnt sind die Anlagen für den Umschlagverkehr an der rund 2200 m langen Wasserfront des Oberhafens (Umschlagchuppen, Ladekräne, 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 Frachttierverkehr nach Richtung Altona und Bergedorf abgefertigt. Für den Sammelumschlagverkehr ist der Sammelchuppen an der Lippelstrasse bestimmt.

c) Der Wageladungsverkehr wird auf Ladestrasse an der verlängerten Brückenstrasse abgefertigt. Daneben sind beschränkte Anlagen für den Umschlagverkehr vorhanden.

d) Hamburg Hbf. Süd dient vorwiegend für den Umschlagverkehr im linken elbischen Freihafengebiet. Für die Landanlieferung und Auslieferung von Stückgut befindet sich daselbst ein Stückgutschuppen.

e) Hamburg Hbf. Kai rechts dient vorwiegend für den Umschlagverkehr im rechten elbischen Freihafengebiet.

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

g) Bahnhof Sternschanze dient dem Verkehr mit Milch, Wageladungen und Vieh (Schlachthof).

h) Bahnhof Altona für alle Verkehrsarten.

i) Hierzu gehören auch der Bahnhof Bahrenfeld und der Bahnhof Altona Kai.

j) Bahnhof Barmbeck, für alle Verkehrsarten einschl. Wasserumschlag mit Ausnahme des Viehverkehrs.

k) Bahnhof Ohlsdorf für alle Verkehrsarten.

Die ausgedehnten Gleisanlagen des Freihafens, dem Hauptumschlagverkehr zwischen Bahn und Schiff dienend, haben ihren Ausgangspunkt vom Hafenbahnhof Hamburg Hbf. Süd und dem am Backenhafen (Hamburg Hbf. Kai rechts) 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 bestehen zwei vom Bahnhof Bahrenfeld ausgehende schmalspurige städtische Privatanschlussbahnen für den Güterverkehr, mit denen Güterwagen auf Rollböcken nach den Fabrikanlagen befördert werden.

Die vollspurige Billwärder Industriebahn schliesst bei Tiefstack an die Deutsche Reichsbahn an und verläuft nach dem Anschluss der Altonaer Eisenbahn. Die vollspurige Kleinbahn an die Deutsche Reichsbahn und die Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft.

Die von der Siemens & Halske, Aktiengesellschaft, und der Allgemeinen Electricitäts-Gesellschaft unter Leitung des Regierungsbaumeisters A. 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 Electricitäts-Gesellschaft, Geh. Rat Dr. Ing. E. phil. Emil Rathenau, Geh. Rat Dr. Ing. Heinrich Schwegler und Paul Liez. Am 3. Juli 1918 wurde mit dem Hamburgischen Staats ein Vertrag über die Neuordnung der Verkehrsverhältnisse geschlossen. Der Hamburgische Staat übernahm 46 980 B-Aktien und brachte den Bahnkörper der Hochbahn ein. Am 1. April 1919 ging der Alsterdampfschiffverkehrsbesitz 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 Konzession am 31. Dezember 1922 ablief, in den Besitz der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft über. Der Betrieb wurde dem eigenen Strassenbahnnetz angegliedert. Am 1. April 1930 übernahm die Gesellschaft den gesamten Autobusbetrieb der Hanseatischen Verkehrsgesellschaft m. b. H. in Hamburg-Wilhelmsburg. Das Grundkapital beträgt zur Zeit RM. 105 845 000.— eingeteilt in 115 000 A-Aktien über je RM. 900.— und 88 681 auf den Namen des Hamburgischen Staates lautenden B-Aktien und 27 640 auf den Namen des Hamburgischen Staates lautende C-Aktien über je RM. 600.—. Die B-Aktien bestehen aus 68 680 B-Stammaktien über je RM. 600.— und 18 Vorzugsaktien über RM. 240 000.—. Den Aufsichtsrat bilden die Herren Senator Carl Joh. Cohn, Dr. Heinrich Jaques, Dr. Ing. E. L. Albert Baumwarth, Kommerzienrat Ludw. Born, Oberbürgermeister Max Brauer, Senator Dr. P. de Chapeaurouge, Geh. Oberreg.-Rat Dr. jur. W. Cuno, Ernst Demlow, Senator John Ehrentelt, Anton Hübbe, Joh. Hüne, Albert Ihle, Senator Emil Krause, Dr. Ing. h. c. Heinrich Kress, Theodor Meyer, Bürgermeister Dr. C. Petersen, Baurat Philipp Pfaff, Dr. Simon Roos, Joh. Schroefer, I. F. Wilh. Schröder, Dr. Ing. h. c. C. F. v. Siemens, Hermann Strack, Kurt v. Sydow, Max Traeger, Senator A. D. Paul Weisacher. Von Betriebsräten: M. Jäger und Wilh. Rudolph, Vorsitzender des Aufsichtsrats: Senator Carl Joh. Cohn, stellv. Vorsitzende: Dr. Jaques, Senator, Emil Krause; Vorstand der Hochbahngesellschaft: Dr. Ing. E. h. W. Stein, C. Liez, Dr. Ing. Matzdorf, Dr. Max Mummens und Carl Walther.

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

Schlump-Hellkamp	Länge 2,47 km,
Hauptbahnhof-Rothenburgsort	Länge 3,08 km,
Schönplatz-Kellinghusenstr.-Ohlsdorf-Ochsenzoll	Länge 16,60 km,
Barmbeck-Volkdorf-Groß-Hansdorf	Länge 22,89 km,
Volkdorf-Ohlsdorf	Länge 5,26 km,
Die Gesamtlänge der Bahn beträgt somit	67,76 km,
Die Spurweite beträgt 1,435 m (normal).	

Den Betrieb der Strecke Ohlsdorf-Ochsenzoll (Staatl. Langenhorner Bahn) führt die Gesellschaft für ihre eigene Rechnung, wegen der den Betrieb auf der Strecke Barmbeck-Groß-Hansdorf-Volkdorf-Ohlsdorf (Staatl. Walddörferbahn für Rechnung des Hamburgischen und preussischen Gebiet hat 225,900 km Betriebslänge.

Die Alsterdampfschiffahrt betreibt die Gesellschaft laut einem mit der Firma Litgens & Reimers, Hamburg, geschlossenem Vertrage vom 13. Juli 1928 seit 1. September 1928 für Rechnung der genannten Firma.

Der Wagenpark des a. Z. im Ausbau befindlichen Autobusbetriebes besteht gegenwärtig aus 141 Autobussen und 15 Autobusbelagern neuester Konstruktion.

Walddörferbahn

siehe Adressbuch-Jahrgang 1921 und vorstehend die Linie Barmbeck-Volkdorf-Groß-Hansdorf, bzw. Volkdorf-Ohlsdorf-Wellhörd.

Der Stadtpark

siehe den Artikel „Hamburgs Grünflächen“ im Teil I der Sonderbeilage zum Adressbuch 1930.

Friedhöfe.

Die vor dem Dammtore befindl. alten Begräbnisplätze

nämlich St. Petri (1795–1894), St. Catharinen und St. Michaels (1798–1894), Maria Magdalena (1804–1894), Katholischer Begräbnisplatz (1813–1899), St. Gertrud (1835–1894), St. Pauli (1835–1894) Reformierter Begräbnisplatz (1835–1899) und St. Nicolai (1842–1894) sind dem Garten- und Friedhofswesen der Baubehörde unterstellt. Da die 25-jährige Ruhezeit überall abgelaufen ist, findet jetzt eine allmähliche Aufhebung dieser Friedhöfe statt. Mit den Aufräumarbeiten hat das Gartenwesen Ende 1929 begonnen. Für Verhandlungen mit den Grabinteressenten ist das Friedhofamt in Ohlsdorf zuständig.

Friedhof St. Jacobi

auf dem Peterskamp an der Wandbeckerchausee in Hamburg-Eilbeck, begründet 1848 von der St. Jacobi-Kirche, ist nächst dem Zentral-Friedhof Ohlsdorf der größte und schönste Friedhof Hamburgs. Das Bureau befindet sich am Eingang zum Friedhof und ist werktäglich 9–4 (Sonntags bis 3) geöffnet. Der Friedhof besitzt eine schöne, gänzlich neu renovierte, hellere Kapelle mit Orgel. Der Friedhof ist parkartig angelegt und gehalten, Gräber etc. um die Gräber sind deshalb nicht gestattet. Gräber werden nicht mehr verkauft, Beerdigungen finden jedoch noch statt.

Über die Höhe der sämtlichen Gebühren erteilt das St. Jacobi-Friedhofsbüro, Hamburg 28, Wandbeckerchausee 197 (am Eingang zum Friedhof) werktäglich 9 bis 4, Sonntags bis 8 Uhr, Auskunft (B 6 Humboldt 5221). Beerdigungen sind an Sonn- und Festtagen nicht zulässig.

Hammer Friedhof a. d. Peterskamp

In Hamburg-Eilbeck, besteht seit dem 29. Juni 1862. Haupteingang von der Wandbeckerchausee. Das Bureau, geöffnet werktags von 9 bis 4 Uhr, befindet sich auf dem Friedhof, an der Seite der Friedenstrasse (Postadr.: Hamburg 28, Friedenstr. 8). Beerdigungen sind mindestens 24 Stunden voranzumelden (B 86 Claudius 5871). Ein Verkauf von Gräbern findet nicht mehr statt. Die Unterhaltung und Bepflanzung der Gräber ist ausschliesslich Sache der Gärtnerei des Hammer Friedhofs und sind alle diesbezüg. Anträge im Bureau des Friedhofs 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 878,4 ha (mit der Erweiterung in der Bramfelder Feldmark). Der Verwaltungsbau befindet sich am Haupteingang zum Friedhof. An 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 Friedhofsterrains, 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 wird durch den Friedhof geführt. Die Gräber sind mit der Stadt. Mit den Beerdigungen im gemeinsamen Grab nach dem System der Einzelbeerdigung wurde am 1. Juli 1877 und mit dem Verkauf von Gräbern am 10. Juni 1879 begonnen. Die Ruhezeit für die Einzel- und Familiengräber beträgt 25 Jahre, dagegen ist für die Genossenschaftsgräber und gemeinsamen Gräber eine von der Gesundheits-Behörde zu bestimmende mindestens 15-jährige Ruhezeit festgesetzt. Während für die gemeinsamen Gräber und die Einzelgräber 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	15.—
für ein Einzelgrab für Kinder bis zum vollendeten fünften Lebensjahre, in der Größe von 1,25 m Länge und einer Breite von 0,90 m	10.—
für ein Familiengrab für ein Ehepaar, für die Grabstelle	22.50
für ein Familiengrab für den Erwerber, seine Ehefrau und Kinder bis zu vier Grabstellen, für die Grabstelle	45.—
für ein solches Familiengrab von mehr als vier Grabstellen, für die Grabstelle	60.—
für ein Familiengrab für den Erwerber, seine Ehefrau und Kinder und Kinderkinder bis zu sechs Grabstellen, für die Grabstelle	100.—
für ein solches Familiengrab von mehr als sechs Grabstellen, für die Grabstelle	120.—
für die Verlängerung der Ruhezeit um 25 Jahre, für die Grabstelle	25.—
für die Erwerbung eines Grabes auf Friedhofsdauer für jede Grabstelle	150.—
für ein Genossenschaftsgrab, für jede 25 Jahre für die Grabstelle	10.—

Die Gebühren für die Erwerbung von eigenen Gräbern erhöhen sich für jede Grabstelle bei dem Erwerb oder der Prolongation:

1. eines hinterplanten Grabes um 50 v. Hundert,
2. eines an drei Seiten umplanten Grabes um 150 v. Hundert,
3. eines an vier Seiten umplanten Grabes um 200 v. Hundert,
4. eines Grabes in bevorzugter Lage ausserdem bis zu 1000 v. Hundert.

Es bleibt der Friedhofverwaltung überlassen, die Gebühren für Gräber in bevorzugter Lage in diesem Rahmen festzusetzen und für alle eigenen Gräber in geeigneten Fällen auch weitergehende Berechtigungen, wiewohl unter Beobachtung der im § 6 der Begräbnisordnung enthaltenen Bestimmungen, gegen eine zu vereinbarenden besondere Vergütung zuzugestehen.

Beerdigungsgebühren: für die Beerdigung im gemeinsamen Grab M. 20.—, für die Beerdigung im Genossenschaftsgrab M. 48.—, für die Beerdigung im Einzelgrab M. 48.—, für die Beerdigung im Ehepaargrab M. 56.— und im Familiengrab M. 56.—, für die Ausgrabung einer Leiche M. 56.—. Für Kinder bis zu 1 Jahr ist der vierte Teil und für Kinder über 1 bis zu 5 Jahren die Hälfte dieser Sätze zu entrichten. Für die Beisetzung Nichtberechtigter in eigenen Gräbern wird die Hälfte dieser Sätze mehr erhoben.

Es werden erhoben:

für die Benutzung eines Harmoniums	1.—
für die Benutzung einer Orgel	2.—
Die Ausführung von Pflanzendekorationen in den Friedhofskapellen und im Krematorium, die vom Friedhofamt veranlaßt wird, geschieht nach den von der Baubehörde aufzustellenden Tarifen.	
Die Gebühren für Beisetzungen einer Grabstelle oder eines Aschengrabplatzes mit Pflanzern, die vom Auftraggeber geliefert werden, betragen für jede Grabstelle M. 8.—, für Unterhaltung (Reinigung des Grabes und Pflege der Pflanzen) jährlich für jede Grabstelle a) im gemeinsamen Grab M. 2.—, b) im Genossenschaftsgrab M. 8.—, c) in eigenen Gräbern M. 4.50. Die Kosten der Unterhaltung reicher ausgeschmückter Gräber sowie der unbelegten Flächen der Gräber sind mit dem Friedhofamt besonders zu vereinbaren.	