Die zu einem grossen Teil auf der Strasse geführte Nebenbahn von Altona nach Kaltenkirchen wurde im Jahre 1884 eröffnet. Im Jahre 1912 hat diese Bahn einen eigenen Bahnkörper erhalten 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 um 1890 in Angriff genommenen Umgestaltung der Eisenbahnanlagen ist: bezüglich des Personenverkehrs: viergleisiger Ausbau der Verbindungsbahn und Einführung sämtlicher 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.

Die Arbeiten zum Bau des neuen Hamburger Hauptbahnhofs begannen im Jahre 1902. Am 5. Dezember 1906 wurde der Bahnhof dem Betrieb übergeben.

Im Folgenden ist die Gestaltung der jetzt vorhandenen Eisenbahnanlagen beschrieben:

I. Fernpersonenverkehr.

Dem Fernpersonenverkehr dienen folgende Bahnhöfe der Verbindungsbahn:

1. Hauptbahnhof Hamburg, am Steintor.
2. Bahnhof Hamburg, Dammtor.
3. Bahnhof Hamburg, 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 Berlinertor 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 Fernzüge beginnen und enden im Hauptbahnhof Hamburg, die vom 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 Vorortszüge nach und von Elmshorn, 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 Ferngleisen Vorortzüge nach und von Harburg, Elmshorn und nach und von Richtung Bergedorf gefahren.

II. Ortspersonenverkehr.

Die Stadtbahngleise der Verbindungsbahn finden ihre Fortsetzung westlich 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 zur Ausführung gebracht. Von Ohlsdorf aus ist die Verlängerung bis zu dem auf preussischem Gebiet belegenen Endbahnhof Poppenbüttel durch die Alstertalbahn-Gesellschaft durchgeführt worden. Die Verlängerung bis Poppenbüttel ist in den Besitz der Deutschen Reichsbahngesellschaft übergegangen.

Die Stationen der elektrisch betriebenen Stadt- und Vorortbahn Blankenese-Altona-Hamburg-Poppenbüttel, innerhalb des Stadtgebietes von Hamburg und Altona sind: Kornweg, Ohlsdorf, Rübenkamp, Barmbeck, Friedrichsberg, Wandsbeckerchaussee, Hasselbrook, Landwehr, Berlinertor, Hauptbahnhof Hamburg, Dammtor, Sternschanze, Altona, Holstenstrasse, Hauptbahnhof Altona, Bahrenfeld, Gross-Flottbek-Othmarschen, Klein-Flottbek, Hochkamp und Blankenese. An der Vorortstrecke der Berliner Bahn liegen ausserhalb des Bahnhofs Berlinertor die Stationen Rothenburgsort und Tiefstack, an der Vorortsstrecke in der Richtung Harburg die Stationen: Oberhafen, Elbbrücke und Veddel.

III. Güterverkehr.

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

a) der Deutschen Reichsbahngesellschaft:

1) Wilhelmsburg für die Richtungen Harburg, Köln, Hannover
2) Rothenburgsort für die Richtungen Berlin, Leipzig.
3) Eidelstedt für die Richtungen Kiel, Flensburg-Weiche, Husum, Wedel, Rothenburgsort, Wilhelmsburg, Altona
4) Billwärder noch im Bau und teilweise in Betrieb

b) der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft:

Rothenburgsort für die Richtung Hamburg-Lübeck.

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

1) Eine zweigleisige Verbindung von Wilhelmsburg nach Hamburg Han und von da nach dem Hauptbahnhof.
2) Eine zweigleisige Bahn von Rothenburgsort nach dem Hamburg Han.
3) Eine eingleisige Verbindung von Rothenburgsort nach Wandsbek mit Anschluss an die Strecke Hamburg-Poppenbüttel.
4) Eine zweigleisige Verbindung von Holstenstr. nach Langenfelde-Eidelstedt.
5) Eine eingleisige Verbindung von Bahrenfeld nach Langenfelde-Eidelstedt.

Auf der Strecke Hauptbahnhof Hamburg-Holstenstrasse müssen die Güterzüge auf den Ferngleisen der Verbindungsbahn fahren. In Bau ist eine Güterumgehungsbahn vom Verschubbahnhof Billwärder über Barmbeck und Lockstedt nach Eidelstedt. Durch eine Verbindungskurve bei Hasselbrook steht sie mit der Lübecker Bahn in Verbindung. Geplant ist die Fortführung dieser Güterumgehungsbahn von Billwärder nach dem Verschubbahnhof Meckelfeldt an der Bahn Harburg-Hannover.

Für die Umschlaganlagen des Freihafens dienen ausserdem die innerhalb des Freihafen-Gebietes belegenen Hafenbahnhöfe Hamburg-Süd (Niederfelde) und Hamburg Kai rechtselb. am Baakenhafen. Der Bahnhof Hamburg-Süd bedient die linkselbischen Kaisund hat Gleisverbindungen mit den Bahnhöfen Wilhelmsburg und Hamburg Han. der Bahnhof Kai rechts bedient die rechtselbischen Kais und ist mit dem Bahnhof Hamburg Han und über diesen mit Wilhelmsburg und Rothenburgsort durch Gleise verbunden.

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

B. Ortsgüterverkehr. Dem Ortsgüterverkehr dienen folgende Bahnhöfe:

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

a) Der Hannoversche Bahnhof. Bestimmungsmässige Bezeichnung Hamburg, Hgbf. Han. Er dient für den Frachtstückgutversand nach allen Richtungen und dem Frachtstückgutempfang aus Richtung Köln und Hannover. Ferner befindet sich hier ein Zollversand- und -Empfangsschuppen sowie die Eilgutabfertigung Hamburg. Besonders ausgedehnt sind die Anlagen für den Umschlagsverkehr an der rund 2200 m langen Wasserfront des Oberhafens (Umladeschuppen, 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 Frachtgutempfang aus Richtung Altona und Bergedorf abgefertigt. Für den Sammelladungsverkehr ist der Sammelschuppen an der Lippeltstrasse bestimmt.

Der Wagenladungsverkehr, wird auf Ladestrassen an der verlängerten Brückenstrasse abgefertigt. Daneben sind beschränkte Anlagen für den Umschlagsverkehr vorhanden.

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

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

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

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

4) Bahnhof Altona für alle Verkehrsarten.
Hierzu gehören auch der Bahnhof Bahrenfeld und der Bahnhof Altona Kai.

5) Bahnhof Barmbeck, 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 Hafenbahnhof Hamburg Hgbf. Süd und dem am Baakenhafen (Hamburg Hgbf. 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 städische Privatanschlussbahnen für den Güterverkehr, mit denen Güterwagen auf Rollböcken nach den Fabrikhöfen befördert werden.

Die vollspurige Billwärder Industriebahn schliesst bei Tiefstack an die Deutsche Reichsbahn an und vermittelt auch den Anschluss der Süd-Stormarnschen 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. Baurat Dr. Ing. et phil. Emil Rathenau, Geh. Baurat Dr. Ing. Heinr. 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 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 angliedert. Das Grundkapital beträgt zur Zeit RM. 102 245 000.— eingeteilt in 115 000 A-Aktien über je RM 500.— und 68 631 B-Aktien und 20 340 auf den Namen des Hamburgischen Staates lautende C-Aktien über e RM 5000.—. Die B-Aktien bestehen aus 68 630 B-Stammaktien über je RM 500.— und 1 B-Vorzugsaktie über RM 250 000.—. Den Aufsichtsrat bilden die Herren Senator Carl Joh. Cohn, Dr. Heinr. Jaques, Kommerzienrat Ludw. Born, Oberbürgermeister Max Brauer, C. Bunzel, Geh. Oberreg.-Rat Dr. jur. W. Cuno, John Ehrenteit, Max Th. Hayn, F. C. H. Heye, Anton Hübbe, Johs. Hüne, Alfred Jacobsen, M. W. Kochen, Senator Emil Krause, Dr. Ing. h. c. Heinrich Kress, Theodor Meyer, Bürgermeister Dr. C. Petersen, Baurat Philipp Pforr, Joh. B. Schroeder, I. F. Wilh. Schröder, Dr. Ing. h. c. C. F. v. Siemens, Herm. Strack, Kurt v. Sydow, Senator a. D. Paul Weinheber. Vom Betriebsrat: M. Jäger und Albert Boje. Vorsitzender des Aufsichtsrats: Senator Carl Joh. Cohn, stellvertr. Vorsitzender: Dr. Jaques. Vorstand der Hochbahngesellschaft: Dr. e. h. W. Stein, C. Liez, Dr. Mattersdorff, Dr. Mumssen und Car. 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 3.03 km,
Kellinghusenstrasse–Ohlsdorf–Ochsenzoll . . . . Länge 12.75 km,
Barmbeck–Volksdorf–Groß-Hansdorf . . . . . Länge 22.95 km,
Volksdorf–Ohlstedt . . . . . Länge 5.26 km,
Die Gesamtlänge der Bahn beträgt somit . . . . . 63.91 km
Die Spurweite beträgt 1.435 m (normal).

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

Das Strassenbahnnetz auf hamburgischem und preussischem Gebiet hat 207,1 km Betriebslänge.

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

Der Wagenpark des z. Zt. im Ausbau befindlichen Autobusbetriebes besteht gegenwärtig aus 93 Autobussen und 7 Autobusbeiwagen neuester Konstruktion.

Die Fahrpreise für Strassenbahn, Hochbahn, Alsterschiffahrt und Autobusse sind abgedruckt in der Zusammenstellung von Gesetzen, Verordnungen usw. am Anfang dieses zweiten Bandes, Seite 62.

Walddörferbahn

siehe Adressbuch-Jahrgang 1921 und vorstehend die Linie Barmbeck-Volksdorf-Gross-Hansdorf, bezw. Volksdorf-Ohlstedt-Wohldorf.

Der Stadtpark

siehe im Sonderbeitrag „Hamburgs Grünflächen" am Anfang des ersten Bandes.

Friedhöfe.

Die vor dem Dammthore befindl. alten Begräbnisplätze

als St. Gertrud, St. Michaelis und St. Catharinen, 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 Beerdigungen geschlossen. Für noch unbelegte Stellen in Familiengräbern wird jetzt oder später den zu den Gräbern noch Berechtigten eine entsprechende Anzahl Grabstellen kostenfrei in Ohlsdorf gewährt. Die alten Begräbnisplätze unterstehen der Baubehörde.

Das Bepflanzen und die Unterhaltung der Gräber darf nur durch die Angestellten des Friedhofsamtes der Baubehörde 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 Postscheck-Cto.: 81074 und Reichsbank-Cto.: „Friedhof zu Ohlsdorf" erfolgen.