

Der Bahnhof Dhlisdorf (Abb. 810 und 811) dient einerseits dem Verkehr nach dem Zentralfriedhof, andererseits den aus den Ortschaften Alsterdorf, Fuhlsbüttel und Klein-Borstel kommenden Reisenden und hat einen sehr starken Verkehr zu bewältigen, der besonders an den Sommer-sonntagen und den Feiertagen zu gewaltigen Verkehrsziffern anwächst.

Dieser Bahnhof, der zurzeit ausschließlich dem Verkehr der Hasselbrook-Dhlsdorfer Bahn dient, wird in Kürze noch den Verkehr der weiter unten behandelten Hochbahn und der Langenhorner Bahn aufzunehmen haben und er wird damit in die Reihe der sehr starkbelasteten Bahnhöfe eintreten. Ein geräumiger Vorplatz vermittelt den Übergang der Reisenden von der Straße in die Eingangshalle des Stationsgebäudes, neben der links und rechts die Betriebsräume und die Aborte gelegen sind. Aus



Abb. 812. Haltestelle Dhlsdorf, Wohngebäude.

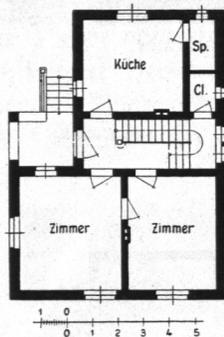


Abb. 813. Haltestelle Dhlsdorf, Wohngebäude, Grundriß.

der Eingangshalle gelangt man in einen unter der gesamten hochgelegenen Gleisanlage durchgeführten 6 m breiten Tunnel, der mit den Treppen der Bahnsteige für die Hasselbrook-Dhlsdorfer Bahn (die durch den in der Ausführung begriffenen Bau der Alstertalbahn nach den preußischen Ortschaften Poppenbüttel und Wellingsbüttel verlängert wird) und mit den Treppen der Hochbahn und der Langenhorner Bahn verbunden ist. Bei der hohen Lage der Gleise über der Straße konnte die Wohnung des Stationsvorstehers nicht in dem Gebäude untergebracht werden, ohne zu Gebäudehöhen zu gelangen, die dem Charakter einer ländlichen Bebauung nicht entsprechen würden. Es ist deshalb neben dem Bahnhofsvorplatz an der Straße das in den Abb. 812 und 813 dargestellte Gebäude für den genannten Beamten errichtet worden.

Die gesamte Bahnanlage, die mit der Strecke Hamburg—Blankenese eine Betriebseinheit bildet, wird mit elektrischem Strom betrieben, der in einem in Langenfelde gelegenen Kraftwerke als Starkstrom erzeugt, mit 30000 Volt Spannung dem Unterwerk für Barmbeck zugeleitet und

zum Betriebsstrom von 6300 Volt Spannung umgeformt wird. Den Triebwagen wird der Strom durch Luftleitungen zugeführt. Die Triebwagen sind als Abteilwagen mit Längsgängen und abgeschlossenen Führerständen eingerichtet und enthalten neben den Abteilen dritter Klasse teilweise solche zweiter Klasse. Der Betrieb der gesamten Stadtbahn zwischen Blankenese und Dhlisdorf wird von der preußischen Eisenbahnverwaltung geführt, die an Hamburg 1% der Bruttoeinnahme abführt, ohne das von Hamburg aufgewendete Baukapital zu verzinsen.

Der von der preußischen Eisenbahnverwaltung auf Hamburger Gebiet betriebene Eisenbahnverkehr hat nach den verkauften Fahrkarten betragen:

1901/02	=	4 942 623	Personen,
1907/08	=	13 877 472	Personen,
1912/13	=	32 099 500	Personen.