

Für den inneren Verkehr auf der Strecke Blankenese—Ohlsdorf wurden ausgegeben:

Jahr	Einfache Fahrkarten	Monatskarten (à 90 Fahrten)	Arbeiter- wochenkarten (à 12 Fahrten)
1911	23 221 996	407 742	830 472
1912	22 942 580	411 561	895 596
1913	24 145 144	459 755	865 102

Zahl der geschätzten Fahrten:

Jahr	Einfache Fahrkarten	Monatskarten	Arbeiter- wochenkarten	Summe sämtl. Fahrten
1911	23 221 996	36 696 780	9 965 664	69 884 440
1912	22 942 580	37 040 490	10 747 151	70 730 221
1913	24 145 144	41 377 950	10 581 224	76 104 328

Neben der Stadtbahn wird der Ortsverkehr vermittelt durch die Hochbahn und die im Bau begriffene Walddörfer- und Langenhorner Bahn.

Die ersten Entwürfe für eine hamburgische Stadt- und Vorortsbahn stammen aus dem Jahre 1893. Damals schlug das Ingenieurwesen der Baudeputation eine Vorortsringbahn nördlich der Alster im Anschluß an die in Preußen betriebene Verbindungsbahn vor, nebst zwei Abzweigungen nach Ohlsdorf. Diese Bahn sollte als Vollbahn mit Dampf betrieben werden. 1894/95 ließen die Siemens & Halske-A.-G. und die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft einen Entwurf ausarbeiten, der in einer ausschließlich hamburgischen Hoch- und Untergrundbahn mit elektrischem Betriebe und zwei miteinander verbundenen Pendellinien bestand, die auch den Hafen und den Mittelpunkt der Stadt berühren sollten.

Das Ingenieurwesen ergänzte seinen Plan durch den sogenannten Südring, eine gleichfalls nach dem Elbufer geführte, im übrigen eine als weiter Ring ausgebildete Bahn.

Die Senats- und Bürgerschaftskommission für das Verkehrswesen entschied sich für örtliche Hoch- und Untergrundbahnen unabhängig von der Verbindungsbahn und schlug einen verengerten Ring an Stelle des Südrings vor.

Im Jahre 1898 gründeten die vorerwähnten Elektrizitätsgesellschaften in Hamburg ein eigenes Bureau, um in gemeinschaftlicher Arbeit mit den Ingenieuren des Staates zu einem endgültigen Entwurf zu gelangen. Es gelang, eine gemeinsame Grundlage zu finden, die sich von dem später angenommenen Entwurf nicht sehr wesentlich unterschied. Es fehlte noch die geradlinige Verbindung zwischen dem Rathausmarkt und dem Hauptbahnhof. An diesem Punkte setzte die Straßeneisenbahngesellschaft ein, die sich erbot, in Verbindung mit dem Straßenbahnnetz Untergrundstrecken für Straßenbahnbetriebsmittel zu erbauen und zugleich mit einer Beihilfe des Staates einen Straßendurchbruch zwischen Rathaus und Hauptbahnhof herzustellen.

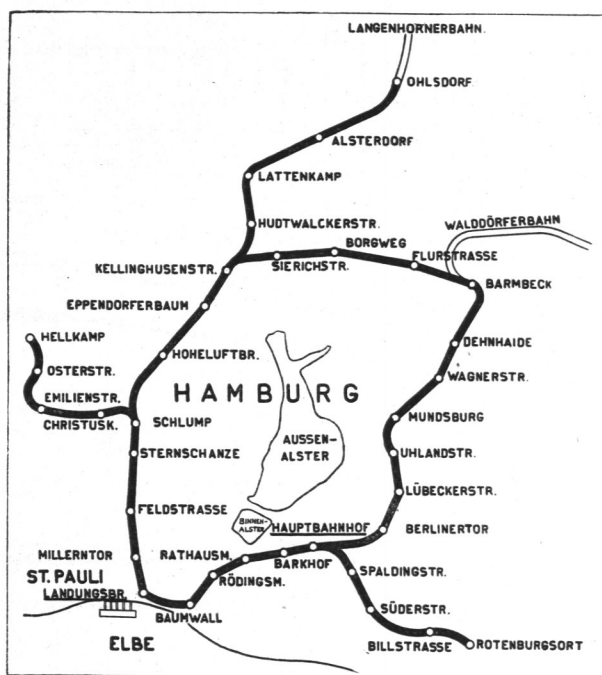


Abb. 814. Netz der hamburgischen Hochbahnen.