

Auf Anregung des Senates vereinigten die Elektrizitätsgesellschaften und die Straßeneisenbahngesellschaft ihre Entwürfe und Vorschläge derart, daß die Pläne der Elektrizitätsgesellschaften durch eine Untergrundbahnstrecke in der Linie des erwähnten Straßendurchbruches ergänzt wurden. Nunmehr bestanden die Bahnpläne aus einer ringförmigen Linie und einer Zweiglinie nach Ohlsdorf. Ein Teil der staatlichen Vorortringbahnpläne wurde im Anschluß an die Umgestaltung der Hauptseisenbahnanlagen durch Erbauung der viergleisigen Stadtbahn nebst Zweiglinie nach Ohlsdorf unabhängig von der Hochbahn zur Ausführung bestimmt.

Die hamburgische Bürgerschaft lehnte nach dreijähriger Verhandlung im Jahre 1904 die Anträge auf Erteilung einer Konzession an die Elektrizitätsgesellschaften und die Straßenbahn ab und wünschte den Bau der Hochbahn zwar durch die Elektrizitätsgesellschaften, aber auf

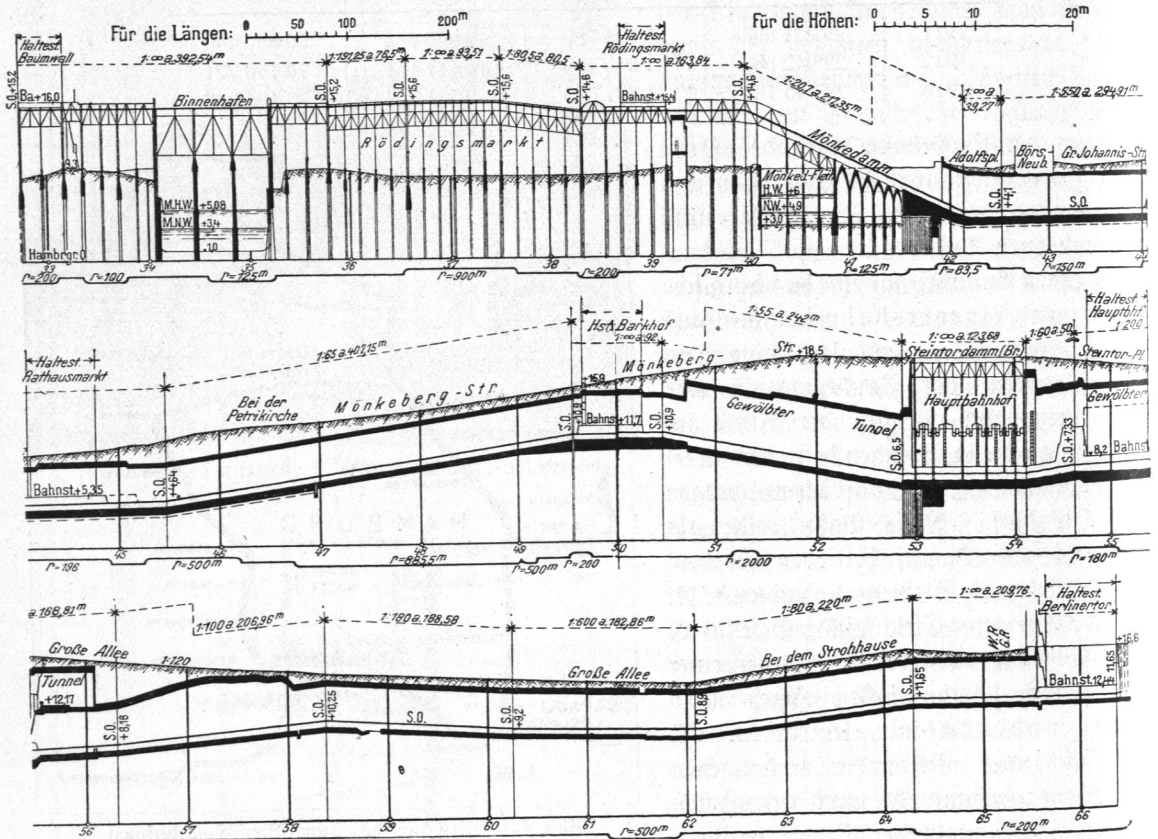


Abb. 815. Längsschnitt der Strecke Baumwall—Berliner Tor.

Staatsrechnung und die Verpachtung des Betriebes auf Grund einer öffentlichen Ausschreibung. Die Bürgerschaft wünschte ferner die Ergänzung des Bahnnetzes durch je eine Zweiglinie nach Eimsbüttel und nach dem Hammerbrook. Diesem Wunsch entsprechend, wurden die Bahnpläne ergänzt und ein Bauvertrag mit den Elektrizitätsgesellschaften abgeschlossen. Die zugehörigen Änderungen an Straßen, Leitungen usw. behielt sich der Staat selbst vor.

Das Netz der hamburgischen Hoch- und Untergrundbahnen (Abb. 814) besteht somit aus einer Ringlinie (17,48 km) und drei Zweiglinien: nach Ohlsdorf (5,38 km), Eimsbüttel (1,76 + 0,89 km) und Rothenburgsort (3,23 km). Der Bau begann 1906 auf Rechnung und unter Aufsicht des hamburgischen Staates. Die Ringlinie ist teilweise seit dem 15. Februar 1911, in ganzer Ausdehnung seit dem 29. Juni 1911 im Betrieb. Die Zweiglinie nach Eimsbüttel wurde teilweise am 1. Juni 1913, vollständig im Mai 1914 dem Betrieb übergeben. Die Zweiglinie nach Ohlsdorf wird voraussichtlich im Sommer 1914, diejenige nach Rothenburgsort 1915