

Die Zweiglinie nach Eimsbüttel besteht fast ganz aus Unterpflasterstrecken; sie hat vier annähernd gleiche Haltestellen.

Die Zweiglinie nach Ohlsdorf besteht aus Dämmen und Einschnitten nebst den zur Über- und Unterführung der Straßen erforderlichen Brücken; sie hat vier hochliegende Haltestellen.

Die Zweiglinie nach Rothenburgsort, die später auch den Anschluß einer Freihafenbahn aufnehmen soll, verläuft unterirdisch von der Großen Allee nach dem Befensbinderhof. Hier zutage tretend, steigt sie auf steilem Rampendiadukt (1:22,6) bis an die hochliegende, 50 m weit gespannte Brücke über die sechsgleisige Staatsbahnstrecke an der Norderstraße empor. (Abb. 838.) Jenseits senkt sie sich bis an die Haltestelle Spaldingstraße und folgt — gleichfalls auf eiserner Straßenüberführung — dem Nagelsweg am Rande des Lübeck-Büchener Güterbahnhofes. Von der Süderstraße ab ist sie vorwiegend auf Eisenbeton und Erdbauten und eisernen Brücken bis an die Haltestelle Rothenburgsort geführt.

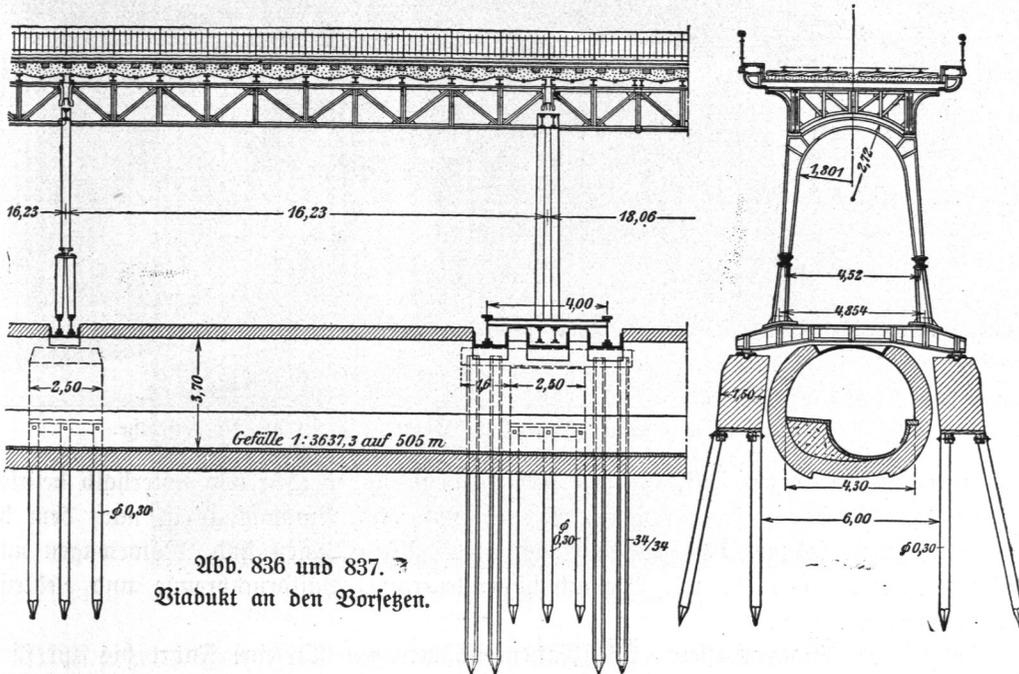


Abb. 836 und 837. ?
Viadukt an den Vorsetzen.

Der Betrieb der Hochbahn einschließlich der Verlängerungstrecken wird von der Hamburger Hochbahn-Aktiengesellschaft geführt. Diese Gesellschaft ist von der Siemens & Halske-A.-G. und der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft im Jahre 1911 mit einem Aktienkapital von 15 Millionen Mark gegründet. Die Gesellschaft beschafft für eigene Rechnung die gesamte Betriebsausrüstung der Bahn einschließlich der Betriebsmittel. Nur auf der Walddörferbahn und der Langenhorner Bahn erfolgen auch diese Anlagen größtenteils für Rechnung des hamburgischen Staates.

Die gesamten Hochbahnstrecken einschließlich der Erweiterungslinien werden elektrisch betrieben. Der Strom wird als Drehstrom von 6000 Volt Spannung in dem Bahnkraftwerk in Barmbeck (Abb. 839 und 840) erzeugt, das mit vier Turbodynamos von 2000, 2000, 4000 und 6000 Kilowatt Leistung ausgerüstet ist. Von hier aus wird der Strom mittels Hochspannungskabel nach den Unterwerken am Hauptbahnhof und an der Heilwigstraße geleitet, hier in Gleichstrom von 800 Volt Spannung umgewandelt und unter Mitwirkung von Akkumulatorenbatterien den Stromschienen zugeführt. Weitere Unterwerke werden für den Betrieb der Walddörferbahn in Verne und Langenhorn errichtet.