STAATS- UND UNIVERSITÄTSBIBLIOTHEK HAMBURG
CARL VON OSSIETZKY Von-Melle-Park 3 · D-20146 Hamburg

Titel: Die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in Hamburg / von den Anfängen bis 1894 ; 80 Aabildungen und Diagramme, 4 Karten

Autor: Heyden, Rolf

Purl: https://resolver.sub.uni-hamburg.de/kitodo/PPN1008163686

Rechtehinweis und Informationen

Freier Zugang - Rechte vorbehalten

Das Original steht unter Urheberrechtsschutz.

Das Digitalisat darf daher nur im Rahmen der gesetzlichen Erlaubnisse (Schrankenbestimmungen) genutzt werden, zum Beispiel für die eigene Forschung nach § 60c UrhG oder auch für private Zwecke nach § 53 UrhG. Bitte prüfen Sie vor jeder Nutzung, ob die Voraussetzungen bei Ihnen vorliegen.

Informationen zu den rechtlichen Möglichkeiten und Grenzen der Nutzungshandlungen, die Ihnen aufgrund gesetzlicher Erlaubnisse (Urheberrechtsschranken) erlaubt sind, finden Sie auf unserer Infoseite.
https://www.sub.uni-hamburg.de/service/open-access/urheberrecht-und-open-access/informationen-zum-urheberrecht.html

Zum Zwecke der Referenzierbarkeit und einem erleichterten Zugang zum Original bitten wir um folgenden Hinweis bei der Nachnutzung:

Original und digitale Bereitstellung:
Staats- und Universitätsbibliothek Hamburg Carl von Ossietzky
+ Signatur + Link zum Digitalisat

Qualitativ höherwertige Reproduktionen können in verschiedenen Formaten und Auflösungen kostenpflichtig erworben werden. Gebühren werden entsprechend der Gebührenordnung für wissenschaftliche Bibliotheken der Freien und Hansestadt Hamburg erhoben.

Sollten Sie das Objekt in Ihrer eigenen Veröffentlichung verwenden, würden wir uns freuen, wenn Sie uns darüber informieren und uns die bibliographischen Angaben Ihrer Publikation mitteilen. Wir freuen uns natürlich sehr, wenn Sie uns zur Information sogar ein Belegexemplar der Publikation zukommen lassen können.

Kontakt für Nachfragen:
Staats-und Universitätsbibliothek Hamburg - Carl von Ossietzky -
Von-Melle-Park 3
20146 Hamburg
digitalisierung@sub.uni-hamburg.de
https://www.sub.uni-hamburg.de

Y
1402

MITTEILUNGEN AUS DEM
MUSEUM FÜR HAMBURGISCHE GESCHICHTE

NEUE FOLGE

HERAUSGEGEBEN VON WALTER HÄVERNICK

BAND II

ROLF HEYDEN

DIE ENTWICKLUNG DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS IN HAMBURG

VON DEN ANFÄNGEN BIS 1894

HAMBURG
MUSEUM FÜR HAMBURGISCHE GESCHICHTE
1962

Image Engineering Scan Reference Chart TE263 Serial No. 466
Patch Reference numbers on UTT
C1 B1 A1 C2 B2 A2 B5 A5 20 18 17 16 11
10 09 03 02 01 C7 B7 A7 C8 B8 A8 C9 B9
the scale towards document

3. Ex.

DIE ENTWICKLUNG DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS IN HAMBURG

VON DEN ANFÄNGEN BIS 1894

VON

ROLF HEYDEN

80 ABBILDUNGEN UND DIAGRAMME
4 KARTEN

HAMBURG

MUSEUM FÜR HAMBURGISCHE GESCHICHTE

1962



Im Auftrage des Museums für Hamburgische Geschichte
verlegt vom „Hamburger Museumsverein e. V."
Hamburg 36, Holstenwall 24

Gedruckt mit Unterstützung
der „Hamburgischen Wissenschaftlichen Stiftung"

Printed in Germany
Gesamtherstellung: Meinders & Elstermann, Graphischer Betrieb, Osnabrück

INHALTSVERZEICHNIS

Seite

Vorwort des Herausgebers 7

1. Abschnitt: Die Straßenverkehrsmittel in und um Hamburg bis 1839 . 9

2. Abschnitt: Die Entwicklung der Omnibuslinien 1839—1866 14

3. Abschnitt: Die Anfänge der Alster-Dampfschiffahrt 64

4. Abschnitt: Die Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft in Hamburg 80

5. Abschnitt: Die Omnibusse neben der Pferde-Eisenbahn 1866—1882 . 146

6. Abschnitt: Die Hamburg-Altonaer Pferdebahn-Gesellschaft 200

7. Abschnitt: Von der Alster-Ringbahn zur Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft 224

8. Abschnitt: The Hamburg, Altona & Northwestern Tramways Comp. Ltd. 244

9. Abschnitt: Die Große Hamburg-Altonaer Straßenbahn-Gesellschaft . 272

10. Abschnitt: Das letzte Jahrzehnt innerstädtischer Omnibuslinien . . 294

11. Abschnitt: Die Entwicklung der Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft in den Jahren des Pferdebetriebes (1881—1895) 313

12. Abschnitt: Zusammenstellung der Hamburger Omnibus- und Pferdebahnlinien in den Jahren 1839—1895 369

Bildanhang (Tafeln 1—30)

Kartenbeilage

Das Netz der Omnibuslinien um 1850

Das Netz der Omnibuslinien 1866 vor der Eröffnung der ersten Pferde-Eisenbahn

Das Netz der Straßenverkehrslinien 1880/81

Das Netz der Pferdebahnen Anfang 1894

Vorwort des Herausgebers

Jedes Buch hat, wie man mit den alten Römern zu sagen pflegt, seine eigene Geschichte. Diejenige des vorliegenden Buches verdient es, durch ein Vorwort festgehalten zu werden, denn sein Zustandekommen ist das Zeugnis eines Freundeskreises und einer alten Freundschaft.

Wir beide, der Verfasser und ich, gehören seit 36 Jahren zu einem Freundeskreis, dessen gemeinschaftliches und nebenberufliches Interesse dem Verkehr und der Verkehrsgeschichte gewidmet ist. Von diesem kleinen Kreis, dem noch die Herren Hans Strömsdörfer und mein 1954 verstorbener Bruder Hans Günther Hävernick angehörten, ist 1925 die Gründung des „Modelleisenbahn Hamburg e. V." ausgegangen. Und dieser Verein besitzt heute im Museum für Hamburgische Geschichte die größte Lehr-Modell-Anlage, die es überhaupt gibt.

Als ich 1946 die Leitung des Museums für Hamburgische Geschichte übernahm, suchte ich die Fähigkeiten aller mir nahestehenden Hamburger Freunde für das gemeinsame Werk — das Museum unserer Heimatstadt — einzusetzen. Da 1946 für einen Kaufmann sich kaum ein rechtes Betätigungsfeld bot, so suchte ich für unseren Freund Rolf Heyden eine Aufgabe, die seinem Interesse am Verkehrswesen und an der Geschichte Hamburgs angepaßt war.

Auf Wunsch und Vorschlag des Museums für Hamburgische Geschichte erteilte der damalige Leiter der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft, Herr Dr.-Ing. E. H. Wilhelm Stein, Herrn Heyden den Auftrag für die Bearbeitung des vorliegenden Bandes. Die schnelle Hilfsbereitschaft, die der Nestor der Hamburger Verkehrswirtschaft dadurch bewies, hat ihm für immer die Dankbarkeit des Museums für Hamburgische Geschichte gesichert! Und ich freue mich, daß sein Vertrauen nicht enttäuscht wurde.

Drei Jahre lang arbeitete Herr Rolf Heyden an der Materialsammlung und der Niederschrift. Das so entstehende Manuskript stand damals schon seinen Freunden zur Einsicht zur Verfügung, und wir alle haben mit dem Verfasser oft die sich ergebenden Fragen und Probleme besprochen. Gern erinnere ich mich noch an jene Tage, die als „Nachkriegszeit" und „Inflation" im allgemeinen heute als dunkel geschildert werden: In Wirklichkeit war die Zeit nicht dunkel, weil Arbeitsfreude und Idealismus allen kleinen Sorgen der täglichen Existenz ihre Schwere nahmen. Damals saßen die Mitarbeiter des Museums — unter ihnen auch Herr Heyden — zusammen in zwei kleinen, nur mäßig beheizten Räumen. Heute müßte man meinen, daß niemand eigentlich sich dabei hätte konzentrieren können. Und doch ist das umfangreiche Manuskript dieses Bandes damals unter diesen kümmerlichen äußeren Bedingungen geschrieben worden.

Im Gegensatz zu fast allen mir damals bekannten Schilderungen von Verkehrsbetrieben und Verkehrsträgern, die meist nur von Konzessionen, Finanzierungen, Amortisationen und Liquidierungen zu berichten wußten, ist die vorliegende Darstellung ein Stück ganzen Lebens: Wir sehen die Menschen der vergangenen Jahrzehnte, wir hören von ihrem Alltag und ihrem Gemeinschaftsleben. Es ist ein lebendiges Kapitel der hamburgischen Kulturgeschichte, das hier erstmalig und neuartig erstand, geschöpft aus neuen und nie richtig ausgewerteten Quellen — vor allem aus dem reichen Material der zeitgenössischen Presse.

1949 war das Manuskript fertig. 12 Jahre lang suchte ich nach Wegen, die Drucklegung zu finanzieren. Alle Versuchungen, Teile des Manuskriptes für sich zu verwerten oder gar das Ganze in zusammengestrichener Form notdürftig zu publizieren, wies ich zurück. Nie hätten wir dann das Ganze herausbringen können. Das ist uns 1961 gelungen. Dafür habe ich Herrn Direktor Mross vom Vorstand der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft herzlich zu danken! Möge das Buch der HHA zur Ehre gereichen — so wie es dem Verfasser zur Ehre gereicht.

In diesem Augenblick möchte ich aber auch noch den vielen Freunden und Kollegen danken, die uns bei der Überarbeitung des Manuskriptes und den sonstigen Sorgen behilflich gewesen sind: Herrn Dr. Jürgen Bolland, Direktor des Hamburger Staatsarchivs, der das Ganze durchgesehen hat, Frau Dr. Renate Schindler, geb. Schwemer, die einzelne Kapitel revidierte, und Herrn Dr. Günther Albrecht, der bei der Drucklegung entscheidend mitwirkte.

Dem Verfasser aber, der die auf ihn gesetzten Hoffnungen so voll und ganz erfüllt hat, drücke ich in diesem Augenblick, da das 1946 begonnene Werk vollendet wird, in dankbarer Freundschaft die Hand.

Hamburg, am 2. Ostertag 1962

Walter Hävernick

1. Abschnitt

Die Straßenverkehrsmittel in und um Hamburg bis 1839

Als Vorläufer der öffentlichen Verkehrsmittel müssen wir die Personenfahrposten ansehen, die Anfang des 18. Jahrhunderts aufkamen. Sie verbanden damals die Städte untereinander, dienten also dem Fernverkehr. Für einen Nah- oder gar Ortsverkehr bestand in jenen Jahren noch keinerlei Bedarf. Die Städte — auch Hamburg — waren von Befestigungsanlagen, Wällen und Gräben eingeschlossen, hinter denen die Menschen sehr eng beieinander wohnten. Die Gassen waren schmal, die Entfernungen kurz, Umstände also, die die Menschen jener Jahre unsere heutigen Verkehrsmittel gar nicht vermissen ließen. Und die ländliche Bevölkerung, die ihre Erzeugnisse in der benachbarten Stadt absetzte, kam mit eigenen Fuhrwerken dorthin und erledigte dann auch gleich ihre Einkäufe an Ort und Stelle, während der Städter, der auf dem Lande zu tun hatte, sich jederzeit einen Wagen mieten konnte, wenn er nicht einen eigenen besaß.

Für Hamburg lagen die Verhältnisse ähnlich, trotz seiner Bedeutung für Handel und Schiffahrt. Aus dem Steintor führten die Straßen nach dem Flecken Wandsbek und den ländlichen Siedlungen Barmbek, Hamm und Horn im Osten, während man durch das Dammtor nach Eppendorf und Eimsbüttel im Norden bzw. Nordwesten gelangte. Um nach St. Pauli und Altona zu kommen, mußte man das Millerntor passieren. Wenn auch Altonas Handel und Wandel an Hamburg nicht heranreichen konnte, so war ihm doch eine gewisse Bedeutung nicht abzusprechen, und trotz aller Rivalität, die sich wie ein roter Faden durch die Geschichte der beiden Städte hinzieht, herrschten lebhafte geschäftliche Beziehungen. Aus diesen heraus begann sich gegen Ende des 18. Jahrhunderts bereits ein lokales Verkehrsbedürfnis abzuzeichnen, was jedenfalls René de Montbourcher erkannt hatte. Er richtete nämlich am 5. Dezember 1798 an den Rat das Gesuch, ihm Fahrten einer bedeckten Diligence zwischen Hamburg und Altona zu gestatten, die regelmäßig alle halbe Stunde verkehren sollte, um die Verbindung zwischen beiden Städten bequemer, leichter und dabei doch wohlfeiler zu gestalten[1]). Beachtenswert sind die Grundsätze, die er für den Betrieb dieser Linie aufstellte, Grundsätze, die 40 Jahre später bei der Gründung der ersten Omnibuslinie angewandt wurden und die auch heute noch Gültigkeit haben. In seinem Gesuch heißt es an einer Stelle:

„Wenn die Wagen bey der Abfahrt nicht völlig besetzet wären, so würde es jedermann frey stehen, sie unterweges zu besteigen. Auf keinen Fall aber, sogar auf denjenigen nicht, wo die Wagen noch ganz leer wären, könnte die Abfahrt nach der einmal fest bestimmten Zeit verzögert werden. Ferner müssten die Wagen numerirt werden, damit die Passagiers

in den Stand gesetzt würden, die Kutscher, über welche sie Ursache haben möchten Beschwerden zu führen, anzuzeigen, damit sie dann zur gebührenden Strafe gezogen werden könnten."

Endpunkt in Hamburg sollte in der Gegend der Constantinerbrücke (Neuer Wall) und in Altona auf dem großen Rathausplatz sein und der Betrieb im Winter wie im Sommer vom „Auf- bis zum Zuschlusse" der Tore durchgeführt werden. Den Fahrpreis gab er noch nicht genau an, da er unmöglich wissen konnte, welchen Aufwand ein derartiges Unternehmen erforderte. Er mochte aber zwischen 4 und 5 ß liegen. Die Wagen sollten nach einem ganz neuen Plan gebaut werden, je nach Wetter bedeckt oder offen fahren können und zur Aufnahme von 10 bis 12 Personen eingerichtet sein. Da sein Unternehmen etwas ganz Neues war, erbat er nicht nur die Genehmigung und Autorisation, sondern auch die Protektion der hamburgischen Regierung. Er verlangte kein ausschließliches Privileg, und es lag auch nicht in seiner Absicht, andere Fuhrleute in ihrem Erwerb zu schmälern, aber er bat um das Recht, diejenigen, die sich seinen Plan zu eigen machen wollten, davon abzuhalten, damit ihm keine Konkurrenz entstünde, die für beide Teile gleich verderblich sein müßte. Diesen Schutz benötigte er, um die für dieses Unternehmen erforderlichen Gelder aufnehmen zu können. Das gut durchdachte Gesuch verfiel aber der Ablehnung, vermutlich nicht zuletzt aus folgendem Grunde, den ein Ratsherr in seiner Stellungnahme anführte: „Die größere Erleichterung für die Altonaer, ihre Geschäfte in Hamburg treiben zu können."

Der Anfang des 19. Jahrhunderts war gekennzeichnet durch die Franzosenzeit, die Hamburg schwere wirtschaftliche Rückschläge zufügte und damit auch den beobachteten Ansatz eines lokalen Verkehrsbedürfnisses sich nicht weiter entfalten ließ.

Erst am 16. Juni 1819 kam es — vermutlich in Anlehnung an eine gleichartige Altonaer Einrichtung — nach einem vorher ergangenen öffentlichen Anschlag zu einem Pachtkontrakt zwischen der Stadtkämmerei und Joachim Friedrich Wilhelm Rohlffs, einem Branntweinbrenner auf dem Hamburger Berge, über Fahrten zwischen Hamburg und Altona, und zwar vom Millerntor bis zum Nobistor[2]). In festem Plan fuhren diese Wagen nicht, man mußte warten, bis sich genügend Fahrgäste eingefunden hatten. Der Fahrpreis betrug 1 ß. Wenn jemand allerdings für sich befördert werden wollte, mußte er 6 ß entrichten. Hieraus geht schon hervor, daß es sich nicht um Wagen besonderer Bauart gehandelt haben kann, wie René de Montbourcher sie geplant hatte, sondern um die bekannten Stühlwagen oder Kutschen der damaligen Zeit. Mehr als vier Wagen, genau wie von Altonaer Seite, durfte Rohlffs nicht in Betrieb haben, außerdem hatten seine Wagen mit dem auffallenden Kennzeichen des Stadtwappens versehen zu sein. Da die Hamburger und die Altonaer Torsperrzeiten unterschiedlich waren, sollte er die Einrichtung treffen, daß seine Wagen auch nach der Sperre ebenso lange wie die Altonaer in Bereitschaft standen. Wenn sich am Nobistor nicht bald Fahrgäste einfanden, mußte leer zurückgefahren werden; jedenfalls sollten nicht alle Wagen gleichzeitig hier oder dort halten. Allen hiesigen und dortigen Vorschriften hatte er sich zu unterwerfen und etwaige Versuche der Altonaer, Neuerungen einzuführen, sofort zu melden und sich bei Androhung schwerer Ahndung aller Verbindungen mit ihnen zu enthalten. Außerhalb des Millerntores, auf der linken Seite des Weges nach Altona, wurde seinen und den Altonaer Wagen ein Halteplatz angewiesen, der

von anderen frei mietbaren Fuhrwerken nicht benutzt werden durfte. Diese Vergünstigung ließ sich der Staat mit 399 ℳ Hamb. Court. jährlich pränumerando bezahlen, wofür Rohlffs auch noch zwei Bürgen stellen mußte. Es blieb ihm aber freigestellt, von seinen vier Wagen einen oder mehrere unterzuverpachten. Wie lange diese Einrichtung, die auch „Sechslingspost" genannt wurde, bestand, ist nicht bekannt. Abgeschlossen wurde dieser Kontrakt für die Zeit vom 1. Juli 1819 bis 30. Juni 1821 und nach Ablauf nochmals um zwei Jahre verlängert. Zu größerer Bedeutung konnte sich diese Verbindung nicht entwickeln, da sich die Schaffung einer billigen Fahrmöglichkeit von Hamburg nach Altona auf die Strecke zwischen den Toren beschränkte und ihr ein Eindringen in die beiderseitigen Stadtzentren verwehrt war.

Einen Versuch ganz anderer Art machte der Privatmann John Andly[3]). Er kaufte sich einige englische Landkutschen, sogenannte Stage-coaches, die er um Ostern 1824 in Fahrt setzte und die zu gewissen Stunden des Tages nach Flottbek und Wandsbek fuhren, also in die damalige weitere Umgebung Hamburgs. Diese Fahrten können aber nicht als eine städtische Verkehrsverbindung bezeichnet werden, sondern höchstens als ein Versuch, die „Personen-Fahrposten", die ja ebenfalls zu festgelegten Zeiten verkehrten, auch auf kürzeren Entfernungen einzuführen. Sie dienten offenbar nur dem Ausflugsverkehr. Aber eine andere städtische Verkehrseinrichtung ist noch auf Andly zurückzuführen: Am 13. Dezember 1824 gründete er einen Droschkendienst, der sich rasch einbürgerte. Die Droschken führten bald derartige Störungen im Straßenverkehr herbei, daß der Hamburger Rat schon 1825, um dieser Störungen Herr zu werden, das „Mandat um die Sperrung der Gassen durch Fuhrwerke zu verhüten, sowie zur Regulirung des Fahrens der Droschken"[4]) herausgab, wodurch in Hamburg das Rechtsfahren und Linksüberholen aller Wagen eingeführt wurde. Andly selbst kam bei diesen beiden Unternehmen aber nicht auf seine Kosten. Im Mai 1827 läßt er seine 50 Droschken und 10 Stage-coaches wieder versteigern. Dieses tut der Entwicklung des Droschkenwesens aber keinen Abbruch; es erlebt in späteren Jahren eine ungeahnte Blütezeit. Daß die Einführung größerer Wagen für die Personenbeförderung im Nachbarverkehr noch nicht möglich war, mag auch daran gelegen haben, daß diese 10—12 Personen fassenden Stage-coaches vierspännig gefahren werden mußten. Und das nicht zuletzt darum, weil die Straßen sich durchweg in einem Zustand befanden, auf Grund dessen wir sie heute bestenfalls als Sommerweg bezeichnen würden. Die dadurch bedingten hohen Betriebskosten erforderten naturgemäß entsprechende Fahrpreise, die eben selbst im Ausflugsverkehr nicht tragbar waren.

Erst ungefähr zehn Jahre später, im Frühjahr 1835, sind weitere Ansätze zur Einrichtung von Verkehrsverbindungen zu verzeichnen. Zunächst wurde im Mai eine Verbindung von der Elbbrücke in Altona nach Blankenese hergestellt[5]). Dieser Wagen führte schon die Bezeichnung Omnibus, „eine neue elegante und sehr bequeme Kutsche", und fuhr täglich zweimal, morgens 6.30 Uhr (sonntags 7.00 Uhr) und nachmittags 3.30 Uhr, von Altona und kehrte um 8.00 Uhr (sonntags 10.00 Uhr) und abends 6.30 Uhr zurück. Der Fahrpreis betrug an Wochentagen 6 und an Sonntagen 8 ß.

J. H. Burmester ließ vom 2. Juni 1835 an eine Stage-coach nach Eppendorf fahren, und zwar morgens präzise 6 Uhr vom Jungfernstieg beim Hotel Belvedère und um 8 Uhr zurück von der Eppendorfer Mühle. Der Einzelfahrpreis

betrug 7 ß, doch konnte man in der Wohnung des Unternehmers am Domsplatz auch 24 Abonnementskarten für 8 ℳ Hamb. Court. erhalten, die allerdings nur im laufenden Jahr gültig waren[6]). Diese einmalige Verbindung am Tage während der Sommermonate hielt B. bis zur Einrichtung der Eppendorfer Omnibuslinie aufrecht. Wenn in Hamburgs Umgebung Markt war, fuhren seine Wagen nachmittags zum Fahrpreise von 8 ß stündlich dorthin und abends um 11 Uhr für 1 ℳ — einschließlich Sperrgeld — zurück. So fuhr er nach Eppendorf, Wandsbek, Ottensen und Eimsbüttel. Sein Abfahrtsplatz war stets der Jungfernstieg. Aber auch schon zum Horner Rennen am 18. und 19. Juni 1835 ließ B. seine Stage-coaches fahren. Wer sich für diese Fahrten einen Platz sichern wollte, konnte Karten im Vorverkauf für 1 ℳ 8 ß in seiner Wohnung erhalten. Die Rückfahrt von Wandsbek vom Hause des Herrn Linstant kostete abends um 7 Uhr und 7.30 Uhr 8 ß und um 11 Uhr 1 ℳ. Aber außer den frei mietbaren Fuhrwerken hatte B. auf diesen Fahrten schon eine weitere Konkurrenz. Der Besitzer des neuen Schinkenkruges in Hamm, J. A. Jahns, richtete die Journalière von Hamm und Horn ein und ließ diese schon an den Renntagen vom „Berge" (bei der Petrikirche), dem Hause des Herrn Appel gegenüber, über Hamm und Horn zur Rennbahn fahren, wobei er nicht unterließ, sein Wirtschaftszelt auf dem Rennplatz in empfehlende Erinnerung zu bringen[7]). Die regelmäßigen Fahrten der Journalière zwischen Hamburg vom Berg und dem letzten Heller in Horn begannen am 27. Juli 1835 und gingen später in der Horner Linie von Basson auf. Vorgesehen war zunächst täglich eine Fahrt morgens um 8 Uhr nach Hamburg und nachmittags zurück, doch schon nach zwei Tagen wurde auch vormittags zurückgefahren und nachmittags eine weitere Fahrt eingelegt[8]). Diese neue Fahrt wird aber mehr aus Zweckmäßigkeit als aus Bedarfsgründen eingelegt worden sein, denn der Unternehmer wurde so der Notwendigkeit enthoben, für Pferde und Wagen tagsüber Stallungen in der Stadt zu mieten. Die Journalière, ein bequemer, bedeckter Wagen, beförderte nicht nur Passagiere, sondern auch Pakete und Post und übernahm auch sonstige Bestellungen. Der Fahrpreis betrug 4 ß.

Geschäftstüchtige Besitzer von Ausflugslokalen in Hamburgs Umgebung versuchten den Zuspruch ihrer Lokale durch Einrichtung einer Fahrmöglichkeit zwischen Hamburg und ihren Etablissements zu heben. So stellte ein Bahrenfelder Wirt für seine Gäste an Sonntagen regelmäßig einen Stühlwagen bereit. Noch weiter ging der Besitzer des Lokals „Museum" in Lokstedt[9]). Er ließ seinen Wagen täglich dreimal zu festgesetzten Zeiten zwischen seinem Lokal und dem Gänsemarkt, Hotel Stadt Kiel, hin- und herfahren und erhob einen Fahrpreis von 7 ß.

Sogar die Schutenführer am Jungfernstieg legten in diesem Sommer für die sonntäglichen Lustfahrten auf der Alster bestimmte Abfahrtszeiten fest, zu denen sie nach Eppendorf und Winterhude fuhren[10]). Anfänglich klappte es noch nicht recht, denn im Juli veröffentlichte einer der Schutenführer eine Anzeige, in der er darauf hinwies, daß diese Fahrten, die alle halbe Stunde in bedeckten und offenen Booten stattfanden, sich künftig durch größte Pünktlichkeit auszeichnen sollten. Die Einzelfahrt kostete 4 ß, bei Abnahme von vier und mehr Karten ermäßigte sich dieser Preis auf 3 ß. Um Überfüllungen zu vermeiden, galten im voraus gelöste Karten nur für die darauf bezeichnete Stunde, und die Rückfahrten wurden so gelegt, daß die Boote vor Baumschluß die Binnen-Alster wieder erreichten.

Alle diese Fahrgelegenheiten sind aber im heutigen Sinne noch nicht als Ver-

kehrsverbindungen anzusehen, die sich aus einem Verkehrsbedürfnis heraus entwickelt haben. In dem Blankeneser und dem Eppendorfer Omnibus kann man vielleicht die ersten Anzeichen dafür sehen, daß im Sommer auch schon Hamburger vor den Toren wohnten, die keinen eigenen Wagen besaßen und denen mit dieser einen Fahrt eine Möglichkeit geboten werden sollte, wenn auch nicht billig, so doch bequem zur Stadt zu kommen. Auch die Rentabilität der Journalière von Hamm und Horn wird in den ersten Jahren nur durch den Pakettransport möglich gewesen sein, während die Fahrten, die von den Lokalbesitzern aufgezogen wurden, einwandfrei eigenen geschäftlichen Interessen dienten. Und die übrigen Fahrten sind nicht anders zu werten als die heutigen Autobusfahrten, die anläßlich irgendwelcher Veranstaltungen in die Umgebung Hamburgs stattfinden.

Quellennachweis

1. St.A. 1/Nb[3]8
2. St.A. 1/Nb/3/1d1
3. A. Borcherdt, Das lustige alte Hamburg, 2 Bde., Hamburg 1890/91[3]
4. K. Fischer, Hamburgs Orts- und Nahverkehrspolitik im 19. Jahrhundert, Diss. Hamburg 1923, masch.-schriftl. Man.
5. Hamb. Nachr. 21. 5. 1835
6. Hamb. Nachr. 1. 6. 1835 ff.
7. Hamb. Nachr. 17. 7. 1835
8. Hamb. Nachr. 25. 7. 1835 ff.
9. Hamb. Nachr. 8. 6. 1835 ff.
10. Hamb. Nachr. 30. 5. und 10. 7. 1835.

2. Abschnitt

Die Entwicklung der Omnibuslinien 1839—1866

Die Gründung der ersten Omnibuslinie, die innerhalb eines größeren bewohnten Gebietes zwei Gegenden miteinander verbindet und die regelmäßig in kurzen Zeitabständen verkehrt, blieb einige Jahre später Herrn G. Basson vorbehalten. Am 19. Juni 1839 richtete er an den ältesten Polizeiherrn Dr. Binder ein Supplicat, betreffend die Errichtung einer Linie von Omnibus-Wagen durch die Stadt zwischen dem Millern- und dem Steintore[1]). Da der Ober-Polizeivogt und die Baudeputation nichts dagegen einzuwenden hatten und auch der Senat die Einrichtung für zeitgemäß und zweckmäßig erachtete, mußte Basson weitere Einzelheiten zu seinem Projekt einreichen. Danach wurde ihm am 22. August 1839 vom Senat durch den ersten Polizeiherrn die erbetene Erlaubnis zur Errichtung der fraglichen Omnibuslinie von dem Steintore bis zum Millerntore und von da bis nach Altona unter der ausdrücklichen Bemerkung erteilt, daß ihm dadurch kein jus exclusivum eingeräumt werde und daß er sich allen von der Polizeibehörde zu treffenden Anordnungen und Bedingungen zu unterwerfen habe. Da die Linie nicht innerstädtisch geplant war, sondern hauptsächlich die Verbindung mit Altona herstellen sollte, mußte sie nicht nur die Stadt-, sondern damit auch die Landesgrenze passieren, da Altona noch dänisch war. Also auch die Erlaubnis Altonas zur Errichtung dieser Linie war erforderlich. Diese wurde erst erteilt, als der damalige Oberpräsident von Altona, Graf von Blücher, durch Umfrage bei den Altonaer Fuhrunternehmern festgestellt hatte, daß sich keiner an dem Unternehmen beteiligen wollte[2]). Als Mitarbeiter gewann Basson L. Heckscher, und am 29. Oktober 1839 wurde die Firma Basson & Co. beim Handelsgericht zu Hamburg eingetragen. In England kaufte sie vier gebrauchte Omnibusse, die bei hiesigen Stellmachern eine gründliche Überholung durchmachten[3]). An den Endhaltestellen in Hamburg, Schweinemarkt 51, und in Altona bei dem Gastwirt Pet. Ludw. Brandenburg, Große Mühlenstraße 43, wurden Omnibus-Bureaux eingerichtet, die auch als Warteräume dienten. Zur Eröffnung des Betriebes erschien am 30. Oktober 1839 in den „Privilegirten wöchentlichen gemeinnützigen Nachrichten von und für Hamburg" folgende Anzeige:

„Die Unternehmer der Hochobrigkeitlich gestatteten Omnibus-Linie zwischen Hamburg und Altona beehren sich folgendes Nähere zur Kenntnis des Publicums zu bringen:

1) Vom Donnerstag, 31. 10. 1839, an werden täglich bequeme in Federn hängende und zur Aufnahme von 12 Personen eingerichtete Omnibus-Wagen zwischen beiden Städten hin- und zurückfahren. Vorläufig werden vier besonders numerirte Wagen diesen Dienst versehen und alle halbe Stunde von Hamburg und Altona abfahren. Die Abfahrt des ersten Wagens, sowohl in Hamburg als in Altona, wird um 9 Uhr Morgens

stattfinden und von dieser Zeit an, vorläufig bis zur Hamburger Thorsperre, werden die Omnibus in ununterbrochener Circulation bleiben.

2) Die Wagen werden, der Obrigkeitlichen Vorschrift gemäß, von Hamburg aus durch die Steinstraße über den Speersort, durch die Bergstraße, den alten Jungfernstieg über den Neuenwall, beide Steinwege den Hamburger Berg nach Altona, u. z. durch die Reichenstraße, den Grund, die Prinzen- und Mühlenstraße bis zum Anfange der Palmaille, von Altona aus aber in umgekehrter Ordnung hin- und zurückfahren.
3) Die Abfahrplätze sind in Hamburg an der Ecke der Steinstraße und des Schweinemarkts, und in Altona an der Palmaille, dem Theater gegenüber. An jedem beliebigen Orte können auf ein dem Conducteur gegebenes Zeichen Passagiere ein- und aussteigen.
4) Der Eintritt in die Wagen, deren Benutzung dem ganzen Publicum bestimmt ist, ist jedem anständig Gekleideten ohne Ausnahme gestattet.
5) Leute mit Packen, deren Größe die Bequemlichkeit der anderen Passagiere beeinträchtigen könnte, können nicht aufgenommen werden. Aus derselben Rücksicht kann es nicht gestattet werden, in dem Wagen zu rauchen, auch Hunde mit hineinzunehmen.
6) Der Preis jeder Fahrt für jegliche Entfernung zwischen beiden Abfahrtspuncten ist auf 4 ß à Person festgesetzt, die beim Einsteigen in den Wagen an den Conducteur erlegt werden.
7) Der einem jeden Wagen beigegebene Conducteur ist besonders angewiesen, für die Pünctlichkeit des Dienstes und für die genaue Befolgung der eingeführten Ordnung zu sorgen. Etwaige Beschwerden gegen die Conducteure bittet man in die zu diesem Zwecke an den Abgangsorten niedergelegten Bücher einzutragen und soll denselben schleunigst abgeholfen werden.
8) Sobald eine Abänderung in den obigen Bestimmungen eintritt, soll das Publicum davon benachrichtigt werden.

Die Unterzeichneten schmeicheln sich mit der Hoffnung, daß dieses von einer Hohen Behörde nach reiflicher Erwägung für zeitgemäß und zweckmäßig erachtete, und auf umsichtige Prüfung nach Maßgabe besonderer Vorschriften gestattete und von ihnen dem Vorgange anderer großen Städte nachgebildete und mit nicht geringem Aufwande von Capital und Arbeit ins Leben gerufene neue Unternehmen sich des allgemeinen Beifalles, sowie der ungetheilten Gunst und Theilnahme des Publicums erfreuen wird. Ein Unternehmen, dessen Bestimmung ist, die enge Verbindung zwischen beiden benachbarten Städten wesentlich zu erleichtern und wie die Erfahrung in ähnlichen und analogen Fällen hier und anderswo bezeugt, ohne Beeinträchtigung Dritter im Innern beider, das bei der fortschreitenden Zunahme an Umfang und Bevölkerung stets fühlbarere Bedürfnis einer raschen und wohlfeilen Communication auf eine neue Weise zu befriedigen und fördernd zu beleben, wird, das hoffen sie zuversichtlich, der aufmunternden Teilnahme des Publicums so wenig, als des wirksamen Schutzes der Behörde entbehren.

Basson & Co., Schweinemarkt Nr. 51"

Die „Polizei-Verfügung vom 31. Oktober 1839, die Omnibus betreffend", hat folgenden Wortlaut:

„1) Die Abfahrt der Omnibus geschieht zu einer bestimmten Zeit, nach der Uhr des dem Abfahrts-Orte (gegenwärtig dem Schweinemarkte) zunächst belegenen Kirchthurmes.
2) Bis auf Weiteres werden die Omnibus auf ihrer Fahrt vom Schweinemarkt ab nach Altona folgende Straßen berühren: Steinstraße—Speersort—Bergstraße—alten Jungfernstieg bis zum Neuenwall—Alten und Neuen Steinweg—Reeperbahn (St. Pauli).
3) Die Führer der Omnibus sind weder berechtigt noch verpflichtet, durch andere Straßen, als die hier eben bemerkten zu fahren, es sey denn, daß eine etwaige Reparatur des Straßenpflasters oder sonstige zufällige Hindernisse eine Abweichung von dem vorgeschriebenen Wege nothwendig machen.

4) An den verschiedenen Anhaltspuncten unterweges darf nicht länger als eine Minute gehalten, überhaupt aber die Passage nicht gesperrt noch behindert werden.
5) Die Omnibus haben sich stets an der rechten Seite der Straßen zu halten, dürfen auch nicht schneller als im mäßigen Trabe fahren und sind überhaupt allen für das Fuhrwerk in der Stadt bestehenden oder noch zu erlassenden Verordnungen und Verfügungen unterworfen. Die Führer derselben haben sich insonderheit der äußersten Vorsicht zu befleißigen und sich die Verhütung eines jeglichen, durch dies Fuhrwerk veranlassten Unfalls mit der größten Sorgfalt angelegen seyn zu lassen. Auch sind sie verpflichtet, den polizeilichen Anordnungen jederzeit und ungesäumt Folge zu leisten.

Die Polizei-Behörde."

Damit war die erste städtische Omnibuslinie eröffnet, deren Wagen über 50 Jahre durch Hamburgs Straßen rollen sollten. Die Benutzung der Linie stieg rasch an, und schon Mitte November 1839 wurde 15-Minuten-Betrieb eingeführt. Trotzdem mußte im Dezember 1839 bekanntgemacht werden, daß, wenn die Wagen besetzt wären, dieses durch eine aufgesteckte Fahne angezeigt würde[4]). Auch die Ausdehnung der Betriebszeit in den Abendstunden bis 9.30 Uhr nach der Torsperre wurde schon Anfang Dezember 1839 durchgeführt und auf diesen Fahrten ein Fahrgeld von 6 ß einschließlich Sperrgeld erhoben. Aber Basson blieb nicht lange allein Besitzer einer Omnibus-Linie. Schon am 9. November 1839, also kurz nach Eröffnung derselben, fragten die Hamburger Fuhrleute J. C. Hoppe, M. Suck und C. L. Hasfeld beim Polizeisenator an, ob ihnen nicht gestattet sei, auch dergleichen einzurichten. Sie fühlten sich nämlich durch diese neuen Fuhrwerke, Omnibusse genannt, deren Nützlichkeit für das Publikum sie nicht in Abrede stellen wollten, in ihrem Broterwerb gestört und erklärten sich auch bereit, andere Straßen als die Bassonsche Linie zu durchfahren. Ihnen wurde der Bescheid, daß ihrem Vorhaben von Polizei wegen nichts entgegenstände, sie sich aber allen polizeilichen Anordnungen, besonders in bezug auf die anzuweisende Linienführung, zu unterwerfen hätten[1]).

Ebenso interessierte sich der Altonaer Fuhrunternehmer A. B. Italiener für diesen neuen Erwerbszweig[5]). Er vereinigte sich mit dem Hamburger Fuhrunternehmer Joh. Friedr. Hinr. Witt und gründete die 2. Omnibus-Linie zwischen Hamburg und Altona, die am 15. Dezember 1839 ihre Fahrten aufnahm. Ihr Weg verlief vom Altonaer Holzhafen über Große Elbstraße—Pinnasberg—Bernhardstraße—Millerntor—Zeughausmarkt—Mühlenstraße—bei der großen und kleinen Michaeliskirche—Herrengraben — Pulverturmsbrücke — Admiralitätstraße — Graskellerbrücke—Großer Burstah—Neuer Börsenplatz (Adolphsplatz). Die Geschäftsräume befanden sich in Hamburg, Auf dem neuen Börsenplatz Nr. 14, und in Altona, Holzhafen Nr. 6. Die Wagen verkehrten zunächst im Abstand von 40 Minuten, während Betriebs- und Fahrzeit der 1. Linie angepaßt waren.

Die bereits erwähnten drei Hamburger Fuhrleute bildeten mit den Altonaer Fuhrleuten Aug. Friedr. Ohlsen und Joh. Heinr. Carl Friedr. Paulsmeyer eine Betriebsgemeinschaft und eröffneten am 22. Dezember 1839 noch eine Linie zwischen Hamburg und Altona, die später als 3. Linie bezeichnet wurde und der besonders in der Innenstadt wieder andere Straßen zur Benutzung vorgeschrieben waren[6]). Sie begann wie die 1. Linie am Schweinemarkt, wo im Hause Nr. 28 bei Herrn Ahlers ein Büro eingerichtet wurde. Dann fuhren die Wagen Spitalerstraße— Breite Straße—Pferdemarkt—Alstertor—Zuchthausstraße—Alter Jung-

fernstieg—Gänsemarkt—ABCstraße — Neustraße — Kohlhöfen — Marienstraße — Hütten — Zeughausmarkt — Millerntor — Reeperbahn—Langereihe—Nobistor—Reichenstraße—Grund—Königstraße—Palmaillenstraße bis zur Ecke der Palmaille. Während Betriebszeit und Tarif mit den beiden anderen Linien übereinstimmten, war der Wagenabstand in den ersten Wochen ständigen Änderungen unterworfen. Erst am 19. Januar 1840 wurde tagsüber endgültig der 15-Minuten-Betrieb eingeführt und nach der Torsperre bis 9.30 Uhr werktags stündlich und sonntags halbstündlich gefahren.

So verfügte Hamburg Ende 1839 über drei Omnibuslinien, von denen sich die erste und dritte Linie in der Folgezeit günstig entwickelten, während die zweite sich als nicht lebensfähig erwies. Dies mag an der ungünstigen Linienführung, die etwas zu abseits der Hauptstraßen verlief, gelegen haben. Der Umweg von der Graskellerbrücke über die Pulverturmsbrücke zur Michaeliskirche ist manchmal beanstandet worden[7]), aber die Polizeibehörde genehmigte keine andere Linienführung. Auch die enge Passage im Pinnastor wirkte sich oft hemmend aus, verursachte sie doch manchmal halbstündige Verspätungen[2])! Aber die anderen beiden Linien machten sich scharfe Konkurrenz, die anfangs auch zu Unzuträglichkeiten führte. Wenn auch die Linienführungen verschieden waren, so hatten sie doch fast gleiche Endpunkte, und auch unterwegs trafen sie am Jungfernstieg und am Millerntor wieder zusammen. Hinzu kamen gleiche Abfahrtszeiten, so daß ein fast gleichzeitiges Eintreffen der Fahrzeuge an diesen Punkten unvermeidlich war, was häufig genug zu einem Wettfahren um die Fahrgäste wurde. Zwei Jahre hindurch hat sich die Polizei dies mit angesehen, bis sie die Unternehmer zwang, ihre Fahrpläne aufeinander abzustimmen. Dadurch mußte die dritte Linie ihre Abfahrtszeiten so verändern, daß ab 18. Januar 1842 zwischen Hamburg und Altona alle $7^1/_2$ Minuten ein Omnibus fuhr[8]).

Die dritte Linie paßte sogar die Farbe der Wagen und die Uniformen der Kutscher und Kondukteure denen der Bassonschen Linie an, so daß Basson seine Fahrgäste mehrfach darauf hinwies, an seinen Wagen stände außer den Straßen, die sie durchfuhren, auch noch deutlich zu lesen „von der Steinstraße nach der Palmaille" wie auch „1ste Linie" und „Basson & Co"[9]). Auf der Strecke gab es keine festen Haltestellen; man konnte die Wagen überall besteigen. Doch der Brauch, an bestimmten Stellen regelmäßig zu halten, bürgerte sich bald ein. So empfahl Herr H. A. Bargstedt, der Besitzer eines Caféhauses am Jungfernstieg, damals „Kunst" Nr. 7, schon Anfang Januar 1840 sein Lokal den Gästen deswegen besonders, weil die Omnibusse dort regelmäßig hielten und die Kondukteure abends nach der Torsperre, wenn die Wagen nur noch stündlich verkehrten, immer im Lokal nachfragten, ob noch Fahrgäste mitfahren wollten[10]).

Schon früh erkannte Basson die Bedeutung seiner Linie nicht nur für den Verkehr zwischen Hamburg und Altona, sondern auch für die Belange innerhalb Hamburgs bei günstigerer Tarifgestaltung. Am 10. März 1840 führte er für solche Fahrten, und zwar zwischen Schweinemarkt und Millerntor, eine Art Abonnement ein, indem man sechs Fahrkarten für 16 ß kaufen konnte, was einer Fahrpreisermäßigung von $^1/_3$ entspricht[11]). Diese Karten waren nur am Tage gültig. Nach der Torsperre und auch sonntags konnte man sie nicht benutzen. Verkauft wurden sie nicht durch den Kondukteur, sondern, wahrscheinlich aus Kontrollgründen, in den Geschäftsräumen der Gesellschaft und einer ganzen Reihe Läden und

Lokalen der Stadt. Der Kondukteur hatte so keine Möglichkeit, diese Karten, die er dem Fahrgast bei Antritt der Fahrt abnehmen mußte, noch einmal zu verkaufen.

Die Einführung der Omnibusse hat sich also in ganz kurzer Zeit als notwendig und berechtigt erwiesen. Der Geschäftswelt wurden sie bald unentbehrlich, und den zur eigenen Bequemlichkeit Fahrenden waren sie höchst willkommen, denn auch der Willkür der Droschkenkutscher war damit eine Schranke gesetzt worden. Nur die Damenwelt fand es für sich nicht schicklich, im Omnibus zu fahren, so daß ihr sogar in der Presse empfohlen wurde, dieses „Reichsstädterinnen eigene Vorurtheil" abzulegen. In Paris und London wäre es schon lange üblich, daß adlige vornehme Damen ihre Equipagen vor den Toren ließen und in der Stadt die Omnibusse benutzten[12]).

Das Frühjahr 1840 brachte Hamburg eine weitere Verkehrsverbindung. Der Eilbecker Fuhrmann E. Petersen (der auf der linken Seite der Wandsbeker Chaussee im letzten Hause vor Wandsbek wohnte), richtete den Wandsbeker Personenwagen ein, der am Ostersonntag, dem 19. April, seine Fahrten aufnahm. Zunächst fuhr er viermal täglich zum Fahrpreise von 5 ß vom Hause des Herrn Linstant in Wandsbek zum Speersort und zurück[13]).

Am gleichen Tage wurde die 3. Linie von ihrem bisherigen Endpunkt Palmaillenstraße nach Ottensen bis Rainvilles Garten verlängert[14]), und eine Woche später folgte die 2. Linie diesem Beispiel, indem sie einen Teil ihrer Fahrten über den Holzhafen hinaus bis zum Schlafen-Hof in der Nähe von Rainvilles Garten ausdehnte[15]).

Mitte Mai 1840 nahm auch der Blankeneser Omnibus „La dame blanche" seine Fahrten auf[16]). Es ist hierbei nicht mehr feststellbar, ob es sich um den gleichen Unternehmer handelt, der schon 1835 von Altona nach Blankenese fuhr. Jetzt war der Endpunkt in Blankenese beim Gastwirt Auer und in Hamburg auf dem Gänsemarkt bei dem Gasthause „Stadt Kiel", von wo es über den neuen Jungfernstieg, durch die Theaterstraße und über den Wall zum Millerntor ging. Werktags fanden zwei und sonntags drei Fahrten statt. Die Fahrt kostete 12 ß je Person, im Abonnement 25 Karten 15 ℳ Hamb. Court.

Einen Monat später richtete die Hamburg-Blankeneser Omnibus-Compagnie noch eine Linie ein, die ebenfalls 2—3mal täglich fuhr[17]). Diese Linie begann in Hamburg bei der Poggenmühle und wählte ihren Weg durch die Innenstadt über Jungfernstieg—Neuer Wall, wo bei der Constantinsbrücke nochmals gehalten wurde, bevor sie nach Blankenese hinausfuhr. Dort endeten die Wagen wie die der anderen Linie auch bei Auer.

Auch Basson & Co. weiteten ihr Unternehmen aus. Sie richteten freilich keine neuen Verbindungen ein, sondern machten bestehenden Linien Konkurrenz, und zwar zunächst der Journalière von Hamm und Horn, die sich gut entwickelt hatte. Schon 1839 hatte Jahns einen zweiten Wagen angeschafft, der im Sommer dreimal und im Winter zweimal täglich fuhr[18]). Dieser Wagen hatte in der Mitte ein geschlossenes Abteil und vorn und hinten offene Sitze. Entsprechend hatte der Unternehmer auch den Tarif verändert. In der Kutsche nahm er 6 und im Cabriolet oder Hinterwagen 4 ß. Kinder unter 10 Jahren kosteten damals schon jeweils die Hälfte, was bei den anderen Linien durchaus nicht der Fall war. So baten Basson & Co. ihre Fahrgäste in einer Anzeige Ende Juli 1840, man möge sich nicht weigern, für Kinder über 4 Jahre alt so gut wie für Erwachsene zu bezahlen[19]). In

den Sommermonaten fuhr die Journalière an Sonntagen schon nach Billwerder; auf Wunsch wurden für diese Fahrten Plätze reserviert. Ebenso waren Abonnementskarten nicht persönlich, sondern konnten auch Dritten überlassen werden. Am 16. März 1840 vermehrte Jahns wiederum seine Fahrten, so daß er viermal täglich fuhr[20]), als Basson & Co. am 28. Juni 1840 ihre Fahrten nach Horn aufnahmen. Sie erhoben 6 ß Fahrgeld, im Abonnement gab es aber auch Dutzendkarten à 4 ß, die von Hamburg oder vom Letzten Heller bis zum Hammerbaum galten und die im Büro am Schweinemarkt verkauft wurden[21]). Ausgangspunkt dieser Linie war der Neß, von wo sie durch die Große Reichenstraße über den Fischmarkt, die Domstraße, Speersort und Steinstraße aus dem Steintor bis zum Letzten Heller fuhr. Gedacht war sie zunächst als Ausflugslinie mit 6—7 täglichen Fahrten. Besonders interessiert an ihr waren die Inhaber des Restaurants am Letzten Heller, die in ihren Werbeanzeigen stets den Fahrplan dieser Linie mit veröffentlichten. Im Hochsommer wurde an Sonntagen ein Verstärkungswagen zwischen Schweinemarkt und dem Letzten Heller eingelegt, so daß fast eine stündliche Verbindung zustande kam.

Jahns begegnete dieser Konkurrenz durch Einstellung eines neuen offenen Sommerwagens, der oben verdeckt und an den Seiten mit zweckmäßigen Rollos versehen war, und durch eine erneute Vermehrung seiner Fahrten auf 6 pro Tag[22]). Ab 13. Juli 1840 bezog er auch das obere Hamm mit in seine Fahrten ein, indem der Wagen morgens 7.30 Uhr ab Horn den Hammer Kirchenberg hinauf, durch das obere Hamm und die Schwarze Straße wieder hinunterfuhr. Die Gegenfahrt ging nachmittags 3.30 Uhr von der Stadt ab[23]). Ebenso begannen von diesem Sommer an schon die ersten beiden Fahrten morgens in Schiffbek. Aber Jahns tat noch ein Weiteres. In einer Bittschrift an den Senat bat er um den Schutz seiner Linie, der sich allerdings nur insofern auswirkte, als daß Basson & Co. auf dieser Strecke nur einen Wagen laufen lassen durften[24]).

Während die zweite Hamburg-Altonaer Linie um diese Zeit schon um ihre Rentabilität kämpfte, war der Hamburger Partner derselben, J. F. H. Witt, nicht untätig. Als geschäftsführenden Direktor setzte er J. F. Stoltze ein[25]), und er selbst knüpfte mit dem Senat Unterhandlungen an wegen je einer Omnibus-Linie nach der Hohenluft und nach Eimsbüttel, die ihm beide genehmigt wurden[26]). Seiner weiteren Bitte, keinen anderen Unternehmer auf diesen Strecken zuzulassen, wurde allerdings nicht entsprochen.

Nach der Hohenluft fuhr bereits seit dem 16. Juni 1840, morgens 7.00 Uhr, von der Esplanade aus ein Omnibus, der um 7.30 Uhr vom Grenzhaus zum Jungfernstieg, Ecke Neuerwall zurückkehrte; der Fahrpreis betrug 4 ß[27]). Witt verbesserte nun diese Verbindung, indem er seinen Wagen ab 3. Juli 1840 zwischen Jungfernstieg, Ecke Neuerwall und dem Grenzhaus Hoheluft werktäglich vier und sonntags fünf Fahrten machen ließ und für diese Linie Dutzendkarten für 44 ß ausgab[28]). Die Verbindung mit Eimsbüttel stellte er am 19. Juli 1840 her, und zwar mit zwei Fahrten, eine am frühen Morgen und eine nachmittags, sonntags nur zweimal morgens[29]). Auch auf dieser Linie, deren Ausgangspunkt ebenfalls der Jungfernstieg war, erhob er 4 ß Fahrgeld. Aber sie lohnte noch nicht; schon am 14. August 1840 stellte er sie wieder ein, weil er den Wagen anderweitig benutzen wollte. Vom gleichen Tage an wurden die Fahrten der Hohelufter Linie werktags um eine vermehrt, aber schon Ende September wieder auf drei reduziert

und am 25. Oktober 1840 „wegen der späten Jahreszeit einstweilen bis zum Frühjahr" eingestellt[30]). Trotz dieser Mißerfolge richtete Witt im Oktober 1840 aber auch noch die Eppendorfer Linie ein[31]). Die schon seit 1835 im Sommer einmal täglich nach Eppendorf fahrende Stage-coach hatte auch in diesem Jahre am 18. Mai ihre Fahrten wiederaufgenommen, und auch nach Harvestehude und Pöseldorf bestand seit dem 24. Juni 1840 eine gleiche Verbindung[32]). Vermutlich um nicht mit diesen Unternehmern in Schwierigkeiten zu geraten, wartete Witt den Ausgang des Sommers und damit die Einstellung dieser Fahrten ab, um dann seine Linie einzurichten. Am 21. Oktober 1840 eröffnete er die Fahrten. Zum Fahrpreise von 5 ß verkehrte sein Omnibus zuerst dreimal täglich zwischen Jungfernstieg, Ecke Neuerwall und Eppendorf (beim Vogt Timmermann)[33]). Die Strecke über Pöseldorf nach Harvestehude bis zum Gastwirt Lewens befuhr er seit dem 30. Oktober 1840 zweimal täglich zum Fahrpreis von 4 ß.

Ebenso wie nach Horn richteten Basson & Co. neben der bereits bestehenden noch eine Linie nach Wandsbek ein, die am 27. September 1840 ihre Fahrten, zunächst drei am Tage, aufnahm. Der Abfahrtsplatz in Hamburg war in der Bergstraße bei Herrn Peters und in Wandsbek bei Herrn Ahlers beim Posthause. Der Preis der Einzelfahrt belief sich auf 5 ß, im Abonnement auf 4 ß, nach der Sperre wurden 6 ß erhoben[34]). Seit dem 9. August 1840 fuhren die Wagen ihrer Altonaer Linie an Sonntagen auch bis Ottensen, allerdings nur für die Sommerzeit[35]). Anfang Oktober 1840 wurde ein Theater-Omnibus eingerichtet[36]). Dieser fuhr um 5.30 Uhr vom Büro in Altona nach Hamburg zum Stadttheater in der Dammtorstraße und nach Beendigung der Vorstellung von der Ecke Esplanade und Dammtorstraße zurück, und zwar durch das Dammtor. Für diesen Wagen mußten Plätze im voraus bestellt werden. Die einfache Fahrt kostete 6 ß, hin und zurück 12 ß. Wer den Wagen ohne Vorbestellung nur zur Rückfahrt nach 10 Uhr benutzen wollte, mußte 12 ß bezahlen. Mit Fortschreiten der Jahreszeit wurde auf der Horner Linie am 22. Oktober 1840 eine Linienverkürzung vorgenommen; sie fuhr nur noch dreimal täglich bis zum Hammerbaum[37]). Ebenso fuhren die Wagen der dritten Linie jetzt nur noch sonntags bis Rainvilles Garten in Ottensen und werktags wie vorher nur bis zur Palmaillenstraße[38]). Auch der Beginn der Fahrten auf der ersten und der dritten Linie nach Altona, der während der Sommermonate morgens 8 Uhr war, wurde für die Winterzeit wieder auf 8.30 Uhr verlegt. Diese Maßnahme wurde bis zum Ausgang des 19. Jahrhunderts beibehalten. Bei der Gestaltung der Fahrpläne war die Torsperre sehr hinderlich, da diese stets bei Sonnenuntergang eintrat, also gleitend war. Um noch vor Eintritt der Sperre die Tore zu passieren, mußten besonders im Winter die Abfahrtszeiten der Omnibusse nachmittags dauernd verändert werden, wenn die Unternehmer es nicht vorzogen, einfach bekanntzugeben: „Fällt die Abfahrt mit der Sperre zusammen, wird 5 Minuten vor dem Glockenschlage abgefahren." Der Oktober brachte aber auch noch einige Tarifänderungen. Den Anfang machte die dritte Linie, die ab 4. Oktober 1840 den Zuschlag von 2 ß nach der Sperre wegfallen ließ[39]). Sie fuhr also jetzt von morgens bis abends, werk- wie sonntags, für 4 ß. Basson & Co. gingen zunächst noch nicht so weit, sie führten am 13. Oktober 1840 nur nach der Sperre gültige Abonnementskarten à 5 ß ein; um aber konkurrenzfähig zu bleiben, ermäßigten sie ihren Tarif am 22. Oktober 1840 auch generell auf 4 ß, allerdings nur an Werktagen. Sonntags blieb der 6-ß-Tarif bestehen, mit der Vergünstigung,

daß die vorerwähnten 5-ß-Karten auch gültig waren[40]). Die für Hamburg bereits bestehende Ermäßigung für Fahrten innerhalb der Stadt wurde jetzt auch für Altona eingeführt und für die ganze Strecke im Abonnement 25 Karten für 90 ß ausgegeben. Auch auf den Horner und Wandsbeker Linien trat Ende Oktober eine Tarifermäßigung dergestalt ein, daß man im Abonnement von der Stadt bis zum Berliner bzw. Lübecker Tor für 3 ß fahren konnte[37]).

Die Tarifermäßigungen für die Abendfahrten zwischen Hamburg und Altona hatten das Kuriosum zur Folge, daß die Passage der Tore in den Omnibussen zur Sperrzeit billiger war, als wenn man zu Fuß ging. Bis 10 Uhr abends mußte der Fußgänger am Altonaer Tor 1 ß und am Hamburger Tor 4 ß, zusammen also 5 ß, für Sperrgeld bezahlen, während die Fahrt im Omnibus nur 4 ß kostete. Also selbst, wenn man nur in St. Pauli den Omnibus bestieg, konnte man noch für den gleichen Preis nach Hamburg hinein fahren oder gehen. Die Sperrtaxe für einen Omnibus betrug 12 ß. Dieser Umstand bot den Omnibusbesitzern naturgemäß großartige Geschäftsmöglichkeiten, die von diesen auch weidlich ausgenutzt wurden, indem sie zahlreiche Pendelfahrten eben nach Hamburg hinein durchführten. Schließlich sah sich die Polizeibehörde genötigt, einzugreifen, und am 30. November 1840 erließ sie die nachstehende Verfügung[41]):

„Polizei-Verfügungen das Ueberladen der Omnibusse zur Zeit der Thorsperre u. w. d. a. betreffend.

Da der Unfug, welcher von einigen Omnibussen mit dem Herein- und Hinausbringen von Passagieren durch die Thorsperre, so wie mit der übermäßig schnellen Führung dieses Fuhrwerks getrieben wird, immer mehr überhand nimmt, so sieht sich die unterzeichnete Behörde dadurch zu folgenden Verfügungen veranlaßt:

1) Kein Omnibus darf mehr als 16 Personen, nämlich 12 im Innern und 4 auf dem etwaigen oben befindlichen äußeren Sitz aufnehmen. Für Uebertretungen dieser Verfügung sind die Conducteurs verantwortlich.
2) Die Conducteurs haben auch, und zwar ebenmäßig bei eigener Verantwortlichkeit, zu verhindern, daß Passagiere auf dem Tritte neben ihnen oder auf anderen Wagentritten und dergl. Platz nehmen oder sich auf irgend eine Weise an die Wagen anhängen.
3) Die ins Thor kommenden Omnibusse sind, ohne irgend einen anderen als den zum Absetzen der Passagiere erforderlichen Aufenthalt und ohne Abweichung von der Linie, oder wohl gar eine Umkehr vor Beendigung der Linie, unmittelbar nach ihrem Abfahrts-Puncte in der Stadt zu führen.
4) Den Führern der Omnibusse wird es hiedurch auf das Strengste untersagt, schneller als im mäßigen Trabe zu fahren, insbesondere aber einander vorbeizujagen.

Contraventionen werden durch Geld- und nöthigenfalls Arreststrafen geahndet werden. Die Polizei- und Sperr-Officianten sind angewiesen, auf die genaue Befolgung dieser Verfügung zu achten und zu halten.

Hamburg, den 30. November 1840. Die Polizei-Behörde."

Damit wurde dieses Geschäft wohl in geordnete Bahnen gelenkt, aber nicht aufgehoben. Als die Torsperre am 31. Dezember 1860 endlich fiel, beförderten Basson & Co. auf ihrer Altonaer Linie im Jahre 1861 70 000 Personen weniger als 1860[42]).

Zu Beanstandungen führten auch häufig Unregelmäßigkeiten in den Fahrzeiten. Daß Kutscher und Kondukteure deswegen in Geldstrafen genommen wurden, war an der Tagesordnung, gelegentlich wurden diese aber sogar in Haftstrafen genom-

men, die sich dann durch Hinzuziehung von Polizeibeamten wohl auch in angeregte Kneipstunden verwandelten. Sonst ging es aber auch gemütlich zu, und besonders auf den Außenstrecken kannten die Kondukteure ihre Fahrgäste beinahe persönlich. So soll es auf der Horner Linie im Winter vorgekommen sein, daß unterwegs Station gemacht wurde und die Fahrgäste mit Kutscher und Kondukteur erst mal einen Eisbrecher vertilgten. Die Fahrzeit betrug damals ungefähr 45 Minuten, und diese ohne Unterbrechung zu fahren, erschien ihnen wohl zu lang; denn geheizt waren die Wagen ja nicht. Nur der Gang zwischen den Bänken war hoch mit Stroh ausgelegt. Die Wandsbeker Linie beförderte auch die Post, und wahrscheinlich um die Tradition der Postillone fortzusetzen, wurde auf dieser Linie bei der Abfahrt mit der Trompete geblasen, aber häufig mehr laut als schön; Besucher der Petrikirche haben sich einmal über diesen ruhestörenden Lärm beschwert[43]).

1841 übergab Italiener seine Hamburg-Altonaer Linie ganz an Witt, nachdem es ihm nicht gelungen war, von der Hamburger Polizeibehörde die Genehmigung zu erhalten, die Fahrten dieser Linie auf die Börsenzeit zu beschränken. Diese stellte sich vielmehr auf den Standpunkt, daß die Linie ganztägig und mindestens stündlich betrieben werden müsse[2]). Aber was dem Altonaer verweigert, wurde dem Hamburger Unternehmer bald zugestanden, und in den nächsten Jahren wurde diese Linie zur „Börsenlinie", die nur noch ein- bis zweimal täglich zur Börsenzeit verkehrte. Die Eppendorfer Linie entwickelte sich günstiger. Schon im Februar 1841 legte Witt eine vierte Fahrt ein, und in den Sommermonaten fuhr er beinahe stündlich dorthin; sogar Groß-Borstel wurde schon mit einer Fahrt am Tage bedacht. Im Frühjahr nahm er auch die Fahrten nach Eimsbüttel und Hoheluft wieder auf, aber wiederum nur für die Sommermonate. Am 31. August bzw. am 22. Oktober 1841 wurden diese wieder eingestellt.

Das Frühjahr 1841 brachte auch den Anschluß Barmbeks an das Hamburger Verkehrsnetz. Schultz & Kröger gründeten den Barmbeker Omnibus, der vom Barmbeker Markt über Hamburger Straße—Schürbeker Straße—Kuhmühle—Mühlendamm—Steindamm—Steintor—Steinstraße—Speersort bis zum Berge in Hamburg fuhr, wo im Hause 14 bei Herrn Briehet Büro und Kartenverkauf war. Dieser Wagen fuhr fünfmal täglich, außerdem einige Ein- oder Aussetzfahrten ab oder bis Kuhmühle, wo der Fuhrmann Friedrich Elias Schultz wohnte. Der Fahrpreis belief sich auf 3 ß bis Kuhmühle und 5 ß bis Barmbek, Dutzendkarten kosteten 32 bzw. 56 ß[44]).

Auch die Fahrten nach Blankenese wurden wiederaufgenommen, allerdings nur durch die Hamburg-Blankeneser Omnibus-Compagnie. Der Omnibus „La dame blanche" trat nicht wieder in Erscheinung.

Wie im Vorjahre auch, waren die Horner Rennen Anlaß zu Extrafahrten der Omnibusse, und Basson & Co. und E. Petersen machten sich scharfe Konkurrenz. Beide ließen vierspännige Omnibusse von der Bergstraße und dem Speersort dorthin fahren, und während Petersen sich mit 12 ß Fahrgeld begnügte, erhoben Basson & Co. 1 ℳ[45]).

Mit der Ausweitung des Geschäftes richteten Basson & Co. in diesem Jahre außerhalb des Lübecker Tores Stallungen und Remisen für ihren Omnibusbetrieb ein. Die ein- und aussetzenden Wagen konnten von Fahrgästen am Tage für 1 ß, nach Eintritt der Sperre bis 10 Uhr für 2 ß und danach für 3 ß benutzt werden.

Dabei wählten die Fahrgäste den Weg, der gefahren werden sollte, selber, also entweder über den Steindamm oder über die Große Allee[46]).

Jetzt, nach zweijährigem Bestehen der Omnibusse, war nicht nur ihre Nützlichkeit erwiesen, sondern man hatte auch die nötigen Erfahrungen gesammelt, die für den Betrieb derselben erforderlich waren. Diese wurden nun von der Polizeibehörde in nachstehendem Regulativ zusammengefaßt[47]):

„Regulativ für die in der Stadt fahrenden Omnibus, insonderheit als Instruction für die Inhaber von Omnibus-Linien, sowie die Omnibus-Kutscher und Conducteure

Nachdem die bisherige Erfahrung das Omnibus-Fuhrwerk als eine gemeinnützliche Einrichtung bewährt und die Erfordernisse desselben als solches genügend herausgestellt hat, wird nunmehr, auf den Grund früherer Verfügungen, so wie im Interesse des diese Einrichtung benutzenden Publicums und der sonstigen Passage, nachstehendes Regulativ für solches Fuhrwerk hierdurch zur öffentlichen Kunde gebracht.

1) Zum Fahren mit sogenannten „Omnibus" in der Stadt oder durch dieselbe ist eine polizeiliche Erlaubniß erforderlich. Diese Erlaubniß ist widerruflich und kann nach den Umständen modificirt oder verändert werden.
2) Eine Omnibus-Linie, welche von einem bis zum andern Ende der Stadt führt, darf ohne specielle Genehmigung der Polizei-Behörde höchstens mit 8, eine Linie bis zur Mitte der Stadt höchstens mit 6 Omnibussen befahren werden.
3) Omnibus, welche regelmäßige Fahrten durch die Stadt machen, dürfen der Länge nach, ohne die Deichsel, nicht mehr als 11 1/2 Fuß und der Breite nach nicht mehr als 7 Fuß incl. der Räder und Achsen messen. Selbige dürfen auch in der Regel nur mit 2 Pferden bespannt seyn. Bei starkem Schneefall können 4 Pferde, je 2 und 2 nebeneinander, vorgelegt werden.
4) Die Inhaber jeder der verschiedenen Linien haben eine Tabelle ihrer täglichen Touren mit genauer Zeitangabe bei der Polizei-Behörde einzureichen, und selbige nach erfolgter Genehmigung dieser Behörde, an beiden Endpuncten der Linie und in den Wagen zu affigiren. Die bestimmte Zeit muß genau eingehalten und jede der einmal angesetzten Touren ohne Ausnahme oder Aussetzung pünctlich gemacht werden. Kein Omnibus darf von der Linie ab und zu Hause fahren, noch viel weniger auf derselben umkehren, vielmehr ist eine jede der in der Tabelle bestimmten Touren vom Anfangs- bis zum Endpuncte ohne irgendeine Unterbrechung zu vollenden. Das Wegfahren von dem Endpuncte der Linie zum Stalle nach Beendigung der Touren darf nur im Schritt mit verlöschter Laterne und ohne Conducteur auf dem hinteren Wagentritte geschehen.
5) Die Unternehmer einer jeden Linie haben der Polizei-Behörde eine Liste der bei ihren Omnibussen angestellten Leute mitzuteilen, so wie jede Veränderung in diesem Personal innerhalb 24 Stunden anzuzeigen.
6) Die Abfahrt muß nach Maßgabe der Tabelle und regelmäßig in dem Augenblicke, wenn die Glocke des nächsten Kirchthurms ausgeschlagen hat, stattfinden, und darf deshalb weder auf Passagiere gewartet noch früher abgefahren werden. Die Unternehmer haben die Beobachtung dieser, für das Publicum besonders wichtigen Verfügung, ihren Leuten mit möglichster Strenge einzuschärfen.
7) Ein Anhalten der Omnibusse auf der Tour ist nur zu dem Zwecke um Passagiere ein- oder aussteigen zu lassen, stattnehmig, und darf dadurch jedesmal nur ein Aufenthalt von höchstens einer Minute veranlaßt werden, der Vorwand, an diesem oder jenem Orte bestellt zu seyn, und deshalb warten zu müssen, ist durchaus unzulässig. Das Ein- und Aussteigen von Passagieren darf nur an der rechten Seite, nie in der Mitte der Straße geschehen. Der Kutscher hat zu dem Ende, wenn er das Zeichen zum Anhalten empfängt, rechts einzubiegen.

8) Wenn in irgendeiner Straße mehrere Omnibusse zusammenkommen, die nach einer und derselben Richtung fahren, so muß, zum Schutz der anderweitigen Passage, dem voranfahrenden jederzeit ein angemessener Vorsprung gelassen werden. Alles Vorbeifahren der Omnibusse untereinander ist, als der allgemeinen Passage und Sicherheit gefährlich, schlechterdings untersagt. Wenn aber der vordere Omnibus anhält, so ist dem Fuhrmann das Vorbeifahren, jedoch nur im Schritte, verstattet, und hat der anhaltende Wagen den letzteren dann vorbeizulassen, ehe er wieder anfährt.

9) In den Thören oder in deren unmittelbaren Nähe darf nicht angehalten werden. Dieses muß vielmehr in solcher Entfernung von denselben geschehen, daß die sonstige Passage dadurch in keinerlei Art behindert wird.

10) Jedes Abweichen von der vorgeschriebenen Linie, unter welchem Vorwande oder unter welcher Benennung dasselbe auch geschehen möge, ist durchaus untersagt, mit alleiniger Ausnahme derjenigen Fälle, wo selbiges durch außerordentliche Umstände, z. B. Sperrung einer Straße, zur Nothwendigkeit wird. Bei längerer Dauer eines solchen Hindernisses als 24 Stunden hat der Unternehmer der Polizei-Behörde eine Anzeige davon zu machen, und wird diese ihm dann den Weg bezeichnen, den er bis zur Beseitigung des Hindernisses zu befahren hat.

11) Wenn zu einer Omnibus-Linie mehrere Unternehmer concurriren, so haben selbige sich über die Touren der verschiedenen Wagen mit einander zu verständigen. Nöthigenfalls wird die Polizei-Behörde dies Verhältnis von Amtswegen reguliren. Jeder Theilnehmer hat dann die ihm obliegenden Touren streng einzuhalten. Tritt ein Theilnehmer aus, so hat er sein Anrecht auf die Linie verloren, welches die Polizei-Behörde dann entweder einem Anderen oder den übrigen Theilnehmern übertragen wird. Letztere haben in einem solchen Falle die Touren des Ausgetretenen mit zu übernehmen und die nöthigen Wagen dazu einzustellen, dergestalt daß die Tabelle (No. 3) keine Änderung erleidet.
Die Uebertragung einer Omnibus-Linie oder der Theilnahme daran abseiten eines der Unternehmer findet nur mit Genehmigung der Polizei-Behörde, welche jedoch auch die übrigen Theilnehmer darüber hören wird, und vorbehältlich der im Artikel 1 dieses Regulativs enthaltenen Bestimmungen statt.

12) Die Omnibusse dürfen nur im kleinen Trabe und wo hemmende Umstände eintreten, nur im Schritt fahren. Die Kutscher haben sich stets an der rechten Seite der Passage zu halten.

13) Kein Omnibus darf mehr als 12 Personen in den inneren Raum und 4 auf den etwaigen oben befindlichen äußeren Sitz aufnehmen. Neben den Conducteurs und auf den Wagentritten Platz zu nehmen, oder sich wohl gar an den Wagen anzuhängen, ist schlechterdings nicht zu gestatten.

14) Für jeden Schaden, der durch einen Omnibus angerichtet wird, im gleichen für die Bezahlung aller wegen Contraventionen gegen diese Verfügungen erkannten Strafen, wenn selbige auch unmittelbar den Kutscher oder Conducteur treffen sollten, haftet der Eigner des Fuhrwerks.

15) Das gewöhnliche Fahrgeld für Fahrten innerhalb der Stadt beträgt 4 ß, worin, mit Ausnahme eines etwaigen Abonnements, ohne Genehmigung der Polizei-Behörde nichts geändert werden darf.

16) Contraventionen gegen diese Verfügungen werden durch Geldstrafen von 2 bis 5 Rthlrn und bei häufigen, das Publicum belästigenden, Wiederholungen, durch Entziehung der Concession geahndet, in Fällen besonderer Strafbarkeit der Kutscher und Conducteure aber mit schärferen, namentlich Arrest- und evtl. selbst Criminal-Strafen belegt werden.

17) Die Omnibusse sind übrigens auch allen für das sonstige Fuhrwerk in der Stadt

bestehenden und künftig zu erlassenden Verordnungen und Verfügungen unterworfen. Die Führer derselben haben sich jedoch immer besonderer Vorsicht zu befleißigen und sich die Verhütung eines jeden Unfalls durch dies Fuhrwerk mit größter Sorgfalt angelegen seyn zu lassen. Sie sind auch verpflichtet, den polizeilichen Anordnungen jederzeit und ungesäumt Folge zu leisten.

18) Das gegenwärtige Regulativ ist an allen Endpuncten der Linien zu affigiren. Ein jeder Conducteur hat ein Exemplar desselben stets bei sich zu führen.

Hamburg, den 4ten December 1841. Die Polizei-Behörde."

Dieses Regulativ gab der Polizeibehörde die Möglichkeit, einzugreifen, wo es not tat. Als erstes kam es zu der bereits erwähnten Abstimmung der Fahrpläne zwischen der 1. und der 3. Linie ab 18. Januar 1842. Auch auf der Wandsbeker Strecke wirkte sich dieses Regulativ aus. Basson und Petersen fuhren jeder schon sechs- bis achtmal täglich, wobei es Basson im Frühjahr 1842 gelang, ein leichtes Übergewicht zu erlangen. Der Fahrplan vom 1. Mai 1842 sah auf beiden Linien für den ganzen Tag einen stündlichen Verkehr zwischen Hamburg und Wandsbek vor. Petersens Linie als die ältere fuhr zu den vollen Stunden. Basson fuhr nun nicht zu den halben Stunden, sondern ließ seine Wagen 15 Minuten vor den Petersenschen herfahren. Die Benachteiligten waren also nicht nur das fahrende Publikum, sondern auch Petersen. Hier wurde nun ebenfalls eingegriffen und „durch Vermittelung und mit Genehmigung der hohen Polizei-Behörde" auf dieser Strecke beide Linien vereinigt[48]). Es wurde die Betriebsgemeinschaft E. Petersen - Basson & Co. gegründet, die bis zum 30. Juni 1868 bestanden hat. Ab 28. Mai 1842 fuhren nun die Omnibusse zwischen Hamburg und Wandsbek den ganzen Tag alle halbe Stunde. Im August des gleichen Jahres wurde sonntags nachmittags sogar alle 15 Minuten gefahren. Der Fahrpreis für die ganze Strecke wurde einheitlich auf 4 ß, nach der Sperre 6 ß, festgesetzt und folgende ohne Unterschied in beiderseitigen Wagen gültige Dutzendkarten ausgegeben: bis Lübecker Tor 24 ß, bis Lübschenbaum 36 ß, bis Wandsbek 40 ß. Der Endpunkt in Hamburg war jetzt im Speersort bei dem Schulgebäude und in Wandsbek bei Krogmann.

Auf der Horner Strecke blieb es noch unverändert. Jahns fuhr 1842 ungefähr stündlich und Basson alle zwei Stunden, allerdings dann zur gleichen Zeit wie Jahns. Als Basson ab 21. April 1842 mittags planmäßig mit einem zweiten Wagen eine Fahrt nach Hamm einlegte, beschwerte sich Jahns über diesen Bruch der Vereinbarung wieder beim Landherrn. Nicht nur hierdurch, sondern auch durch das dauernde Überholen seines Wagens durch die Bassonschen Wagen würde sein Unternehmen schwer geschädigt. Aber einen Erfolg zeitigte diese Eingabe nicht[24]).

Jahns rief in diesem Frühjahr noch eine neue Linie ins Leben: die Journalière vom Billwärder Neuendeich, die ab 8. März 1842 täglich viermal zwischen Meßberg (Bauhof Nr. 5) über den Billwärder Neuendeich nach Rothenburgsort fuhr[49]). Sie beförderte, wie seine Horner Linie, neben Passagieren auch Pakete und Post. Einzelfahrpreis war 4 ß, Kinder unter 10 Jahren 2 ß. Die Dutzendkarten kosteten 40 ß und 100 Karten 18 ℳ, bzw. für die Bewohner des Grünendeichs 36 ß und 16 ℳ. Die Taxe für die Briefbeförderung war 2 ß; die Briefe wurden durch das Stadtpostamt „colligirt und distribuirt". Aber schon am 23. Mai 1842 mußte der Betrieb vorübergehend wieder eingestellt werden, weil die Straße durch den Schleusenbau bei Brandtshof unterbrochen war[50]). Da gleichzeitig die neue Straße vom Deichtor bis Brandtshof aufgehöht wurde, konnten die Fahrten erst

am 26. Oktober 1842 wieder aufgenommen werden, bis sie am 30. November für die Wintermonate wiederum eingestellt wurden[51]).

Die zweite Altonaer Linie verkehrte ab 25. April 1842 nur noch werktags zwischen 10 Uhr vormittags und 3 Uhr nachmittags, sonntags also überhaupt nicht mehr[52]). Einige Fahrten der Eppendorfer Linie führten seit Mitte 1842 über Pöseldorf. Da die Besiedlung Pöseldorfs damals schon wesentlich dichter als die des Rothenbaums war, bewährte sich diese Linienführung sehr gut. Im Laufe der nächsten Jahre wurden die Fahrten über den Rothenbaum zugunsten der Fahrten über Pöseldorf derart eingeschränkt, daß die Anwohner des Rothenbaums sich häufiger über diese Vernachlässigung beschwerten und sich — allerdings vergeblich — um die Zulassung einer neuen Linie bemühten. Die Hohelufter Linie verkehrte in diesem Jahre vom 24. April bis zum 15. Dezember drei- bis sechsmal und die Eimsbütteler Linie vom 3. Juni bis zum 18. September dreimal täglich. Der Endpunkt der Eimsbütteler Linie in der Stadt wurde nach dem Neuenwall/Ecke Admiralitätstraße verlegt und als Abfahrtsplatz in Eimsbüttel erstmalig der Heuß-Hof erwähnt. Auch tariflich wurde die Strecke unterteilt; jetzt kostete die Fahrt bis Schulterblatt 4 ß und bis Eimsbüttel 5 ß, Dutzendkarten 44 und 54 ß[53]).

Die Hamburg-Blankeneser Omnibus-Compagnie war inzwischen von einer Interessengemeinschaft abgelöst worden, die den Betrieb dieser Linie am 1. Mai wieder aufnahm. Der Tarif war schon 1841 derart abgeändert worden, daß „Actionisten" billiger fuhren als „Fremde". Es kostete also eine Fahrt bis Teufelsbrücke 8 bzw. 12 ß und darüber hinaus 12 und 16 ß. Sonntags mußten Fremde jetzt für jede Entfernung 16 ß bezahlen[54]).

Der Brand, der Anfang Mai 1842 große Teile der Innenstadt in Schutt und Asche legte, wirkte sich auch auf den Betrieb der Omnibus-Linien aus. Während des Brandes selbst stellten Basson & Co. ihre Omnibusse zum Abtransport der Kranken und alten Bewohner des Gast- und Krankenhauses unentgeltlich zur Verfügung[55]). Nach dem Brande waren viele Straßen unpassierbar, so daß die 1. Linie, die 3. Linie und der Blankeneser Omnibus über den Wall umgeleitet werden mußten, während die Horner, Wandsbeker und Barmbecker Omnibusse nur bis zum Schweinemarkt fahren konnten. Bassons Altonaer Linie fuhr erst ab 14. Juni wieder durch die Steinstraße, dann aber noch versuchsweise über Gänsemarkt—Hohe Bleichen und Fuhlentwiete nach den Steinwegen, bis sie ab 29. Juni auch den Neuenwall wieder benutzen konnte[56]). Die 3. Linie konnte sogar erst ab 13. Oktober wieder auf ihrem gewohnten Wege durch die Innenstadt fahren.

Mitte August 1842 wurde die Fährverbindung über die Alster zwischen der Uhlenhorst und Harvestehude eingerichtet, wodurch jetzt der kürzeste Weg von Altona nach Wandsbek oder Barmbeck über Uhlenhorst führte. Die Überfahrt wurde für 1 ß mit Ruderbooten bewerkstelligt, und zwar „von der Wiese, auf dem untersten Wege nach Harvestehude, dem Schwieger-Weg gegenüber, und von dem auf der Uhlenhorst neu erbaueten Fährhause". Von Ostern bis Michaelis konnte man sich von morgens 5 Uhr bis abends 11 Uhr übersetzen lassen, während der Fährbetrieb von Michaelis bis Ostern morgens 1 Stunde später begann und abends 2 Stunden früher endete[57]).

Im Herbst 1842 richtete auch Jahns auf der Horner Linie einen Theater-Omnibus ein, indem der letzte Wagen vom Berge aus zunächst zum Stadttheater und von dort aus nach beendigter Vorstellung nach Horn hinausfuhr. Um diese

Fahrt als die „letzte" des Tages zu kennzeichnen, führte der Wagen am Hinterdeck eine rote Laterne[58]). Aber er hatte diese Einrichtung getroffen, ohne die Polizei zu fragen, die diese Fahrt sofort wieder untersagte. Erst nach längeren Verhandlungen durfte er ab 1. Oktober 1842 diese Fahrt dreimal wöchentlich (sonntags, montags, donnerstags) wieder durchführen. Im Sommer 1843 verlegte er den Abfahrtspunkt seiner Horner und der Rothenburgsorter Journalière nach der Rathausstraße und vermehrte die Fahrten nach Horn auf 14, während er nach Rothenburgsort in diesem Jahre bis zum 10. Oktober viermal täglich fuhr. Von diesen Fahrten wurde eine bis Billwärderhude ausgedehnt[59]). Basson & Co. vereinigten schon nach dem Brande die Endpunkte ihrer Horner und Wandsbeker Linien am Speersort. Im Winter 1842/43 ließen sie die Wagen ihrer Horner Linie nur bis zum Hammer Kirchenweg fahren, und im Sommer 1843 fuhren sie bereits stündlich nach Horn. Der Unternehmer der 2. Linie dehnte in diesem Jahre die Betriebszeit seiner Eimsbütteler Linie bis zum 1. Oktober aus, während die Hohelufter Linie erstmalig auch während des Winters verkehrte. Die 3. Linie richtete im Herbst 1843 auch Theater-Omnibusse ein, und zwar sowohl vom Stadttheater als auch vom Thaliatheater[60]).

Auf Anregung des Publikums fuhr ein Omnibus von Basson & Co. ab 15. Juli 1843 zwischen 6 und 8 Uhr morgens halbstündlich vom Schweinemarkt durch das Brooktor zum Badeplatz an der Elbe, aber schon nach drei Tagen wurde er wieder eingestellt[61]). Aus diesem Versuch können wir höchstens schließen, daß sich auch in jenen Jahren schon der Hauptbadebetrieb nachmittags abspielte, aber Basson & Co. tagsüber keinen Wagen frei hatten, denn der Wagen, der diese „Frühfahrten" ausführte, wurde ab 8 Uhr auf der Altonaer Linie gebraucht.

Erstaunlich ist, daß die von dieser Badelinie durchfahrene Gegend verkehrsmäßig gänzlich vernachlässigt blieb, obwohl die Cremoninsel und besonders die Wandrahminsel (heute Freihafengebiet) dicht bewohnt waren und sich das wirtschaftliche Leben zum großen Teil dort abspielte. Mehr als einmal machte sich die Presse zum Sprachrohr für die diesbezüglichen Wünsche der dortigen Bevölkerung: Der Inhaber der 2. Linie wurde sogar aufgefordert, seinen Omnibus auf dem Wege nach und von Altona wenigstens über den Hopfenmarkt fahren zu lassen; aber nichts geschah. Der Grund hierfür muß wohl in den zu engen Straßen zu suchen sein; denn ein genügend breiter Straßenzug, der diese Gegend in nord-südlicher oder ostwestlicher Richtung durchzog, war nicht vorhanden. So blieb diese Gegend südlich der Linie Großer Burstah—Fischmarkt noch rund 40 Jahre vom Verkehr abgeschnitten, bis 1881 die Ringbahn um die innere Stadt eröffnet wurde. Aber auch diese Linie durchschnitt diese Gegend nicht, sondern sie führte auf ihrem ersten Wege über den Sandtor- und Brooktorkai nur an ihrer Peripherie entlang. Erst als im Zusammenhang mit den Bauarbeiten für den Freihafen auch die Linienführung der Ringbahn verändert werden mußte, wurde diese im Jahre 1888 über den neuen Straßenzug an der Nordseite des Zollkanals geleitet, also quer durch das Zentrum dieses Gebietes. Damit war dann der Anschluß dieser Gegend an das Verkehrsnetz zunächst in der Ostwestrichtung vollzogen; aber als Wohngegend hatte es durch die Errichtung des Freihafens schon stark gegen die frühere Zeit an Bedeutung verloren.

Aber schon jetzt, nach vierjährigem Bestehen der Omnibusse, mußten einige Unternehmer die Erfahrung machen, daß mit den Omnibussen nicht nur Geld verdient,

sondern auch verloren werden konnte, besonders dann, wenn sie nur Linien mit unbedeutendem Verkehr und nebenher kein anderes Fuhrwesen betrieben oder — wie Jahns — mit ihren Wagen auch Pakete usw. beförderten. So schied Anfang Dezember 1843 Kröger aus dem Barmbecker Unternehmen aus, und Schultz nahm dafür M. Erling als Teilhaber auf[62]). Und am 1. Januar 1844 ging die 2. Linie käuflich in den Besitz von David Wilhelm Burmester über, der den Ausbau der Linien außerhalb des Dammtores stark förderte[63]). Burmester zahlte für dieses Geschäft 12 000 ℳ, und zwar 6000 ℳ für das Inventar und 6000 ℳ für die Konzessionen. Auf der Eimsbütteler Linie wurde der Betrieb schon am 29. Januar mit drei, sonntags fünf Fahrten wiederaufgenommen, und am gleichen Tage wurden die Fahrten der Hohelufter Linie von zwei auf vier, sonntags auf sechs vermehrt[64]). Auf der Eppendorfer Linie blieb es vorläufig bei sieben Fahrten, von denen vier über Pöseldorf gingen. Der Abfahrtsplatz dieser drei Linien war jetzt der Gänsemarkt bei Streits Hotel. Den Fahrpreis setzte Burmester für jede seiner Linien einheitlich auf 4 ß, nach der Sperre 6 ß, fest, während Dutzendkarten 44 ß kosteten, die auch nach der Sperre mit 2 ß Zulage gültig waren.

Am 29. April 1844 führte Burmester für die Sommermonate einen wiederum verstärkten Fahrplan ein. Lediglich die Verbindung nach Groß-Borstel ließ er wieder eingehen, da dort noch nicht genügend Hamburger wohnten und die Bauern den Omnibus nicht benutzen. Eine ähnliche Erscheinung war auch auf der Barmbeker Linie zu verzeichnen, obwohl deren Einflußgebiet schon damals nicht ganz unbedeutend war. Die Groß-Borsteler machten nun den Versuch, ihre Omnibuslinie, die in den vorhergehenden Jahren während des Sommers einmal täglich verkehrte, zu erhalten und baten den Landherrn in einem Gesuch, diese Linie auf Basson & Co. zu übertragen. Diese hatten das Gesuch sogar mit unterzeichnet, wahrscheinlich in der Hoffnung, sich auf diese Art auch an der Eppendorfer Linie beteiligen zu können. Da Burmester nur verpflichtet war, bis Eppendorf zu fahren, wurde dem Gesuch nicht entsprochen, denn er wies außerdem nach, daß diese Fahrt sich wirklich nicht gelohnt hatte, beförderte sie doch während ihrer Betriebszeit vom 4. Mai bis 7. Oktober 1843 nur 770 Personen, also ungefähr 5 Fahrgäste am Tage (Mai 126, Juni 159, Juli 183, August 144, September 148, Oktober 10 Personen). Außerdem verlangte Burmester, daß der Bassonsche Wagen dann durch Eppendorf usw. mit aufgesteckter Fahne fahren müßte, also dort keine Fahrgäste aufnehmen dürfte, da dieses sein Revier sei[65]).

Das Jahr 1844 brachte auch das Ende des Konkurrenzkampfes zwischen J. A. Jahns und Basson & Co. auf der Horner Strecke[24]). Bis zum Auftreten Bassons hatte Jahns gut verdient, konnte er doch seine Wagen ohne Kondukteure laufen lassen. Dies ermöglichte ihm sogar die Beschaffung neuer Fahrzeuge. Außerdem genossen seine Wagen bis zum 8. Mai 1843 in bezug auf das Chausseegeld die „Retour-Freiheit", welches „beyläufig gesagt, bei einer Brutto-Einnahme von 12 400 M. Crt. circa 3370 ausmachte". Basson & Co., die ja schon 1842 einen zweiten Wagen auf der Horner Linie einsetzten, bauten diese weiter aus und fuhren 1843 auch im Winter bis Horn. Fast dieselben Abfahrtsplätze und gleiche Abfahrtszeiten führten nun zu ähnlichen Mißständen, wie diese bis Anfang 1842 zwischen der 1. und der 3. Linie bestanden. Im Winter 1843/44 vermittelte ein Polizeibeamter eine Aussprache zwischen Jahns und C. M. A. Heckscher, dem Mitinhaber von Basson & Co., die aber nicht den gewünschten Erfolg hatte. Ebenso

ging es im Frühjahr einer weiteren Eingabe von Jahns an den Landherrn, die von zahlreichen Fahrgästen mitunterzeichnet war, in der darum gebeten wurde, anzuordnen, daß nicht stündlich zwei, sondern halbstündlich ein Wagen fahren sollte. Um keine Linie zu benachteiligen, sollten diese die Abfahrtszeiten sogar wöchentlich austauschen. Aber schließlich kam es am 19. Juli 1844 doch zu einer vertraglichen Einigung zwischen beiden Partnern. Danach überließ Jahns ab 1. August 1844 das Geschäft der Personenbeförderung ganz Basson & Co. Lediglich die Beförderung der Schüler des Wernerschen Instituts in Hamm blieb auch weiterhin in den Händen von Jahns, der diesen Wagen jetzt ohne Kondukteur fahren lassen mußte. Außerdem verblieb Jahns die Post- und Paketbeförderung. Basson & Co., die den Namen „Jahns" bei Anzeigen weiterbenutzen durften, zahlten diesem als Entschädigung zunächst auf fünf Jahre jährlich 1300 *M*. Ungefähr 500 Abonnementskarten, die von Jahns noch im Umlauf waren, blieben im August noch gültig und wurden dann von Jahns zurückgenommen. Basson & Co. verpflichteten sich, die Fahrten wie bisher fortzusetzen und den Fahrpreis von 4 ß nicht ohne landherrliche Genehmigung zu erhöhen; dafür sollte staatsseitig nach Möglichkeit keine weitere Linie nach Horn konzessioniert werden. Der Fahrplan wurde nun so aufgestellt, daß den ganzen Tag halbstündlich gefahren wurde, und zwar gingen die Fahrten zu den vollen Stunden vom Rathausmarkt aus, während die Zwischenfahrten beim Speersort begannen. Ferner wurde ein Tarif für 100 Fahrten zu 21 Mark eingeführt, 12 Fahrten kosteten jetzt 42 ß, bzw. bis zum Hammer Kirchenweg 24 ß, auch die Kinderkarten kosteten 24 ß das Dutzend. Sämtliche Karten galten auch nach der Sperre bei Zahlung von 2 ß Zulage. Ab 1. September 1844 galten alle Karten, auch auf der Wandsbeker Linie, nur noch werktags.

Nachdem es Basson & Co. gelungen war, auf dieser Linie den Konkurrenten auszuschalten, betrieb Jahns sonntags noch eine Anschlußlinie vom Letzten Heller nach Billwärder bis St. Annenhof und seine Journalière nach Rothenburgsort über den Billwärder Neuendeich. Beide Linien dürften nach seinem Tode im Jahre 1849 eingegangen sein. Ein weiterer Versuch einer Linie nach Hamm muß hier erwähnt werden. Schon Ende 1843 suchte H. H. A. Schlottau, der im oberen Hamm an der Lohe wohnte, unterstützt von mehreren Anwohnern, um die Genehmigung für eine Omnibus-Linie nach[66]). Diese wurde ihm bei folgender Linienführung gewährt: Hammer Kirchhofstraße oben in Hamm—Schwarzestraße—Hammerbaum und dann hinter dem Borgfelde. Er eröffnete diese Linie am 5. Mai 1844 mit vier Fahrten am Tage. Sie begannen in Hamburg bei der Alten Börse und gingen zunächst durch die Steinstraße, obwohl ihm schon am 6. März 1844 die Genehmigung zur Linienführung durch die Hermann- und Ferdinandstraße und dann über den Wall zum Steintor erteilt war. Erst ab 4. August 1844 nahmen seine Wagen diesen Weg[67]). Rentabel war seine Linie nicht, und er hatte wohl gehofft, sich irgendwie an der Horner Linie beteiligen zu können; denn als das Abkommen Basson-Jahns bekannt wurde, bat er in Gemeinschaft mit J. H. Benthien um Konzessionierung einer zweiten Linie zum Letzen Heller, was abgeschlagen wurde[68]). Aber Schlottau ließ nicht locker: Nach Horn und Schiffbek durfte er also nicht fahren, aber nach Steinbek fuhr noch niemand! Für dieses Experiment mietete er sich einen Omnibus der 2. Linie von Burmester und fuhr ab 4. September 1844 dreimal täglich von der Alten Börse aus nach Steinbek[69]).

Aber schon nach wenigen Tagen wurden ihm diese Fahrten von der Polizei bei 5 Reichstalern Strafe für jeden Contraventionsfall wieder verboten, denn die Proteste von Basson und Jahns blieben natürlich nicht aus. Sie bezeichneten diese Steinbeker Fahrten als plumpen Versuch, sich in ihr Geschäft zu drängen, denn von 21 Fahrgästen, die Schlottau in einem Falle beförderte, waren 17 schon bis Horn ausgestiegen und nur vier nach Steinbek weitergefahren. (Einen ähnlichen Versuch machte Jahns übrigens auch, wahrscheinlich, um bei seinen Verhandlungen mit Basson einen stärkeren Rückhalt zu haben. Jedenfalls erschien am 3. Juni 1844 in den Hamburger Nachrichten ganz unmotiviert die Anzeige, daß seine Journalière jetzt auch viermal täglich nach Wandsbek führe. Ob diese Fahrten tatsächlich durchgeführt worden sind, ist leider nicht mehr festzustellen.) Schlottau reduzierte auf seiner Hammer Linie mit Fortschreiten der Jahreszeit die Fahrten bis auf zwei (ab 15. November 1844), die er am 12. Dezember 1844 auch eingehen ließ. Die Konzession gab er zurück, und Basson & Co. erhielten auf ihren Antrag am 5. März 1845 die Genehmigung, im Sommer 1845 die Linie von Schlottau zu befahren[66]). Ausgenutzt haben Basson & Co. dieses Recht nie, bis auf eine Fahrt, die Jahns schon einlegte und die auch weiterhin beibehalten wurde. Diese ging morgens von der Hammer Kirche zur Stadt und nachmittags zurück.

Wie bereits erwähnt, hatte auch der Barmbecker Omnibus in den ersten Jahren Schwierigkeiten, sich zu halten, und seine Unternehmer, besonders M. Erling, versuchten sich auch auf anderen Linien. So gründete Erling, sehr zum Ärger von Jahns, der mit seiner Linie Letzter Heller—Billwärder sowieso kaum bestehen konnte, am 11. August 1844 eine Sonntagslinie vom Speersort durch das Berliner Tor nach Billwärder bis zur Gänseweide[69]). Diese Linie, die je nach Jahreszeit ein- bis dreimal fuhr, bestand bis ungefähr 1848, denn im Jahre 1849 wurde diese Fahrt durch den Bergedorfer Omnibus ausgeführt.

Wie die Omnibusunternehmer ihre Konkurrenten und deren Fahrten mit Argusaugen beobachteten, zeigt auch folgender belangloser Vorfall. Schultz & Erling hatten, wie andere Fuhrunternehmer auch, das Recht, an Wandsbeker Markttagen dorthin zu fahren, nur mußten sie mit ihren Wagen, wie die anderen frei mietbaren Fuhrwerke auch, vor den Toren bleiben. Als sie es am 26. August 1844 nun trotzdem wagten, abends auf der Rückfahrt nicht nur in die Stadt hinein, sondern auch noch vor einem Bassonschen Wagen herzufahren, war eine Beschwerde Bassons beim Landherrn die Folge. Diese blieb allerdings unbeantwortet[69]).

Pfingsten 1844 wurde auch erstmalig ein Frühverkehr für Ausflügler eingerichtet, indem Basson & Co. ab 5 Uhr morgens am Schweinemarkt mehrere Omnibusse zu Fahrten nach Ottensen, Wandsbek und Horn „zur Disposition eines geehrten Publikums" bereitstellten[70]).

Die Eröffnung der Hamburg—Bergedorfer Eisenbahn am 16. Mai 1842 hatte auf die Linienführung oder Fahrpläne der Omnibusse keinerlei Einfluß ausgeübt. Als nun am 18. September 1844 die Eisenbahn Altona—Kiel eröffnet wurde, richteten Basson & Co. morgens 7 Uhr ab Schweinemarkt eine Verbindung mit dem Bahnhof in Altona ein, durch einen Extraomnibus, in dem auch größere Gepäckstücke der Reisenden zum Personentarif befördert werden konnten[71]). Einen normalen Linienwagen konnten sie für diese Fahrt nicht verwenden, da in diesen die Mitnahme von Gepäckstücken wegen des Passierens der Zoll- und Akziselinie nicht erlaubt war. Aber auch diese Fahrt eilte einem Bedürfnis noch

voraus; ab 20. Oktober fuhr dieser Wagen nur noch sonntags, und Mitte Dezember wurde er ganz wieder eingestellt. Selbst nach Eröffnung der Eisenbahn nach Berlin am 15. Dezember 1846 blieb die Beförderung der Reisenden vom Berliner zum Altonaer Bahnhof jahrzehntelang ein ungelöstes Problem, auch nachdem ein Bedürfnis hierfür längst vorlag. Hier spiegelt sich deutlich die Einstellung Hamburgs in jenen Jahren Altona gegenüber. Schon vor Eröffnung der Altona—Kieler Eisenbahn wurde von der Direktion derselben um die Erlaubnis gebeten, zur schnellen und billigen Beförderung der Reisenden Omnibusfahrten zwischen den Gasthöfen und dem Bahnhof einrichten zu dürfen. Aber die Polizeibehörden beider Städte waren dagegen. Hamburg berief sich auf zu enge Straßen, da die Wagen wegen der Gepäckbeförderung ja größer sein mußten als die normalen Omnibusse, und Altona lehnte im Interesse seiner Droschkenbesitzer ab[2]). Nun beauftragte aber die Königl. Schleswig-Holsteinisch-Lauenburgische Kanzlei den Oberpräsidenten in Altona, erneut mit Hamburg dieserhalb zu verhandeln. Altona schlug nun vor, diese Fahrten der freien Konkurrenz zu überlassen und jedem Unternehmer zu gestatten, so viele Omnibusse einzustellen, wie er für zweckmäßig hielte. Dabei sollten die in Altona ankommenden Reisenden nur von Altonaer Wagen und die in Hamburg ankommenden Reisenden nur von Hamburger Wagen weiterbefördert werden. Aber der Hamburger Senat war dagegen, auch noch als nach Eröffnung der Eisenbahn nach Berlin neue Verhandlungen angebahnt wurden. Altonas Vorschlag, den Unternehmern der anderen Stadt ebenso viele Konzessionen einzuräumen wie den eigenen, wurde als Bevormundung aufgefaßt. Hamburg war höchstens bereit, über direkte Fahrten zwischen den Bahnhöfen zu verhandeln, wenn die Ankunft und Abfahrtszeiten der Züge aufeinander abgestimmt wären. Als dieser Zustand 1848 ungefähr erreicht war, verneinte Hamburg das Bedürfnis für diese Eisenbahn-Omnibuslinie trotzdem. Da für diese Linie Sperrabgabenfreiheit geplant war, mag die hiermit verbunden gewesene Schmälerung der Staatseinnahmen für Hamburgs Senat mitbestimmend bei der Ablehnung gewesen sein, und die für die Reisenden auch in dieser Richtung angestrebte Erleichterung kam nicht zur Durchführung. So blieb dieser ganze Durchgangsverkehr zwischen Hamburg und Altona bis zur Aufhebung der Torsperre Ende 1860 mit diesen Abgaben belastet, und der mit dem Abendzuge von Kiel in Altona eintreffende Reisende hatte im Winter das zweifelhafte Vergnügen, für die Weiterfahrt mit einer Droschke nach Hamburg hinein 2 ß mehr bezahlen zu dürfen, als die Fahrkarte 3. Klasse von Kiel nach Altona kostete. Dies errechnete sich wie folgt:

Droschke einschließlich Koffer	16 ß
Sperre beim Millerntor bis 10 Uhr	12 ß
halbe Sperre auf der Rückfahrt	6 ß
Sperre Altona Nobistor (November bis Februar ab 8 Uhr)	8 ß
zus.	42 ß

Das sind 2 ß mehr als für die Eisenbahnfahrt zu bezahlen war.

Sperr-Taxe 1848

Zeit (abds.)	Fußgänger Altonaer/Hamburger	Tor	zus.	Wagen Altonaer/Hamburger	Tor	zus.
bis 10 Uhr	1 ß	4 ß	5 ß	4 ß	12 ß	16 ß
10—11 Uhr	2 ß	8 ß	10 ß	8 ß	24 ß	32 ß
11—12 Uhr	2 ß	12 ß	14 ß	8 ß	32 ß	40 ß
nach 12 Uhr	2 ß	16 ß	18 ß	12 ß	48 ß	60 ß

Der Ausbau des Verkehrsnetzes war also vorläufig abgeschlossen, und die Unternehmer bemühten sich in den nächsten Jahren, nicht nur durch Verbesserungen der Fahrpläne den Wünschen des Publikums entgegenzukommen, sondern ihre Linien auch durch Tariferhöhungen rentabler zu gestalten. So gemeinnützig sich die Verkehrsmittel damals auch schon nannten, an einem guten Verdienst lag den Besitzern auch schon sehr viel, eine Erscheinung, die sich in den nächsten Jahrzehnten noch verstärkte.

Burmester legte ab 16. Juli 1844 auf seinen drei Linien Spätfahrten ein, die 9.45 Uhr ab Streits Hotel gingen und nicht die ganzen Strecken, sondern nur bis zum Rothenbaum, bzw. Grindelallee, und auf der Eimsbütteler Linie bis Glashütte, später Belle Alliance, fuhren. Solange diese Fahrten im Sommer die Tore vor der Sperre passierten, war der Fahrpreis 3 ß, später 4 ß einschließlich Sperre. Diese Fahrten entsprachen offenbar einem tatsächlichen Bedürfnis, denn sie sind auch in späteren Jahren nicht wieder aufgehoben worden.

Während die Besitzer der Omnibuslinien auch damals schon sich den Schwankungen des Verkehrs durch Änderungen der Fahrpläne anpaßten, was dann jeweils kurz vorher in der Presse bekanntgegeben wurde und nicht selten zu wöchentlichen Änderungen führte, war es Burmester, der einen regulären Sommer- und Winterfahrplan einführte, dessen Geltungsdauer von vornherein begrenzt war, und zwar erstmalig für das Winterhalbjahr 1844/45 mit einer Gültigkeitsdauer vom 21. Oktober 1844 bis zum 15. April 1845[72]). Die Fahrpläne der Omnibusse und auch später noch der Pferdebahnen waren im Winter sehr anfällig, denn bei etwas stärkerem Schneefall waren sie nicht durchführbar, weil die Wagen dann vierspännig gefahren werden mußten. Durchweg wurde der Verkehr dann einfach um 50 Prozent eingeschränkt. Burmester und auch später seine Nachfolger halfen sich etwas anders, indem sie bei Veröffentlichung des Winterfahrplans eine Anzahl Fahrten besonders kennzeichneten, die bei Schneefall ausfielen oder nur verkürzt durchgeführt wurden. Dies hatte immerhin den Vorteil, daß für diese Tage die bestimmt verkehrenden Fahrten bekannt waren.

Der Verkehr auf den Linien außerhalb des Dammtors war in den Wintermonaten stets recht schwach, da hier die Gegend der Sommersitze Hamburgs war, deren Besitzer im Winter in der Stadt wohnten, also als Fahrgäste wegfielen. Hierfür geben uns auch einige Auswirkungen des Brandes von 1842 einen Hinweis, indem die Rothenbaum-Linie in den darauffolgenden Winterhalbjahren bis 1846 im Tagesdurchschnitt ungefähr 80 Fahrgäste beförderte[73]). Als nun die Stadtwohnungen in größerem Umfang wiederhergestellt waren, ging diese Zahl im Winter 1847/48 auf 40 zurück. Da die Entwicklung Pöseldorfs aber damals schon anders verlief, indem die Bewohner dort auch im Winter wohnen blieben, leitete

Burmester im Winter 1848/49 alle Fahrten über Pöseldorf. Durch diese Maßnahme stieg der Verkehr wieder auf 60 Fahrgäste je Tag an; aber um die Unkosten zu decken, müßte er täglich mindestens 80 Fahrgäste befördern, so berichtete Burmester damals einem Eppendorfer, der sich über diese Maßnahme beschwerte. Auch die folgenden Zahlen beleuchten die Schwäche dieser Linie, verglichen mit der Bassonschen nach Wandsbek, das damals ungefähr 6000 Einwohner zählte und wohin Basson täglich 14 Fahrten machte, während Burmester nach dem 1200 Einwohner zählenden Eppendorf siebenmal täglich fuhr. Hinzu kam, daß in Wandsbek durchweg Gewerbetreibende wohnten, die viel in Hamburg zu tun hatten, so daß die Kondukteure und Kutscher der Bassonschen Wagen fast täglich die Prämie erhielten, die ausgesetzt war, wenn sie mindestens 90 Fahrgäste am Tage befördert hatten. Trotzdem kam Burmester den Anwohnern des Rothenbaums aber entgegen. Er legte ab 1. Februar 1850 wieder eine Fahrt ein, die um 8.15 Uhr morgens von Eppendorf direkt über den Rothenbaum zur Stadt ging. Wie er dann Ende April anläßlich des Fahrplanwechsels bekanntgab, ist diese Fahrt im Durchschnitt von drei Personen täglich benutzt worden[74]). Nun ist diese Berechnung aber mit Vorsicht aufzufassen, da ihr ein bestimmter Zweck zugrunde liegt. Tatsächlich wird der Wagen auf seiner Fahrt von Eppendorf zur Stadt besser besetzt gewesen sein; aber diese drei Fahrgäste haben den Wagen in der Rothenbaumchaussee zwischen Schultzweg — wo der Pöseldorfer Zweig dieser Linie zum Mittelweg abbog — und Dammtor bestiegen. Ebenso dürften die bereits erwähnten Groß-Borsteler Zahlen zu werten sein.

In jenen Jahren gehörte es auch zum guten Ton der Hamburger, im Andreasbrunnen zu Eppendorf eine Kur zu gebrauchen, wo man nicht nur baden, sondern auch künstliche Mineralwasser trinken konnte. Um den Kurbedürftigen die Möglichkeit zu geben, dieses schon morgens vor Beginn der allgemeinen Arbeitszeit zu erledigen, wurde viele Jahre hindurch die erste Fahrt der Eppendorfer Linie im Sommer deswegen um eine halbe Stunde vorverlegt, und zwar von 7.00 auf 6.30 Uhr ab Jungfernstieg. Mit Beginn des Sommerfahrplans 1845 verlängerte Burmester seine Hohelufter Linie bis zum Lokal „Museum" in Lockstedt[75]). Sie entwickelte sich in den nächsten Jahren zu einer Ausflugslinie, die im Sommer werktags fünfmal und sonntags bald zweistündlich fuhr, im Winter dagegen höchstens zwei bis drei Fahrten machte, die bei Schnee ganz ausfielen. Im Winter 1857/58 machte diese Linie sogar noch den Umweg über Rothenbaum—Grindelhof. Dadurch konnten die Fahrten der Eppendorfer Linie mehr über Pöseldorf geleitet werden, ohne die Anwohner des Rothenbaums zu sehr zu benachteiligen, und den Bewohnern der Hohenluft blieb die Verbindung mit Hamburg auch während der Wintermonate erhalten. Aber auch die Eimsbütteler Linie fuhr erhebliche Umwege, um vom Dammtor aus dorthin zu gelangen. Die Grundlinienführung von der Grindelalle aus ging über Schlump—Schäferkamp—Belle Alliance—Eimsbütteler Chaussee zum Heußhof in Eimsbüttel. Zeitweilig fuhr sie auch über Durchschnitt—Marktstraße (Glashütte) zum Schulterblatt, und es kam auch vor, daß die Grindelallee unerlaubterweise ganz gemieden wurde, indem zwischen Marktstraße und Dammtor die direkte Straße bei den Kirchhöfen benutzt wurde. Seit dem Sommerfahrplan 1850 gingen auch schon einige Fahrten direkt über die neue Chaussee Schröderstiftstraße—Schäferkampsallee—Fruchtallee nach Eimsbüttel, also ohne Belle Alliance zu berühren. Trotzdem blieb dieser Platz bis zur Einrichtung der

Linie von Eimsbüttel durchs Millerntor nach Hamburg im Sommer 1862 der Hauptangelpunkt dieser Linie, deren Fahrten im Winter bei Schneefall hier sogar endeten.

Basson & Co., die auf der Horner Linie jetzt auf keine Konkurrenz mehr Rücksicht zu nehmen brauchten, führten auf ihr Veränderungen durch, die nicht zur Steigerung ihrer Popularität beitrugen. So wurde zunächst am 28. Oktober 1844 der von Jahns eingerichtete Theateromnibus, der in der letzten Zeit vom Thaliatheater abgefahren war, aufgehoben und die Fahrgäste darauf hingewiesen, daß der letzte Wagen jetzt um 9.45 Uhr vom Speersort abführe. Im Winter verkehrte diese Linie wieder nur stündlich, ein Wagenabstand, der bis zum Ende der 1860er Jahre im Winter beibehalten wurde, und ab 17. Mai 1845 fielen die Morgenfahrten ab Schiffbek fort, da vom Publikum nicht genügend benutzt. Außerdem ergab eine veränderte Unterteilung der Strecke eine Fahrpreiserhöhung. Ab 1. Mai 1845 galten nämlich die bisher bis zum Hammer Kirchenberg gültigen Dutzendkarten zu 24 ß nur noch bis zum Berliner Tor, während eine neu eingeführte Dutzendkarte zu 36 ß nur bis zum Hammerbaum (und nicht weiter) galt, so daß also die Bewohner Hamms, die bis zum Kirchenberg fuhren, jetzt den gleichen Tarif zahlen mußten wie die Horner, nämlich 42 ß für die Dutzendkarte[76]). Eine Pressekampagne besonders wegen der noch kurz vor der Tariferhöhung verkauften Karten war die Folge. Schließlich waren Basson & Co. damit einverstanden, die jetzt auf Hammerbaum lautenden Karten bis Ende Juni 1845 bis Hammer Kirchenberg gelten zu lassen[77]). Als sie aber nach weiteren fünf Jahren im September 1850 diese Zwischentarife ganz aufheben wollten, kamen sie damit nicht durch. Schon nach wenigen Tagen erklärten sie sich bereit, die sogenannten Lübschenbaum- und Hammerbaum-Karten zu 3 ß auch weiterhin auszugeben, und ab 27. September 1850 wurden auch die St.-Georger-Karten zu 2 ß wieder für gültig erklärt, „jedoch mit der ausdrücklichen Bedingung, daß dieselben nur bis ans Thor gelten und nur auf unserem Bureau selbst zu kaufen sind", wobei als „Thor" das Lübecker bzw. das Berliner Tor gemeint war[78]). Interessant sind die Hintergründe, die Basson & Co. zu diesem Rückzieher zwangen, und auch die Auswirkungen, über die sie sich noch ein gutes Jahr ärgern mußten.

Um nicht mehr den willkürlichen Maßnahmen von Basson & Co. ausgesetzt zu sein, beantragten nach Bekanntwerden dieser Tariferhöhung D. P. Albers mit einigen Interessenten die Genehmigung für eine Omnibuslinie von der Petrikirche nach Hohenfelde (Lübschenbaum), und ebenso J. C. A. Elias für eine „Privat"-Omnibuslinie von der Stadt zum Hammerbaum, die nur von Abonnenten benutzt werden sollte. Beide Gesuche verfielen der Ablehnung, da die Tariferhöhung ja rückgängig gemacht wurde und der Charakter einer privaten Omnibuslinie doch sehr fragwürdig war[79]). Trotzdem gründete Elias zusammen mit M. Erling, der ungefähr 1847 aus dem Barmbeker Unternehmen ausgeschieden war, diese Privatlinie. Erling machte zwar auch noch einen Versuch, eine Genehmigung zu bekommen, aber weil es nicht glückte, fuhr er auch ohne diese, und zwar verchar terte er seinen Omnibus für 50 ℳ monatlich an Elias, so daß er kein Risiko dabei einging. Elias stellte nun einen Fahrplan auf, ließ ihn auch drucken und an Interessenten verteilen. Außerdem wurden Abonnementskarten angefertigt, die unpersönlich waren und deren Vertrieb Elias übernahm. Der Wagen fuhr also ohne Kondukteur und konnte nur von den Inhabern dieser Karten benutzt werden.

Ganz unbedeutend war das Unternehmen sicher nicht, denn der Wagen fuhr im Oktober 1850 sieben- bis achtmal am Tage. Proteste von Basson an den Landherrn der Geestlande und an die Polizeibehörde trafen laufend ein; aber ernstlich unternahm keiner etwas gegen diese Fahrten. Schließlich wurde es Herrn Elias wohl doch zu ungemütlich oder er kam nicht mehr auf seine Kosten, jedenfalls gab er das Unternehmen Ende Mai 1851 auf. Aber nun bestellte Herr H. Scholefield den Wagen in gleicher Weise für sich, und die Fahrten gingen weiter. Auf Grund einer erneuten Beschwerde Bassons wurde das Unternehmen am 3. Juli 1851 verboten, aber trotzdem unverändert fortgesetzt. Schließlich erließ die Polizeibehörde am 23. September 1851 den Befehl, den Wagen anzuhalten und sicherzustellen, was auch geschah. Damit fand dieses Zwischenspiel einer privaten Omnibuslinie ein Ende. Der Wagen wurde an Erling gegen Zahlung von 5 ℳ Strafe zurückgegeben, mit Androhung schärferer Strafen, wenn er die Fahrten wieder aufnehmen würde.

Anfang 1849 starb J. A. Jahns, und Basson & Co. erneuerten am 7. März 1849 den Vertrag über den Betrieb der Horner Linie mit seiner Witwe, der inhaltlich mit dem ersten Vertrag übereinstimmte. Lediglich die Vergünstigung der Beförderung der Schulkinder des Wernerschen Instituts fiel fort, und die von Basson & Co. zu zahlende Abstandssumme wurde auf 650 ℳ jährlich ermäßigt, zahlbar bis zum Tod der Witwe, der 1859 erfolgte. So haben Basson & Co. schließlich 13 000 ℳ gegeben, bis sie endgültig in den Besitz der Konzession gelangten[80]).

Beschäftigen wir uns jetzt mit den Omnibuswagen selbst, über die in einer Hamburger Chronik von 1844 folgendes geschrieben wurde[81]): „Da auch diese Fuhrwerke wohl für alle Zeit bestehen werden, so ist es unnötig, der Nachwelt eine Beschreibung derselben aus unsern Tagen aufzubewahren." Nun ist aber glücklicherweise doch eine einfache Bauzeichnung erhalten geblieben, nach der dieses zierliche Gefährt im Modell wiedererstehen konnte[82]). Nur über den Anstrich derselben ist einwandfrei nichts festzustellen, denn dieser ist auf farbigen alten Hamburger Darstellungen sehr unterschiedlich wiedergegeben. Ein nach Linien oder Unternehmern unterschiedlicher Anstrich der Wagen wird in den ersten Jahren kaum bestanden haben. Nur bei der Blankeneser Linie weist der Name „La dame blanche" auf einen weißen Anstrich der Wagen hin. Anfang 1851 stellten Basson & Co. neue Wagen in Dienst, die weiß angestrichen waren, worüber das Publikum sehr erfreut war und anregte, die weiße Farbe den Wagen der 1. Linie vorzubehalten, damit man diese schon von weitem von den anderen Linien unterscheiden könnte[83]). Aber noch eine weitere Neuerung wiesen diese Wagen auf, nämlich ein Abteil für Raucher[84]). Diese waren bisher auf die vier vorderen Sitze auf dem Dach hinter dem Kutschersitz angewiesen, welche zum Leidwesen der Herren besonders bei gutem Wetter auch häufig von der Damenwelt benutzt wurden. Dieses Rauch-Coupé befand sich vorne unter dem Kutschersitz quer vor dem allgemeinen Abteil, wies vier Plätze in der Fahrtrichtung auf und besaß einen eigenen Eingang. Der Einstieg war aber nicht ganz einfach; man mußte über Radnabe und Rad in dieses Abteil hineinklettern, und im Laufe der Jahre ist mancher Kondukteur beim Kassieren dieses Abteils abgestürzt und von dem hinteren Wagenrad überfahren worden. Erklärlich werden diese Unfälle, wenn man den schlechten Zustand der Straßen in Betracht zieht, die damals entweder Landwege waren oder nur holperiges Straßenpflaster aufwiesen. Wenn dann der Kon-

dukteur auf einem Tritt der Radnabe stand, war bei dem unruhigen Lauf des Wagens ein Abgleiten von demselben sehr leicht möglich. Die trostlose Verfassung der Straßen in jenen Jahren beleuchtet auch die Eingabe eines Fahrgastes, der sich darüber beschwerte, daß man auf St. Pauli stets mitten auf der Straße aussteigen müsse und dann nur durch viel Schmutz festes Land erreichen könne. Er schlug vor, die Stelle dem Trichter gegenüber zur „Landungsstation" für St. Pauli zu wählen, wo seit einiger Zeit eine gepflasterte Bahn über den „Landweg", heute „Reeperbahn", führte[85]).

Der Anfang des Jahres 1853 brachte eine Omnibusverbindung Hamburgs mit Harburg. Wenn diese Linie auch keinen lokalen Verkehrsbedürfnissen diente, sondern eine Zubringerlinie für die in Harburg beginnende Eisenbahn nach Hannover war, so war ihre Bedeutung als solche nicht zu unterschätzen. Da der Landweg über Wilhelmsburg sich in einem sehr fragwürdigen Zustand befand, war der Reisende nach Eröffnung der Eisenbahn von Harburg nach Lehrte am 1. Mai 1847 die ersten Jahre noch auf die Dampferverbindung zwischen Hamburg und Harburg angewiesen, die schon einen recht beachtlichen Verkehr bewältigte[86]). Nach einer Statistik beförderten im Jahre 1849 drei Dampfer auf 2770 Fahrten

	Personen	Wagen	Pferde	Vieh	Waren (Colli)
von Hamburg	119 574	99	1311	3775	4218
von Harburg	118 761	79	726	3789	3706
zus.	238 335	178	2037	7564	7924

Diesen Verkehrsumfang hat die Omnibuslinie während ihres zwanzigjährigen Bestehens freilich nie erreicht, aber für die Reisenden bedeutete es doch eine große Erleichterung, wenn sie ohne umzusteigen aus dem Stadtzentrum bis zum Bahnhof in Harburg fahren konnten. Diese Linie eröffnete ihre Fahrten am 12. Januar 1853, nachdem die neue Fahrstraße auf Wilhelmsburg fertiggestellt worden war. Die Unternehmer waren der angesehene Hamburger Fuhrherr und Posthalter J. A. Schlüter und der Harburger Fuhrmann E. Dieckmann. Schlüter hatte bisher mit den Omnibussen nicht viel im Sinn gehabt. Bereits 1839 wurde ihm eine Altonaer Konzession angeboten, die er mit der Begründung ausschlug: Er belache den ganzen Kram und wolle mit solchen Schinderkarren nichts zu tun haben[63]). Auch als J. F. H. Witt ihm 1843 seine Eppendorfer Linie anbot, ging er nicht darauf ein. Aber jetzt interessierte er sich doch für diesen Erwerbszweig, wahrscheinlich weil diese Linie in sein Gebiet des Fernverkehrs fiel und nicht dem Stadtverkehr diente, und weil sein Geschäft der Posthalterei durch die Konkurrenz der Eisenbahn bereits stark zurückging. Er selbst starb bald darauf; sein Sohn beteiligte sich in den nächsten Jahren auch noch an einigen anderen Hamburger Omnibuslinien. Der Endpunkt dieser Harburger Linie war in Hamburg Bei der Petrikirche Nr. 2 und in Harburg direkt am Bahnhof[87]). Sie fuhr durchschnittlich viermal am Tage, und ihre Verkehrszeiten richteten sich nach der Ankunft und Abfahrt der Züge in Harburg. Störend wirkte sich in den Wintermonaten immer die Zeit des Eisgangs auf der Elbe aus, da dann die Omnibusse nicht mit der großen Fähre übergesetzt werden konnten, sondern die Reisenden mit kleineren Booten übergesetzt wurden, also einen Wagenwechsel vornehmen mußten. Da sich während der Zeit der Unterbrechung des durchgehenden Verkehrs für die Omnibusse auf dem Grasbrook größere Wartezeiten ergaben, wurde Schlüter 1853 beim Landungsplatz der Fähre auf dem Grasbrook vom Staat ein Platz leihweise

überlassen, auf dem er einen Schuppen für die Unterstellung seiner Pferde errichten durfte[88]). Eine weitere Erschwerung des Verkehrs trat Anfang 1854 ein, als das Königreich Hannover an den Zollverein angeschlossen wurde. Um trotz der Zollabfertigung den Anschluß der Omnibusse an die Züge zu gewährleisten, mußte die Abfahrt von Hamburg generell um eine halbe Stunde vorverlegt werden[89]).

Der Fahrpreis betrug 14 ß Hmb. Crt. oder 8 Gutegroschen Hann. Crt., nach eingetretener Torsperre 16 ß oder 9 Ggr. und bei Eisgang 18 ß oder 10 Ggr. und verstand sich einschließlich Hutschachtel und Nachtsack. Für Koffer und ähnliche schwere Stücke bis 50 Pfund waren 4 ß oder 2 Ggr. zu entrichten, wofür die Sachen auf Wunsch auch von der Wohnung abgeholt oder in diese gebracht wurden. Die Karten mußte man vorher lösen, und wer bestimmt befördert werden wollte, mußte sich rechtzeitig einen Platz reservieren lassen, und zwar mindestens eine Stunde vor Abgang des Wagens, für die erste Morgenfahrt sogar schon am Abend vorher[90]). Für die nach Hamburg kommenden Reisenden bestand auch die Möglichkeit, diese Karten schon auf einigen größeren Stationen der Königlich Hannöverschen Eisenbahn zu lösen[91]). Obwohl den Dampfern aus dieser Landverbindung ja keine ernstliche Konkurrenz erwuchs, reduzierten die Eigner der Dampfer ihre Fahrpreise daraufhin um die Hälfte[91]). Diese Omnibuslinie beförderte im ersten Jahre ihres Bestehens (12. 1. 1853—11. 1. 1854) 24 523 Personen, und ihre Entwicklung ging stetig aufwärts[92]). Im Jahre 1860 beförderte sie schon 17 216 Personen nach Harburg und 18 269 Personen nach Hamburg, das waren zusammen 4658 Personen mehr als im Jahre 1859[93]).

Auf die Schwierigkeiten, mit denen die 2. Linie zu kämpfen hatte, habe ich bereits hingewiesen. Diese gestatteten Burmester nicht, seinen Betrieb ordnungsgemäß aufrechtzuerhalten, und führten zu einer ziemlichen Verwahrlosung seiner Linien zu Anfang der 1850er Jahre. Sich durch Sonderfahrten Extraeinnahmen zu verschaffen, war kaum möglich, da die Droschkenkutscher auf solche Gelegenheiten nur warteten, um sich über die Konkurrenz der Omnibusse zu beschweren. So behaupteten diese im Sommer 1848, Burmester hätte die Eimsbütteler Linie eigenmächtig verändert, indem er die neue Straße beim Durchschnitt benutzte; damit umginge er die auf der Eimsbütteler Fahrstraße zur Erhebung des Chausseegeldes errichtete Barriere[94]). Außerdem vermieteten die Omnibusunternehmer ihre Omnibusse an Private zum Fortschaffen von Mobilien, ja sogar Bäumen usw. Da Burmester nicht in der Lage war, seinen Omnibuspark zu vergrößern, war eine Betriebsverbesserung auf einer Linie durchweg mit einer Verschlechterung auf einer anderen Linie verknüpft. So machte er im Herbst 1849 nochmal vom 1. bis 31. Oktober einen Versuch, seine Altonaer „Börsen"-Linie etwas zu beleben, indem er auf ihr abends zwei Fahrten (8.00 und 9.30 Uhr von der Börse) einlegte. Dafür mußte dann aber die Fahrt 8.00 Uhr abends nach Lockstedt ausfallen[95]). Einen nochmaligen Versuch, die Linienführung dieser mittäglichen Börsenfahrten zu verbessern, unternahmen Anfang 1851 einige Altonaer Geschäftsleute, die Senator Dr. Goßler in einer Eingabe baten, daß diese Wagen statt über Admiralitätstraße—Pulverturmsbrücke doch über die Ellerntorsbrücke und die Düsternstraße zur Michaeliskirche fahren möchten[96]). Da auch diese Eingabe abgelehnt wurde, war also an einen Ausbau dieser Linie nicht zu denken, und es blieb bei den ein bis zwei Börsenfahrten, die an sich nicht unrentabel waren; denn die Einnahmen aus diesen beliefen sich im Monat auf ungefähr 150 ℳ[73]). Zur besseren Ausnutzung

des Wagens dieser Linie setzte Burmester ihn außerdem auf der Hohelufter Linie als Extrawagen ein, wo er seinem Besitzer weitere 120 ℳ monatlich einbrachte. Schließlich erhoffte sich Burmester eine rentablere Ausnutzung dieses Wagens auf der Pöseldorfer Linie. Am 30. April 1854 stellte er die Altonaer Börsenlinie ganz ein, zog den Wagen auch aus der Hohelufter Linie zurück und ließ ihn fünfmal täglich zwischen den planmäßigen Eppendorfer Fahrten bis Pöseldorf und Harvestehude laufen[97]). Aber auch diese Änderung erwies sich als Fehlschlag; im Mai 1854 beförderte er auf diesen Fahrten 885 Personen, das sind 28 am Tage, bei einer Einnahme von 170 ℳ 15 ß. Nun war ihm aber eine Wiederaufnahme der Börsenfahrten unmöglich gemacht, da die alte Konzession erloschen war und die Hamburger und Altonaer Behörden sich über die Person des neuen Konzessionärs nicht einigen konnten, indem die Behörde jeder Stadt die Konzession einem Ortsangehörigen übertragen wissen wollte[2]). Es vergingen fünf Jahre, bis schließlich der ursprüngliche Gründer dieser Linie, A. B. Italiener, diese Börsenfahrten am 24. Juni 1859 wiederaufnehmen konnte, der sie dann in der alten Weise noch bis Ende 1873 fortsetzte[98]).

Mittlerweile war am 8. März 1854 bei der Landherrenschaft der Geestlande wieder eine Beschwerde der Eppendorfer eingelaufen, die wünschten, daß an J. A. H. Schlüter eine neue Linie nach Eppendorf konzessioniert würde, besonders weil die direkten Fahrten über den Rothenbaum wieder zugunsten der Pöseldorfer Fahrten vermindert waren[63]). Dieses ständige Mißverhältnis erklärt sich auch dadurch, daß in Pöseldorf schon 320 Häuser, am Rothenbaum aber nur 65 Häuser standen. Da nun die Rentabilität des Unternehmens von Burmester sowieso fragwürdig war, entsprach man dem Wunsche nicht. Um aber wenigstens den bestehenden Verkehr wieder in geordnete Bahnen zu bringen, wurde am 17. April 1854 eigens für die 2. Linie ein Regulativ erlassen[73]). In diesem wurden neben allgemeinen Bestimmungen auch folgende Mindest- und Höchstfahrzeiten festgesetzt:

von	Hamburg	nach	Eppendorf	über	Rothenbaum	35—40 Minuten
„	„	„	„	„	Pöseldorf	38—45 „
„	„	„	Harvestehude	„	„	20 „
„	„	„	Eimsbüttel			35—38 „
„	„	„	Lokstedt			50 „

Wenn die Fahrten mittags von der Börse anstatt vom Gänsemarkt ausgingen, durften diese Fahrzeiten um 5 Minuten überschritten werden. Die halbjährlichen Fahrplanänderungen mußten der Prätur 14 Tage vorher zur Genehmigung eingereicht werden. Das Umspannen der Pferde vor dem Dammtor in der Grindelallee durfte nicht über 2 Minuten dauern, und das „Umladen" der Passagiere in einen anderen Omnibus war überhaupt untersagt. Außerdem besagte der § 3: „Die Omnibusse müssen nach außen und im Innern mit einer leserlichen Nummer versehen, auf letzterer Stelle auch die Zahl der aufzunehmenden Personen für den inneren Raum verzeichnet sein."

Mit diesen Maßnahmen waren aber die Schwierigkeiten, mit denen das Unternehmen zu kämpfen hatte und deren Ursache in den verlustbringenden Wintermonaten zu suchen waren, durchaus nicht behoben. Leider gab nun Burmester in den Eingaben, die er zu seiner Rechtfertigung an die Landherrenschaft machte, nur Zahlen aus den Wintermonaten an. Auch waren die Zeitspannen immer sehr willkürlich gewählt, oder die Angaben bezogen sich nur auf bestimmte Fahrten.

Andererseits führte er bald Beförderungsziffern, bald nur die Einnahmen und Ausgaben an, so daß sich die tatsächliche Lage des Unternehmens nicht genau rekonstruieren läßt. Nur für das Jahr 1853 liegen Vergleichszahlen mit zwei Bassonschen Linien vor, die die Schwäche und den geringen Verkehrsumfang seiner Hauptlinie nach Eppendorf deutlich zeigen. In diesem Jahre vereinnahmten Basson & Co. auf der Horner Linie 42 000 ℳ und auf der Wandsbeker Linie 38 000 ℳ, während Burmester auf seiner Eppendorfer Linie nur 12 000 ℳ einnahm. Wenn man nun berücksichtigt, daß, sowohl auf der Horner als auch auf der Wandsbeker Linie im Sommer vier und im Winter zwei Wagen liefen, während Burmester nach Eppendorf nur zwei bzw. einen Wagen einsetzte, so waren seine Wagen im Vergleich mit den Bassonschen nur zu 60 Prozent ausgenutzt.

Burmester bezifferte seine Einnahmen in den Wintermonaten 1844—53*) im Durchschnitt auf 5100 ℳ und die Ausgaben auf 7 800 ℳ, so daß er in jedem Winter ungefähr 2700 ℳ Verlust hatte. Andererseits gab er an, daß seine Aktiven bei Übernahme des Geschäftes im Jahre 1844 39 770 ℳ betragen hätten und diese sich Ende 1853 nur noch auf 31 450 ℳ beliefen. Danach hatte er in neun Jahren 8320 ℳ zugesetzt, im Jahresmittel also nur 925 ℳ. Auf Grund weiterer Zahlen lassen sich diese unterschiedlichen Angaben nun durchaus in Einklang bringen. In seinen Ausführungen gab Burmester folgende Beförderungsziffern an: Im Januar 1854 benutzten die letzte Fahrt um 9.45 Uhr abends von Hamburg nach Pöseldorf 279 und nach Eppendorf 152, zusammen 431 Personen (im Tagesdurchschnitt 9 und 5 = 14 Personen), und im Februar 1854 beförderte er nach Eppendorf insgesamt 2351 Personen (im Tagesdurchschnitt 84), wozu er bemerkte, daß in diesem Monat die Witterung für den Omnibusbetrieb sehr günstig war, in anderen Jahren läge diese Ziffer 30 Prozent niedriger, und bei den Tagesdurchschnittsziffern muß berücksichtigt werden, daß der Sonntagsverkehr das Doppelte und mehr gegen werktags betrug. Bei den Einnahmen stehen uns folgende Ziffern zur Verfügung: Auf der Eppendorfer Linie vereinnahmte er vom 16. bis 31. Oktober 1853:

auf den Fahrten über Pöseldorf	352 ℳ 7 ß
auf den Fahrten über Rothenbaum	190 ℳ 12 ß
zus.	543 ℳ 3 ß

In den Monaten Januar 1854 und Februar 1854 erzielte er folgende Einnahmen:

*) Geschäftsergebnisse der Monate November—April von 1844 bis 1853:

	Einnahmen	Ausgaben	Verlust
1844/1845	5107 ℳ 2 ß	7283 ℳ 14 ß	2176 ℳ 12 ß
1845/1846	4791 ℳ 5 ß	8017 ℳ — ß	3225 ℳ 11 ß
1846/1847	3940 ℳ 1 ß	7446 ℳ 14 ß	3506 ℳ 13 ß
1847/1848	4209 ℳ 11 ß	7363 ℳ 6 ß	3153 ℳ 11 ß
1848/1849	4348 ℳ 7 ß	6846 ℳ 5 ß	2497 ℳ 14 ß
1849/1850	4536 ℳ 8 ß	7144 ℳ 5 ß	2607 ℳ 13 ß
1850/1851	5498 ℳ 9 ß	8234 ℳ 2 ß	2735 ℳ 9 ß
1851/1852	6223 ℳ 12 ß	8336 ℳ 1 ß	2112 ℳ 5 ß
1852/1853	7288 ℳ 9 ß	9500 ℳ 1 ß	2211 ℳ 8 ß
1853/Febr. 1854	4208 ℳ — ß	6355 ℳ 8 ß	2147 ℳ 8 ß

Linie Eppendorf	447 ℳ 3 ß	502 ℳ 15 ß
Linie Eimsbüttel	361 ℳ 15 ß	361 ℳ 10 ß
Linie Lokstedt	87 ℳ — ß	138 ℳ — ß
Linie Altona	67 ℳ 11 ß	74 ℳ 4 ß
zus.	963 ℳ 13 ß	1076 ℳ 13 ß

Die Zahlen für den Februar 1854 gestatten uns, eine Durchschnittseinnahme von 3,4 ß für den Fahrgast zu ermitteln. Bei Anwendung dieser Zahl läßt sich errechnen, daß Burmester im Januar 1854 ungefähr 68 Personen täglich nach Eppendorf befördert hat und in der zweiten Oktoberhälfte 1853, unmittelbar vor Beginn seines Winterfahrplans, ungefähr 160 Personen, also noch über das Doppelte. Da der Verkehrsumfang der Sommermonate bei allen Unternehmern wesentlich höher war, ist es nicht zu hoch gegriffen, wenn man diesen unter Berücksichtigung des Oktoberergebnisses mit dem Dreifachen des Winterverkehrs annimmt Dann hatte Burmester ungefähr eine Jahreseinnahme von 20 000 ℳ. Etwas schwieriger ist die Ausgabenseite. Wenn Burmester seine Winterergebnisse immer auf die gleiche Art errechnet hat, so entfallen von den Ausgaben 65 Prozent auf Pferdefutter, 22 Prozent auf Personalkosten und 13 Prozent auf Hufbeschlag, Omnibusreparaturen und Stallunkosten. Sie enthalten also keine Beträge für Abschreibungen oder Rückstellungen für Neuanschaffungen, auch keine Summen für Kapitalverzinsung oder Entnahmen für den Eigenverbrauch, den er selbst mit 2000 ℳ bezifferte und der sich in den letzten Jahren durch Vergrößerung der Familie auf 2500 ℳ jährlich erhöht hatte.

Den Pferdebestand während des Winters zu verringern, wird nicht möglich gewesen sein, da man während der Schneezeiten vierspännig fahren mußte und B. außerdem für seinen Betrieb viel zu wenig Pferde hatte. Er besaß nämlich zu seinen 7 Omnibussen nur 18 Pferde, während Basson & Co. auf einen in Betrieb befindlichen Omnibus 10 Pferde rechneten. Außerdem verfütterten Basson & Co. täglich 24 Pfund Hafer je Pferd, während Burmesters Pferde nur ungefähr 18 Pfund Hafer bekamen. Da außerdem, bedingt durch den geringen Bestand, ihr Arbeitstag sehr viel länger gewesen sein muß, ist es kein Wunder, wenn durch den Tierschutzverein häufiger auf den jämmerlichen Zustand der Burmesterschen Pferde hingewiesen wurde. Gespart haben kann Burmester während des Winters also höchstens 50 Prozent an Personal. Um diesen Betrag waren seine Unkosten im Sommer also höher, so daß sich folgendes Bild ergibt:

Unkosten Winterhalbjahr	7800,— ℳ
Unkosten Sommerhalbjahr	7800,— ℳ
Personal-Mehrkosten während des Sommerhalbjahrs	1700,— ℳ
Eigenverbrauch	2400,— ℳ
zus.	19 700,— ℳ

Diese Aufstellung kann natürlich keinen Anspruch auf unbedingte Richtigkeit erheben, aber bei weiterer Berücksichtigung des Umstandes, daß B. jährlich mindestens drei Pferde neu anschaffen mußte, kommt man gut auf den vorerwähnten Verlust von ungefähr 900 ℳ im Jahre. Jedenfalls konnten die Burmesterschen Linien selbst bei stärkstem Sommerverkehr nicht rentabel sein, denn der Verkehrsumfang im Winter war zu schwach. Der Nordwesten war eben noch bis in die 1860er Jahre hinein die Gegend der Sommersitze Hamburgs, deren Besitzer im Winter in der Stadt wohnten. Man kann auch als sicher annehmen, daß Basson & Co.

sich ernstlicher für diese Linien interessiert hätten, wenn sie einen Vorteil darin gesehen hätten, denn diese Leute hatten in jenen Jahren für einträgliche Linien ein feines Gefühl. Sie wußten schon, warum sie 1840 den bestehenden Linien nach Horn und Wandsbek Konkurrenz machten und sich nicht für Eppendorf und Eimsbüttel interessierten. Tatsächlich haben sie ja 1868, als Eimsbüttel schon dichter besiedelt war, auch eine Linie nach Eimsbüttel eröffnet und die ursprüngliche Linie schließlich übernommen.

Burmester hat nun das Unternehmen zunächst unverändert fortgesetzt; aber Ende November 1855 stellte er bei der Landherrenschaft den Antrag, den Betrieb seiner Linien während der Wintermonate einstellen zu dürfen, was selbstverständlich abgelehnt wurde[99]). Und wenn nun auch die unzufriedenen Eppendorfer immer wieder verlangt hatten, man sollte Burmester die Konzessionen einfach entziehen, es würden sich genügend andere Hamburger Unternehmer (entrepreneurs) für diesen Betrieb finden, so war das nicht der Fall. Am 31. Dezember 1855 erschien Burmester mit Johann Friedrich Carl Berg aus Klein-Voigtshagen bei Grevesmühlen in Mecklenburg-Schwerin, der den Betrieb kaufen wollte, auf der Landherrenschaft, um den Kaufkontrakt abzuschließen. Mit dem 1. Januar 1856 wurde der Besitzwechsel vollzogen. Berg übernahm für 20 000 ℳ das Gebäude Burmesters beim israelitischen Begräbnisplatz — der Platz selbst war von der Kämmerei bis Ostern 1859 gemietet —, ferner die sieben Omnibusse, ein Phaeton, einen Blockwagen sowie die 18 Pferde nebst allem Zubehör und verpflichtete sich, je 10 000 ℳ am 1. Juli 1856 und am 12. Januar 1857 zuzüglich 4 % Zinsen auszuzahlen, wofür eine Bürgschaft gestellt wurde. Burmesters Sache war es, die Übertragung der Konzessionen und des Grundstücks auf Berg zu veranlassen. Dies wiederum war nicht ganz einfach; denn zu diesem Zwecke mußte Berg erst Hamburger Bürger werden. Solange lief das Unternehmen noch auf Burmesters Namen, aber für Bergs Rechnung. Diese Formalitäten zogen sich lange hin. Als Burmester sich im Mai 1856 bei der Landdrostei Pinneberg um die Übertragung der Lokstedter Konzession auf Berg bemühte, wurde ihm eröffnet, daß deswegen erst nach Kopenhagen berichtet werden müßte. Für das Gebiet der Landherrenschaft wurde die Übertragung am 17. Juni 1856 genehmigt. Die Hoffnungen, die das Publikum auf diesen Besitzwechsel gesetzt hatte, haben sich nicht erfüllt. Wie wir noch sehen werden, gelang es auch Berg nicht, den Betrieb zu sanieren, sondern auch er geriet in Schwierigkeiten.

Wir müssen unser Augenmerk aber zunächst wieder auf die Omnibusverbindung mit Blankenese lenken. Der Omnibus „La dame blanche" hatte alle diese Jahre hindurch seine zwei bis drei täglichen Fahrten während der Sommermonate regelmäßig eingehalten; lediglich tariflich wurden mehrere Änderungen vorgenommen. Wer die eigentlichen Unternehmer dieser Linie waren, ist nicht mehr feststellbar, da Anzeigen in der Presse stets mit „Die Comité" unterzeichnet waren. Die in einem geschichtlichen Rückblick auf die Entwicklung der Firma Basson & Co. in der Presse vertretene Ansicht, daß Basson & Co. von 1843 bis 1856 diesen Omnibus betrieben hätten, wird nicht zutreffend sein[42]). Schon aus propagandistischen Gründen unterließ diese Gesellschaft nie, auf den Namen Basson & Co. hinzuweisen, der bei keiner Veröffentlichung neuer Fahrpläne ihrer Linien fortgelassen wurde. Erst im Herbst 1855 machte sich Bassonscher Einfluß auch bei der Blankeneser Linie bemerkbar. Ab 5. September 1855 verkehrte diese Linie viermal

täglich, und es wurde auch ein Fahrpreis von Altona nach Blankenese festgesetzt (4 ß Hmb. Crt. oder 13 ß dänische Reichsmünze)[100]). Ab 10. Oktober 1855 befand sich in Altona, Palmaille 97, ein Wartezimmer für diese Linie, und zwar im Hause des Altonaer Büros von Basson & Co. Erstmalig wurde diese Linie jetzt ganzjährig betrieben und die Zahl der Fahrten im Winterfahrplan sogar auf sechs je Tag erhöht. Ab 19. Dezember 1855 entfielen die Fahrten zwischen Hamburg und Altona wegen gänzlichen Mangels an Frequenz bis auf eine Mittagsfahrt; die Linie begann und endete im übrigen fortan in Altona. Diese Anzeige war von Basson & Co. unterzeichnet. Wie lange sie die Linie betrieben haben, ist nicht bekannt, weitere Veröffentlichungen sind nicht erfolgt, lediglich im Altonaer Adreßbuch von 1856 findet sich noch ein Hinweis auf die Linie. In diesem Falle hatten sich Basson & Co. zu spät eingeschaltet: ein zwei Jahre vorher gegründetes Konkurrenzunternehmen hatte ihnen den Rang abgelaufen[101]). Schon im Herbst 1852 hatte der Ottensener Fuhrmann F. Paulsmeier, Mitinhaber der 3. Linie, eine Sonntagsausflugslinie eingerichtet, die nachmittags für 5 ß vom Ottensener Kirchhof bis Teufelsbrücke fuhr. Im Sommer 1853 fuhr diese Linie Sonntag vormittags alle zwei und nachmittags alle eineinhalb Stunden, und die Nachmittagsfahrten fanden auch montags und mittwochs statt. Aber Paulsmeier setzte das Unternehmen nicht fort, und am 4. Juni 1854 eröffnete der Altonaer J. C. Brandenburg eine neue Linie nach Blankenese[102]). Ausgangspunkt in Altona war die Palmaille beim Schauspielhaus, und im Gasthof von Graaf, Palmaille 89, wurde ein Wartezimmer eingerichtet. Der Blankeneser Endpunkt befand sich oberhalb des Fährhauses bei der Witwe Temme. Tariflich wurde die Strecke in zwei Abschnitte unterteilt; die ganze Strecke kostete 8 ß, und zwischen Blankenese und Flottbek einerseits und Flottbek und Altona andererseits wurden 6 ß erhoben. Bei Abnahme von 100 Karten ermäßigten sich diese Preise auf 6 und 4 ß. Im ersten Jahre ihres Bestehens verkehrten die Wagen dieser Linie drei- bis viermal täglich. 1855 fuhren sie schon beinahe alle zwei Stunden. Außerdem konnte man auf Grund einer Vereinbarung mit der 1. und der 3. Linie Karten à 3 ß zur Weiterfahrt nach Hamburg schon im Blankeneser Wagen lösen[103]). 1856 fuhr diese Linie werktags sechsmal und sonntags zeitweilig stündlich[104]). Sicher um der Konkurrenz, besonders der Bassonschen, besser begegnen zu können, wurden die Fahrpreise in diesem Jahre auf 6 und 4 ß herabgesetzt. Inzwischen hatte nämlich 1855 der Altonaer Fuhrmann W. H. Rasmus auch noch eine Omnibusfahrt nach Blankenese eingerichtet, die vormittags und nachmittags einmal verkehrte[105]). Diese Linie begann in Altona bei Pieper, an der Ecke des Fischmarkts und der großen Elbstraße, und hielt auch bei Graafs Gasthof in der Palmaille[106]). Im Anschluß an die Brandenburgsche Linie verkehrte vom 12. April 1857 bis 1860 sogar ein Omnibus zwischen Blankenese und Wedel ein- bis zweimal täglich[106]).

Aber auch der Omnibus „La dame blanche" erlebte noch eine Wiederauferstehung. Diese Fahrt richtete der Hamburger Fuhrherr Schlüter wieder ein, und zwar in Gemeinschaft mit Brandenburg. Der Wagen wurde in Blankenese stationiert und fuhr früh morgens nach Hamburg und in den späten Nachmittagsstunden wieder zurück. Gedacht war er wohl für die an der Elbe wohnenden Kaufherren, denn er wurde vierspännig gefahren, und entsprechend waren die Fahrpreise, nämlich

von Hamburg bis	Blankenese 16 ß, bis Teufelsbrücke 12 ß, bis Neumühlen 8 ß
von Altona bis	Blankenese 12 ß, bis Teufelsbrücke 8 ß, bis Neumühlen 8 ß

Kinder unter 10 Jahren kosteten die Hälfte, Abonnenten hatten die Möglichkeit, durch Abgabe einer Karte einen Platz im voraus belegen zu lassen. Die Mitnahme von Paketen und anderen steuerpflichtigen Gegenständen war untersagt[107]). Betrieben wurde dieser Wagen nur während des Sommerhalbjahrs, und zwar erstmalig 1859 ab 8. Mai. In der Stadt verlief die Linienführung wie folgt: Bergstraße bei der Petrikirche—Jungfernstieg—Gänsemarkt—Dammtorstraße—Wall—Holstentor—St. Pauli—Reichenstraße—Prinzenstraße—Palmaille—Flottbeker Chaussee. Seit 1861 wurde vom Gänsemarkt durch den Valentinskamp zum Holstentor und 1864 aus dem Dammtor am Zoo vorbei zum Holstentor gefahren. Danach findet diese Linie keine Erwähnung wieder. Brandenburg hatte während dieser Jahre seine Linie unverändert weiterbetrieben und war auch Wünschen aus dem Publikum nachgekommen, indem er in seinem Fahrplan Anschlüsse der Kieler Eisenbahn berücksichtigte und auch einen Theateromnibus zwischen Blankenese und dem Schauspielhaus in Altona einrichtete. Seit Herbst 1860 war er aber auch an der 3. Linie beteiligt, und dies mag mitbestimmend gewesen sein, als er im Sommer 1864 seine Blankeneser Linie an den Altonaer Fuhrmann A. C. Köbcke abtrat, der seit 1860 auch Inhaber der Blankeneser Linie von Rasmus war[108]). Verfolgen läßt sich diese Linie dann noch bis 1877, und in den letzten Jahren ihres Bestehens war der Besitzer wieder ein Rasmus (G.)[109]). Brandenburg richtete nach der Aufgabe seiner Blankeneser Fahrten nochmals solche zwischen Altona und Flottbek (Gastwirtschaft Curel) ein, die er ab 22. Juli 1864 ganztägig alle zwei Stunden betrieb und auf der er einen Fahrpreis von 3 ß erhob[110]). Wie lange diese Linie verkehrte, ist nicht bekannt.

Eine Gegend Hamburgs hatte jetzt noch keine Verbindung mit der Stadt, und zwar die Uhlenhorst. Der Hauptgrund hierfür wird das Fehlen einer brauchbaren Fahrstraße gewesen sein. Verhandlungen über die Einrichtung einer Dampferverbindung auf der Alster schwebten schon seit längerer Zeit; aber die Aussichten auf Verwirklichung dieses Planes waren 1856 wieder in weite Ferne gerückt, als man sich entschloß, zunächst einmal für eine Omnibusverbindung zu sorgen. Friedrich Elias Schultz, der Inhaber der Barmbecker Linie, interessierte sich für dieses Unternehmen[111]), nachdem ihm von den Grundbesitzern der Uhlenhorst ein Zuschuß bis zu 500 ℳ garantiert worden war, wenn die Bruttoeinnahme für zwei Fahrten am Tage in jeder Richtung 2000 ℳ im Jahre nicht erreichen würde. Am 29. August 1856 bat Sch. in einem Gesuch die Landherrenschaft der Geestlande um die Konzession, die ihm auch erteilt wurde, nachdem er am 10. Oktober 1856 nochmals eingehendere Erläuterungen gemacht hatte[112]). Sehr umständlich war der Weg, den dieser Omnibus nehmen mußte. Der Straßenzug an der Alster war noch nicht ausgebaut, und vor allem war das Ferdinandstor noch kein Tor, sondern ebenso wie die Alsterpforte bei der Lohmühle nur eine Pforte für Fußgängerverkehr. Der Ausbau dieses Straßenzuges war freilich beschlossen, und im September 1856 war man auch schon mit dem Zuwerfen des Stadtgrabens bei der Ferdinandspforte beschäftigt, aber die Vollendung der Straße zog sich doch noch zwei Jahre hin[113]). So mußte diese Linie anfangs vom Speersort aus über Steinstraße—Steintor—Steindamm—Lübecker Tor—Mühlendamm—Kuhmühle—Schürbeck—Uhlenhorster Weg—Schöne Aussicht zum Uhlenhorster Fährhause fahren. Die Hoffnungen der Uhlenhorster, schon im Winter 1856 eine Omnibusverbindung zu besitzen, wurden aber nochmals enttäuscht; denn so prompt konnte Schultz

keinen Wagen beschaffen. Erst am 1. April 1857 wurde der Betrieb auf dieser Linie mit fünf täglichen Fahrten aufgenommen und ein Fahrpreis von 4 ß, nach der Sperre mit 1 ß Zuschlag, erhoben[114]). Die Beförderungsziffer des ersten Monats schwankte zwischen 29 und 80 Personen täglich, war also sehr niedrig[115]). Ab 1. Juni 1857 wurde eine neue Abendfahrt um 8.00 Uhr vom Fährhause zur Stadt eingelegt, die während des Sommers bis zum 16. September 1857 und im Jahre 1858 vom 16. Mai bis zum 16. September verkehrte. Während der Wintermonate wurde die Zahl der Fahrten auf vier reduziert, so daß der letzte Wagen schon nachmittags um 4 Uhr von Hamburg abging. Den Betrieb führte für F. E. Schultz sein Sohn Johann Franz Heinrich Schultz, und am 10. Dezember 1858 wurde diesem die Linie auch formell übertragen. Der neue Weg durch das Ferdinandstor war Anfang Dezember 1858 fertig, so daß Schultz am 8. Dezember 1858 die Genehmigung zur Änderung der Linienführung beantragen konnte, die ihm auch erteilt wurde. Ab 16. Dezember 1858 nahm die Linie folgenden Weg: Uhlenhorster Fährhaus—Schöne Aussicht—Neuer Weg—Lohmühlenpforte—An der Alster—Ferdinandstor—Alsterdamm—Berg- und Hermannstraße—Rathausmarkt und Große Johannisstraße bis Margreths Caffee-Haus an der Ecke der Mühlenbrücke, der Bank gegenüber[116]). Versuchsweise wurde eine Spätfahrt nach der Sperre (ab Uhlenhorst 8.30, ab Hamburg 9.30 Uhr) eingerichtet, aber schon am 30. Dezember 1858 wieder aufgegeben. Auch Dutzendkarten, die sonntags nicht galten, waren erhältlich; sie kosteten bis Alsterpforte 24 ß, bis Schöne Aussicht 36 ß und bis Uhlenhorst 44 ß. Der Preis der letzteren wurde am 1. September 1859 auf 40 ß ermäßigt. Im Sommer 1859 begann nämlich die Alsterdampfschiffahrt, die der Omnibuslinie fühlbare Konkurrenz machte und der sie nicht lange standgehalten hat. Um seine Linie, die sowieso nur schwach benutzt wurde, wieder rentabel zu gestalten, beantragte Schultz am 21. Mai 1860, die Linienführung auf der Uhlenhorst verändern zu dürfen, indem die Fahrten mehr das Innere der Uhlenhorst erschließen sollten und er die Uferstraßen den Dampfern überlassen wollte. Das ergab dann ab 1. Juni 1860 folgende Linienführung: Uhlenhorster Fährhaus—Fährstraße—Adolfstraße—Kurze Bleicherstraße (westliches Ende der Heinrich-Hertz-Straße)—Hofweg und durch den Uhlenhorster Weg wieder an die Alster, dann weiter wie bisher[117]). Ab 3. November 1860 wurde nochmals eine Änderung vorgenommen, indem vom Fährhaus über Schöne Aussicht und Auguststraße zur Kurzen Bleicherstraße gefahren wurde. Aber auch die Bewohner der inneren Uhlenhorst zogen eine schöne Dampferfahrt einer fragwürdig bequemen Omnibusfahrt vor, und die Omnibuslinie verlor weiter an Bedeutung. Im Sommer 1862 wurde der Sonntagsbetrieb ganz eingestellt und werktags auf drei Fahrten beschränkt, und am 8. September 1862 übergab J. F. H. Schultz die Linie seinem Bruder Hermann Gottfried Theodor Schultz, der inzwischen auch von seinem Vater die Barmbeker Linie übernommen hatte. Während des Winterhalbjahrs 1862/63 unternahm dieser noch einen Rettungsversuch; er ließ ab 7. November 1862 die Linie wieder sechsmal täglich verkehren. Außerdem gab es vom 2. Dezember 1862 bis 22. Februar 1863 eine Spätfahrt, 9.15 Uhr von der Uhlenhorst und 10.15 Uhr von Hamburg zurück zum Fahrpreise von 6 ß (bis Sechslingspforte 4 ß). Aber die am 1. März 1863 eingeführten Tarifänderungen der Alsterdampfer, die den Uhlenhorstern ermöglichten, im Abonnement für 2 ß nach Hamburg zu fahren, überlebte die Omnibuslinie nicht lange. Jetzt wurden die schon im Sommer

1862 durchgeführten Betriebseinschränkungen auch behördlicherseits gutgeheißen und ab 23. April 1863 wieder eingeführt. Aber auch diese drei Fahrten lohnten nicht mehr, und am 22. August 1863 stellte Schultz den Betrieb dieser Linie ganz ein[118]). Wer noch Abonnementskarten hatte, konnte diese auf der Barmbecker Linie verfahren oder in Schultz' Büro am Marktplatz in Barmbek einlösen.

Aber wenn auch die Uhlenhorster von ihrem Omnibus nicht viel wissen wollten, ganz ohne diese Verbindung wollten sie doch nicht sein; denn im Winter bei Eisgang fuhren die Dampfer nicht, und dann war man auf ihn angewiesen. Nach Lage der Dinge war es aber kein Wunder, wenn sich kein Unternehmer bereit fand. Auch der Fuhrherr Schlüter, dem diese Verbindung angetragen wurde, wollte sie nicht ohne Garantie übernehmen. Die gewünschte Garantie wurde ihm schließlich durch Abnahme von Fahrkarten im Werte von 2500 ℳ gegeben und ausgemacht, daß er die Linie vom 1. November 1863 bis Ende Mai 1864 betreiben sollte[119]). Die Linienführung entsprach der alten, begann allerdings erst Ecke August- und Adolfstraße. Zunächst betrieb Schl. diese Linie sogar stündlich während des ganzen Tages. Die letzte Fahrt abends um 10 Uhr begann in der Kleinen Rosenstraße beim Thaliatheater. Am Jahresende machte Schl. den Versuch, nur noch alle zwei Stunden zu fahren, aber nur für wenige Tage, vom 31. 12. 1863 bis 3. 1. 1864; wahrscheinlich haben die Uhlenhorster das auf Grund der von ihnen übernommenen hohen Garantiesumme durchgedrückt. Verändert wurde lediglich die Linienführung, indem die Fahrten nach der Stadt über den Hofweg und zurück durch die Adolfstraße gingen[120]). Ab 9. Februar 1864 wurde dann aber doch der Zweistundenbetrieb endgültig eingeführt. Welche Abmachungen für das Winterhalbjahr 1864/65 galten, ist unbekannt. Im Dezember 1864 verkehrte diese Linie sechsmal am Tage, aber mit Wiederaufnahme der Dampfschiffahrt auf der Alster stellte sie ihre Fahrten am 21. Januar 1865 endgültig ein[121]). Die Alsterdampfer hatten ihr Übergewicht unter Beweis gestellt, das sie sich auch trotz weiterer Versuche während der nächsten 15 Jahre nicht nehmen ließen.

Rothenburgsort, das in den vierziger Jahren schon einmal eine Omnibusverbindung mit Hamburg besaß, erhielt erst 1857 wieder eine solche, die der Bäcker und Gastwirt P. H. Dionysius auf Rothenburgsort gründete[122]). Die Eröffnung dieser Linie erfolgte am 21. Mai 1857 mit drei Fahrten am Tage. Sie begannen bei der Stadtwasserkunst und führten über Billwärder Neuendeich—Brandshofer Schleuse und Banksstraße durch das Deichtor und über den Wall zur Steinstraße, dann über Speersort und Bergstraße zum Rathausmarkt, wo der Wagen an der Ecke der Kleinen Johannisstraße Nr. 1 bei Herrn Schröder hielt. Einen bemerkenswerten Verkehr hatte die Linie aber nicht zu verzeichnen, und im darauffolgenden Winter wurde nur zweimal täglich gefahren. Diese Fahrten haben sich wohl überhaupt nicht gelohnt, denn im Winter 1858/59 wurde die Linie vom 1. Oktober bis zum 28. Februar ganz stillgelegt. Nachdem der Fahrplan für 1859 im Sommer fünf und im Winter vier Fahrten aufwies, gab Dionysius das Geschäft im Frühjahr 1860 wieder auf. Sein Nachfolger war M. Meyer, Gastwirt am Röhrendamm, der die Fahrten im gleichen Umfang am 8. Juli 1860 wieder aufnahm und auch Abonnementspreise einführte[123]). Es kosteten nun bis

Rothenburgsort	12 Karten 2 ℳ 10 ß,	100 Karten 21 ℳ — ß
Grünerdeich	12 Karten 2 ℳ — ß,	100 Karten 15 ℳ 8 ß

Als Kuriosum mag noch festgehalten werden, daß Meyer im Winter 1860 seine Fahrgäste statt in einem Omnibus in einem offenen Schlitten beförderte[125]). Er wurde deswegen heftig angegriffen, wenn ihm auch zugute gehalten werden mußte, daß der Weg nach Rothenburgsort sehr schlecht war. Einen Omnibus müsse er aber verwenden, und wenn er so nicht fahren könne, solle er ihn auf Schlittenkufen setzen. Welchen Ausweg Meyer schließlich gewählt hat, verrät uns die Presse leider nicht mehr. Aber auch Meyer kam bei diesem Unternehmen nicht auf seine Rechnung, und im August 1864 erschien als neuer Besitzer G. Lutter, dem es aber auch nicht anders erging[126]), so daß er die Konzession schließlich am 26. Januar 1867 an G. Schmidt weitergab[127]).

Um aber der Zeit nicht zu weit vorauszueilen, müssen wir uns erst einmal wieder mit der Interessengemeinschaft der 3. Linie beschäftigen, bei der in den voraufgegangenen Jahren einige Veränderungen zu verzeichnen waren. Die vorhandenen Unterlagen reichen nicht aus, um die Besitzverhältnisse dieser Linie chronologisch genau zusammenzustellen, und man kann sicher annehmen, daß die Anteile dieser Linie häufiger gewechselt haben, als hier angegeben werden kann. In einer Vereinbarung zwischen der Hamburger Polizeibehörde und dem Altonaer Oberpräsidium vom 18./19. August 1848, deren Wortlaut nicht mehr vorliegt, scheint festgelegt worden zu sein, daß Hamburger und Altonaer Fuhrleute stets zu gleichen Teilen die Wagen stellen sollten, was aber nicht immer eingehalten worden ist[2]). Anfang 1858 befand sich die Linie in den Händen folgender Fuhrleute: J. C. Hoppe und Schmidt Wwe. in Hamburg und H. P. N. Brandt, L. J. Fick und J. F. Paulsmeyer in Altona[128]). Im April 1858 trat der Hamburger Posthalter und Besitzer der Harburger Omnibuslinie J. A. Schlüter in die 3. Linie ein, indem er die beiden Wagen von Hoppe und den einen von Fick mit Pferden und Geschirr für 17 000 Mark übernahm. In der Presse wurde dieser Besitzwechsel freudig begrüßt. Man erhoffte sich durch die Beteiligung des anerkannt gut geleiteten Schlüterschen Betriebes eine bessere Organisation dieser Linie, die in den letzten Jahren zweifellos vernachlässigt worden war. Aber auch Schlüter zog sich bald wieder zurück. Im Sommer 1860 trat der Altonaer Fuhrmann und Besitzer der Altona–Blankeneser Omnibusse J. C. Brandenburg mit ein, und das Hamburger Adreßbuch von 1861 verzeichnet als Inhaber dieser Linie nur noch die Altonaer Fuhrleute Paulsmeyer, Ohlsen und Brandenburg. Dieser Umstand wirkte sich auf den Fahrplan aus. Da sich jetzt die Stallungen sämtlicher Wagen in Altona befanden, war es nicht mehr möglich, die Fahrten, wie bisher üblich, zur gleichen Zeit in Hamburg und Altona beginnen und enden zu lassen. Ab 2. September 1860 wurden also von Brandenburg abends drei Fahrten vom Schweinemarkt nach Altona nachgelegt (9.45, 10.00, 10.15), deren Abfahrtszeiten ab 5. September 1860 den für diese Linie üblichen Minutenziffern angepaßt und auf 9.37, 9.52 und 10.07 Uhr verlegt wurden[129]). Diese betrieblich wohl zweckmäßige, sonst aber eigenmächtige Maßnahme hatte ein Nachspiel. Leider liegt hierzu nur ein Blatt eines Sitzungsprotokolls vor, aus dem sich die Zusammenhänge nur ahnen und daher nur ungenau rekonstruieren lassen[130]). Jedenfalls hat der Polizeiherr die vorerwähnte Vereinbarung von 1848 zum Anlaß genommen, hier einzugreifen, diese Fahrten zu verbieten und eine Stationierung dieser Wagen in Hamburg verlangt. Daraufhin beschwerte sich im Herbst 1861 der Hamburger M. H. E. Brandenburg, seines Zeichens Schlachter am Gänsemarkt, beim Senat über den Polizeiherrn wegen der ihm

verbotenen Stationierung seiner Omnibusse und Pferde in Altona. Der Senat hielt es nun seinerseits nicht für zulässig, einem hiesigen Bürger zwingende Vorschriften darüber zu machen, wo er die für seinen Betrieb erforderlichen Wagen und Pferde nachts unterbringe. Allerdings dürften nicht eigenmächtig neue Fahrten eingelegt werden, aber falls diese im Interesse des Publikums wären, sei zu erwägen, ob nicht durch eine gleichmäßige Ausdehnung der Betriebszeit für alle Unternehmer morgens und abends dieser Beschwerde abgeholfen werden könne. Was war hier geschehen? Wahrscheinlich hat sich der Altonaer Brandenburg eines Hamburger Namensvetters bedient, um mit seiner Beschwerde überhaupt Aussicht auf Erfolg zu haben. Wie diese Angelegenheit dann entschieden wurde, ist nicht bekannt, aber ab 2. November 1861 fuhr der letzte Wagen dieser Linie wieder wie früher abends um 9.22 Uhr ab Hamburg. Dabei blieb es die nächsten Jahre, bis sich Brandenburg im November 1866 ganz aus dem Omnibusgeschäft zurückzog und seinen Fuhrpark zum Verkauf brachte[131]). Da sich niemand fand, der die Nachfolge Brandenburgs in der Interessengemeinschaft übernehmen wollte, mußte der Betrieb eingeschränkt werden. So wurde der 15-Minuten-Betrieb aufgehoben und am 11. November 1866 der 24-Minuten-Betrieb auf dieser Linie eingeführt, allerdings am 24. November 1866 wieder in einen 20-Minuten-Betrieb umgewandelt, und zwar ganztägig von morgens 8.15 bis abends 9.55 Uhr[132]).

Inzwischen hatten sich aber auch bei dem Sorgenkind des Hamburger Verkehrs, der 2. Linie, eine Reihe Veränderungen ergeben, denen wir uns jetzt erst wieder zuwenden müssen. Mit bewunderungswürdigem Elan hat J. F. C. Berg sich im Januar 1856 nach der Übernahme des Betriebes darangemacht, diesen zu reorganisieren. Die Fahrpläne veränderte er zunächst kaum, aber am 10. Januar 1856 verlegte er den Endpunkt seiner drei Linien vom Gänsemarkt nach der Bergstraße Nr. 14 bei der Kraefftschen Weinhandlung, was von den Fahrgästen sehr angenehm vermerkt wurde[133]). Dafür fielen dann die mittäglichen Abfahrten der Linien von der Börse weg. B. beschaffte zusätzlich einige Pferde und auch Omnibusse und kleidete seine Kutscher und Kondukteure in neue Livreen[134]). Aber um eine Notwendigkeit kam er doch nicht herum: eine Tariferhöhung[135]). Ab 16. März 1856 erhob er auf allen Linien für jede Entfernung 5 ß, nach Eintritt der Sperre 6 ß, sowohl von Erwachsenen als auch von Kindern. In den Genuß einer Tarifermäßigung kam man nur bei Verwendung von Karten, die zu folgenden Preisen ausgegeben wurden: von Hamburg nach den Endstationen Eppendorf, Eimsbüttel und Lokstedt per Dutzend 3 ℳ, Kinder 2 ℳ 4 ß, nach den Zwischenstationen Pöseldorf, Rotherbaum, Schulzweg, Grindelberg und Schäferkamp 2 ℳ 4 ß, bzw. 1 ℳ 8 ß. Diese Karten galten auch nach der Sperre mit 1 ß Zulage, sonntags galten aber nur die Karten nach den Zwischenstationen. Wer einen Ausflug in Hamburgs Umgebung machen wollte, mußte also voll bezahlen[136]). 1857 erhöhte B. den Preis der Dutzendkarte nach Lokstedt auf 3 ℳ 12 ß, stellte sie also dem Einzelfahrpreis gleich; diese Maßnahme wurde 1859 aber wieder rückgängig gemacht. Der Sommerfahrplan für das Jahr 1856 wies verschiedene Verbesserungen auf. Nach Eppendorf wurde stündlich abwechselnd über Rothenbaum und Pöseldorf gefahren, Eimsbüttel wurde siebenmal am Tage bedient; diese Fahrten gingen teilweise über Belle Alliance und teilweise über Schäferkampsallee—Schröderstiftstraße. Nach Lokstedt konnte man fünfmal am Tage kommen. Dieser Platz entwickelte sich in jenen Jahren schon zu einem beliebten

Ausflugsziel der Hamburger; sonntags verkehrte diese Linie ganztägig alle zwei Stunden. Auch die 1843 eingegangene Verbindung mit Groß Borstel nahm Berg wieder auf: Ab 7. August 1858 fuhren werktags zwei Wagen von und ein Wagen nach Groß Borstel; sonntags konnte man nur früh morgens von dort nach Hamburg kommen und abends wieder zurück[137]). Auf die Börsenfahrten hat B. aber doch nicht verzichtet; schon während des Sommerfahrplans 1856 machten die um die Mittagszeit von Hamburg abgehenden Wagen von der Bergstraße aus wieder den Umweg an der Börse vorbei. Auch mit einem Theateromnibus versuchte er sich, geriet hierbei allerdings in Konflikt mit den Altonaer Behörden, deren Genehmigung er nicht eingeholt hatte. Als sein Wagen Anfang November 1858 zum ersten Male vom Stadttheater nach Altona fuhr, wurde der Wagen dort von Polizeiofficianten angehalten und der Kutscher mit seinem Kondukteur in Haft genommen, aus der sie erst am nächsten Tage entlassen wurden[138]). Erneute Verhandlungen Bergs führten zu keinem Erfolg, und als er diese Fahrten am 29. Dezember 1858 wieder aufnahm, endeten sie am Nobistor, führten also nicht mehr auf Altonaer Gebiet[139]). Daß diese Fahrten nicht lohnend gewesen sein können, liegt auf der Hand, und als es dem Altonaer A. R. Italiener im Sommer 1859 endlich gelang, die Konzession für die Börsenfahrten wieder zu bekommen, übertrug Berg ihm auch seine Konzession für den Theateromnibus[140]). Aber jetzt wurde von Hamburger Seite Einspruch gegen diese Fahrten erhoben. Die Klärung der Streitfragen zog sich noch bis zum Februar 1860 hin. Dann erst konnte Italiener mit diesen Fahrten beginnen. Damit war der Kleinkrieg zwischen Hamburg und Altona aber keineswegs beendet, denn schon wenige Tage später fiel Italiener wieder in Ungnade, worüber uns die „Reform" vom 25. Februar 1860 wie folgt berichtet:

„Schade, daß Wieland tot ist, er könnte einen allerliebsten Anfang zu seinen „Abderiten" schreiben, wenn er das Hamburger Monopolwesen ins Auge fasste. Vor einigen Tagen bestellte der Altonaer Bürger Herr Dolck einen Omnibus des Herrn Italiener, der ihn abends aus Hamburg abholen sollte, wo er sich mit einer größeren Gesellschaft zu Besuch befand. Der beschränkte Untertanenverstand wäre nun geneigt anzunehmen, es sei für Europas Gleichgewicht ganz gleichgültig, ob Italiener in diesem Falle so und so viel Droschken, oder ein Collektivfuhrwerk, einen Omnibus schicke, aber der heilige Zopf will es anders! Italiener muß erst dem Beamten Herrn Tittel die feierliche Anzeige machen, er beabsichtige mit besagtem Gespann in Hammonias Mauern einzurücken. Er tat dies auch, erhielt aber zur Antwort: „Warum denn nicht lieber Herr Dolck einen Hamburger Omnibus nehme? Dem Gesuch könne nicht gewillfahrt werden." Italiener fasste Mut, wie Franz Joseph, als er über den Ticino schritt, und wagte es, trotz dieses Bescheids, mit dem staatsverbrecherischen Omnibus Herrn Dolck abzuholen. Den andern Tag ward er citirt, er erklärte, früher habe er ungehindert dergleichen nächtliche Expeditionen unternommen, bei denen doch wohl nicht anzunehmen sei, daß die Interessen hamburgischer Staatsbürger erheblich dadurch gefährdet würden, und er habe nicht eingesehen, warum gerade diesmal ein Opfer auf dem Altare hamburgischer Absperrungstheorie fallen müsse. Darauf große Conferenz zwischen Herrn Tittel und dem Herrn Senator Blumenthal, die damit endigte, daß Italiener erlaubt wurde, Altonaer Bürger aus dem Gebiete der Freien Hansestadt Hamburg abzuholen, aber nur unter der Bedingung, daß die Altonaer Polizei sich schriftlich bereit erkläre, sothane Freiheit auch Hamburger Omnibusbesitzern in Altona zu gestatten. Durch diese salomonische Entscheidung waren Italiener und der Staat dann endlich gerettet. Wann werden solche Geschichten nur noch als historische Curiositäten betrachtet werden? Möge der Frei-

handelsverein im Bunde mit der Bürgerschaft dafür sorgen, daß solche Zopfreste schleunigst ins Antiquitätenkabinett verwiesen werden!"

Heute betrachten wir diesen Fall tatsächlich als Kuriosum; doch dieser kleine Artikel zeigt uns, daß die Bevölkerung Hamburgs und Altonas sich auch damals schon besser verstand als die Behörden, zwischen denen die Reibereien noch viele Jahre weitergingen. Den Anstoß zu diesen kleinlichen Schikanen werden häufig die Droschkenkutscher gegeben haben, denen die Konkurrenz der Omnibusse ja immer ein Dorn im Auge war. So wurde noch im Sommer 1869, abends um 11 Uhr, ein besetzter Hamburger Omnibus auf dem Altonaer Rathausmarkt von mehreren Droschkenkutschern angehalten und die Fahrgäste zum Aussteigen veranlaßt; die Droschkenkutscher behaupteten, um diese Abendzeit dürfte kein Omnibus mehr Fahrgäste befördern[141]). Dieser Fall kam damals zur Untersuchung, mit welchem Ergebnis ist unbekannt. Aber auch auf anderen Gebieten bestanden zwischenstaatliche Schwierigkeiten, die indirekt auch unseren Verkehr betrafen. Im Mai 1857 sah auch Berg sich einmal veranlaßt, sich im Interesse seiner Wagen und Pferde über den Zustand der Grindelallee zu beschweren. Daraufhin reichte der Ingenieur Westphalen der Landherrenschaft einen Bericht ein, der die geringen Möglichkeiten beleuchtete, die der Baudeputation damals für den Ausbau und die Unterhaltung unserer Straßen zur Verfügung standen. In diesem Bericht heißt es u. a.[142]):

„Die Steinanfuhr an den Chausseen vorm Dammthor ist in Folge des holsteinischen Ausfuhrzolls allmählig immer geringer geworden, sodaß die Ingenieure des Wegebaues schon bei Eingabe des Budgets für 1856 glaubten vorstellen zu müssen, daß um künftig die Chausseen zweckmäßig unterhalten zu können, es ihnen notwendig erscheine, die frequentesten Strecken durch gute Steindämme von Reihenpflaster zu ersetzen. Die wichtigste sei die nach Ochsenzoll. Auf dem Teil Rothenbaum-Chaussee müssen schon seit Jahren die Abfälle von den Pflasterarbeiten innerhalb der Stadt mit zu Hilfe genommen werden, um überhaupt eine genügende Unterhaltung zu erreichen. Bei der Grindel-Allee liegt es ähnlich, und wird demnächst wie oben mit der Reparatur begonnen, denn die Anfuhr von rohen Steinen betrug 1856 nur 150 und 1857 sogar nur 112 Cubikfuss."

Hier spielten also die Hamburg umgebenden Landes- und Zollgrenzen eine erschwerende Rolle, und die eingeführten Mengen sind ja tatsächlich nur sehr gering. Daher ist es kein Wunder, wenn Berg mit seiner Eingabe keinen Erfolg hatte und sich die Beschwerden über den schlechten Zustand der Straßen in der Presse jener Jahre immer wiederholten. Die Pflasterung der Straßen in den Vororten erfolgte ja auch erst sehr viel später, als die Zollschranken gefallen waren und die Vorstädte schon mit der Stadt zu einem Komplex zusammenwuchsen.

Im Winterhalbjahr 1858/59 verbesserte Berg den Fahrplan der Eppendorfer Linie, indem er drei Fahrten, die sonst nur während des Sommerfahrplans verkehrten, auch im Winter bestehen ließ. Aber mit dem Betriebsergebnis war er nicht zufrieden; denn als er der Landherrenschaft im Herbst 1859 seinen Fahrplan für das Winterhalbjahr 1859/60 zur Genehmigung einreichte, fehlten diese Fahrten wieder, und außerdem wollte er die Abendfahrt nach der Hohenluft ausfallen lassen. Dies wurde ihm untersagt. Daraufhin reichte er beim Senat eine Beschwerde ein und gab zur Begründung seiner Maßnahme auch wieder einige Zahlen an, die hier folgen[143]).

Danach benutzten diese drei fraglichen Fahrten im

November	1858	778	Personen	bei	einer	Einnahme	von	182	ℳ	7	ß
Dezember	1858	925	„	„	„	„	„	218	ℳ	—	ß
Januar	1859	836	„	„	„	„	„	170	ℳ	14	ß
Februar	1859	859	„	„	„	„	„	203	ℳ	9	ß
März	1859	994	„	„	„	„	„	233	ℳ	2	ß
April	1859	1176	„	„	„	„	„	270	ℳ	—	ß
	zus.	5568	Personen					zus. 1278	ℳ	—	ß

Als Ausgaben führte er folgende Positionen auf (für die ganze Zeit):

Chausseegeld	90 ℳ 8 ß	(8 ß täglich)
Lohn für Kutscher	240 ℳ — ß	(40 ℳ monatlich)
Lohn für Conducteur	180 ℳ — ß	(30 ℳ monatlich)
Unterhaltung für 4 Pferde	1086 ℳ — ß	(24 ß je Pferd täglich)
Wagenverschleiß etc.	181 ℳ — ß	(16 ß täglich)
zus.	1777 ℳ 8 ß	

Die entsprechenden Zahlen für die Hohelufter Spätfahrt sind für

Nov.	1858	264	Pers.	83 ℳ 11 ß	Ausgaben				
Dez.	1858	301	„	81 ℳ 9 ß	Chausseegeld	59 ℳ 4 ß	(ca 5 ß tägl.)		
Jan.	1859	248	„	65 ℳ 5 ß	Sperre	246 ℳ 13 ß	(ca. 22 ß tägl.)		
Febr.	1859	223	„	59 ℳ 6 ß	Kutscher/Cond.	90 ℳ — ß		anteilig gerechnet	
März	1859	330	„	87 ℳ 9 ß	2 Pferde	181 ℳ — ß			
April	1859	271	„	73 ℳ 9 ß	Wagenverschl.	60 ℳ — ß			
	zus.	1637	Pers.	451 ℳ 1 ß	zus.	637 ℳ 1 ß			

Zum Vergleich gab er noch das Ergebnis der drei Eppendorfer Fahrten für den November 1859 an, der bei 1700 Personen eine Einnahme von 445 ℳ 5 ß erbrachte. Dies ist ohne Frage ein Ergebnis, das einen abschlägigen Bescheid des Senats rechtfertigte. Aber Berg hatte sicher andere Fahrten zugrunde gelegt oder das Ergebnis anders errechnet, denn eine Betriebszunahme von 120 % gegenüber dem November 1858 ist unwahrscheinlich, auch die Durchschnittseinnahme je Fahrgast liegt 20 % höher. Um bei diesem günstigen Ergebnis überhaupt noch einen Verlust auszuweisen, brachte er folgende Ausgaben in Ansatz:

Chausseegeld	52 ℳ — ß	(tägl. 1 ℳ 12 ß)
Sperre	108 ℳ 8 ß	(tägl. 3 ℳ 10 ß)
Lohn Kutscher/Conducteur	70 ℳ — ß	
Unterhalt f. 6 Pferde	270 ℳ — ß	wie vorher
Wagenverschleiß	30 ℳ — ß	
zus.	530 ℳ 8 ß	

Es ist ja nicht mehr kontrollierbar, wie diese Abrechnung entstanden ist, aber anfechtbar ist sie auf jeden Fall; denn die Abgaben für Chausseegeld erhöhte er um 20 ß täglich, außerdem setzte er enorme Abgaben für Sperre ein, obwohl diese Fahrten gar keine Sperrfahrten waren, denn in der Abrechnung für das Winterhalbjahr 1858/59 fehlte dieser Posten ganz, und jetzt belastete er diese Fahrten mit der Unterhaltung von sechs Pferden gegenüber nur vier Pferden im Vorjahr.

Seiner Bitte, diese Fahrten einstellen zu dürfen, wurde also nicht entsprochen, ihm höchstens nahegelegt, die Fahrten nach Lokstedt einzustellen. Hiermit wird aber die Landdrostei Pinneberg nicht einverstanden gewesen sein; denn auch diese verkehrten weiter.

Aber sonst geben uns diese Ziffern noch einige interessante Aufschlüsse. Während die Burmesterschen Abrechnungen aus dem Jahre 1854 noch keinen Unterschied in der Entlohnung der Kutscher und Kondukteure aufwiesen – jeder erhielt wöchentlich 10 Mark – verdiente jetzt der Kutscher monatlich 40 Mark und der Kondukteur nur 30 Mark. Das erscheint zunächst etwas befremdlich, wenn man bedenkt, daß durch die Hände des Kondukteurs die Einnahmen liefen, der zudem, um diesen Posten überhaupt bekleiden zu dürfen, bei seiner Einstellung noch eine Kaution hinterlegen mußte[144]). Es wurde also schon jetzt von den Unternehmern der Tatsache Rechnung getragen, daß der Kondukteur durch Trinkgelder eine nicht unbedeutende Nebeneinnahme hatte, von der sie auch etwas Nutzen haben wollten, ohne dabei den Kutscher zu berücksichtigen. Mit diesem mußte sich der Kondukteur direkt auseinandersetzen. Diese Tatsache verstärkte sich in den nächsten Jahrzehnten noch erheblich und führte zu Differenzen und Auswüchsen zwischen allen Beteiligten, die die merkwürdigsten Formen annahmen, wie wir noch sehen werden.

Weiter zeigt uns die Abrechnung der Eppendorfer Fahrten über das Winterhalbjahr 1858/59, daß die Durchschnittseinnahme sich auf 3,5 ß je Fahrgast, und auf der Hohelufter Abendfahrt, auf der 1 ß Sperrzulage erhoben wurde, auf 4,4 ß belief. Die Tariferhöhung, die Berg im März 1856 vorgenommen hatte, war also ein Fehlschlag, denn 1854 betrug die Durchschnittseinnahme 3,4 ß je Fahrgast. Der Umstand, daß die Durchschnittseinnahme von 1854 sämtliche Fahrten, also auch die Sperrfahrten, umfaßt, während die Durchschnittseinnahme von 1859 nur auf Tagesfahrten basiert, auf denen keine Sperrabgaben erhoben wurden, dürfte das Gesamtbild nicht ins Gewicht fallend verändern. Es ist darum nicht verwunderlich, daß die finanzielle Lage des Unternehmens 1859 schon wieder sehr schlecht und Berg selbst in eine Reihe Prozesse mit seinen Gläubigern verwickelt war, die er allerdings noch hoffte, günstig für sich beenden zu können. Außerdem lag bei der Landherrenschaft schon wieder eine Anzahl Beschwerden vom Tierschutzverein und von Fahrgästen über Mißstände aller Art in seinem Betriebe, so daß sogar erwogen wurde, ihm die Konzessionen zu kündigen. Aber bei dieser Erwägung blieb es; denn einen Nachfolger wußte man auch nicht.

Trotz allem brachte Berg noch den Mut auf, sich um die Konzession für eine weitere Linie nach Eimsbüttel zu bemühen, die durch das Holstentor fahren sollte, dessen Eröffnung damals bevorstand. Dieses Gesuch ging am 29. Juni 1859 beim Senat ein, und B. beabsichtigte, mit seinen Wagen über den Burstah—Alter Steinweg—Großneumarkt—Kohlhöfen—Poolstraße—Holstentor—Neuer Pferdemarkt —Schulterblatt nach Belle Alliance und eventuell bis Heußhof zu fahren[145]). Dieser Antrag wurde zunächst wegen der teilweise gleichen Linienführung in der Stadt mit Bassons Altonaer Linie abgelehnt und von der Polizeibehörde die Linienführung über Valentinskamp–Dragonerstall in Vorschlag gebracht; auch war eine weitere Einführung dieser Linie in die Stadt erwünscht und als Endpunkt der Hopfenmarkt ins Auge gefaßt. Durch diese neue Linie sollte der Betrieb der bestehenden Eimsbütteler Linie aber keinerlei Einschränkungen erfahren. Da sich

Senator Goßler, der das Patronat St. Pauli verwaltete, für diese neue Linie einsetzte, wurde Senator Sthamer, der Landherr der Geestlande, um Auskunft über seine Erfahrungen mit Berg gebeten, der diesen vorladen und auf Herz und Nieren prüfen ließ. In seinem Bericht führte er sodann aus, daß der Betrieb der 2. Linie den Ansprüchen eines einfachen Publikums genügte. Da sich der Verkehr auf der Eimsbütteler Linie gehoben hätte, sollte diese unverändert beibehalten werden. Im allgemeinen seien Bergs Linien jetzt einigermaßen rentabel, und er hoffte, diese auch halten zu können; allerdings hinge dies stark von den Futterpreisen ab. Seine Stallungen wären groß genug, um Pferde und Wagen für die neue Linie unterzubringen, die er alle zwei Stunden betreiben wollte. Die Fahrpreise sollten denen der anderen Linien entsprechen. — Aber unter Berücksichtigung des Inhalts der auf dem Büro der Landherrenschaft der Geestlande gegen den Supplikanten erwachsenen Akten wurde auf sein Gesuch nicht eingegangen.

Als im März 1860 von einem Herrn Falk in Altona wieder ein Versuch unternommen wurde, eine Eisenbahn-Omnibuslinie ins Leben zu rufen, die den Berliner Bahnhof durch das Holstentor mit dem Bahnhof in Altona verbinden sollte, wiederholte Berg sein Gesuch in etwas veränderter Form[146]). Jetzt wollte er vom Großneumarkt aus durch das Millerntor nach Eimsbüttel fahren. Aber auch dieser Plan kam nicht zur Ausführung.

Da seine Omnibuslinien unterwegs keine festen Haltestellen hatten, ergaben sich auch verschiedentlich Differenzen, wo der Gültigkeitsbereich der Karten nach den Zwischenstationen endete, bzw. wo die „Zahlgrenzen" waren. So verfügte die Landherrenschaft im Sommer 1859, daß seine bis zum Kleinen Schäferkamp gültigen Karten nicht nur bis zur Ecke Schäferkampsallee und Kleiner Schäferkamp, sondern bis zum Eimsbütteler Chausseehaus gültig sein sollten[147]). Hiergegen opponierte Berg erfolgreich beim Senat, der diese Verfügung aufhob, da sonst sein im Tarif enthaltener Passus, „was jenseits Schäferkamp liegt, wird mit zu Eimsbüttel gerechnet", nicht mehr sinngemäß wäre.

Berg hat den Betrieb seiner Linien nicht mehr lange aufrechterhalten können. Sein Hauptgeldgeber war vermutlich Jacob Wilhelm Kirchhoff, dem er das Omnibusunternehmen dafür verpfänden mußte[148]). Schließlich wurde er von diesem im September 1861 auf Herausgabe des Unternehmens und Übertragung der Konzessionen verklagt. So wechselte die 2. Linie Mitte September 1861 wieder ihren Besitzer, dem dann auch behördlicherseits am 16. Dezember 1861 die Konzessionen übertragen wurden. Kirchhoff tat zunächst dasselbe wie Berg im Jahre 1856; er brachte den Betrieb wieder in Ordnung, schaffte neue Pferde an und ließ auch zwei neue Omnibusse bauen, die Anfang Oktober 1861 in Fahrt gesetzt wurden[149]). Der einheitliche Anstrich der Omnibusse der 2. Linie und ein nur kleines Schild am Kutscherbock, das das Ziel der Fahrt anzeigte, erschwerten dem Publikum schon bei Tage die Orientierung darüber, wohin der Wagen fuhr, und bei Dunkelheit mußte man sich erst durch Rückfrage beim Kutscher oder Kondukteur darüber vergewissern. Da nun die Linien in der Stadt häufig gleichzeitig abfuhren, gab es dadurch manchen unnützen Aufenthalt, und trotzdem fanden sich manchmal Fahrgäste in einer anderen Gegend wieder, als sie eigentlich beabsichtigt hatten. Dann machte man seinem Ärger in der Presse Luft[150]). Diesen Mangel behob Kirchhoff, indem ab 31. Januar 1862 der Omnibus nach Eppendorf abends eine violette und der Eimsbütteler eine gelbe Laterne führten[151]).

Pech.



Kriſchan: Harjees, wi ſünd in Wandsbeck? Ick wull ja na de Hoheluft.

Conducteur: Na, is hier de Luft nich hoch genoog?

Aus der „Reform“, 22. Juli 1874.

Im Frühjahr 1862 erhielt Kirchhoff dann auch die Konzession für die zweite Eimsbütteler Linie, die am 13. Juli 1862 ihre Fahrten aufnahm[152]). Dieser Omnibus trug die Bezeichnung „St. Pauli und Eimsbüttel" und verkehrte von 8 Uhr morgens bis 8 Uhr abends alle zwei Stunden auf folgendem Wege: von der Bergstraße über den Jungfernstieg—Gänsemarkt—Valentinskamp—Dragonerstall—Poolstraße—Kohlhöfen—Großneumarkt—Neuer Steinweg—Millerntor—Eimsbütteler Straße—Neuer Pferdemarkt; dann fuhr er, weil das Schulterblatt Altonaer Gebiet war, durch die Neue Rosenstraße bis zum Chausseehause am Ende der Bartelsstraße bei Belle-Alliance (heute das westliche Ende der Amandastraße). Der Fahrpreis betrug nach allen Stationen außerhalb des Millerntores für Erwachsene und Kinder einheitlich 4 ß, aber das Kartensystem wurde stark erweitert[153]).

Es kosteten bis zur Glacischaussee, Ecke Eimsbütteler Straße

Erwachsene	12 Karten 2 ℳ 4 ß,	25 Karten 4 ℳ 8 ß,	100 Karten 17 ℳ — ß
Kinder	12 Karten 1 ℳ 8 ß,	25 Karten 3 ℳ — ß,	100 Karten 11 ℳ 4 ß

und bis Belle Alliance

Erwachsene	12 Karten 2 ℳ 10 ß,	25 Karten 5 ℳ 4 ß,	100 Karten 20 ℳ — ß
Kinder	12 Karten 1 ℳ 14 ß,	25 Karten 3 ℳ 12 ß,	100 Karten 14 ℳ — ß

Mit Beginn des Sommerfahrplans 1863 wurden einige Fahrten dieser Linie bis Lübbers Salon an der Eimsbütteler Chaussee bei der Sophienallee ausgedehnt und dabei eine Tarifermäßigung vorgenommen, indem die sonst bis zur Glacischaussee gültigen Karten jetzt bis Belle-Alliance und die Belle-Alliance-Karten bis Lübbers Salon galten. Auf kürzeste Verbindungen wurde damals noch kein großer Wert gelegt, und der Umweg, den diese Linie über Großneumarkt—Millerntor machte, um vom Holstentor zum Neuen Pferdemarkt zu gelangen, war ungeheuer und wurde bei Pflasterarbeiten noch bedenkenlos vergrößert. So wurde während der Neupflasterung der Eimsbütteler Straße noch über Kieler und Annenstraße gefahren[154]). Diesen Umweg mußten die Fahrgäste einige Jahre in Kauf nehmen, denn erst seit dem 1. September 1865 verlief die Strecke vom Holstentor direkt über die Feldstraße zum Neuen Pferdemarkt[155]).

Unter Beibehaltung des 5-ß-Tarifs für Einzelfahrten wurden 1862 auch auf den anderen Linien folgende Karten eingeführt[153]):

1) auf der alten Eimsbütteler Linie

bis Heuß-Hof

Erwachsene	12 Karten 3 ℳ — ß,	25 Karten 6 ℳ — ß,	100 Karten 22 ℳ 8 ß
Kinder	12 Karten 2 ℳ 4 ß,	25 Karten 4 ℳ 8 ß,	100 Karten 17 ℳ — ß

bis zum Chausseehause

Erwachsene	12 Karten 2 ℳ 4 ß,	25 Karten 4 ℳ 8 ß,	100 Karten 17 ℳ — ß
Kinder	12 Karten 1 ℳ 8 ß,	25 Karten 3 ℳ — ß	

1863 wurde bis Heußhof noch ein Tarif für 50 Karten für 11 ℳ 4 ß eingeführt und der Tarif für 100 Karten auf 22 ℳ ermäßigt. Auf dieser Linie hatte sich Kirchhoff also den Wünschen der Landherrenschaft gefügt und die Zahlgrenze vom Kleinen Schäferkamp zum Chausseehause verlegt.

2) Auf der Eppendorfer Linie gab es folgende Karten:

bis Eppendorf und Groß Borstel

Erwachsene	12 Karten 3 ℳ — ß,	25 Karten 6 ℳ — ß,	100 Karten 22 ℳ 8 ß
Kinder	12 Karten 2 ℳ 4 ß,	25 Karten 4 ℳ 8 ß,	100 Karten 17 ℳ — ß

bis Eppendorfer Chausseebaum

Erwachsene	12 Karten 2 ℳ 4 ß,	25 Karten 4 ℳ 8 ß,	100 Karten 17 ℳ — ß
Kinder	12 Karten 1 ℳ 8 ß,	25 Karten 3 ℳ — ß,	100 Karten 11 ℳ — ß

Auch auf dieser Linie wurde 1863 für die ganze Strecke noch ein Tarif für 50 Karten zu 11 ℳ 4 ß eingeführt und der Tarif für 100 Karten auf 22 ℳ ermäßigt.

Die Tarifgestaltung ließ also an Kompliziertheit nicht viel zu wünschen übrig. Da es Fahrscheine noch nicht gab und die Karten nur in den Omnibusbüros verkauft wurden, hatte der Kondukteur freilich nichts bei sich. Aber der Fahrgast mußte schon, wenn er nicht den hohen Einzelfahrpreis ausgeben wollte, ein ganzes Sortiment dieser Karten bei sich haben, von denen jede Linie wieder ihre eigenen hatte.

Kirchhoff verbesserte auch die Verbindung mit Groß-Borstel[156]). Im Winter 1861/62 wurde dieser Platz nur einmal wöchentlich, und zwar mittwochs, bedient. Ab 1862 gingen während der Sommermonate werktags vier und sonntags fünf Fahrten dorthin und während des Winters eine Fahrt. Erst der Winterfahrplan 1864/65 wies zwei Fahrten dorthin auf. Es war aber selbstverständlich, daß diese Fahrten, ebenso wie die Lokstedter, bei Schnee ausfielen.

Aus nicht bekannt gewordenen Gründen zog Kirchhoff sich Anfang 1865 stillschweigend aus dem Omnibusgeschäft zurück und übergab dieses einem Verwandten, dem 28 Jahre alten Theodor Vett aus Bahrenfeld, der die nächste Zeit den Behörden gegenüber als Bevollmächtigter Kirchhoffs auftrat[157]). Ein Jahr später ging hierüber bei der Landherrenschaft ein Bericht ein, der besagte, daß Kirchhoff seit längerer Zeit vom Durchschnitt weggezogen sei und das Geschäft dem Vett überlassen habe, der sich als Fremder hier aufhielte und die Kirchhoffsche Wohnung innehätte. Das Personal betrachte Vett als Dienstherrn, während die Wagen, auch neu beschaffte, noch den Namen Kirchhoff trügen. Scheinbar verwalte er das Geschäft also nur nach außen, was aber nicht stimme; denn bei der vom Vogt Cordts vorgenommenen Umschreibung hätte Vett sich als Eigentümer des Betriebes und des Grundstücks ausgegeben, ebenso auf dem Zivilstandesamt, wo er sich am 7. Juni 1866 zur Aufnahme in den hiesigen Staatsverband gemeldet hätte, aber abgewiesen wäre. Er betrieb das Geschäft also schon über ein Jahr ohne die Erlaubnis der Landherrenschaft und der Polizeibehörde und ohne Gewerbeschein. Daraufhin mußte Vett sich einen Gewerbeschein lösen und erhielt am 18. Juni 1866 die polizeiliche Genehmigung für die Konzessionsübertragung, die dann auch von der Landherrenschaft gutgeheißen wurde, wobei nicht angenommen wurde, daß er die Behörden hatte täuschen wollen. So wurde der Besitzwechsel legalisiert. Aber irgendwie wird Kirchhoff auch weiterhin beteiligt gewesen sein; denn als im Juni 1870 auf der Eppendorfer Linie eine Tarifermäßigung vorgenommen wurde, war diese Anzeige mit J. W. Kirchhoff unterzeichnet[158]).

In den zurückliegenden Jahren haben die drei Bassonschen Omnibuslinien eine gleichmäßige Aufwärtsentwicklung erlebt, deren Rentabilität dem Unternehmen eine gesunde Basis gab. Dadurch war es möglich, regelmäßig neue Wagen zu beschaffen und auch sonstige Verbesserungen im Betrieb vorzunehmen. Der Fahrplan der Altonaer Stammlinie wies freilich immer noch die schon fast von Anfang an bestehende 15-Minuten-Wagenfolge auf, und der Altonaer Endpunkt dieser Linie war inzwischen endgültig an das Westende der Palmaille beim Bahnhof verlegt.

Der in Hamburg zu einer gewissen Popularität gelangte Brauch, den Pferden der Omnibusse auf starken Steigungsstrecken ein zusätzliches Vorspannpferd beizugeben, wurde auf dieser Linie vermutlich mit der Einführung der neuen, etwas größeren Wagen im Jahre 1851 auf der Strecke Ellerntorsbrücke—Alter Steinweg eingeführt. Erstmalig erwähnt wurde diese Maßnahme in den „Hamburger Nachrichten" vom 5. Juli 1852, als der Kutscher eines Omnibusses den „Vorreiter", so hieß der Führer dieses Pferdes, meistens ein Pferdejunge, mit der Peitsche geschlagen hatte. Im Zugang zum Bohnsplatz, bei der Ecke des Neuen Walls und der Ellerntorsbrücke, hatte dieses Pferd Jahrzehnte hindurch seinen Standplatz, wo es den nächsten Omnibus erwartete.

Mitte Februar 1852 entschlossen sich Basson & Co. auch, den erhöhten Tarif von 6 ß, der sonntags nach 9 Uhr abends noch erhoben wurde, auf dieser Linie aufzuheben, so daß die Einzelfahrt jetzt zu jeder Tageszeit 4 ß kostete, wie bei der dritten Linie ja schon seit 1840[159]). Sehr scharf wurde von der Polizei auch die Innehaltung der Fahrzeiten kontrolliert, und Notizen über Strafmaßnahmen gegen Kutscher und Unternehmer fanden sich in der Presse immer wieder. So waren regelrechte Kontrollpunkte an der Reesendammbrücke und am Millerntor eingerichtet, und als sich an einem Tage zwei Omnibusse um eine und einer gar um zwei Minuten verspätet hatten, mußten die Besitzer je einen Taler Strafe zahlen[160]). Man ging sogar so weit, daß in der Polizeistube am Millerntor zwei Uhrtafeln (für jede Richtung eine) aufgehängt wurden, auf denen die Zeiger die Minutenziffern angaben, zu denen die Omnibusse passieren mußten[161]). Da beide Linien alle 15 Minuten fuhren, waren also auf jeder Uhr acht Zeiger, die für die erste Linie in schwarzer und für die dritte Linie in roter Farbe gehalten waren. Um nun auch eine einwandfreie Kontrolle durchführen zu können, hing neben diesen Tafeln ein Chronometer, der stets mit der Postuhr übereinstimmte. Aber ebenso nötig war auch die Überwachung des Fahrpersonals, das im Umgang mit den Fahrgästen oft einen reichlich rauhen Ton anwandte, so daß Bestrafungen der Kutscher und Kondukteure mit Geld oder gar Haftstrafen wegen ungebührlichen Benehmens nichts Ungewöhnliches waren.

Im Frühjahr 1858 regelte die Polizeibehörde auch eine andere, mehr interne Angelegenheit. Die Verpflichtung, die Omnibusse zu numerieren, bestand ja schon, aber die Durchführung blieb jedem Unternehmer selbst überlassen. Dadurch waren nun Omnibusse verschiedener Unternehmer mit den gleichen Wagennummern im Verkehr, was bei Beschwerden und anderen Vorfällen zu Differenzen geführt haben wird, so daß die Polizeibehörde die durchlaufende Numerierung aller in Hamburg verkehrenden Omnibusse anordnete, und bei Indienststellung eines neuen Wagens wurde eine Nummer zugeteilt. Von dieser Regelung wurden damals 51 Omnibusse betroffen[162]). Mit den Basson'schen Omnibuslinien waren die Hamburger durchweg zufrieden, und der Betrieb dieses Unternehmens wurde oft als mustergültig hingestellt. Aber die Horner hatten an ihrer Linie doch häufiger etwas auszusetzen, und im Laufe der Jahre ging darüber eine ganze Reihe Beschwerden bei der Landherrenschaft ein, zu denen Basson & Co. Stellung nehmen mußten. Diese gestatten uns wiederum einen Einblick in damalige Verkehrsverhältnisse und -bräuche, so daß zu deren besseren Verständnis näher darauf eingegangen werden soll[163]).

Die Entwicklung der Wandsbeker und der Horner Linie verlief in den ersten

zehn Jahren absolut parallel, was sich in gleichen Fahrplänen und Tarifen widerspiegelte. Aber schon in den 1850er Jahren machte die Besiedlung Wandsbeks raschere Fortschritte, und der Verkehr auf dieser Linie hob sich merklich. Basson & Co. trugen dem Rechnung, indem sie 1853 den Preis der Wandsbeker Dutzendkarte auf 40 ß ermäßigten und diese jetzt auch sonntags gültig waren[164]), und im August 1855 kamen Basson & Co. mit F. C. Schultz Söhne, den Inhabern der Barmbeker Omnibuslinie, überein, daß die auf beiden Linien ausgegebenen Lübecker-Tor-Karten auch gegenseitig in Zahlung genommen wurden[165]). Auf der Horner Linie wurde nichts geändert: Die Dutzendkarte kostete weiterhin 42 ß und blieb sonntags ungültig. Hiergegen opponierten die Horner zunächst nicht, aber als Basson & Co. 1858 mit einem eingebürgerten Gewohnheitsrecht aufräumten, wandten sie sich beschwerdeführend an den Landherrn[166]). Es bestand nämlich seit Jahren zwischen den Horner Einwohnern und den Kondukteuren dieser Linie ein stillschweigendes Übereinkommen, daß die Horner Schulkinder, die in Hamburg die Schule besuchten, von den Kondukteuren auch dann mitgenommen wurden, wenn sie kein Geld bei sich hatten. Die Verrechnung erfolgte dann bei der nächsten sich bietenden Gelegenheit mit den Eltern und wird zweifellos nicht immer zugunsten von Basson & Co. ausgefallen sein, so daß von ihnen schließlich die Beförderung auf Kredit verboten wurde. Dieses Verbot wurde selbstverständlich nicht wieder aufgehoben, aber am 1. April 1859 der Preis der Dutzendkarte dem der Wandsbeker Linie angeglichen, und ab Ende Juni 1859 waren diese auch auf der Horner Linie sonntags gültig.

Während der voraufgegangenen Verhandlungen legten Basson & Co. auch einiges Zahlenmaterial vor, das die allgemeinen Kosten des Omnibusbetriebes und auch das ungünstigere Verhältnis der Horner zur Wandsbeker Linie beleuchtete. So wurde zunächst darauf hingewiesen, daß sich die Kalkulation seit der Geschäftseröffnung im Jahre 1839 gänzlich verändert habe. Zu Beginn kostete eine Last (altes Hohlmaß = ca. 12 Zentner) Hafer 30—40 Taler, jetzt schwankte der Preis zwischen 60 und 100 Talern, und für alle Pferde verbrauchten sie ungefähr 250 Last Hafer im Jahre. Der Preis für ein gutes Pferd war im gleichen Zeitraum von 20 auf 40 Louisdors gestiegen, und durch Verteuerung der Lebenshaltungskosten waren auch Lohnerhöhungen unvermeidlich gewesen. Dagegen waren die Einnahmen nicht im gleichen Verhältnis gestiegen; denn die Zunahme der Hamburger Bevölkerung war, verglichen mit anderen Städten, noch nicht sehr stark. Durch diese verschiedenen Umstände könnte sich die Horner Linie als Einzellinie nicht halten, denn sie beförderte bei fast gleicher Fahrtenzahl ungefähr 2000 Personen im Monat weniger als die Wandsbeker Linie. Hinzukam, daß durch schlechtere Wegeverhältnisse und die lange Steigung in der Borgfelderstraße auf der Horner Linie neun Pferde je Wagen und auf der Wandsbeker Linie nur sechs Pferde je Wagen gebraucht wurden, was bei vier in Betrieb befindlichen Wagen immerhin ein Mehr von zwölf Pferden ausmachte. Interessant ist auch eine Aufstellung über Sperrfahrten dieser Linie im Jahre 1858:

vom	1. Januar	—	31. Januar	täglich	10	Fahrten =	310 Fahrten
„	1. Februar	—	15. Februar	„	10	„ =	150 „
„	16. Februar	—	15. März	„	8	„ =	224 „
„	16. März	—	15. April	„	6	„ =	186 „
„	16. April	—	1. Mai	„	4	„ =	64 „

vom	2. Mai	— 15. Mai	täglich	6	Fahrten =	84	Fahrten
„	16. Mai	— 31. Mai	„	4	„ =	64	„
„	1. Juni	— 15. Juli	„	2	„ =	90	„
„	16. Juli	— 31. Juli	„	4	„ =	64	„
„	1. August	— 15. August	„	6	„ =	90	„
„	16. August	— 31. August	„	8	„ =	128	„
„	1. September	— 15. September	„	10	„ =	150	„
„	16. September	— 30. September	„	12	„ =	180	„
„	1. Oktober	— 15. Oktober	„	14	„ =	210	„
„	16. Oktober	— 31. Oktober	„	16	„ =	256	„
„	1. November	— 31. Dezember	„	10	„ =	610	„
					zus.	2860	Fahrten

Da außerdem täglich eine Fahrt, wahrscheinlich die letzte, mit einem Doppelwagen ausgeführt wurde, waren es also im Jahre 3225 Fahrten, die nach eingetretener Torsperre ausgeführt wurden und für die die Sperrtaxe von 12 ß entrichtet werden mußte, so daß Basson & Co. allein für die Horner Linie im Jahr 1858 2418 ℳ 12 ß Sperrabgaben bezahlen. Aus dieser Tabelle ist auch das Gleiten der Torsperre gut zu ersehen, die jeweils bei Sonnenuntergang eintrat. Mit dem Längerwerden der Tage verminderte sich die Zahl der Sperrfahrten, während sie umgekehrt in der zweiten Jahreshälfte wieder zunahm. Die Zunahme dieser Fahrten Anfang Mai und die Abnahme derselben Anfang November hing mit dem Fahrplanwechsel zusammen, da im Sommer halbstündlich und im Winter nur stündlich gefahren wurde.

Drei Jahre später, im Herbst 1861, kam es erneut zu Differenzen zwischen Publikum und Basson & Co. wegen Überfüllung der Wagen auf der Horner Linie und Einführung des halbstündlichen Betriebes auch im Winter sowie Einlegung einer Spätfahrt um 10 Uhr abends von Horn nach Hamburg[167]). Diesen Umstand nutzte ein von Basson & Co. entlassener Kondukteur aus und sammelte Unterschriften unzufriedener Fahrgäste. Sodann suchten Carl H. Droege und Fr. Stricker beim Senat um die Konzession für eine Omnibuslinie von der Burgstraße über den Besenbinderhof nach Hamburg nach, und fast gleichzeitig ging ein Gesuch mehrerer Einwohner des oberen Hamm ein, die eine von der Hammer Kirche ausgehende Linie erbaten[168]).Um Bassons Linie durch eine Konkurrenz auf dem besten Abschnitt, für den außerdem noch kein Chausseegeld bezahlt werden mußte, da die Grenze erst beim Hammer Baum war, nicht unrentabel zu gestalten, wurden beide Gesuche abgelehnt. Obgleich die verlangte Spätfahrt kaum Fahrgäste erwarten ließ, legten Basson & Co. diese am 1. November 1861 ein; aber weil diesen Wagen im November nur 187 Personen benutzten, wurde die Fahrt am 5. Dezember 1861 schon wieder eingestellt[169]). Im Zusammenhang mit dieser Fahrt erwähnten Basson & Co. noch, daß sie ein unbilliges Verlangen für Kutscher und Kondukteure wäre, die dann erst um Mitternacht mit ihrem Dienst fertig wären und trotzdem am nächsten Morgen in der Frühe wieder zur Stelle sein müßten. Der Arbeitstag des Personals war also sehr lang; er begann bei Betriebsbeginn und endete bei Betriebsschluß! Noch im Jahre 1866 wurde der Gesellschaft vorgehalten, daß sie zwar 14 Kondukteure beschäftigte, diese aber nie einen freien Tag hätten, und wenn sie eines solchen bedurften, mußten sie auf eigene Kosten einen Ersatzmann stellen[170]).

Für die Verbesserung des Winterfahrplans bestand keine rechte Meinung, denn im Vorjahre hatten Basson & Co. den Sommerfahrplan bis zum 4. November in Kraft gelassen, und das Betriebsergebnis der Tage im November hatte enttäuscht. Sie erklärten sich aber bereit, den Versuch in diesem Jahre zu wiederholen, und legten im Dezember folgende Vergleichszahlen vor:

Beförderte Personen (Hamm—Horn)

November 1860				November 1861			
Halbe Stunden*)		Volle Stunden		Halbe Stunden		Volle Stunden	
Personen	Karten	Personen	Karten	Personen	Karten	Personen	Karten
653	408	9697	6115	6117	4295	7548	5382

Obgleich die Zahl der beförderten Personen im November 1861 gegenüber 1860 wesentlich höher lag, wurde der halbstündliche Verkehr am Jahresende wieder eingestellt und vom 1. Januar 1862 bis zum 20. April wieder nur stündlich gefahren, allerdings zum letzten Male, denn der nächste Winterfahrplan sah dann endgültig den halbstündlichen Verkehr vor. Und um den Bewohnern des oberen Hamm einen guten Willen zu zeigen, wurde ab 18. Februar 1862 auch nachmittags eine Fahrt, und zwar 4.30 Uhr ab Horn, über Hammer Kirche und Schwarzestraße, nach Hamburg geleitet[171]).

Die täglichen Kosten eines Omnibusses nach Horn veranschlagten Basson & Co. folgendermaßen:

10 Pferde Hafer (je 24 Pfund)		14 ℳ — ß
	Fourage à 6 ß	3 ℳ 12 ß
	Beschlag à 2 ß	1 ℳ 4 ß
	Stallung à 1 ß	— ℳ 10 ß
Chausseegeld		1 ℳ 12 ß
20 % p. a. Abschreibung und Verzinsung auf 7200 ℳ		4 ℳ — ß
Licht		— ℳ 5 ß
3 Leute à 1 ℳ 8 ß		4 ℳ 8 ß
	zus.	30 ℳ 3 ß

Bei Annahme einer Durchschnittseinnahme von 3 ß je Fahrgast mußte also jeder Wagen täglich mindestens 161 Fahrgäste befördern, um diese Summe einzubringen, wobei die Kosten für Inspektor, Stallmeister, Tierarzt und Büromiete noch unberücksichtigt blieben. Nach Angaben von Basson & Co. war die Durchschnittseinnahme mit 3 ß aber noch zu hoch angenommen, da auch sehr viel auf Karten à 2 ß gefahren wurde. Aber ähnlich wie Berg seine Kosten, kalkulierten auch Basson & Co. die ihren verschieden, je nachdem der Zweck es verlangte. In ihren Erklärungen führten sie noch aus, daß für den Betrieb von zwei Wagen mindestens 24 Pferde erforderlich waren, und haben dabei sicher nicht daran gedacht, daß sie 1858 noch mit neun Pferden je Wagen auskamen. In dieser Akte steht auch verzeichnet, daß sie in Horn beim Bauerberg ein kostspieliges Grundstück für ihre Stallungen angekauft hätten. Auf der Wandsbeker Linie folgte der bereits erwähnten Tarifermäßigung erst im Jahre 1858 auch eine Verdichtung des Fahrplans, indem erstmalig auch im Winter bis zur Torsperre halbstündlich gefahren wurde[172]). Eine weitere Verbesserung brachte dann das Jahr 1862[173]). Ab 15. Mai herrschte von 1 Uhr bis Betriebsschluß ein 20-Minuten-Betrieb, aber nur während

*) nur vom 1. bis 4. 11.

des Sommerfahrplans; während der Wintermonate blieb es noch für die nächsten Jahre beim halbstündlichen Wagenabstand, der allerdings ab 1. Januar 1863 auch auf die Zeit nach der Torsperre ausgedehnt wurde[174]).

Im Jahre 1859 ließen Basson & Co. durch die Wagenfabrik von Lauenstein in Hamburg eine Reihe neuer Omnibusse bauen, die außer dem separaten Rauch-Coupé jetzt auch zehn Decksitze aufwiesen, so daß sie insgesamt 26 Personen Platz boten. Die Benutzung dieser Decksitze erforderte allerdings einige Geschicklichkeit im Klettern, denn eine Treppe führte noch nicht nach oben, lediglich einige Handgriffe und Tritte waren am Wagenende angebracht[175]). Die Einführung eiserner Treppen, die ein bequemes Erreichen der Sitze auf der Imperiale des Wagens ermöglichten, erfolgte erst im Jahre 1865. Durch eine leichtere Bauweise konnte die übliche Bespannung mit zwei Pferden beibehalten werden[176]). Einer dieser Wagen hatte bei seiner Probefahrt allerdings Pech. Beim Befahren der abschüssigen Hirtenstraße in Hamm kippte er um. Mit Ausnahme des Kutschers, der einige Verletzungen erlitt, kamen die Insassen aber mit dem Schrecken davon[177]).

Im Februar 1860 wurde von der Polizeibehörde ein „Revidirtes Regulativ für die in der Stadt und auf dem Landgebiete fahrenden Omnibus, zugleich Instruction für die Inhaber von Omnibus-Linien, so wie die Omnibus-Kutscher und Conducteure" herausgebracht. In den Grundzügen entsprach es dem vom Dezember 1841; lediglich die Erfahrungen, die man während des jetzt zwanzigjährigen Bestehens des Omnibusbetriebes gesammelt hatte, waren mit verwertet worden[178]).

Die zwischen Hamburg und Altona verkehrenden Wagen der 1. Linie wurden im Jahre 1863 auf Grund einer Vereinbarung beider Polizeibehörden zur besseren Unterscheidung von den übrigen Linien blau gestrichen[2]). Für die Wagen der 3. Linie, die später rot gestrichen waren, wurde anscheinend noch keine Regelung getroffen, denn im September 1866 mußte Paulsmeyer, Mitinhaber der 3. Linie, vor der Polizeibehörde erscheinen, weil er einen seiner Wagen hatte blau malen lassen. Dieses wurde ihm also für die Folge untersagt, ihm aber großzügig zugestanden, den nun einmal blau gemalten Wagen unverändert weiterzubenutzen[179]).

Am 31. Oktober 1864 wurde das 25jährige Jubiläum der ersten Omnibuslinie von Basson & Co. festlich begangen[180]). Der derzeitige Inhaber des Unternehmens, J. A. E. Heckscher, erhielt von vielen Seiten Beweise freundschaftlicher Anteilnahme, so u. a. ein von Charles Fuchs angefertiges Gedenkblatt mit Photographien seines St. Georger Wohnhauses am Steindamm und seines landwirtschaftlichen Geweses in Barmbek und der Stallungen des Unternehmens in Altona und Horn, sowie einem auf blauem Atlas gedruckten, von H. Volgemann verfaßten Festgruß. Nach einer im Wohnhause vorangegangenen Feier für die Geschäftsfreunde und Bekannten folgte abends eine große Feier in Frühlingshude für das gesamte Personal des Betriebes, das 65 Personen umfaßte.

Da nur 1½ Jahre später eine grundlegende Veränderung des Unternehmens erfolgte, sollen jetzt einige Angaben über die Inhaber folgen, soweit diese sich aus den Hamburger Adreßbüchern jener Jahre erkennen lassen, und unter Mitverwendung einer Chronik, die allerdings sehr ungenau ist[42]). Schon sehr bald nach der Gründung, nämlich am 11. Dezember 1839, schied L. Heckscher wieder aus und C. M. A. Heckscher trat mit in das Unternehmen ein. Im Jahre 1843 zog er nach Altona, Palmaille 97, wo das Altonaer Büro dieser Firma eingerichtet wurde, und nach dem Tode G. Bassons am 3. November 1844 wurde er alleiniger Inhaber des

Unternehmens. Schon seit 1849 war sein Sohn J. A. E. Heckscher mit in der Firma tätig, der zunächst auf Bassons Platz am Lübecker Tor wohnte und 1851 in das Haus Schweinemarkt 53 zog, wo sich das Hamburger Büro befand. C. M. A. Heckscher starb 1856, und seine Witwe setzte das Geschäft gemeinschaftlich mit dem Sohne J. A. E. Heckscher fort, bis sie diesen 1858 als Teilhaber aufnahm. Nach ihrem Tode im Jahre 1865 wurde er Alleininhaber, und welche Gründe nun ausschlaggebend waren, das Unternehmen in eine Aktiengesellschaft umzuwandeln, ist nicht bekannt. Es mag sich um eine Erbschaftsauseinandersetzung der vier Geschwister Heckscher gehandelt haben. Wahrscheinlich wird Heckscher sich aber gesagt haben, daß eine Aktiengesellschaft einer drohenden Konkurrenz besser gewachsen wäre, die dem Unternehmen durch die bevorstehende Eröffnung der Verbindungsbahn zwischen Hamburg und Altona und der Pferdeeisenbahn nach Wandsbek entstehen sollte. Jedenfalls überließen die Geschwister Heckscher das Omnibusgeschäft mit 14 Wagen und 150 Pferden am 5./6. April 1866 für 500 000,— ℳ einem Konsortium unter Führung von Leopold M. Goldschmidt, F. N. Stresow-Eidam sowie Elias und Gustav Warburg, die dann die „Bassonsche Omnibus-Actien-Gesellschaft" mit einem Aktienkapital von 200 000 Talern in 2000 Aktien à 100 Talern gründeten, die am 20. April 1866 auf dem Firmen-Bureau eingetragen wurde und ihr erstes Geschäftsjahr am 1. Mai 1866 begann, und zwar unter der Leitung des bewährten J. A. E. Heckscher, der zunächst auf fünf Jahre zum Direktor des neuen Unternehmens bestellt wurde[181]).

Bevor wir uns nun aber mit der durchaus noch nicht abgeschlossenen Entwicklung unserer Omnibusse weiterbeschäftigen, müssen wir nochmal zehn Jahre zurückschreiten und uns der Alster-Dampfschiffahrt zuwenden, die sich in dieser Zeit schon eine beachtliche Position in Hamburgs Personenverkehr erobert hatte und die bisher nur gelegentlich eine Erwähnung fand.

[1]) St.A. — Geestlande
[2]) Verw. Altona 1906, Bd. II
[3]) Nachr. 23. 3. 1841
[4]) Nachr. 21. 12. 1839
[5]) Nachr. 14. 12. 1839
[6]) Nachr. 21. 12. 1839
[7]) Nachr. 23. 4. 1842
[8]) Nachr. 18. 1. 1842
[9]) Nachr. 30. 4. u. 1. 6. 1840
[10]) Nachr. 4. 1. 1840
[11]) Nachr. 10. 3. 1840
[12]) Nachr. 20. 3. 1840
[13]) Nachr. 17. 4. 1840
[14]) Nachr. 4. 4. 1840
[15]) Nachr. 24. 4. 1840
[16]) Nachr. 19. 5. 1840
[17]) Nachr. 20. 6. 1840
[18]) St.A. — Original-Prospekt
[19]) Nachr. 31. 7. 1840
[20]) Nachr. 14. 3. 1840
[21]) Nachr. 27. 6. 1840
[22]) Nachr. 26. 6. 1840
[23]) Nachr. 11. 7. 1840
[24]) St.A. — Geestlande 26 303
[25]) Nachr. 3. 7. 1840
[26]) St.A. — Geestlande
[27]) Nachr. 15. 6. 1840
[28]) Nachr. 2. 7. 1840
[29]) Nachr. 18. 7. u. 14. 8. 1840
[30]) Nachr. 25. 10. 1840
[31]) Nachr. 20. 10. 1840
[32]) Nachr. 9. 5. 1840
[33]) Nachr. 20. u. 29. 10. 1840
[34]) Nachr. 26. 9. 1840
[35]) Nachr. 7. 8. 1840
[36]) Nachr. 3. 10. 1840
[37]) Nachr. 22. 10. 1840
[38]) Nachr. 19. 11. 1840
[39]) Nachr. 3. 10. 1840
[40]) Nachr. 13., 22. u. 24. 10. 1840
[41]) Nachr. 3. 12. 1840
[42]) Corresp. 20. 8. 1889
[43]) Nachr. 13. 11. 1840
[44]) Hmb. Adreßbuch von 1842
[45]) Nachr. 21., 22. u. 23. 7. 1841
[46]) Nachr. 15. 11. 1841
[47]) Nachr. 6. 12. 1841
[48]) Nachr. 28. 5. 1842
[49]) Nachr. 5. 3. 1842
[50]) Nachr. 21. 5. 1842
[51]) Nachr. 22. 10. u. 30. 11. 1842
[52]) Nachr. 23. 4. 1842
[53]) Nachr. 2. 6. 1842
[54]) Nachr. 30. 4. 1842
[55]) Nachr. 30. 6. 1842
[56]) Nachr. 14. 6. 1842
[57]) Nachr. 15. 8. 1842
[58]) Nachr. 25. 8., 1. 9., 1. 10. 1842
[59]) Nachr. 13. 8. 1843
[60]) Nachr. 23. 11. u. 16. 12. 1843
[61]) Nachr. 14. u. 18. 7. 1843
[62]) Nachr. 11. 11. u. 15. 12. 1843
[63]) St.A. — Geestlande 26318
[64]) Nachr. 27. 1. 1844
[65]) St.A. — Geestlande 26307
[66]) St.A. — Geestlande 26304
[67]) Nachr. 4. 5. u. 3. 8. 1844
[68]) St.A. — Geestlande 26308
[69]) St.A. — Geestlande 26306
Nachr. 4. 9. 1844
[70]) Nachr. 25. 5. 1844
[71]) Nachr. 9. u. 19. 10. u. 14. 12. 1844
[72]) Nachr. 19. 10. 1844
[73]) St.A. — Geestlande 26319
[74]) Nachr. 26. 4. 1850
[75]) Nachr. 18. 4. 1845
[76]) Nachr. 28. 4. 1845
[77]) Nachr. 30. 5. 1845
[78]) Nachr. 21., 22. u. 27. 9. 1850
[79]) St.A. — Geestlande 26314/16
[80]) St.A. — Geestlande 26309
[81]) Hmb. Gedenkbuch v. Fr. Clemens
[82]) Museum f. Hamb. Geschichte
[83]) Reform 29. 3. 1851
[84]) Nachr. 14. 7. 1851
[85]) Nachr. 23. 12. 1851
[86]) Corresp. 4. 3. 1850
[87]) Nachr. 15. 3. 1853
[88]) St.A. — Marschlande 4531
[89]) Nachr. 7. 1. 1854
[90]) Hmb. Adreßb. v. 1856
[91]) Gallois, Hamb. neueste Zeit 1843/1864
[92]) Nachr. 21. 1. 1854
[93]) Reform 23. 1. 1861
[94]) St.A. — Geestlande 26313
[95]) Nachr. 28. 9. u. 30. 10. 1849
[96]) Nachr. 5. 5. 1851
[97]) Nachr. 28. 4. 1854

98) Nachr. 24. 6. 1859
99) St.A. — Geestlande 26320
100) Nachr. 3. 9., 10. 10., 19. 12. 1855
101) Nachr. 18. 9. 1852 u. 14. 5. 1853
102) Nachr. 3. 6. 1854
103) Nachr. 31. 8. 1855
104) Nachr. 23. 5. 1856
105) Altonaer Adreßb. v. 1856
106) Nachr. 15. 4. 1857
107) Nachr. 4., 13., 26. 5. 1859, 15. 5. 1860, 15. 5. 1861, 22. 6. 1864
108) Altonaer Adreßb. v. 1865
109) Hmb. Adreßb. v. 1877 (Pereira)
110) Nachr. 21. 7. 1864
111) Nachr. 20. 10. 1856
112) St.A. — Geestlande 26321
113) Reform 8. 9. 1856
114) Nachr. 28. 3. 1857
115) Nachr. 30. 4. 1857
116) Nachr. 15. 12. 1858
117) Nachr. 31. 5. u. 3. 11. 1860
118) Nachr. 19. 8. 1863
119) Reform 28. 10. 1863
120) Nachr. 4. 1. 1864
121) Nachr. 21. 1. 1865
122) Nachr. 1., 20. u. 21. 5. 1857
123) Nachr. 7. 7. 1860
124) Hmb. Adreßb. v. 1861
125) Reform 29. 12. 1860
126) Nachr. 1. 8. 1864
127) St.A. — Marschlande 4533
128) Reform 1. 5. 1858
129) Nachr. 2. u. 5. 9. 1860
130) St.A. — I/Nb/3/1[9]
131) Reform 26. 11. 1866
132) Reform 12., 16. u. 24. 11. 1866
133) Nachr. 7. 1. 1856
134) Nachr. 19. 7. 1856
135) Nachr. 12. 3. 1856
136) Hmb. Adreßb. v. 1857
137) Nachr. 6. 8. 1858
138) Nachr. u. Reform 10. 11. 1858
139) Nachr. 29. 12. 1858
140) Reform 20. 2. 1860
141) Reform 17. 6. 1869
142) St.A. — Geestlande 26322
143) St.A. — I/Nb/3/1[17]
144) Nachr. 8. 4. 1858
145) St.A. — I/Nb/3/1[18]
146) Reform 28. 3. 1860
147) St.A. — I/Nb/3[16]
148) St.A. — Geestlande 26329
149) Reform 9. 10. 1861
150) Reform 16. 9. 1857
151) Nachr. 31. 1. 1862
152) Reform 28. 6., 2. u. 12. 7. 1862
153) Hmb. Adreßb. v. 1863 u. 1864
154) Reform 24. 5. 1865
155) Reform 21. 8. 1865
156) St.A. — Geestlande 26326
157) St.A. — Geestlande 26334
158) Reform 26. 6. 1870
159) Nachr. 14. 2. 1852
160) Nachr. 23. 7. u. 16. 8. 1852
161) Nachr. 4. 3. 1854
162) Nachr. 15. u. 24. 4. 1858
163) St.A. — Geestlande 26323
164) Hmb. Adreßb. v. 1854
165) Nachr. 9. 8. 1855
166) Reform 29. 12. 1858
167) St.A. — Geestlande 26331
168) St.A. — Geestlande 26332/33
169) Nachr. 25.10. u. 5. 12. 1861
170) Reform 6. 6. 1866
171) Nachr. 18. 2. 1862
172) Nachr. 26. 10. 1858
173) Nachr. 7. 5. 1862
174) Nachr. 1. 1. 1863
175) Nachr. 6. 5. 1859
176) Reform 4. 9. 1865
177) Nachr. 29. 11. 1859
178) St.A. — Geestlande 26327
179) Reform 21. 9. 1866
180) Nachr. 1. 11. 1864, Reform 2. 11. 1864
181) Reform 3. 4. 1865.

3. Abschnitt

Die Anfänge der Alster-Dampfschiffahrt

Um 1850 hatten bereits alle heutigen Vororte Hamburgs ihre Omnibusverbindung mit der Stadt, nur die Uhlenhorst lag abseits aller Verkehrswege. Wer mit einem Wagen dorthin wollte, mußte den Umweg über die Kuhmühle und Schürbek machen, wo der Uhlenhorster Weg begann, damals der „Weg nach der Uhlenhorst" in des Wortes wahrster Bedeutung. Südlich dieses Weges war sumpfige Niederung, durchzogen von kleinen Wasserläufen und teichartigen Wasserflächen, die zur Eilbek gehörten. Die heutige Straße Schwanenwik bestand in der Form einer langen Landzunge, auf der ein Fußweg verlief, der den Eilbeck an seiner Mündung in die Alster auf einer Brücke überquerte und auf dem man schließlich bei der Lohmühle nach St. Georg hineinkam. Dieser Weg war von einer Aktiengesellschaft angelegt worden, die für seine Benutzung eine Gebühr erhob, wodurch die Anlage- und Unterhaltungskosten dieses Weges im Laufe der Jahre tatsächlich ganz amortisiert wurden. Der Straßenname Sechslingspforte erinnert noch heute an den Ausgangspunkt dieses Weges. Und schließlich gab es noch eine Möglichkeit, von der Uhlenhorst nach Hamburg zu kommen, wenn man sich einem Alster-Jollenführer anvertraute und nach Hamburg rudern ließ. So war es nicht verwunderlich, daß ein Bewohner der Uhlenhorst bei dieser Situation auf die Idee kam, durch ein Dampfschiff eine Verbindung mit Hamburg zu schaffen. Am 2. Oktober 1854 ging beim Senat also ein Konzessionsgesuch des Assekuranzmaklers G. A. Droege ein, der an der Schönen Aussicht wohnte und in der Hermannstraße sein Kontor hatte. Und zwar bat er um das ausschließliche Privileg zur Befahrung der Alster mit Dampfschiffen. Zunächst wollte er ein Dampfschiff in Fahrt setzen, dessen Fahrten vom Jungfernstieg über einige Zwischenstationen nach Eppendorf gehen sollten[1]). Aber der Senat lehnte am 11. Dezember 1854 das Gesuch ab, nicht nur weil dadurch der Verkehr der zahlreichen Lustfahrzeuge auf der Alster stark gefährdet würde, sondern auch wegen der Feuersgefahr für die hölzerne Lombardsbrücke. Außerdem wäre der Streek zu schmal, und die Wellen eines Raddampfers gefährdeten die Böschungen. Aber Droege gab nicht nach und bat im nächsten Frühjahr um Ernennung einer Kommission, mit der er sein Projekt erörtern könnte, worauf der Senat einging und seinerseits die Senatoren Dr. Kirchenpauer und Dr. de Chapeaurouge hiermit beauftragte. Droege wollte nun die Fahrten auf die Binnen- und Außenalster beschränken. Und als er auf die Lästigkeit der aufsteigenden Rauchwolken hingewiesen wurde, erklärte er sich deswegen bereit, nur Koks zu brennen. Da er ein schon fertiges Boot anzukaufen gedachte, wollte er eine neue Einrichtung, den Rauch ganz zu unterdrücken, resp. zu „contensiren", erst später beschaffen, doch würde es sich als überflüssig erweisen, da Koksfeuerung kaum

Rauch bildet. Und jetzt begann auf Grund verschiedener Auffassungen über das, was eigentlich kondensiert werden sollte, eine Reihe von Mißverständnissen, deren spätere Aufklärung einer gewissen Heiterkeit nicht entbehrt. Droeges Gesuch wurde zur Begutachtung dem ältesten Polizeiherrn zugeleitet, der zunächst den Alsteraufseher J. F. W. Pantelmann befragte, welcher selbstverständlich ablehnte. Die Gefährdung der Lustfahrzeuge, die durchweg von Unerfahrenen geführt würden, wäre so groß, daß diese ganz verboten werden müßten, der Mittelbogen der Lombardsbrücke und der Außenschlengel so schmal, daß ein Ausweichen kaum möglich wäre, und außerdem käme es zu einer unerwünschten Konkurrenz für die Bootsvermieter, die zu den gleichen Preisen übersetzten. Dieser Ansicht schloß sich auch der Oberpolizeivogt Tittel an. Aber die Baudeputation bezeichnete die Befürchtungen für übertrieben und trat für das Gesuch ein; auch die Zoll- und Akzisedeputation hatte nichts einzuwenden, verlangte aber, daß das Dampfschiff in St. Georg nur neben dem Akziseposten bei der Alsterpforte anlegen dürfe, da die übrigen Anlegeplätze nicht ständig überwacht würden. In jenen Jahren war nämlich nur St. Georg zolltechnisch mit Hamburg vereint, alle anderen Vororte waren noch Zollausland. Dadurch bestand ja nun die Möglichkeit, daß das Schiff, von anderen Stationen der Außenalster kommend, zu Schmuggelfahrten nach St. Georg benutzt werden würde, was vermieden werden mußte. Dieser Umstand hat den Unternehmern auch später noch viel zu schaffen gemacht, obwohl mehr als einmal darauf hingewiesen wurde, daß man zum Schmuggeln ja nicht auf die Dampfer angewiesen wäre, sondern sich nur eines Ruder- oder Segelbootes zu bedienen brauchte, die überall anlegen durften. Obgleich also gewichtige Stimmen dagegen waren, fand sich der Senat bereit, die Konzession auf drei Jahre zu erteilen. Ungeachtet eines erneuten Protestes der Vermieter der Boote auf der Alster wurde der diesbezügliche Beschluß am 17. März 1856 gefaßt und Droege wegen Festsetzung der Bedingungen an die löbliche Kammer verwiesen.

Während das Gesuch bei den Behörden zur Stellungnahme umlief, befand sich der Entwurf für diese Konzession bereits in Vorbereitung. Wegen der Frage Koks und Rauch wurden nochmals Techniker befragt, die sich für Anwendung einer Kondensierungsmaschine aussprachen, und da Droege inzwischen auch mitteilte, daß er in Rendsburg ein Schiff kaufen könnte, das eine Kondensationsmaschine von 12 PS hätte, erhielt der Entwurf die Fassung: „Das zu benutzende Dampfschiff muß mit Koks geheizt werden, mit einer Kondensierungsmaschine versehen und ein Schraubenschiff sein." Merkwürdigerweise nahm der Senat folgende Änderung vor: „Das Schiff muß entweder mit einer Kondensierungsmaschine versehen sein oder mit Koks geheizt werden." Die Kammer veranlaßte nun ihrerseits wieder die Abänderung des Wortes „oder" in „und", mit folgender Begründung: „Die Maschine muß jedenfalls mit einem Kondensator versehen sein und darf ausschließlich nur mit Koks oder sonstigem, keinen Rauch verursachenden Brennmaterial geheizt werden, um sowohl den für die Anwohner und Spaziergänger am Alsterufer lästigen Kohlendampf als auch das Ablassen des dem Kessel entweichenden Dampfes beim jedesmaligen Druck der Maschine zu vermeiden." Auf dieser Basis wurde der Vertrag abgeschlossen. Da der Ankauf des Rendsburger Schiffes sich zerschlug, machte Droege sich auf die Suche nach einem Schiff, das den gestellten Bedingungen entsprach. Aber er konnte keines finden, dessen Maschine mit Kondensator versehen war. Nachdem er seine Bemühungen in dieser Richtung

bis nach England ausgedehnt hatte, fand er schließlich auf dem Rhein ein Schiff passender Größe, das allerdings nicht mit einer Kondensationsmaschine, sondern wie überall üblich mit einer Hochdruckmaschine ausgerüstet war. Um das Schiff kaufen zu können, bat er um Entbindung von dieser Verpflichtung, da die in dem Protokoll zu dem Konzessionsentwurf ausgesprochene Besorgnis, daß durch den Dampf die Spaziergänger an den Ufern belästigt würden, übertrieben sei. Auf dem Rhein ginge es ja auch, und der Dampfer läge am Steg, der durch eine Brücke vom Ufer getrennt sei, also weit draußen. Außerdem wären Kondensierungsmaschinen für so kleine Schiffe, wie sie für die Alster vorgesehen, kaum zu bauen. Er fügte auch ein Gutachten über die Anwendung einer Hochdruckmaschine bei, das noch besagte, „daß der durch den Schornstein entlassene gebrauchte Dampf eines so kleinen Bootes, wie es für die Alster erforderlich ist, durchaus nicht geeignet ist, das Publikum am Jungfernstieg zu incommodiren, indem derselbe sehr rasch verfliegt und auch der Quantität nach zu unbedeutend ist, um überhaupt irgend Jemanden belästigen zu können". In einer Bemerkung wurde noch ausdrücklich darauf hingewiesen, daß sich dieses nur auf Dampf, nicht aber auf Rauch bezöge.

Jetzt wurde klar, daß hier eine Reihe Mißverständnisse vorlag, zu deren Klärung Senator Dr. Kirchenpauer die ganze Akte nochmals durchsah. Zunächst stellte er fest, daß Droege in seinem Bericht vom 28. Juni 1855 an die Kommission entschieden einen unrichtigen Ausdruck gebraucht hätte, als er von „Rauch unterdrücken resp. contensiren" sprach, denn, wie der Senator jetzt sarkastisch dazu meinte, kondensierter Rauch sei doch wohl noch schlimmer als dünner! Und als Droege von dem Rendsburger Schiff mit der Kondensationsmaschine berichtete, nahm man ganz richtig an, es handle sich um eine Niederdruckmaschine, und der Ausdruck Kondensationsmaschine wurde daraufhin bedenkenlos in den Konzessionsentwurf übernommen. Der Senat war aber wahrscheinlich der Meinung, es handle sich um eine rauchverzehrende Maschine, als er die Änderung „Entweder-Oder" veranlaßte, während die Kammer, die einem Guthachten eines ihrer Beamten beitrat, von ganz richtigen Voraussetzungen ausging, als sie das Wort „oder" wieder in „und" ändern ließ, weil beides notwendig sei, nur war der Ausdruck Kohlendampf unglücklich gewählt, weil offenbar der Rauch damit gemeint war. Nachdem so geklärt war, daß es sich ja nur um den Dampf und nicht um den Rauch handelte, der vom Kondensator verarbeitet wird, wurde dem Wunsche Droeges entsprochen.

Er kaufte also den besagten kleinen Rheindampfer „Stadt Mülheim", der etwa 80 Fuß lang war und 50—60 Personen aufnehmen konnte[2]). Die Reise über die Nordsee unter Führung von Kapitän A. Joncker ging bei schlechtem Wetter vor sich, außerdem hatte man die Wasserversorgung des Kessels während der Reise wohl einfach aus der Nordsee vorgenommen. Jedenfalls war, abgesehen von anderen Schäden, die Maschine mit Seesalz verstopft, als das Schiff am 16. Juli 1856 glücklich in Hamburg eintraf. Da auch sonstige Umbauten vorgenommen werden sollten — der lange amerikanische Kajütskasten sollte einem offenen Deck mit Sonnensegel weichen — wurde das Schiff erst einmal im neuen Hafen am Grasbrook vertäut[3]). Außerdem waren Käufer und Verkäufer sich durchaus nicht einig, wer diese verschiedenen Kosten zu tragen hätte, und die Tageszeitung „Reform" schrieb dazu[4]):

„Schade ist es, daß wir nicht noch unser altes Reichs-Hof-Gericht zu Wetzlar haben, wo oft ein Process um einige Groschen 50 bis 60 Jahre dauerte. Unsere Alsterschiffer hätten dann die beste Aussicht, für ihr Leben mit der leidigen Concurrenz der Dampfschiffahrt verschont zu bleiben, während man jetzt garnicht wissen kann, ob nicht schon über Jahr und Tag, oder mindestens noch etwas früher, als die „Stadt Mülheim" verfault sein wird, die Sache entschieden ist."

Aber diese lange Wartezeit kürzte die „Stadt Mülheim" freiwillig ab: Im Januar 1857 versank sie infolge eines Lecks in den Fluten der Elbe[5]). Sie wurde freilich wieder gehoben, aber über ihr weiteres Schicksal ist nichts bekannt. Droege ließ sich durch dieses Mißgeschick aber nicht entmutigen. Die „Stadt Mülheim" war sowieso nur als Provisorium gedacht. Wahrscheinlich hatten es ihm die Rheindampfer angetan; denn auch der nächste Dampfer, die „Helene", kam daher. Ursprünglich sollte sie am 20. März 1857 in Koblenz zur Ablieferung kommen, wobei nicht feststeht, ob es sich um einen Neu- oder nur einen Umbau handelte[6]). Erst Anfang Juli traf das Schiff unter Führung des hiesigen Jollenführers Kleesch im Hamburger Hafen ein[7]). Aber die Überführung auf die Alster war nicht ohne weiteres möglich, denn für einen Raddampfer von 120 Fuß Länge waren die Alsterschleusen zu klein. Die Durchfahrt durch die Graskellerschleuse ins Alsterfleet ist bei Flut durch Angleichung des Wasserstandes ohne Schwierigkeiten möglich, aber die nächste Schleuse bei der Schleusenbrücke gestattet dieses Verfahren nicht mehr. Da das Schiff nun nicht nur zu lang und durch die Aufbauten zu hoch, sondern durch den Radkasten auch noch zu breit war, mußte allerlei abgetakelt werden, bevor die Reise durch diese Schleuse angetreten werden konnte. Die Schleuse selbst wurde außerhalb der Tore durch eine Schottenwand verlängert, die nach Einlaufen des Schiffes in die Schleuse wieder entfernt werden mußte. Diese umfangreichen Vorbereitungen nahmen einige Wochen in Anspruch, so daß die „Helene" erst in den frühen Morgenstunden des 28. Juli in die Kleine Alster einlief[8]). Die nächsten Tage galten der Wiederherrichtung des Schiffes, das auch in der Presse mit einigen anerkennenden Worten begrüßt wurde. Die Unterkajüte wäre freilich etwas zu niedrig und die mit braunem Leder überzogenen Bänke zum Sitzen nicht eben elegant, aber alles wäre stark und durabel gearbeitet, und wenn das Schiff erst den ihm zugedachten Anstrich bekommen hätte, würde es unserer Alster zu keiner geringen Zierde dienen[9]). Nachdem einige Versuchsfahrten vorausgegangen waren, startete am 6. August 1857, nachmittags um 3 Uhr, die offizielle Probefahrt auf der Binnen- und Außenalster unter zahlreicher Beteiligung der Hamburger Behörden. An Bord befanden sich Bürgermeister Dr. Binder, Senator Dr. Petersen, der Präses der Baudeputation, Senator Büsch, sowie Oberpolizeivogt Tittel und Kapitän Brauer von der Hafenrunde, außerdem verschiedene Beamte der Bau- und Schiffahrtsbehörden[10]). Leider gingen die vielen Hoffnungen, die auf diese Fahrt gesetzt waren, nicht in Erfüllung; denn der „Helene" blieb die Zulassung zur Fahrt auf der Alster versagt. Abgesehen von kleineren Beanstandungen wurde sie für zu groß befunden, selbst der Schornstein mußte bei jedesmaligem Passieren der Lombardsbrücke niedergelegt werden, und die Kesselanlage war für Koksfeuerung nicht geeignet[11]). Nicht nur die Uhlenhorster, die sich auf diese Verbesserung ihrer Verbindung mit der Stadt sehr gefreut hatten, waren enttäuscht, auch Droege resignierte. Ebenso umständlich wie zur Alster wurde das Schiff wieder zur Elbe zurückgebracht und von Droege verkauft. Nach

einer gründlichen Überholung fuhr es im Sommer 1858 unter Führung des Kapitäns Stüge durch Nord- und Ostsee nach Petersburg, wo es über den Ladogasee auf die Wolga gelangte. Hier fuhr es dann zwischen Nischni-Nowgorod und Astrachan und wird sich auf der oft seichten Wolga wegen seines geringen Tiefganges wohl auch bewährt haben[12]).

Die Aussichten für die Infahrtsetzung eines Alsterdampfers waren jetzt stark gesunken. Während die Konzessionsverhandlungen mit Droege noch schwebten, hatte im Januar 1856 der Hamburger Kaufmann Jacques de Jongh auch ein Gesuch eingereicht. Er beabsichtigte, nach der Uhlenhorst mit einem größeren und nach Eppendorf mit einem kleineren Dampfer zu fahren. Da er aber ein ausschließliches Privileg beanspruchte, wurde er abschlägig beschieden[13]). Im November 1857 versuchte es nun Johann Peter Parrau, Schiffsmakler in Firma Cellier & Parrau. Er brachte ein Schiff in Vorschlag, das wesentlich kleiner sein sollte als das Droegesche, nämlich nur 40 Fuß lang und 8—9 Fuß*) breit („Helene" maß 120 beziehungsweise 24 Fuß), außerdem mit Schraubenantrieb und Kondensatormaschine versehen und für Koksfeuerung eingerichtet sein sollte[14]). Obgleich Droege sich bereit erklärte, seine Konzession zurückzugeben, wenn diese an Parrau erteilt würde, bekam Parrau einen ablehnenden Bescheid, vermutlich auf Grund der schlechten Erfahrungen, die man mit der „Helene" gemacht hatte. Erst im Herbst 1858 wiederholt Parrau sein Gesuch unter Beifügung eines Gutachtens der Schiffer-Alten, das die Gefahrlosigkeit eines so kleinen Dampfers bezeugte, der außerdem weniger Platz einnähme als ein Achter. Als nun auch noch ein Gesuch vieler Bewohner der Uhlenhorst einging, die Konzession an Parrau doch zu erteilen, wurde diese ihm am 10. März 1859 auf drei Jahre erteilt. Er durfte die Fahrten sogar bis zum Andreasbrunnen und bis zur Winterhuder Brücke ausdehnen, und als Rekognition wurden 30 Mark Crt. für das erste Jahr festgesetzt.

Die Alsterschiffer hatten zu dieser Zeit mit ihren „Alster-Archen" aber auch schon versucht, einen Verkehr aufzuziehen, der nicht nur einem Vergnügungs-Verkehr gedient haben kann. So zeigte der Jollenführer J. Ramcke im April 1859 an, daß am 1. Mai die Wasserfahrt jeden Morgen 7.45 Uhr von der Winterhuder Brücke nach dem Jungfernstieg ihren Anfang nähme, bei schlechtem Wetter sogar in verdeckten Booten. Für die Einzelfahrt erhob er 5 ß; er gab aber auch Duzendkarten zu 48 ß beziehungsweise 36 ß für Kinder aus[15]). Irgendeine Bedeutung haben diese Fahrten aber nie erreicht, denn die Fahrzeit dieser schweren, von einem Manne geruderten Boote muß selbst für damalige Begriffe zu lang gewesen sein. Parrau machte nun nicht so viele Umstände, um zu einem Dampfer zu kommen wie Droege, sondern er beauftragte die Reiherstieg-Schiffswerfte und -Kesselschmiede mit dem Bau eines Schiffes, das den geforderten Bedingungen entsprach. Die Konstruktion führte der technische Direktor A. Ferber durch, und am 11. Juni 1859 traf das kleine Dampfboot „Alina" auf der Alster ein. Seine Hauptabmessungen betrugen 40 Fuß Länge in der Wasserlinie und 8 Fuß größte Breite bei 3 Fuß Tiefgang, und es faßte einschließlich Besatzung 50 Personen[16]). Die Prüfung der Kesselanlagen durch die technische Kommission und die Probefahrten fielen zur Zufriedenheit aus. Um ganz sicher zu gehen, wurden auch noch die Schiffer-Alten von den Behörden aufgefordert, das Schiff zu besichtigen. Die

*) 1 Hamb. Fuß = 28,65 cm

Besichtigungsdokumente konnten dann von ängstlichen Gemütern auf der Polizeibehörde eingesehen werden, wovon wohl kaum Gebrauch gemacht worden ist; denn dem sie erwartenden Verkehr war die „Alina" nicht gewachsen[17]). Am 14. Juni 1859 — fast fünf Jahre nach Droeges erstem Konzessionsgesuch — begann die „Alina" ihre Fahrten auf der Alster[18]). Ein Fahrplan wurde zwar aufgestellt, aber fast täglich verändert, so daß man sich nur nach den Anzeigen in der Zeitung oder nach den Bekanntmachungen an den Landungsstegen richten konnte. Um mehr Fahrten zu ermöglichen, wurden die nach Winterhude sofort wieder aufgegeben, dafür aber Mühlenkamp, wo sich ein großes Gartenlokal befand, schon mit einbezogen[19]). Durchschnittlich machte die „Alina" neun Fahrten am Tage, von denen vier nach der Auguststraße, drei nach dem Mühlenkamp und zwei nach dem Andreasbrunnen gingen. Auch Schultz' Steg (Uhlenhorster Fährhaus) wurde schon angelaufen. Diese Fahrten unterlagen aber ständigen Änderungen. So fiel donnerstags die letzte Fahrt nach dem Andreasbrunnen aus, dafür führten zwei nach dem Mühlenkamp. Aus der Handhabung der Fahrten geht schon hervor, daß diese dem Vergnügungsverkehr dienten. Lediglich die Fahrten nach der Auguststraße waren einigermaßen regelmäßig, zur Freude der Uhlenhorster, deren Omnibusverbindung mit Hamburg ja mehr schlecht als recht war. Am besten schnitt Pöseldorf ab, denn die Rabenstraße wurde bei jeder Fahrt angelaufen. Das Fahrgeld betrug nach Stationen der Außenalster 3 ß und nach dem Mühlenkamp, Andreasbrunnen und Winterhude 4 ß. Da die Fahrten abends nur bis Baumschluß möglich waren, endeten sie mit vorrückender Jahreszeit immer früher, ab 3. Oktober wurde nur noch nach der Auguststraße gefahren, und auch diese Fahrten am 18. Oktober eingestellt[20]). Die Erfahrungen dieses Sommers hatten gezeigt, daß mit einem Dampfer die Durchführung eines regelmäßigen Betriebes nicht möglich war, denn in kürzeren Zeitabständen mußte die „Alina" wegen dringender Reparaturen aus dem Verkehr gezogen werden. Aber daß die Hamburger sehr gern mit einem Dampfer über ihre Alster fuhren, und darum die Alsterdampfschiffahrt ein sehr einträgliches Gewerbe zu werden versprach, das erkannte nicht nur Parrau schon in den ersten Tagen des Betriebes, sondern auch die Alsterschiffer, deren Geschäft fühlbar zurückging. Mit dem Argument, auch Eppendorf in die regelmäßigen Fahrten mit einbeziehen zu wollen, beantragte am 22. Juni 1859 Parrau die Genehmigung, einen zweiten Dampfer in Fahrt setzen zu dürfen, der ungefähr 10 Fuß länger als die „Alina" sein sollte[14]). Nur eine Woche später gingen zwei weitere Gesuche beim Senat ein. Eines von den vereinigten Alsterschiffern, von denen sich eine Reihe unter Führung von J. F. W. Pantelmann zusammengeschlossen hatte, weil sie einsahen, daß sie die Entwicklung der Dampfschiffahrt mit ihren Protesten doch nicht aufhalten konnten, und jetzt wenigstens den Anschluß nicht verpassen wollten. Und das andere von einem Kapitän Martin Arnesen, der aus uneigennützigsten Gründen und nur im Interesse der Öffentlichkeit auch um die Genehmigung für ein Dampfboot bat. Der Senat wartete die nächste Entwicklung aber erstmal ab. Und als er erkannt hatte, daß die Dampfer die übrige Schiffahrt durchaus nicht so gefährdeten, als es zunächst hingestellt wurde, und daß sie den Hamburgern eine willkommene Gelegenheit boten, mit ihnen in die damals noch ländlich grünen Vororte zu fahren, um dort spazierenzugehen oder auch sich zu vergnügen, war er nicht abgeneigt, den Gesuchen zu entsprechen. Aber für eine Vermehrung der Dampfer von einem auf vier waren verschiedene Vor-

bereitungen erforderlich. Zunächst war der Landungsplatz am Jungfernstieg, eine steinerne Treppe dem Neuenwall gegenüber, und die Durchfahrt durch den Schlengel beim Alsterbaum in der Außenalster nicht mehr ausreichend. Außerdem legte der Senat Wert darauf, St. Georg mit in diese Fahrten einzubeziehen. So erhielten die drei Antragsteller am 30. Januar 1860 die nachgesuchte Genehmigung unter der Bedingung, daß am Jungfernstieg eine zweite Landungstreppe, beim Alsterbaum eine zweite Durchfahrt durch den Schlegel geschaffen würde, und in St. Georg zwei Landungsstege errichtet würden. Inzwischen hatten Parrau und die vereinigten Alsterschiffer beschlossen, die Dampfschiffahrt auf der Alster gemeinsam zu betreiben. Da die Kosten, die von den Antragstellern für die geforderten Maßnahmen jetzt aufgebracht werden mußten, nicht unerheblich waren — in Pressenotizen wurden 12 000 Mark genannt —, lehnte Arnesen eine weitere Beteiligung ab und übertrug die Konzession für seinen Dampfer auf die vereinigten Alsterschiffer, die auch schon einen Versuch gemacht hatten, von diesen Kosten entbunden zu werden, denn auch die Rekognition war jetzt auf 50 Mark je Dampfer und Jahr erhöht[21]). Durch das Ausscheiden Arnesens waren sie nun aber in der Lage, den zwei Dampfern von Parrau zwei eigene entgegenzusetzen, wodurch für den Gemeinschaftsbetrieb ein Gleichgewicht hergestellt war, das sich lange gehalten hat.

Parrau ließ seinen Dampfer wieder bei der Reiherstieg-Schiffswerfte und -Kesselschmiede bauen, während die beiden Dampfer der Alsterschiffer bei Janssen und Schmilinsky auf Steinwärder gebaut wurden[22]). Die „Alina" nahm ihre Fahrten schon am 8. April 1860 (Ostersonntag) nach vorjährigem Muster wieder auf; nur auf den Uhlenhorster Fahrten wurde außer der Auguststraße auch schon Walhalla (beim Uhlenhorster Weg) angelaufen[23]). Anfang Mai kamen zwei der Neubauten zur Ablieferung, und zwar für Parrau die „Hilda" von 50 Fuß Länge und 10 Fuß Breite, und für die Alsterschiffer die „Concordia" von gleichen Abmessungen, so daß die Dampfer jetzt halbstündlich ab Jungfernstieg fuhren und sonntags bis zu 28 Fahrten machten, wobei auch Winterhude wieder angelaufen wurde[14]) [24]). In dieser Zeit war auch der erste Unfall zu verzeichnen: am 3. Juni 1860 überrannte die „Hilda" ein Ruderboot durch Fahrlässigkeit des Schiffsführers, der dafür vier Wochen ins Gefängnis kam, und Parrau mußte noch ungefähr 1 100 ℳ als Schadenersatz zahlen[14]) [24]). Am 8. Juli 1860 wurde die neue hölzerne Landungsanlage am Jungfernstieg an der Neuenwallseite des Alsterpavillons, Scholvins Passage gegenüber, in Gebrauch genommen, die nur für die ankommenden Dampfer bestimmt war, während die Abfahrten wie bisher von der Steintreppe dem Neuenwall gegenüber ausgingen[25]). Auch die neue Durchfahrt durch den Schlengel in der Außenalster, die nur den Dampfern vorbehalten war, wurde an diesem Tage erstmalig benutzt. Am 12. Juli hatte der Dampfer „Alina" einen großen Tag: ein belgischer Prinz, der Graf von Flandern, weilte auf der Durchreise nach Skandinavien in Hamburg und benutzte den Dampfer zu Extrafahrten auf der Alster[26]). Jetzt wurde auch der zweite Dampfer der Alsterschiffer, die „Astraea", abgeliefert und von der Presse als das schlankste der vier jetzt die Alster befahrenden Dampfboote begrüßt[27]). Bei 45 Fuß Länge war es 9 Fuß breit und mit einem auf eisernen Stangen ruhenden Baldachin von Zinkblech zum Schutz gegen Sonne und Regen versehen. Am 15. Juli wurde es zunächst auf der Linie Jungfernstieg—Fährhaus—Mühlenkamp

in Fahrt gesetzt, obwohl es eigentlich für die St.-Georger-Tour gedacht war[28]). Aber hier waren noch verschiedene Schwierigkeiten zu überwinden. Als Landeplatz hatte man sich vorläufig auf Pantelmanns Steg geeinigt; aber die Zoll- und Accise-Deputation sah sich außer Stande, die ankommenden Dampfer hier ordnungsgemäß zu überwachen! Da aber die Aufnahme der Fahrten jetzt vom Senat verlangt wurde, mußten die Alsterschiffer darauf eingehen, daß auf ihre Kosten ein weiterer Zollbeamter eingestellt wurde, dessen einzige Aufgabe war, darauf zu achten, daß mit dem Schiffe keine zoll- oder accisepflichtigen Sachen nach St. Georg hineingeschmuggelt wurden. Er entledigte sich dieser Aufgabe, indem er einfach immer mitfuhr; denn freie Fahrt hatte er auch[14]). Die Eröffnung dieser Fahrten erfolgte am 3. September 1860; aber sie blieben stets ein Sorgenkind der Unternehmer[29]). Denn ganz abgesehen von der finanziellen Belastung durch den Zollbeamten war die Benutzung des Schiffes auf diesen von Pantelmanns Steg ausgehenden Fahrten sehr schwach. So wurde nicht nur der Fahrplan, sondern auch die Linienführung dauernd verändert, bis sich erst sehr viel später die Rundlinie herauskristallisierte. So fuhr der Dampfer in der ersten Zeit halbstündlich von Pantelmanns Steg bald nach der Rabenstraße, bald nach Walhalla oder dem Alsterglacis, montags und donnerstagnachmittags nach Schultz' Steg und sonntags sogar bis Mühlenkamp, dann wurden wieder Walhalla und Alsterglacis überhaupt nicht angelaufen. Ab 20. September 1860 pendelte es nur noch zwischen Rabenstraße und Pantelmanns Steg. Die bei den Alsterdampfern übliche Betriebspause von ein bis zwei Stunden in der Mittagszeit wurde auch von diesem Schiffe eingehalten. Die Fahrt kostete 2 ß, nach Schultz' Steg und Mühlenkamp 3 ß. Der vermehrte Dampferverkehr machte auch eine Erweiterung der Landungsanlage bei der Rabenstraße erforderlich. Seit Mitte September 1860 benutzten die von Hamburg kommenden Dampfer den südlichen, neu angelegten Teil und die nach Hamburg fahrenden Dampfer den nördlichen Teil des Steges[30]). Ab Anfang Oktober wurden die Fahrten auf der Alster saisonbedingt wieder eingeschränkt, zuletzt fuhr noch die „Concordia" nach der Uhlenhorst, bis auch deren Fahrten infolge erlittener Havarie am 25. Oktober endeten[31]).

Es lag nun in der Absicht der Unternehmer, die Dampferfahrten dergestalt zu vermehren, daß viertelstündlich ab Jungfernstieg gefahren werden konnte, und außerdem ein Schiff in Reserve blieb, was bisher nicht möglich war. So beantragten Mitte 1860 Parrau und die Alsterschiffer die Genehmigung für je einen weiteren, also den fünften und sechsten Dampfer. Der Senat sondierte aber zunächst, ob noch Interesse für eine weitere Vermehrung der Dampfer vorhanden war, und es zeigte sich, daß sich die Vögte von Eppendorf und Uhlenhorst im Interesse der Omnibusse dagegen aussprachen. In der Begründung führten sie an, daß im Winter wegen des Eises eine regelmäßige Schiffahrt nicht möglich wäre, und es daher nicht mehr wie recht und billig wäre, den Omnibussen im Sommer die Verdienstmöglichkeiten nicht zu stark zu beschneiden; denn deren Fahrten wären im Winter auch nicht gewinnbringend. Da diese beiden Stimmen aber die einzigen ablehnenden blieben, wurde die erbetene Genehmigung erteilt[14]). Aber wieder fiel ein Wermutstropfen in den Freudenbecher; denn ein neuer Konkurrent erschien auf dem Plan. Der bereits erwähnte Winterhuder Jollenführer Johann David Ramcke, dem es wohl zu sauer geworden war, seine Fahrgäste nach Hamburg zu rudern, kam am 8. Juni 1860 um die Genehmigung ein, mit einem kleinen

Dampfer direkte Fahrten zwischen Hamburg und Eppendorf ausführen zu dürfen. Die Konzession sollte ihm nicht verweigert werden; aber es gelang ihm nicht, sich wegen der gemeinschaftlich zu benutzenden Landungsanlagen mit Parrau und den Alsterschiffern zu einigen, die außerdem auf dem Standpunkt standen, daß er sich an der unrentablen St.-Georger-Tour beteiligen müsse. Seine Absicht, sich in der Binnenalster eine eigene Landungsanlage zu errichten, wurde nicht gutgeheißen. Auch als er sich auf der Außenalster einen Partner suchte, war eine Einigung zunächst nicht möglich. Es handelte sich um den Alsterschiffer Joh. Ferd. Guttmann, dem der Landesteg Alsterglacis gehörte. Dieser beteiligte sich an dem Dampfer mit vier Fünftel, während Ramcke nur ein Fünftel übernahm, dafür aber als Schiffsführer mit einem monatlichen Entgelt von 70 ℳ fungieren sollte. Die Konzession erhielten sie am 16. Mai 1861, und eine Einigung der Rivalen erfolgte schließlich mit behördlichem Druck. Guttmann und Ramcke mußten für die Mitbenutzung der Landungsanlagen am Jungfernstieg 30 ℳ jährlich zahlen und brauchten sich an der St.-Georger-Tour nicht zu beteiligen. Dafür durften sie aber nur Stege am rechten Alsterufer, wo Rabenstraße auch noch ausgenommen war, benutzen, und der für den Vergnügungsverkehr so wichtige Schultz' Steg am Uhlenhorster Fährhaus blieb ihnen also versperrt. Sie wußten sich aber zu helfen[32]).

Ende 1860 wurde bekanntlich die Torsperre aufgehoben, und das nahmen Parrau und die Alsterschiffer zum Anlaß, zu beantragen, daß auch der Alsterbaum bis 12 Uhr nachts offen gehalten würde[33]). Die Schließung des Alsterbaums bei eintretender Dunkelheit*) war schon im vorhergehenden Jahre sehr störend empfunden worden. Es wurde extra bekanntgemacht, daß, wenn die Dampfer nicht rechtzeitig hereinkämen, diese am Alsterglacis anlegen müßten, eine Möglichkeit, die in diesem Jahre fortfallen sollte, wir wir noch sehen werden. Der Senat hatte gegen diesen Antrag nichts einzuwenden, aber die Zoll- und Accise-Deputation! Für den Alsterbaum war nämlich nur ein Beamter eingesetzt, der von morgens 4.30 Uhr bis zum Baumschluß Dienst tat, und dem man nicht auch noch zumuten wollte, seinen Dienst bis 12 Uhr nachts auszudehnen. Um den Plan nicht scheitern zu lassen, war man bereit, auf Kosten der Unternehmer einen zweiten Wächter einzustellen, worauf man diesmal aber nicht einging. So blieb dieses beim alten, man räumte aber ein anderes Zugeständnis ein: Das Schiffspersonal wurde von der Bürgerdienstpflicht befreit, da es sich als schwierig herausgestellt hatte, das eingearbeitete Personal kurzfristig herauszuziehen. Für eine weitere Anregung, ein Regulativ für den Verkehr auf der Alster zu erlassen, war der Zeitpunkt aber noch nicht gekommen. Die Polizei erließ im Mai 1861 lediglich eine Verfügung, daß die

*) Der Alsterbaum war geöffnet von morgens 4.30 Uhr
bis abends 8.00 Uhr im April, September und Oktober,
bis abends 9.00 Uhr im Mai und August,
bis abends 9.30 Uhr im Juni und Juli.

Die Fahrpreise wurden 1861 wie folgt festgesetzt:

von Hamburg nach Andreasbrunnen, Winterhude und Mühlenkamp	4 ß
von Hamburg nach sonstigen Stationen	3 ß
von Hamburg nach St. Georg	2 ß
von der Außenalster nach Andreasbrunnen, Winterhude u. Mühlenkamp	3 ß
zwei Stationen auf der Außenalster	2 ß

Dampfer bei der Abfahrt nicht mehr die Dampfpfeife benutzen dürften, sondern mit der Glocke läuten sollten. Außerdem war in diesem Frühjahr die Durchfahrt durch die Lombardsbrücke auf der St. Georger Seite vertieft worden, so daß dieser Bogen jetzt für den Verkehr von der Stadt nach der Außenalster vorgeschrieben wurde[34]).

In diesem Jahre war es die „Concordia", die Anfang April die Fahrten wiederaufnahm, und zwar zwischen Jungfernstieg und Walhalla, bis dann nach und nach in den nächsten Wochen der volle Betrieb wieder in Gang kam. Auch die beiden Neubauten „Askan" und „Uhlenhorst" wurden wie vorgesehen eingereiht[36]). Außerdem konnte für gemeinsame Rechnung ein siebenter Dampfer genehmigt und in Auftrag gegeben werden, um den Verkehr nach der Uhlenhorst weiter auszubauen[33]). Anfang Juni begannen auch die St. Georger Fahrten wieder, und zwar stündlich vom Pantelmanns Steg über Rabenstraße bis Schultz' Steg, sonntags gingen einige Fahrten bis Mühlenkamp, Andreasbrunnen oder gar Winterhude. Als besonderes Kennzeichen führte dieses Boot jetzt am Bug eine blaue Flagge mit der Inschrift „St. Georg"[37]). Guttmann und Ramcke tauften ihren Dampfer „Eppendorf" und begannen ihre Fahrten am 26. Mai 1861[38]). In Eppendorf benutzten sie den Steg oberhalb der Winterhuder Brücke hinter dem Garten der Madame Timmermann; dann auf der Außenalster die Stege Klosterstieg, eben oberhalb des Fährdamms bei der Alsterchaussee, und Alsterterrasse beziehungsweise Alsterglacis; die Landungsanlagen am Jungfernstieg wurden, wie bereits erwähnt, gemeinsam mit den anderen Unternehmern benutzt. Die Verbannung dieses Schiffes auf das rechte Alsterufer ging sogar so weit, daß seine Besitzer es nicht wagen durften, bei der Winterhuder Brücke auf der Winterhuder Seite anzulegen, um Fahrgäste aufzunehmen[32]). Als sie es doch einmal taten, war eine Beschwerde der Konkurrenten die Folge. Noch schlimmer wurde es, als Guttmann mit Herrn Schultz, dem Inhaber des Uhlenhorster Fährhauses, eine Vereinbarung traf, die vorsah, Fahrgäste des Dampfers „Eppendorf", die zum Fährhause wollten, nach Ankunft des Dampfers vom Klosterstieg aus durch Fährboote des Herrn Schultz zum Fährhaus überzusetzen. Karten für diese Überfahrt wurden an Bord des Dampfers kostenlos ausgegeben. Aber in einem Falle gelang es Guttmann doch, auf dem linken Alsterufer Fuß zu fassen. Als Antwort auf die Maßnahmen von Parrau und den Alsterschiffern sperrte Guttmann seinen Steg am Alsterglacis für deren Dampfer, so daß diese ihre Fahrten nach Baumschluß hier nicht mehr enden lassen konnten. Außerdem gehörte der Steg am Uhlenhorster Fährhaus Herrn Schultz, und so übernahm der Dampfer „Eppendorf" in diesem Jahre nach Baumschluß die Beförderung der Gäste des Fährhauses zwischen diesem und dem Alsterglacis, sehr zum Ärger der Rivalen, die aber keine Handhabe hatten, dies zu verhindern[32]).

Der im Frühjahr von Parrau und den Alsterschiffern gemeinsam bestellte Dampfer wurde im September geliefert und erhielt den Namen „Madelaine". Ab 17. September 1861 fuhr er auf einem neuen Wege vom Jungfernstieg nach der Uhlenhorst, nämlich über Pantelmanns Steg. Die bisherigen Fahrten über Rabenstraße blieben unverändert bestehen[40]).

Wie schon angedeutet, haben sich die Alsterdampfer für die Uhlenhorst sehr bald zu dem Verkehrsträger entwickelt, gegen den sich der Omnibus nur noch mit Mühe behaupten konnte. Die Dampfer stellten bisher im Spätherbst je nach dem

Wetter früher oder später ihre Fahrten ein. Dieses Jahr wurde die Presse mobilisiert, dagegen Stellung zu nehmen. Für die regelmäßigen Benutzer der Schiffe, die für ihre Abonnementskarte 12 ℳ 8 ß bezahlt hätten, müsse der Betrieb auch im Winter aufrechterhalten bleiben, und wenn diese Fahrten keinen Überschuß abwürfen, sollte ein Teil des Sommerverdienstes drangewandt werden[41]). So ließen sich die Unternehmer also herbei, die Fahrten nach der Uhlenhorst nicht einzustellen[42]). Aber sie werden auch nichts dagegen gehabt haben, als sie Ende November durch Eisgang der Notwendigkeit enthoben wurden, ihren guten Willen weiterhin unter Beweis zu stellen. Aber leider war diese Eiszeit nur von kurzer Dauer, am 14. Dezember mußte Dampfer „Uhlenhorst" die Fahrten wiederaufnehmen und bis zum Jahresende fortsetzen[43]). Dann wurde er, wahrscheinlich weil ein neuerlicher Eisgang nicht zu erwarten war, wegen dringender Reparaturen aus der Fahrt gezogen, dem Publikum für den gehabten Zuspruch gedankt, und mit der Bitte um Erhaltung desselben die Wiedereröffnung der Fahrten, sobald die Umstände es zuließen, in Aussicht gestellt[44]). Allem Anscheine nach waren diese Umstände am 27. Februar 1862 eingetreten, als Dampfer „Alina" die Fahrten nach Walhalla wiederaufnahm, und zwar zu erhöhten Preisen, nämlich 4 ß für Erwachsene und 3 ß für Kinder[45]). Von den viereckigen Abonnementskarten galten nur noch die roten, während die blauen bis zum 31. März eingewechselt werden konnten.

Aber noch einige weitere Änderungen brachte das Jahr 1862 für den Betrieb der Alsterdampfer. Zunächst kam es am 15. Februar 1862 zu einem Vertrage zwischen Guttmann und Ramcke einerseits und Parrau und den Alsterschiffern andererseits. Die beiden Außenseiter hatten wohl eingesehen, daß sie mit den eingeengten Rechten ihr Unternehmen auf die Dauer doch nicht würden halten können. Sie boten also der Gegenpartei die Teilhaberschaft am Dampfer „Eppendorf" an, worauf diese eingingen[32]). Danach war jetzt jeder mit einem Viertel an diesem Dampfer beteiligt, der in die allgemeine Fahrt eingereiht wurde, und auch sämtliche Stege waren wieder für jeden zugänglich. Aber auch der Senat hatte ein Einsehen im Hinblick auf den Alsterbaum, dessen frühe Schließung in den Abendstunden einer Stadt wie Hamburg doch nicht mehr würdig war. Aber um diesen auch bei Dunkelheit offenhalten zu können, mußte zunächst für Beleuchtung gesorgt werden, die bisher ja nicht nötig war. Als nun die Gasbeleuchtung auf dem Alsterbaumponton und der Durchfahrten der Lombardsbrücke fertig war, wurde der Senatsbeschluß, den Alsterbaum von Mai bis Oktober bis 12 Uhr abends geöffnet zu halten, am 17. Mai 1862 durchgeführt. Das geschah ohne Kosten für die Alsterschiffer, die man bei dieser Gelegenheit auch von den Kosten des Zollbeamten für den St. Georger Dampfer befreite[33]). Am 7. Mai begannen auch die Fahrten des St. Georger Dampfers, und zwar wieder etwas verändert, indem der im Vorjahr von Guttmann benutzte Steg Klosterstieg jetzt von diesem Schiffe auf der Fahrt zum Schultz' Steg mit angelaufen wurde[46]). Auch das vom Jungfernstieg über Pantelmanns Steg nach Walhalla fahrende Schiff dehnte seine Fahrt ab 25. Juni bis Auguststraße aus[47]). So bestanden in diesem Sommer also drei Fahrmöglichkeiten auf der Alster, die mit einem Vergnügungsverkehr kaum noch etwas zu tun hatten. Zwei verbanden den Jungfernstieg mit der Uhlenhorst; die eine über Rabenstraße—Auguststraße nach Walhalla, und die andere über Pantelmanns Steg—Walhalla nach der Auguststraße. Die dritte Verbindung führte

vom Pantelmanns Steg über Rabenstraße—Klosterstieg nach dem Uhlenhorster Fährhause. Die weiteren Fahrten vom Jungfernstieg über Rabenstraße und Uhlenhorster Fährhaus nach Winterhude, Andreasbrunnen und Mühlenkamp gingen wohl schon regelmäßig zu den Minutenziffern 15 und 45 ab Jungfernstieg, aber sie fuhren noch nicht in sich gleichbleibender Reihenfolge nach den einzelnen Endstationen. Trotzdem ließ aber auch die Regelmäßigkeit der Linienfahrten noch stark zu wünschen übrig, es war immer noch so, daß bei Ausfall eines Dampfers dessen Fahrten eben einige Tage eingestellt wurden, oder, wenn es sich um einträgliche Fahrten handelte, mußte meistens der St. Georger Dampfer einspringen. Auf diesen Tatsachen fußten eine Reihe Einwohner der Uhlenhorst unter Führung von W. A. Lepper, als sie beschlossen, eine eigene Dampferlinie ins Leben zu rufen, deren Schiffe von der Uhlenhorst ohne Zwischenlandungen zum Jungfernstieg fahren sollten. Zu diesem Zwecke beantragten sie beim Senat am 23. Juni 1862 gleich den Bau von drei Dampfern[48]). Als die Alsterschiffer sich aber im Winter bereit erklärten, mindestens halbstündlich nach der Uhlenhorst zu fahren und den Verkehr im Sommer weiter auszubauen, wurde dieses Konzessionsgesuch zurückgezogen. Auch auf die auf der Außenalster stattfindenden Regatten mußte schon Rücksicht genommen werden, indem am 31. August 1862 während der Regatta alle Fahrten nach Schultz' Steg und Mühlenkamp eingestellt und nur nach der Auguststraße und über Rabenstraße nach Klosterstieg gefahren wurde[49]). Im Spätherbst dieses Jahres fand der erste Besitzwechsel bei den Alsterdampfern statt, weil Parrau seinen Wohnsitz aus geschäftlichen Gründen nach Stockholm verlegte. Da die Konzessionen persönlich waren, mußte der Senat seine Zustimmung bei einer Weitergabe derselben erteilen. Der erste Interessent C. A. Raynal verfiel der Ablehnung, da er gleichzeitig eine Verlängerung der Konzession bis zum 1. Mai 1867 wünschte, worauf der Senat aber nicht gewillt war einzugehen. Die Genehmigung erhielt am 8. Dezember 1862 Gustav Ferdinand Schenck, der bereit war, die Konzession unverändert zu übernehmen[48]). Die finanzielle Seite regelten sodann Parrau und Schenck untereinander. Im Winter wurden die Fahrten wieder auf die Uhlenhorster beschränkt, die vom 3. bis zum 30. Dezember 1862 wegen Eises ebenfalls eingestellt werden mußten[50]).

Das Frühjahr 1863 brachte wieder einige Tarifänderungen. Ab 1. März galten folgende teilweise ermäßigte Fahrpreise[48]):

Von Jungfernstieg nach Eppendorf/Winterhude
4 ß, Kinder 2 ß, 12 Karten 40 ß, 50 Karten 150 ß
Von Jungfernstieg nach Rabenstraße/Uhlenhorst
3 ß, Kinder 2 ß, 20 Karten 40 ß, 28 Kinderkarten 40 ß
Von Jungfernstieg nach St. Georg und einer Zwischenstation der Außenalster — 2 ß, Kinder 1 ß
Von Jungfernstieg nach Mühlenkamp — 3 ß, Kinder 2 ß
Persönliches 12-Monats-Abonnement 50 Mark

Wegen des Kartenverkaufs wurde ähnlich wie bei den Omnibussen verfahren: man erhielt sie nicht an Bord, sondern nur bei C. W. Pforte, Jungfernstieg 1[51]). Am besten schnitten die Uhlenhorster ab, die im Abonnement jetzt für 2 ß nach Hamburg fahren konnten. Die Gewährung von Abonnementsvergünstigungen nach Winterhude und Eppendorf zeigt, daß diese Fahrten auch nicht mehr nur dem Vergnügungsverkehr dienten, wie die nach dem Mühlenkamp, für die es auch

jetzt noch keine Abonnementskarten gab. Auch zwei Dampferneubauten wurden wieder genehmigt[48]) und der Dampfer „Madelaine", der hauptsächlich auf der St. Georger Fahrt eingesetzt war, in „St. Georg" umgetauft[52]). Außerdem war beabsichtigt, eine neue Linie vom Jungfernstieg über Alsterglacis—Lohmühlenstraße nach Walhalla zu betreiben[48]). Doch die Lage des Schlengels beim Alsterbaum machte es unmöglich, ohne große Manöver von der Lombardsbrücke zum Alsterglacis zu gelangen, so daß eine neue, dritte Durchfahrt durch den Schlengel erforderlich wurde. Man genehmigte sie den Unternehmern auch, sie mußten diese aber auf eigene Kosten beschaffen. Die Fahrten auf dieser Linie begannen freilich erst 1864, aber der Steg Lohmühlenstraße wurde schon in diesem Jahre durch den St. Georger Dampfer folgendermaßen angelaufen: Fahrplan des Dampfers „St. Georg" ab 23. Mai 1863:

Von Lohmühlenstraße über Rabenstraße nach Pantelmanns Steg:
8.00—12.00 Uhr stündlich und 2.00 und 3.00 Uhr,
von Pantelmanns Steg über Rabenstraße nach Lohmühlenstraße:
8.30—11.30 Uhr stündlich und 1.30 und 2.30 Uhr,
von Pantelmanns Steg über Klosterstieg nach Schultz' Steg:
3.30—8.30 Uhr stündlich,
von Schultz' Steg über Klosterstieg nach Pantelmanns Steg:
4.05—9.05 Uhr stündlich.

Rabenstraße wurde auch nachmittags angelaufen; sonntags statt nach Klosterstieg nach Mühlenkamp.

Man konnte also vormittags jetzt auch von der Lohmühlenstraße nach Harvestehude gelangen; aber nachmittags waren die Fahrten zum Uhlenhorster Fährhaus doch einträglicher.

Weitere wesentliche Änderungen brachte dieser Sommer nicht. Die beiden Neubauten, gegen die früheren etwas breiter, nämlich 12 bis 12½ Fuß gegen 11 Fuß bisher, wurden wieder auf der Reiherstieg-Werft erbaut und am 12. Juli 1863 in Fahrt gesetzt[53]). Der eine hieß „Hamburg" und der andere wiederum „Madelaine". Nach der Indienststellung dieser Schiffe konnten die Abfahrten vom Jungfernstieg alle 10 Minuten stattfinden, statt wie bisher viertelstündlich.

Die neue Verbindung mit der Uhlenhorst trat am 12. April 1864 ins Leben, so daß man jetzt dreimal stündlich dorthin gelangen konnte, und zwar wesentlich bequemer als mit dem Omnibus, der seit 1863 sowieso nur noch während der Wintermonate verkehrte und im Winter 1864/65 seinen Betrieb ganz einstellte. Am 15. August 1864 wurde die erste Spätfahrt eingeführt, abends 10.15 Uhr ab Jungfernstieg über Rabenstraße nach Auguststraße und von dort 10.45 Uhr zurück, Fahrpreis 3 ß. Eine Einrichtung, die sich sofort bewährte und die man in den nächsten Jahren durch Einlegung weiterer Fahrten ausbaute. Aber nicht nur bei nebligem, sondern auch bei stürmischem Wetter fielen diese Fahrten aus. Die Lohmühlenstraße wurde sogar auch am Tage bei ungünstiger Witterung nicht angelaufen. Ein Grund hierfür mag der Umstand gewesen sein, daß die Anlegestege abends unbeleuchtet waren; lediglich eine kleine Art Nachtlampe brannte am vorderen Ende der Stege, die aber höchstens dem Steuermann dazu dienen konnte, den Steg überhaupt zu finden. Eine rühmliche Ausnahme machte der Steg Auguststraße, der durch Privatinitiative besser beleuchtet war[56]). Außerdem besaßen die Stege, Schultz' Steg nicht ausgenommen, durchweg kein Geländer, und es war

dadurch in den Abendstunden nicht ganz ungefährlich, sie zu betreten. Dabei ist es erstaunlich, daß es hier bisher ohne Unfälle abging.

Ernstere Unfälle hatte es noch nicht wieder gegeben. Wohl sind einmal zwei Dampfer kollidiert, ohne sich ernstlich zu beschädigen, und es sind auch Ruderboote in Gefahr gekommen, überrannt zu werden[57]), auch haben einmal zwei Schiffsführer ein Wettrennen veranstaltet, bei dem es wahrscheinlich um die Vorfahrt unter der Lombardsbrücke ging[58]). Da hierdurch die Fahrgäste in Gefahr gebracht oder doch wenigstens sehr beunruhigt wurden, erhielt der schuldige Schiffsführer vierzehn Tage Arrest. Anfang September 1864 wurde ein Segelboot von einem Dampfer überrannt, und da es für die Alster ja noch keine Verkehrsordnung gab, zog die Presse zur Erläuterung der Rechtslage die revidierte Bekanntmachung des Senats vom 1. Mai 1863 betreffend verschiedene Maßregeln zur Vermeidung des Zusammenstoßes von Schiffen usw. heran. Dabei erwähnte man nicht, daß diese Bestimmungen die Seeschiffahrt betrafen! Die betreffenden Artikel 15 und 16 dieser Bekanntmachung lauteten:

„Wenn zwei Schiffe, von welchen das eine ein Segelschiff und das andere ein Dampfschiff ist, in solchen Richtungen fahren, daß die Gefahr eines Zusammenstoßes entsteht, so muß das Dampfschiff dem Segelschiffe ausweichen."

„Jedes Dampfschiff, welches sich einem anderen Schiffe in solcher Weise nähert, daß dadurch Gefahr des Zusammenstoßes entsteht, muß langsam fahren, oder wenn nötig stoppen und rückwärts gehen. Bei Nebelwetter muß jedes Dampfschiff mit gemäßigter Geschwindigkeit fahren."

Danach sollten also die Alsterdampfer verpflichtet werden, allen Vergnügungsfahrzeugen auszuweichen. Diese auf die Alsterverhältnisse unmöglich zu übertragene Forderung wurde denn auch in einer Verkehrsordnung für die Alster aus dem Frühjahr 1865 in bezug auf die Ausweichpflicht in das genaue Gegenteil umgekehrt, wie der nachfolgende Wortlaut aussagt:

„Polizei-Reglement
für die
Alster-Dampf-, Ruder-, Segelböte und andere Fahrzeuge.

1) Die Alster-Dampfböte haben ihre angesetzten Fahrten genau innezuhalten und dürfen nicht anders von ihrem Kurs abweichen als bei etwaiger Gefahr eines Zusammenstoßes mit anderen Fahrzeugen. In solchem Fall muß sofort ein Signal mit der Dampfpfeife gegeben werden, nöthigenfalls die Maschine gestoppt, evtl. in eine rückwärts gehende Bewegung gebracht werden.
2) Segel-, Ruderböte und andere Fahrzeuge, welche in den Cours der Dampfer kommen, müssen letzteren rechtzeitig ausweichen.
3) Auf der Binnen-Alster dürfen die Dampfer nur mit halber Geschwindigkeit fahren. Wenn sie sich der Lombardsbrücke nähern, so hat der Führer in einer Entfernung von 200 Schritt auf beiden Seiten jedesmal ein Signal mit der Dampfpfeife zu geben und die Maschine auf halbe Kraft zu setzen. Bei der Einfahrt unter die Brücke ist möglichst langsam zu fahren und erst nach erfolgter Durchfahrt und nach gewonnener Überzeugung, daß auf der anderen Seite das Fahrwasser in der Nähe frei ist, die Fahrt bis auf obige Entfernung wieder mit halber Kraft fortzusetzen.
4) Die Dampfböte dürfen nie mit höherem als polizeilich verstatteten Dampfdruck, dessen Betrag deutlich auf jedem Dampfer angeschlagen sein muß, fahren. Der Maschinist darf sein Boot nicht verlassen, wenn dasselbe an einer Station zur

Aufnahme von Passagieren bereit liegt. Wenn ein Dampfer zur Abfahrt in Bewegung gesetzt ist, darf nicht wieder gestoppt werden, um noch Passagiere aufzunehmen.

5) Nach Eintritt der Dunkelheit müssen die Dampfer an der Vorderseite der Vorkajüte ein weißes, am Steuerbord ein grünes und am Backbord ein rothes Licht zeigen und dürfen nicht mit voller Geschwindigkeit fahren. — Die Lichter sind möglichst hoch anzubringen.

6. Bei Abfahrt der Dampfböte von den End-Stationsplätzen darf nur mit der Glocke geläutet werden, bei Anfahrt einer Station muß in einer Entfernung von 200 Schritt ein Signal mit der Dampfpfeife gegeben werden.

7) Von gleichen Cours steuernden Dampfern hat sich das hintere wenigstens 200 Schritt von dem anderen entfernt zu halten und darf demselben nicht vorbeifahren.
Zwei Dampfer dürfen nicht gleichzeitig an eine Landungsbrücke legen sondern hat das hintere in obiger Entfernung zu warten, bis das vordere abgefahren.
Die Fronten der Landungsbrücken sind nur für Dampfer bestimmt, andere Fahrzeuge haben die Seiten derselben zu benutzen.

8) Auf jedem Dampfer muß sich eine Rettungsboje befinden.

9) Die Steuerleute dürfen sich mit den Passagieren oder sonst Jemand während der Fahrt nicht unterhalten, sondern haben ihre Aufmerksamkeit allein auf die Führung des Schiffes zu richten.

10) Jedes Dampfboot muß in den Kajüten an sichtbarer Stelle eine Tafel führen, worauf der Name des Schiffes und die Zahl der Passagiere, wofür es concessioniert ist, verzeichnet steht, und darf der Führer nicht mehr Passagiere an Bord nehmen.

11) Jeder Maschinist, welcher als solcher auf einem Alster-Dampfboot angestellt wird, muß vorher in Betreff seiner Tüchtigkeit von der technischen Commission geprüft sein.

Dieses Reglement ist auf jedem Dampfboot zu affigiren, die Polizei-Angestellten sind angewiesen, für Aufrechterhaltung dieser Verfügungen, welche lediglich die Sicherheit des Publicums bezwecken, Sorge zu tragen und werden etwaige Contraventionen mit entsprechender Strafe geahndet werden.

Hamburg, den 18. Mai 1865.

Die Polizei-Behörde.“ [60])

Für die zehn jetzt auf der Alster verkehrenden Dampfer wurden folgende höchst zulässige Personenzahlen festgesetzt [63]):

„Alina“ und „Ascan“ je 90, „Astraea“ 84, „Concordia“ 105, „Hilda“ 88, „Eppendorf“ 65, „Uhlenhorst“ 95, „Madelaine“ und „Hamburg“ je 126, „St. Georg“ 64.

Damit war auch dieser Zweig unseres Verkehrswesens in geordnete Bahnen gelenkt, die Konzession wurde bereits im Vorjahre um weitere drei Jahre bis 1867 verlängert [61]).

1865 zog sich Guttmann, der wegen seiner Unverträglichkeit und Eigenmächtigkeit sowohl den Behörden als auch den Kollegen manche Unannehmlichkeit bereitet hatte, aus dem Geschäft zurück [62]). Er trat seinen Part und seine Konzession gegen eine nicht unbedeutende Summe Geldes an die Mitunternehmer ab. Aber auch Schenck beantragte am 8. März 1865 die Genehmigung zur Weitergabe seiner Konzession [61]), die von Eduard Heinrich Justus übernommen wurde, der dann über zwanzig Jahre die Geschicke unserer Alsterdampfer geleitet hat und zunächst seine Dampfer umtaufte, und zwar „Alina“ in „Adler“, „Ascan“ in „Gustav Adolph“, „Hilda“ in „Alster“ und „Madelaine“ in „Matador“ [63]).

Unter Justus' Leitung haben sich die Alsterdampfer in stetiger Aufwärtsentwicklung einen so beachtlichen Anteil an Hamburgs Verkehr gesichert, daß sie von den Omnibussen und Pferdebahnen, und in späteren Jahren auch noch von den elektrischen Straßenbahnen als eine Konkurrenz empfunden wurden, die wegen ihrer Tarifgestaltungen nicht übersehen werden konnte.

Quellennachweis

[1]) St.A. VII/Fd/5/9/1
[2]) Nachr. 19. 7. 1856
[3]) Reform 21. 7. 1856
[4]) Reform 6. 8. 1856
[5]) Reform 28. 1. 1857
[6]) Nachr. 18. 5. 1857
[7]) Reform 4. 7. 1857
[8]) Nachr. 29. 7. 1857
[9]) Reform 4. 7. 1857
[10]) Nachr. 7. 8. 1857
[11]) Nachr. 24. 8. 1857
[12]) Nachr. 1. 9. 1858
[13]) St.A. VII/Fd/5/9/2
[14]) St.A. VII/Fd/5/9/3
[15]) Nachr. 7. 4. 1859
[16]) Nachr. 21. 6. 1859
[17]) Nachr. 5. 8. 1859
[18]) Nachr. 14. 6. 1859
[19]) Nachr. 15. u. 18. 6. 1859
[20]) Nachr. 3. u. 15. 10. 1859
[21]) Reform 24. 3. 1860
[22]) Reform 16. 5. 1860
[23]) Nachr. 7. 4. 1860
[24]) Reform 14. 7. 1860
[25]) Nachr. 9. 7. 1860
[26]) Nachr. 14. 7. 1860
[27]) Reform 21. 7. 1860
[28]) Nachr. 16. 7. 1860
[29]) Nachr. 30. 8. 1860
[30]) Nachr. 19. 9. 1860
[31]) Nachr. 5., 12., 20. u. 25. 10. 1860
[32]) St.A. VII/Fd/5/9/5
[33]) St.A. VII/Fd/5/9/4
[34]) Nachr. 18. 5. 1861
[35]) Reform 4. 4. 1861
[36]) Reform 1. 6. 1861
[37]) Nachr. 4. u. 8. 6. 1861
[38]) Reform 25. 5. 1861
[39]) Nachr. 8. 6. 1861
[40]) Nachr. 17. 9. 1861
[41]) Nachr. 6. 11. 1861
[42]) Nachr. 14. 11. 1861
[43]) Nachr. 14. 12. 1861
[44]) Nachr. 1. 1. 1862
[45]) Nachr. 27. 2. u. 1. 3. 1862
[46]) Nachr. 6. 5. 1862
[47]) Nachr. 24. 6. 1862
[48]) St.A. VII/Fd/5/9/6
[49]) Nachr. 30. 8. 1862
[50]) Nachr. 5. u. 30. 12. 1862
[51]) Nachr. 5. 5. 1863
[52]) Nachr. 23. 5. 1863
[53]) Nachr. u. Reform 11. 7. 1863
[54]) Nachr. 11. 4. 1864
[55]) Nachr. 15. 8. 1864
[56]) Nachr. 19. 9. 1864
[57]) Reform 8. 11. 1862
[58]) Reform 11. 5. 1863, Nachr. 20. 5. 1863
[59]) Nachr. 3. 9. 1864
[60]) St.A. VII/Fd/5/9/9
[61]) St.A. VII/Fd/5/9/7
[62]) St.A. VII/Fd/5/9/10
[63]) Neuer Hmb. Reform-Kalender 1866.

das Gesuch außer einer Konzessionsabgabe die Verpflichtung des Unternehmers, die von der Bahn beanspruchte Straßenfläche in acht Fuß Breite stets ordnungsgemäß zu unterhalten. Moller verlangte allerdings wegen der Art der Unternehmung und der nicht geringen Anlagekosten eine Laufzeit von nicht weniger als 50 Jahren für die Konzession. Er war bereit, Hamburger Bürgen namhaft zu machen, denen die Konzession übertragen werden sollte und die für die Einhaltung der Verpflichtungen aufzukommen hätten. Dänemark hatte sich bereit erklärt, ihm die Konzession für das Altonaer und Wandsbeker Gebiet zu erteilen, wenn er die Hamburger Konzession erhalten hätte.

Die Anlage einer Pferde-Eisenbahn bedeutete für Hamburg eine umwälzende Neuerung. Aber für eine innerstädtische Linie hatte man wegen der engen Straßen — besonders der Speersort war nur 18 Fuß 10 Zoll und der Grund in Altona sogar nur 17 Fuß 9 Zoll breit — keine Meinung. Auch schien die Steigung des alten Steinweges von 1:28 unüberwindlich, obwohl die in Versailles und St. Cloud angelegten Bahnen teilweise solche von 1:20 aufwiesen. Aus den gleichen Gründen schied die Bahn nach Horn wegen der Steigung beim Berliner Tor aus. Aber da sich der Steindamm und die Wandsbeker Chaussee besonders gut eigneten, wurde diese Strecke für einen Versuch ins Auge gefaßt. Darum leitete der Senat die Supplik zunächst zur Begutachtung an die Bau-Deputation und forderte den Hanseatischen Ministerresidenten in Kopenhagen und den Hamburger Konsul in New-York zur Berichterstattung über die Erfahrungen auf, die man dort mit den Pferde-Eisenbahnen gemacht hatte.

Mittlerweile gingen beim Senat zwei weitere Gesuche zur Anlage von Pferde-Eisenbahnen ein, die dem bereits vorliegenden sehr ähnlich waren. Eines reichte am 17. Februar 1862 Dr. J. Wolffson für Samuel C. Ridley, London, ein und das andere am 19. März 1862 Dr. Gustav Hertz für den Ingenieur Charles Burn, London, der nach dem Hamburger Brand von 1842 unter Lindley fünf Jahre bei der Erbauung der Stadtwasserkunst und ihrer Nebenanlagen mitgearbeitet hatte und darum der Meinung war, mit den hamburgischen Verhältnissen besonders gut vertraut zu sein. Auch Altona war an den Projekten stark interessiert, und im April 1862 richtete der Altonaer Magistrat eine Anfrage an den Senat nach dem Stande der Dinge. Um seinem Angebot mehr Nachdruck zu verleihen, gewann Ridley noch Hugo Stammann zum Mitarbeiter, der nun die Offerte seines Auftraggebers durch einen ausführlichen Bericht über Anlage und Betrieb von Pferde-Eisenbahnen ergänzte. Moller ging noch einen Schritt weiter. Im Sommer 1862 brachte er eine Broschüre*) heraus, die, reich illustriert und durch Karten ergänzt, seine geplanten Pferde-Eisenbahnen beschrieb und die Vorteile an bereits bestehenden Bahnen nachwies. Er beabsichtigte, große Doppeldeckwagen für 80 und kleinere für 35 Personen einzusetzen, über die man dem Büchlein folgendes entnimmt:

„Die Passagiere können mit nur einem Schritt in den Straßenwagen gelangen, der einem Salon auf vier Rädern gleicht, 3½ Fuß Breite zwischen den Sitzen, und zwei

*) „Straßen-Eisenbahnen, wie solche in den bedeutenderen Handelsstädten Frankreich's, England's und der Vereinigten Staaten bestehen und wie sie in den wichtigsten Hauptstädten des europäischen Continents zu errichten beabsichtigt A. F. Moller, Civil- und Marine-Ingenieur, Hamburg, im Juni 1862"

Thüren, an jedem Ende eine, hat, wodurch die Bequemlichkeit sehr erhöht wird. An den Rädern befindet sich eine mechanische Vorrichtung, wodurch innerhalb einer Distanz von 10 Fuß sofort angehalten werden kann, dieselbe Vorrichtung ist so construirt, daß sie, den Pferden das Anziehen erleichternd, den Wagen auch wieder in Bewegung setzt."

Aber nach dem Grundsatz „Gut Ding will Weile haben" verfuhren unsere Stadtväter auch jetzt. Es mußte alles gründlichst geprüft und untersucht werden, und es wurde noch einige Jahre viel geredet und geschrieben, bevor sich Endgültiges entschied. Zunächst lautete schon das erste Gutachten der Baudeputation nicht gerade ermutigend. Die von auswärts eingezogenen Berichte fielen unterschiedlich aus, so daß die Bildung eines abschließenden Urteils noch nicht möglich war. Ganz abgesehen von den bereits erwähnten zu schmalen Straßen, wollte die Baudeputation auf das Mollersche Projekt nicht eher eingehen, als über die geplante Verbindungsbahn eine Entscheidung gefallen war. Jedoch wäre ein Versuch mit einer solchen Bahn nach Wandsbek empfehlenswert. Wegen der Schienenkonstruktion herrschte auch keine Einigkeit. Diese hatten nun mit heutigen Systemen keinerlei Ähnlichkeit. Moller brachte ein amerikanisches Modell in Vorschlag, das am besten mit einem breiten Flacheisen verglichen werden konnte, welches am Rande einen Wulst aufwies, auf dem der Laufkranz des Rades lief. Dieses Modell wurde verworfen, weil der Raum innerhalb der Schienen dadurch ja $^3/_4$ Zoll tiefer lag als die übrige Straßenfläche, was zu Wasseransammlungen und sonstigen Verkehrsstörungen führen mußte. Da von den anderen beiden Bewerbern noch keine Modelle vorlagen, wurde eine Entscheidung ausgesetzt. In seiner Sitzung vom 14. Juli 1862 schloß sich der Senat diesem Gutachten an. Es wurde eine Kommission eingesetzt, die die Bedingungen ausarbeiten sollte, unter denen ein fünfjähriger Versuchsbetrieb gestattet werden sollte. Außerdem kam man überein, daß die Einführung von Pferde-Eisenbahnen gesetzlich untermauert werden müßte und setzte die ersten Punkte dieses zu erlassenden Gesetzes fest. Dem Altonaer Magistrat wurde einstweilen geantwortet, daß Moller noch keineswegs eine Konzession erteilt worden sei. In den nächsten Monaten gingen nun beim Senat zahlreiche Gesuche von Grundeigentümern und Bewohnern Eimsbüttels, der Hohenluft, des Grindelbergs, wie auch der Uhlenhorst und Barmbeks ein, die alle um eine baldige Herstellung der geplanten Pferde-Eisenbahn-Verbindungen baten, die aber auf den Gang der Dinge ohne Einfluß blieben. Die eingesetzte Senatskommission hielt am 10. September 1862 mit den Konzessionsbewerbern eine gemeinsame Besprechung ab, in der das Mollersche Projekt einer Pferde-Eisenbahn von Hamburg nach Altona vorläufig abgelehnt wurde, aber die Bereitwilligkeit des Senats zum Ausdruck kam, solche Bahnen nach Eimsbüttel, Barmbek, Wandsbek und Hamm auf eine Reihe von Jahren zu konzessionieren. Diese sollten aber außerhalb der Stadt bleiben, also vor den Toren enden. Sodann wurden den Interessenten in groben Umrissen die Bedingungen bekanntgegeben, in denen unter anderem eine jährlich näher zu bestimmende Zahlung einer Summe als Ersatz für die den Chausseehebeanstalten erwachsenden Mindereinnahmen vorgesehen war. Das Straßenpflaster, soweit solches in Anspruch genommen würde, wäre in gutem Stande zu halten und nach etwaiger Wegnahme der Schienen der frühere Zustand wiederherzustellen. Die Aufhebung des Betriebes könnte von der Behörde jederzeit verfügt werden, wenn diese Bahnen sich als gemeinschädlich erweisen sollten. Außerdem wäre ein fester Fahrpreis einzuhalten und

die Unternehmer müßten in Hamburg ansässig sein. Auf dieser Basis erklärte sich der Senat bereit, eine Vereinbarung der Bürgerschaft zur Genehmigung vorzulegen.

Jetzt erschienen auch Basson & Co. und E. Petersen & Co. auf dem Plan und baten um Unterrichtung über die schwebenden Verhandlungen, die ihnen auch gewährt wurde. Daraufhin stellten sie ihre Mitbewerbung in Aussicht und unterbreiteten ungefähr zwei Jahre später den Vorschlag, ihre Wandsbeker Linie der neuen Aktiengesellschaft gegen Übernahme von Aktien zu verkaufen und wünschten Mitbeteiligung an der Verwaltung des Unternehmens.

Moller reichte nun Ende September 1862 erstmal einen Plan für eine Linie nach Eimsbüttel ein, dem am 5. November 1862 ein formelles Konzessionsgesuch für die Wandsbeker und Eimsbütteler Linie folgte. Er bat um die Erlaubnis, die Wandsbeker Linie bis zum Schweinemarkt und die Eimsbütteler Linie bis zum Gänsemarkt führen zu dürfen. Nach Ablauf einer 40jährigen Kontraktzeit war er mit der kostenlosen Überlassung der Schienen mit den dazugehörigen Betriebsmitteln an den Staat einverstanden, bei einem 25jährigen Kontrakt wollte er nur die Schienen dem Staat kostenlos überlassen und wünschte für die Betriebsmittel den dann neu festzustellenden Wert ersetzt zu bekommen. Als Chausseegeld-Abgabe bot er jährlich 4000 ℳ für die östlichen und 1000 ℳ für die Eimsbütteler Linie, außerdem ein Bahngeld von 600 ℳ je englische Meile von 5280 Fuß. Auch sprach er sich für einen baldigen Erlaß des Gesetzes für die Pferde-Eisenbahnen aus. Diesem Gesuch ließ er aber Mitte Dezember 1862 noch ein weiteres wegen einiger innerstädtischer Linien folgen, deren Anlage er trotz der ablehnenden Einstellung des Senats anstrebte. Es handelte sich um folgende Linien: 1. vom Berliner Bahnhof zum Nobistor mit einer Zweigbahn vom Großen Burstah über Bohnenstraße—Neueburg—Hopfenmarkt—Görttwiete zum Rödingsmarkt, 2. vom Rathausmarkt durch die Hermannstraße und über den Wall zum Steintor.

Von Burn und Ridley gingen keine neuen Angebote ein, aber mit Moller wurde auch nicht weiter verhandelt, sondern die nächsten anderthalb Jahre verstrichen mit der Ausarbeitung des Pferde-Eisenbahn-Gesetzes, das am 29. Juni 1864 in der Bürgerschaft mit zwei kleinen Abänderungen angenommen und 1/4 Jahr später vom Senat erlassen wurde. Es hatte folgenden Wortlaut[4]):

„*Gesetz*
betreffend die Anlage von Pferde-Eisenbahnen auf Hamburgischem Gebiet

Auf Befehl
E. H. Senats der freien und Hansestadt Hamburg publicirt den 28. Sept. 1864

Art. 1: Der Senat wird ermächtigt, zum Zweck der Anlage von Pferde-Eisenbahnen auf Hamburgischem Gebiet mit den um die Concession sich bewerbenden Personen oder Gesellschaften auf Grundlage der nachstehenden Bedingungen Contracte bis zur Dauer von höchstens 25 Jahren abzuschließen.

Art. 2: Die Concession zur Anlage von Pferde-Eisenbahnen wird vorläufig nur für solche Unternehmungen, welche eine Verbindung der außerhalb belegenen Ortschaften mit der inneren Stadt bezwecken und nur an solche Personen oder Gesellschaften erteilt werden, welche, wenn sie nicht dem Hamburger Staate angehören, sich in Bezug auf alle das Unternehmen betr. Angelegenheiten den Hamburgischen Gesetzen und Gerichten unterwerfen. Falls die Concession einer Aktien-Gesellschaft erteilt wird, muß mindestens ein Drittheil der

Directions-Mitglieder im Hamburger Staate ansässig und befugt und verpflichtet sein, die Gesellschaft in jeder Beziehung zu vertreten.

Art. 3: Wer sich um die Erteilung einer Concession zur Anlage einer Pferde-Eisenbahn bewirbt, muß einen Betrag von 10 % des veranschlagten Anlage-Kapitals in Hamburgischen auf den Inhaber lautenden Staatspapieren bei der Finanz-Deputation deponieren, welcher nach beschaffter Vollendung der Anlage zurückgegeben wird, während die inzwischen erwachsenen Zinsen dem Deponenten verbleiben. Die Hälfte der deponierten Summe verfällt der Staatskasse, wenn nicht innerhalb der im Contracte vorher zu bestimmenden Zeit (Art. 5) die bauliche Vollendung der Anlage beschafft ist.

Art. 4: Unter der Voraussetzung, daß die Anlage einer Pferde-Eisenbahn auf einer bestimmten Strecke im Allgemeinen genehmigt sein wird, hat der Concessions-Inhaber sich in Bezug auf die Richtung der Bahn, die Bestimmung der Abfahrts- und Ankunftsplätze, die Construktion und Legung der Schienen, die Anlage von Ausweichestellen, die Einrichtung der Wagen, die Beförderungszeit und die Fahrtaxe mit der Bau-Deputation beziehungsweise der Polizei-Behörde zu vereinbaren, und sich während und nach der Ausführung des Baues der Beaufsichtigung beider zu unterwerfen.

Art. 5: Nachdem in Betr. des Detailplans der Anlage die Genehmigung der beiden im Art. 4 geannten Behörden erfolgt sein wird, hat der Concessions-Inhaber innerhalb einer im Contracte vorher zu bestimmenden Zeit, welche indessen die Dauer von zwei Jahren nicht überschreiten darf, bei Strafe des Verlustes der Concession, die Fahrten auf der ganzen Bahnstrecke zu eröffnen und muß unter dem gleichen Vorbehalt den Transport während der gesamten Contractsjahre ununterbrochen in Betrieb erhalten, es wäre denn, daß eine Unterbrechung durch höhere Gewalt veranlaßt worden wäre, er ist verpflichtet, die Schienen und die Fahrbahn sowohl, als auch das Straßen- und Chausseepflaster zwischen den Schienen und je einen Fuß breit seitwärts von denselben zu jeder Jahreszeit auf seine Kosten in gutem Stande zu erhalten, und unterwirft sich in Bezug auf die Beseitigung etwa vorkommender Mängel der Entscheidung der Bau-Deputation.

Art. 6: Die Erteilung der Concession involvirt das Recht, auf der betr. Strecke während der Dauer des Contractes ausschl. auf den Bahnschienen in den die Bahn befahrenden Wagen Personen, Packete und Waaren aller Art, jedoch unter Beobachtung der bestehenden steuergesetzlichen und gewerbepolizeilichen Vorschriften zu befördern, wogegen das Recht der Briefbeförderung ausgeschlossen bleibt.

Art. 7: Sollten während der Dauer des Contractes in den Straßen, welche die betr. Pferde-Eisenbahn berührt, Veränderungen hinsichtl. des Niveaus oder der Breite der Straße von der Bau-Deputation zur Ausführung gebracht werden, so hat der Concessions-Inhaber eine dadurch etwa erforderlich werdende Verlegung der Schienen der Pferde-Eisenbahn auf seine Kosten zu beschaffen, wie er auch bei vorkommenden Reparaturen von Siel-, Gas- und Wasser-Versorgungsanlagen die nötigen Aufgrabungen vornehmen und bei umfassenderen Bauten der gedachten Art erforderlichen Falls eine einstweilige Verlegung der Bahnstrecke sich gefallen zu lassen verpflichtet ist, ohne dafür, oder für eine durch die Verhältnisse etwa notwendig werdende zeitweilige Unterbrechung des Verkehrs eine Entschädigung verlangen zu können.

Art. 8: Die Benutzung der Schienen bleibt den von dem Concessions-Inhaber in Fahrt gesetzten Wagen ausschließlich vorbehalten, das Befahren des Raumes zwischen den Schienen, die Kreuzung der Schienen ist sonstigem Fuhrwerk gestattet, es haben jedoch alle Wagenführer, Reiter oder Fußgänger den auf

den Eisenbahnschienen sich bewegenden Wagen auszuweichen, oder deren Vorüberfahren abzuwarten.

Art. 9: Dem Senate bleibt das Recht vorbehalten, die Concession auch an andere, in diesem Gesetze nicht ausdrücklich bestimmte Bedingungen zu knüpfen, namentlich auch zu bestimmen, ob und unter welchen Voraussetzungen dieselbe widerrufen und der Unternehmer zur Beseitigung der Anlage, zur Wegnahme der Schienen und zur Wiederherstellung des Straßen- und Chausseepflasters in den vorigen Stand angehalten werden kann.

Art. 10: Nach Ablauf der Contractjahre fällt die Bahn-Anlage, soweit sie aus den auf öffentlichem Grunde gelegten Schienen besteht, in das Eigentum des Staates und demselben zur freiesten Benutzung anheim. Als Concessions-Abgabe ist für jedes Contractjahr eine zu vereinbarende Zahlung für je 100 Fuß laufender Wegstrecke an die Finanz-Deputation zu entrichten."

Die Presse hatte von diesen Plänen in den zurückliegenden zwei Jahren kaum Notiz genommen, nur im Frühjahr 1864 erhob sie eine warnende Stimme, als die Absicht bekannt wurde, in dem Gesetz die Laufzeit der Konzession auf 50 Jahre festzusetzen, die dann ja auch von der Bürgerschaft auf 25 Jahre begrenzt wurde[5]).

Die technische Sektion der Hamburgischen Gesellschaft zur Beförderung der Künste und nützlichen Gewerbe behandelte auch um diese Zeit in einem Bericht im Hamburger Gewerbeblatt das ganze Projekt. Man hob hervor, daß ein Pferd auf einer Schienenbahn eine elfmal größere Last transportieren könnte als auf einer gewöhnlichen Straße, und empfahl, außer der gewöhnlichen Bremse noch eine vorzusehen, die von den Pferden selbst beim Anhalten betätigt würde. Auch wurde die Anbringung einer eben über der Schiene weggleitenden Querleiste, eines sogenannten Bahnräumers, vorgeschlagen, der das Überfahren eines Menschen zur Unmöglichkeit machen sollte[6]).

Nachdem das Pferde-Eisenbahn-Gesetz endlich unter Dach war, wurden die Interessenten aufgefordert, endgültige Offerten einzureichen. Als erste ging Mitte Oktober 1864 die von Moller ein. Er bewarb sich jetzt um folgende Bahnen: 1. vom Schweinemarkt nach Wandsbek mit einer Zweiglinie nach Barmbek und Uhlenhorst, 2. vom Rathausmarkt nach Eimsbüttel und 3. vom Rathausmarkt zum Steintor. Einen Monat später folgten die Angebote von Charles Burn und Basson & Co. — Burn wollte die Bahnen vom Rathausmarkt nach Wandsbek, vom Großneumarkt zum Nobistor und vom Großneumarkt nach Eimsbüttel erbauen, und Basson & Co. beschränkten sich auf die Wandsbeker Linie. Während die ersten beiden Bewerber die im Gesetz vorgesehene Konzessions-Abgabe berücksichtigten, gingen Basson & Co. hierauf mit keinem Worte ein, dafür fügten sie aber ihrer Offerte schon einen genauen Fahrplan bei, den sie auf Grund ihrer Omnibus-Betriebserfahrungen aufgestellt hatten.

Ende 1864 wurden dann alle drei Offerten der Finanz-Deputation zur Begutachtung zugeleitet, die der Mollerschen Offerte wegen der höchsten Konzessions-Abgabe den Vorzug gab. In diesem Punkte zweifelte die Polizeibehörde die Ehrlichkeit der Offerte an, aber mit der Linienführung der Wandsbeker Bahn war sie einverstanden, jedoch nicht mit der vom Rathausmarkt über Schleusenbrücke—Poststraße—Große Bleichen—Jungfernstieg—Gänsemarkt ausgehenden Eimsbütteler Bahn, da der Wagenverkehr auf der Schleusenbrücke zu stark war. Auf eine anderweitige Anregung, doch Basson und Petersen als Eingesessene an dem neuen Unternehmen mit zu beteiligen, ging man nicht ein. Da auch der erste

Landherr der Geestlande, Senator Dr. Kirchenpauer, den Offerten nichts hinzuzufügen hatte, begann man mit dem Entwurf der Bedingungen, unter denen die Konzession vergeben werden sollte, soweit diese nicht schon im Gesetz festgelegt waren. Die Spurweite der Pferde-Eisenbahnen mußte der der Hamburg—Bergedorfer Eisenbahn entsprechen, und für die Konzession selbst wurde eine Laufzeit von 20 Jahren vorgesehen. Erbaut werden sollten vorerst nur die Bahnen nach Wandsbek und Eimsbüttel, und Ausgangspunkt der Wandsbeker Bahn sollte der Rathausmarkt sein. Wegen des Endpunktes der Eimsbütteler Bahn schwankte man zunächst noch zwischen dem Großneumarkt und der Dammtorstraße in ihrer zwischen der großen Theaterstraße und der Esplanade belegenen Hälfte. Doch als die Finanz-Deputation darauf hinwies, daß die Konzession für holsteinisches Gebiet vom Bewerber eingeholt werden müßte, was auch für eine vom Großneumarkt ausgehende Linie nach Eimsbüttel in Betracht kam, da das Schulterblatt Altonaer Gebiet war, mußte der Großneumarkt als Endpunkt dieser Linie fallengelassen werden. — Der Betrieb auf den Linien sollte von 7 Uhr morgens, in den Wintermonaten November bis Februar von 8 Uhr morgens, bis 10 Uhr abends durchgeführt werden, und zwar auf der Wandsbeker Linie mindestens viertelstündlich, und auf der Eimsbütteler Linie halbstündlich. Als Fahrpreis sollten während der vorgesehenen Betriebszeit für die ganze Strecke nicht mehr als drei Schillinge erhoben werden, für Fahrten außerhalb dieser Zeit war eine Erhöhung auf 4 ß erlaubt. — Die Wagen durften nicht breiter als 7 Fuß und 6 Zoll sein. — Die bauliche Vollendung und Inbetriebnahme der Wandsbeker Linie sollte innerhalb 12, und der Eimsbütteler Linie innerhalb 18 Monaten erfolgen. Außerdem reservierte der Senat sich das Recht, innerhalb der ersten zwei Jahre nach erfolgter Betriebseröffnung die Beseitigung der Bahnanlagen in der inneren Stadt und nach Ablauf der ersten fünf Betriebsjahre auf der ganzen Bahnstrecke zu verlangen, wenn sich bei dem Betriebe besondere Unzuträglichkeiten ergeben würden, die diese Maßnahme aus Gründen des öffentlichen Wohls rechtfertigten. Die von den Unternehmern anzubietende jährliche Konzessions-Abgabe sollte für je 100 Fuß laufende Wegstrecke berechnet werden.

Die Vergebung der Konzession wurde sodann Anfang März 1865 im Submissionswege ausgeschrieben. Basson & Co., die für ihre Omnibuslinien eine Konzessions-Abgabe nicht kannten, konnten sich mit dieser Neuerung nicht befreunden und zogen ihr Angebot zurück. Auch Burn zeigte keine Neigung, sein Angebot zu erhöhen und schied jetzt gleichfalls als Bewerber aus. Daraufhin wurden Moller, der sich inzwischen mit F. C. Lauenstein, dem Inhaber der gleichnamigen Hamburger Waggonfabrik, zusammengetan hatte, im April 1865 Aussichten auf Erteilung der Konzession gemacht und kommissarische Verhandlungen eingeleitet. Diese beiden müssen sich ihrer Sache aber schon sehr sicher gewesen sein, denn bereits im Februar 1865 kauften sie ein auf dem im Vorderteil des Fleckens Wandsbek belegenen Gewese Wendemuth größeres Areal an, auf dem die Stallungen für die erforderlichen Pferde erbaut werden sollten[7]).

An den jetzt beginnenden langwierigen Verhandlungen beteiligte sich auch schon der Oberalte Ernst Albers. Die Chausseegeld- und die Konzessions-Abgabe wurden zu einer Abgabe zusammengezogen und für die Wandsbeker Linie auf 3000, für die Barmbeker und Uhlenhorster Zweiglinie auf 200 und für die Eimsbütteler Linie auf 1200, zusammen 4400 Taler Preuß. Court. jährlich festgesetzt.

Doch schon im November 1865, noch vor Erteilung der Konzession, wurde diese auf 2000, 200 und 800, zusammen 3000 Taler Preuß. Court. ermäßigt, weil inzwischen die Aufhebung der Chausseegeld-Abgabe beschlossen war. Außerdem sicherte sich der Staat eine Beteiligung am Reingewinn dergestalt, daß er nach Verteilung von 10 % an die Aktionäre 25 % des verbleibenden Reingewinns beanspruchte, wenn solcher 7500 ℳ überstieg. Auch sollten nach Ablauf der Konzession 25 % des anzusammelnden Reservefonds an den Staat abgeführt werden, wenn die Aktionäre 10 % Jahresdividende im Durchschnitt erhalten hätten. Dafür übernahm der Staat die vorzunehmenden Straßenregulierungen.

Die Regierung Holsteins erteilte den Bewerbern die Konzession für das Wandsbeker Gebiet schon im Oktober 1865 unter den gleichen Bedingungen bei einer Konzessionsabgabe von 1200 ℳ jährlich[8]). Bald darauf, im November 1865, wurde unter der Führung der Hamburger Firmen Brückner & Albers, J. C. Godeffroy & Sohn, Schröder Gebrüder und F. C. Lauenstein die „Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft in Hamburg" gegründet und die ersten 10 % auf die gezeichneten Aktien eingezahlt[9]). Am 18. Januar 1866 erhielten dann endlich Moller und Lauenstein die Konzession vom Hamburger Staat, und zwar auf 20 Jahre, vom Tage der Betriebseröffnung an gerechnet. Jetzt wurde der Bau der konzessionierten Pferde-Eisenbahn-Linien zwischen den Konzessionsinhabern und der neu gegründeten Gesellschaft kontraktlich festgelegt, und auch die Grundstücke in Wendemuth von der Gesellschaft erworben. Aber die Sache hatte auch noch eine Schattenseite, weil Moller eine Grundstücksspekulation mit seinen Bahnen verknüpfte. Im Herbst 1864 hatte er nämlich in Wandsbek-Mariental ein größeres Territorium angekauft und seine Wandsbeker Konzession auch auf dieses Gebiet ausdehnen lassen, so daß der Gesellschaft auch die Konzession zur ausschließlichen Anlegung einer Pferde-Eisenbahn nach Mariental übertragen wurde[10]). Hieraus erklärt sich auch die Äußerung des Oberalten Albers auf der ersten Generalversammlung der Gesellschaft am 5. April 1866, als er die Bedingungen Holstein gegenüber ungünstiger bezeichnete als Hamburg gegenüber, denn die Gesellschaft mußte jetzt auch die Zweigbahnen zum Wandsbeker Bahnhof und nach Groß Jüthorn erbauen, die ja nie rentabel geworden sind.

Die Anlagekosten ohne Grundstücke, Pferde und Geschirr wurden für die Wandsbeker und Barmbeker Bahnen auf 220 000 ℳ und für die Eimsbütteler Bahn auf 110 000 ℳ berechnet. Den Bau der Bahnen übernahmen die Ingenieure Culin und Büsing. Da aber die Jahreszeit für einen sofortigen Baubeginn ungünstig war, wurden auf Wendemuth zunächst die Stallungen für 145 Pferde und die Wagenschuppen errichtet, deren Bau schon im März vollendet war[11]). Anschließend begann Mitte April von Wendemuth aus die Verlegung der Gleise. Der Oberbau bestand aus hölzernen Quer- und Längsschwellen, die durch eiserne Winkel miteinander verbunden waren. Sodann wurde auf den Längsschwellen die flache Schiene befestigt[12]). Die sehr bald aus Publikumskreisen laut gewordenen Bemerkungen wegen der Haltbarkeit des verwandten Tannenholzes in der feuchten Erde erwiesen sich nicht als ungerechtfertigt, denn Reparaturen waren später laufend erforderlich[13]). Der eigentliche Wandsbeker Endpunkt der Bahn war in der Lübecker Straße beim Zollamt neben dem Hause des Brenners Helbing. Der Bahnbau machte rasche Fortschritte, im Mai war die Wandsbeker Chaussee erreicht, und Ende Juni war die Strecke bis zum Lübecker Tor fertig[14]). Schon

Mitte Mai lieferte die Lauensteinsche Wagenfabrik die ersten Wagen für diese Bahn ab, die von der Presse gebührend gelobt wurden. Rot lackiert, mit reicher Goldverzierung, waren sie sehr geschmackvoll und nicht nur eleganter als die Omnibusse, sondern auch als die Waggons der Dampfeisenbahnen. Sie boten 18 Sitz- und 12 Stehplätze im Innern und 26 Plätze auf dem Verdeck. Die Ab federung des Wagenkastens bewirkten große Gummibälle, die die Erschütterungen während der Fahrt stark abschwächten. Der Stand des Kutschers befand sich auf dem Balkon, wo auch die Bremse angebracht war, und von wo eine bequeme gewundene Treppe zu den Deckplätzen führte. Um das Ein- und Aussteigen während der Fahrt mit Leichtigkeit zu bewerkstelligen, lag der Balkon sehr niedrig. Eine weitere Neuerung war, daß die Wagen an den Endstationen nicht mehr gedreht werden brauchten, sondern dieses lediglich durch Umlegen der Deichsel geschah[15]).

Die für den Betrieb erforderlichen Pferde wollte die Gesellschaft nicht kaufen, sondern nur mieten. Zu diesem Zwecke schloß man mit dem Hamburger Pferdehändler Claus Olde einen Vertrag, der die Pferde stellen sollte, und dem für jede geleistete Fahrt ein bestimmter Betrag zu vergüten war[16]). Wie man sich denken kann, war der Vertrag so abgefaßt, daß er nur unter schweren Bedingungen von der Gesellschaft gelöst werden konnte. Über die Zweckmäßigkeit dieses Abkommens war man sich in den zuständigen Kreisen auch nicht ganz einig, denn in der bereits erwähnten Generalversammlung äußerten einige Aktionäre, daß man das Urteil Sachverständigen überlassen müsse, ob das Arrangement, wonach die Gesellschaft nicht Eigentümerin der zum Betrieb erforderlichen Pferde wurde, ein vorteilhaftes wäre oder nicht. Um den Vertrag erfüllen zu können, beschaffte Olde zunächst 70 normannische Schimmelhengste, denen später noch belgische Rappen und mecklenburgische Braune und Füchse folgten, die im Laufe des Sommers eintrafen. Zur Einfahrung des Personals und der Pferde befuhr man die Bahn zwischen Lübecker Tor und Wandsbek seit Anfang Juli besonders in den Vormittagsstunden schon regelmäßig, und anständig bekleideten Personen erlaubte man, bis zur Eröffnung unentgeltlich mitzufahren[16]). Die Absicht der Gesellschaft, die Bahn von Wandsbek bis zum Steintor anläßlich des Horner Rennens am 22. Juli zu eröffnen, durchkreuzte allerdings die Polizeibehörde. Nicht mit Unrecht befürchtete diese Unzuträglichkeiten bei dem starken Verkehr in den betreffenden Straßen, und zwar hauptsächlich mit Rücksicht darauf, daß die Wagen der Pferde-Eisenbahn nicht ausbiegen konnten[17]). So mußte die Eröffnung bis zur endgültigen Fertigstellung der Bahn, die ungefähr drei Wochen später beschafft war, zurückgestellt werden. Die 33 707 Fuß lange Strecke war eingleisig ausgeführt und sechs Ausweichstellen wie folgt angeordnet: Hammersteindamm, Sandkrug, Zipperlings Mühle, Lübecker Tor, Steintor und in der Ferdinandstraße. Auf dem Rathausmarkt gab es drei Aufstellgleise[18]).

Am Sonnabend, dem 11. August 1866, wurde nachmittags eine Probefahrt für die Behörden, Aktionäre und zahlreichen Gäste veranstaltet[19]). Kurz nach Beendigung der Pflasterarbeiten trafen die acht vorgesehenen Wagen auf dem Rathausmarkt ein. Der erste war mit vier, die übrigen mit zwei prächtigen Schimmelhengsten bespannt. Kutscher und Kondukteure trugen geschmackvolle, von Ladage & Oelke angefertigte Uniformen. Um 2.15 Uhr setzte sich die Wagenreihe in Richtung Wandsbek in Bewegung. In der Stadt selbst ging die Fahrt nur sehr langsam vor

sich, da durch die gewaltigen Menschenmengen die Bahn kaum frei zu halten war. Erst in St. Georg konnten die Pferde in einen frischen Trab gesetzt werden und die Fahrtteilnehmer in den vollen Genuß der neuartigen Beförderung kommen. Die Wagen rollten so glatt und geräuschlos, daß die Konversation nicht im geringsten dadurch beeinträchtigt wurde. Wandsbek empfing die Wagenkolonne mit Ehrenpforten, deren eine die Inschrift „Es lebe der Fortschritt" trug. Nach der Ankunft in Wendemuth besichtigte man zunächst die Stallungen, neben denen sich auch ein Teich befand, in dem die Pferde gebadet werden konnten. Sodann erwarteten die Teilnehmer in den Wagenschuppen lange Tafeln, wo Wandsbeker Puffer und verschiedene Weine geboten wurden. Hier wechselten Senator Godeffroy und Oberalter Albers Trinksprüche und stießen auf eine günstige Zukunft des Unternehmens an. Anschließend begann die Rückfahrt und, wie die Presse berichtete, war niemand von der Probefahrt enttäuscht, nur diejenigen im Publikum, welche geglaubt, daß auf der Pferde-Eisenbahn ein ganzer Train aneinanderhängender Waggons in Fahrt gesetzt werden würde. Vor der Eröffnung der Bahn erließ die Polizeibehörde am 10. August 1866 ein Reglement für die Pferdebahn, das auszugsweise folgende für das größere Publikum wichtige Bestimmungen enthielt:

„Beim Ertönen der Bahnsignale hat das Publikum sich überall von der Bahn zu entfernen. Kein Fuhrwerk darf die Bahn, sobald und soweit der Fahrdamm neben derselben frei ist, befahren, dagegen ist den Fuhrwerken die Kreuzung über die Schienen gestattet. Jedoch haben alle Fuhrwerke sowie Reiter den entgegenkommenden oder nachfolgenden Zügen vollständig und soweit auszuweichen, daß zwischen ihnen und der nächsten Bahnschiene noch ein Raum von 4 Fuß frei bleibt und der Eisenbahnwagen ohne Aufenthalt passieren kann. Vorsätzliche und fahrlässige Beschädigungen der Bahn und der dazu gehörigen Anlagen und Betriebsmittel nebst Zubehör, das Abladen von Holz, Steinen oder sonstigen hindernden Gegenständen auf dem Bahnkörper, so wie neben demselben innerhalb 4 Fuß von der äußeren Seite der Bahnschienen, das Nachahmen von Signalen oder andere solche Handlungen, durch welche eine Störung des Betriebes veranlaßt werden kann, unterliegen polizeilicher Bestrafung bis zu 2 Monaten Gefängnis oder entsprechender Geldbuße und, den Umständen nach, crimineller Untersuchung und Bestrafung." [19])

Am Donnerstag, 16. August 1866, wurde die Bahn dem öffentlichen Verkehr übergeben. 16 Wagen standen für den Betrieb zur Verfügung und sollten nach folgendem Fahrplan fahren[20]):

Ab Wandsbek Zoll	7.00 Uhr	morgens	—	10.12 Uhr	abends	
An Hamburg Rathausmarkt	7.42 Uhr	„	—	10.54 Uhr	„	alle 12 Minuten
Ab „ „	7.48 Uhr	„	—	11.00 Uhr	„	
An Wandsbek Zoll	8.30 Uhr	„	—	11.42 Uhr	„	

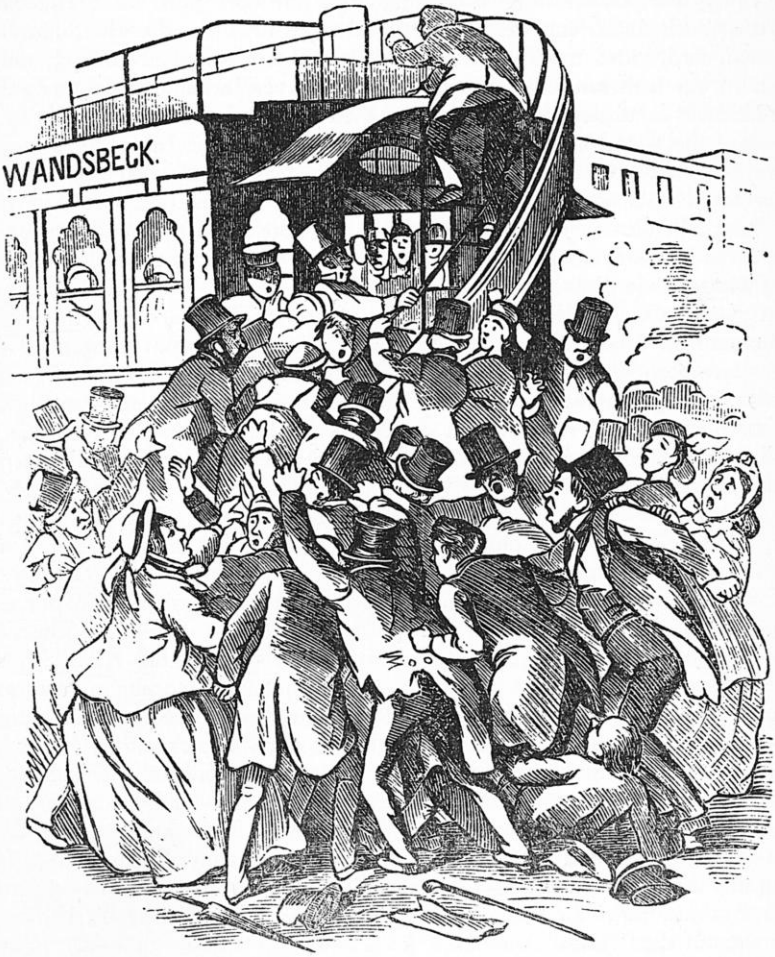
Der Fahrpreis, einheitlich auf 3 ß, nach 10 Uhr abends 4 ß, Kinder 2 ß festgesetzt, enttäuschte das Publikum, das gehofft hatte, einen Teil der Strecke für einen geringeren Preis fahren zu können. Trotzdem war die Freude über das neue Verkehrsmittel groß, man benutzte es eifrig, und schon am Eröffnungstage zählte man 5400 Fahrgäste. Am Sonntag, 19. August, waren es sogar 8379 Personen, und um dem Andrange des fahrlustigen Publikums Herr zu werden, standen nachmittags auf dem Rathausmarkt vier Polizei-Offizianten und vier Polizeiwächter im Einsatz. Außerdem mußte der Fuhrherr Schlüter noch ein

Vorspannpferd für die Steigung am Glockengießerwall bereitstellen. Um eine übermäßige Besetzung der Pferdebahnwagen zu verhüten, bestimmte die Polizeibehörde daraufhin, daß im Innern der Wagen nicht mehr als 20, auf den Deckplätzen 28, hinten beim Kondukteur 7 und vorn beim Kutscher 3 Personen aufzunehmen waren, ferner daß die Deckplätze durchaus nicht von weiblichen Personen benutzt werden durften. Besonders erfreut über das neue Verkehrsmittel waren die Wandsbeker Wirte, deren Umsätze in diesen Tagen ungeahnte Höhen erreichten, denn viele Hamburger machten abends mit ihren Familien einen Ausflug nach Wandsbek, wo bis in die späten Abendstunden ein reger Betrieb herrschte. Nachdem das Interesse an der neuen Bahn abgeflaut war, gingen die täglichen Beförderungsziffern auf ungefähr 3000 bis 3500 Personen zurück, aber diese Zahl war ein echter Verkehrszuwachs, denn auch die Omnibusse, deren Benutzung zunächst natürlich stark zurückging, hatten schon im Dezember 1866 ihre Beförderungsziffern gegen 1865 leicht verbessern können. Der Verkehr in der Wandsbeker Chaussee war aber doch schon so stark, daß es an den Ausweichstellen der Bahn Schwierigkeiten gab, so daß man schon kurz nach Eröffnung der Bahn daranging, die Fahrbahn an diesen Stellen zu verbreitern[21]).

Unmittelbar nach Vollendung der Bahn begann auch der Bau der Zweigbahn zum Bahnhof in Wandsbek. Sie sollte von der Lübecker Straße abzweigend durch die Marktstraße, die Schloß- und Rennbahnstraße kreuzend, bis zu diesem geführt werden[22]). Aber die Marktstraße war an einigen Stellen so schmal, daß in ihr kaum zwei Wagen aneinander vorbeifahren konnten, so daß sie erst verbreitert werden mußte. Sodann wurde die Bahn am 24. Oktober 1866 dergestalt dem Verkehr übergeben, daß man zu den Abgangszeiten der Züge einen Wagen in Wandsbek statt zur Endstation am Zoll zum Bahnhof leitete, und zwar dreimal am Tage, ab Rathausmarkt 11.48, 2.24 und abends 7.24 Uhr[23]). Da der Lübecker Bahnhof in Hamburg sehr unglücklich an der Spaldingstraße lag, versprach man sich von dieser Einrichtung sehr viel, doch benutzte das Publikum sie nie sehr stark, so daß auch in späteren Jahren immer nur einige Fahrten am Tage auf dieser Strecke stattfanden.

Am 1. November 1866 erfüllte die Gesellschaft dann auch den immer wieder vorgetragenen Wunsch der Fahrgäste nach einer Tarifsenkung, indem sie für die ganze Strecke 15 Abonnementskarten für 2 ℳ 8 ß, und für die halbe Strecke bis zum Lübecker Tor 12 Abonnementskarten für 1 ℳ 8 ß ausgab[24]). Der Tarif für die Einzelfahrt blieb unverändert, aber die regelmäßigen Benutzer der Bahn, die in St. Georg oder Hohenfelde wohnten, hatten jetzt doch die Möglichkeit, diese für 2 ß benutzen zu können. An Sonn- und Feiertagen waren diese Abonnementskarten freilich ungültig, trotzdem die Omnibusse diese Beschränkung schon hatten fallenlassen. Damit die Karten bequem in der Westentasche oder der Geldbörse getragen werden konnten, hatte man für sie ein ovales Format gewählt. Außerdem ließ man die 3-ß-Karten in blau-weißem und die 2-ß-Karten in rot-weißem Druck herstellen. Zur Sicherung des Betriebes waren an verkehrsreichen Kreuzungen, wie der Berg- und Hermannstraße, Bahnwärter aufgestellt[25]). Trotzdem blieben Zusammenstöße der Bahn mit anderen Fuhrwerken nicht aus, bei denen aber durchweg nur Sachschaden entstand. Anfang November 1866 wurde auf der Wandsbeker Chaussee zum ersten Male ein Mensch überfahren, und zwar ein Taubstummer, der das Herannahen der Bahn nicht bemerkt hatte.

Ein Sonntagsvergnügen



auf der Wandsbecker Pferdebahn.

Aus der „Reform“, 22. Oktober 1866.

Ab 24. November 1866 fuhr infolge Einführung des Winterfahrplans der erste Wagen erst um 7.48 Uhr morgens von Wandsbek nach Hamburg[26]). Bald darauf kam es zu der ersten ernstlichen Differenz zwischen dem Verwaltungsrat der Gesellschaft und dem Flecken-Kollegium von Wandsbek. Die Gesellschaft hatte nämlich beschlossen, den Endpunkt am Zoll aufzuheben und die Gleise wieder aufzunehmen, angeblich, weil dort das Halten der Wagen und Pferde auf offener Straße lästig war. Dafür sollte die Bahn dann nur noch von den Stallgebäuden auf Wendemuth abfahren. Den diesbezüglichen Antrag an die Intendantur beschied man nach einer Beratung mit dem Flecken-Kollegium abschlägig, um den Bewohnern des östlichen Ortsteiles nicht die Bahnverbindung zu nehmen. Gegen diesen Bescheid legte der Verwaltungsrat einen Protest bei der Regierung in Kiel ein, worauf die Wandsbeker persönlich zum Oberpäsidenten fuhren und ihm ihre Beschwerden vorbrachten. Sie erreichten, daß die Gesellschaft den geplanten Abbau der Strecke vorläufig zu unterlassen hatte. Im Februar des nächsten Jahres einigte man sich durch einen Vergleich, nach dem die Bahn während der Wintermonate vom 1. November bis zum 1. März von Wendemuth und während der übrigen Monate wie bisher vom Zoll abfuhr[27]).

Mittlerweile waren auch die Bauarbeiten an der Barmbeker Zweiglinie in Angriff genommen. Schon im November 1866 gingen beim Senat Gesuche der Bewohner Barmbeks und Uhlenhorsts ein, die um eine beschleunigte Fertigstellung der Bahn baten, um vor großen wirtschaftlichen Schäden gegen Wandsbek bewahrt zu bleiben. Außerdem wurde angeregt, die Endstation tiefer in den Ort, möglichst an die Zollgrenze beim Osterbek, zu legen[28]). Es war nämlich geplant, die Bahn an der bisherigen Endstation der Omnibusse mitten im Dorfe am Markt enden zu lassen. Schon 1861 war versucht worden, die Omnibuslinie soweit zu verlängern, was Schultz aber damals wegen zu hoher Mehrkosten abgelehnt hatte. Der Senat entsprach diesem Gesuch. Die Abzweigung dieser Bahn von der Wandsbeker Strecke erfolgte beim Mühlendamm, wo Mitte November 1866 der Gleisbau begann[29]). Die Strecke verlief dann weiter über Kuhmühle—Schürbekerstraße—Hamburger Straße—Am Markt bis zum Osterbek. Bei Klein-Schürbek, auf dem Platze des heutigen Bahnhofs Mundsburg der Hochbahn, entstanden Stallungen und Remisen für diese Bahn. Man führte sie im übrigen eingleisig aus und gab ihr zunächst nur eine Ausweichstelle bei der Bachstraße[30]). Bei der Kuhmühle wurde erst einige Jahre später eine weitere Ausweichstelle eingebaut. Die Wagen dieser Bahn entsprachen den Wandsbekern, nur daß sie grün lackiert waren[31]). Die Eröffnung der Barmbeker Zweigbahn erfolgte am Sonnabend, dem 8. Juni 1867, mit zwei Fahrten in der Stunde, aber nicht im 30-Minuten-Abstand, sondern alle 24 und 36 Minuten (ab Barmbek zu den Minutenziffern 04 und 28, und ab Rathausmarkt zu den Minutenziffern 12 und 48). Der Tarif war der gleiche wie auf der Wandsbeker Bahn[32]).

Wenn die Eröffnung der Wandsbeker Bahn auf den Betrieb der bestehenden Omnibuslinie von Basson & Co. auch keinen Einfluß ausübte, sondern diese ganz im Gegenteil der Pferdebahn noch jahrelang erfolgreich Konkurrenz machte, so fand G. T. H. Schultz mit seiner Barmbeker Omnibuslinie neben der Pferdebahn kein Auskommen mehr. Ende August 1867 bat er die Polizeibehörde um Dispensierung von der Verpflichtung der Barmbeker Omnibusfahrten unter Belassung der Konzession, was die Landherrenschaft der Geestlande auch genehmigte[33]).

Daraufhin schloß er mit der Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft ein Abkommen, in dem er sich verpflichtete, die Omnibusfahrten endgültig aufzugeben und die Konzession nicht wieder auszunutzen. Er räumte der Gesellschaft das Recht ein, auf deren Kosten aber auf seinen Namen und mit seiner Konzession Omnibusse fahren zu lassen. Dafür zahlte ihm die Gesellschaft bei Unterzeichnung des Vertrages 1000 ℳ und jährlich am 15. September auf die Dauer der Barmbeker Konzession 500 ℳ, erstmalig 1868 und zuletzt 1885. Am 22. September 1867 fuhren die Barmbeker Omnibusse zuletzt. Das Publikum bedauerte die Einstellung dieser Linie sehr, denn mit ihr konnte man in der letzten Zeit für 2 ß zur Stadt fahren, während man auf der Pferdebahn 3 ß aufwenden mußte. Auch die Presse griff diese Art der Konzessions-Übertragung und besonders die Monopol-Bestrebungen der Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft scharf an und führte noch in späteren Jahren diesen Fall als Musterbeispiel mehrfach wieder an. Schultz selbst verkaufte seine Omnibusse, ließ den Rest seines Geschäftsinventars Ende Mai 1868 versteigern und übernahm das Uhlenhorster Fährhaus.

Während man bisher auf den Omnibuslinien für sein Fahrgeld keine Quittung oder Fahrschein erhielt, finden sich jetzt auch schon Hinweise auf die Ausgabe von Einzelfahrscheinen durch die Kondukteure. Es ist dabei aber nicht mehr feststellbar, ob diese gleichzeitig mit der Eröffnung der Pferde-Eisenbahnen eingeführt worden sind. Eine Folge dieser Neuerung war, daß damit auch der Kontrolleur in Aktion trat, dessen erstes Auftreten in der Reform vom 5. 10. 1867 folgenden Niederschlag fand:

„So ist uns nun bei einer Tour nach Wandsbeck neulich folgende Rücksichtslosigkeit gegen das Publikum unangenehm aufgefallen. Bekanntlich bekommt man bei Zahlung des Fahrgeldes eine kleine winzige Quittung, auf die man in der Regel wenig achtet. Nun steigt auf einmal ein fremder Herr in den Wagen, den man unmöglich für etwas anderes als einen ganz gewöhnlichen Fahrgast halten kann, ein behäbiger Fünfziger mit einer guthmütigen Comptoirphysiognomie. Derselbe bittet sich von jedem Herrn und von jeder Dame plötzlich die empfangenen Quittungen aus. Viele meinen — und wir mit ihnen — der Herr beliebe zu spaßen, es giebt ja solche Schäker in der Welt, die sich einen Scherz daraus machen, Leute zu dupieren. Aber nein, der wißbegierige dicke Herr macht richtig die ganze Reihe durch und überzeugt sich, daß wir sämtlich ehrliche Leute sind. Ist dies aber — fragen wir — die rechte Weise zu controllieren? Zu der Maßregel selbst mag die Verwaltung ihre guten Gründe haben. Nothwendig aber erscheint es, daß der Controlleur sich durch ein äußeres Abzeichen ohne weiteres legitimiere, denn unmöglich kann man es doch solch einem unbekannten Ankömmling am Gesichte absehen, ob er auch officiell berechtigt ist, sich unsere Ehrlichkeit dokumentieren zu lassen."

Es ist anzunehmen, daß die Kontrolleure dann auch bald uniformiert auftraten. Aber großer Beliebtheit erfreute sich diese Einrichtung nicht, wie auch das Publikum noch lange Zeit nicht daran zu gewöhnen war, den Fahrschein bis zum Verlassen des Wagens aufzubewahren. Als ungefähr ein Jahr später die Beförderungsbestimmungen festlegten, daß jeder Passagier auf Verlangen des Kontrolleurs während der Fahrt bei Strafe doppelter Zahlung sein Billett vorzuzeigen hätte, kam es kurz darauf fast zu einer Schlägerei in einem Wagen. Ein Passagier behauptete „in unhöflicher Weise zum Producieren seines Billets aufgefordert zu sein" und verweigerte dessen Vorzeigung. Da die übrigen Fahrgäste seine Partei ergriffen, kam es zu einem heftigen Wortwechsel, so daß der Kontrolleur schließ-

lich sein Vorhaben aufgab, wie die Zeitung mit einer gewissen Befriedigung vermerkte[34]).

Die geschäftliche Entwicklung der Gesellschaft nahm durchaus nicht den günstigen Verlauf, wie man sich erhofft hatte. Die Aktien der Gesellschaft, die Anfang 1866 — also kurz nach der Gründung — mit 95 gehandelt wurden, gingen bis Ende 1867 auf 80 zurück und fielen im März 1868 sogar auf 65 *), als der Generalversammlung der Geschäftsbericht für die Zeit von der Betriebseröffnung am 16. August 1866 bis Ende 1867 vorlag. Einer Einnahme von 133 830 Talern stand eine Ausgabe von 122 016 Talern gegenüber, so daß es zu keiner Dividendenverteilung kam, sondern der Überschuß von 11 814 Talern nur Abschreibungen diente. Die Wandsbeker Bahn beförderte vom 16. August 1866 bis 15. August 1867 1 203 437 Personen, und vom 16. August bis 31. Dezember 1867 459 027 Personen. Die Zahlen der letzten vier Monate von 1867 lagen im Monatsdurchschnitt ungefähr 2000 Personen höher als 1866, waren also nicht ungünstig. Auf der Barmbeker Bahn wurden im Monatsdurchschnitt ungefähr 36 000 Personen befördert. Der Verwaltungsrat bedauerte, daß der Tarif bei der augenblicklich kostspieligen Unterhaltung der Pferde zu niedrig bemessen war und erhoffte einen günstigeren Prozentsatz der Verwaltungskosten nach Eröffnung der Eimsbütteler und Uhlenhorster Bahnen. Einer Anregung aus der Versammlung, die Beförderungsziffern der Bahnen monatlich zu veröffentlichen, verdanken wir heute die Möglichkeit, die Entwicklung der einzelnen Linien der Gesellschaft bis zu ihrer Fusion mit der späteren Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft lückenlos verfolgen zu können[35]).

Um die Geschäftsergebnisse günstiger zu gestalten, trat man dem Gedanken einer Tariferhöhung näher. Dieses war aber nicht ganz einfach, denn in der Konzession war der 3-ß-Tarif festgelegt, und die Wünsche der Wandsbeker waren auch zu berücksichtigen. So entstand am 6. Juni 1868 folgende recht komplizierte Tarifordnung[36]):

Strecke	Im Innern des Wagens	Perron- u. Deckplätze
Rathausm.—Wandsbek Rathausm.—Barmbek	Erw.: 4 ß, 12 Karten 2 ℳ 8 ß Kinder u. 12 J: 3 ß, 15 Karten 2 ℳ 8 ß	3 ß, 15 Karten 2 ℳ 8 ß 2 ß, 12 Karten 1 ℳ 8 ß*)
Rathausm.—Lübscherbaum Rathausm.—Kuhmühle Barmbek—Kuhmühle Wandsbek—Lübeckertor	Erw.: 3 ß, 15 Karten 2 ℳ 8 ß Kinder: 2 ß, 12 Karten 1 ℳ 8 ß	2 ß, 12 Karten 1 ℳ 8 ß 2 ß, 12 Karten 1 ℳ 8 ß*)
innerhalb Wandsbek	Erw.: 2 ß, 12 Karten 1 ℳ 8 ß Kinder: 1 ß, 12 Karten 12 ß	2 ß, 12 Karten 1 ℳ 8 ß 1ß, 12 Karten 12 ß*)

***) Kinder nur auf Deckplätzen**

Karten werktags nur bis 10 Uhr abends gültig, sonn- und festtags ungültig, desgl. an Markt- und Renntagen, dann jeder Platz und jede Entfernung 4 ß à Person.

Man half sich also mit einer Art Klasseneinteilung der Wagen, indem der Tarif im Innern der Wagen höher als auf den Perron- oder Deckplätzen war, und für Fahrten innerhalb Wandsbeks ergab sich ein besonders niedriger Tarif. Das Ergebnis war niederschmetternd. Die Beförderungsziffern, besonders auf der

*) Im gleichen Zeitraum notierten die Aktien der Bass. Omnibus A.-G. stets 100

Wandsbeker Linie, gingen stark zurück, während die der Bassonschen Omnibuslinie stiegen. (Auf der Wandsbeker Linie betrug der Rückgang ungefähr 25 % und auf der Barmbeker Linie ungefähr 10 %). Auch die Aktien der Gesellschaft, die sich nach der Generalversammlung wieder leicht erholt hatten, fielen wieder auf 65, während die Bassonschen jetzt 108 notierten. Ein Gegner der Pferde-Eisenbahnen verstieg sich sogar dazu, der Hamburger Makler- und Witwenkasse zehn Taler zukommen zu lassen, aus Freude darüber, daß die Aktien der Gesellschaft nach kaum zweijährigem Bestehen bereits auf 65 % herunter waren, somit nach systematischer Berechnung in vier Jahren gar nichts mehr wert wären[37])!

Um den Boden nicht unter den Füßen zu verlieren, mußte die Gesellschaft einlenken, und ab 1. September 1868 gab sie unter gewissen Bedingungen Familien-Abonnement-Karten aus, deren Benutzung teilweise eine Ersparnis bis zu 25 % ergab[38]). Es kosteten die

4 ß Karten pro	100 Stück	18 ℳ	8 ß	3 ß Karten pro	100 Stück	14 ℳ	8 ß
	50 Stück	9 ℳ	8 ß		50 Stück	7 ℳ	8 ß
	25 Stück	5 ℳ	— ß		25 Stück	4 ℳ	— ß

Sie waren wie die schon umlaufenden Karten nur werktags bis 10 Uhr gültig. Aber auch diese Maßnahme erwies sich noch nicht als ausreichend. Man änderte am 10. November 1868 den Tarif wieder grundlegend. Der 4-ß-Tarif wurde auf der Wandsbeker Bahn ganz fallengelassen, und im Innern des Wagens der gleiche Tarif wie auf dem Perron, nämlich 3 ß erhoben, während die Fahrt auf den Deckplätzen nur noch 2 ß kostete. Kinder unter 12 Jahren zahlten jetzt auf allen Plätzen 2 ß, ebenso ermäßigte die Gesellschaft Einzelfahrten bis zum Lübschenbaum auf allen Plätzen auf 2 ß, ein Dutzend 3-ß-Karten kosteten nur noch 1 ℳ 14 ß. Außerdem waren sämtliche Karten nun auch sonn- und festtags gültig[39]). Erst durch diese Maßnahmen gelang es, den abgewanderten Verkehr zurückzugewinnen und Beförderungsziffern zu erreichen, die wieder über denen des Vorjahres lagen.

Obgleich der Termin für die Inbetriebnahme der Pferde-Eisenbahn nach Eimsbüttel längst verstrichen war, zog sich der Beginn der Bauarbeiten für diese Bahn bis 1868 hin, weil man sich nicht auf einen geeigneten Endpunkt in der Stadt einigen konnte. Die Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft zeigte keine Neigung, die Bahn in der Dammtorstraße in der Nähe des Stadttheaters beginnen zu lassen, sondern schlug den Gänsemarkt vor. Das wiederum lehnte die Polizeibehörde wegen des regen Verkehrs in dem engen Teil der Dammtorstraße zwischen dem Gänsemarkt und dem Stadttheater ab. Ein weiterer Plan sah die Ecke des alten und neuen Jungfernstiegs vor, von wo die Bahn dann über den neuen Jungfernstieg und die Esplanade zum Dammtor geführt werden sollte. Schließlich einigte man sich aber doch auf den Rathausmarkt, von wo die Bahn im Zuge der bestehenden Linien durch die Hermann- und Ferdinandstraße und dann über die Lombardsbrücke—Esplanade—Dammtordamm—Grindelallee—Schlump—Schäferkamps- und Fruchtallee bis zum Eimsbütteler Marktplatz geführt wurde[40]). Sehr rührig um das Zustandekommen der Bahn waren die Eimsbütteler. Als bis zum März 1867 von einem Bahnbau noch nichts zu merken war, gründeten sie einen Verein, der dieses Projekt selbständig verfolgen sollte, und zahlten dafür schon 13 200 Taler ein. Diesen Betrag stellten sie schließlich der Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft als Baukostenzuschuß zur Verfügung[41]). Da die eingleisige Strecke in

der Hermann- und Ferdinandstraße den Verkehr einer dritten Linie nicht mehr aufnehmen konnte, wurde hier jetzt trotz heftiger Proteste der Anwohner ein zweites Gleis gelegt, und im übrigen die Bahn eingleisig mit Ausweichstellen ausgeführt[42]). In Eimsbüttel endete die Bahn auf dem Marktplatz am Ende des dortigen Teichs, wo man für die Stallungen und Remisen ein Grundstück von C. Ch. Wöll ankaufte[43]).

Der obengenannte Eimsbütteler Verein gestaltete die Vollendung der Bahn zu einem Volksfest aus. Am 4. September 1868 fand nachmittags eine Probefahrt statt. Drei Wagen dieser Linie, zum Unterschied gegen die Wagen der anderen Linien braun lackiert, setzten sich mit zahlreichen Gästen um 2.45 Uhr vom Rathausmarkt in Bewegung. Am Schlump erwarteten Damen aus Eimsbüttel in einem weiteren Gefährt diesen Wagenzug, der mit vier Schimmeln bespannt und reich mit Girlanden und Blumen geschmückt war. Auf den Decksitzen musizierte eine Kapelle. Unter Führung von zwei Vorreitern ging die Fahrt nach Eimsbüttel weiter, unterwegs bei der neuen Desinfektionsmaschine in der Nähe der Fruchtallee nochmals unterbrochen, um diese zu besichtigen. Alle Häuser waren beflaggt und laute Hurrarufe empfingen die Wagen in Eimsbüttel. Zahlreiche Ehrenpforten mit verschiedenen Inschriften feierten das Ereignis. Nach der Ankunft fand in Sottorfs Etablissement ein großes Festmahl statt, auf dem ungezählte Trinksprüche gewechselt wurden. Mit einer Besichtigung der Stallungen und Remisen klang der gut gelungene Festtag aus, und in gehobener Stimmung traten die Gäste die Rückfahrt nach Hamburg an[44]).

Am 5. September 1868 wurde die Bahn dem öffentlichen Verkehr übergeben und ganztägig alle 30 Minuten betrieben, und zwar ab Eimsbüttel von 7.40 Uhr morgens bis 9.40 Uhr abends und ab Rathausmarkt von 8.30 Uhr morgens bis 10.30 Uhr abends. Der Tarif entsprach dem der anderen Linien, und als Grenze des Tarifs für die halbe Strecke galt die Ecke Grindelallee und Schlump[45]). Die Benutzung der Bahn war eine recht gute, und die Beförderungsziffern derselben lagen in den ersten Jahren durchweg 10 % höher als die der Barmbeker Linie. Zur Bequemlichkeit der Fahrgäste ließ die Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft bald nach Eröffnung der Barmbeker Bahn auf dem Rathausmarkt eine kleine Säule errichten, an der gedruckte Fahrplantabellen aushingen[46]), und ungefähr ein Jahr später stand hier schon ein Wartepavillon[47]). Auch der Eimsbütteler Verein blieb weiterhin rührig und baute in den nächsten Jahren fünf Wartepavillons an der Eimsbütteler Bahn, für deren Unterhaltung er auch fernerhin Sorge trug[48]).

Der Besuch des Königs von Preußen am 20. September 1868 in Hamburg machte für die Pferde-Eisenbahnen einige Betriebsbeschränkungen in der Innenstadt erforderlich. So fuhren die Wagen der Wandsbeker und Barmbeker Linie ab 6 Uhr nachmittags nur bis zum Steintor, und die der Eimsbütteler Linie nur bis zum Dammtordamm. Um 12 Uhr nachts verkehrten Extrawagen vom Rathausmarkt nach Wandsbek, Barmbek und Eimsbüttel, auf denen das Fahrgeld 8 ß betrug[49]).

In diesem Jahre erfolgte auch noch die Eröffnung der Uhlenhorster Pferde-Eisenbahn. Es lag in der Absicht der Gesellschaft, diese Bahn bis zu dem Kanal zwischen der 1. und 2. Adolphstraße zu führen, wenn die Anwohner sich an den Anlagekosten beteiligten[35]). Da diese sich aber weigerten, wurde sie nur wie in der Konzession bedingt, bei der Station Schürbek von der Barmbeker Bahn ab-

zweigend durch den Uhlenhorsterweg bis zu dem Lokal Walhalla an der Ecke des Hofwegs gebaut und als Zweigbahn „Schürbek—Walhalla“ am 15. November 1868 dem Verkehr übergeben. Da sie als Linie zur kurz war, erhob man auf ihr kein besonderes Fahrgeld, auch gab es keine nach Hamburg durchlaufenden Wagen, sondern ein Wagen pendelte im 24- und 36-Minuten-Abstand auf ihr hin und her[50]). Die Fahrzeit betrug nach der Uhlenhorst vier und zurück fünf Minuten. Merkwürdigerweise war der erste Fahrplan so aufgestellt, daß an der Station Schürbek weder in der einen noch in der anderen Richtung ein Anschluß an die von Hamburg kommenden oder nach Hamburg fahrenden Wagen der Barmbeker Linie bestand, sondern sich immer eine Wartezeit von mindestens fünf Minuten ergab. Erst ab 24. November 1868 war der Fahrplan so abgeändert, daß die Wagen dieser Linie wenigstens zu den Hauptverkehrszeiten im Anschluß an die Barmbeker Linie verkehrten[51]). Wenn die Gesellschaft in bezug auf die Rentabilität dieser Bahn auch keine großen Erwartungen hegte, so war die Benutzung derselben doch noch wider Erwarten gering, denn die Uhlenhorster fuhren ja viel schneller, bequemer und billiger mit den Alsterdampfern zur Stadt. In der Generalversammlung der Gesellschaft am 20. Februar 1869 äußerte man den Wunsch, diese Linie nur zu betreiben, wenn die Alsterdampfer wegen des Eises ihre Fahrten einstellen müßten. Der Verwaltungsrat war noch der Meinung, zunächst weitere Ergebnisse abwarten zu müssen[52]), aber schon am 3. März 1869 stellte man diese Linie vorläufig wieder ein[53]).

Zu dem Zeitpunkte dieser Generalversammlung notierten die Aktien der Gesellschaft den tiefsten je erreichten Kurs, nämlich 55, während gleichzeitig die Aktien der Basson'schen Omnibus A.-G. auf ihrem höchsten je erreichten Kurse, nämlich 111, standen. Das Bild, das den Aktionären entworfen wurde, war auch nicht allzu erfreulich. Um den Bau der Eimsbütteler und Uhlenhorster Bahn zu finanzieren, war das Aktienkapital im verflossenen Jahre bis 90 % eingezogen, und der Versuch, den vor der Einführung der Pferde-Eisenbahnen auf den Omnibussen üblich gewesenen 4-ß-Tarif wieder einzuführen, hatte sich als glatter Fehlschlag erwiesen, so daß dieser wieder dem jetzigen Tarif der Omnibusse angeglichen werden mußte. Bei einer Einnahme von 363 830 ℳ beliefen sich die Ausgaben auf 335 800 ℳ, so daß wiederum keine Dividende verteilt werden konnte. Die Bilanz sah ungefähr folgendermaßen aus:

Grundbesitz *)	169 500 ℳ	Aktienkapital	1 121 500 ℳ
Bahnanlagen	448 500 ℳ	Hypotheken	56 800 ℳ
Wagen	123 000 ℳ	div. Creditoren	17 000 ℳ
Gebäude	302 000 ℳ		
Utensilien	12 800 ℳ		
Uniformen	3 600 ℳ		
Vorschuß auf Pferdemieten	88 100 ℳ		
div. Debitoren	6 300 ℳ		
Kasse, Bank	41 500 ℳ		
	1 195 300 ℳ		1 195 300 ℳ

Die Ausgabenseite wies folgende große Posten auf: Miete der Pferde 257 200 ℳ, Lohnkonto 34 000 ℳ, Bahnunterhaltung 5 850 ℳ, Wagenunterhaltung 13 450 ℳ, Gehälter und Bureau-Unkosten 5 400 ℳ. Obgleich die Mietung

*) Wendemuth, Marienthal und Eimsbüttel

der Pferde 70 % der Einnahmen erforderte, wurde der Vertrag mit Olde wegen der hohen Futterpreise als „nicht zu beklagen" bezeichnet, und die erste Zeit der unausbleiblich zu sammelnden Erfahrungen als überwunden angesehen, so daß man den Aktionären begründete Aussichten auf bessere Ergebnisse machte[52]). Das war eine bittere Enttäuschung für die Aktionäre, die jetzt schon drei Jahre keine Verzinsung ihrer Aktien erhalten hatten, während die Basson'sche Omnibus A.-G. nicht nur Dividende zahlte, sondern ihren Aktionären auch noch freie Fahrt auf ihren Linien gewährte. Es war daher nicht weiter verwunderlich, daß jetzt dem Verwaltungsrat der Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft ein Antrag zuging, auch ihren Aktionären das Recht der freien Fahrt einzuräumen[54]). Dieses bedingte eine Änderung der Statuten, die in der außerordentlichen Generalversammlung vom 17. April 1869 beschlossen wurde[55]). Damit war der vorerwähnte Antrag einstimmig angenommen. Seit Juni 1869 erhielten die Aktionäre, wenn sie zwölf Aktien bei der Gesellschaft deponierten, eine Freifahrkarte, die auf allen Linien der Gesellschaft gültig war. Am 1. Dezember 1868 wurde der Tarif der Decksitze für die Wintermonate auf allen Linien für jede Entfernung auf 2 ß ermäßigt, eine Maßnahme, die man in der Folgezeit beibehielt[56]).

Zu bestimmten Zeiten verkehrten auch Extrawagen. So fuhr erstmalig in der Weihnachtszeit 1868 ein solcher von Wendemuth um 6.00 abends nach Hamburg und um 11.00 Uhr zurück, von Schürbek 10.17 abends nach Hamburg und um 10.48 Uhr zurück bis Barmbek, und von Eimsbüttel um 10.40 Uhr abends nach Hamburg und um 11.30 Uhr zurück. Der Wandsbeker Wagen fuhr täglich, die beiden anderen nur sonntags, montags und donnerstags[57]). Während der Horner Rennwoche, erstmalig vom 5. bis 9. Juli 1869, lief außer den nicht besonders erwähnten Extrawagen am Tage ein Frühwagen um 5.00 Uhr vom Rathausmarkt zum Bahnhof in Wandsbek (in späteren Jahren nach Groß-Jüthorn), auf dem 8 ß Fahrgeld erhoben wurde[58]). Auch diese Wagen wurden in den nächsten Jahren regelmäßig gefahren.

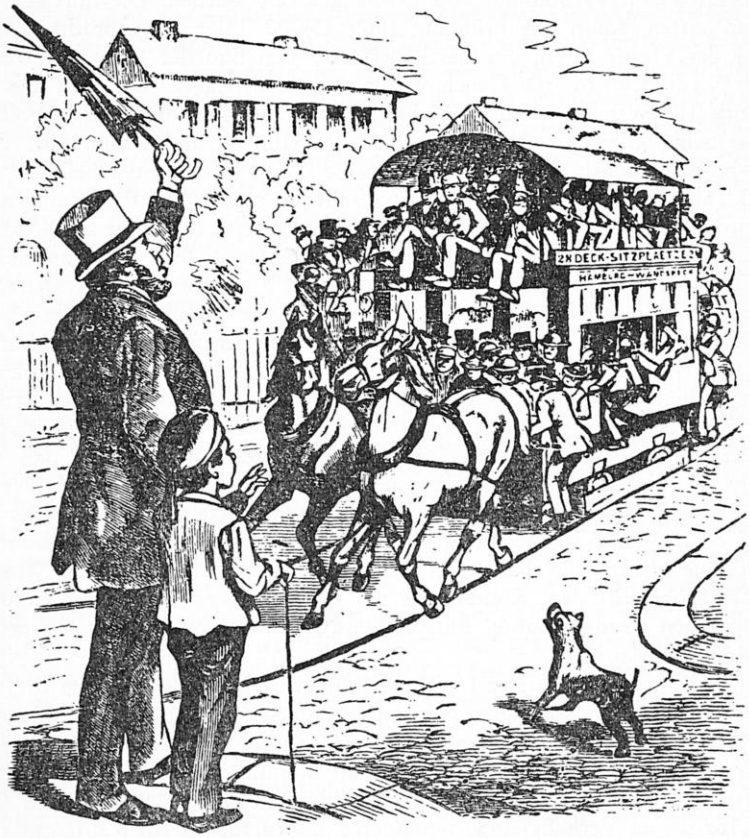
Inzwischen hatte die Regierung Holsteins auch ihre Einwilligung für die Bahn nach Groß-Jüthorn erteilt, so daß im Juni 1869 der Bau derselben auf Kosten der Hamburg-Wandsbeker Landgesellschaft begann. Sie zweigte in Wandsbek bei der Goethestraße von der Stammlinie ab, durchfuhr die Goethestraße — die Schienen der Eisenbahn nach Lübeck kreuzend — und die Jüthornstraße bis Groß-Jüthorn[59]). An der Ecke der Schloßstraße fiel das Ahlers-Hestermannsche Haus neben der Post der Verbreiterung der dort einmündenden Goethestraße zum Opfer[60]). Die Baukosten dieser Bahn beliefen sich auf 15 794 Taler. Am 18. Dezember 1869 erfolgte die Eröffnung als selbständige Linie mit drei Fahrten am Tage[61]):

ab Gr. Jüthorn	8.29	4.16	6.04	ab Hamburg	3.24	5.12	10.24
an Hamburg	9.18	5.06	6.54	an Gr. Jüthorn	4.13	6.01	11.13

Man hoffte durch diese Bahn die Bautätigkeit in jener Gegend zu beleben und sie dadurch eines Tages rentabel gestalten zu können. Auch erwartete man wegen des Wandsbeker Gehölzes im Sommer einen regen Ausflugsverkehr, wofür ein großer Lokalbau geplant war, der wenige Jahre später entstand. Vorläufig war die Existenzberechtigung dieser Linie aber sehr fragwürdig.

Ein Anfang 1870 gemachter bescheidener Versuch suchte die Uhlenhorster Linie wieder zum Leben zu erwecken. Ab 7. Februar des genannten Jahres wurde sie nochmals mit täglich vier bis zum Rathausmarkt durchgehenden Fahrten bedacht,

Zum Hamburger Sonntagsvergnügen.



Sohn: Mir ſcheint, daß dieſer Wagen voll iſt.
Vater: Mein Sohn, mir ſcheint, als ob Du toll biſt!
Der Conducteur nimmt an, es ſei
Am Orte keine Polizei.
Den Wagen kann er voll nicht ſchätzen —
Noch ſind die Pferde zu beſetzen.

Aus der „Reform“, 16. Juni 1872.

und zwar ab Walhalla morgens 8.12 und 8.36 Uhr und nachmittags 5.12 und 6.12 Uhr. Es ist anzunehmen, daß mit diesem Fahrplan nur die Unrentabilität der Linie auch bei ruhender Dampfschiffahrt auf der Alster nachgewiesen werden sollte, denn am 14. März 1870 wurde sie dann endgültig wegen nicht vorhandener Frequenz eingestellt[62]).

In der Zwischenzeit waren auch die Bemühungen der Hohelufter um eine Pferde-Eisenbahn-Verbindung von Erfolg gekrönt worden. Die dortigen Grundbesitzer hatten schon im Frühjahr 1869 15 000 Taler aufgebracht und diese Summe der Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft für den Bau der Bahn zur Verfügung gestellt[63]), doch wurde die Genehmigung der Behörden für den Bau dieser Bahn erst Ende 1869 erteilt[64]). Im Frühjahr 1870 war der Bau dieser Bahn beendet, sie zweigte beim Schlump von der Eimsbütteler Bahn ab und verlief über Grindelberg—Hoheluftchaussee bis zum Grenzhause. Die Anlagekosten beliefen sich auf 21 000 Taler[65]). Nachdem am 3. Mai nachmittags eine kleine Probefahrt mit Vertretern der Behörden usw. stattgefunden hatte, konnte die Bahn am 4. Mai 1870 dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Der erste Fahrplan wies zwölf Fahrten am Tage auf, von denen sechs bis zum Rathausmarkt durchliefen, während die übrigen nur im Anschluß an die Wagen der Eismbütteler Linie zwischen Schlump und Hoheluft pendelten. Der Tarif wies gegen die anderen Linien nur den geringen Unterschied auf, daß jetzt 16 (bisher 15) 3-ß-Karten 2 ℳ 8 ß kosteten. Obgleich beim Publikum schon seit vielen Jahren der Wunsch nach einem Umsteigeverkehr zwischen den einzelnen Linien (auch der Gesellschaften untereinander) bestand, war dieser noch nicht eingeführt worden, so daß für die Pendelwagen der Hohelufter Linie eine Sonderregelung getroffen werden mußte. Wenn also ein Hohelufter Fahrgast in der Innenstadt einen Eimsbütteler Wagen bestieg, so zahlte er in diesem die Strecke bis Schlump und erhielt sodann vom Kondukteur außer dem Fahrschein eine Extrakarte, die dann zur Weiterfahrt nach der Hohenluft dem Kondukteur des Pendelwagens unter Nachzahlung von 1 ß abgegeben werden mußte. Entsprechend mußten die Benutzer in der Gegenrichtung verfahren.

Der Verkehrsumfang dieser Linie war unbedeutend. In den ersten drei Jahren beförderte sie täglich noch keine dreihundert Personen, und erst 1881 konnte die Zahl 1000 überschritten werden. Außerdem entfiel ein erheblicher Prozentsatz ihres Verkehrs auf den Ausflugsverkehr an Sonntagen, wobei der Pfingstmonat stets den höchsten Jahresverkehr aufwies. Schon Pfingsten 1870 (5. und 6. Juni) gab es für diesen Verkehr einen besonderen Fahrplan, der ab Rathausmarkt drei Frühfahrten (5.00, 5.30 und 6.00) aufwies, denen sich dann nach einer über dreistündigen Pause die normalen Fahrten anschlossen, und zwar 9.15, 11.15, 1.15 bis 5.15 stündlich, dann 7.15, 9.15, 10.45, alle durchgehend ab Rathausmarkt[66]). Die Benutzung der Frühwagen kostete 6 ß. Mit Ausnahme der Frühfahrten galt dieser Fahrplan sonntags weiterhin[67]). Aber auch der Werktags-Fahrplan mit den Pendelfahrten bewährte sich nicht. Man ersetzte ihn am 27. November 1870 durch einen neuen, der für den ganzen Tag einen zweistündlichen Durchgangsverkehr aufwies, wobei man besonders darauf hinwies, daß sämtliche Touren zweispännig gefahren wurden[68]).

Nach einer freundschaftlichen Übereinkunft löste man am 1. Juli 1870 den Vertrag über das Bespannungswesen mit Claus Olde, und die Pferde-Eisenbahn-

Gesellschaft übernahm die Haltung der Pferde selbst. Die hierdurch entstehenden Kosten für Neueinrichtungen konnten aus laufenden Mitteln der Gesellschaft bestritten werden[69]).

Die Mobilmachung für den Deutsch-Französischen Krieg im Juli 1870 wirkte sich auch auf den Betrieb der Pferde-Eisenbahnen aus. So konnten auf der Wandsbeker Linie am Sonntag, 17. Juli 1870, die Wagen bis 4 Uhr nachmittags nur alle 48 Minuten fahren, da fast alle Pferde dieser Linie gestellt werden mußten. (Die Basson'sche Omnibus A.-G. stellte den Betrieb ihrer Wandsbeker Linie sogar ganz ein.) Erst nachmittags konnten die anderen Bahnhöfe soweit aushelfen, daß wenigstens alle 24 Minuten gefahren werden konnte. Bis auf eine geringe Zahl wurden die Pferde am nächsten Tage zurückgegeben, und der Fahrplan sowohl auf den Pferde-Eisenbahnen als auch auf den Omnibussen normalisierte sich wieder[70]).

Auf Anregung verschiedener Wandsbeker und Marientaler Anwohner wurden ab 12. Dezember 1870 im Laufe des Tages insgesamt acht Wagen nicht mehr nach dem Endpunkt am Zoll beziehungsweise in den Wintermonaten Wendemuth durchgeführt, sondern durch die Schloßstraße auf die Strecke zum Wandsbeker Bahnhof geleitet. Von diesen Wagen gingen aber nur drei bis zum Bahnhof durch, während die anderen an der Ecke der Schloß- und Rennbahnstraße endeten[71]).

Im Innern der Wagen war das Rauchen allgemein untersagt. Um den Wünschen der zahlreichen regelmäßig fahrenden Geschäftsleute, die während der Fahrt nicht auf ihre Zigarre verzichten wollten, entgegenzukommen und um der Basson'schen Omnibus A.-G. in dieser Richtung nicht nachzustehen, ließ die Gesellschaft einen Wagen bauen, der nur als Rauch-Coupé diente. Anfang Januar 1871 fuhr dieser Rauchwagen zunächst nur vormittags als Verstärkungswagen. Wenn er auch nicht so elegant wie die anderen Wagen war, so erfüllte er doch gut seinen Zweck[72]).

Die Benutzung der Bahnen war im Jahre 1870 gegen 1869 leicht rückläufig, was nicht nur auf die Auswirkungen des Krieges, sondern auch auf die Freifahrkarten der Aktionäre zurückgeführt wurde, die dazu übergegangen waren, ihre Aktien zu vermieten, so daß schließlich die Zahl der Freikarteninhaber die der Groß-Aktionäre erheblich überstieg. Um diesen Mißbrauch zu unterbinden, legte der Verwaltungsrat am 30. März 1871 der Generalversammlung einen Antrag vor, für diese Freikarten eine Kontrollgebühr von acht Talern zu erheben. Die Versammlung stimmte zu. Die umlaufenden Freikarten verloren am 4. April 1871 ihre Gültigkeit, und die neuen gab man nur nach Zahlung der Kontrollgebühr aus. Sonst war das Geschäftsergebnis des Jahres 1870 schon etwas freundlicher als bisher. Die Einnahmen beliefen sich auf 147 880 Taler, und die Ausgaben auf 125 375 Taler, so daß erstmals eine kleine Dividende von 2 % ausgeschüttet werden konnte[69]). Entsprechend reagierten auch die Aktien, die sich seit 1869 langsam bis auf 77 erholten, während sich die Basson'schen Aktien nicht auf der erreichten Höhe halten konnten und von 111 auf 76 zurückgegangen waren.

Anfang 1872 wurde erstmalig mit der Basson'schen Omnibus A.-G. Fühlung wegen der Übernahme der Wandsbeker Linie dieser Gesellschaft genommen. Man traf zunächst die gemeinsame Abmachung, daß für die 3-ß-Karten, die bei einer Abnahme von 16 Stück 2½ ß kosteten, ab 13. März 1872 nur noch der volle Preis galt. Das bedeutete für die regelmäßigen Benutzer eine Tariferhöhung von

1/2 ß[73]). Die weiteren Verhandlungen kamen aber nicht zum Abschluß, da das Angebot der Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft, jährlich eine Abstandssumme von 10 000 ℳ zu zahlen, den Aktionären der Basson'schen Omnibus A.-G. zu gering erschien, denn wenn die Lage der Gesellschaft zu jener Zeit auch nicht günstig war, so zeigten die Beförderungsziffern ihrer Linien doch eine stetige Aufwärtsbewegung.

Das Jahr 1871 brachte der Wandsbeker Linie der Pferde-Eisenbahn eine Verkehrszunahme von ungefähr 5 %, während auf den Barmbeker und Eimsbütteler Linien ein leichter Rückgang zu verzeichnen war. Trotzdem hatte sich die Lage der Gesellschaft weiter gebessert, die Aktien der Gesellschaft notierten wieder fast 100, und bei einer Einnahme von 152 500 Talern und einer Ausgabe von 121 400 Talern konnten schon 4 % Dividende verteilt werden. Hierzu bemerkte der Verwaltungsrat, daß man sein Hauptaugenmerk jetzt darauf richten müsse, den Ertrag des Unternehmens über das Maß einer bescheidenen Verzinsung hinaus zu einer wirklichen Dividende zu steigern, wobei angesichts der erhöhten Preise von Eisen und allem sonstigen Material, der Pferde und der Fourage eine mäßige Erhöhung der Fahrpreise unerläßlich sei. Es sollte dabei auch mit größter Vorsicht und aller schuldigen Rücksicht gegen das Publikum verfahren werden[74]). Zu einer Tariferhöhung kam es zwar nicht, aber die den Eigentümern von zwölf Aktien gewährte Berechtigung zur freien Fahrt wurde am 1. Mai 1872 wieder aufgehoben und durch ein persönliches Jahresabonnement ersetzt.

Die Überfüllung der Pferdebahnen hat von jeher die Öffentlichkeit in Bewegung gehalten, und langatmige Beschwerden hierüber fanden sich immer wieder in der Presse. Das Grundübel lag wohl wegen der eingleisigen Strecken in der Unmöglichkeit, die Wagenfolge zu verdichten, denn von der Möglichkeit, zu den Hauptverkehrszeiten zwei Wagen gleichzeitig zu expedieren, wurde schon Gebrauch gemacht. Die Polizeibehörde brachte zwar ihre Vorschriften wegen der Besetzung der Wagen wieder in Erinnerung, und nahm gelegentlich auch mal einen Kondukteur wegen Nichtbeachtung derselben in eine Geldstrafe. Aber ein grundsätzlicher Wandel trat nicht ein, denn auf der anderen Seite lag der Gesellschaft auch an einer möglichst hohen Einnahme. Dadurch kamen die Kondukteure häufig in unangenehme Situationen, deren eine im September 1872 zu einem dramatischen Höhepunkt führte, als der Kondukteur eines besetzten Wagens einige Personen zurückwies und deswegen von einem Kontrolleur bei der Gesellschaft angezeigt wurde, die ihn daraufhin zu einer Brüche verurteilte, so daß er seinen Abschied erbat[75]). Dieser Vorfall gelangte natürlich auch in die Presse, die der Gesellschaft allerlei Vorwürfe machte, während sie dem Kondukteur folgende illustrierte Verse widmete[76]):

Des Pferdebahn-Conducteurs Klage.



Was fang' ich armer Teufel an,
Wenn er gefüllt, mein Wagen!
Nehm' ich noch mehr Perſonen dann,
So packt mich ſchnell beim Kragen
Die hochverehrte Polizei,
Und ſtraft mich um der Thaler zwei —
O Jerum!

Doch laß' ich Niemand mehr hinein,
Was winkt mir dann am Ende?
Geſchmälert würde dadurch ſein
Dereinſt die Dividende!
D'rum grollet mir ob ſolcher That
Der löbliche Verwaltungsrath —
O Jerum!

Aus der „Reform", 8. Oktober 1872.

Zwei Monate später fand sich in der Presse die Notiz, daß die Ordnung auf den Pferde-Eisenbahnen nun endlich hergestellt sei, da die Kondukteure von der Direktion die strikte Anweisung erhalten hätten, nicht mehr als die vorgeschriebene Maximalzahl von Personen in den Wagen zu befördern. Der Form war wieder einmal genügt, ohne das Grundübel zu beheben[77]).

Die Einführung der Wagen für Raucher fand bereits Erwähnung. Von diesen Wagen beschaffte man einige weitere und baute auch einige der vorhandenen Wagen durch Unterteilung des Wageninnern in ein Raucher- und ein Nichtraucherabteil in sogenannten Zellenwagen um. Im Winterfahrplan 1871/72 machten diese Wagen auch schon nachmittags einige Verstärkungsfahrten zwischen Rathausmarkt und der Ausweichstelle Zipperlingsmühle, teilweise auch Wandsbek[78]). Im nächsten Winter erfolgte eine Vermehrung dieser Fahrten, während in den Vormittagsstunden zwischen Zipperlingsmühle und Wandsbek nur noch ein 24-Minuten-Betrieb herrschte[79]). Diese Verstärkungswagen, die wegen der Eingleisigkeit der Strecke stets gleichzeitig mit den Hauptwagen fahren mußten, konnten natürlich die nötige Auflockerung des Verkehrs nicht herbeiführen, so daß man sich schon mit dem Gedanken des zweigleisigen Ausbaus der ganzen Strecke befassen mußte. Die diesbezüglichen Verhandlungen begannen im Jahre 1873, wobei die Frage der Finanzierung im Vordergrund stand. In Wandsbek-Marienthal war inzwischen an der Parkstraße das Hotel Marienthal entstanden, es lag also nicht direkt an der Pferde-Eisenbahn, die nach Groß-Jüthorn fuhr, was der Marienthaler Land- und Baugesellschaft aber sehr wünschenswert erschien. Darum machte sie der Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft das Angebot, sich zur Hälfte an den auf 130 000 Taler veranschlagten Kosten des zweigleisigen Ausbaus der Hamburg-Wandsbeker Bahn durch Hergabe eines Darlehens bis zur Höhe von 65 000 Talern zu beteiligen, wenn gleichzeitig eine Pferde-Eisenbahn zum Hotel Marienthal erbaut würde[80]). Die außerordentliche Generalversammmlung der Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft am 2. Dezember 1873 stimmte diesem Vertrage zu, so daß es zum Abschluß kam. Die Marienthaler Land- und Baugesellschaft erhielt für dieses Darlehen Obligationen. Ein genauer, sehr komplizierter Zins- und Tilgungsplan erwies sich für die Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft nicht ungünstig[81]). Zur Finanzierung der anderen Hälfte der Ausgaben wurden die noch fehlenden 10 % des Aktienkapitals eingefordert, was angesichts einer in Aussicht stehenden günstigen Dividende für das Jahr 1873 nicht ins Gewicht fiel. Denn der Verkehr hatte 1873 wieder ungefähr um 9 % gegen 1872 zugenommen, so daß bei einer Einnahme von 191 532 Talern und einer Ausgabe von 135 142 Talern ein Überschuß von 56 390 Talern erzielt werden konnte, der die Verteilung einer Dividende von 8 % (im Vorjahr 7 %) gestattete. Auch der Pferdebestand erhöhte sich von 225 auf 238 Tiere[82]).

Für die Bauvorhaben knüpften die Wandsbeker Kollegien an ihre Genehmigung noch die Bedingung, daß die Wagen der Wandsbeker Linie, die bisher während des Winterfahrplans von Wendemuth abfuhren, jetzt während des ganzen Jahres von der Endstation am Zoll abfahren sollten[83]). Die Hamburger Straße in Wandsbek, bis zu deren Gabelung in die Lübecker und Schloßstraße die Strecke zweigleisig ausgebaut werden sollte, mußte hierfür auf Kosten des Trottoirs verbreitert werden. Die neue Bahn verlief dann durch die Schloßstraße und im Zuge der Groß-Jüthorner-Bahn bis zur Jüthornstraße. Hier bog sie in die 2. Marien-

straße ab und wurde durch die 2. Lindenstraße, Octavio- und Parkstraße bis zum Hotel Marienthal geführt. Die Bauarbeiten begannen sofort, so daß diese Bahn am 1. Mai 1874 mit drei beziehungsweise vier von und nach Hamburg durchgehenden Fahrten eröffnet werden konnte [84]).

Die Vollendung des zweigleisigen Ausbaues der Wandsbeker Strecke ermöglichte ab 15. August 1874 einen neuen Fahrplan. Bis Wandsbek/Zoll, dem Bahnhof oder der Weiche in der Goethestraße benötigte man nur noch 38 Minuten, bis Groß-Jüthorn 45 und bis Mariental 46 Minuten, da die Fahrzeit vom Rathausmarkt bis Wandsbek um 4 Minuten gekürzt werden konnte [85]). Der Grundfahrplan blieb, von einigen Verstärkungsfahrten abgesehen, der gleiche aber werktags nachmittags bestand zwischen Rathausmarkt und Lübschenbaum ein 6-Minuten-Betrieb. Von den Wandsbeker Wagen liefen jetzt im Laufe des Tages sieben Fahrten zum Bahnhof und je fünf nach Groß-Jüthorn und Mariental. Vom Hotel Marienthal fuhr außerdem ein Extrawagen abends um 11.04 Uhr zum Rathausmarkt, der von dort um 12 Uhr nach Wendemuth zurückfuhr, und zwar zu einem erhöhten Fahrgeld.

Feste Haltestellen waren bisher noch nicht eingeführt worden, trotzdem dieses mit Rücksicht auf die Pferde schon angeregt worden war, deren Arbeit durch das dauernde Wiederanfahren der oft überfüllten Wagen nicht leicht war. Nun hielten zunächst die Wagen auf Steigungsstrecken nicht mehr, und zwar auf dem Glockengießer- und Steintorwall in Richtung Wandsbek und Barmbek, auf dem Dammtordamm in Richtung Eimsbüttel und Hoheluft und in Wandsbek auf dem Kirchenwege in Richtung Hamburg [86]).

Eine weitere Neuerung war ein sogenannter Eilwagen zwischen dem Hotel Marienthal und Rathausmarkt. Er fuhr morgens 8.30 Uhr zur Stadt und nachmittags 3.20 Uhr zurück zum Hotel. Dieser hielt nur Ecke Ferdinandstraße und Glockengießerwall, Steintorplatz, Lübecker Tor bei der Neustraße (Ifflandstraße), Lübscherbaum und Wandsbek und legte die Strecke in 44 statt 46 Minuten zurück. Diesen Fahrten dienten neue, offene Wagen, die nicht mit Längsbänken sondern Stühlen in der Querrichtung ausgestattet und in der Grums'schen Wagenbauanstalt gebaut waren [87]).

Um eine pünktlichere Einhaltung der Fahrpläne zu ermöglichen, wurden in den Wartepavillons an den Hauptstationen der Bahnen jetzt Uhren angebracht, nach denen die Kondukteure sich genau zu richten hatten [88]). Die von der Gesellschaft schon lange angestrebte Tariferhöhung ließ sich bisher nicht durchführen, da die Wandsbeker Kollegien, gedeckt durch einen Bescheid des Ministeriums in Berlin, beharrlich ihre Zustimmung verweigerten. Ein willkommener Anlaß, dieses Ziel zu erreichen, war die Einführung der einheitlichen Reichswährung Anfang 1875, denn die Umrechnung der auf Hamburger Währung *) aufgebauten Tarife ergab nicht durch fünf teilbare Beträge. Darum beschloß die Gesellschaft, die neuen Tarife auf 5 ₰ nach oben abzurunden, was für die ganze Strecke einen Fahrpreis von 25 ₰ und für die halben einen solchen von 20 ₰ ergab. Der unterschiedliche Tarif zwischen den Plätzen im Wageninnern und auf dem Verdeck wurde jetzt fallengelassen. Aber man hatte die Rechnung wieder ohne die Wandsbeker gemacht, die auch jetzt wieder ihre Zustimmung versagten,

*) 1 Mark Hamb. Court = 16 ß = 1.20 Mark Reichswährung

und so mußte die Gesellschaft sich wohl oder übel dazu bereit finden, auf der Wandsbeker Linie einen anderen Tarif einzuführen als auf den übrigen Linien, nämlich 23 ß für die ganze und 15 ß für die halbe Strecke. Man hoffte wohl höheren Orts doch noch die Genehmigung für die etwas erhöhten Fahrpreise zu erhalten und betrachtete diese Lösung als eine interimistische, denn am 1. Januar 1875 erschien in den Tageszeitungen folgende gemeinsame Anzeige der Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft und der Basson'schen Omnibus A.-G., die sich in der gleichen Lage befand:

„Der von den Behörden auf 23 Pfennige festgesetzte Tarif für die Tour Hamburg—Wandsbek ist bei der Münzcalamität in der Praxis für Unterzeichnete in so weit nicht ausführbar, als die Conducteure mit dem zum Herausgeben nötigen Kupfergelde nicht versehen werden können. Ein verehrliches Publikum wird deshalb darauf aufmerksam gemacht, daß eine Wechselung durch Kupfermünze nicht gefordert werden kann."

Wenn die Gesellschaft später das Argument anführte, daß diese strittigen 2 ß durchweg als Trinkgeld in die Taschen der Kondukteure geflossen seien, so wird das schon zutreffend gewesen sein.

Auch auf den anderen Linien galt ab 6. Januar 1875 der neue Tarif. Bei Abnahme von 25 Karten ermäßigte sich der 25- und 20-ß-Fahrpreis auf 23 und 20 ß. Die erstmalig für das Jahr 1873 ausgegebenen Abonnementkarten erfuhren eine leichte Erhöhung. Bisher kosteten sie in Hamburger Währung für ein Jahr 120,—, für 6 Monate 65,— und für 3 Monate 35,— ℳ, während jetzt 150,—, 80,— und 45,— ℳ zu entrichten waren. Um nicht teurer als die Wandsbeker Bahn zu sein, benötigte man für die Barmbeker Bahn einen weiteren Tarifsatz für die Strecke Rathausmarkt—Mühlendamm, die nun auch in den Barmbeker Wagen nur 15 ß kostete [89]). Da sich aber die Wünsche wegen des Wandsbeker Tarifs nicht erfüllten, mußte der 15- und 23-ß-Tarif auf dieser Linie am 1. März 1875 endgültig eingeführt werden, von der Gewährung einer Ermäßigung bei Abnahme einer größeren Zahl Karten sah man allerdings ab. Auch wurde der Tarif für die Nachtextrawagen unter Beibehaltung des Preisunterschiedes für die Plätze neu festgesetzt. Jetzt kostete es auf diesen Fahrten im Inneren der Wagen 60 ß und auf den Perron- und Deckplätzen 45 ß [90]).

Die Entwicklung des Verkehrs zeigte auch im Jahre 1874 eine aufsteigende Linie. Insgesamt benutzten wieder 10 % mehr Fahrgäste die Linien als 1873, der Hauptanteil entfiel dieses Mal auf die Barmbeker Linie mit 14,73 %, dann folgte die Hohelufter Linie mit 11,31 %, während auf die Wandsbeker und Eimsbütteler Linie nur 9,16 beziehungsweise 8,11 % entfielen. Entsprechend konnte für das Jahr 1874 auch eine Dividende von 7,9/13 % verteilt werden [91]).

Die jetzt vorgenommene Tariferhöhung wirkte sich auf den Verkehrsumfang kaum aus, im Gegenteil, ab 24. Februar 1875 konnte der 6-Minuten-Betrieb zwischen Rathausmarkt und Lübscherbaum nachmittags noch erweitert werden, und auch auf der Eimsbütteler und Barmbeker Linie verkehren schon längere Zeit zu den Hauptverkehrszeiten einige Zwischenwagen [92]). Die im Jahre 1874 beim Gleisbau an einigen Stellen gemachten Versuche mit Stahlschienen bewährten sich im allgemeinen [91]).

Wenn Hamm und Horn bisher noch keine Pferde-Eisenbahn-Verbindung erhalten hatten, so lag es nicht etwa daran, daß die Einwohner dieser östlichen

Vororte kein Interesse hatten. Besonders im Winterhalbjahr 1869/70 waren sie sehr rührig, denn der Hinderungsgrund der starken Steigung in der Borgfelder Straße wurde nicht mehr als stichhaltig angesehen, weil der Glockengießerwall ungefähr die gleiche Steigung aufwies, die man ohne Schwierigkeiten bewältigte. Bei diesem Bahnprojekt trafen aber zwei Interessentengruppen aufeinander: einmal die Einwohner des oberen Hamm, die eine Bahn vom Berliner Tor über Bürgerweide und Mittelstraße zur Hammer Kirche wünschten, und zum andern die Anwohner der Hammer und Horner Landstraße, die sich für eine Bahn durch diese Straßen bis zum letzten Heller in Horn einsetzten. Diese Bemühungen der ersten Gruppe kamen freilich zunächst nicht über ein Anfangsstadium hinaus, da man ihr nicht mit Unrecht spekulative Absichten vorwarf, denn diese Gegend war noch zuwenig bebaut, um die Rentabilität einer Pferde-Eisenbahn zu gewährleisten [93]). Größere Erfolge versprachen die Vorarbeiten der anderen Interessentengruppe, die eine Aktiengesellschaft gründen und das Kapital aus den Kreisen der an der Bahn liegenden Grundbesitzer aufbringen wollte [94]). Auch die Einwohner Schiffbeks und Billwärders versprachen Beteiligung, wenn die Bahn bis in ihre Ortschaft geführt würde. Die Gründung der Gesellschaft gelang aber nicht, denn von den erforderlichen 150 000 Talern wurden nur 60 000 gezeichnet [95]). Ein Plan, auf dieser Linie keinen Pferde- sondern einen Dampfbetrieb einzurichten, hatte durch die von der Behörde erhobenen Bedenken keine Aussicht, verwirklicht zu werden. Auch die Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft lehnte eine Beteiligung oder Übernahme des Projekts ab. Ebenso die Basson'sche Omnibus A.-G., die hier doch eine Möglichkeit gehabt hätte, sich in das Geschäft der Pferde-Eisenbahnen einzuschalten. Ausschlaggebend werden Rentabilitätsberechnungen gewesen sein, denn die Beförderungsziffern der Horner Omnibuslinie lagen monatlich immer um 15 000 bis 20 000 Personen unter denen der Wandsbeker Linie, trotzdem neben der letzteren noch die Pferde-Eisenbahn verkehrte. Die Basson'sche Omnibus A.-G. machte nun aber den Vorschlag, den Verkehr der Horner Omnibuslinie ab Juli 1870 derart auszugestalten, daß ganztägig ein 15-Minuten-Betrieb eingerichtet und der Tarif auf 3 ß gesenkt werden sollte, wenn von dieser Gruppe 200 Aktien à 100 Taler übernommen würden. Hierauf ging man ein und erreichte so wenigstens eine kleine Verkehrsverbesserung, die freilich teuer genug bezahlt wurde.

Über die Tätigkeit der anderen Gruppe liegen keine Nachrichten vor. Als das eben erwähnte Abkommen vor dem Abschluß stand, ging durch die Presse eine Notiz, daß es um das Projekt der „oberen Linie" günstiger stände [96]). Tatsächlich leitete auch im November 1870 der Senat ein Konzessionsgesuch der Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft zum Bau dieser Bahn dem Landherrn der Geestlande zur Stellungnahme zu. Dieser begrüßte es sehr, riet allerdings davon ab, die Stallungen in Hamm auf der Looge neben der Einfahrt nach dem Sievekingschen Hofe zu errichten, da es fraglich war, ob die Dorfschaft den Platz hergeben würde und außerdem mit einem Protest der Kirchengemeinde gerechnet werden mußte. Er empfahl, hierfür einen Platz mehr in der Mitte der Strecke zu wählen und schlug einen solchen hinter der Landwehr vor, auf dem vormals die Hirtenkate stand und der Herrn von Ohlendorff gehörte [97]). Aber die Verhandlungen blieben damals auf Wunsch der Gesellschaft wegen der kriegerischen Zeiten liegen und wurden nicht zu Ende geführt. Erst im Sommer 1874 wird wieder berichtet, daß

der Bau dieser Bahn nunmehr gesichert sei [98]). Unter Führung der Hanseatischen Baugesellschaft, die 5000 Taler, und von A. von Ohlendorff, der 2000 Taler hergab, schlossen die Grundbesitzer Hamms mit der Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft einen Vertrag, in dem diese sich verpflichtete, die Bahn zu erbauen, wenn ihr die insgesamt zugesicherten 16 200 Taler zu den Baukosten à fonds perdus gegeben würden. Ein Viertel dieser Summe sollte bei Baubeginn, die Hälfte während des Baues und der Rest bei Fertigstellung der Bahn ausgezahlt werden. Außerdem überließ die Dorfschaft Hamm der Gesellschaft mietweise einen Platz auf der Bullenkoppel am Hammersteindamm zum Bau der Stallungen und Remisen. Ein besonders vorsichtiger Einwohner Hamms versuchte vergeblich, diesem Mietkontrakt noch die Klausel einfügen zu lassen, daß er hinfällig würde, wenn die Bahn nach Horn verlängert werden sollte. Am 21. August 1874 unterbreitete die Gesellschaft dann dem Senat ein neues, von der Hanseatischen Baugesellschaft mitunterzeichnetes Konzessionsgesuch, das auch das Einverständnis der Vögte und Deputierten von Borgfelde und Hamm fand, da die Frage der Stallungen jetzt im Sinne der Hammer Einwohner geregelt war. Der Vorschlag sah vor, diese Bahn nicht über die Steintorbrücke zu führen, sondern sie bereits im Glockengießerwall von der Wandsbeker und Barmbeker Bahn zu trennen und sie durch die Ernst-Merck-Straße und Kirchenallee zum Steintorplatz zu leiten, von wo sie dann, die beiden anderen Bahnen kreuzend, durch die Große Allee weiterverlaufen sollte [99]). Aber hiermit war die Baudeputation nicht einverstanden, da sie der Ansicht war, daß bei der Anlage dieser Pferde-Eisenbahn soweit wie möglich diejenigen Straßen benutzt werden müßten, in denen schon ein Pferde-Eisenbahn-Verkehr stattfand, damit die Störungen des Verkehrs für das übrige Fuhrwesen sich auf möglichst wenige Straßen beschränkte. Ferner regte sie an, in diesen neuen Kontrakt eine Bestimmung aufzunehmen, die die Gesellschaft verpflichtete, auch andere Transportübernehmer auf ihren Gleisen gegen Zahlung eines Bahngeldes zuzulassen, wie auch eine Abänderung des § 17 des Polizeireglements, daß statt des lärmenden und unnötig oft sich wiederholenden Glockengeläutes ein für die Anwohner weniger lästiges Signal eingeführt werde.

Zur Klärung dieser Fragen setzte der Senat dann Ende Januar 1875 eine Kommission ein, und im Verlauf der weiteren Unterhandlungen fanden diese Punkte dann auch die gewünschte Berücksichtigung. Die Finanzdeputation forderte für diese Linie eine jährliche Rekognition von 2000 ℳ. Dieser Betrag erschien der Gesellschaft aber — verglichen mit der Wandsbeker Linie — zu hoch, besonders, weil nach dem Ablauf der Wandsbeker Konzession im Jahre 1886 noch eine Erhöhung dieser Summe für die Strecke Rathausmarkt—Steintorplatz vorgesehen war, und zwar bis zum Ablauf der Hammer Konzession im Jahre 1895. Mit den 2000 ℳ mußte sich die Gesellschaft abfinden, aber der letztere Punkt wurde dann späteren Verhandlungen — nach gewonnenem Überblick über die Entwicklung der Hammer Linie — vorbehalten. Nachdem sich der Senat bereits im Februar 1875 für die Erteilung der Konzession entschieden hatte, wurde dann der Kontrakt mit der Finanzdeputation am 5. Juni 1875 auf 20 Jahre nach Betriebseröffnung abgeschlossen. Zur Finanzierung der Kosten von ungefähr 450 000 ℳ wie auch der Kosten für das zweite Gleis der Wandsbeker Linie, erhöhte die Gesellschaft ihr Aktienkapital im März 1875 um 250 000 Taler. Im

April 1875 begann dann der Bau der Wagenremisen und Ställe für 60 Pferde auf der Bullenkoppel sowie eines Wohngebäudes für Angestellte und einer Schmiede [100]). Mit der Gleisverlegung wurde erst nach Vollendung dieser Bauten im August begonnen [101]). Dem Wunsch der Baudeputation folgend, bog die Bahn am Steintor, bei Schadendorffs Hotel, von der Wandsbeker Strecke ab und verlief sodann über Große Allee—Bei dem Strohhause zum Berliner Tor. Da die Bürgerweide zwischen Wallstraße und Berliner Tor noch nicht ausgebaut war, wurde die Bahn auf einem eigenen Bahnkörper durch die Anlagen im Zuge der späteren Straße zur Bürgerweide geführt und sodann durch diese und die Mittelstraße bis zum Hammer Marktplatz gebaut, wo sie in den Anlagen endete. Hier und auch beim Berliner Tor standen Warnungsplakate, die von der Landherrenschaft der Geestlande unterzeichnet waren und besagten, daß das Befahren dieser Eisenbahndämme durch Fuhrwerke jeder Art bei Strafe von 6,— ℳ verboten sei [102]). Anfang Dezember 1875 war die Bahn fertig und konnte nach gelungener Probefahrt am Sonnabend, dem 11. Dezember 1875, dem Verkehr übergeben werden [103]). Die Wagen waren in hellgrauer Farbe gehalten und der Tarif dem der Wandsbeker Linie angeglichen, also auf 15 und 23 ₰ festgesetzt. Die Tarifgrenze befand sich bei der Burgstraße, entsprechend dem Lübschenbaum auf der Wandsbeker Linie. Der Fahrplan wies für den ganzen Tag einen 30-Minuten-Betrieb auf mit einem Zwischenwagen in den Mittagsstunden. Schon im ersten Jahre ihres Bestehens beförderte sie täglich 1100 Personen. Leider lassen sich die Auswirkungen auf die Horner Omnibuslinie nicht mehr feststellen, da die Basson'sche Omnibus A.-G. zu diesem Zeitpunkt die Beförderungsziffern ihrer Linien nicht mehr getrennt, sondern nur noch im gesamten veröffentlichte. Bei der Schlußabrechnung stellten sich die Kosten für diese Bahn auf 412 332,88 ℳ einschließlich Gebäude und Inventar.

Das Jahr 1875 brachte der Gesellschaft wiederum einen Verkehrszuwachs von 10 %, nämlich von 3 041 375 Personen im Jahre 1874 auf 3 349 377 Personen im Jahre 1875. Den größten Zuwachs hatte wieder die Barmbeker Linie mit 11,55 % zu verzeichnen, dann folgten die Wandsbeker Linie mit 10,33 %, die Hohelufter mit 7,13 % und die Eimsbütteler Linie mit 4,30 %. Trotzdem konnten nur 6% Dividende verteilt werden, eine Auswirkung der Erhöhung des Aktienkapitals [104]). Die Anfang 1875 vorgenommene Erhöhung der Tarife wirkte sich auch günstig auf die Durchschnittseinnahme je Fahrgast aus. Von 19,92 ₰ im Jahre 1874 erhöhte sie sich noch einmal auf 20,04 ₰, um dann durch den immer schärfer werdenden Konkurrenzkampf mit den anderen Omnibusunternehmen von Jahr zu Jahr weiter abzusinken.

In diesem Punkte waren die Aussichten Anfang 1876 noch recht günstig, denn es gelang mit der Basson'schen Omnibus A.-G., wegen der Wandsbeker Omnibuslinie zu einer Einigung zu kommen, indem man diese Linie für 45 600 ℳ aufkaufte, und zwar wurden 12 000 ℳ in bar gezahlt und für 48 000 ℳ Obligationen gegeben, die zu diesem Zeitpunkt 70 % wert waren [105]). Die Generalversammlung bezweifelte freilich die Notwendigkeit dieser Maßnahme und war der Meinung, daß diese Linie sowieso kurz über lang der Konkurrenz der Pferde-Eisenbahn erlegen wäre. Doch erklärte der Verwaltungsrat dazu, daß dieser Schritt unvermeidlich war, um die Tarife zu halten, denn es war bekannt geworden, daß die Basson'sche Omnibus A.-G. den Fahrpreis nach Wandsbek auf 20 ₰ herabsetzen

wollte. Eine weitere Befürchtung, daß es im Rahmen der Gewerbefreiheit doch durchaus möglich wäre, daß ein anderer Unternehmer eine neue Wandsbeker Omnibuslinie gründete, wurde mit dem Hinweis zerstreut, daß diese sich kaum würde halten können, denn auch die Lage der Basson'schen Omnibus A.-G. war nicht mehr die beste. Tatsächlich bestanden nach der Einstellung der Wandsbeker Omnibuslinie ernstliche Bemühungen in dieser Richtung, die aber aus nicht mehr feststellbaren Gründen schließlich doch nicht zur Durchführung gelangten. Die Basson'sche Omnibus A.-G. wird mit dieser Lösung aber zufrieden gewesen sein, denn sie zahlte dem Vermittler 6000 ℳ Courtage und schränkte vereinbarungsgemäß am 1. Januar 1876 den Verkehr auf dieser Linie weiter ein, indem sie nur noch alle 30 Minuten einen Wagen laufen ließ, nachdem eine erste Einschränkung bereits am 14. September 1875 erfolgt war. Da der Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft nun von dieser Seite keine Konkurrenz mehr drohte, beschloß sie, ein Exempel zu statuieren, um den Widerstand der Wandsbeker gegen eine Tariferhöhung zu brechen. Anfang 1876 wurden zu diesem Zweck auf Hamburger Gebiet an der Ecke der Rückert- und Schellingstraße (zwischen Wandsbeker Chaussee und Eilbeker Weg) für 145 000 ℳ neue Stallungen errichtet, und es lag in der Absicht der Gesellschaft, die Linie an der Grenze enden und nur noch einen oder zwei Wagen in der Stunde nach Wandsbek durchlaufen zu lassen, wenn die Wandsbeker nicht nachgeben würden [104]), [105]). Diese Anlagen wurden Anfang April 1876 fertig, und es gelang damit jetzt wirklich, vom Wandsbeker Magistrat die Angleichung der Tarife an die der anderen Linien genehmigt zu bekommen. Aber in einen ungetrübten Genuß dieses Erfolges kam die Gesellschaft nicht, denn die rotweißgestreiften Wagen der populärsten Omnibuslinie Hamburgs hatten am 1. März 1876 ihre Fahrten zwischen Hohenfelde und Graskeller aufgenommen, auf denen für jede Entfernung nur 10 ₰ Fahrgeld erhoben wurde. Die Hoffnung der Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft, diese Linie in einem kurzen aber heftigen Tarifkampf niederzuringen, erfüllte sich nicht. Im Gegenteil, der 10-₰-Tarif wurde jetzt sehr bald für alle Verkehrsunternehmen die niedrigste Tarifstufe.

Vorläufig führte die Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft auf der Wandsbeker Strecke am 11. April 1876 folgende Fahrpläne und Tarife ein: Der 6-Minuten-Betrieb an Werktagen zwischen Lübscherbaum und Rathausmarkt, der bisher nur zu den Hauptverkehrszeiten bestand, wurde auf die ganze Betriebszeit ausgedehnt und in einen gewissen Vorortverkehr umgestaltet. Bei Benutzung der durch große weiße Schilder kenntlich gemachten Zwischenwagen kostete die Strecke Rathausmarkt—Lübecker Tor nur 10 ₰, während man in den nach Wandsbek und Barmbek durchlaufenden Wagen den normalen Fahrpreis erhob. In der Richtung nach Hamburg konnten aber zwischen Lübecker Tor und Rathausmarkt alle Wagen für 10 ₰ benutzt werden. Der Fahrplan der Wandsbeker Linie gewann dadurch an Übersichtlichkeit, daß jetzt nur noch die zur vollen Stunde vom Rathausmarkt abgehenden Wagen in Wandsbek nicht zum Zoll, sondern zum Bahnhof oder auf die Jüthorner Strecke geleitet wurden, während diese Fahrten bisher zu unregelmäßigen Stunden- und Minutenziffern stattfanden. Entsprechendes geschah in der Gegenrichtung. Den Wandsbeker Bahnhof bediente man nur noch dreimal am Tage, und nach Groß-Jüthorn und Mariental fuhren die großen Wagen, bis auf zwei durchgehende Fahrten, nur noch bis zur Abzweigung in der Jüthornstraße, von wo ein kleiner Pendelwagen nach Groß-

Jüthorn oder Mariental weiterfuhr. Auch der „Eilwagen" zwischen dem Hotel Marienthal und Rathausmarkt verkehrte nicht mehr [106]).

Am 30. April 1876 verkehrte die Wandsbeker Omnibuslinie zuletzt, und am 1. Mai 1876 trat auf der Wandsbeker Pferde-Eisenbahn der neue Tarif in Kraft, und zwar 25 ₰ für die ganze Strecke, während der Fahrpreis für die halbe Strecke unverändert blieb, nämlich 15 ₰. Um den Berufsverkehr nicht zu treffen, wurden wieder 25 Karten für 5 ℳ ausgegeben, die auf dem Büro der Gesellschaft und auf dem Bahnhof Wendemuth erhältlich waren [107]). Da dieses seit der Einführung des 23-₰-Tarifs nicht mehr der Fall gewesen war, hatten die regelmäßigen Benutzer jetzt sogar die Möglichkeit, für 20 ₰ von Hamburg nach Wandsbek zu fahren. Ein Tarif von 10 ₰ galt für Fahrten innerhalb Wandsbeks. Bei dieser Gelegenheit wurde auch der Tarif der Barmbeker Linie dem der Wandsbeker Linie angeglichen, nur Kinder unter 12 Jahren, die nach Wandsbek für 15 ₰ fahren konnten, mußten nach Barmbek 20 ₰ bezahlen. Der Tarif der übrigen Linien, wie auch der 10-₰-Tarif zwischen Rathausmarkt und Lübscherbaum blieb unverändert. Der Fahrplan nach Wandsbek wurde zunächst noch nicht verstärkt. Es lag wohl in der Absicht der Gesellschaft, den Verkehr Rathausmarkt—Lübscherbaum weiter auszubauen, denn sie stellte im Sommer 1876 den Antrag, beim Lübschenbaum ein Kehrgleis einbauen zu dürfen, der aber wegen zu starken Wagenverkehrs an dieser Stelle keine Zustimmung fand [108]). Außerdem sollte auf dem Rathausmarkt ein viertes Gleis verlegt werden. Erst am 6. August 1876 wurde der 6- und 12-Minuten-Betrieb an Werktagen in einen 5- und 10-Minuten-Betrieb umgewandelt. Sonntags verkehrten die Zwischenwagen nicht, aber von 1 Uhr mittags bis 6.30 Uhr abends bestand ein 5-Minuten-Betrieb nach Wandsbek [109]). Aber diese Verdichtung des Fahrplans war nur von kurzer Dauer. Schon am 15. September 1876 ging man wieder auf den 6- und 12-Minuten-Betrieb zurück, allerdings fuhren jetzt die bisher am Lübschenbaum endenden Zwischenwagen bis Wandsbek, Ecke König- und Lübecker Straße bei Reisners Tivoli. Sonntags galt, die Morgenstunden ausgenommen, der gleiche Fahrplan [110]). Gleichzeitig wurde die Gültigkeit des 10-₰-Tarifs an Werktagen zwischen Rathausmarkt und Lübecker Tor auf alle Wandsbeker und Barmbeker Wagen ausgedehnt. Die rasch vorwärtsschreitende Besiedlung Barmbeks spiegelte sich auch in den ansteigenden Beförderungsziffern dieser Pferdebahnlinie, die bereits seit dem 5. August 1873 in den Nachmittags- und Abendstunden alle 24 Minuten verkehrte [111]). Ab 25. November 1874 verstärkte werktags nachmittags ein weiterer Wagen den Verkehr, der zweimal zwischen Rathausmarkt und Kuhmühle beziehungsweise Schürbek pendelte [112]), aber am 24. Februar 1875 wieder aufgegeben und durch eine neue Fahrt Barmbek Zoll—Rathausmarkt und zurück ersetzt wurde. Im Oktober 1875 vernichtete eine Feuersbrunst den Pferdestall des Bahnhofs Schürbek, der bald darauf im größeren Umfange wiedererstand [113]). Am 1. Juni 1876 änderte man den Fahrplan dieser Linie durch Übergang zum 12- und 24-Minuten-Betrieb grundlegend, so daß ab mittags zwischen Rathausmarkt und der Weiche bei von Essens Garten in Barmbek ein 12- und dem Zoll ein 24-Minuten-Betrieb bestand [114]). Auch diese Regelung galt nur für zwei Monate. Ab 1. August 1876 fuhren die Wagen vormittags alle 30 und nachmittags alle 15 Minuten zwischen Rathausmarkt und Barmbek Zoll [115]).

Außerdem plante die Gesellschaft, den Verkehr nach Barmbek durch den Bau

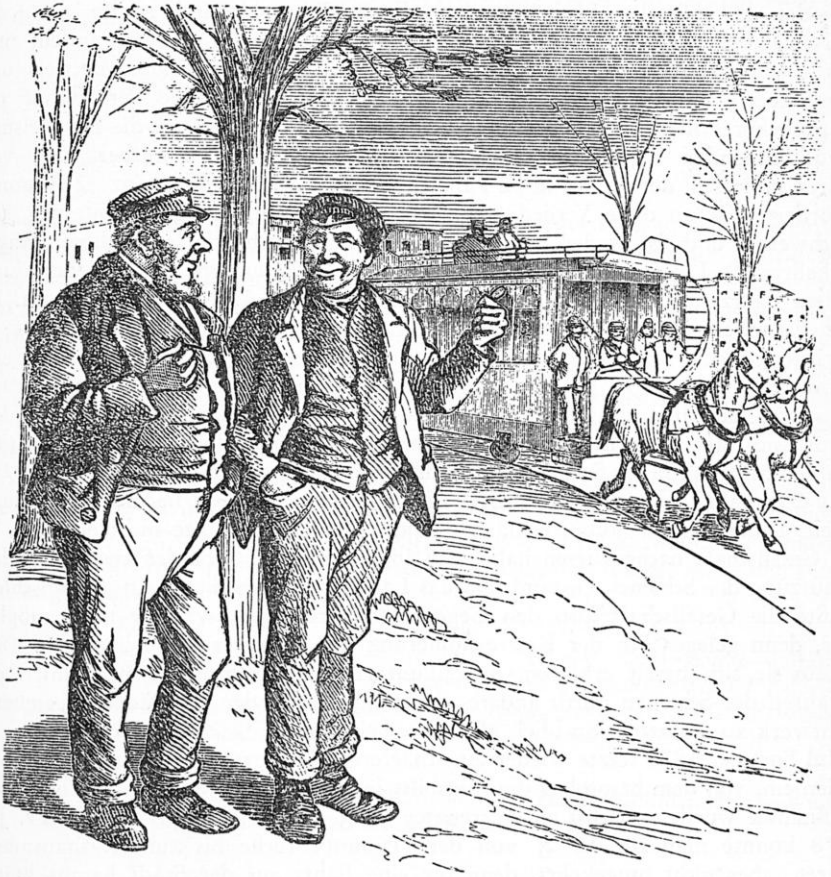
einer neuen Linie zu verbessern, die über Lange Reihe führen, also den Umweg über Steindamm—Mühlendamm abschneiden sollte. Am 12. Juli 1876 reichte sie beim Senat das Konzessionsgesuch für diese Linie ein und wiederholte es, als keine Antwort eingegangen war, am 20. Dezember 1876, doch erhielt sie am 16. Januar 1877 wegen des schwebenden Projekts einer Ringbahn um die Alster einen ablehnenden Bescheid. Da das Ringbahnprojekt zunächst noch nicht verwirklicht wurde, wiederholte sie im März 1879 ihren Antrag nochmals, allerdings wieder ohne Erfolg, denn jetzt hatte das Ringbahnprojekt greifbare Formen angenommen. So sollten nochmals vier Jahre vergehen, bis die direkte Verbindung nach Barmbek entstand [116]).

An diesem Ringbahnprojekt scheiterte auch der Plan der Gesellschaft, eine Pferde-Eisenbahn nach Pöseldorf zu bauen, die von der Eimsbütteler Linie bei der Lombardsbrücke abzweigen und über Alsterglacis—Neue Rabenstraße zum Mittelweg führen sollte. Ausgeführt wurde diese Linie dann 1881, aber mit einer veränderten Linienführung. Eine ähnliche Entwicklung wie auf der Barmbeker Linie war auch auf der Eimsbütteler Linie zu verzeichnen. Durch Vermehrung der Zwischenwagen in den letzten Jahren bestand in den Mittagsstunden bereits ein 15-Minuten-Betrieb. Am 5. Juli 1875 wurde nachmittags noch ein Zwischenwagen eingelegt, der teilweise zwischen Eimsbüttel und teilweise zwischen der Weiche bei der Rutschbahn an der Grindelallee und Rathausmarkt pendelte. [117]). Ständig steigende Ansprüche erforderten 1876 eine bedeutende Erweiterung der Stallungen in Eimsbüttel [118]). Ab 13. Juni des gleichen Jahres verkehrte diese Linie nur noch vormittags alle 30, im übrigen alle 15 Minuten. Am gleichen Tage ging man auch auf der Hohelufter Linie vom 2-Stunden-Betrieb auf den stündlichen Betrieb über.

Nachdem 1876 versuchsweise drei neue Wagen aus Amerika bezogen waren, die nicht nur im Preise höher lagen als die hier beschafften, sondern auch an Arbeit und Material manches zu wünschen übrigließen, wurden jetzt wieder elf Wagen hier gebaut, so daß Ende 1876 61 Wagen vorhanden waren. Der Pferdebestand war inzwischen auf 382 Tiere angewachsen [119]).

Interessant ist auch das Geschäftsergebnis dieses Jahres. Der Gesamtverkehr stieg von 3 349 377 Personen im Jahre 1875 auf 4 296 050 Personen, also um 27 %. Auf der Wandsbeker Linie betrug der Zuwachs fast 20 %, doch ist dieser nicht auf eine Zunahme des allgemeinen Verkehrs zurückzuführen, denn in diesem Jahre fiel erstmalig die Konkurrenz der Omnibuslinie fort. Echt ist der Zuwachs auf der Eimbütteler Linie mit 11 %, auf der Barmbeker Linie mit 14 % und auf der Hohelufter Linie mit 15 %. Die Hammer Linie verkehrte in diesem Jahre erstmalig, doch beförderte auch sie schon täglich 1100 Personen. Durch die Fahrplanverbesserungen wurden gegen 1875 29 329 Doppeltouren mehr gefahren und insgesamt 1 205 158 Wagenkilometer geleistet. Dadurch ging die durchschnittliche Besetzung der Wagen von 51 auf 46 Personen je Doppeltour zurück. Auch der neue 10-ß-Tarif brachte nicht das gewünschte Resultat, durch erhöhte Beförderungsziffern auch eine bessere Einnahme zu erzielen (wobei es noch fraglich ist, ob das überhaupt beabsichtigt war, denn eingeführt wurde dieser Tarif ja, um der Konkurrenz der Omnibusse besser zu begegnen). Die Durchschnittseinnahme sank von 20,04 ß auf 19,20 ß je Fahrgast. Trotzdem konnten ca. 108 000 ℳ für Abschreibungen verwandt und eine Dividende von 6 % verteilt werden.

Die Schraube.



Hannes: Heſt heurt, Peter? De Peerbahn hett den Fahrpriis runner ſchraben; ſe will de Groſchenomnibus dodt maken.

Peter: Un wenn de nu dodt maakt is?

Hannes: Denn ſchruuwt ſe wedder rop!

Aus der „Reform“, 19. April 1876.

Die Aktien der Gesellschaft, die Ende 1875 120 notierten, schwankten 1876 zwischen 111 und 116. Im gleichen Zeitraum gingen die Basson'schen Aktien von 72 auf 46 zurück; obgleich der Verkehrsumfang um 17 % zunahm.

Das Frühjahr 1877 brachte auch dem Verkehr auf der Hammer Linie eine Verbesserung, und zwar zunächst durch Einlegung zahlreicher Zwischenwagen, bis dann am 3. April 1877 der 15-Minuten-Betrieb eingeführt wurde, ähnlich dem auf der Eimsbütteler Linie [120]). Auf diesen Wagenabstand stellte man am 1. November 1877 auch den Fahrplan der Wandsbeker Linie um, indem man den 6- und 12-Minuten-Betrieb in einen 7½- und 15-Minuten-Betrieb umwandelte [121]). Wahrscheinlich bei dieser Gelegenheit zwang eine Verordnung der Wandsbeker Polizeiverwaltung die Gesellschaft, im Anschluß an die bei Reisners Tivoli endenden Zwischenwagen einen Pendelwagen bis Wandsbek Zoll verkehren zu lassen, der täglich in 52 Fahrten im Durchschnitt nicht ganz 22 Personen beförderte. Gegen diese Verordnung erging bei der Regierung in Schleswig eine Beschwerde, doch ist weder das Ergebnis bekannt, noch wie lange dieser Wagen verkehrte [122]). Ein anderes ewiges Ärgernis war die Benutzung der Schienen durch andere Fahrzeuge, besonders durch die Omnibusse des Unternehmers Soltau. Da alle Eingaben an den Senat und die Polizeibehörde, hierfür ein Verbot zu erwirken, nichts fruchteten, schickte man Soltau schließlich Anfang 1878 eine Rechnung über 5600 ℳ per anno für Abnutzung und Unterhaltung der Schienen, die dieser natürlich nicht bezahlte. Daraufhin wurde Soltau verklagt. Trotzdem die Aussicht auf einen Erfolg nicht groß war, wollte man doch feststellen, ob man sich den Mißbrauch der Schienen zu Konkurrenzzwecken gefallen lassen mußte [123]). Erst 2½ Jahre später findet sich in der Presse wieder ein Bericht über diesen Streit. Danach hatte Soltau erklärt, daß er sich auf die Klage nicht einließe, bis die Gesellschaft nachgewiesen habe, daß ihr allein das Recht der ausschließlichen Benutzung der Schienen zustand. Da das Landgericht sich dieser Ansicht anschloß, mußte die Gesellschaft also den Gegenbeweis erbringen, was ihr nicht möglich war, denn gelegentlich der Konzessionierung der Hammer Linie im Jahre 1875 mußte sie sich bereit erklären, in Zukunft für ihre sämtlichen Bahnlinien das Befahren der Schienen durch anderes, nicht mit Leit- oder Spurrädern versehenes Fuhrwerk zu gestatten. So blieb also alles beim alten [124]).

Im Sommer 1878 setzte wieder ein schärferer Wettbewerb mit neuen Omnibuslinien ein, von dem besonders die Eimsbütteler Linie betroffen wurde. Als Gegenmaßnahme wurde zunächst ein begrenzter 10-ß-Tarif eingeführt [125]). Ab 19. Juli 1878 konnte man für 10 ß von der Dammtorbrücke bis zum Rathausmarkt fahren, aber nicht umgekehrt, denn für eine Fahrt aus der Stadt heraus wurde auch weiterhin der normale Fahrpreis erhoben. Gleichzeitig ermäßigte sich der 20-ß-Tarif für die halbe Strecke dergestalt, daß 25 Karten für 3,75 ℳ zu erhalten waren [125]). Sodann wurde am 2. Dezember 1878 auf dieser Linie fast ganztägig der 15-Minuten-Betrieb eingerichtet und gleichzeitig folgender neuer Tarif eingeführt [126]):

Rathausmarkt — Eimsbüttel bezw. Hoheluft und umgekehrt	25 ß
Rathausmarkt — Schäferkampsallee/Schlump oder Eimsbüttel — Schlump/Grindelallee oder Rathausmarkt — Grindelberg/Hallerstraße	20 ß
Hoheluft — Grindelberg/Grindelallee	werktags 10, sonntags 20 ß

Außerdem konnte man werktags zwischen Eimsbüttel und Schäferskamps Allee/Schlump auch für 10 ₰ fahren, ebenso blieb der 10-₰-Tarif zwischen Dammtorbrücke und Rathausmarkt unverändert. Eine weitere Verbesserung trat ein, als am 8. November 1880 durch Einlegung eines einspännig gefahrenen Extrawagens zwischen der Weiche Rutschbahn und Rathausmarkt der 7½-Minuten-Betrieb eingeführt wurde[127]). Für das Jahr 1879 wurde auch das Zeitkartensystem wieder verändert[128]). Es kostete jetzt das

Abonnement	für eine Linie	für alle Linien
für 12 Monate	100,— ℳ	125,— ℳ
für 9 Monate	80,— ℳ	100,— ℳ
für 6 Monate	60,— ℳ	75,— ℳ
für 3 Monate	35,— ℳ	45,— ℳ

Im Jahre 1880 fiel das 9-Monats-Abonnement wieder fort, und neu eingeführt wurden Teilstrecken-Abonnements, und zwar für eine Teilstrecke (gültig vom Rathausmarkt bis Mühlendamm oder Berliner Tor oder Bundesstraße) zum Preise von 60,— bzw. 36,— bzw. 21,— ℳ, und für zwei Teilstrecken (gültig vom Rathausmarkt bis Lübscherbaum oder Immenhof oder Burgstraße oder Grindelallee/Schlump) zum Preise von 80,— bzw. 48,— bzw. 28,— ℳ. Ebenfalls neu waren Abonnements für Schulkinder für zwei Fahrten an jedem Schultage. Diese kosteten für zwei Teilstrecken 45,— bzw. 27,— bzw. 15 ℳ, und für eine ganze Linie 50,— bzw. 30,— bzw. 17,50 ℳ[129]).

Als mit Eröffnung der Alsterringbahn im Sommer 1880 auf dieser der Teilstreckentarif eingeführt wurde, folgte die Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft diesem Beispiel am 4. Oktober 1880 auch auf ihren Linien. Unter teilweiser Beibehaltung der bisherigen Streckeneinteilung wurden die Teilstrecken für die einzelnen Linien wie folgt festgesetzt[130]):

Wandsbek: Rathausmarkt—Steintor (Schadendorfs Hotel)—Mühlendamm—Lübscherbaum—Ritterstraße—Rückertstraße—Wandsbek (Rückertstraße galt für Wandsbeker Fahrgäste nicht als Zahlgrenze, wenn diese zwischen Rathausmarkt und Steintor einstiegen beziehungsweise bis dorthin fuhren),

Barmbek Rathausmarkt—Steintor (Schadendorfs Hotel)—Mühlendamm—Winterhuderweg—Holsteinischer Kamp—Barmbek Zoll,

Eimsbüttel: Rathausmarkt—Dammtorbrücke—Grindelhof—Bundesstraße—Weidenallee—Eimsbüttel/Marktplatz,

Hoheluft: Rathausmarkt—Dammtorbrücke—Grindelhof—Hallerstraße—Bismarckstraße—Hoheluft Grenze,

Hamm: Rathausmarkt — Steintor (Schadendorfs Hotel) — Berlinertor — Burgstraße—Hamm/Marktplatz.

Die niedrigste Tarifstufe war jetzt 10 ₰, die für 2 Teilstrecken galt, jede weitere Teilstrecke kostete 5 ₰ mehr, so daß für ganze Strecken nach wie vor 25 ₰ zu ent-

richten waren. Kinder unter 1 Jahr wurden frei befördert, Kinder unter 12 Jahren zahlten höchstens 15 ₰. An Sonn- und Festtagen betrug der geringste Fahrpreis 15 ₰, und der Nachtwagentarif lag durchweg 20 ₰ über dem Tagestarif. Eine Sonderregelung traf man für die vier nach Wandsbek fahrenden Nachtwagen, indem der Tarif des ersten 5 ₰, der des zweiten 10 ₰, der des dritten 15 ₰ und der des vierten 20 ₰ über dem Tagestarif lag. An den Zahlgrenzen standen jetzt Tafeln mit der Inschrift „Grenzlinie der Teilstrecke“ [131]). Durch die generelle Einführung des 10-₰-Fahrpreises bedeutete diese Tarifänderung eine beachtliche Verbilligung für das fahrende Publikum, und die Reaktion ließ nicht auf sich warten. Seit 1876 hielt sich die Verkehrszunahme in mäßigen Grenzen. Jetzt zeigte sich das anormale Bild, daß im Oktober 1880 die Beförderungsziffern gegen den September nicht weiter absanken, sondern sogar die des Augusts wieder erreicht wurden. Nachdem der November wieder einen leichten Rückgang aufwies, brachte der Dezember 1880 die höchste bis dahin erreichte Beförderungsziffer, nämlich im Tagesdurchschnitt 16 585 Personen. Am auffälligsten war diese Entwicklung auf der Eimsbütteler Linie, deren Verkehr in diesen drei Monaten um 50 % zunahm.

In der anderen Richtung bewegte sich die Durchschnittseinnahme je Fahrgast; sie ging von 17,38 ₰ im Jahre 1879 auf 16,80 ₰ im Jahre 1880 zurück. Die volle Auswirkung zeigte sich freilich erst im Jahre 1881, als nach der Fusion mit der Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft die Durchschnittseinnahme nur noch 13,95 ₰ betrug.

Der Jahresbericht für das Jahr 1880, der letzte selbständige der Gesellschaft, enthält folgende Angaben: Mittels 140 132 Doppeltouren wurden rund 6 Millionen Personen (einschließlich Abonnenten, Privatwagenbenutzern und Inhabern von Freikarten) befördert und eine Einnahme von fast einer Million ℳ erzielt. Der Reingewinn von 272 499,65 ℳ wurde halb zu Abschreibungen und halb zur Verteilung einer Dividende von 6 % verwendet. 386 Pferde und vier Ponys repräsentierten einen Wert von 271 000 ℳ. Der Wagenpark wurde wiederum um 16 Wagen vermehrt und stellte sich Ende 1880 auf 26 Wagen mit geschlossener Etage, 46 mit offenen Decksitzen, 7 ohne Decksitze und 9 Einspännerwagen, zusammen 88 Wagen. Die höchste Beförderungsziffer dieses Jahres wurde am Pfingstmontag, dem 17. Mai, erreicht: Auf 926 Einzelfahrten wurden 27 281 Personen befördert [132]).

Im übrigen wies der Bericht auf die Verhandlungen hin, die mit dem Senat wegen der Erneuerung der im Jahre 1886 ablaufenden Konzession schwebten, die schließlich aus Gründen, auf die ich an anderer Stelle wieder zurückkommen werde, nicht zum Abschluß führten, sondern die Fusion mit der Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft brachten.

Wenn es der Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft trotz vieler Bemühungen damit auch nicht beschieden war, an dem Ausbau des hamburgischen Verkehrsnetzes weiter beteiligt zu sein, so war sie doch stets bemüht, ihren Betrieb zu verbessern und modern zu gestalten, wenn dabei auch stets die Wirtschaftlichkeit im Auge behalten wurde. Ein besonders kostspieliger Punkt waren immer die Pferde. In der letzten Bilanz standen diese mit je 700 ℳ zu Buch, und ihre Unterhaltung erforderte täglich ungefähr 850 ℳ, obgleich die Futterpreise in den letzten Jahren um 20 % gefallen waren, was aus den nachstehenden Aufstellungen ersichtlich ist [133]):

Die Durchschnittspreise für Fourage betrugen per 1000 kg im Jahre

		1877	*1878*	*1879*
Mais	ℳ	137.63	131.39	116.68
Hafer	ℳ	177.95	152.71	130.19
Erbsen	ℳ	169.87	163.97	150.93
Heu	ℳ	91.69	69.74	57.27
Stroh	ℳ	95.05	60.77	56.22
Sägespäne	ℳ	21.23	19.65	18.83

Die durchschnittlichen Unterhaltungskosten für ein Pferd betrugen täglich im Jahre

		1877	*1878*	*1879*
Mais	₰	68,95	76,60	68,28
Hafer	₰	55,87	31,46	32,25
Erbsen	₰	17,66	15,74	13,06
Heu	₰	39,06	24,96	23,56
Strohhäcksel	₰	9,40	5,65	5,42
Brot, Kleie etc.	₰	3,10	4,11	3,99
	₰	194,04	158,52	146,56
Stroh und Sägespäne zur Streu	₰	13,42	10,23	9,74
Stall-Unkosten	₰	6,09	6,60	5,83
Hufbeschlag	₰	17,59	16,05	15,20
Stallpersonal	₰	41,84	42,69	41,93
	₰	272,98	234,09	219,26
ab Einnahme für Dung	₰	7,82	5,95	5,89
	₰	265,16	228,14	213,37

Im Jahre 1880 erhöhten sich diese Kosten wieder auf 228,24 ₰. Ein Pferd erhielt täglich (1878) 5,83 kg Mais, 2,06 kg Hafer, 0,96 kg Erbsen, 4,11 kg Heu und 0,93 kg Stroh-Häcksel und im Jahre 1877 wurden für Futter und Streumaterial 290 500 ℳ und im Jahre 1878 235 620 ℳ verausgabt. Mit der Maisfütterung begann man im Jahre 1876, und da die Erfolge befriedigten, verstärkte man diese in den nächsten Jahren, woraus sich auch die erhöhten Kosten für Mais und die auffallend niedrigen Kosten für Hafer im Jahre 1878 erklären. Im Jahre 1880 kamen 567 Krankheitsfälle unter den Pferden vor, allgemein schwankte der Krankenbestand zwischen 6 und 8 %, er erhöhte sich aber, wenn Seuchen grassierten, die zeitweilig die ordnungsgemäße Durchführung des Betriebes sehr erschwerten. Von den Rassen wurde die dänisch-schleswiger bevorzugt. Von 388 Pferden im Jahre 1879 gehörten 244 dieser Rasse an, dann folgten 67 holsteinischer, 39 belgischer, 15 französischer, 8 englischer, 3 hannöverscher und 6 Ponys russischer Rasse.

Dieses Konto war also sehr empfindlich, da es stark von Faktoren abhängig war, die vorher kaum zu berechnen waren. So ist durch hohe Futterpreise das Geschäftsergebnis manchen Jahres nicht unwesentlich beeinflußt worden. Außerdem konnte die Arbeitsleistung eines Pferdes nicht beliebig gesteigert werden, wie heute die eines Triebwagens, dem im Bedarfsfalle ein oder zwei Beiwagen angehängt werden. Besonders anfällig war der Betrieb stets im Winter, wenn bei Schneefall durch Verdoppelung der Bespannung der Fahrplan halbiert werden mußte, denn so viele Pferde wie der Betrieb an solchen Tagen, deren es glücklicherweise immer

nur wenige waren, erforderte, konnten unmöglich in Reserve gehalten werden. Es ist also selbstverständlich, daß die Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft bei dem dauernd ansteigenden Verkehr stark interessiert war, eine Zugkraft verwenden zu können, die den steigenden und wechselnden Anforderungen besser gewachsen war als die Pferde. Da die Elektrizität in jenen Jahren hierfür noch nicht verfügbar war, blieb als einzige die Dampfkraft, die sich bei den Eisenbahnen bereits bestens bewährt hatte, aber im Straßenverkehr noch nicht ausprobiert war. Genaue Unterlagen für die frühesten Versuche in dieser Richtung stehen für Hamburg leider nicht zur Verfügung, und ich kann mich nur auf Presseberichte stützen, die ich im folgenden teilweise im Wortlaut anführe, um so dem Leser zu ermöglichen, sich in die Empfindungen jener Zeit hineinzuversetzen und zu sehen, wie die Öffentlichkeit diese Versuche aufnahm, die immerhin die Möglichkeit in sich schlossen, das Bild des Straßenverkehrs grundlegend zu ändern, wie viele Für und Wider überwunden werden mußten, bis schließlich nach einer ungewöhnlich langen Probezeit die Einführung des Dampfbetriebes auf der Wandsbeker Strecke vom Senat genehmigt wurde. Die ersten Versuche fanden in Hamburg schon Ende 1873 statt, wobei allerdings nicht mehr festzustellen ist, ob diese auf eine Anregung der Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft zurückgingen, oder ob dem Konstrukteur dieses Dampfwagens nur die Benutzung der Gleise für diese Versuche gestattet worden war. Zum ersten Male berichtete die Reform am 30. Dezember 1873 folgendes hierüber aus Wandsbek:

„Neue Versuche mit dem Dampfwaggon. — Mit dem mittelst Dampfkraft zu bewegenden Omnibus sind auf der Pferdebahnschienenstrecke im Gehölz am Sonnabend neue Probefahrten angestellt worden, welche im allgemeinen befriedigend ausfielen. Dem bei dem ersten Versuch hervorgetretenen Übelstande, daß der Wagen in Folge des großen Übergewichts des vorderen, die Maschine enthaltenen Teils desselben sich unebenmäßig fortbewegte, war jetzt durch eine entsprechende Beschwerung des hinteren Wagenteiles abgeholfen worden, und hofft man diesen Mangel durch eine Veränderung der vorderen Achsenlage unschwer zu beseitigen. Schwieriger erscheint zu einer Realisierung des Projects die Aufgabe, das Geräusch der Maschine zu vermindern und das Lästige des der letzteren entsteigenden Rauches und Dampfes abzuschwächen."

Es ist nicht sicher, aber anzunehmen, daß dieser Dampfwaggon in der Grums' schen (früher Lauenstein) Wagenbauanstalt in Hamburg-Hammerbrook erbaut worden war. Er wurde jedenfalls nach diesen ersten Fahrten in die Werkstatt zurückgeholt, umgebaut und erst am 7. Juni 1874 findet sich in der Reform wieder eine Notiz, die besagte, daß der seiner Zeit eingestellte Dampfomnibus, welcher sich infolge der unrichtig verteilten Last nicht bewährte, eine andere Einrichtung erhalten hätte und demnächst zwischen Wandsbek und Hamburg kursieren würde. Aber über die anschließend sicher durchgeführten Versuche verlautete nichts mehr, so daß diese also bestimmt gescheitert sind. Erst zwei Jahre später, am 24. Mai 1876, wurde über ein weiteres Provisorium folgender Bericht gebracht:

„Mit einer Straßen-Lokomotive, bestimmt die Wagen der Pferde-Eisenbahn zu ziehen, wurde in der Nacht von Freitag auf Sonnabend voriger Woche auf dem Schienengeleise der Hamburg-Wandsbeker Pferde-Eisenbahn eine Probefahrt unternommen. Auf dem Wagen befanden sich mehrere technische Beamte der Baudeputation, der Polizei-Behörde und einige Mitglieder des Vorstandes der Gesellschaft. Die Lokomotive setzte sich um 1 Uhr Nachts von Marienthal aus in Bewegung, fuhr nach hier bis zur Kunsthalle, man lenkte dort, um die Sicherheit des Wagens im Befahren schwieriger Schienenverbindungen

zu erproben, ohne alle Störung und Anstoß durch das Dreieck des Geleises am Eingang der Ferdinandstraße und fuhr alsdann nach Marienthal zurück, woselbst man um 2.45 Uhr Morgens wohlbehalten und hocherfreut über den wohlgelungenen Versuch mit einer für den Verkehr so wichtigen Erfindung wieder eintraf. Der Dampfwagen selbst faßt in dem mit ihm verbundenen Passagierwagen 30 Personen und würde ohne Schwierigkeiten ein gewöhnlicher Pferdebahnwagen mittels einfacher Kupplung mit demselben verbunden und auch im vollbesetzten Zustand in Fahrt gesetzt werden können. Nach eingeholter Erlaubnis der Behörden wird demnächst auch bei Tage eine weitere Probefahrt mit diesem Dampfwagen auf der Pferde-Eisenbahn unternommen werden."

Die Benutzung des Gleisdreiecks bei der Kunsthalle erfolgte natürlich weniger, um den Wagen auszuprobieren als ihn zu kehren, denn für eine Rückwärtsfahrt war er nicht eingerichtet. Aber zufrieden waren die maßgeblichen Beamten doch noch nicht, denn in den nächsten Monaten wurde der Dampfwagen in einem Schuppen, den der Konstrukteur an der Endstation der Pferde-Eisenbahn in Marienthal hatte bauen lassen, einigen konstruktiven Änderungen unterzogen, und in den frühen Morgenstunden des 15. August 1876 wurde eine zweite Probefahrt unternommen, an der auch Baupolizeiinspektor Bargum und der Dampfkesselrevisor Lange teilnahmen. Wenn der Bericht auch besagte, daß diese Fahrt befriedigend verlief und die Pferde von wohl einem Dutzend Wagen, denen man unterwegs begegnete, in keiner Weise scheuten, was dem Umstand zu verdanken war, daß die Maschine nach ihrer jetzigen Umarbeitung nur wenig Geräusch machte, so genügte der Wagen doch nicht den Anforderungen, denn am Schluß hieß es, daß der Erfinder diese Maschine nur versuchsweise konstruiert hätte und nun eine neue Maschine gebaut werden sollte [134]). Während der erste Wagen, der mit einer Hughes'schen Maschine ausgerüstet war, abgelehnt wurde, weil er es an einer genügend sicheren Führung in der Bahn fehlen ließ, so machte dieser nach dem Rowanschen System erbaute Wagen trotz versuchter Abschwächung noch zuviel Lärm, denn er war zur Erzeugung künstlichen Zuges im Schornstein mit einem Ventilator versehen, der einen unangenehm heulenden Ton von sich gab, sobald er angesetzt wurde. Die Versuche mit diesem Wagen wurden also auch aufgegeben und nun ein dritter gebaut, der ungefähr ein Jahr später fertig wurde, und den die Reform vom 24. Juni 1877 eingehend beschrieb:

„Grum's Straßendampfwagen.

In der Grums'schen Wagenfabrik, Spaldingstraße, fährt seit einigen Tagen auf einem daselbst angelegten provisorischen Schienenwege von ca. 200 Meter Länge ein in der genannten Fabrik mit Benutzung der Samuelson'schen Patente erbauter Dampfwagen, welcher allen billigen Anforderungen zu entsprechen scheint. Der Wagen, den wir heute in Augenschein nahmen, gleicht in seiner äußeren Erscheinung einem Decksitzwagen im Winter (mit geschlossenen Decksitzen). Auf dem vorderen Perron steht der Dampfkessel und unter demselben hängt der Maschinenkasten. An diesem ist eine Zwillingsmaschine derart montirt, daß sämtliche Teile von außen leicht zugänglich und vollständig gegen Schmutz und Staub geschützt sind. Bei den Probefahrten überraschte uns das durch die Konstrukion des Wagens herbeigeführte ruhige und sanfte Anziehen und Anhalten auf das Angenehmste, da wir in dieser Beziehung an etwas ganz Anderes gewöhnt sind. Die Konstruktion und Anordnung der Bremse ist ebenfalls neu und interessant. Die Bremsklötze sind nicht nämlich wie sonst üblich am Wagenkasten aufgehängt, sondern derart angebracht, daß jede nachteilige Einwirkung des Bremsens auf die Wagenfedern vermieden und auch den Passagieren die sonst damit verbundene unbequeme Empfindung erspart wird. Von dem hinteren Perron führt eine bequeme, auch von Damen zu benutzende Treppe nach oben, und ist bei der Konstruktion der unteren Wagendecke darauf

Bedacht genommen, daß das lästige Überklettern über den Perron auch nicht mehr nötig ist, vielmehr tritt man von der Treppe direkt in den in einer Ebene um die Decksitze herumlaufenden Gang. Der Wagen ist auch mit einer einfachen aber sinnreichen Kuppelvorrichtung versehen, um noch einen Wagen anhängen zu können. Der Führer auf dem vorderen Perron, welcher während der Probefahrten in der Fabrik ohne weitere Assistenz war, braucht beim Befahren der öffentlichen Verkehrsstraßen einen Jungen zum Heizen. Die Passagiere werden auch von Dampf und Rauch nicht belästigt. Hoffentlich bewährt sich der Wagen auch in der Praxis."

Einige Wochen später wurde dieser Dampfwagen dann nachts auf einem mit zehn Pferden bespannten Schlitten zu den Schienen der Wandsbeker Pferde-Eisenbahn transportiert, von wo er dann mit eigener Kraft nach Wandsbek hinausdampfte [135]). Die Reform drückte dabei die Hoffnung aus, daß Hamburg nicht hinter Kassel, belgischen, englischen und amerikanischen Städten zurückbliebe und wenigstens einige seiner Pferde-Eisenbahnlinien für den Betrieb mit Straßenlokomotiven einrichtete [136]). Kassel betrieb bereits seit dem 9. Juni 1877 seine Strecke zur Wilhelmshöhe mit Straßenlokomotiven vom Typ Merryweather mit sehr gutem Erfolge, so daß der Wunsch verständlich war. (In den ersten fünf Tagen wurde in Kassel mit einer Lokomotive und einem Wagen gefahren und täglich im Durchschnitt 731 Passagiere befördert und 160 ℳ eingenommen, am sechsten Tage wurden mit einer Lokomotive und zwei Wagen 1059 Passagiere befördert und 234 ℳ eingenommen, und am siebten Tage wurden mit zwei Lokomotiven und vier Wagen 2415 Personen befördert und 524 ℳ eingenommen.) In Hamburg verging aber noch eine geraume Weile, bis es soweit war. Mit dem neuen Dampfwagen wurden zunächst wieder nächtliche Probefahrten unternommen, und zwar die erste am 9. August 1877 [137]). Die Ergebnisse waren günstiger ausgefallen als mit den ersten beiden Wagen, so daß die Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft nun ihrerseits Vorbereitungen traf, den Wagen im eigenen Betriebe weiter auszuprobieren. So wurde auf dem Rathausmarkt eine Drehscheibe eingebaut, um den Wagen dort kehren zu können, und dann am 20. September 1877 der Wagen auch am Tage ausprobiert, worüber wieder ausführlich berichtet wurde [138]):

„Probefahrt eines Straßendampfwagens.

Der in der Grums'schen Wagenfabrik nach dem Patent Samuelson erbaute Straßen-Dampfwagen machte gestern zum ersten Male auf der Strecke Hamburg—Wandsbek bei Tage eine Probefahrt, welcher höhere Beamte der Hamburger Behörden, Magistratsmitglieder von Wandsbek, der Verwaltungsrath der Pferde-Eisenbahn Gesellschaft, Vertreter der Presse, geladene Techniker usw. beiwohnten. Der für den Transport von 48 Personen eingerichtete Dampfwagen fuhr mit einem Pferde-Eisenbahnwagen gekuppelt vormittags 9 Uhr von Marienthal ab und erreichte seine Fahrgeschwindigkeit nach dem bestehenden Betriebe regelnd den Rathausmarkt in einem Zeitraum von 45 Minuten. Nach 15 Minuten erfolgte die Rückfahrt. Eine zweite Fahrt wurde um 11 Uhr von Marienthal angetreten, welcher die Rückfahrt um 12 Uhr vom Rathausmarkt folgte. Die Fahrten sind ohne jeden Unfall verlaufen. Samuelson hat seine Aufgabe durchaus gelöst. Wenn auch verschiedene Pferde vor dem ihnen unheimlich erscheinenden Dampfroß scheuten, so kann doch dieser Umstand nicht in Betracht kommen, da die Erfahrung gelehrt hat, daß Tiere sich sehr bald daran gewöhnen, im Gange befindliche Lokomotiven zu passiren. In Philadelphia, wo gegenwärtig 8 verschiedene Bahnlinien der Stadt mit Straßenlokomotiven befahren werden, haben sich Pferde, Maultiere und Esel derart mit den sonst so gefürchteten Vehikeln vertraut gemacht, daß sie dieselben mit keinem größeren Interesse als jedes andere Fuhrwerk betrachten. Der Vorschlag eines Fachmanns,

die Vorderfront des Wagens mit belaubten oder benadelten Baumzweigen zu dekoriren, um hierdurch den Vierfüßlern die Scheu zu benehmen, dünkt uns praktisch und wohl wert, geprüft zu werden. Das Publikum ließ sich trotz ungünstiger Witterung nicht abhalten, dem ungewohnten Schauspiel beizuwohnen. Zur Führung der Lokomotive werden gegenwärtig noch zwei Personen verwendet, doch steht zu erwarten, daß später ein Mann genügen werde. Der Wagen ist leicht in Gang gebracht und ebenso leicht anzuhalten, sodaß er auch in dieser Beziehung den bis jetzt gebräuchlichen Pferdebahnwagen vorzuziehen ist. Da der Maschine weder Rauch noch Dampf entströmt und dieselbe kein absonderliches Geräusch macht, so wird das Publikum durch das neue Beförderungsmittel nicht mehr als durch das bisherige belästigt. Die Teilnehmer der Fahrt sprachen sich außerordentlich lobend über das Unternehmen aus, sodaß es begreiflich ist, daß die Direktion der Pferde-Eisenbahn Gesellschaft sich stark mit der Idee trägt, den Dampfwagen versuchsweise in den Betrieb ihrer Bahn einzustellen. Die Behörden werden hoffentlich ihre Einwilligung nicht versagen. Was nun die Vorzüge des Samuelson'schen Wagens in technischer Beziehung betrifft, so ist in erster Linie zu betonen, daß die auf kleinen Raum beschränkte, leichte Maschine separt montirt ist und gegen Reservemaschinen umgetauscht werden kann, was bei Reparaturen von nicht zu unterschätzendem Vorteile ist. Dasselbe findet beim Kessel, den Pumpen usw. statt. Da die Maschine mit allen ihren Teilen fest mit dem in Federn ruhenden Wagen verbunden ist, so hat sie keine schweren Erschütterungen zu erleiden und ist demnach vor Schaden gut bewahrt. Die Konstruktion und Anordnung der Bremse ist vortrefflich, da durch die neuartige Anbringung eine nachteilige Einwirkung des Bremsens auf die Wagenfedern vermieden wird. Achsen und Federn, welche durch einen patentirten elastischen Mechanismus mit dem Wagenkasten verbunden sind, haben demnach die durch das Fahren entstehenden Stöße allein auszuhalten. Auf dem Rathausmarkt wird der Straßendampfwagen auf einer kürzlich angebrachten Drehscheibe gewendet. Was die Fahrgeschwindigkeit des neuen Wagen betrifft, so wird voraussichtlich innerhalb der eigentlichen Stadt, deren reger Straßenverkehr große Vorsicht dringend erheischt, nicht schneller gefahren werden dürfen, als bis jetzt den Pferdebahnen gestattet war, doch steht zu erwarten, daß die weniger belebten Strecken der Vorstädte in schnellerer Gangart durchmessen werden als bisher. Auch hierin lehrt die Erfahrung das Richtige. Die Unternehmer legen vorläufig großen Wert darauf, daß ihre Wagen nicht schneller als Spurwagen fahren, die von Pferden gezogen werden, welche im scharfen Trabe ausgreifen, später lernen sie vielleicht anders denken. Wir begrüßen die neuen Beförderungsmittel mit Freuden und sprechen die Hoffnung aus, das Straßendampfroß bald als „zünftig" eingeführt zu sehen."

Es werden noch weitere Probefahrten unternommen worden sein, bis die Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft sich entschloß, den Wagen im Betriebe weiter auszuprobieren, denn erst Ende Oktober 1877 ging beim Senat eine Mitteilung ein, die von der beabsichtigten Einstellung dieses Dampfwagens sprach und um die Genehmigung eines Probebetriebes von sechs Wochen bat. Diese wurde erteilt, trotzdem von mehreren Seiten Gegenanträge vorlagen. Dabei erwog man, dem Wagen durch Weglassen der hölzernen Einfriedigung der Deckplätze eine gefälligere Form zu geben, ebenso wurde die Frage der Einführung bestimmter Halteplätze zum Aufnehmen von Passagieren angeschnitten, ohne daß man hierüber einen Beschluß faßte[139]). Am Sonntag, dem 4. November 1877, wurde der Dampfwagen auf der Linie Hamburg—Wandsbek zum ersten Male fahrplanmäßig eingesetzt[140]). Das ungewohnte Schauspiel hatte ein so zahlreiches Publikum herbeigelockt, daß Konstabler requiriert werden mußten, um dem allzu großen Andrang zu wehren. Doch auf der letzten Fahrt brach eine Schiebestange der Maschine, so daß die Fahrten erst am 10. November fortgesetzt werden konnten. „Der Wagen hat bereits seine zahlreichen Freunde und war in den meisten Touren

vollbesetzt, die einzelnen Widersacher werden sich schon durch die Erfahrung überzeugen, daß man es hier mit einer bedeutenden Verbesserung der Verkehrsmittel zu tun hat", berichtete die Reform darüber. Aber auch dieser Wagen erfüllte die Hoffnungen nicht, die auf ihn gesetzt waren. Schon Ende November 1877 wurden die Probefahrten abgebrochen[141]). Die Maschinerie erwies sich doch als zu kompliziert, sie erforderte jedenfalls zuviel Aufmerksamkeit, und die neuartige Bremsung war noch ungenügend. Ein Hauptmangel war aber, daß der Wagen zur Rückwärtsfahrt nicht geeignet war. Dieser Rückschlag bedeutete für viele eine arge Enttäuschung, die im Geiste schon alle Pferde-Eisenbahnlinien mit Dampf betrieben hatten. Die Reform vom 28. November 1877 berichtete freilich in diesem Zusammenhang, daß in den nächsten Tagen eine besondere Vorspanndampfmaschine auf dieser Strecke in Dienst treten würde. Dieselbe wäre nur von kleinen Dimensionen und befördere keine Passagiere. Die einfache Einrichtung würde es gestatten, die Vorspannmaschine vor jeden gewöhnlichen Pferdebahnwagen zu legen, und wäre dadurch der Dampfbetrieb auch bei den weniger frequenten Touren möglich. Die Maschine war gleichfalls in der Grums'schen Wagenfabrik hergestellt worden. Ausprobiert worden ist diese Vorspannlokomotive in Hamburg aber nicht, vermutlich, weil die Grums'sche Wagenfabrik Anfang 1878 liquidiert wurde. Aber die Richtung, die eingeschlagen werden mußte, war gewiesen. Die Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft traf darauf mit der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik zu Winterthur, deren hiesige Vertreter die Zivilingenieure Fr. Th. Avé-Lallement und Eugen Mannhardt waren, ein Abkommen über die mietweise Überlassung einer in dieser Fabrik nach dem System und Patent Brown erbauten Tramway-Lokomotive, die Anfang Mai 1878 in Hamburg eintraf und am 11. Mai ihre erste Probefahrt unternahm[142]). Die Polizeibehörde erließ prompt am 13. Mai 1878 ein „Provisorisches Dienstreglement für den Dampfbetrieb". Am 17. Mai 1878 wurden die Fahrten mit dieser Lokomotive auf der Wandsbeker Linie planmäßig aufgenommen. Die Reform vom 18. Mai 1878 berichtete hierüber:

„Eine Probefahrt wurde gestern auf der Hamburg-Wandsbeker Pferde-Eisenbahn mit der Tramway-Lokomotive veranstaltet. Diese Straßen-Lokomotive ist bereits in einer Reihe großer Städte, so in Genf, Paris, Mailand, Rom, Straßburg, Madrid usw. in Betrieb und hat auch hier bei der gestrigen Probefahrt ihre Vorzüge glänzend dargetan. Die Abfahrt geschah gleich nach 10 Uhr Vormittags und eine halbe Stunde später war Wandsbek erreicht, wobei die Maschine zwei hintereinander gekoppelte Pferde-Eisenbahn-Wagen zog. Der Gang der Maschine ist ein äußerst ruhiger, regelmäßiger und geräuschloser. Die Lenksamkeit derselben ist eine äußerst bequeme, und kann fast augenblicklich gehalten und rückwärts gefahren werden. Der Austritt von Rauch und Gasen ist beinahe unsichtbar gemacht und so steht nicht zu fürchten, daß der regelmäßige Betrieb dieser Straßen-Lokomotive Unannehmlichkeiten in Bezug auf die Passage mit sich bringen würde. Die Maschinen sind endlich derart konstruirt, daß ihre Versorgung mit Cokes und Wasser nur in langen Zwischenräumen erneuert werden muß, in Folge dessen der Führer seine volle Aufmerksamkeit dem Gange des Fahrzeuges, das offen gebaut und in dem der Führer vorn frei an der Spitze steht, widmen kann. Eine Anzahl geladener Gäste machte die Probefahrt mit, die ohne einen bemerkenswerten Zwischenfall verlief."

Diese Lokomotive bewährte sich in den nächsten Wochen, und am 8. Juni 1878 unterbreitete die Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft dem Senat ein Gesuch zur Genehmigung der sukzessiven Einführung des Dampfbetriebes nach Wandsbek unter Hinweis auf den befriedigenden Verlauf der Versuchsfahrten, auf denen

mit zwei Anhängern gefahren wurde. Aber die Polizeibehörde war anderer Meinung. Für eine endgültige Stellungnahme wäre der Dampfbetrieb zu jung und eine weitere Probezeit unerläßlich, besonders auch während einer ungünstigeren Jahreszeit. Eventuell sollten auch noch andere Systeme ausprobiert werden und außerdem müßte womöglich das Pferde-Eisenbahn-Gesetz entsprechend abgeändert werden. Die Erlaubnis müßte beschränkt werden auf die jetzt ausprobierte Tramway-Lokomotive Winterthur, System Brown, mit einer besonderen Abart der Kondensationseinrichtung und außerdem auf die Wandsbeker Linie, auf der der Probebetrieb durchgeführt wurde. So ging der Probebetrieb also ununterbrochen weiter, und die Polizeibehörde schenkte ihre besondere Aufmerksamkeit dem Verhalten der Pferde des Straßenverkehrs beim Begegnen mit der Lokomotive. Ungefähr ein halbes Jahr lang stand zu den verschiedensten Tageszeiten neben dem Lokomotivführer ein Polizeibeamter, der Protokolle darüber anfertigte, wie viele Pferde und in welchem Grade diese vor der Lokomotive scheuten. Zu diesem Zweck wurden die Pferde in drei Gruppen eingeteilt, eine Gruppe umfaßte die Pferde, die keinerlei Notiz von der Lokomotive nahmen, eine zweite die Pferde, die nur unruhig wurden, und eine dritte diejenigen, die scheuten. Im Anfang scheuten 25 % der Pferde, doch verlor sich dies im Laufe der Zeit bis auf wenige Ausnahmen, mit denen man ja auch heute noch rechnen muß. Aber auch sonst hatte der Dampfbetrieb noch Gegner in Hamburg aufzuweisen. Auf der Tagesordnung der 38. Sitzung der Bürgerschaft vom 18. Dezember 1878 stand ein Antrag von C. C. J. Klemmer: „Die Bürgerschaft ersucht den Senat, der Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft nicht ferner gestatten zu wollen, innerhalb der Stadt mit Dampfbetrieb zu fahren", der eine lebhafte Debatte hervorrief [143]). Der Antragsteller begründete seinen Antrag damit, daß durch den Dampfbetrieb Gesundheit und Menschenleben gefährdet würden, außerdem scheuten die Pferde regelmäßig vor der Maschine. Dieses rief schon Widerspruch hervor. Die nächsten beiden Redner sprachen sich gegen den Antrag aus, weil der Dampfwagen seit sieben Monaten täglich zehn Touren gemacht habe, ohne einen Unglücksfall hervorzurufen, und er sich außerdem im Winter sehr viel besser bewährte als die Bespannung mit Pferden. Außerdem müßte die Bürgerschaft solche Sachen den Behörden überlassen. Darauf sprach Klemmer nochmals für seinen Antrag und wurde noch von einem weiteren Redner unterstützt, der bereits durch stürmische Schlußrufe unterbrochen wurde und behauptete, daß das Gesetz eine Pferde-Eisenbahn erlaubte, aber nicht eine Bahn, die mit Dampfwagen zu befahren wäre, wodurch viele kleine Fuhrwerksbesitzer aufs schwerste geschädigt würden. Darauf entgegnete ein Finanzdeputierter, daß die Konzession ja noch keineswegs erweitert worden sei, und der Dampfwagen führe einstweilen nur zur Probe, wofür die polizeiliche Erlaubnis eingeholt worden sei. Diese Ausführungen erweckten allgemeine Heiterkeit, denn es war ja schließlich auch den Bürgerschaftsmitgliedern nicht unbekannt geblieben, daß diese Probefahrten nun schon Jahr und Tag dauerten und regelmäßig stattfanden. Aber man beruhigte sich, und der Antrag wurde abgelehnt. Damit scheiterte auch der Versuch der Bürgerschaft, sich in diese Verhandlungen nochmals einzuschalten, denn die Entscheidung hierüber fällte der Senat später allein.

Diese Debatte rief aber die Zivilingenieure Avé-Lallemant und Mannhardt wieder auf den Plan, die auf die Vorzüge des Dampfbetriebes auf städtischen

Bahnen hinwiesen, der bisher in Genf, Mailand, Paris, Straßburg, Brüssel, Le Havre und Kassel eingeführt sei, während in Berlin noch entsprechende Versuche im Gange seien [144]). Folgende Vorteile hätten sich bisher dabei herausgestellt:

1. Größere Sicherheit für das gehende Publikum, da der Dampfwagen rascher zum Stehen gebracht werden kann als der von Pferden gezogene, bei ersterem kann kein Mensch unter die Maschine geraten, da die Schutzbretter nur zwei Zoll vom Pflaster entfernt sind und daher jeden am Wege befindlichen größeren Gegenstand auf die Seite räumen;
2. Die Gesellschaft kann bei schlechtem Wetter, Märkten etc. leichter Extrawagen einschieben;
3. Leichterer Betrieb bei Schneewetter u. a. m.

Aber zu einer Entscheidung kam es immer noch nicht, und eine Rückfrage der Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft beim Senat im Februar 1879 nach dem Stande der Dinge, mit der Begründung, daß die Lokomotive sich auch im Winter bewährt habe und daß das Mietverhältnis der Lokomotive nicht mehr länger aufrechtzuerhalten sei, wurde nur zu den Akten gelegt. Erst im April 1879 legte die Polizeibehörde einen weiteren Bericht vor, der der schweizerischen Lokomotive, System Brown, den Vorzug gab. Ein weiterer Vorschlag forderte, vor einer endgültigen Entscheidung die Städte Kassel und Straßburg zu besuchen und sich über die Betriebserfahrungen mit den dortigen Dampfstraßenbahnen an Ort und Stelle zu informieren. Daraufhin wurden auch zwei Herren dorthin geschickt, aber wesentlich andere Gesichtspunkte ergab diese Reise nicht. Im allgemeinen deckten sich die dortigen Erfahrungen mit den hiesigen.

Inzwischen hatte unsere Lokomotive im Mai 1879 festlich bekränzt ihr einjähriges Dienstjubiläum gefeiert, und die Reform bemerkte zu diesem Ereignis, daß eine solch ausgedehnte Probezeit noch nirgends verlangt wurde, und um so wertvoller wäre das Resultat für die Fabrik, da in dem ganzen Jahre nicht ein einziger nennenswerter Unfall vorgekommen sei [145]).

Anfang Juni 1879 berichtete nun auch die Baudeputation über den Probebetrieb. Es käme immer noch vor, daß Wagenpferde scheuten, und es wäre zu überlegen, ob man den Dampfbetrieb nicht besser in Straßen ohne derartigen Verkehr verlegte. In den Vereinigten Staaten von Nordamerika seien derartige Bahnen in Tunnels oder auf Ständer in den Luftraum über der Straße verwiesen worden. In Berlin, Köln und München seien die Versuche aufgegeben oder untersagt worden. Lediglich in Kassel und Straßburg sei der Dampfbetrieb auf Außenstrecken eingeführt worden. Um aber einer weiteren Entwicklung nicht hinderlich zu sein, wurde vorgeschlagen, eine Strecke, zum Beispiel die Wandsbeker, für den Dampfbetrieb frei zu geben, aber der Oberbau müßte erneuert und verstärkt werden. Und im Juli 1879 empfahl auch die Polizeibehörde in einer Denkschrift die Einführung des Dampfbetriebes auf der Wandsbeker Strecke mit den Brownschen, hier ausprobierten Lokomotiven. Das sollte aber die Verwendung anderer Systeme nicht ausschließen, wenn diese vorher hier eingehend ausprobiert würden und sich dabei wesentliche Vorteile gegen die Brownschen Lokomotiven herausstellen sollten. Jetzt war auch der Senat im Prinzip einverstanden, und am 8. September 1879 erteilte er der Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft die Genehmigung zur Einführung des Dampfbetriebes auf der Linie Hamburg—Wandsbek. Die Inspektoren der Polizei, Livonius, und der Baupolizei, Bargum, arbeiteten die Vorschriften für den

Dampfbetrieb zwischen Hamburg und Wandsbek unter Ausnutzung der bereits gewonnenen Erfahrungen aus, die am 11. November 1879 von der Polizeibehörde in Kraft gesetzt wurden.

Die Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft bestellte in Winterthur zunächst nur weitere vier Lokomotiven des ausprobierten Typs, von denen eine noch 1879 und die anderen drei Anfang Januar 1880 geliefert und in den Betrieb eingereiht wurden [146]). Im Mai 1880 wies dann eine Anzeige ausdrücklich darauf hin, daß die an den Pfingstfeiertagen eingelegten Frühfahrten vom Rathausmarkt nach Groß-Jüthorn „per Dampf" durchgeführt würden [147]). Es war also durchaus noch nicht so, daß der Betrieb mit Pferden schon aufgegeben werden konnte, denn die jetzt vorhandenen fünf Lokomotiven reichten für eine vollständige Umstellung des Betriebes auf Dampf natürlich nicht aus, und es ist wahrscheinlich, daß vor weiteren Bestellungen auch andere Systeme noch ausprobiert werden sollten. So lieferten Krauß & Co., München, 1880 auch eine Lokomotive, die aber nach sechs Wochen zunächst zurückgegeben wurde, da sie den geforderten Ansprüchen nicht genügte. Nachdem die beanstandeten Mängel abgestellt waren, wurde sie hier wieder eingesetzt und lief dann probeweise fast ein Jahr [148]). Sie kostete eine tägliche Miete von 20 *M*. Erst nach der Fusion der Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft mit der Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft im Jahre 1881 wurde zur Vergrößerung des Lokomotivparks geschritten, und es sollten neben sechs Lokomotiven aus Winterthur auch drei von Krauß & Co. geliefert werden. Aber die Polizeibehörde verweigerte die Zustimmung für die Beschaffung der Münchener Lokomotiven, weil die Probelokomotive keine so hervorstechenden Vorteile gezeigt hatte, die eine Umstellung des Betriebes auf dieses System gerechtfertigt hätten. Und da nur Lokomotiven einer Type in Hamburg laufen sollten, so blieb die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik zu Winterthur die alleinige Lieferantin der Lokomotiven für unsere Dampfstraßenbahn. Doch Krauß & Co., München, gaben sich noch nicht geschlagen. Wie nicht anders zu erwarten war, nutzte die Schweizer Fabrik diese Entscheidung aus und wies in ihrer Propaganda im In- und Ausland auf ihren Hamburger Erfolg hin, wodurch Krauß & Co. sich geschädigt fühlten und sich an den Reichskanzler wandten. So kam es noch zu einem diplomatischen Nachspiel, in dem dieser durch Herrn von Wentzel, den königlich-preußischen Gesandten in Mecklenburg und den Hansestädten, beim Senat anfragen ließ, ob eine Einschaltung von Krauß & Co. nicht doch noch möglich wäre. Aber der Senat stellte sich hinter die Entscheidung der Polizeibehörde und lehnte das Ansinnen ab. Auch eine nochmalige Intervention im Juli 1882 konnte die Einstellung des Senats nicht beeinflussen [149]). Im Jahre 1882 wurden aus Winterthur daraufhin insgesamt 12 Lokomotiven bezogen, denen 1883 nochmals zwei folgten, so daß schließlich 19 Lokomotiven *) vorhanden

*) Verzeichnis der Lokomotiven (sämtlich B-Lokomotiven mit Balancier-Antrieb):

Nr. 1— 2	Winterthur	1878	Fabr. Nr. 126, 150
Nr. 3— 5	Winterthur	1878	Fabr. Nr. 167—169
Nr. 6—11	Winterthur	1882	Fabr. Nr. 300—305
Nr. 12—14	Winterthur	1882	Fabr. Nr. 308—310
Nr. 15—17	Winterthur	1882	Fabr. Nr. 318—320
Nr. 18—19	Winterthur	1883	Fabr. Nr. 329, 350
Nr. 20—21	Winterthur	1892	Fabr. Nr. 765—766

waren, mit denen dann die Pferde auf der Wandsbeker Strecke verschwanden. Es sind also vom ersten Versuch fast zehn Jahre verstrichen, bis die Linie Hamburg—Wandsbek auf Dampfbetrieb umgestellt war, die dann auch die einzige geblieben ist. Die Wandbeker Zweiglinien zum Bahnhof, nach Groß-Jüthorn und Marientaal betrieb man aber weiter durch Anschlußwagen mit Pferden, und nur an besonderen Fest- oder Renntagen wurde auch nach Groß-Jüthorn mit Dampf gefahren.

Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft in Hamburg

Linie Wandsbek und Wandsbeker Zweiglinien

Beförderungsziffern (ohne Abonnenten) vom Tage der Betriebseröffnung bis zur Fusion mit der Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft in Hamburg

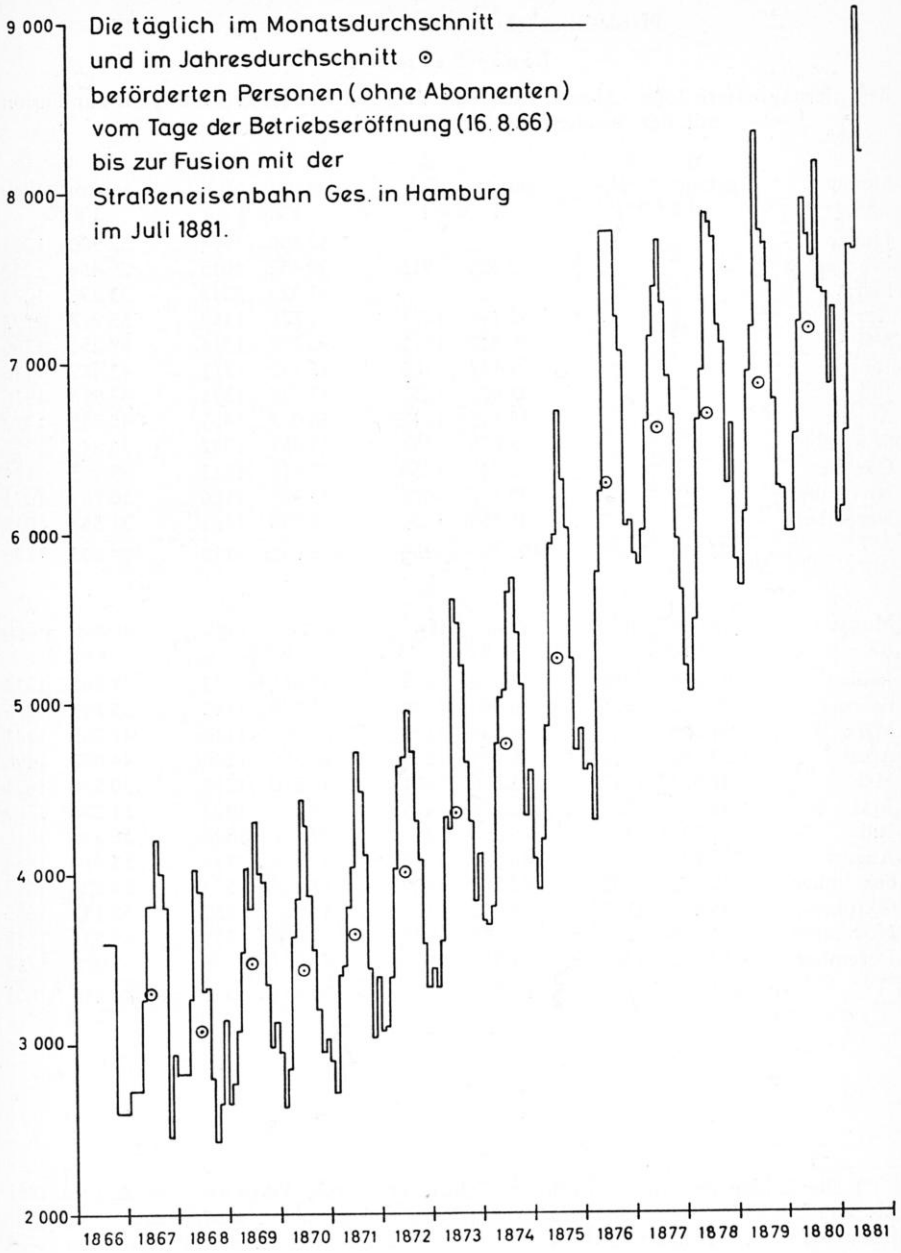
Monat	gesamt 1866*)	⌀ tägl.	gesamt 1867*)	⌀ tägl.	gesamt 1868*)	⌀ tägl.	gesamt 1869	⌀ tägl.
Januar				2600		2700	82 204	2650
Februar				2725	245 502	2700	77 347	2762
März				2725		2700	95 114	3068
April				2725	98 059	3269	105 914	3530
Mai				3215	124 687	4022	124 963	4031
Juni				3815	114 114	3803	114 371	3812
Juli				3815	102 914	3320	133 461	4305
August		3600		4200	103 181	3328	124 110	4003
September		3600		4000	84 105	2803	118 585	3952
Oktober		3600		3800	75 218	2426	103 807	3349
November		2600		2440	79 222	2640	89 151	2972
Dezember		2600		2930	97 101	3132	96 717	3120
zus.	1866 + 1867 = 1 662 464			3305	1 124 103	3071	1 265 744	3470

Monat	gesamt 1870	⌀ tägl.	gesamt 1871	⌀ tägl.	gesamt 1872	⌀ tägl.	gesamt 1873	⌀ tägl.
Januar	91 337	2946	90 081	2906	95 373	3077	106 697	3442
Februar	73 509	2625	76 001	2714	89 856	3098	93 281	3331
März	88 128	2843	105 547	3405	104 997	3387	111 467	3596
April	108 551	3618	103 467	3449	120 815	4027	129 777	4326
Mai	119 575	3857	118 132	3810	143 619	4633	132 020	4265
Juni	133 189	4439	121 133	4038	140 290	4676	167 687	5590
Juli	132 694	4280	146 222	4717	153 667	4957	169 491	5467
August	119 601	3858	139 039	4485	146 301	4720	161 680	5215
September	106 488	3549	122 868	4095	129 263	4309	139 062	4635
Oktober	99 477	3209	106 859	3447	126 381	4077	133 385	4303
November	88 972	2966	91 173	3039	107 712	3590	115 245	3841
Dezember	93 672	3022	105 801	3413	103 200	3329	127 387	4109
zus.	1 255 193	3439	1 326 323	3634	1 461 474	3993	1 587 179	4348

*) Die Zahlen der im Durchschnitt täglich beförderten Personen von August 1866 bis einschließlich März 1868 sind auf Grund unregelmäßig erschienener Veröffentlichungen der Ges. in der Presse über die Benutzung dieser Linie errechnet

Monat	gesamt	Ø tägl.	gesamt	Ø tägl.	gesamt	Ø tägl.	gesamt	Ø tägl.
	1874		1875		1876		1877	
Januar	115 341	3720	126 227	4072	142 671	4602	181 593	5858
Februar	103 489	3695	108 983	3892	133 695	4619	162 459	5802
März	117 531	3791	129 769	4186	133 106	4294	186 389	6012
April	142 787	4759	145 357	4845	173 134	5771	199 329	6644
Mai	155 734	5024	183 686	5925	192 727	6217	220 939	7127
Juni	151 829	5061	179 241	5974	232 331	7744	222 805	7426
Juli	174 841	5640	207 860	6705	240 061	7744	238 765	7702
August	177 391	5722	195 224	6298	240 140	7747	227 130	7327
September	162 165	5405	180 454	6015	217 648	7255	207 124	6904
Oktober	158 332	5107	162 513	5243	218 667	7054	206 975	6676
November	129 807	4327	141 432	4714	180 529	6017	178 292	5943
Dezember	142 245	4589	149 681	4828	187 937	6062	175 742	5669
zus.	1 731 492	4744	1 910 427	5234	2 292 916	6265	2 407 542	6596

Monat	gesamt	Ø tägl.	gesamt	Ø tägl.	gesamt	Ø tägl.	gesamt	Ø tägl.
	1878		1879		1880		1881	
Januar	161 306	5203	180 637	5827	185 779	5993	187 467	6047
Februar	141 887	5067	158 929	5676	173 636	5987	171 534	6126
März	169 986	5483	188 681	6089	203 501	6565	203 886	6577
April	199 356	6645	207 870	6929	216 571	7219	229 853	7662
Mai	215 237	6943	222 913	7190	246 245	7943	236 861	7640
Juni	235 783	7859	249 461	8315	232 216	7740	271 379	9046
Juli	242 355	7818	240 260	7750	235 584	7600	254 196	8200
August	239 340	7720	238 217	7684	252 559	8147		
September	216 386	7213	223 845	7461	222 488	7416		
Oktober	220 142	7101	209 963	6773	229 260	7395		
November	188 093	6269	187 829	6260	205 765	6859		
Dezember	205 167	6618	193 643	6246	226 844	7318		
zus.	2 435 038	6671	2 502 248	6855	2 630 448	7187		


Pferdeeisenbahn Gesellschaft in Hamburg
Linie Wandsbek und Wandsbeker Zweiglinien
Die täglich im Monatsdurchschnitt ———
und im Jahresdurchschnitt ⊙
beförderten Personen (ohne Abonnenten)
vom Tage der Betriebseröffnung (16. 8. 66)
bis zur Fusion mit der
Straßeneisenbahn Ges. in Hamburg
im Juli 1881.
9 000
8 000
7 000
6 000
5 000
4 000
3 000
2 000
1866 1867 1868 1869 1870 1871 1872 1873 1874 1875 1876 1877 1878 1879 1880 1881

Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft in Hamburg

Linie Barmbek

Beförderungsziffern (ohne Abonnenten) vom Tage der Betriebseröffnung bis zur Fusion mit der Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft in Hamburg

Monat	gesamt 1867*)	⌀ tägl.	gesamt 1868*)	⌀ tägl.	gesamt 1869	⌀ tägl.	gesamt 1870	⌀ tägl.
Januar					30 806	994	32 980	1064
Februar			83 300	915	28 432	1015	29 454	1052
März					32 328	1043	33 256	1073
April			32 149	1071	34 778	1159	35 947	1198
Mai			40 622	1310	40 747	1314	39 256	1266
Juni			39 152	1305	38 132	1271	42 489	1416
Juli			37 603	1213	43 135	1391	43 913	1416
August			38 645	1247	46 047	1485	42 535	1372
September			35 826	1194	32 454	1082	36 845	1228
Oktober			32 547	1050	37 616	1213	35 155	1134
November			30 137	1004	33 187	1106	30 705	1023
Dezember			33 764	1090	35 990	1161	31 568	1018
zus.	224 981	1087	403 745	1103	433 652	1188	434 103	1189

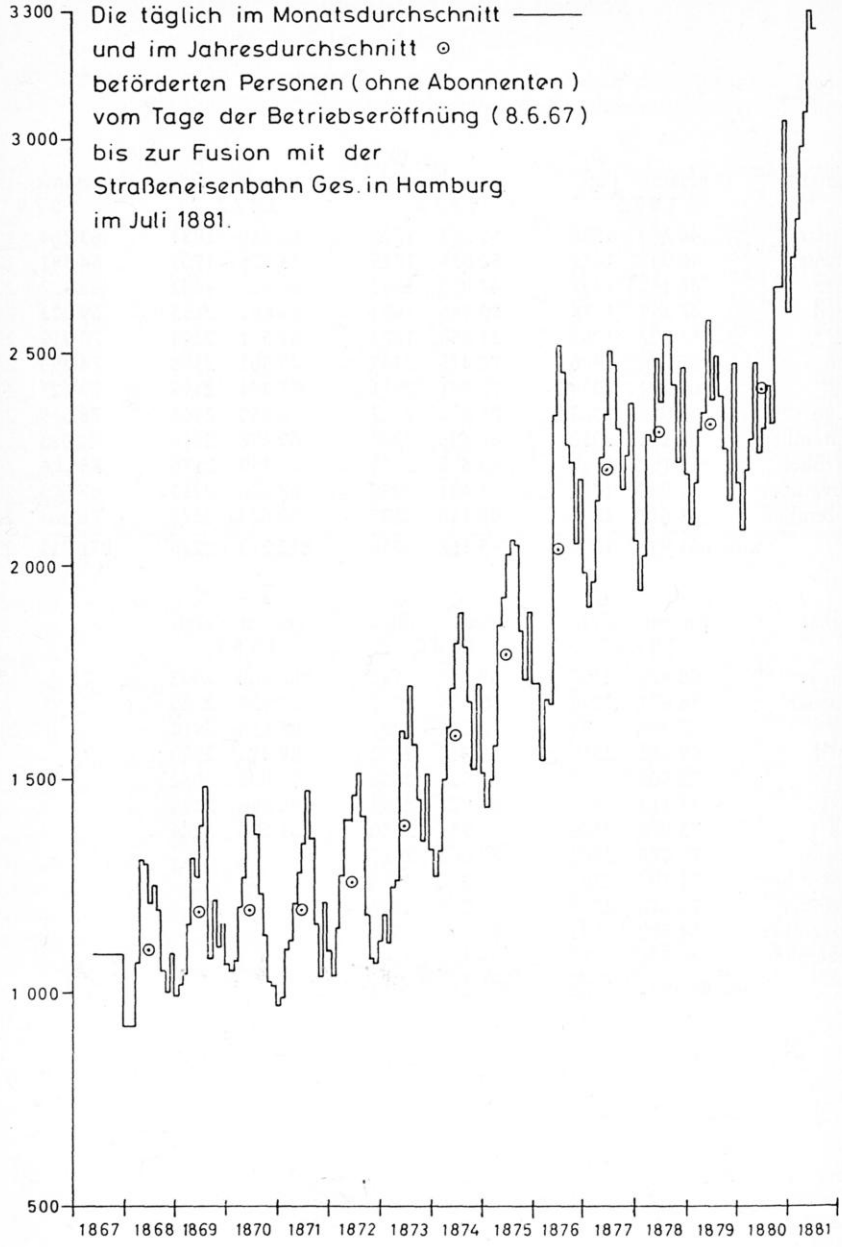
Monat	gesamt 1871	⌀ tägl.	gesamt 1872	⌀ tägl.	gesamt 1873	⌀ tägl.	gesamt 1874	⌀ tägl.
Januar	30 009	968	33 912	1094	34 881	1122	41 361	1334
Februar	27 620	986	30 059	1036	33 036	1180	35 749	1276
März	34 116	1100	35 656	1150	34 599	1116	41 265	1331
April	33 662	1122	38 199	1273	37 385	1246	44 882	1496
Mai	37 524	1210	43 430	1401	39 010	1258	50 278	1621
Juni	38 338	1277	42 101	1403	48 212	1607	51 236	1709
Juli	41 797	1348	45 398	1464	49 486	1596	56 243	1814
August	45 728	1475	46 871	1512	53 174	1715	58 414	1884
September	40 751	1358	42 260	1409	47 216	1574	54 207	1807
Oktober	35 856	1157	36 475	1177	44 966	1450	52 143	1682
November	31 026	1034	32 408	1080	40 655	1355	45 533	1518
Dezember	37 490	1209	33 257	1073	46 764	1508	53 078	1712
zus.	433 917	1189	460 026	1257	509 384	1395	584 416	1601

*) Die Zahlen der im Durchschnitt täglich beförderten Personen vom 8. Juni 1867 bis einschließlich März 1868 sind auf Grund unregelmäßig erschienener Veröffentlichungen der Gesellschaft in der Presse über die Benutzung dieser Linie errechnet

Monat	gesamt 1875	Ø tägl.	gesamt 1876	Ø tägl.	gesamt 1877	Ø tägl.	gesamt 1878	Ø tägl.
Januar	46 764	1508	53 342	1720	61 519	1984	63 764	2057
Februar	40 087	1431	50 035	1725	53 278	1903	54 381	1942
März	46 411	1497	47 806	1542	60 825	1962	62 527	2017
April	47 254	1575	50 486	1683	64 641	2155	69 023	2301
Mai	57 702	1861	51 855	1673	69 571	2244	70 919	2288
Juni	57 776	1926	70 415	2347	70 501	2350	74 393	2480
Juli	62 752	2024	77 881	2511	77 361	2495	73 727	2378
August	63 953	2063	75 860	2447	76 450	2466	78 559	2534
September	61 495	2050	68 446	2281	69 498	2316	76 085	2536
Oktober	57 160	1844	69 475	2241	67 499	2176	75 026	2420
November	51 965	1732	61 451	2048	67 606	2253	67 003	2233
Dezember	58 617	1890	68 115	2197	73 623	2375	76 304	2461
zus.	651 936	1786	745 167	2036	812 372	2225	841 711	2306

Monat	gesamt 1879	Ø tägl.	gesamt 1880	Ø tägl.	gesamt 1881	Ø tägl.
Januar	68 429	2207	67 947	2192	80 369	2592
Februar	58 671	2096	60 324	2080	76 139	2720
März	67 994	2193	68 862	2221	87 136	2810
April	69 462	2315	68 712	2290	89 413	2980
Mai	72 965	2354	76 528	2468	94 923	3062
Juni	77 112	2570	67 923	2264	98 890	3296
Juli	73 978	2386	71 934	2320	101 106	3261
August	77 070	2486	75 062	2421		
September	71 797	2393	70 012	2334		
Oktober	70 318	2268	82 097	2648		
November	64 580	2153	79 494	2650		
Dezember	76 556	2470	94 316	3042		
zus.	848 932	2325	883 211	2413		

Pferdeeisenbahn Gesellschaft in Hamburg
Zweiglinie Barmbek



Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft in Hamburg

Linie Eimsbüttel

Beförderungsziffern (ohne Abonnenten) vom Tage der Betriebseröffnung bis zur Fusion mit der Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft in Hamburg

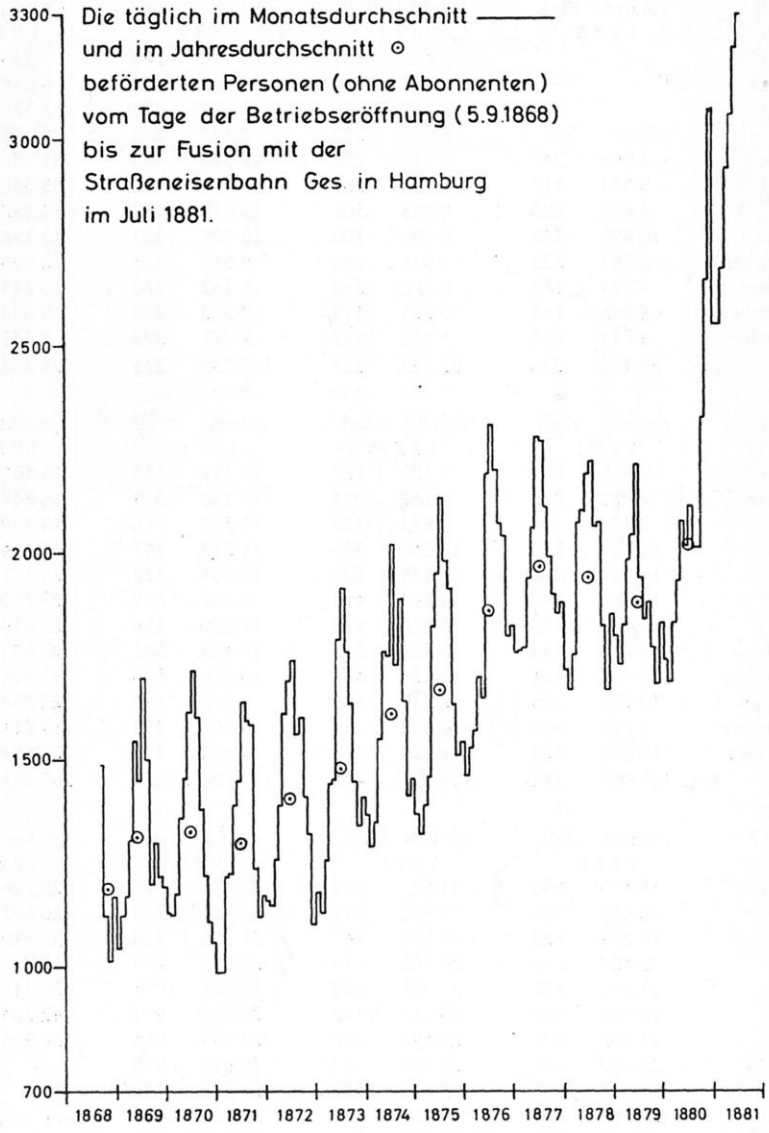
Monat	gesamt 1868	Ø tägl.	gesamt 1869	Ø tägl.	gesamt 1870	Ø tägl.	gesamt 1871	Ø tägl.
Januar			32 387	1045	35 055	1130	30 507	984
Februar			31 535	1126	31 531	1126	27 619	986
März			36 279	1170	36 416	1175	37 764	1218
April			39 122	1304	40 773	1359	36 657	1222
Mai			47 812	1542	45 149	1456	43 175	1393
Juni			43 597	1453	48 408	1613	43 616	1453
Juli			52 604	1697	53 117	1713	50 831	1640
August			46 522	1500	49 584	1600	49 494	1597
September	38 721	1490	35 899	1196	41 421	1380	47 517	1584
Oktober	34 830	1123	40 377	1302	37 855	1221	38 385	1238
November	30 496	1016	36 562	1219	33 314	1110	33 714	1124
Dezember	36 206	1168	37 031	1195	32 768	1057	36 337	1172
zus.	140 253	1188	479 727	1314	485 391	1330	475 616	1303

Monat	gesamt 1872	Ø tägl.	gesamt 1873	Ø tägl.	gesamt 1874	Ø tägl.	gesamt 1875	Ø tägl.
Januar	35 893	1158	36 650	1182	42 546	1372	42 540	1372
Februar	33 303	1148	31 676	1131	36 222	1293	36 987	1321
März	38 983	1257	38 925	1255	41 810	1349	43 141	1392
April	41 707	1390	43 145	1438	46 445	1548	43 970	1465
Mai	49 955	1611	44 908	1449	54 570	1760	56 568	1825
Juni	50 673	1689	53 756	1791	52 557	1752	58 520	1950
Juli	53 862	1737	59 333	1914	62 701	2023	66 152	2134
August	48 332	1559	54 364	1754	53 716	1733	61 466	1983
September	47 931	1598	49 047	1635	56 575	1886	57 376	1912
Oktober	43 602	1406	44 753	1444	50 773	1638	50 794	1638
November	39 576	1319	40 278	1342	42 449	1415	45 216	1507
Dezember	34 185	1103	43 731	1410	45 139	1456	47 943	1547
zus.	518 002	1415	540 566	1481	585 503	1604	610 673	1673

Monat	gesamt	Ø tägl.	gesamt	Ø tägl.	gesamt	Ø tägl.	gesamt	Ø tägl.
	1876		1877		1878		1879	
Januar	45 326	1462	54 509	1758	53 302	1719	55 863	1802
Februar	44 401	1531	49 449	1766	46 770	1670	48 577	1735
März	48 623	1568	54 826	1769	54 362	1754	56 539	1824
April	50 909	1697	58 296	1943	62 308	2077	59 572	1986
Mai	51 068	1647	63 802	2058	65 313	2107	63 355	2044
Juni	65 774	2192	68 417	2280	65 819	2194	66 357	2212
Juli	71 412	2304	70 481	2273	68 747	2218	60 161	1940
August	68 250	2202	65 426	2110	64 072	2067	56 956	1837
September	61 967	2065	59 820	1994	62 307	2077	56 426	1880
Oktober	63 256	2040	58 880	1900	56 689	1829	54 784	1767
November	53 918	1797	55 754	1858	50 171	1672	50 562	1685
Dezember	56 204	1813	58 216	1878	57 380	1851	56 660	1828
zus.	681 108	1861	717 876	1967	707 240	1938	685 812	1879

Monat	gesamt	Ø tägl.	gesamt	Ø tägl.
	1880		1881	
Januar	54 042	1743	79 016	2549
Februar	48 989	1689	71 364	2549
März	56 556	1824	83 310	2687
April	57 788	1926	87 879	2929
Mai	64 296	2074	94 759	3057
Juni	60 605	2020	96 690	3223
Juli	65 338	2108	102 164	3296
August	62 527	2017		
September	60 472	2016		
Oktober	72 110	2326		
November	79 873	2662		
Dezember	95 138	3069		
zus.	777 734	2125		

Pferdeeisenbahn Gesellschaft in Hamburg
Linie Eimsbüttel



Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft in Hamburg

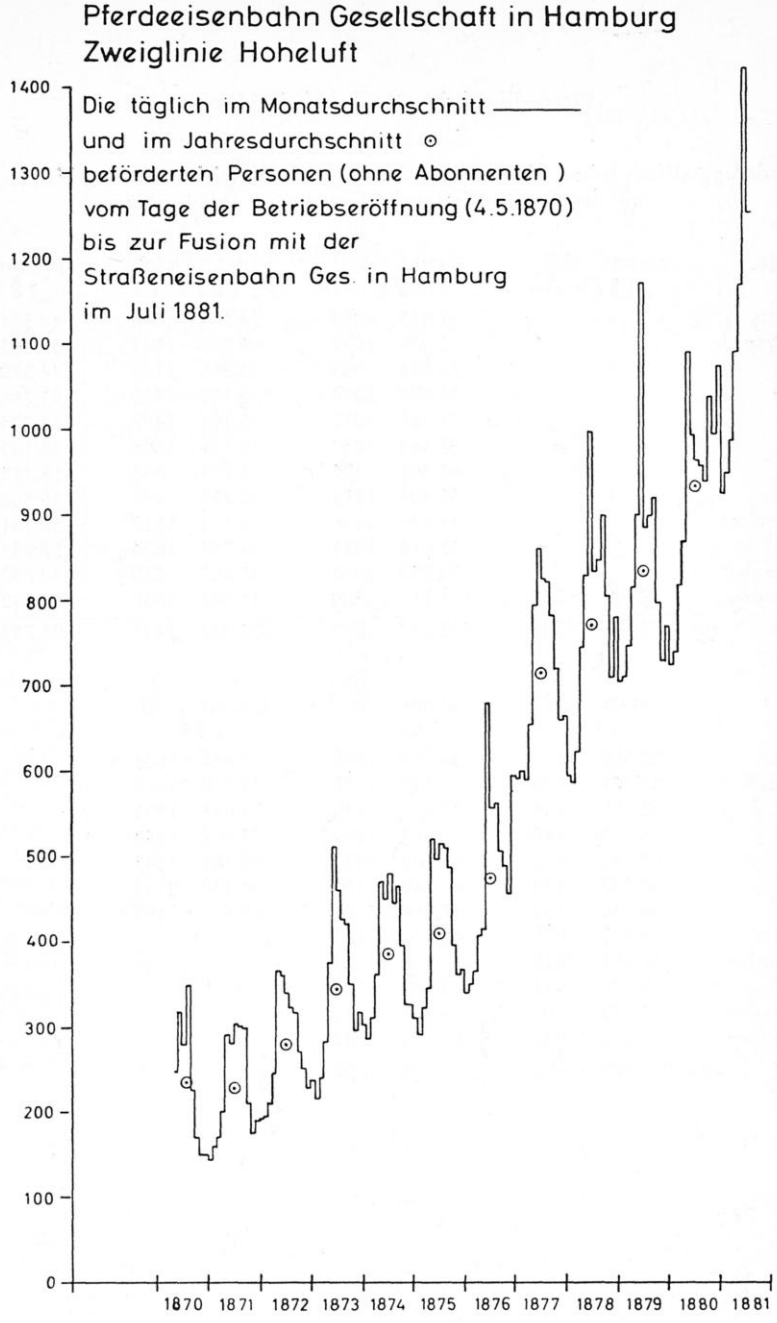
Zweiglinie Hoheluft

Beförderungsziffern (ohne Abonnenten) vom Tage der Betriebseröffnung bis zur Fusion mit der Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft in Hamburg

Monat	gesamt	⌀ tägl.	gesamt	⌀ tägl.	gesamt	⌀ tägl.	gesamt	⌀ tägl.
	1870		1871		1872		1873	
Januar			4 465	144	5 916	190	7 343	237
Februar			4 460	159	5 590	193	6 058	216
März			5 269	170	6 449	208	7 371	238
April			6 057	202	7 347	245	8 499	283
Mai	6 906	247	8 990	290	11 320	365	11 628	375
Juni	9 521	317	8 431	281	10 856	362	15 350	512
Juli	8 670	280	9 338	301	10 615	342	14 187	458
August	10 690	345	9 296	300	10 008	323	13 198	426
September	6 761	225	8 936	298	9 515	317	12 596	420
Oktober	5 324	172	6 572	212	8 362	270	10 843	350
November	4 546	152	5 221	174	7 502	250	8 824	294
Dezember	4 714	152	5 800	187	7 077	228	9 841	317
zus.	57 132	236	82 835	227	100 557	275	125 738	344

Monat	gesamt	⌀ tägl.	gesamt	⌀ tägl.	gesamt	⌀ tägl.	gesamt	⌀ tägl.
	1874		1875		1876		1877	
Januar	9 345	301	9 503	307	10 491	338	18 401	594
Februar	7 980	285	8 162	291	10 138	349	16 746	598
März	9 532	307	9 983	322	11 340	366	18 339	591
April	10 709	357	10 346	345	12 212	407	19 634	654
Mai	14 589	470	16 138	520	12 808	413	24 573	793
Juni	13 462	449	14 946	498	20 367	679	25 730	858
Juli	14 673	473	15 970	515	17 230	556	25 614	826
August	13 754	444	15 806	510	17 403	561	25 505	823
September	13 932	464	14 624	487	15 166	505	23 494	783
Oktober	12 235	395	12 239	395	15 198	490	22 284	719
November	9 701	323	10 835	361	13 664	455	19 811	660
Dezember	10 052	324	11 385	367	18 490	596	20 654	666
zus.	139 964	383	149 937	411	174 507	477	260 785	714

Monat	gesamt	⌀ tägl.	gesamt	⌀ tägl.	gesamt	⌀ tägl.	gesamt	⌀ tägl.
	1878		1879		1880		1881	
Januar	18 475	596	21 823	704	22 485	725	28 724	927
Februar	16 459	588	19 922	711	21 413	738	26 662	952
März	19 279	622	23 152	747	25 356	818	30 610	987
April	22 400	746	24 483	816	26 033	868	32 797	1093
Mai	25 747	830	27 827	898	33 891	1093	36 315	1171
Juni	29 916	997	35 157	1172	29 837	994	42 764	1425
Juli	25 963	837	27 491	887	29 895	964	38 904	1255
August	26 302	849	27 896	900	29 690	958		
September	27 008	900	27 588	920	28 218	940		
Oktober	24 985	806	24 739	798	32 138	1037		
November	21 342	711	21 896	730	29 840	995		
Dezember	24 189	780	23 771	767	33 331	1075		
zus.	282 065	772	305 745	837	342 127	935		


Pferdeeisenbahn Gesellschaft in Hamburg
Zweiglinie Hoheluft
Die täglich im Monatsdurchschnitt ———
und im Jahresdurchschnitt ⊙
beförderten Personen (ohne Abonnenten)
vom Tage der Betriebseröffnung (4.5.1870)
bis zur Fusion mit der
Straßeneisenbahn Ges. in Hamburg
im Juli 1881.
1400
1300
1200
1100
1000
900
800
700
600
500
400
300
200
100
0
1870 1871 1872 1873 1874 1875 1876 1877 1878 1879 1880 1881

Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft in Hamburg

Linie Hamm

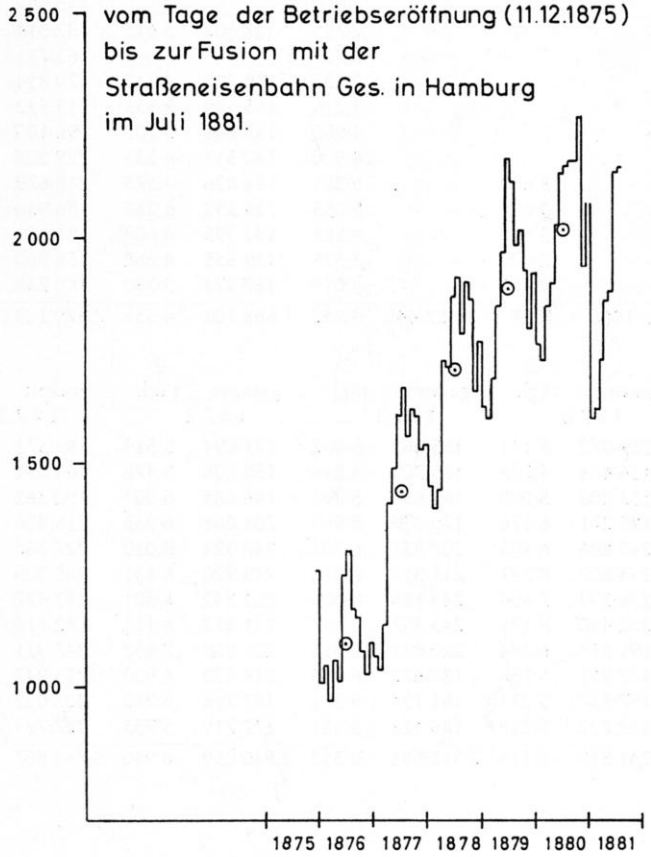
Beförderungsziffern (ohne Abonnenten) vom Tage der Betriebseröffnung bis zur Fusion mit der Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft in Hamburg

Monat	gesamt 1875	Ø tägl. 1875	gesamt 1876	Ø tägl. 1876	gesamt 1877	Ø tägl. 1877	gesamt 1878	Ø tägl. 1878
Januar			31 213	1007	33 044	1066	44 851	1447
Februar			30 379	1047	29 206	1043	39 195	1400
März			30 042	969	35 315	1139	44 579	1438
April			31 694	1056	42 318	1410	51 768	1725
Mai			31 386	1012	46 104	1487	53 075	1712
Juni			37 564	1252	48 149	1605	56 169	1872
Juli			40 361	1302	51 703	1668	59 319	1913
August			36 404	1174	48 328	1559	55 360	1786
September			34 679	1156	48 574	1619	57 141	1905
Oktober			33 516	1081	49 724	1604	57 753	1863
November			30 999	1033	45 861	1529	49 740	1658
Dezember	26 404	1257	34 115	1100	47 681	1538	54 832	1769
zus.	26 404	1257	402 352	1099	526 007	1441	623 782	1709

Monat	gesamt 1879	Ø tägl. 1879	gesamt 1880	Ø tägl. 1880	gesamt 1881	Ø tägl. 1881
Januar	50 359	1625	54 709	1765	49 637	1601
Februar	44 771	1599	50 115	1728	45 219	1615
März	52 190	1684	57 321	1849	53 668	1731
April	55 492	1849	56 973	1899	55 892	1863
Mai	61 079	1970	63 008	2032	58 384	1883
Juni	65 399	2179	64 389	2146	64 529	2151
Juli	66 136	2133	67 059	2163	67 122	2165
August	61 639	1988	67 410	2175		
September	60 591	2019	65 146	2171		
Oktober	59 877	1931	70 447	2272		
November	54 172	1805	58 261	1942		
Dezember	59 672	1925	64 515	2081		
zus.	691 377	1894	739 353	2020		

Pferdeeisenbahn Gesellschaft in Hamburg
Linie Hamm

Die täglich im Monatsdurchschnitt ——
und im Jahresdurchschnitt ⊙
beförderten Personen (ohne Abonnenten)
vom Tage der Betriebseröffnung (11.12.1875)
bis zur Fusion mit der
Straßeneisenbahn Ges. in Hamburg
im Juli 1881.



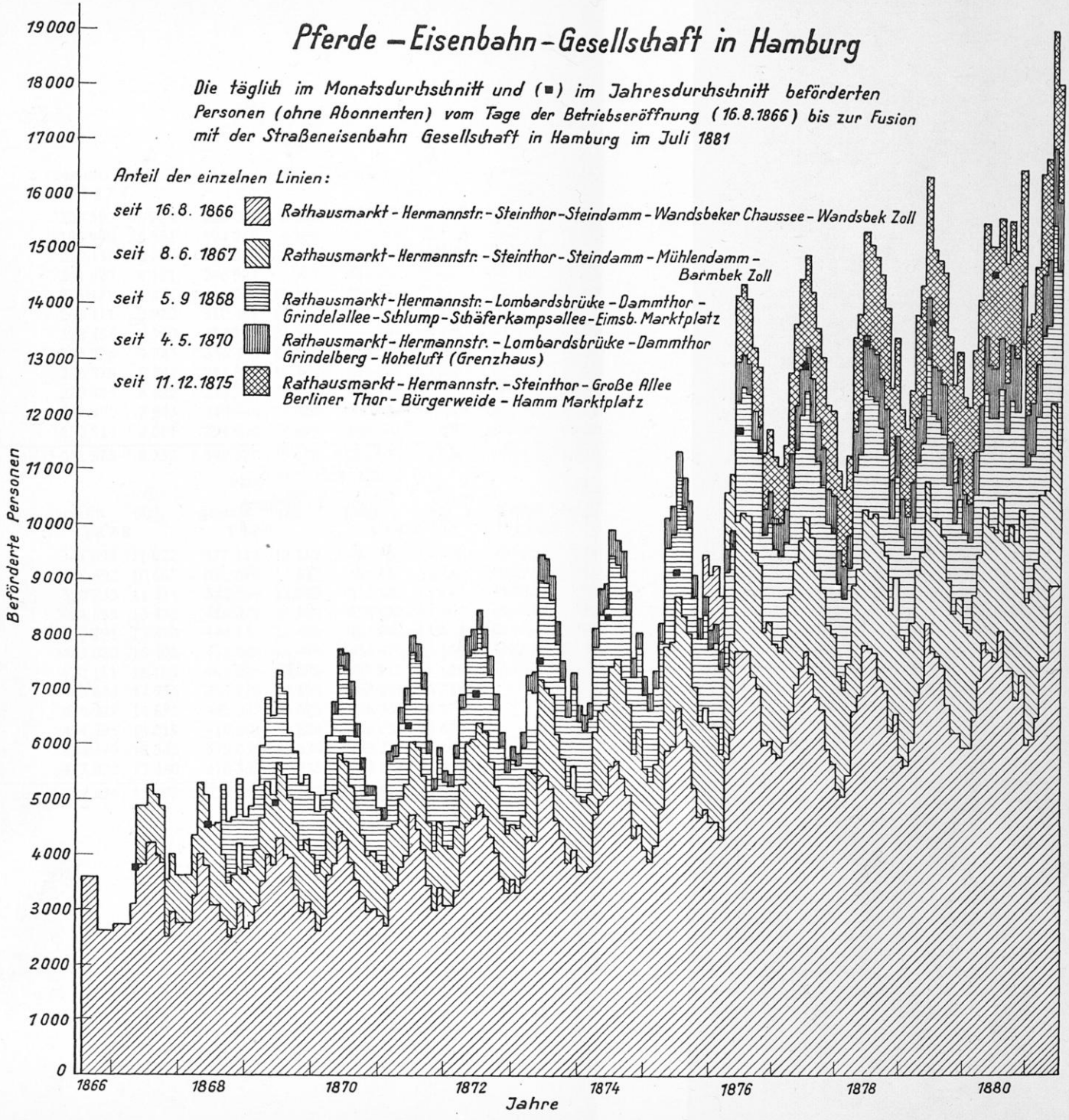
Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft in Hamburg

Beförderungsziffern (ohne Abonnenten) vom Tage der Betriebseröffnung bis zur Fusion mit der Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft in Hamburg

Monat	gesamt 1866*)	⌀ tägl.	gesamt 1867*)	⌀ tägl.	gesamt 1868*)	⌀ tägl.	gesamt 1869	⌀ tägl.
Januar			2 600				145 397	4 690
Februar			2 725		328 802	3 613	137 314	4 904
März			2 725				163 721	5 281
April			2 725		130 208	4 340	179 814	5 994
Mai			3 215		165 309	5 333	213 522	6 888
Juni			4 900		153 266	5 109	196 100	6 537
Juli			4 900		140 517	4 533	229 200	7 393
August		3 600	5 285		141 826	4 575	216 679	6 990
September		3 600	5 085		158 652	5 288	186 938	6 231
Oktober		3 600	4 885		142 595	4 600	181 800	5 865
November		2 600	3 525		139 855	4 662	158 900	5 297
Dezember		2 600	4 015		167 071	5 390	169 738	5 475
	zus. 1866 + 1867 = 1 887 445		3 752		1 668 101	4 558	2 179 123	5 970

Monat	gesamt 1870	⌀ tägl.	gesamt 1871	⌀ tägl.	gesamt 1872	⌀ tägl.	gesamt 1873	⌀ tägl.
Januar	159 372	5 141	155 062	5 002	171 094	5 519	185 571	5 986
Februar	134 494	4 803	135 700	4 846	158 808	5 476	164 051	5 859
März	157 800	5 090	182 696	5 893	186 085	6 003	192 362	6 205
April	185 271	6 176	179 843	5 995	208 068	6 935	218 806	7 293
Mai	210 886	6 803	207 821	6 704	248 324	8 010	227 566	7 340
Juni	233 607	7 787	211 518	7 050	243 920	8 131	285 005	9 500
Juli	238 394	7 690	248 188	8 006	263 542	8 501	292 497	9 435
August	222 410	7 175	243 557	7 857	251 512	8 113	282 416	9 110
September	191 515	6 384	220 072	7 336	228 969	7 632	247 921	8 264
Oktober	177 811	5 736	187 672	6 054	214 820	6 930	233 947	7 547
November	157 537	5 251	161 134	5 371	187 198	6 240	205 002	6 833
Dezember	162 722	5 249	185 428	5 981	177 719	5 733	227 723	7 346
zus.	2 231 819	6 115	2 318 691	6 352	2 540 059	6 940	2 762 867	7 570

*) Die Zahlen der im Tagesdurchschnitt beförderten Personen von August 1866 bis einschließlich März 1868 sind auf Grund unregelmäßig erschienener Veröffentlichungen der Gesellschaft in der Presse über die Benutzung ihrer Linien errechnet


Pferde – Eisenbahn – Gesellschaft in Hamburg
Die täglich im Monatsdurchschnitt und (■) im Jahresdurchschnitt beförderten Personen (ohne Abonnenten) vom Tage der Betriebseröffnung (16.8.1866) bis zur Fusion mit der Straßeneisenbahn Gesellschaft in Hamburg im Juli 1881
Anteil der einzelnen Linien:
seit 16. 8. 1866 Rathausmarkt - Hermannstr. - Steinthor - Steindamm - Wandsbeker Chaussee - Wandsbek Zoll
seit 8. 6. 1867 Rathausmarkt - Hermannstr. - Steinthor - Steindamm - Mühlendamm - Barmbek Zoll
seit 5. 9 1868 Rathausmarkt - Hermannstr. - Lombardsbrücke - Dammthor - Grindelallee - Schlump - Schäferkampsallee - Eimsb. Marktplatz
seit 4. 5. 1870 Rathausmarkt - Hermannstr. - Lombardsbrücke - Dammthor Grindelberg - Hoheluft (Grenzhaus)
seit 11. 12. 1875 Rathausmarkt - Hermannstr. - Steinthor - Große Allee Berliner Thor - Bürgerweide - Hamm Marktplatz
Beförderte Personen
19000
18000
17000
16000
15000
14000
13000
12000
11000
10000
9000
8000
7000
6000
5000
4000
3000
2000
1000
0
1866
1868
1870
1872
1874
1876
1878
1880
Jahre

Staats- u. Universitäts-
Bibliothek Hamburg

Monat	gesamt	Ø tägl.	gesamt	Ø tägl.	gesamt	Ø tägl.	gesamt	Ø tägl.
	1874		1875		1876		1877	
Januar	208 593	6 729	225 034	7 259	283 043	9 130	349 066	11 260
Februar	183 440	6 551	194 219	6 936	268 918	9 273	311 138	11 112
März	210 138	6 779	229 304	7 397	270 917	8 739	355 694	11 474
April	244 823	8 161	246 927	8 231	318 435	10 614	384 218	12 807
Mai	275 171	8 876	314 094	10 132	339 844	10 964	424 989	13 709
Juni	269 111	8 970	310 483	10 349	426 451	14 215	435 602	14 520
Juli	308 458	9 950	352 734	11 378	446 945	14 418	463 924	14 965
August	303 275	9 783	336 449	10 853	438 057	14 130	442 839	14 285
September	286 879	9 562	313 949	10 465	397 906	13 263	408 510	13 617
Oktober	273 483	8 822	282 706	9 120	400 112	12 907	405 362	13 076
November	227 490	7 583	249 448	8 315	340 561	11 352	367 324	12 244
Dezember	250 514	8 081	294 030	9 485	364 861	11 770	375 916	12 126
zus.	3 041 375	8 332	3 349 377	9 176	4 296 050	11 738	4 724 582	12 944

Monat	gesamt	Ø tägl.	gesamt	Ø tägl.	gesamt	Ø tägl.	gesamt	Ø tägl.
	1878		1879		1880		1881	
Januar	341 698	11 022	377 111	12 165	384 962	12 418	425 213	13 716
Februar	298 692	10 667	330 870	11 817	354 477	12 223	390 918	13 961
März	350 733	11 314	388 556	12 534	411 596	13 277	458 610	14 794
April	404 855	13 495	416 879	13 896	426 077	14 202	495 834	16 528
Mai	430 291	13 880	448 139	14 456	483 968	15 612	521 242	16 814
Juni	462 080	15 403	493 486	16 449	454 970	15 166	574 252	19 142
Juli	470 111	15 165	468 026	15 098	469 810	15 155	563 492	18 177
August	463 633	14 956	461 778	14 896	487 248	15 718		
September	438 927	14 631	440 247	14 675	446 336	14 878		
Oktober	434 595	14 019	419 681	13 538	486 052	15 679		
November	376 349	12 545	379 039	12 634	453 233	15 108		
Dezember	417 872	13 480	410 302	13 235	514 144	16 585		
zus.	4 889 836	13 397	5 034 114	13 792	5 372 873	14 680		

Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft in Hamburg

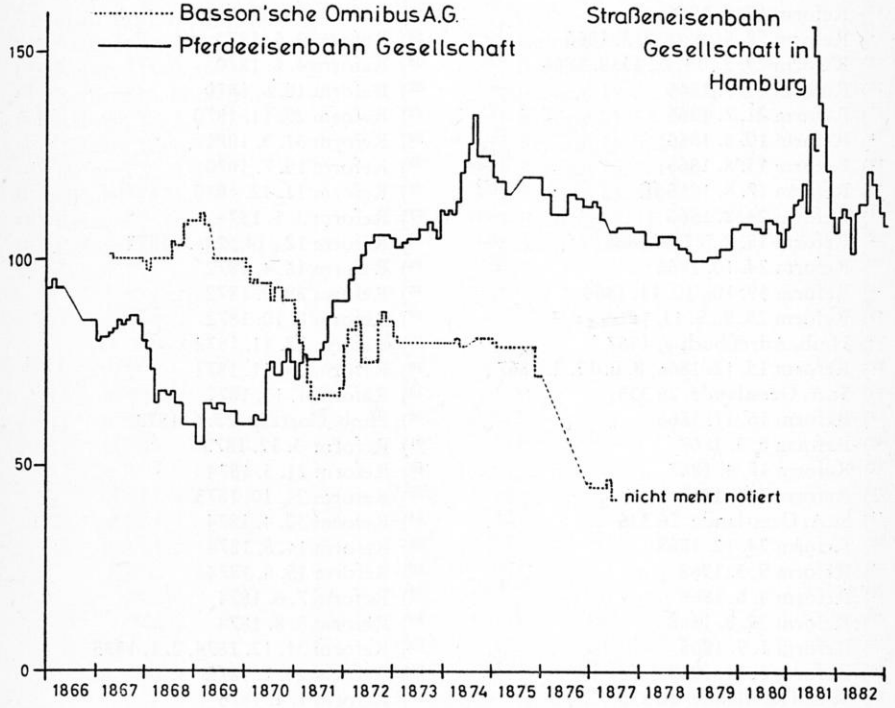
Börsenkurse der Aktien

	1866	1867	1868	1869	1870	1871	1872	1873
Januar	93	80	78	55	60	71	90	103½
Februar	95	81	73	55	60	75	95	103½
März	93	—	65	65	62	77	98	104½
April	93	82	68	—	61	76	98	105
Mai	—	83	68	64	61	76	101½	105
Juni	—	85	67½	65	73	76	104½	105
Juli	—	84	68	65	75	78	104½	107½
August	—	85	65	62½	72	80	106	107½
September	85	86	65	62½	72	86	106	109
Oktober	85	86	60	62½	75	90	106	107½
November	85	84	60	60	78	90	106	105
Dezember	85	80	60	60	75	90	105½	112½

	1874	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881
Januar	111	120	116	114	107	100½	109½	111
Februar	112½	119	115½	113	104	100½	109½	113½
März	111	—	111	110	104	100½	108½	115½
April	114	116½	—	—	104	100½	107½	119
Mai	121	—	—	107½	106	101½	107½	112
Juni	124½	—	111	107	106	101½	107½	131½
Juli	128	—	116½	108	106	101½	109½	127
August	135	120	116	108	106	103½	109½	
September	125	120½	115½	108	104	103	109	
Oktober	—	120½	115	108	103	103	107	
November	125	120½	113	107	103	108½	104½	
Dezember	124½	120	113	107	102	108½	108	

Kurse durchweg Ende des angegebenen Monats

Börsenkurse der Aktien



[1]) Reform 13. 3. 1860
[2]) Reform 17. 6. 1857
[3]) St.A. VII/Ka/11/17/1—3
[4]) Hmb. Nachr. 30. 9. 1864
[5]) Hmb. Nachr. 8. 6. 1864
[6]) Reform 13. 6. 1864
[7]) Reform 22. 2. 1865
[8]) Reform 25. 10. 1865
[9]) Reform 13. 11. 1865
[10]) Reform 7. 4. 1866
[11]) Reform 31. 3. 1866
[12]) Reform 9. 7. 1866
[13]) Reform 17. 8. 1866
[14]) Reform 28. 5., 9. 6., 2. 7. 1866
[15]) Reform 19. 5., 14. 7., 13. 8. 1866
[16]) Reform 14. 7. 1866
[17]) Reform 21. 7. 1866
[18]) Reform 10. 8. 1866
[19]) Reform 13. 8. 1866
[20]) Reform 17. 8. 1866 ff.
[21]) Reform 24. 8. 1866
[22]) Reform 18. 8., 22. 9. 1866
[23]) Reform 24. 10. 1866
[24]) Reform 19. 10., 10. 11. 1866
[25]) Reform 25. 8., 9. 11. 1866
[26]) Hmb. Adreßbuch v. 1867
[27]) Reform 15. 12. 1866, 8. u. 13. 2. 1867
[28]) St.A. Geestlande 26 335
[29]) Reform 16. 11. 1866
[30]) Reform 8. 3. 1867
[31]) Reform 17. 4. 1867
[32]) Reform 7. 6. 1867
[33]) St.A. Geestlande 26 336
[34]) Reform 24. 12. 1868
[35]) Reform 9. 3. 1868
[36]) Reform 4. 6. 1868
[37]) Reform 22. 8. 1868
[38]) Reform 1. 9. 1868
[39]) Reform 8. 11. 1868
[40]) St.A. Geestlande 26 335
[41]) Reform 20. 4., 24. 5., 2. 8. 1867
[42]) Reform 6. 3., 1. u. 6. 8. 1868
[43]) Reform 31. 1. 1868
[44]) Reform 6. 9. 1868
[45]) Reform 5. 9. 1868
[46]) Reform 11. 6. 1867
[47]) Reform 2. 5. 1868
[48]) St.A. Geestlande 26 338/39, 26 345
[49]) Reform 19. 9. 1868
[50]) Reform 15. 11. 1868
[51]) Reform 26. 11. 1868
[52]) Reform 23. 2. 1869
[53]) Hmb. Corresp. 2. 3. 1869
[54]) Reform 13. 3. 1869
[55]) Reform 4. u. 20. 4. 1869
[56]) Reform 3. 12. 1868
[57]) Reform 13. 12. 1868
[58]) Reform 3. 7. 1869
[59]) Reform 1. 7. 1869
[60]) Reform 31. 10. 1869
[61]) Reform 18. 12. 1869
[62]) Hmb. Corresp. 8. 2. u. 13. 3. 1870
[63]) Reform 27. 3. 1869
[64]) Reform 28. 12. 1869
[65]) Reform 3. 5. 1870
[66]) Reform 4. 6. 1870
[67]) Reform 19. 6. 1870
[68]) Reform 29. 11. 1870
[69]) Reform 31. 3. 1871
[70]) Reform 19. 7. 1870
[71]) Reform 11. 12. 1870
[72]) Reform 3. 1. 1871
[73]) Reform 12., 14., 28. 3. 1872
[74]) Reform 18. 4. 1872
[75]) Reform 29. 9. 1872
[76]) Reform 8. 10. 1872
[77]) Reform 27. 11. 1872
[78]) Reform 19. 11. 1871
[79]) Reform 1. 11. 1872
[80]) Hmb. Corresp. 20. 6. 1873
[81]) Reform 3. 12. 1873
[82]) Reform 21. 3. 1874
[83]) Reform 24. 10. 1873
[84]) Reform 30. 4. 1874
[85]) Reform 14. 8. 1874
[86]) Reform 15. 8. 1874
[87]) Reform 7. 6. 1874
[88]) Reform 8. 8. 1874
[89]) Reform 31. 12. 1874, 2. 1. 1875
[90]) Reform 24. 2. 1875
[91]) Reform 1. 4. 1875
[92]) Reform 24. 2. 1875
[93]) Reform 28. 11. 1869
[94]) Reform 11. u. 19. 12. 1869, 11. u. 23. 1. 1870
[95]) Reform 16. u. 21. 6. 1870
[96]) Reform 11. 6. 1870
[97]) St.A. Geestlande 26 340
[98]) Reform 20. u. 21. 8. 1874
[99]) St.A. VII/KA/11/17/11
[100]) Reform 22. 4. 1875
[101]) Reform 15. u. 31. 8. 1875

[102]) St.A. Geestlande 26 344
[103]) Reform 1., 4., 10. u. 11. 12. 1875
[104]) Reform 12. 4. 1876
[105]) Reform 22. 3. 1876
[106]) Reform 9. 4. 1876
[107]) Reform 27. u. 29. 4. 1876
[108]) St.A. Geestlande 26 347
[109]) Reform 6. 8. 1876
[110]) Reform 14. 9. 1876
[111]) Reform 5. 8. 1873
[112]) Reform 25. 11. 1874, 23. 2. 1875
[113]) Reform 23. 11. 1875
[114]) Reform 31. 5. 1876
[115]) Reform 30. 7. 1876
[116]) St.A. VII/Ka/11/17/13b
[117]) Reform 2. 7. 1875
[118]) Reform 11. 6. 1876
[119]) Reform 16. 3. 1877
[120]) Reform 28. 2. u. 1. 4. 1877
[121]) Reform 1. 11. 1877
[122]) Reform 20. 3. 1878
[123]) Reform 24. 3. 1878
[124]) Reform 26. 10. 1880
[125]) Reform 20. 7. 1878
[126]) Reform 3. 12. 1878
[127]) Reform 6. 11. 1880
[128]) Reform 14. 12. 1878
[129]) Reform 11. 12. 1879
[130]) Reform 3. 10. 1880
[131]) Reform 25. 11. 1880
[132]) Reform 7. 4. 1881
[133]) Reform 19. 3. 1879, 12. 3. 1880
[134]) Reform 16. 8. 1876
[135]) Reform 19. 7. 1877
[136]) Reform 26. 7. 1877
[137]) Reform 10. 8. 1877
[138]) Reform 21. 9. 1877
[139]) St.A. VII/Ka/11/17/17
[140]) Reform 6. u. 11. 11. 1877
[141]) Reform 28. 11. 1877
[142]) Reform 18. 5. 1878
[143]) Reform 19. 12. 1878, 11. 3. 1880
[144]) Reform 21. 12. 1878
[145]) Reform 15. 5. 1879
[146]) Reform 15. 1. 1880
[147]) Reform 13. 5. 1880
[148]) Reform 12. 11. 1880
[149]) St.A. VII/Ka/11/17/38.

5. Abschnitt

Die Omnibusse neben der Pferde-Eisenbahn 1866—1882

Im Verlaufe dieser ersten Epoche der Pferde-Eisenbahnen erlebten die Omnibuslinien der B.O.A.G.*) nun ihre Blütezeit, während die anderen Unternehmer, von einer weiteren Ausnahme abgesehen, der Konkurrenz der Pferde-Eisenbahnen keinen ernstlichen Widerstand leisteten und bald nach Eröffnung einer neuen Pferdebahnlinie ihre die gleiche Strecke befahrende Linie eingehen ließen. Auch in der Folgezeit wurden noch einige neue Linien in Betrieb genommen, aber meistens nur für eine kurze Zeit. Leider lassen sich hierüber nur ungenauere Angaben machen, denn diese Omnibusunternehmen waren nicht konzessions- oder abgabepflichtig wie die Pferde-Eisenbahnen, so daß im hiesigen Staatsarchiv keine Akten über Verhandlungen vorliegen, während die Unterlagen, die bei der Polizeibehörde vorgelegen haben müssen, dem letzten Kriege zum Opfer fielen. Ich bin für diesen Abschnitt also nur auf die Presse angewiesen, die für die Geschehnisse dieser Zeit bestimmt eine ausgezeichnete Berichterstatterin war, aber doch viele Lücken offenläßt, die zu schließen häufig nur der Kombinationsweg bleibt. Etwas günstiger liegt es bei den Bassonschen Linien, da dieses Unternehmen jetzt als Aktiengesellschaft fortgeführt wurde, deren Geschäftsberichte gelegentlich auch ihren Weg in die Presse fanden und somit eine vollständigere Darstellung der weiteren Entwicklung ermöglichen.

Die Tätigkeit dieser Gesellschaft als Aktiengesellschaft begann am 1. Mai 1866 mit einem Aktienkapital von 600 000 ℳ, von denen 500 000 ℳ an die Vorbesitzer des Unternehmens ausgezahlt wurden, so daß 100 000 ℳ verfügbar blieben, die in den Jahren 1866 und 1867 dem Ausbau des Unternehmens dienten. Als erstes sichtbares Ergebnis wurde auf der Altonaer Linie am 1. Juni 1866 der 15-Minuten-Betrieb ab 1 Uhr mittags in einen 10-Minuten-Betrieb umgewandelt, der sich dann schon am 12. Juni 1866 auf die ganze Betriebszeit von 7.50 Uhr morgens bis 10.40 Uhr abends ausdehnte[1]).

Auch auf der Wandsbeker Linie, deren Abfahrtsstelle in Hamburg bereits am 1. April 1866 vom Speersort zum Rathausmarkt verlegt worden war[2]), wurde der 20-Minuten-Betrieb am 17. Juni 1866 in einen 15-Minuten-Betrieb von 1 Uhr mittags bis Betriebsschluß umgewandelt[3]). Da es der Gesellschaft nicht gelang, am Rathausmarkt ein geeignetes Lokal zu pachten, das dem Publikum als Warteraum dienen konnte, stellte sie bei der Finanzdeputation den Antrag, an der der Rathausstraße gegenüberliegenden Ecke der Rathauskuhle einen Wartepavillon errichten zu dürfen. Obwohl die Baudeputation sich gegen dieses Vorhaben aussprach,

*) Basson'sche Omnibus Actien-Gesellschaft

erklärte sich die Finanzdeputation bereit, dem Plane näherzutreten, wenn die B.O.A.G. für den Platz jährlich 1000 ℳ Miete zahlen wollte. Da diese aber nicht gewillt war, über 250 ℳ hinauszugehen, zerschlug sich dieser Plan[4]). Mit der Eröffnung der Pferde-Eisenbahn ermäßigte sich am 16. August 1866 der Tarif dieser Linie auf 3 ß für die ganze Strecke, während 12 Karten 30 ß kosteten. Auch die sogenannten „St.-Georger"-Karten, die zwischen den Endpunkten und dem Lübschenbaum gültig waren, wurden auf 24 ß per Dutzend ermäßigt. Der Fahrpreis für Kinder blieb unverändert 12 ß für 6 Karten[5]). Der Abfahrtsplatz dieser Linie wurde am 20. Dezember 1866 nochmals tiefer in die Stadt gelegt, und zwar an die Ecke Neuer Wall und Graskeller, vermutlich, um nicht am Rathausmarkt den gleichen Endpunkt mit der Pferde-Eisenbahn zu haben. Gleichzeitig verlegte man auch den Endpunkt Speersort der Horner Linie zum Rathausmarkt[6]). Wie nicht anders zu erwarten war, hat die Konkurrenz der Pferde-Eisenbahn der Wandsbeker Omnibuslinie einen Rückschlag gebracht. Insgesamt beförderte die Gesellschaft im Jahre 1866 1 074 756 Personen (1865: 935 623 Personen). Der Hauptanteil des Verkehrszuwachses entfiel aber auf die Altonaer Linie mit 134 337 Personen, der die Konkurrenz der auch in diesem Jahre eröffneten Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn keinerlei Abbruch getan hatte, während für die Wandsbeker Linie nur ein Zuwachs von 5339 Personen verzeichnet wurde. Trotzdem wird die Wandsbeker Linie in den ersten 7½ Monaten eine ähnliche Aufwärtsentwicklung wie die Altonaer Linie gehabt haben, der dann ein scharfer Rückgang folgte, bis schließlich dem Geschäftsbericht[7]) zufolge im Dezember 1866 die Beförderungsziffern des Vorjahres wieder erreicht werden konnten. Der Betrieb der Horner Linie ergab sogar einen geringfügigen Rückgang von 533 Personen. Die Ende 1866 vorhandenen 17 Wagen, für die 180 Pferde verfügbar waren, haben in diesem Jahre also jeder 67 172 Personen befördert. In den acht Monaten des Geschäftsjahres 1866 wurden 158 447 ℳ 13 ß eingenommen, und der Nettogewinn gestattete die Verteilung einer Dividende von 6 % für diese Periode, also 9 % p. a. Abgesehen von der Konkurrenz der Schienenbahnen, wurde dieses Ergebnis aber keineswegs als günstig bezeichnet, denn der kühle und regnerische Sommer verhinderte oft die Benutzung der Außensitze der Wagen. Die politischen Zustände dieses Jahres blieben nicht ohne Einfluß auf die Fahr- und Vergnügungstouren des Publikums, und eine schlechte Haferernte bedingte hohe Preise dieses Korns. Auf der Wandsbeker Linie wurde jedenfalls im Jahre 1867 wieder auf den 20-Minuten-Betrieb zurückgegangen.

Die Ausgabe von Fahrscheinen durch die Kondukteure ist bisher noch nicht bekannt gewesen, und die dutzendweise zu einem ermäßigten Preise ausgegebenen Karten waren immer noch nur im Büro oder in bestimmten Geschäften erhältlich. Der Kondukteur nahm den Fahrgästen also lediglich eine derartige Karte ab oder kassierte das Fahrgeld, so daß eine Kontrolle des Fahrgastes, ob er bezahlt hatte, oder des Kondukteurs, ob er die vereinnahmten Gelder auch ordnungsgemäß ablieferte, gar nicht möglich war. So war es also durchaus berechtigt, wenn sich die Unternehmer von den Kondukteuren Kautionen stellen ließen. Im März 1867 unternahm die B.O.A.G. nun einen Versuch, die Fahrscheine einzuführen, den die Reform vom 16. März 1867 dem Publikum folgendermaßen mundgerecht machte:

„Die B.O.A.G. ist, wie anerkannt werden muß, dem Publikum jederzeit dadurch entgegengekommen, daß sie thunlichst eine Erleichterung und Verbesserung des Ver-

kehrs auf ihren Linien angestrebt hat. Neuerdings noch ist der Preis für die Fahrt zum Lübschenbaum auf 2 ß herabgesetzt. Indessen hat sich herausgestellt, daß die Kontrolle über stattgehabte Frequenz nur eine sehr ungenügende war und mannigfache Übervortheilung der Gesellschaft möglich blieb. Diesem Übelstande vorzubeugen, will die Gesellschaft Fahrquittungen einführen, welche jedem Passagier einzuhändigen sind, und zwar soll niemand genöthigt sein, die Fahrt zu bezahlen, der nicht vom Conducteur eine solche Quittung empfängt. Gewiß wäre es auf das Dringendste zu wünschen, daß das Publikum die Gesellschaft dadurch unterstützt, daß es auf Aushändigung der Quittung dringt. Es würde dadurch die Einnahmen der Gesellschaft sicher vermehren und ihr zu weiteren Verbesserungen die Mittel geben. Indessen steht zu befürchten, daß eine bedauerliche Gleichgültigkeit vieler Leute den Absichten, welche man mit der Ausgabe der Quittungen verfolgt, nicht immer genügen, sondern auf Annahme der letzteren verzichten, und damit etwaigen Unterschleifen wieder Thor und Thür öffnen wird. Es würde sich daher empfehlen, wenn die Gesellschaft auf Rücklieferung von Quittungen an dieselbe etwa einen Preis von 1 ß per Dutzend aussetzte. Sicher machte sich diese Ausgabe bezahlt, denn alsdann würde die Jugend sich ein Gewerbe daraus machen, auf solche Quittungen zu fahnden, und diese würden bei den resp. Vätern ebenso stark begehrt werden als etwa die Briefmarken. Der Berliner Droschkenverein ließ in früheren Jahren numerierte Fahrmarken ausgeben, deren Nummern zugleich berechtigten, in einer alljährlich veranstalteten Lotterie von, wenn wir nicht irren, 100 Thalern zu erhalten. Da hob das Publikum die Marken sorgfältig auf."

Aber schon im Mai 1867 wurde die Abgabe dieser Quittungen wieder aufgegeben, da sich diese Einrichtung nicht als praktisch erwies, obwohl die Notwendigkeit vorlag[8]). Im Geschäftsbericht von 1868 fand sich unter den Einnahmen ein Posten von 1577 ℳ für Kautionen, die von den Kondukteuren wegen entdeckter Unterschleife einbehalten worden waren[9]). Bis der Fahrschein selbstverständlich geworden ist, hat es noch einen jahrelangen Kampf der Gesellschaften gegen die von der Presse richtig erkannte Gleichgültigkeit des Publikums gekostet, worauf ich an anderer Stelle wieder zurückkommen werde.

Wenden wir uns nochmals der Barmbeker Omnibuslinie zu. Nach dem Ausscheiden Erlings, ungefähr im Jahre 1847, war Friedrich Elias Schultz alleiniger Inhaber des Unternehmens. Durch die jetzt langsam einsetzende stärkere Besiedlung des Einflußgebietes dieser Linie wurde die Anzahl der Fahrten von Jahr zu Jahr etwas vermehrt, so daß sie 1860, besonders an Sonntagen, teilweise schon stündlich verkehrte[10]). Am 27. September 1860 übertrug F. E. Schultz das Unternehmen mit behördlicher Genehmigung auf seinen Sohn Hermann Gottfried Theodor Schultz, der es unverändert fortsetzte[11]). Anläßlich der Grundsteinlegung für die Irrenheilanstalt in Barmbek fuhren seine Wagen am 5. Dezember 1861 während des ganzen Tages stündlich dorthin[12]). Seit dem 15. Dezember 1861 leitete er einige Fahrten am Tage vom Mühlendamm durch die Schröderstraße, anstatt Lübecker Straße zum Lübeckertordamm[13]). Auch die Interessen der Schützengesellschaft nahm er wahr, indem er auf Veranlassung derselben am 18. Februar 1863 bei der Landherrenschaft der Geestlande um die Erlaubnis nachsuchte, für diese Gesellschaft Extraomnibusse fahren zu dürfen, die ihm auch erteilt wurde[14]). Dieser Wagen verkehrte dann ab Ende Februar 1863 eine Zeitlang sonntags zweimal vom Speersort nach der Schießbahn auf Rönnhaide zum Fahrpreis von 4 ß[15]). Während des Schützenfestes 1863 richtete er auf der Barmbeker Linie nachmittags sogar einen 30-Minuten-Verkehr ein[16]), dessen Ergebnis aber nicht seinen Erwartungen entsprochen haben wird, denn 1864 beließ er es wieder bei dem stündlichen

Verkehr. In seiner Anzeige wies er aber darauf hin, daß der Omnibus 10 Minuten nach der Abfahrt vom Barmbeker Marktplatz die Bachstraße an der Chaussee passierte[17]). Die bevorstehende Eröffnung der Pferde-Eisenbahn nach Barmbek veranlaßte Schultz zu einer erheblichen Senkung und Vereinfachung seines Tarifs am 1. Juni 1867, die er wie folgt ankündigte[18]):

„Den vielen Anfragen eines geehrten Publikum entgegenzukommen, zeige ich hiedurch an, daß vom 1. Juni dieses Jahres an die Sommertouren gefahren werden, und um dem Publikum die Plagereien mit den Karten zu ersparen, wird für Erwachsene wie für Kinder die ganze Tour 2 ß berechnet werden. Karten werden dann nicht mehr verkauft.
Ergebenst H. Schultz."

Ob dieser Schnitt nun zu radikal oder ob die Konkurrenz der Pferde-Eisenbahn doch zu stark für seine Linie war, ist nicht zu klären. Jedenfalls stellte er diese am 22. September 1867 ein[19]).

Wie ich im vorhergehenden Abschnitt bereits dargelegt habe, hatte Schultz bei dieser Gelegenheit ja noch ein gutes Geschäft gemacht und den Weg gewiesen, wie man sich in solchen Fällen aus der Affäre ziehen konnte. Dieser Fall machte Schule, und in der Folgezeit begann ein regelrechter Handel mit Konzessionen, dessen Opfer schließlich die B.O.A.G. selbst geworden ist.

Das Unternehmen der 2. Omnibuslinie gehörte seit Anfang 1865 Theodor Vett. Die Stallungen und Remisen dieser Linie befanden sich seit 1844 auf dem Platze Nr. 1 beim israelitischen Begräbnisplatz außerhalb des Dammtors an der späteren Straße 2. Durchschnitt (heute Rentzelstraße)[20]). Diesen 31¼ Quadratruten großen Platz hatte ursprünglich David Wilhelm Burmester am 12. März 1844 vom Staat auf 10 Jahre mit sechsmonatiger Kündigung zur Erbauung eines Stallgebäudes für 40 ℳ jährlich gemietet. Da er sich aber stillschweigend dort auch eine Wohnung erbaut hatte, wurde der Kontrakt bei Ablauf mit 80 ℳ jährlicher Miete unter Beibehaltung der kontraktwidrig erbauten Wohnung erneuert. Als Kirchhoff in diesen Vertrag eingetreten war, mietete er, da das Grundstück von der Straße etwas zurücklag, die 7 Quadratruten große Fläche zwischen diesem und der Straße hinzu. Da ihm außerdem jetzt dort die Errichtung einer Schmiede, allerdings nur für den eigenen Bedarf, gestattet wurde, erhöhte sich der Mietpreis auf 150 ℳ jährlich. Theodor Vett beabsichtigte nun, den Platz als festes Eigentum zu erwerben, um dort ein weiteres für den Geschäftsbetrieb erforderliches Gebäude zu errichten, und reichte am 5. November 1866 einen diesbezüglichen Antrag bei der Finanzdeputation ein, der aber abgelehnt wurde. Wahrscheinlich hatte man zu ihm und zu seinem Unternehmen nicht mehr das nötige Vertrauen. Auch der Ostern 1869 ablaufende Mietkontrakt wurde nicht verlängert, und Vett verzog nach der Eduardstraße in Eimsbüttel. Ob er auch die Stallungen dorthin verlegte, ist nicht feststellbar.

Seinem Unternehmen drohte die Konkurrenz der Pferde-Eisenbahn zunächst nur auf seiner Eimsbütteler Linie, die durch das Dammtor fuhr. Diese verkehrte aber nur noch viermal täglich, seitdem sich seine andere Eimsbütteler Linie, die durch das Holstentor fuhr, zu der besser benutzten entwickelt hatte. Da Vett nach Lage der Dinge nicht damit rechnen konnte, daß die Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft mit ihm ein ähnliches Abkommen treffen würde wie im Falle der Barmbeker Omnibuslinie, setzte er sich mit den Gebrüdern Heckscher in Verbindung. Die B.O.A.G. selbst ging auch schon mit dem Gedanken um, eine Omnibuslinie nach

Eimsbüttel durch das Millerntor einzurichten, damit nicht ihrer Altonaer Linie womöglich von anderer Seite Konkurrenz gemacht würde. Die Gebrüder Heckscher, die mit der B.O.A.G. ja nichts mehr zu tun hatten, trafen nun selbständig mit Vett ein Übereinkommen dergestalt, daß Vett nicht nur seine Eimsbütteler Linie durch das Dammtor, sondern auch die von der Börse über Jungfernstieg—Valentinskamp durchs Holstentor nach Eimsbüttel fahrende Linie einstellen sollte[21]). Dafür sah man gemeinschaftlich eine neue Linie nach Eimsbüttel vor, die beim Hotel Kaisershof am Neß beginnen und dann über Adolphsplatz—Bleichenbrücke—Große Bleichen—Wexstraße zum Großneumarkt führen sollte. Hier gabelte sie sich. Ein Zweig fuhr dann weiter über Kohlhöfen—Poolstraße—Holstentor—Feldstraße zum Neuen Pferdemarkt und der andere durch das Millerntor und die Eimsbütteler Straße dorthin. Für die weitere Linienführung war eine Verbesserung möglich. Vett mußte bisher, um zur Eimsbütteler Chaussee zu gelangen, das Schulterblatt, da Altonaer Gebiet, umfahren und die Bartelstraße benutzen. Jetzt durfte die Linie mit Konsenz der Altonaer Behörden das Schulterblatt benutzen und an Schmidts Tivoli vorbei nach Eimsbüttel geführt werden, wo an der Ecke Marktplatz und Heußweg Endpunkt war.

Diese neue Linie nahm am 31. Mai 1868 ihre Fahrten auf, ab Eimsbüttel von 7.30 bis abends 9.30 Uhr und ab Hamburg von 8.30 bis abends 10.30 Uhr halbstündlich, und zwar gingen die Fahrten zu den halben Stunden durch das Millerntor und die zu den vollen Stunden durch das Holstentor. Der Einzelfahrpreis betrug 4 ß, und 12 Karten kosteten 2 ℳ 8 ß. Für die halbe Strecke waren 12 Karten zu 2 ℳ erhältlich, die zwischen den Endpunkten und der Ecke Neuer Pferdemarkt und Schulterblatt galten. Die von der alten Linie noch im Umlauf befindlichen Karten behielten ihre Gültigkeit[22]). Die Holstentor-Wagen wurden von Vett gestellt, der an der Karolinenstraße auch seinen Pferdewechsel durchführte, und die Millerntor-Wagen stellte die B.O.A.G., für die die Gebrüder Heckscher dieses Abkommen abgeschlossen hatten. Nachdem die Behörden ihr Einverständnis erteilt hatten, ging diese Konzession am 15. Juni 1868 auch offiziell auf die B.O.A.G. über. In diesem Falle ist also gleich ein Doppelgeschäft gemacht worden, denn nicht nur Vett erhielt sein Recht, sondern die Gebrüder Heckscher werden auch nicht zu kurz gekommen sein. Leider ist nicht bekannt, welche Beträge die Besitzer gewechselt haben.

Fast gleichzeitig bahnte sich ein weiterer Konzessionsübergang an. Auf der Wandsbeker Linie bestand, wie bereits erwähnt, die Betriebsgemeinschaft Petersen-Basson seit 1842. Ernst Petersen, der Begründer des Wandsbeker Personenwagens, der inzwischen seinen Schwiegersohn J. D. Kersten, den Vogt von Eilbek, als Teilhaber in sein Unternehmen aufgenommen und seine Firma in E. Petersen & Co. geändert hatte, starb Anfang März 1867 fast achtzigjährig[23]). Nachdem sich nun Ende 1866 herausgestellt hatte, daß die Wandsbeker Omnibuslinie neben der Pferde-Eisenbahn nicht nur lebensfähig blieb, sondern in der Folgezeit auch wieder einen Verkehrszuwachs verzeichnen konnte, beschloß die B.O.A.G., den Kampf mit der Pferde-Eisenbahn zu verschärfen und diese Linie weiter auszubauen. Kersten wird sich dagegen gesagt haben, daß letzten Endes die Pferde-Eisenbahn doch überlegen sein würde, und ergriff die günstige Gelegenheit, von der Omnibuslinie abzukommen. Er verkaufte also seinen Konzessionsanteil mit 6 Wagen, 25 Pferden usw. für 35 000 ℳ an die B.O.A.G., und am 1. Juli 1868

ging diese Linie in den alleinigen Besitz dieser Gesellschaft über[24]). Bereits am 10. Juli 1868 wurde der 20-Minuten-Betrieb dieser Linie wieder in einen 15-Minuten-Betrieb umgewandelt[25]), und der 30. August 1868 brachte dann den ganztägigen 12-Minuten-Betrieb[26]). Der Tarif wurde nicht wieder verändert, nur daß die Karten jetzt auch sonntags gültig waren, eine Vergünstigung, die auf der Pferde-Eisenbahn nicht gewährt wurde.

Zur Finanzierung der Ausweitung des Betriebes, zunächst für diese beiden Vorhaben, erhöhte die B.O.A.G. ihr Aktienkapital um 150 000 ℳ, denn insbesondere für die Wandsbeker Linie mußten auch noch weitere Pferde und Wagen beschafft werden, welch letztere in der Pflugschen Wagenfabrik gebaut wurden[27]). Eine Anfang Juni 1868 abgehaltene außerordentliche Generalversammlung genehmigte diese Kapitalerhöhung dann mit fast allen Stimmen, obwohl schon Stimmen laut wurden, die die Wandsbeker Linie für unvorteilhaft hielten und davor warnten, noch größere Summen für diese zu verwenden[28]).

Die Eröffnung der Pferde-Eisenbahn nach Eimsbüttel veranlaßte die B.O.A.G. am 1. November 1868 zu einer geringfügigen Änderung des Tarifs auf ihrer Eimsbütteler Omnibuslinie, indem 100 Karten jetzt für 18 ℳ 12 ß bzw. 50 Karten für 9 ℳ 6 ß abgegeben wurden. Wer also in der Lage war, einen derartigen Großeinkauf zu tätigen, konnte die ganze Strecke für 3 ß anstatt für 4 ß als Einzelfahrt benutzen. Außerdem wurden die Eimsbütteler- und Schulterblattkarten jetzt auch auf der Altonaer Linie und umgekehrt die Altonaer- und Stadtkarten auch auf der Eimsbütteler Linie in Zahlung genommen. Da die Pferde-Eisenbahn in der Stadt zu der gleichen Zeit wie der Omnibus abfuhr, wurde auch die Abfahrtszeit der Omnibuslinie um 15 Minuten verschoben, so daß jetzt nach Eimsbüttel alle 15 Minuten eine Fahrgelegenheit bestand[29]).

Das Ergebnis des Jahres 1868 war befriedigend. Gegen das Vorjahr wurden 451 647 Fahrgäste mehr befördert, und entsprechend stiegen die Einnahmen von 216 769 ℳ auf 281 461 ℳ. Lediglich eine außerordentliche Steigerung der Preise für Futtermittel gestattete nur die Verteilung einer Dividende von 5 %, während sonst 3½ % mehr hätten verteilt werden können. Die Zahl der Pferde war auf 279 Tiere angewachsen, die je mit nicht ganz 500 ℳ zu Buch standen. 171 Aktionäre machten von dem Recht der freien Fahrt auf den Linien der Gesellschaft Gebrauch, das gemäß den Statuten den Inhabern von 10 Aktien zustand[30]).

Aus der Interessengemeinschaft der 3. Omnibuslinie, deren 8 Wagen sich in den letzten Jahren in den Händen der Wwe. Schmidt und der Herren Paulsmeyer und Ohlsen befanden, schied im Frühjahr 1869 Paulsmeyer aus, der seinen Anteil von drei Wagen an den Fuhrherrn Tavernier verkaufte[31]). Da diese Linie seit Ende 1866 nur noch alle 20 Minuten verkehrte, ließ Tavernier bei dem Altonaer Wagenbauer Focke drei neue Omnibusse bauen, um die Wagenfolge wieder zu verdichten. Anfang Juni 1869 wurden diese Wagen geliefert, und es ist anzunehmen, daß um diese Zeit auch die Fahrplanverbesserung verwirklicht worden ist. Veröffentlichungen hierüber liegen nicht vor. Es wurde lediglich darauf hingewiesen, daß jetzt auch die Omnibuskarten der B.O.A.G. auf der 3. Linie in Zahlung gegeben werden konnten.

Auch die B.O.A.G. nahm weitere Verbesserungen vor. Am 1. Juli 1869 wandelte sie auf der Horner Linie den halbstündigen Verkehr in einen 20-Minuten-Betrieb um[32]) und richtete auf der Wandsbeker Linie am 29. August 1869 sogar den

10-Minuten-Betrieb ein[33]). Auch der Endpunkt in Wandsbek wurde am 19. Juli 1869 vom Marktplatz vom Hause des Herrn Elvers etwas tiefer in den Ort verlegt, und zwar an die Ecke der Schloß- und Marktstraße, vor die Gastwirtschaft des Herrn Petersen[34]. Außerdem setzte sie auf dieser Linie jetzt Wagen ein, bei denen die Decksitze auch mit einem Verdeck versehen waren[35]), nachdem die eisernen Treppen zu diesen bereits seit 1865 bestanden. Auf beiden Linien galten aber ab 5. Januar 1870 die alten Fahrpläne wieder[36]).

Im August/September 1869 fanden zwei große Ausstellungen statt, die Internationale Gartenausstellung in Hamburg und die Landesindustrieausstellung in Altona. Zwischen den beiden Ausstellungsgeländen richtete die B.O.A.G. eine Sonderlinie ein, die mit „Salon"-Omnibussen vom 2. bis 14. September 1869 ganztägig alle 15 Minuten zwischen Millerntor und Altona über Eimsbütteler Straße—Kieler Straße—Große Rosenstraße—Holstenstraße—Wilhelmstraße (rückkehrend über Allee—Holstenstraße) verkehrte. Der Fahrpreis betrug 4 ß, und Karten waren auf dieser Linie ungültig[37]). Da die Einlegung dieser Linie besonders unter den Altonaer Droschkenkutschern größte Empörung hervorrief und auch eine Beschwerde bei der Polizei zeitigte, wurde der B.O.A.G. strengstens untersagt, während dieser Ausstellungen auf dieser und der Altonaer Stammlinie in den Wagen mehr als die zulässigen 26 Fahrgäste zu befördern[38]), denn auch die Linie Schweinemarkt—Palmaille wurde vom 27. August bis 27. September 1869 ganztägig über Bahnhofstraße—Allee bis zur Wilhelmstraße verlängert[39]).

Der Bericht über das Jahr 1869 erwähnte, daß von der beachtlichen Mehreinnahme dieses Jahres von 64 412 ℳ allein 10 000 ℳ auf diese Ausstellungslinie entfielen. Insgesamt wurden 345 873 ℳ vereinnahmt und eine Dividende von 5 % ausgeschüttet. Von der freien Fahrt machten 199 Aktionäre (80 % des Aktienkapitals) Gebrauch. Zur Kontrolle dieser Fahrten mußte bei jeder Fahrt dem Kondukteur eine Kontrollkarte ausgehändigt werden, von denen im Durchschnitt täglich 300 bei der Geschäftsstelle eingingen. Die Zahl der Pferde erhöhte sich auf 312, die der Omnibusse dagegen verminderte sich auf 48, da wohl 6 neue angeschafft, aber 10 alte ausgemustert wurden[40]). Auch die Beförderungsziffern wiesen eine beträchtliche Steigerung auf, nämlich von 1 562 750 Fahrgästen im Jahre 1868 auf 1 994 644 Fahrgäste im Berichtsjahre. Erstmalig wurde auch der Anteil der einzelnen Linien veröffentlicht. Dieser betrug auf der Altonaer Linie 40 % (797 922 Fahrgäste), auf der Wandsbeker Linie 39,5 % (786 583 Fahrgäste), auf der Horner Linie 15,5 % (307 574 Fahrgäste) und auf der Eimsbütteler Linie 5 % (102 495 Fahrgäste). Die Pferde-Eisenbahn beförderte im gleichen Jahre 1 265 750 Fahrgäste nach Wandsbek, so daß die Basson'sche Omnibuslinie am gesamten Wandsbeker Verkehr mit 38,3 % beteiligt war. Da diese Linie nach der Einführung der Pferde-Eisenbahn ihren Verkehrsumfang nicht nur halten, sondern auch wieder vergrößern konnte, ist die Beförderungsziffer der Pferde-Eisenbahn also ein absoluter Verkehrszuwachs und ein Hinweis dafür, wie rasch und stark durch die günstige Verbindung mit Hamburg das Einflußgebiet der Wandsbeker Verkehrslinien seit 1866 besiedelt wurde. Erstaunlich ist auch die Tatsache, daß die Wandsbeker Linie verkehrsmäßig der Altonaer Linie, die doch noch keine Konkurrenz durch eine Pferde-Eisenbahn hatte, fast die Waage hielt. Dieser Umstand läßt auch die Maßnahme berechtigt erscheinen, die der Verwaltungsrat der Gesellschaft für die Wandsbeker Linie jetzt traf. Diese Linie wurde nämlich von drei

Stallungen betrieben, von Bassons Platz auf dem Lübeckertorfeld, von Petersens Stallung an der Wandsbeker Chaussee und einer Stallung in Wandsbek. Da man sich von einer Zusammenlegung des Betriebes eine wesentliche Senkung der Betriebskosten versprach, wurde Ende 1869 in Wandsbek ein 4600 qm großes Grundstück gekauft, das an der Rennbahnstraße lag und von der Joseph- und Stiftstraße begrenzt wurde. Hier entstanden nach den Plänen des Architekten Haller Remisen und Stallungen für 192 Pferde, denen auch zwei Wohnungen, eine Schmiede, Lackierwerkstatt und Lagerräume für Futtermittel angeschlossen wurden. Die Kosten beliefen sich auf 126 000 ℳ, und nach dem Richtfest am 5. März 1870 konnte dieses Depot im Mai 1870 dem Betrieb übergeben werden[41]). Zur Deckung dieser und anderer Kosten hatte der Verwaltungsrat bereits die Ermächtigung, weitere 1000 Aktien auszugeben, von denen hierfür 170 begeben wurden.

Am 16. Januar 1870 wurde der Endpunkt der Altonaer Linie vom Westende der Palmaille unter Verlängerung der Linie durch die Bahnhofstraße zum Schützenhof verlegt[42]), aber schon am 1. Juni 1870 zur Ecke der Markt- und Bahnhofstraße zurückgezogen[43]). Der Fahrplan dieser Linie wurde nicht verändert. Auch auf der Wandsbeker Linie blieb es 1870 wieder nur beim 12-Minuten-Betrieb. Lediglich auf der Horner Linie trat auf Grund des bereits erwähnten Abkommens der Gesellschaft mit den Anwohnern dieser Linie eine Fahrplanverstärkung ein. Am 1. Juli 1870 wurde zunächst wieder der 20-Minuten-Betrieb eingerichtet und dann am 31. Juli 1870 zum vereinbarten 15-Minuten-Betrieb übergegangen[44]).

Ferner verminderten sich am 1. Juli 1870 auf allen Omnibuslinien die Tarife für die ganzen Strecken auf 3 ß und die für die halben Strecken auf 2 ß. Lediglich nach Groß-Borstel kostete es noch 4 ß[45]). Diese Maßnahme wird wohl aus der Konkurrenz der Linien untereinander entstanden sein, denn schon Ende 1869 wurde in den Zeitungen von einer bevorstehenden Tarifermäßigung auf der 3. Linie gesprochen[46]), die aber nicht verwirklicht werden konnte, da die Gesellschafter dieses Unternehmens unter sich nicht einig waren und der eine von ihnen, Ohlsen, sich wegen dieses Planes seiner Teilhaber sogar beschwerdeführend an den Senat wandte[47]). Als aber im Januar 1870 von der B.O.A.G. die gleiche Absicht bekannt wurde, wird Ohlsen, der an der 3. Linie übrigens nur mit einem Wagen beteiligt war, seinen Widerstand nicht haben aufrechterhalten können, und man wird übereingekommen sein, gemeinsam vorzugehen.

Für die Hohelufter Linie finden sich hierüber keine Angaben, und da ihre Rentabilität sowieso immer fragwürdig war, ist anzunehmen, daß sie ihre Fahrten nach Eröffnung der Pferde-Eisenbahn nach der Hohenluft am 4. Mai 1870 eingestellt hat.

Im Zusammenhang mit dieser Tarifsenkung wollte die B.O.A.G. am Millerntor einen Kontrollbeamten postieren, der dort nicht nur den Betrieb der Altonaer Linie beaufsichtigen und kontrollieren, sondern auch Karten verkaufen sollte. Mit Genehmigung der Finanzdeputation mietete die Gesellschaft für diesen Zweck dann die alte Sperrbude am Millerntor für eine jährliche Rekognition von 2 ℳ und richtete in ihr, nun allerdings kontraktwidrig, einen Warteraum für Fahrgäste ein. Das wurde selbstverständlich auch höheren Orts bekannt und um eine Angleichung an ähnliche Abkommen mit der Perde-Eisenbahn-Gesellschaft zu erreichen, kam es zur Kündigung des Vertrages. Wie erwartet, bat die B.O.A.G. um

Zurücknahme der Kündigung, und man einigte sich bei einer monatlichen Mietezahlung von 25 ℳ[48]). Die Presse vermerkte die Einrichtung dieses Warteraumes anerkennend, verlieh aber der Hoffnung Ausdruck, daß der Mietkontrakt nicht auf längere Zeit abgeschlossen sei, weil das Gebäude den dortigen Anlagen so sehr zur Unzierde gereichte, daß der bürgerschaftliche Ausschuß zur Umgestaltung des Terrains der Gartenbauausstellung in seinem zweiten Bericht die Entfernung der häßlichen Sperrbude zu empfehlen sich veranlaßt sah[49]). Tatsächlich wurde der Gesellschaft dann auch Mitte November 1870 die Mitteilung gemacht, daß diese Sperrbude demnächst abgebrochen würde. So mußte dieses Lokal also wieder geräumt werden, und Ende April 1871 fanden die Kontrolleure der B.O.A.G. einen neuen Unterschlupf im Spritzenhaus am Millerntor, das der alten Sperrbude gegenüberlag[50]).

Die Tarifsenkung wirkte sich auf die Beförderungsziffern im Jahre 1870 nur sehr beschränkt aus. Auf den Altonaer, Eimsbütteler und Horner Linien wurden gegen 1869 nur 116 703 Personen mehr befördert, von denen 72 004 Personen allein auf die Horner Linien entfielen. Die Wandsbeker Linie, auf der die niedrigeren Tarife ja schon seit 1866 gültig waren und die im ersten Halbjahr 1870 noch ein Plus von 23 700 Personen verzeichnen konnte, erfuhr im zweiten Halbjahr sogar einen Rückgang von ca. 70 700 Personen, so daß sie ungefähr 47 000 Personen weniger als 1869 beförderte. Die Erklärung der Gesellschaft, daß es sich um eine Auswirkung des Deutsch-Französischen Krieges handelte, dessen Folgeerscheinung ein starker Rückgang des Ausflugsverkehrs nach Wandsbek gewesen sein sollte, war nicht ganz stichhaltig, denn die Pferde-Eisenbahn hatte ihren Verkehrsumfang annähernd halten können. Es wird vielmehr das erste Anzeichen dafür gewesen sein, daß das Publikum auf die Dauer doch das modernere Verkehrsmittel vorzog. Die durch die Tarifsenkung bedingten niedrigeren Einnahmen der B.O.A.G. konnte die nur geringe Verkehrszunahme natürlich nicht ausgleichen. Vereinnahmt wurden 1870 nur ca. 320 620 ℳ, also ca. 26 400 ℳ weniger als 1869, so daß nicht nur keine Dividende verteilt werden konnte, sondern unter Berücksichtigung der ordentlichen Abschreibungen sogar ein Verlust von ca. 15 150 ℳ entstand. Von 234 Freifahrern gingen täglich ungefähr 300 Karten ein. Der Wagenpark verminderte sich wieder um 6 ausgemusterte Wagen auf 42 Omnibusse, von denen jetzt nur noch 4 Wagen als alt bezeichnet wurden. Die Zahl der Pferde erhöhte sich um 6 auf 318 Tiere[51]).

Nach Ablauf der Kontraktzeit legte Edmund Heckscher Anfang Mai 1871 sein Amt als Direktor der Gesellschaft nieder, und seine Geschäfte übernahmen Peter Heckscher und Hauptmann Dircksen[52]).

Da Hamburg dem Deutschen Zollverein noch nicht beigetreten war, war das ganze Stadtgebiet noch Zollausland oder im heutigen Sinne „Freihafengebiet". Nun erwies es sich aber als zweckmäßig, für Handel und Industrie die Möglichkeit zu schaffen, innerhalb des Stadtgebietes auf Zollinlandsbasis tätig zu sein. So bildete sich 1869 eine Aktiengesellschaft, die an der Karolinen- und Lagerstraße ein großes Areal erwarb, auf dem mit Beihilfe des Staates die Zollvereinsniederlage erbaut wurde, die von der übrigen Stadt ebenso abgeschlossen war, wie heute der Freihafen. Die Eröffnung erfolgte am 1. Mai 1870, und bald darauf herrschte hier reges Leben und Treiben. Da dieses Gebiet nun aber mit Omnibus oder Pferde-Eisenbahn nur schlecht zu erreichen war, setzte sich der Verwaltungsrat

dieser Gesellschaft mit der Polizeibehörde wegen der Einrichtung einer Omnibuslinie von der Zollvereinsniederlage zur Stadt in Verbindung, und Ende Juni 1871 erhielt Theodor Vett die Genehmigung, diese Linie zu betreiben[53]). Am 12. Juli 1871 nahm sie ihre Fahrten auf folgendem Wege auf: vom Hotel Kaisershof am Neß über Adolphsplatz—Bleichenbrücke—Große Bleichen—Wexstraße—Großneumarkt—Thielbeck—Kohlhöfen—Poolstraße—Holstentor und Karolinenstraße bis zur Zollvereinsniederlage. In der ersten Zeit verkehrte sie nur werktags von 8.30 Uhr bis 4.30 Uhr nachmittags alle zwei Stunden zum Fahrpreis von 2 ß[54]). Bereits am 6. September 1871 wurde die Linie von der Zollvereinsniederlage über den 2. Durchschnitt (Rentzelstraße) bis zum Grindelhof, Ecke Grindelallee, verlängert und unter Ausdehnung der Betriebszeit bis 9.30 Uhr abends stündlich gefahren[55]).

Während dieser Zeit hat sich in Altona ein Zwischenspiel mit der B.O.A.G. zugetragen. Diese Gesellschaft konnte sich wohl mit dem Altonaer Endpunkt ihrer Linie an der Ecke Marktstraße/Bahnhofstraße nicht befreunden und wird diesen wohl eigenmächtig bald nach dem 1. Juni 1870 wieder an das Westende der Palmaille zurückverlegt haben. Anders ist eine Meldung in der „Reform" vom 4. Oktober 1870 nicht zu erklären, die wiederum von der Verlegung des Halteplatzes dieser Linie nach der Markt- und Bahnhofstraße berichtet. Daß das nicht freiwillig geschehen ist, beweist ein Jahr später eine Eingabe der Gesellschaft an den Altonaer Magistrat, die um Rückverlegung des Halteplatzes zur Palmaille bat. Dieses wurde aber abgeschlagen[56]), da ermittelt wurde, daß etwa 400 Personen die Wagen auf diesem Abschnitt täglich benutzten, und so blieb der Endpunkt an der genannten Stelle bis zur Eröffnung der Hamburg-Altonaer Pferdebahn im Jahre 1878. Auf dieser Linie wurden ab 23. Juni 1871 Frühwagen eingelegt, ab Schweinemarkt 7.45 Uhr und ab Altona 7.20 und 7.50 Uhr; dann trat wieder eine Pause bis zum normalen Fahrplanbeginn 8.10 Uhr ab Hamburg und 8.20 Uhr ab Altona ein[57]). Auf beiden Eimsbütteler Linien wurde am 26. Mai 1871 die Abfahrtszeit in Eimsbüttel wieder auf die vollen und halben Stunden verlegt. Die diese beiden Linien betreffenden Veröffentlichungen waren aus nicht mehr zu klärenden Gründen jetzt wieder neben der B.O.A.G. mit J. W. Kirchhoff anstatt Theodor Vett unterzeichnet[58]).

Anläßlich der Einzugsfeierlichkeiten der 76er nach Beendigung des Deutsch-Französischen Krieges durften die Omnibuslinien am 17. Juni 1871 nicht in die Innenstadt fahren. Die Basson'schen Linien von Altona und Eimsbüttel endeten am Großneumarkt, die Wandsbeker und Horner am Schweinemarkt, die 3. Linie verkehrte nur zwischen Altona und Gänsemarkt, und der Eppendorfer Omnibus fuhr an diesem Tage nur bis zur Esplanade[59]).

Die Aktionäre werden wohl mit ihren Freifahrkarten verschiedentlich Mißbrauch getrieben haben, denn diese wurden am 1. Oktober 1871 durch Kuponhefte für halbe und ganze Strecken ersetzt, in denen die Fahrscheine numeriert waren und vom Kondukteur dem Hefte bei Antritt der Fahrt entnommen werden mußten. Man wies ausdrücklich darauf hin, daß diese Kuponhefte persönlich wären und etwaige Kontraventionen hiergegen den Verlust der Berechtigung zur Freifahrt nach sich zögen[60]).

Einige Zeit vorher war nämlich ein Kondukteur wegen Unterschlagung seines Dienstes enthoben worden. Er hatte bei Ablieferung der Kasse acht Karten von

Aktionären abgeliefert, obwohl festgestellt worden war, daß keine Aktionäre seinen Wagen benutzt hatten. Der Kondukteur wurde verhaftet und durch die Staatsanwaltschaft eine Untersuchung eingeleitet, über deren Ergebnis damals nichts weiter verlautete[61]). Aber im Januar 1872 veröffentlichte der Rechtsanwalt Dr. Banks eine Warnung für diejenigen, die beabsichtigten, bei der B.O.A.G. als Kondukteur einzutreten[62]). Diese mußten nicht nur 50 bis 100 ℳ Kaution bestellen, sondern außerdem eine Verpflichtung unterschreiben, die auch folgende Bedingung enthielt:

„Ein jeder, dauernd oder zeitweilig als Conducteur fungirende Angestellte, welcher nicht sofort beim Einsteigen der Passagiere die dazu hinten am Wagen befindliche Glocke anzieht, d. h. so, daß für jeden Passagier ein Schlag der Glocke erfolgt, oder bei Fahrten mit verschiedenen Preisen nicht die richtigen Preise angibt, und dessen durch einen der Herren des Verwaltungs-Rathes oder den Direktor oder einen der Inspectoren oder durch die übereinstimmende Aussage zweier Passagiere angeklagt wird, verliert dadurch sofort seinen Dienst ohne alle Kündigung und verwirkt, wenn er aus diesem Grunde entlassen ist, jeden Anspruch an die von ihm gestellte Caution und auf seinen bereits aufgelaufenen Lohn, ohne daß es eines weiteren Beweises über die Wirklichkeit oder die Größe der von ihm begangenen Veruntreuung bedarf."

Die Kondukteure waren also sehr stark auch der Willkür oder Mißgunst Übelgesonnener ausgesetzt, ohne Aussicht, sich erfolgreich verteidigen zu können. Und wenn auch die Prätur diese Bedingungen als „ungewöhnlich strenge und die Interessen des Conducteurs möglicherweise sehr gefährdend" und „als drakonisch und in ihrer practischen Anwendung zu großen Härten führend" bezeichnete, so erklärte sie diese aber doch für „nicht unerlaubt", und das Niedergericht hat derartige Entscheidungen bestätigt. Die Einführung der Fahrscheine, die ja eine bessere Kontrolle der Kondukteure ermöglichte, wird diese Bedingungen wohl etwas abgeschwächt haben, aber die Stellung der Kautionen ist noch lange Zeit beibehalten worden. Die Abrechnung für das Jahr 1871 wies einen Einnahmeposten von 664 ℳ 8 ß auf, der von den Kautionen und Löhnen der Kondukteure wegen entdeckter Unterschleifen einbehalten worden war.

Der schlechte Abschluß des Jahres 1870 und die Aussicht auf ein gleich ungünstiges Ergebnis für 1871 veranlaßte Anfang August 1871 eine Reihe Aktionäre, ein Komitee niederzusetzen, das verschiedene Mängel im Betriebe der Gesellschaft besprechen und über die Möglichkeit einer Abstellung derselben beraten sollte. Außerdem wurde auch eine Abänderung der Statuten der Gesellschaft angestrebt[63]). Zwei Monate später lud dieses Komitee die Aktionäre zu einer Zusammenkunft ein, um über das Resultat dieser Beratungen zu berichten. Über etwaige Beschlüsse dieser Versammlung wurde nichts bekannt, aber einige Anträge auf der Tagesordnung der nächsten Generalversammlung lassen sich auf die Tätigkeit dieses Komitees zurückführen.

Die Raucher waren immer noch auf das kleine Rauchkupee im Vorderteil des Wagens unter dem Kutscherbock angewiesen, das mehr schlecht als recht vier Personen Platz bot. Mit wie wenig Platz sich die Genießer ihrer Zigarren hier begnügen mußten, beleuchtet der nachstehende ergötzliche Zeitungsbericht[64]):

„Kleine Leiden des menschlichen Lebens.

Freitag abend, bei der Abfahrt des Eimsbütteler Omnibus vom Kaisershof entstand ein Streit zwischen einem Fahrgast und dem Conducteur. Letzterer verlangte nämlich, daß der Fahrgast, da er gar zu corpulent sei, aus dem Rauch-Coupé wieder aussteige,

weil dieses sonst keine vier Personen fassen könne. Der corpulente Herr, welcher anfangs den Conducteur ruhig schelten ließ, gab diesem schließlich zu verstehen, daß er sein unpassendes Auftreten bereuen solle. Der Gast wurde von dem infolge des Streits zahlreich versammelten Publikum unterstützt und behielt seinen Platz."

Bei einer anderen Gelegenheit beschwerte sich ein Fahrgast, daß er im Rauchkupee keinen Platz gefunden habe, weil einer der Plätze von einer nichtrauchenden Dame in Anspruch genommen war. Diesem wurde die lakonische Antwort, daß die Benutzung des Rauchkupees ja nicht mit einer Verpflichtung zum Rauchen verbunden sei[65]). Diese Auftritte werden sicher häufiger vorgekommen sein und die B.O.A.G. schließlich veranlaßt haben, auch die Wünsche der rauchenden Fahrgäste zu berücksichtigen. Am 1. Oktober 1871 wurde nämlich auf der Wandsbeker Linie ein Omnibus nur für Raucher eingesetzt, der einmal morgens und einmal nachmittags zwischen Wandsbek und Hamburg verkehrte[66]). Diese Einrichtung fand Anklang, und ab 1. Dezember 1871 machte dieser Rauchwagen, nachdem er morgens in Hamburg eingetroffen war, noch sechs Pendelfahrten zwischen Graskeller und Lübecker Tor, bevor er nachmittags um 3 Uhr nach Wandsbek zurückkehrte. Eine nochmalige Ausweitung seines Umlaufs erfuhr dieser Wagen am 3. März 1872. Von diesem Tage an fuhr er nachmittags 4.54 Uhr wiederum nach Hamburg hinein, machte dort nochmals drei Pendelfahrten wie vormittags und fuhr dann um 8.30 Uhr abends nach Wandsbek zurück[67]).

Verkehrsmäßig schloß das Jahr 1871 nicht ungünstig ab[68]). Es wurde gegen 1870 ein Fahrgastzuwachs von ca. 292 000 Personen verzeichnet, an dem alle Linien beteiligt waren, bis auf die Wandsbeker, auf der ungefähr 47 000 Personen weniger befördert wurden, so daß ihr Anteil am Gesamtverkehr der Gesellschaft auf 29,3 % und am Gesamtverkehr nach Wandsbek auf 34,3 % zurückging. Aber die Auswirkungen der Tarifsenkung von 1870 waren noch nicht überwunden, obwohl sich der Verkehr gegen 1869 um 18 % gehoben hatte, denn die Durchschnittseinnahme je Fahrgast war von 2,77 ß im Jahre 1869 auf 2,3 ß im Jahre 1871 zurückgegangen. Die Einnahme des Jahres 1871 lag noch etwas unter der des Jahres 1869 und deckte gerade die Ausgaben, aber unter Berücksichtigung der Abschreibungen entstand ein Verlust von ungefähr 61 500 ℳ. Da die Aktionäre unter diesen Umständen auf eine Dividende verzichten mußten, wurde ihnen vorgerechnet, daß sie in diesem Jahre 145 225 Freikarten verfahren hätten, die einen Fahrgeldwert von ungefähr 27 235 ℳ darstellten, was nicht ganz 4 % des ausgegebenen Aktienkapitals ausmachte. Die Öffentlichkeit beachtete dieses niederschmetternde Ergebnis stark, und es fand seinen Niederschlag in einigen kritischen Betrachtungen in der Presse[69]).

Eine Einsendung bemängelte, daß seit Bestehen der Gesellschaft von ihren Grundstücken in Altona, St. Georg, Horn und Wandsbek noch nichts abgeschrieben sei, was meines Erachtens unbedenklich war, da diese neben den Pferden und Wagen doch die einzigen wirklichen Werte der Gesellschaft darstellten. Viel gefährlicher war das sogenannte Kaufkonto, das immer noch mit der enormen Summe von 196 250 ℳ unter den Aktiven figurierte und nur den ganz imaginären Wert der Betriebskonzession repräsentierte, einen Wert, der durch die Konkurrenz der Pferde-Eisenbahnen längst sehr fragwürdig geworden war und der durch weitere vom Staat vergebene Pferde-Eisenbahn-Konzessionen täglich zweifelhafter wurde. Nachdem der Senat erkannt hatte, daß die Pferde-Eisenbahnen für den Staat eine

gute Einnahmequelle bedeuteten, interessierte er sich für die Omnibusunternehmen, die ihm doch keine Abgaben zahlten, nur noch sehr bedingt und erteilte die Pferde-Eisenbahn-Konzessionen ohne Rücksicht darauf, ob auf dieser Strecke schon eine Omnibuslinie verkehrte oder nicht. Nach Einführung der Gewerbefreiheit überließ er die Erteilung der Betriebsgenehmigungen für Omnibuslinien überhaupt ganz der Polizeibehörde.

Wenn das äußerlich sichtbare Bild der B.O.A.G. im Hinblick auf die Bedeutung für Hamburgs Straßenverkehr auch noch günstig war, so war sie innerlich zu diesem Zeitpunkt eigentlich schon liquidationsreif. Hamburgs Thermometer, die Börse, hatte dieses auch erkannt, denn die Aktien der Gesellschaft, die 1868 noch 110 notierten, sanken 1870 auf 90 herab, während sich die Aktien der Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft im gleichen Zeitraum von 55 auf 75 erholten. 1871 kreuzten sich dann die Kurse, und am Jahresende notierten die Aktien der B.O.A.G. 66 und die der Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft 90. Als die Aktien sich Anfang 1872 etwas erholen konnten, erklärte die Gesellschaft hierzu, daß sie dieses nicht nur auf die höheren Beförderungsziffern zurückführte, sondern auch darauf, daß sie durch den Einsatz größerer, aber leichterer Wagen 35 Pferde hätte abschaffen können und dadurch eine Einsparung von 25 000 ℳ Futterkosten möglich gewesen wäre[70]). Außerdem konnten durch die eigene Lackierwerkstatt die Kosten der Lackierung eines Wagens von 150 auf 50 ℳ gesenkt werden. Die Wagen wurden jetzt abends mit Petroleum statt Rüböl beleuchtet, und weitere von Direktor Dircksen eingeführte Sparmaßnahmen ließen für 1872 ein besseres Ergebnis erhoffen.

Von einem Aktionär wurde die Verkleinerung des Pferdebestandes allerdings mehr als eine schmerzliche Verminderung der Aktiven der Gesellschaft bewertet und dazu bemerkt, daß 28 Tiere krepiert seien und weitere 80 wegen Unbrauchbarkeit hätten verkauft werden müssen, wogegen nur 73 neu angekauft wurden, so daß die sieben Tiere weniger im Stall 29 482 ℳ kosteten. Im ganzen wären die Aktionäre nicht nur um die 35 Pferde, sondern außerdem noch um 43 482 ℳ ärmer. Leider liegen die Bilanzsummen dieses Jahres nicht mehr vor, um diese Angaben nachprüfen zu können.

Von anderer Seite wurde auf den erbärmlichen Ernährungszustand der Pferde hingewiesen und gefordert, daß die Tiere besser gehalten und nicht überjähriges Preßheu (vermutlich aus Heeresbeständen) und schlechter Hafer verfüttert würden. Auch müßten die Tiere besser gestriegelt und auf einen guten Sitz der Geschirre mehr geachtet werden. Ferner machte es einen sehr ungünstigen Eindruck, daß die Angestellten an den Endstationen morgens im höchsten Negligé die Wagen abfertigten.

Alles in allem war man also nicht sehr erbaut über einen Antrag des Verwaltungsrates an die Generalversammlung, ihn zur Übernahme des Betriebes einer neuen Omnibuslinie vom Pariser Bahnhof quer durch die Stadt zum Dammtor-Bahnhof wie auch zur Beschaffung der hierfür erforderlichen Mittel zu ermächtigen[71]). Mit dieser Linie hatte es eine eigene Bewandtnis, denn es war wieder einmal ein „Vor"-Geschäft damit verknüpft. Ein Mitglied des Verwaltungsrates hatte von der Polizeibehörde angeblich einen vertraulichen Wink bekommen, sich um diese Konzession zu bewerben. Da ein rascher Entschluß nötig war, den die B.O.A.G. ohne Generalversammlung nicht fassen konnte, hatte der Betreffende das

Was das Publicum Alles verlangt.



Conducteur: Nun, mein Kind, wo wollen Sie aussteigen? Wo soll ich anhalten?

Dienstmädchen: Ecke der Böckmannstraße, dritte Etage.

Aus der „Reform“, 29. Mai 1872.

getan und die Konzession unter der Bedingung erhalten, daß die Fahrten schon am 1. April 1872, wenn auch bis zur Eröffnung der Eisenbahn von Hamburg nach Harburg nur in beschränktem Umfange, aufzunehmen wären. Das nötige Betriebsmaterial hatte er auch bereits beschafft. Da es aber nicht in seiner Absicht lag, der Gesellschaft Konkurrenz zu machen, offerierte er der Generalversammlung diese Konzession. Nachdem man sich über die zu erwartende Rentabilität dieser Linie ausgesprochen hatte, von der sich besonders der Vorstand sehr viel versprach, wurde die Übernahme dieser Konzession wie auch die Erwerbung der beschafften Wagen und Pferde beschlossen. Die Eröffnung dieser Linie ließ aber dann noch einige Monate auf sich warten.

Ein weiterer Antrag betraf das geplante Übereinkommen mit der Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft wegen der Wandsbeker Omnibuslinie, das aber abgelehnt wurde, wie ich bereits ausgeführt habe. Ferner bildete sich auf Wunsch der Aktionäre eine Revisionskommission, die sich hauptsächlich mit der Abänderung der Statuten beschäftigen sollte.

Der Sommer 1872 brachte zunächst eine Verdichtung des Fahrplans der Altonaer Linie, indem diese ab 1. Juli ganztägig alle 9 Minuten verkehrte, bis er sich am 3. November des gleichen Jahres durch Einführung des 8-Minuten-Betriebes weiterverbesserte[72]).

Am 15. Oktober 1872 wurde dann endlich die auch in der Öffentlichkeit schon lange vorher angekündigte neue Omnibuslinie vom Harburger (Hannöverschen) Bahnhof auf dem Grasbrook zum Dammtor-Bahnhof in Betrieb genommen[73]). Sie verkehrte zunächst halbstündlich zu einem Fahrpreis von 2 ß für jede Entfernung. Die Wagen dieser Linie nahmen folgenden Weg: vom Harburger Bahnhof über Meyerstraße—Brooktor—1. und 2. Brandstwiete—Fischmarkt—Große Reichenstraße—Adolfsplatz— Alter Wall—Reesendamm—Jungfernstieg—Gänsemarkt—Dammtorstraße zum Dammtor-Bahnhof. Am Eröffnungstage waren die Pferde reichlich mit Bändern und die Wagen mit Girlanden geschmückt, und die letzteren wiesen noch die angenehm vermerkte Neuerung auf, daß die Richtungsschilder jetzt dem Fahrtziel entsprechend verändert werden konnten, so daß das Ziel der Fahrt eindeutig erkennbar war. Bei der günstigen Linienführung quer durch die Innenstadt schien die Hoffnung auf eine gute Rentabilität nicht ungerechtfertigt, aber so hochgespannt die Erwartungen waren, so niederschmetternd war das Ergebnis! Im Oktober beförderte die Linie täglich im Durchschnitt nur 115 Fahrgäste. Daraufhin wurde der Fahrplan am 11. November um 50 % eingeschränkt und nur noch stündlich gefahren[74]), wodurch der Verkehr sogar unter die Hälfte absank. Als einen Belebungsversuch kann man es bezeichnen, wenn auf den Wunsch der Einwohner Eimsbüttels eingegangen und die Linie ab 20. November teilweise bis Eimsbüttel durchgezogen wurde. Es handelte sich um vier Fahrten am Tage, die werktags vom Dammtor-Bahnhof über Grindelallee—An der Verbindungsbahn—Schröderstiftstraße—Schäferkampsallee—Fruchtallee—Eppendorfer Weg—Osterstraße bis zur Ecke Heußweg verlängert wurden. Bei genügender Rentabilität wurde eine entsprechende Vermehrung der Fahrten in Aussicht gestellt und ab 26. November eine weitere Fahrt bis Eimsbüttel durchgeführt, auch am Sonntag wurden mit einer Ausnahme alle Fahrten durchgeführt[75]). Die ganze Strecke kostete jetzt 3 ß Fahrgeld. Trotzdem beförderte die Linie im November aber nur 58 Fahrgäste täglich, und man setzte jetzt alle Hoffnungen auf die Eröffnung

der Eisenbahn von Hamburg nach Harburg, die am 1. Dezember 1872 erfolgte. Mit diesem Tage erhielt die Linie also einen neuen Fahrplan[76]). Dieser war nicht dichter als der vorhergehende, aber die Verkehrszeiten der Linie richteten sich jetzt nach den Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Züge auf dem Harburger Bahnhof, so daß die Wagen also nicht in einem bestimmten Zeitabstand, sondern in größeren und kleineren Pausen verkehrten, was für eine städtische Verkehrslinie sehr unglücklich ist. Aber diese Erfahrung mußte erst gemacht werden. Obwohl jetzt nach Eröffnung der Eisenbahn für diese Linie alle Vorbedingungen erfüllt waren, beförderte sie im Dezember aber auch nur 120 Fahrgäste täglich. Als nächste Maßnahme wurde der Harburger Bahnhof als Endpunkt aufgegeben, und vom 20. Januar 1873 an verkehrte die Linie alle zwei Stunden zu den gleichen Minutenziffern nur noch zwischen Brooktor und Eimsbüttel, und zwar vom Schlump nicht mehr über Schäferkampsallee, sondern über Kleiner Schäferkamp—Weidenallee zur Fruchtallee[77]). Zum Frühjahr rechnete man wahrscheinlich mit einer Besserung der Linie durch eine Zunahme des Reiseverkehrs und führte sie ab 13. März 1873 wieder bis zum Harburger Bahnhof durch[78]). Da die Fahrten nach Eimsbüttel, abgesehen von einer Morgenfahrt, erst nachmittags begannen, wurde ein Sonderwagen der Linie Eimsbüttel durch das Millerntor, der um 1.45 Uhr ab Eimsbüttel verkehrte, vom gleichen Tage an über Heußweg—Osterstraße—Eppendorfer Weg—Schulterblatt zur Stadt geleitet. Aber die Harburger Bahnhofslinie bewährte sich auch jetzt nicht, denn die täglichen Beförderungsziffern blieben unter 100 Fahrgästen. Am 11. Mai 1873 fuhr sie zuletzt dorthin, und ab 12. Mai 1873 verkehrte sie nur noch alle zwei Stunden zwischen Dornbusch und Eimsbüttel, jetzt wieder durch die Schäferkampsallee und in Eimsbüttel durch den Heußweg bis zum Marktplatz, dem allgemeinen Eimsbütteler Endpunkt[79]). Der Fahrpreis betrug jetzt 2 ß bis zur Schröderstiftstraße, Ecke 2. Durchschnitt und 3 ß für die ganze Strecke. Aber auch mit dieser Linienführung, die in großen Zügen ja der Pferde-Eisenbahn folgte, wurde die Linie nicht lebensfähig, so daß sie am 5. Juli 1873 ganz eingestellt werden mußte, nachdem sie in der kurzen, aber wechselvollen Zeit ihres Bestehens rund 24 200 Fahrgäste befördert hatte. Als Überbleibsel blieben auf der Linie Eimsbüttel—Millerntor ab 6. Juli 1873 ganztägig alle zwei Stunden Extratouren zum Dornbusch bestehen, die den Weg des obenerwähnten Sonderwagens nahmen[80]).

Aber eine auf dieser Linie eingeführte Neuerung wurde auch auf die anderen Linien ausgedehnt: die Ausgabe von Fahrscheinen oder wie die Presse sich ausdrückte: „Für die Folge wird die Controle durch zu copirende Billets beschafft werden“[81]). Damit konnten dann die Kontrolluhren, die der Kondukteur für jeden Fahrgast bedienen mußte, und von denen die erfolgte Registrierung des Fahrgastes mit einem Glockenschlage angezeigt wurde, wegfallen. Doch auch jetzt konnte das Publikum sich an diese Neuerung noch nicht gewöhnen, so daß die Gesellschaft sich noch drei Jahre später veranlaßt sah, die nachstehende Notiz der Presse zur Veröffentlichung zu übergeben[82]):

„Der Vorstand der B.O.A.G. macht darauf aufmerksam, daß das vor längerer Zeit eingeführte Coupon-System und die dadurch bedingte Revision durch die Inspectoren von verschiedenen Seiten zu irriger Auffassung Veranlassung gegeben hat. Der Vorstand fordert daher das Publikum auf, die in einem so großen Geschäft durchaus notwendige Controle dadurch zu unterstützen, daß es sich der Mühe unterzieht, die Coupons

anzunehmen oder sie zu fordern, wenn der Conducteur die Ausgabe unterläßt, ferner die Coupons während der Fahrt aufzubewahren und sie nicht im Wagen anzukleben oder hinzuwerfen, damit einer nochmaligen Benutzung vorgebeugt wird. Da die Inspectoren angewiesen sind, sich die Coupons der Fahrenden vorzeigen zu lassen, so sind diejenigen Fahrgäste, welche nicht im Besitz ihres Coupons sind, der Gefahr ausgesetzt, noch einmal bezahlen zu müssen, was dann nicht mehr wie ganz in der Ordnung ist."

Daß auch dieser Hinweis noch nicht genügt hat, zeigte vier Jahre später eine gemeinsame Bekanntmachung der Hamburger Verkehrsunternehmungen, auf die ich an anderer Stelle wieder zurückkommen werde.

Nach Eröffnung der Eisenbahn von Hamburg nach Harburg stellte Anfang Dezember 1872 die Omnibuslinie von Schlüter, die die gleiche Strecke befuhr, ihre Fahrten ein. Das zu dieser Linie gehörige Material, wie sechs Omnibusse verschiedener Größe, sechs Packwagen, sechs Briefpostwagen, eine Reihe Halbchaisen, Droschken und Schlitten und 25 Pferde, wurde am 16. Dezember 1872 in Harburg in öffentlicher Auktion verkauft[83]). Über den Verkehrsumfang dieser Linie in den letzten Jahren ist leider nie etwas veröffentlicht worden; er kann aber nicht unbedeutend gewesen sein, denn es bedienten sich ihrer ja die meisten Reisenden, die ab Harburg die Züge benutzen wollten. Sie war in diesem Sinne also keine Linie für innerstädtische Verkehrsbedürfnisse, sondern nur eine Zubringerlinie für die in Harburg beginnende Eisenbahn. Den Lokalverkehr bewältigten die zwischen Hamburg und Harburg verkehrenden Dampfer, deren Beförderungsziffern diese Omnibuslinie bei weitem nicht erreichen konnte.

Trotzdem hatten auch die Dampfer einen gewissen Anteil am Fernverkehr, denn der auf den Dampfern nach der Eröffnung der Eisenbahn eingetretene Verkehrsrückgang kann nicht nur den Einwohnern Harburgs zugeschrieben werden, die jetzt ja auch, wenn sie nach Hamburg wollten, lieber die schnellere Eisenbahn benutzten. Die nachstehende Statistik zeigt die Verkehrsentwicklung der Dampfer in den fraglichen Jahren[84]):

Verkehr der Harburger Dampfschiffe nur durch den Köhlbrand

Im Durschn. der Jahre	Reisen hin & zur.	Es wurden Personen befördert nach Hamburg	nach Harburg	Gesamt
1867/70	8 808	199 612	186 671	386 283
1871/75	7 163	186 325	169 809	356 134
1876/80	6 341	151 150	139 223	290 373
1881/85	6 849	166 089	151 634	317 723

Danach wurden also auch bei den Dampfern in den Jahren 1871—80 die Fahrten nach und nach um 28 % eingeschränkt, und die Zahl der Reisenden ging um 25 % zurück, bis ab 1881 wieder eine Aufwärtsentwicklung einsetzte.

Eine weitere Linie der B.O.A.G., die bald nach der unglückseligen Linie zum Harburger Bahnhof eröffnet wurde, entwickelte sich wesentlich günstiger. Diese sollte die nördlichen Teile Altonas mit Hamburg und St. Georg verbinden und damit die erste Linie werden, die beide Endpunkte außerhalb der Tore hatte und nach damaligen Begriffen also zwei Linien in sich vereinigte[85]). Nachdem die Hamburger und Altonaer Behörden ihre Einwilligung gegeben hatten, wurde sie am 1. November 1872 dem Verkehr übergeben[86]). Sie ging vom Lübecker Tor aus, durchfuhr die Lohmühlenstraße—Brunnenstraße—Bleicherstraße—Lange Reihe—Ernst-Merck-Straße—Rosenstraße—Pferdemarkt—Alstertor—Alsterdamm—Ree-

sendamm — Alter Wall — Bleichenbrücke — Große Bleichen — Wexstraße — Neuer Steinweg—Millerntor— Kieler Straße—Hummeltor und in Altona die Große Rosenstraße und Holstenstraße bis zur Allee. In den Abendstunden unterschieden sich die Wagen dieser Linie von denen der anderen Altonaer Linie durch ein orangegelbes Licht der Bocklaternen. Der Fahrpreis betrug 3 ß (Kinder 2 ß) für die ganze Strecke und 2 ß bis zum Millerntor. Eröffnet wurde diese Linie mit einem stündlichen Betrieb, da die neuen weißlackierten Wagen aus Berlin noch nicht eingetroffen waren. Die beiden ersten dieser Wagen wurden am 12. November 1872 eingesetzt, aber eine Vermehrung der Fahrten konnte noch nicht vorgenommen werden, da jetzt keine geeigneten Pferde zu beschaffen waren[87]). Aus diesen Gründen konnte der vorgesehene 30-Minuten-Betrieb erst am 11. Dezember 1872 verwirklicht werden[88]). Der Verkehr dieser Linie ließ sich recht gut an. Schon am zweiten Sonntag beförderte ein Wagen dieser Linie auf 16 Doppelfahrten 431 Fahrgäste, so daß der Kondukteur abends 81 ℳ abliefern konnte, ein damals beachtliches Ergebnis. Im Durchschnitt beförderte sie im November 1872 täglich 493 Fahrgäste, eine Zahl, die sich dann von Monat zu Monat erhöhte.

Schon am 30. Dezember 1872 fand die Generalversammlung statt, auf der über das abgelaufene Jahr berichtet wurde, mit dem man recht zufrieden war[89]). Gegen 1871 wurden 70 000 ℳ mehr vereinnahmt, die teilweise zur Abdeckung des Defizits der vergangenen Jahre und teilweise zur Bestreitung der Kosten für die neuen Linien dienten. Eine Dividende konnte daher nicht verteilt werden, aber der Geschäftsbericht schloß mit den Worten: „Gelingt das Vorhaben, eine Erhöhung der Fahrpreise zu erzielen, und bleibt die Frequenz der diesjährigen nur einigermaßen gleich, so ist die Prosperität des Unternehmens nicht mehr zu bezweifeln und kann sowohl dem Publikum eine alle billigen Ansprüche erfüllende, möglichst ausgedehnte, prompte und bequeme Fahrgelegenheit, als auch den Actionären eine Dividende in sichere Aussicht gestellt werden." Auch an der Börse wurde die Situation des Unternehmens wieder etwas günstiger beurteilt; zum Jahresende erholte sich der Aktienkurs von 75 noch einmal auf 87, um dann Anfang 1873 wieder auf 80 zurückzugehen, auf welcher Ebene er sich dann bis 1875 halten konnte.

Gegen 1871 wurden 450 500 Personen mehr befördert, und an diesem Zuwachs waren alle Linien beteiligt, auch die Wandsbeker Linie, die ihren Anteil halten konnte. In Horn wurde ein Grundstück für 6000 ℳ angekauft und die dortigen Stallungen derart vergrößert, daß jetzt sämtliche Pferde der Horner Linie hier untergebracht werden konnten. Hierfür brach man einen Teil der Wandsbeker Stallungen ab und baute ihn in Horn wieder auf. Dieses wird sicher nicht nur zweckmäßig, sondern auch ein vorbereitender Schritt für einen Rückzug aus dem Wandsbeker Geschäft gewesen sein. Auch in Eimsbüttel wurde ein passender Platz zur Erbauung eines Stalles und einer Remise erworben.

Hauptsächlich mußte diese Generalversammlung sich aber mit den vorgeschlagenen Änderungen der Statuten befassen, die von der Revisionskommission ausgearbeitet worden waren. Verändert wurde zunächst der § 2, der den Gegenstand des Unternehmens betraf und den Omnibusbetrieb auf Hamburg und Altona beschränkte, ihn jetzt aber auch auf die Umgebung der beiden Städte ausdehnte. Weiter beschnitt die Versammlung das Recht der Freifahrt der Aktionäre, indem der § 8 nun folgende Fassung erhielt[90]):

„Jeder Aktionär, auf dessen Namen 10 Aktien geschrieben sind, hat das persönliche

Recht der freien Fahrt auf allen Linien der Gesellschaft. Jedoch hat der also Berechtigte die zu einer ordnungsmäßigen Controlle erforderlichen Auslagen zu ersetzen und zu diesem Zwecke für je 100 Controlle-Karten ganzer Tour 2 Thaler und für je 100 Controlle-Karten halber Tour 1½ Thaler an die Gesellschaft zu zahlen.

Jeder Mißbrauch dieses persönlichen Fahrrechts zieht nach Befinden des Vorstandes gänzliche oder zeitweise Aufhebung des Rechtes der freien Fahrt nach sich."

Auch dieses wurde angenommen, obwohl den Hammer Aktionären die Freifahrt kontraktlich zugesichert war. Sodann wurde der Verwaltungsrat durch den Vorstand ersetzt und im § 9 bestimmt, daß diesem der Direktor der Gesellschaft beigeordnet wurde, so daß der Vorstand mit diesem aus fünf Mitgliedern bestand. Als permanente Vertretung der Generalversammlung wurde ein aus sieben Mitgliedern bestehender Aufsichtsrat eingesetzt, der aber nicht befugt war, dem Vorstand für ein abgelaufenes Geschäftsjahr Entlastung zu erteilen, was auch weiterhin der Generalversammlung vorbehalten blieb. Der § 24 regelte die Verteilung des Reingewinns neu, von dem jetzt 50 % als Dividende, 10 % als Tantieme an den Vorstand, 10 % an die Beamten und Angestellten verteilt und 25 % dem Kaufkonto und 5 % dem Reservefonds zugeschrieben werden sollten. Schließlich wurde noch der § 31 neugefaßt, der die Beschlußfähigkeit der Generalversammlung für den Fall der Auflösung oder der Übertragung der Gesellschaft auf eine andere Aktiengesellschaft betraf.

Aber wegen des Rechts der Freifahrt stand auf der Tagesordnung der nächsten Generalversammlung schon wieder ein Antrag, da sich jetzt diejenigen Aktionäre benachteiligt fühlten, die von diesem Recht keinen Gebrauch machten und dafür jetzt eine Sonderdividende beanspruchten. Deswegen kam es zu einer lebhaften Debatte. Einig war man sich darüber, daß die häufig vorgekommene Vermietung dieses Fahrrechts eine Benachteiligung der Gesellschaft bedeutete und schlug deswegen wiederum eine gründliche Revision der Statuten vor. Schließlich wurde mit 242 gegen 96 Stimmen ein Antrag angenommen, durch den der § 8 jetzt noch folgenden Zusatz erhielt[91]):

„Für alle Aktien, welche nach Alinea 1 dieses § ein Recht der freien Fahrt nicht gewähren, oder für welche dieses Recht im Laufe des verflossenen Jahres nicht ausgeübt worden ist, werden dem Eigentümer Pr. Thlr. 3,— aus dem nach § 23 sich ergebenden Reingewinne, nach Abzug der lt. § 24 für Tantièmen, Reservefonds und Kauf-Konto zu verrechnenden 40 %, im voraus bezahlt."

Damit erhielten dann auch besonders die Aktionäre, die keine 10 Aktien besaßen, ihr Recht.

Da sich die Einlegung von Rauchwagen wie auf der Wandsbeker Linie wohl nicht auf allen Linien rechtfertigen ließ, andererseits bei dem zunehmenden Verkehr und den wachsenden Ansprüchen der Fahrgäste ein viersitziges Rauchkupee nicht mehr ausreichend war, ließ die B.O.A.G. ihre neuen Wagen jetzt mit einem achtsitzigen Rauchabteil bauen, bei denen dann wahrscheinlich das Nichtraucherabteil entsprechend verkleinert worden ist[92]). Einen anderen Weg beschritt Ed. Tavernier, Mitinhaber der 3. Linie, der im November 1872 auf dieser Linie einen in eigener Werkstatt erbauten Wagen in Fahrt setzte, bei dem das Rauchkupee ganz beseitigt und das ganze Innere mit 14 Plätzen den Damen und Nichtrauchern eingeräumt wurde[93]). Die Raucher wurden auf die Deckplätze verwiesen, die mit einem Dach versehen, durch Seitenwände mit Fenstern ringsum geschlossen waren und 12 Personen Raum gewährten.

1873 richtete Ed. Tavernier in Gemeinschaft mit J. A. Schlüter eine neue Omnibuslinie ein, die für die südlichen Teile von Hamburg und Altona am Hafen entlang eine bis dahin fehlende Verbindung schuf[94]). Sie begann in Hamburg am Fischmarkt und fuhr dann über Kleine Bäckerstraße—Dornbusch—Große Bäckerstraße—Börsenbrücke—Großer Burstah—Graskeller—Admiralitätsstraße—Schaartor—Stubbenhuk—Brauerknechtsgraben — Schaarmarkt — Eichholz — Hafentor — Hafenstraße—Pinnasberg durch das Pinnastor nach Altona, wo sie weiter über Kleine Elbstraße und Fischmarkt zur Großen Elbstraße fuhr und beim Holzhafen an der neuen Auffahrt endete. Anfang Juli 1873 begann sie ihre Fahrten mit roten Wagen in stündlichem Wagenabstand. Tariflich wurde die Strecke nicht unterteilt, sondern man nahm sich die Pferde-Eisenbahn zum Vorbild und erhob im Wageninnern einheitlich 3 ß und auf dem Verdeck 2 ß[95]).

In die Interessengemeinschaft der 3. Linie trat 1873 der Altonaer Italiener mit ein, vermutlich, nachdem er seine traditionellen „Börsenfahrten" aufgegeben hatte und für seine Wagen eine einträglichere Ausnutzung suchte. Seitdem verkehrte die 3. Linie dann alle 12 Minuten[96]).

Der Abbruch des Hotels Kaisershof am Neß machte 1873 auch eine Verlegung des Halteplatzes der Omnibusse erforderlich, so daß die Wagen nach Eimsbüttel, Eppendorf und zur Zollvereins-Niederlage seitdem vom Dornbusch abfuhren.

Von den Linien der B.O.A.G. entwickelte sich in diesem Jahre die neue Linie St. Georg—Altona am besten, denn Ende 1872 lagen ihre Beförderungsziffern noch unter denen der Eimsbütteler Linie, und im Jahre 1873 verdoppelten sie sich, nämlich von 522 auf 1019 Fahrgäste im Tagesdurchschnitt. (Die Vergleichszahlen für die Eimsbütteler Linie waren 586 und 653 Fahrgäste.) Entsprechend führte man dann auch auf der St. Georg—Altonaer Linie am 7. Dezember 1873 den 20-Minuten-Betrieb ein, und außerdem fuhren morgens von beiden Endpunkten werktags zwei Zwischenwagen (8.15 und 8.35 Uhr) zum Adolfsplatz[97]). Auch die anderen Linien verzeichneten in diesem Jahre eine erfreuliche Verkehrszunahme, so daß insgesamt 528 975 Fahrgäste mehr als 1872 befördert wurden. Nur die Wandsbeker Linie verzeichnete eine Stagnation, so daß ihr Anteil am Verkehr der B.O.A.G. auf 23,8 % zurückging, während sie ihre Position im Wandsbeker Verkehr annähernd halten konnte (33,3 %).

Auch die Seite, die die Aktionäre interessierte, war freundlicher als in den zurückliegenden Jahren, denn die Bilanz wies einen Reingewinn von 99 700 ℳ aus[98]). Es konnte also nicht nur der alte Verlustvortrag liquidiert, sondern auch wieder 1½ % Dividende verteilt werden (außerdem wurden für 15 500 ℳ Freikarten verfahren). Die Grundstücke standen nach Abzug der Hypotheken mit 259 614 ℳ zu Buch, 361 Pferde mit 227 430 ℳ und 52 Omnibusse mit 102 840 ℳ. Auch von dem fragwürdigen Kaufkonto wurde ein kleiner Betrag abgeschrieben, das trotzdem noch mit 235 500 ℳ bewertet war.

Einen Einblick in die Buntheit der damaligen Münzverhältnisse gewährte auch die Generalversammlung, in der der Wunsch geäußert wurde, die Gesellschaft möge bei der Annahme der verschiedenen Geldsorten großzügiger sein und nicht Münzen, wie z. B. österreichische Vereinstaler, dänische 5-ß-Stücke, Speciestaler usw., zurückweisen.

Die Altonaer Stammlinie beförderte jetzt schon täglich über 3500 Fahrgäste, und am 21. April 1874 trat eine geringfügige Verbesserung ihres Fahrplans ein,

indem der 8-Minuten-Betrieb in einen 7½-Minuten-Betrieb umgewandelt wurde[99]). Im Juli 1874 bedingte die Neupflasterung der Reichenstraße in Altona eine Umleitung der 1. und 3. Linie. Die 3. Linie mußte den Umweg durch das Hummeltor machen, während die 1. Linie durch Lincolnstraße—Trommeltor und Lindenstraße geleitet wurde[100]). Letztere Straßen waren nun aber nicht nur schmal, sondern auch so gewölbt, daß bei der Begegnung von zwei Wagen diese derart in die Schräglage kamen, daß diese Umleitung mehrere Straßenlaternen gekostet hat[101]).

Weitere Unfälle ereigneten sich regelmäßig durch die nicht auszumerzenden Wettfahrten der Wagen der 1. und 3. Linie zwischen dem Millerntor und dem Nobistor, die häufig zu mehr oder minder heftigen Zusammenstößen führten und nicht selten erheblichen Sachschaden verursachten[102]). Von einer anderen Unfallart wurden gelegentlich die Fahrgäste betroffen. Da eine Signalgebung mittels Glockenzug zwischen Kondukteur und Kutscher noch nicht bestand, galt das Zuschlagen der hinteren Wagentür für den Kutscher als das Zeichen zur Weiterfahrt. Wenn nun der Kondukteur unachtsam oder die Fahrgäste nicht flink genug waren, gerieten schon mal einige Finger oder die Hand zwischen Tür und Rahmen, und Quetschungen waren die Folge[103]).

Auf die Zweckmäßigkeit zur Einrichtung fester Haltestellen wurde aus Publikumskreisen in jenen Jahren schon manchmal hingewiesen, auch um die Pferde zu schonen. Aber zu diesem Schritt konnte man sich noch nicht verstehen, und die B.O.A.G. traf Anfang der 1870er Jahre lediglich die Vorkehrung, daß die Wagen der Wandsbeker und Horner Linie in der Rathausstraße zwischen Rathausmarkt und Schmiedestraße nicht anhalten durften, um den Pferden ein erneutes Anfahren auf dieser Steigungsstrecke zu ersparen[104]). Eine ähnliche Maßnahme traf man im August 1874 für die Strecke Ellerntorbrücke—Alter Steinweg, auf der die Wagen der Altonaer Linie ja schon lange ein Vorspannpferd erhielten. Jetzt durfte auf dieser Strecke nur einmal, und zwar an der Düsternstraße, angehalten werden[105]).

Gelegentlich hat die B.O.A.G. auch einen Versuch gemacht, vom Verkehr noch nicht berührte Gebiete diesem zu erschließen. So leitete sie seit Juli 1873 auf der Wandsbeker Linie stündlich einen Wagen von der Wandsbeker Chaussee durch den Eilbeker Weg—Kurze Reihe—Lange Reihe—Sternstraße zum Wandsbeker Marktplatz[106]). Ebenso lag in Altona die Große Bergstraße, die heute alle Straßen, durch die damals der Verkehr rollte, an Bedeutung überflügelt hat, damals noch abseits jeden Verkehrs, was wohl auch der erheblichen Steigung am Ostende dieser Straße zuzuschreiben war. Der Hauptgrund war aber die Eisenbahn, die sich wie ein Riegel zwischen die Städte Altona und Ottensen schob, wodurch sich der Verkehr zwangsläufig auf die südlichere Königstraße und Palmaille konzentrierte. Aus diesen Gründen machte die Bebauung des nordwestlichen Teiles von Altona, insbesondere des Winkels zwischen der Allee und der Großen Bergstraße, auch nur langsame Fortschritte und wurde erst um 1870 lebhafter. Dieses Gebiet bezog die B.O.A.G. am 26. November 1874 mit in ihr Verkehrsnetz ein, indem von diesem Tage an jeder vierte Wagen der Linie Palmaille—Schweinemarkt, also alle 30 Minuten einer, durch die Große Bergstraße geleitet wurde[107]). Einerseits bewährte sich dieser Versuch, aber andererseits führte er auch zu Verärgerungen unter den Fahrgästen, die das Schild „Durch die Große Bergstraße" nicht beachtet hatten und dann meistens zu spät merkten, daß sie im falschen Wagen saßen[108]). So

Leicht mögliche Verwechſelung.



Fahrgaſt (beim Einſteigen): Herrjees — Conducteur, is das ein Omnibus?
Conducteur: Na ja! Was ſollte es denn ſonſt ſein?
Fahrgaſt: Nun, ich glaubte, es wäre ein Packetwagen.

Aus der „Reform“, 2. August 1874.

wurde dieser Wagen am 1. Februar 1875 wieder in seine Stammlinie eingereiht und die Tour durch die Große Bergstraße zu einer selbständigen Linie ausgebaut, die an der Ecke Allee und Große Bergstraße begann, durch diese und dann im Zuge der anderen Linie zum Großneumarkt fuhr. Ihr weiterer Weg verlief dann durch die Wexstraße—Große Bleichen und Bleichenbrücke zum Neuen Wall und sodann wieder wie die Stammlinie zum Schweinemarkt. Sie verkehrte weiterhin alle 30 Minuten[109]). Eine weitere Änderung erfolgte am 15. April 1875, als gleichzeitig mit der Einführung des 20-Minuten-Betriebes ihr östlicher Zweig mit der Linie Altona—Holstenstraße—St. Georg kombiniert wurde. Da beide Linien alle 20 Minuten verkehrten, bestand also zwischen Lübecker Tor und Millerntor ein 10-Minuten-Betrieb[110]). Vermutlich Anfang März 1876 wurde dann der östliche Zweig dieser beiden Linien wieder getrennt und die blau-weiß gestreiften Wagen der Großen-Bergstraße-Linie von der Langen Reihe über Barcastraße—Graumannsweg zur Kuhmühle geleitet[111]), wahrscheinlich bis zur Kuhmühlenbrücke, denn gelegentlich wird dieser Endpunkt auch als Mundsburg*) bezeichnet.

Das Jahr 1874 brachte der B.O.A.G. wieder einen Verkehrszuwachs von 10 %, der zur Hälfte auf die Linie St. Georg—Altona entfiel. Die Wandsbeker Linie konnte ihren Verkehr wiederum nur halten, wodurch sich ihr Anteil weiter entsprechend verschlechterte. Auf der Altonaer Stammlinie konnte in diesem Jahre der 15. und auf der Eimsbütteler Linie der 4. Wagen in Fahrt gesetzt werden. Durchschnittlich befanden sich 41½ Wagen in Betrieb, die 199 333 Meilen durchfuhren. Jedes der zur Bespannung benutzten Pferde mußte demnach täglich ungefähr 3 Meilen im Dienst zurücklegen. Auch die Besetzung der Wagen und die Einnahmen je Fahrt und Fahrgast zeigten eine langsame Aufwärtsentwicklung, wie aus den nachstenhenden Angaben des Geschäftsberichts hervorgeht:

	Fahrgäste Ø je Fahrt	Einnahme Ø je Fahrt	Einnahme Ø je Fahrgast
1872	15	ℳ 2,67½	ß 17,83
1873	15⅞	ℳ 2,81	ß 18,21
1874	16	ℳ 2,91½	ß 18,22

Insgesamt wurden 673 960,20 ℳ vereinnahmt und ein Reingewinn von 53 640 ℳ erzielt. Statutengemäß wurden hiervon zunächst auf 1600 Aktien, für die das Recht der freien Fahrt nicht in Anspruch genommen worden war, je 6 ℳ ausgezahlt, und sodann erhielten sämtliche 2870 Aktien 2 % Dividende, so daß also die nicht zum freien Fahren benutzten Aktien 4 % Dividende erhielten[112]).

Th. Vett, dessen Unternehmen, die „2te Omnibus-Linie vor dem Dammthor", ja von jeher mit inneren und äußeren Schwierigkeiten zu kämpfen hatte, verkaufte im Herbst 1873 seine Linie Eimsbüttel durch das Holstentor, die er seit 1868 schon in Gemeinschaft mit der B.O.A.G. betrieb, mit lebendem und totem Inventar an den Hauptmann a. D. Marquardt, der vorher dem Hanseatischen Kontingent angehört hatte[113]). Aber derselbe fand mit dieser Linie als Einzellinie wohl auch

*) Der Platz des heutigen Bahnhofs „Mundsburg" der Hochbahn entspricht nicht der Lage des alten Hauses, denn dieses lag in dem Winkel Mundsburger Damm und Schürbekerstraße und wird heute von der Straße Immenhof durchschnitten. Dort hatte sich in der 2. Hälfte des 18. Jahrhunderts ein Bürger Mund ein Haus erbaut und dieses Mundsburg genannt

nicht sein Auskommen und verkaufte sie ein Jahr später an die B.O.A.G., so daß auch die Holstentorlinie ab 1. Januar 1875 für Rechnung dieser Gesellschaft fuhr[112]), während Marquardt zum Oberinspektor der B.O.A.G. ernannt wurde[114]).

Der Endpunkt beider Eimsbütteler Linien war bereits am 15. April 1874 vom Dornbusch nach dem Adolfsplatz verlegt worden[115]). Außerdem fuhr seit dem 1. Dezember 1874 die Millerntorlinie nicht mehr durch die Eimsbütteler Chaussee, sondern über Lindenallee—Fruchtallee zum Eimsbütteler Marktplatz[116]). Wahrscheinlich 1876 wurde die Fahrt durch diese Straßen wieder aufgegeben und wurden alle Fahrten dieser Linie über Eppendorfer Weg—Osterstraße zum Heußweg geleitet[117]).

Auch Groß-Borstel war bereits aus der Eppendorfer Linie von Vett herausgelöst und wurde seit dem 31. Mai 1874 fünfmal täglich durch eine eigene Linie bedient, die unter dem Protektorat eines neuen Unternehmers stand, vermutlich Heinrich Lübcke, der einige Jahre später auch die Eppendorfer Linie übernahm. Diese Linie begann in Hamburg, Kleine Johannisstraße 3, fuhr dann über Rathausmarkt—Bergstraße—Jungfernstieg—Gänsemarkt—Dammtorstraße—Dammtordamm—Rothenbaumchaussee—Eppendorfer Chaussee—Eppendorfer Landstraße—Groß-Borsteler Chaussee und endete in Groß-Borstel bei Herrn J. Hinsch[118]).

Anläßlich der Einführung der Reichswährung wurden am 1. Januar 1875 ebenso wie auf der Pferde-Eisenbahn auch die Tarife der Omnibusse umgestellt, und zwar auf 25 ₰ für die ganzen und 20 ₰ für die halben Touren[119]). Ausnahmen bildeten Vetts Linie zur Zollvereins-Niederlage, auf der einheitlich 20 ₰ zu bezahlen waren, und die Linie Taverniers vom Altonaer Holzhafen zum Hamburger Fischmarkt, die auch Hafenlinie genannt wurde. Während bei der Pferde-Eisenbahn die unterschiedlichen Tarife zwischen Deck- und Innenplätzen bei dieser Gelegenheit abgeschafft wurden, behielt die letztgenannte Linie diesen Unterschied noch bei und erhob im Wageninnern 25 ₰ und auf den Decksitzen 20 ₰. Diese Tarifumstellung bedeutete besonders bei den halben Touren eine Erhöhung um ein Drittel, und sie wirkte sich bei den Omnibussen erheblich ungünstiger aus als bei der Pferde-Eisenbahn, indem die Linien der B.O.A.G. teilweise einen Verkehrsrückgang von 10 % und mehr erlitten. Das Publikum nahm den Omnibusunternehmern die Maßnahme weit mehr übel als der Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft, denn die Presse berichtete damals, daß man selbst bei dem schlechtesten Wetter nur noch selten einem vollbesetzten Omnibus begegnete[120]). Ende Januar 1875 kam es deswegen auch zu einer Interpellation in den Städtischen Kollegien Altonas, wer diese Erhöhung eigentlich genehmigt hätte. Senator Rosenhagen, der Chef der dortigen Polizeibehörde, antwortete, sie sei den Unternehmern mit Einverständnis des Magistrats provisorisch unter der Voraussetzung erteilt, daß ein bereits ausgearbeitetes Omnibusreglement den Kollegien zur Beratung und Genehmigung vorgelegt werden sollte[121]). Damit hatte es sein Bewenden, und erst ein Jahr später, nachdem die Verhältnisse stärker geworden waren als die Unternehmer, wurden die Tarife wieder gesenkt.

Trotzdem brachte auch das Jahr 1875 einige Verbesserungen im Omnibusverkehr mit sich. Zunächst verlängerte Tavernier seine Hafenlinie am 28. Februar 1875 vom Hamburger Fischmarkt durch Kleine Reichenstraße—Hopfensack—Winserbrücke—Bauhof—1. Klosterstraße—Bergedorfer Straße—Bahnhofstraße zum Klostertor, dem Bahnhof der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn[122]).

Auch auf der Rothenburgsorter Linie trat insofern eine Veränderung ein, daß sie zwangsläufig ihren Besitzer wechselte. G. Schmidt, der diese Konzession seit dem 26. Januar 1867 besaß, hatte die Linie in der letzten Zeit hoffnungslos verwahrlosen lassen[123]). Allzu groß wird ihr Verkehrsumfang nicht gewesen sein. Nach eigenen Angaben des Besitzers waren die Wagen nur zu den Hauptverkehrszeiten gut besetzt, während sie sonst nur mäßig ausgenutzt waren, so daß er auf die Dauer nicht auf seine Kosten gekommen sein wird. Hinzu kam, daß der Zustand der von ihm benutzten Straßen sehr schlecht war, so daß er den Billwärder Neuendeich im Winter zeitweilig wegen Vereisung nicht befahren konnte, was ihm dann die Anwohner sehr verübelten und ihm vorwarfen, daß er seine Fahrten über den schmalen Deich nach Moorfleth nicht einstellte. In einen weiteren Zwiespalt geriet Schmidt, als er am 1. Mai 1872 auch einige Fahrten über den Billhorner Röhrendamm leitete[124]), die sich rentabler gestalteten als die über den Billwärder Neuendeich, so daß er am 23. Januar 1874 bei der Landherrenschaft der Marschlande um Erweiterung seiner Konzession auch auf dieser Strecke nachsuchte. Sie wurde ihm auch am 6. März 1874 genehmigt und ein Rivale, der Paketfuhrmann Carl Barwick, der sich auch um diese Linie beworben hatte, abschlägig beschieden. Sein Anfang April 1874 dann eingeführter Fahrplan wies 14 Fahrten am Tage auf, von denen nur noch fünf über den Billwärder Neuendeich gingen[125]). Die Tariferhöhung, die auf den anderen Omnibuslinien am 1. Januar 1875 erfolgte, führte er auf der Rothenburgsorter Linie bereits am 6. Dezember 1874 mit folgender Begründung ein: „Die bevorstehende gesetzliche Einführung der Reichsmünze, die hohen Futterpreise, endlich die Unwegsamkeit des Reviers von Brandsheck machen die unerhebliche Erhöhung der Fahrpreise unerläßlich." Und da die neuen Münzen noch nicht genügend im Umlauf waren, setzte er hinzu: „Die Conducteure sind jederzeit mit Reichsscheidemünze versehen, um bei Zahlungen von 4 Schillingen ein 5- oder 10-Pfennig-Stück herauszugeben."

Anfang Februar 1875 ging er sogar so weit, die Fahrten über den Billwärder Neuendeich stillschweigend ganz einzustellen. Die Folge war eine Beschwerde der Anwohner bei der Landherrenschaft, in der dann auch auf allerlei sonstige Mißstände im Betriebe dieser Linie hingewiesen wurde, die Schmidt nicht gerade im besten Licht erscheinen ließen. So kam es ihm nicht darauf an, einen nach Hamburg unterwegs befindlichen Omnibus auf halbem Wege anzuhalten und umkehren zu lassen, um eine halbe Stunde später zu fahren. Die Fahrgäste mußten aussteigen, und als sie sich nach dem Grunde erkundigten, sollen von seiner Seite recht derbe Ausdrücke gefallen sein. Auf der Landherrenschaft wurde dann mit ihm verhandelt und gefordert, die Fahrten zu vermehren, was er ablehnte. Er erklärte sich aber bereit, die Linie mit fünf Omnibussen und 18—20 Pferden zu verkaufen, und zwar für 20 000 ℳ. Da eine Einigung nicht erzielt werden konnte, auf der anderen Seite eine Änderung aber wünschenswert war, wurde Schmidt Anfang März 1875 die Konzession zum 15. Mai 1875 entzogen, ihm aber die Verpflichtung auferlegt, die Linie so lange weiterzubetreiben, bis sich ein Nachfolger gefunden haben würde. Diese Bedingung beleuchtete die schwache Seite der ganzen Angelegenheit, denn wenn die Linie rentabel gewesen wäre, hätte man sich um einen Nachfolger nicht den Kopf zu zerbrechen brauchen. Schließlich erklärte die B.O.A.G. sich bereit, die Linie zu betreiben, wenn von den Anwohnern für 24 000 ℳ Aktien der Gesellschaft übernommen würden. Auf dieser Grundlage

kam es zum Abschluß. Die Anwohner übernahmen für 20 000 ℳ Aktien, und Schmidt erhielt eine Abstandssumme von 13 000 ℳ, obwohl sein Betriebsmaterial schon sehr schlecht war. Ab 20. April 1875 betrieb die B.O.A.G. dann die Linie, während die endgültige Konzessionserteilung erst im Juli 1875 erfolgte[126]). Der Endpunkt wurde von der Kleinen Johannisstraße nach dem Adolfsplatz verlegt, von wo die Wagen über Große Johannisstraße—Rathausmarkt—Rathausstraße—Speersort—Steinstraße—Johanniskloster—Banksstraße und Billhorner Röhrendamm bzw. Billwärder Neuendeich zum Wasserturm in Rothenburgsort fuhren. In der Gegenrichtung ging es von der Banksstraße durch Deichtorstraße—Meßberg—Hopfensack—Kleine Reichenstraße — Fischmarkt — Kleine Bäckerstraße — Dornbusch—Große Bäckerstraße. Der Endpunkt wurde aber auf allgemeinen Wunsch am 20. Mai 1875 wieder nach der Kleinen Johannisstraße zurückverlegt[127]). Merkwürdigerweise setzte man die Fahrpreise wieder unterschiedlich nach Plätzen fest, und es kostete:

	im Wageninnern	auf dem Deck und Hinterperron
die ganze Strecke	25 ₰	20 ₰
die halbe Strecke (bis Brandsheck)	20 ₰	15 ₰

Kinder überall einheitlich 15 ₰

Es bestand ganztägig ein 60-Minuten-Betrieb, und morgens, mittags und abends wurde eine Fahrt über den Billwärder Neuendeich geleitet. Diese Fahrten sagten aber auch der B.O.A.G. nicht zu, und als ein Abschnitt des Billwärder Neuendeichs neu gepflastert wurde, fuhren auch diese über den Billhorner Röhrendamm, bis die Zeitung auf die Verpflichtung hinwies und die Wagen dann wieder ihren vorgeschriebenen Weg nahmen[128]). Die den Rothenburgsortern versprochene Verbesserung des Fahrplans erfolgte freilich erst am 19. September 1875. Mit diesem Tage wurde vormittags von 7.30 bis 9.00 Uhr und ab 12.00 Uhr mittags halbstündlich gefahren und fünf Fahrten über den Billwärder Neuendeich geleitet[129]). Im Sommer 1877 erfolgte dann die Umstellung auf den 20- und 30-Minuten-Betrieb[130]).

Schmidt hatte sein Geschäft aber noch nicht ganz aufgegeben, denn einige seiner bis Moorfleth ausgedehnten Fahrten behielt er noch nach Abgabe der Rothenburgsorter Linie bei. Auf diesen Fahrten, die er nicht als Pendelfahrten zwischen Rothenburgsort und Moorfleth ausführte, sondern die er bis Hamburg durchzog, nahm er gelegentlich wohl auch mal Fahrgäste zwischen Rothenburgsort und Hamburg mit, so daß die B.O.A.G. sich darüber bei der Landherrenschaft beschwerte. Schmidt wird auch diese Fahrten bald aufgegeben haben, denn als die B.O.A.G. von April bis August 1877 morgens und nachmittags eine Fahrt nach Moorfleth ausführte, hieß es in der Akte, daß diese Linie vorher von Brügmann betrieben wurde[123]).

1875 erhielt auch die Uhlenhorst nochmals eine Omnibusverbindung. Die schlechten Erfahrungen der früheren Jahre waren wohl in Vergessenheit geraten, oder Karl Caesar glaubte, durch die inzwischen fortgeschrittene Bebauung dieser Gegend jetzt eine Linie dorthin doch rentabel gestalten zu können, als er Anfang 1875 bei der Landherrenschaft der Geestlande um die Konzessionierung dieser Linie nachsuchte. Die Konzession wurde ihm erteilt, und Ende März 1875 übertrug er diese auf den Fuhrwerksbesitzer C. H. Soltau, C. H. Hopf Nachf.[131]). Die Eröffnung dieser Linie erfolgte dann am 21. Mai 1875 mit stündlichen Fahr-

ten während des ganzen Tages. Der Tarif betrug einheitlich 20 ₰, für Kinder 15 ₰, doch wurden auch 100 Karten zu 18 bzw. 12 ℳ abgegeben. Die Linienführung entsprach in großen Zügen der früheren Linie und begann an der Ecke Altenwallbrücke und Graskeller, verlief dann über Altenwall—Reesendamm—Alsterdamm—An der Alster—Mundsburger Brücke—Papenhuder Straße—Uhlenhorster Weg—1. und 2. Adolfstraße—Carlstraße und Hofweg bis zur Ecke der Körnerstraße[132]). Soltau hatte ursprünglich die Absicht, den Hofweg in seiner ganzen Länge zu durchfahren. Um diesen mit Omnibussen benutzen zu können, war es aber erforderlich, die Bäume aufzuschneiden, worüber sich Soltau mit der Interessentenschaft dieser Privatstraße nicht einigen konnte, so daß er seinen Plan fallenlassen mußte.

Die anfängliche Entwicklung der Linie war nicht ungünstig, und am 13. Juni 1875 führte Soltau den halbstündigen Verkehr ein. Die letzten drei Abendfahrten gingen von der Stadt aus nur bis zur Lohmühlen- oder Gurlittstraße, von wo die Wagen dann nach den Stallungen in der Angerstraße aussetzten[133]). Mit Fortschreiten der Jahreszeit wurden ab 19. Oktober 1875 die Abendfahrten dieser Linie eingeschränkt und ein Theaterwagen eingelegt, der vom gleichen Tage nach Schluß des Stadttheaters nach der Uhlenhorst fuhr. Der Wagen hielt dem Theater gegenüber. Die Karten mußten vor Beginn der Vorstellung in der Theaterrestauration gelöst werden und galten nur für den gleichen Abend[134]). Der Winter mit seinen Verkehrsschwierigkeiten auf der Alster veranlaßte Soltau zur Einlegung eines weiteren Wagens auf dieser Linie, der vom 12. Januar 1876 bis 1. Februar 1876 täglich acht Verstärkungsfahrten ausführte, so daß teilweise ein 15-Minuten-Betrieb bestand[135]). Am 30. April 1876 verkehrte diese Linie und auch der Theaterwagen zuletzt, „mangels Beteiligung", wie die Zeitung berichtete[136]). Das wird gestimmt haben, aber Soltau brauchte die Wagen auch für eine Verdichtung des Fahrplans seiner inzwischen eröffneten Hohenfelder Linie, weil am gleichen Tage auch die Wandsbeker Linie der B.O.A.G. einging.

Mit der Wandsbeker Linie der B.O.A.G. ging es 1875 sichtlich bergab. 1874 konnte sie ihren Verkehr gegen 1873 nur halten. Während die Pferde-Eisenbahn 10 % mehr beförderte, beförderte sie 1874 im Tagesdurchschnitt 2187 und 1873 2176 Fahrgäste, und von Januar bis August 1875 wurde sie nur noch von 2039 Fahrgästen täglich benutzt. Entsprechend ging auch ihr Anteil am Gesamtverkehr nach Wandsbek auf 25 % (Mai—August sogar auf 22,7 %) zurück, was nicht nur eine Auswirkung der Tariferhöhung gewesen sein wird. Ihr Anteil am Verkehr der B.O.A.G. betrug nur noch 17,6 %, womit sie noch an zweiter Stelle stand. Die Altonaer Stammlinie bewältigte immer noch 29,3 % des Verkehrs der Gesellschaft, doch lassen diese letzteren Zahlen keinen Vergleich mit den früher genannten zu, da in der Zwischenzeit von der B.O.A.G. einige neue Linien eröffnet oder übernommen worden sind. Am 1. Mai 1875 wurde auf der Wandsbeker Linie zunächst die stündliche Fahrt durch den Eilbeker Weg eingestellt[137]), und im Spätsommer warf das bereits erwähnte Abkommen mit der Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft seine Schatten voraus, indem am 14. September 1875 vom 12- auf den 15-Minuten-Betrieb übergegangen wurde[138]).

Vom gleichen Zeitpunkte sah die Gesellschaft auch davon ab, ihre monatlichen Beförderungsziffern wie bisher nach Linien getrennt zu veröffentlichen. Darum sei an dieser Stelle nochmals festgehalten, wie sich der Verkehr in den letzten

Monaten auf die Linien verteilte. Von Mai bis August 1875 wurden befördert auf den Linien

Schweinemarkt—Altona Palmaille	442 028	Fahrgäste	=	29,3 %
Graskeller—Wandsbek	265 678	„	=	17,6 %
Rathausmarkt—Horn	234 862	„	=	15,6 %
St. Georg—Altona Holstenstraße	169 267	„	=	11,2 %
St. Georg—Altona Große Bergstraße	134 406	„	=	8,9 %
Adolfsplatz—Millerntor—Eimsbüttel	120 683	„	=	8,0 %
Adolfsplatz—Holstentor—Eimsbüttel	82 090	„	=	5,5 %
Kleine Johannisstraße—Rothenburgsort	58 211	„	=	3,9 %
	zus. 1 507 225	Fahrgäste	=	100 %

Am 1. September 1875 verlängerte Th. Vett seine Linie zur Zollvereins-Niederlage werktags durch den Grindelhof bis zur Ecke der Hochallee, während sonntags wie bisher nur bis zur Ecke der Grindelallee gefahren wurde. Werktags verkehrte diese Linie halbstündlich und sonntags stündlich[139]).

Mit dem Verlauf des Jahres 1875 war die B.O.A.G. recht zufrieden, wenn auch die durch die Tariferhöhung abgewanderten Fahrgäste noch nicht zurückgewonnen werden konnten. Insgesamt wurden in diesem Jahre 3 877 512 Fahrgäste befördert, das waren 200 896 mehr als 1874. Aber dieses Plus war nur den im Jahre 1875 neu hinzugekommenen Linien zuzuschreiben, denn die Beförderungsziffern der alten Linien lagen zum Teil erheblich unter denen des Vorjahres. Aber die durch die Tariferhöhung vergrößerten Einnahmen ergaben einen Reingewinn von zirka 75 000 ℳ, von denen 56 000 ℳ zur Verteilung einer Dividende von 5 % verwandt wurden. Den restlichen Betrag von ungefähr 18 000 ℳ wollte der Vorstand einem „Roulancefonds" zuschreiben, was ihm aber die Generalversammlung nach einer lebhaften Debatte nicht zugestand. Statt dessen wurde beschlossen, diesen Betrag von den Grundstücken der Gesellschaft abzuschreiben. Von dem Kaufkonto waren 48 000 ℳ abgesetzt worden für den Erlös der Wandsbeker Linie. Es wurde aber auch wieder um 22 000 ℳ erhöht für neuerworbene Linien, für Kosten der Vorarbeiten der Pferde-Eisenbahn nach Altona, und 6000 ℳ betrafen die Vermittlungsprovision für den Verkauf der Wandsbeker Linie. Besonders die Aktivierung des letzten Postens erregte erhebliches Mißfallen unter den Aktionären, die auch vorschlugen, einen Wagenfonds und ein Pferde-Assekuranz-Konto einzuführen und diese regelmäßig zu dotieren[140]).

Die Omnibusunternehmer waren aber doch auch daran interessiert, den durch die Tariferhöhung verursachten Verkehrsschwund aufzufangen. In diesem Sinne waren die Städtischen Kollegien Altonas und die Polizeiverwaltung dieser Stadt auch schon an die B.O.A.G. herangetreten. Die Gesellschaft war auch nicht abgeneigt, darauf einzugehen, aber sie verlangte für ihr Entgegenkommen von Altona einige Zugeständnisse. Erstens brachte sie die alte Streitfrage der Endhaltestelle ihrer Altonaer Stammlinie wieder vor und wünschte die Verlegung derselben zum Westende der Palmaille; dann sollte auch das Umspannen der Pferde nicht mehr beim Büro in der Palmaille, sondern an der Endhaltestelle vorgenommen werden. Auch die Endhaltestelle der Linie „Große Bergstraße" wünschte sie nach der Marktstraße zu verlegen, um dann durch diese und die Große Westerstraße zur Großen Bergstraße zu fahren. Schließlich bat sie, auf der Linie Holstenstraße—St. Georg die Zahl der eingesetzten Wagen um zwei vermehren zu dürfen, um

auf dieser Linie den 15-Minuten-Betrieb einzurichten. Unter diesen Bedingungen war die B.O.A.G. bereit, den 20-ß-Tarif auf 15 ß zu ermäßigen[141]). Die Städtischen Kollegien genehmigten nun ihrerseits die Tarifermäßigung, aber nur „für die jetzt bestehenden Routen". Von den Bedingungen wurde also keine Notiz genommen[142]). Das wollte die B.O.A.G. nun nicht so ohne weiteres hinnehmen, und auf der Sitzung der Städtischen Kollegien vom 12. Januar 1876 teilte der Chef der Polizeiverwaltung, Senator Brütt, mit, „die B.O.A.G. habe erklärt, daß sie mit Rücksicht darauf, daß die städtischen Collegien die von ihr gewünschten Abänderungen in den Fahrplänen und Haltestellen beanstandeten, von der Ausführung der beabsichtigten Preisermäßigung des Fahrtarifs absehe"[143]).

Aber die B.O.A.G. hatte ihre Rechnung ohne die 3. Linie gemacht. In der gleichen Sitzung wurde nämlich ein Antrag dieser Interessengemeinschaft auf Ermäßigung des Tarifs für die halbe Strecke verhandelt und angenommen, die dann am 15. Januar 1876 auf der 3. Linie durchgeführt werden konnte. Es verbilligte sich dadurch also die Fahrt vom Schweinemarkt oder der Ottensener Grenze bis zum Millerntor von 20 auf 15 ß[144]). Danach dauerte es nur noch einige Tage, bis die B.O.A.G. am 19. Januar 1876 dem Beispiel folgte und die Stammlinie dieser Gesellschaft den gleichen Tarif erhielt. Auf den Linien St. Georg—Altona war bereits am 7. Januar 1876 eine neue Tarifstufe eingeführt worden, nach der man für eine Fahrt von St. Georg bis zur Ecke Jungfernstieg und Reesendamm nur noch 15 ß erhob. Jetzt wurden diese beiden Linien und auch die beiden Eimsbütteler Linien in drei „Stationen" (Teilstrecken) eingeteilt, und zwar: Lübecker Tor—Reesendamm/Ecke Jungfernstieg—Millerntor—Altona Holstenstraße oder Große Bergstraße und Adolfsplatz—Millern- oder Holstentor—Schulterblatt—Eimsbüttel. Eine Station kostete 15 ß, zwei Stationen 20 ß und die ganze Strecke 25 ß. Kinder zahlten auf allen Linien für jede Entfernung 15 ß. Die Tarife der Rothenburgsorter, Wandsbeker und Horner Linien blieben unverändert[145]). Auf der Horner Linie war bereits am 11. Dezember 1875 anläßlich der Eröffnung der Pferde-Eisenbahn nach Hamm der Fahrpreis bis zum Hammer Kirchenberg auf 20 ß ermäßigt worden[146]).

Die beabsichtigte Einführung des 15-Minuten-Betriebes auf der Linie Lübecker Tor—Altona Holstenstraße wurde jetzt auch verwirklicht und die bereits erwähnte Trennung dieser Linie von der Linie durch die Große Bergstraße durchgeführt. Sie verkehrte dann aber nur noch alle 30 Minuten, so daß ein Mehreinsatz von Betriebsmitteln dadurch nicht erfolgte.

Wenn die Unternehmer nun glaubten, mit dieser Tarifermäßigung alles getan zu haben, was die Öffentlichkeit wünschte, und hofften, durch wieder ansteigende Beförderungsziffern die Mindereinnahme auszugleichen, so sahen sie sich in diesem Punkte sehr bald getäuscht.

Es war wahrscheinlich die geplante Einstellung der Wandsbeker Linie der B.O.A.G., die C. H. Soltau veranlaßte, sich um die Konzession für eine Omnibuslinie zu bewerben, die nur den rentabelsten Abschnitt dieser Linie vom Lübecker Tor zur Innenstadt befahren sollte. Anfang Januar 1876 wurde ihm diese Konzession erteilt, und die Presse bemerkte dazu, daß Soltau auf dieser Linie einen ganz besonders niedrigen Fahrpreis zu erheben gedenke[147]). Er beabsichtigte nämlich, den 10-ß-Einheitstarif einzuführen. Nun steht ja außer Zweifel, daß damals auf einer vielbenutzten Strecke mit diesem Tarif auszukommen

war, aber was Soltau bewog, derart revolutionierend in die allgemeine Tarifgestaltung einzubrechen, ist nicht recht ersichtlich. Er mußte sich doch auch sagen, daß die anderen Unternehmer ihre Tarife sehr bald dem seinigen angleichen würden und damit der beabsichtigte Vorteil hinfällig würde. Am 1. März 1876 nahm diese neue — später populärste Linie Hamburgs — ihre Fahrten zum Einheitspreis von 10 ₰ auf[148]). Von morgens 7.30 bis abends 11.00 Uhr (aus der Innenstadt von morgens 8.00 bis abends 11.30 Uhr) verkehrte sie alle 10 Minuten auf demselben Wege wie die Wandsbeker Linie der B.O.A.G., die ja seit dem 1. Januar 1876 nur noch alle 30 Minuten fuhr[147]), von der Lübecker Straße beim Mühlendamm über Steindamm—Steintorbrücke—Schweinemarkt—Steinstraße—Speersort—Rathausstraße—Große Johannisstraße—Großer Burstah—Graskeller bis zur Ecke des Neuen Walls. Ihre rot-weiß gestreiften Wagen, die ihr sehr bald den Namen „Badehosen-Linie" eintrugen, waren in der Wagenfabrik von H. H. Schomäker in St. Georg gebaut und waren fast so breit wie die Wagen der Pferde-Eisenbahn. Die Inneneinrichtung wurde als geschmackvoll und bequem bezeichnet, der Zugang zu dem Rauchkupee war verbessert, und zu den Decksitzen führte eine geschickt konstruierte Treppe.

Daß diese billige Fahrgelegenheit sofort lebhaft benutzt wurde, liegt auf der Hand und wurde von der Presse schon kurz nach der Eröffnung folgendermaßen kommentiert[149]):

„Die neue Zehnpfennigs-Omnibuslinie wird seit der kurzen Zeit ihres Bestehens bereits ganz außerordentlich frequentiert, sodaß der pecuniaire Erfolg für den Unternehmer sich ohne Zweifel recht vorteilhaft stellt. Hoffentlich wird dieser Umstand die Veranlassung zu weiteren Gründungen billiger Omnibuslinien nach anderen Richtungen der Umgegend Hamburgs. Es gibt noch so manche Strecke, die gut rentieren könnte, und ein Bedürfnis für neue Verkehrsmittel dieser Art ist ganz unzweifelhaft vorhanden. Daß die Pferdebahnen allein diesem Bedürfnis nicht genügen können, steht längst fest. Auch lehrt die Erfahrung, daß die Errichtung neuer billiger Omnibuslinien manchen, der sonst gewohnheitsmäßiger Fußgänger, veranlaßt, sich der Fahrgelegenheit zu bedienen. „Man spart ja beinahe soviel an Schuhzeug", hört man oft sagen, und das ist nicht unbegründet. Man berücksichtige auch, daß die Vororte Hamburgs im erfreulichsten Aufblühen begriffen sind und, daß das Contingent der Pferdebahn- und Omnibus-Passagiere in steter Zunahme begriffen ist. Möge also das gute Beispiel der ersten Zehnpfennigslinie bald Nachahmung finden."

Tatsächlich beförderte die Linie schon in den ersten acht Monaten ihres Bestehens 1 009 974 Fahrgäste, also 3300 Fahrgäste im Tagesdurchschnitt[150]), so daß es zu den Hauptverkehrszeiten wohl schon nötig war, „im Wagen weiter durchzugehen". Darauf deutet jedenfalls folgende Pressenotiz[151]):

„Mehrere Conducteure der neuen Zehnpfennigs-Omnibuslinie bitten den billig denkenden Teil des Publikums, ihnen behülflich zu sein, die Überfüllung des Perrons zu verhindern. Es dürfen nicht mehr als sechs Passagiere hinten stehen, eine größere Zahl kann leicht ein Unglück herbeiführen. Leider gibt es immer Unvernünftige und Rücksichtslose, die durchaus nicht hinauf zu den Deckplätzen steigen wollen, und wenn in solchen Fällen der Conducteur trotz aller höflicher Bitten nicht Gehör findet, ist er schlimm daran, wenn nicht die Fahrgäste selbst Partei für ihn nehmen."

Als die Wandsbeker Linie der B.O.A.G. am 30. April 1876 zum letzten Male verkehrte, führte Soltau am 1. Mai 1876 auf seiner Linie den 7½-Minuten-Betrieb ein[136]). Er war es auch, der seine Linie nach Wandsbek verlängern wollte, und seine Bemühungen wurden von der Presse lebhaft begrüßt und unterstützt. Er

beabsichtigte dann, für die ganze Strecke 20 ₰, also 5 ₰ weniger als die Pferde-Eisenbahn, und für die Strecken Graskeller—Lübscherbaum oder Wandsbek—Lübecker Tor 10 ₰ Fahrgeld zu erheben. Da die Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft die Benutzung ihrer Gleise durch anderes Fuhrwerk ja dulden mußte, ließ Soltau zur Probe einige sogenannte Spurwagen bauen, mit denen er nachts auf den Gleisen der Pferde-Eisenbahn Probefahrten unternahm, die zur Zufriedenheit ausfielen. Gegen sein bei der Polizeibehörde eingereichtes Konzessionsgesuch legte die Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft nun ihrerseits ein Veto ein, in dem sie darauf verwies, daß sie wohl eingewilligt habe, das Befahren ihrer Gleise anderen Fuhrwerken zu gestatten, daß aber von dieser Erlaubnis selbstverständlich solche Fuhrwerke ausgeschlossen werden müßten, die nur zu Konkurrenzzwecken erbaut wären. Darauf wandte Soltau sich an den Senat und erklärte sich bereit, die Spurwagen eventuell einer Veränderung zu unterziehen[152]). Leider liegt die Akte nicht mehr vor, so daß die Gründe, die Soltaus Projekt scheitern ließen, nicht mehr dargelegt werden können. Wahrscheinlich wollte der Senat die Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft, die dem Staat ja Abgaben zahlte, vor einer neuen Konkurrenz schützen. Die Sache wäre vielleicht aber anders ausgelaufen, wenn Soltau dem Senat in dieser Richtung ein Angebot gemacht hätte, wie er es später einmal getan hat. Wenn ihm die Wandsbeker Linie so auch versagt blieb, so blieb er seinen Spurwagen doch treu, vermehrte sie und benutzte, wo angängig, die Gleise der Pferde-Eisenbahn, so daß es schließlich zwischen den Rivalen zu dem bereits erwähnten Prozeß kam, den Soltau gewann.

Den Fehdehandschuh, den Soltau mit der Einführung des 10-₰-Tarifs seinen Konkurrenten hingeworfen hatte, nahmen diese sehr bald auf, und schon am 22. März 1876 wurden die Tarife sämtlicher Linien ebenfalls gesenkt. Die B.O.A.G. führte auf ihren Linien folgende Tarife ein: auf der Stammlinie Schweinemarkt—Palmaille: 10 ₰ bis Millerntor und 20 ₰ die ganze Strecke. Ebenso in zwei Zonen eingeteilt wurde die Rothenburgsorter Linie: bis Brandshof 10 ₰ und bis Rothenburgsort 20 ₰, womit die unterschiedlichen Tarife zwischen Innen- und Deckplätzen auf dieser Linie wieder wegfielen. Die übrigen Linien erhielten auch jede ihre eigenen Tarife, und zwar die Eimsbütteler Linien: bis Millern- oder Holstentor 10 ₰, bis Schulterblatt 15 ₰ und bis Eimsbüttel 20 ₰, die Horner Linie: bis Berliner Tor 10 ₰, bis Hammerbaum 15 ₰, bis Hammer Kirchenberg 20 ₰ und bis zum Letzten Heller 25 ₰, die beiden St. Georg—Altonaer Linien: bis Rathausmarkt 10 ₰, bis Millerntor 20 ₰ und weiter nach Altona 25 ₰. Für die Gegenrichtung galten die Tarife entsprechend, und Kinder zahlten für ein bis zwei Zonen 10 ₰ und darüber 15 ₰. Es kostete jetzt also eine Zone überall 10 ₰, während für zwei Zonen teilweise 15 und teilweise 20 ₰ erhoben wurden[153]).

Bei dieser Gelegenheit wurden auch die Farben der Wagen der einzelnen Linien erwähnt. So waren die Wagen der Altonaer Stammlinie und die der Rothenburgsorter Linie blau gestrichen, die Wagen der Linien Lübecker Tor—Altona Holstenstraße und die der Linie nach Horn weiß, die der Linie Altona Große Bergstraße—Mundsburg blau-weiß und die Wagen der beiden Eimsbütteler Linien grün gestrichen. Ob die Eppendorfer Linie zu diesem Zeitpunkt schon in den Besitz von Heinrich Lübcke übergegangen war, ist unbekannt. Auf ihr wurde jedenfalls der 10-₰-Tarif jetzt nicht eingeführt, sondern bis zum Schultzweg, Ecke Eppendorfer Chaussee 15 ₰ und für die ganze Strecke 20 ₰ erhoben und diese Fahrpreise am

23. November 1876 sogar wieder auf 20 und 25 ß erhöht. Kinder zahlten einheitlich 15 ß[154]). Auf der Linie Dornbusch—Zollvereins-Niederlage—Hochallee erhob Vett jetzt 10 ß bis Holstentor und 15 ß für die ganze Strecke, Kinder überall 10 ß. Die Fahrpreise der 3. Linie entsprachen denen der Altonaer Stammlinie der B.O.A.G., und Tavernier gab auf seiner Hafenlinie jetzt auch die unterschiedlichen Tarife zwischen den Innen- und Deckplätzen auf und erhob für Fahrten bis zum Hafentor 20 ß und darüber hinaus 25 ß[96]).

In diesem Jahre unternahm die B.O.A.G. auch wieder zwei Versuche, neue Linien zu eröffnen, die aber beide fehlschlugen. Die erste Linie nahm in der Mitte des Jahres 1876 ihre Fahrten auf, und zwar vom Steintorplatz (Schadendorfs Hotel) über Großer Burstah—Millerntor zur Reeperbahn, wo sie an der Ecke der Heinestraße endete. Aber bereits am 31. Oktober 1876 wurde diese Linie wieder eingestellt[155]).

Die im Nordwesten Hamburgs gelegenen preußischen Gemeinden Eidelstedt, Stellingen und Langenfelde lagen noch außerhalb des Verkehrsnetzes. Erstmalig fand sich im Februar 1859 eine Notiz wegen einer Omnibusfahrt zwischen Eidelstedt und Hamburg. Dieser Wagen fuhr zweimal täglich und begann in Eidelstedt beim Vogt Ramcke, der Kuranstalt „Solabona", und in Hamburg bei J. Lenaerts Wwe., Zeughausmarkt, „In den drei Kronen". Außerdem wurde in Altona bei J. H. L. Behrens, Kleine Freiheit 4, angehalten. Doch die Fahrten nach Hamburg wurden schon Ende März 1859 bis auf die Abendfahrt von Hamburg wieder aufgegeben, und die anderen endeten und begannen dann nur noch in Altona. Dutzendbilletts für die ganze Strecke für 3 ℳ 4 ß und bis Langenfelde für 2 ℳ 8 ß gab Behrens in Altona aus. Als Unternehmer zeichnete ein Brunckhorst[156]). Aber dieser wird das Geschäft bald wieder aufgegeben haben, denn im Januar 1862 zeigte J. H. Wullenweber eine einmalige Verbindung zwischen Eidelstedt und Altona an[157]), und in den Altonaer Adreßbüchern von 1863/67 war eine zweimalige Verbindung am Tage durch den Gastwirt und Fuhrwerksbesitzer J. H. L. Behrens verzeichnet. Dann zeigte im November 1871 wieder J. H. Wullenweber eine Fahrgelegenheit an, die aber nur dreimal wöchentlich bestand, und zwar dienstags und freitags einmal und sonntags zweimal[158]). Diese Fahrten werden aber höchstens der ländlichen Bevölkerung dazu gedient haben, am Tage ihre Besorgungen in der Stadt zu erledigen, um dann am späten Nachmittag wieder zurückzufahren.

Die erste regelrechte Omnibusverbindung eröffnete die B.O.A.G. auf Grund eines Abkommens mit den Bewohnern von Stellingen und Langenfelde am 26. August 1876 in diese Gegend[159]). Diese Linie verkehrte im Anschluß an die Linie St. Georg—Altona Holstenstraße alle zwei Stunden von der Holstenstraße/Ecke Allee längs der Kieler Chaussee bis zur Friedenseiche in Stellingen. Aber Anfang Oktober 1876 wurde der Betrieb schon wieder eingestellt, und Ed. Tavernier, der die Fahrten dann wieder aufnahm, gab den Versuch auch sehr bald wieder auf. Ebenso blieben spätere Versuche von Langenfelder Einwohnern (Lüdemann 1877 und Schinkel 1880) erfolglos[160]). Im Gegensatz zu Lokstedt, wohin doch schon in früheren Jahren eine Omnibuslinie von Hamburg fuhr, die freilich nicht lukrativ, aber doch lebensfähig war, bestand für diese Gegend also noch kein Bedürfnis für eine solche Verbindung.

Nachdem sich die B.O.A.G. aus dem Wandsbeker Geschäft zurückgezogen hatte,

ließ sie ihr Wandsbeker Grundstück mit sämtlichen Gebäuden, wie Remisen, Stallungen, Schmiede, Lackierwerkstatt usw., am 5. September 1876 öffentlich meistbietend versteigern[161]).

Der Abschluß des Jahres 1876 stand ganz im Zeichen der Tarifsenkungen[162]). Wie nicht anders zu erwarten war, hob sich der Verkehr beachtlich, nämlich um gut 20 %. Die Einnahmen aber blieben um gut 12,5 % unter denen des Vorjahres. Befördert wurden insgesamt 4 676 818 Personen, eine Zahl, die bisher von der Gesellschaft noch nicht erreicht worden war. An Fahrgeldern wurden nur 732 418,33 ℳ eingenommen (1875 3 877 512 Fahrgäste und 838 436,87 ℳ Einnahmen), so daß die Durchschnittseinnahme je Fahrgast von 21,63 ₰ auf 15,66 ₰, also um fast 28 %, zurückging. Dieser Einnahmeausfall wurde einzig und allein der Konkurrenz der Hohenfelder Omnibuslinie zugeschrieben, die ja der Anlaß zu der erheblichen Tarifsenkung war. Auf Grund schärfster Einsparungsmaßnahmen auf allen Gebieten — statt Hafer wurde bereits zum größten Teil Mais verfüttert, und Stroh war durch Sägespäne ersetzt worden[163]) — konnten aber doch noch 2 % Dividende verteilt werden. Trotzdem war die Lage der Gesellschaft mehr als bedenklich, denn das Kaufkonto, der wunde Punkt, figurierte immer noch mit 177 120,50 ℳ, also ungefähr 20 % des Aktienkapitals, unter den Aktiven der Bilanz. An der Börse wurden die Aktien nicht mehr notiert, eine kurzfristige Kursveröffentlichung am Ende des Jahres 1876 nannte einen Aktienwert von 46. Daß diese Situation auf die Dauer unhaltbar war, erkannten einsichtige Aktionäre durchaus, aber den Verlust tragen wollten sie auch nicht. Auf der Tagesordnung der Generalversammlung vom 17. März 1877 stand ein Antrag der Aktionäre auf Reduzierung des Aktienkapitals, der folgenden Wortlaut hatte[164]):

„Den Vorstand behufs Herabsetzung des Aktien-Kapitals zu ermächtigen, aus bereiten und bereit werdenden, den Betrieb und die Aufbringung einer Dividende von 5 % nicht beeinträchtigenden Mitteln eigene Aktien bis zum Nominalbetrage von Mark 300 000 von den Mindestfordernden anzukaufen und zu amortisieren, und die Differenz zwischen dem Nominalbetrage und dem Einkaufspreise dem Kauf-Konto gutzubringen, die Bestimmung über die Zeit des Ankaufs und Art aber dem Vorstande unter Zustimmung des Aufsichtsrats zu überlassen."

Wie diese Mittel bei der Abfassung dieses Antrages und der derzeitigen Lage der Gesellschaft aber erübrigt werden sollten, hatten die Aktionäre nicht verraten, denn man wollte ja auch die damaligen Aktionäre nicht zugunsten der zukünftigen benachteiligen. In der Aussprache wurde schließlich der die Dividende betreffende Passus fallengelassen, nachdem vom Vorstand zugesichert worden war, daß dieses ja nicht gleichbedeutend wäre mit einem Verzicht auf Dividende. Der Antrag wurde dann auch so angenommen, nachdem noch vorgeschlagen wurde, zum Rückkauf die im Besitz der Gesellschaft befindlichen Wertpapiere und die Eingänge aus zu verkaufenden Grundstücken zu verwenden. Wieso sich aber bei einer gleichzeitigen Verkleinerung der Basis die Lage der Gesellschaft bessern sollte, blieb unerörtert. Man wagte es nicht, den nackten Tatsachen ins Auge zu sehen, denn daß der Existenzkampf in absehbarer Zeit noch wesentlich schärfer werden würde, weil es nicht gelungen war, die Konzession für die Hamburg-Altonaer Pferde-Eisenbahn an sich zu bringen, war auch schon bekannt, und man glaubte, mit der Annahme dieses Antrages den Weg gefunden zu haben, das Kaufkonto zu beseitigen. Etwas nüchterner betrachtete der Vorstand die Situation. Um den

Einnahmeausfall etwas abzuschwächen, wurden nämlich Anfang März 1877 die Fahrpreise auf den Linien der Gesellschaft an Sonn- und Festtagen um 5 ₰ erhöht[165]).

Am 31. März 1877 wurde die Linie Kuhmühle—Altona Große Bergstraße aus unbekannten Gründen eingestellt und dafür die Linie Altona Holstenstraße—St. Georg abwechselnd zum Lübecker Tor und zur Kuhmühle geleitet, so daß jetzt von diesen beiden Endpunkten alle 30 Minuten ein Wagen fuhr[166]). Aber diese Regelung bestand auch nur kurze Zeit, denn 1878 wurde als Endpunkt für diese Linie nur noch Kuhmühle angegeben[167]). Dieses war sicher im Hinblick auf die durch den Steindamm fahrende Hohenfelder Omnibuslinie die zweckmäßigste Lösung.

Ed. Tavernier richtete in diesem Jahre die früher von Paulsmeyer schon einmal betriebene Linie nach Teufelsbrück wieder ein. Sie begann in Altona bei dem Zollamt in der Klopstockstraße und fuhr ab 13. Mai 1877 stündlich. Sie verkehrte nur an Sonntagen während der Sommermonate und wurde auch 1878 wieder angezeigt[168]). Da sich später nichts mehr über diese Linie findet, ist anzunehmen, daß sie 1879 ihre Fahrten nicht wieder aufgenommen hat.

Soltau, der nichts unversucht ließ, die Beliebtheit seiner Linie zu steigern, gab ab 1. November 1877 auf seiner Linie eine Zeitlang Fahrscheine aus, die beim Einkauf von 1 ℳ in 15 Hamburger Einzelhandelsgeschäften mit 10 ₰ in Zahlung genommen wurden[169]). Diese Geschäfte befanden ich in der Innenstadt oder in den Straßen, die diese Linie berührte.

Bei der B.O.A.G. blieb der Verkehr des Jahres 1877 um gut 80 000 Personen unter dem des Vorjahres, aber die Zahl der Kurzstreckenfahrer nahm etwas zu, denn die Durchschnittseinnahme je Fahrgast betrug in diesem Jahre nur noch 15,46 ₰ (befördert wurden 1877 4 595 987 Personen bei einer Einnahme von 710 431,15 ℳ, außerdem brachte der Verkauf von Dünger 10 593,59 ℳ). Von dem Rohgewinn von 99 010,91 ℳ wurden 54 862,50 ℳ für Abschreibungen verwandt, und der Rest reichte noch für eine Dividende von 4½ %[170]).

Als am 15. April 1878 dann die Hamburg-Altonaer Pferde-Eisenbahn eröffnet wurde, ging auch ein alter Wunsch der B.O.A.G. in Erfüllung. Jetzt mußte der Altonaer Endpunkt ihrer Linie verlegt werden, weil diesen Platz die Pferde-Eisenbahn benötigte. So wurde der Endpunkt der Omnibusse mit diesem Tage an das Siegesdenkmal an der Südseite der Palmaille verlegt[171]). Im übrigen bedeutete dieser Tag für die Omnibusse aber wiederum eine wesentliche Erschwerung ihres Existenzkampfes. Um der Konkurrenz erfolgreich zu begegnen, führten die B.O.A.G. und die 3. Linie den 15-₰-Fahrpreis als neue Tarifstufe ein[172]). Auf der Linie der B.O.A.G. galt dieser vom Siegesdenkmal bis zum Neuen Wall, Ecke Bleichenbrücke, oder vom Schweinemarkt bis zur Königstraße, Ecke Große Prinzenstraße in Altona, und auf der 3. Linie von Ottensen bis zur Ecke der Hermann- und Bergstraße oder vom Schweinemarkt bis zum Rathausmarkt in Altona. Mitte September 1878 ging die B.O.A.G. sogar noch einen Schritt weiter und erhob auf dem wichtigsten Abschnitt der Linie zwischen Neuer Wall, Ecke Bleichenbrücke und der Königstraße, Ecke Große Prinzenstraße in Altona, nur noch 10 ₰ Fahrgeld[173]). Wahrscheinlich wird sie auch um diese Zeit den 6-Minuten-Betrieb auf dieser Linie eingeführt haben. Diesen Maßnahmen wird die B.O.A.G. es zu verdanken gehabt haben, daß sich der Verkehrsrückgang in erträglichen Grenzen hielt.

Anders verlief die Entwicklung sicher bei der 3. Linie, denn diese ging bald darauf vom 12- auf den 15-Minuten- und Mitte September 1878 sogar auf den 30-Minuten-Betrieb über[174]). Damit schied sie bereits praktisch aus der Reihe der Verkehrsmittel aus, die dem Publikum mehr zur Bequemlichkeit als zur Notwendigkeit dienten, und nur lebensfähig waren, wenn sie in kurzen Abständen verkehrten. Dieser eingeschränkte Betrieb ließ sich noch eine Zeitlang durchführen, aber am 27. März 1879 stellte die 3. Linie ihre Fahrten ganz ein, nachdem ihre Wagen fast 40 Jahre durch die Straßen Hamburgs und Altonas gerollt waren. Das ausrangierte Material wurde schon am nächsten Tage in Auktion verkauft[175]).

Eine Tarifänderung nahm Tavernier am 15. Mai 1878 auch auf seiner „Hafenlinie" vor, auf der dann der Fahrpreis vom Endpunkt in Altona, der Dampfschiffsbrücke am Holzhafen, bis St. Pauli Landungsbrücken 10 ₰, bis zur Roosenbrücke (Baumwall) 15 ₰ und bis zum Bahnhofsplatz beim Klostertor 20 ₰, in der Gegenrichtung entsprechend, betrug. Außerdem gab er Abonnementskarten für die ganze Strecke zum Preise von 7,50 ℳ für 50 Fahrten aus[176]). Gleichzeitig verbesserte er den Fahrplan durch Einführung des 20-Minuten-Betriebes, den er aber nicht lange aufrechterhalten hat, denn ab 8. Dezember 1878 wurde wieder nur halbstündlich gefahren[177]).

Tavernier versuchte es jetzt auch mit einer Linie, die die Altonaer Stadtmitte mit den nördlich gelegenen Stadtteilen verbinden, also nur Altonaer Belangen dienen sollte. Er ließ diese als Ringlinie vom Altonaer Rathausmarkt über Grund—Kleine Freiheit—Brunnenstraße—Adolfstraße—Schulterblatt nach Belle Alliance fahren und von dort über Allee—Holstenstraße—Große Johannisstraße und Kleine Bergstraße zurück. Aber sie verkehrte nur vom 15. Juli 1878 bis zum 17. August 1878, da sie sich nicht rentabel gestaltete[178]). Tavernier wird den Ring zu klein gewählt haben, denn sonst ist nicht recht verständlich, wieso die nur vier Jahre später als Pferde-Eisenbahn eröffnete Ringbahn, die westlich bis zum Bahnhof, also wesentlich weiter, ausholte, schon sehr bald täglich 3000 Personen beförderte.

Auch Heinrich Lübcke, in dessen Besitz die Eppendorfer Linie inzwischen übergegangen war, blieb dieses Jahr nicht untätig. Auf der Groß-Borsteler Linie, die seit 1875 fast den ganzen Tag alle Stunden verkehrte, wurde ab 15. Mai 1878 ein weiterer Wagen eingelegt, der zu den Hauptverkehrszeiten fünfmal stets 20 Minuten nach dem Stammwagen als Zwischenwagen fuhr[179]). Auch der letzten Omnibuslinie von Th. Vett, der Linie zur Zollvereins-Niederlage, machte Lübcke Konkurrenz, indem er auf Betreiben der Anwohner der Grindelallee am 7. Mai 1878 eine weitere Linie dorthin einrichtete. Diese begann am Alten Wall und fuhr über Reesendamm—Jungfernstieg—Gänsemarkt—Valentinskamp—Holstentor—Carolinenstraße—2. Durchschnitt—Grindelallee—Schlump zum Schäferkamp und verkehrte den ganzen Tag alle halben Stunden. Der Fahrpreis betrug 15 ₰ für die ganze Strecke und 10 ₰ vom Alten Wall bis zum 2. Durchschnitt, Ecke Schröderstiftstraße. Kinder zahlten überall 10 ₰[180]).

Außerdem wagte auch er sich auf bisher noch nicht befahrene Strecken vor und eröffnete auf Anregung des Bürgervereins vor dem Dammtor am 13. August 1878 eine Linie von St. Pauli nach dem Rothenbaum. Die Linienführung verlief von der Heinestraße über Talstraße—Kieler Straße—Jägerstraße—Paulinenstraße—Eimsbütteler Straße—Neuer Pferdemarkt—Neue Rosenstraße—Bartelstraße—

Kleiner Schäferkamp und Schlump bis zur Hallerstraße[181]). Da diese Linie aber nie wieder eine Erwähnung fand, ist anzunehmen, daß sie nur sehr kurze Zeit bestanden hat. Als 15 Jahre später die Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft diese Linie als Pferdebahn eröffnete, zählte sie sehr bald zu den besten Linien dieser Gesellschaft und wurde mit als erste auf elektrischen Betrieb umgestellt.

Eine weitere Linie mit blau-rot gestreiften Wagen nahm Lübcke am 6. Oktober 1878 nach dem Altonaer Teil Eimsbüttels in Betrieb[182]). Sie begann auch am Alten Wall und fuhr wie die Schäferkamp-Linie zum Holstentor, dann aber weiter durch Feldstraße—Neuer Pferdemarkt—Schulterblatt zur Eimsbütteler Straße in Altona, wo sie an der Ecke der Heinrichstraße endete. Tariflich teilte er diese Strecke in drei Zonen: Eimsbüttel—Schulterblatt/Neuer Pferdemarkt—Holstentor—Alter Wall und erhob werktags 10, 15 und 20 ₰ Fahrgeld (Kinder einheitlich 10 ₰) und sonntags 15, 20 und 25 ₰. Diese Linie wird sich aber gegen die Konkurrenz der Basson'schen Linien nicht haben bewähren können, und noch im gleichen Monat wurde die Linienführung wieder gänzlich verändert. Nun begann sie in der Fruchtallee und führte über Schäferkampsallee—Schröderstiftstraße—An der Verbindungsbahn—Dammtor zum Alten Wall. Am 1. November 1878 führte Lübcke auf seinen beiden Eimsbütteler Linien ein „persönliches Abonnement" ein, das für die

ganze Tour 75,— ℳ jährlich und 40,— ℳ halbjährlich
halbe „ 50,— ℳ „ „ 28,— ℳ „

kostete[183]).

Auch Hammerbrook erhielt jetzt eine Omnibuslinie, die der Fuhrwerksbesitzer T. Olffen aus der Süderstraße einrichtete. Er eröffnete sie am 13. August 1878 mit einspännig gefahrenen Wagen, und sie führte von der Süderstraße über Hammerbrookstraße—Spaldingstraße—Meßberg—Kleine Reichenstraße zum Fischmarkt[184]). Auch über diese Linie liegt nicht mehr vor, wie lange sie betrieben wurde.

Gegen Ende des gleichen Jahres wurde — vermutlich von der B.O.A.G. — eine weitere Linie in diese Gegend eröffnet. Sie fuhr vom Rathausmarkt stündlich durch die Spaldingstraße bis zum Heidenkampsweg und wurde nach Vollendung der Verlängerung der Spaldingstraße (Eiffestraße) Anfang Januar 1879 bis zum Hammerbaum verlängert[185]).

Über den Jahresbericht der B.O.A.G. für 1878 brachte die Presse nur einen kurzen Auszug[186]). Danach klagte die Gesellschaft sehr über die schwere Konkurrenz der Hamburg-Altonaer Pferdebahn. Auf den Verkehrsumfang hatte diese sich freilich nicht so sehr ausgewirkt, denn es wurden 4 438 722 Fahrgäste, also nur 3,5 % weniger als im Vorjahr, befördert. Die Einnahmen aber blieben durch die neuerlichen Tarifsenkungen wieder um 75 000 ℳ unter denen des Jahres 1877, wodurch die Durchschnittseinnahme je Fahrgast jetzt auf 14,54 ₰ zurückging. Begünstigt wurde das Ergebnis durch sehr niedrige Futterpreise, so daß trotzdem 4¾ % Dividende verteilt werden konnten. Die Zahl der Omnibusse wurde mit 56 und die der Pferde mit 422 angegeben.

Auch das Jahr 1879 brachte wieder einige Änderungen und Verbesserungen im Omnibuswesen. Am 1. April 1879 veränderte die B.O.A.G. die Streckenführung ihrer Linie nach Hamm und Horn, die jetzt durch Spaldingstraße und Anckelmannstraße fuhr, und zog dafür die Ende 1878 neu eingerichtete Linie zum Hammerbaum wieder ein[187]). Außerdem wurde der Endpunkt der Altonaer Stammlinie

von der Palmaille zur Klopstockstraße an die Ottensener Kirche verlegt und der erhöhte Sonntagstarif in diesem Jahre auch wieder aufgehoben[96]). Lübcke legte auf seiner über Pöseldorf nach Eppendorf führenden Linie ab 3. April 1879 einen weiteren Wagen ein, so daß jetzt während des ganzen Tages von beiden Endpunkten zu den Minutenziffern 30 und 45 ein Wagen abfuhr. Außerdem verkehrte auf dieser Linie ein Nachtwagen zum Einheitsfahrpreis von 50 ₰ um 10.30 Uhr von Eppendorf und um 11.30 Uhr vom Dornbusch zurück[188]).

Anfang Juli 1879 wurde auch wieder eine neue Linie eingerichtet, deren Unternehmer nicht bekannt ist. Diese begann am Rathausmarkt und fuhr über Amsinckstraße—Grünerdeich und Hammerdeich bis zum Borstelmannsweg[189]). Auch über diese Linie, deren Wagen grün und weiß gestreift waren, liegen keine weiteren Nachrichten vor. Schon Anfang der 70er Jahre haben sich die Bewohner des südlichen Hammerbrooks mehrfach um eine Omnibusverbindung bemüht, die aber nie verwirklicht wurde, da die Rentabilität sehr zweifelhaft war. Auch jetzt kann es noch nicht viel besser gewesen sein, und diese Linie wird kaum lange verkehrt haben. In einer weiteren, fast gleichzeitig geschaffenen Omnibusverbindung mit Ohlsdorf lag schon mehr Zweckmäßigkeit, besonders da der Friedhof, der Anfang Juli 1877 in Benutzung genommen war, noch keinerlei Verbindung mit der Stadt besaß. Die geplante Eisenbahnverbindung nach Ohlsdorf hatte noch keine Aussicht auf Verwirklichung, und die seit 1875 laufenden Verhandlungen wegen einer Pferde-Eisenbahn dorthin waren immer noch nicht zum Abschluß gekommen. Hier war es der Altonaer Transport- und Fuhrunternehmer W. Grund, dem auch die Beförderung der Leichen nach Ohlsdorf oblag, der für Abhilfe sorgte, als er am 6. Juli 1879 eine Omnibusverbindung zwischen Hamburg, Eppendorf, Winterhude und dem neuen Friedhof in Ohlsdorf einrichtete. Sie begann in Hamburg beim Hotel Stadt Lübeck am Schweinemarkt Nr. 9 und fuhr über Glockengießerwall—Lombardsbrücke—Esplanade—Dammtor—Mittelweg—Eppendorfer Landstraße—Winterhuder Brücke—Alsterdorfer Straße bis vor die Friedhofskapelle in Ohlsdorf. Obgleich die Linie nur viermal am Tage verkehrte, mußte Grund zwei Wagen einsetzen, denn die Fahrzeit vom Schweinemarkt nach Ohlsdorf betrug 75 Minuten und wird noch nicht ausgereicht haben, denn mit der Einführung des Winterfahrplans am 1. Oktober 1879 wurde sie sogar auf 90 Minuten verlängert. Da sich die Stallungen von Grund in Altona befanden, begann der erste Wagen seine Fahrt morgens um 7.30 Uhr am Altonaer Bahnhof und nahm auf seinem Wege nach Hamburg auch schon Fahrgäste mit. Der zweite Wagen setzte in Ohlsdorf ein, und der Fahrplan lag nun so, daß der Altonaer Wagen abends in Ohlsdorf blieb, so daß die Wagen also erst jeden zweiten Tag in ihre Altonaer Stallung zurückkehrten. Der Fahrpreis betrug für die einfache Fahrt 60 ₰, für die Hin- und Rückfahrt 1 ℳ. Die halbe Tour zwischen Hamburg oder Ohlsdorf und der Winterhuder Brücke kostete 30 ₰. Man konnte auch Karten erhalten, die zur Hin- und Rückfahrt mit einer bestimmten Fahrt galten. Diese mußten aber im Hamburger Büro von Grund, Rödingsmarkt 13, oder im Hotel „Stadt Lübeck" vorher gelöst werden[190]).

Im Frühjahr 1880 schaltete sich auch Heinrich Lübcke noch in das Geschäft mit ein, indem er eine Linie von Eppendorf nach Ohlsdorf einrichtete. Diese begann beim Zollhause in Eppendorf und verkehrte ab 18. Februar 1880 im Anschluß an seine Linie Hamburg—Eppendorf—Groß-Borstel[191]). Wie häufig und zu welchen

Tarifen gefahren wurde, ist damals nicht mit veröffentlicht worden. Der Verkehr nach Ohlsdorf wird aber noch nicht allzu groß gewesen sein, denn Grund verminderte den Fahrplan seiner Linie ab 2. April 1880 auf zwei Fahrten am Tage[192]).

Als im Sommer 1880 die Eröffnung der Pferde-Eisenbahn um die Alster bevorstand, ermäßigte Lübcke am 15. April 1880 den Tarif seiner Eppendorfer Linien recht erheblich und erhob vom Dornbusch bis zum Schultzweg nur noch 10 ₰ und bis Eppendorf 15 ₰ (Kinder 10 ₰). Nach Groß-Borstel blieb der Fahrpreis aber unverändert 30 bzw. 15 ₰. Er drückte bei dieser Gelegenheit auch die Hoffnung aus, daß seine Fahrgäste ihm das seit vielen Jahren geschenkte Vertrauen auch fernerhin erhalten möchten[193]). Aber das haben diese dann doch nicht getan, und als er erkennen mußte, daß seine Linien sich gegen die Pferde-Eisenbahn nicht halten konnten, zog er schon im Herbst die Konsequenzen daraus und stellte am 28. Oktober 1880 den Betrieb nach Eppendorf ein, und zwar auf beiden Linien, sowohl über Pöseldorf als auch nach Groß-Borstel[194]). Damit waren dann die Groß-Borsteler zunächst wieder von jedem Verkehr abgeschnitten. Gleichzeitig wird auch seine Anschlußlinie nach Ohlsdorf eingegangen sein, und auch Grund wird seine Ohlsdorfer Linie um diese Zeit wieder aufgegeben haben.

An dem allgemeinen Aufschwung, den der Verkehr in dieser Zeit nahm, partizipierte die B.O.A.G. auch, und zwar auf ihrer Altonaer Stammlinie, deren Verkehr sich trotz der Konkurrenz der Pferde-Eisenbahn nach Altona so hob, daß sie auf dieser am 26. Oktober 1880 den 5-Minuten-Betrieb einrichtete[195]). Auch auf der durch das Millerntor nach Eimsbüttel führenden Linie legte sie einen Verstärkungswagen ein, der nachmittags stündlich zwischen Eimsbüttel und dem Millerntor zum Fahrpreis von 10 ₰ pendelte. Aber dieser bewährte sich nicht und verkehrte nur vom 14. September 1880 bis zum 22. Oktober 1880[196]). Aber auch bei dieser Gesellschaft begann jetzt die Epoche der Betriebseinstellungen. Sie entwickelte dabei allerdings mehr Glück als andere Unternehmer, denn das Bankhaus von Erlanger, das jetzt mit großen Mitteln die Finanzierung der Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft durchführte, kaufte ihr drei Linien mit allem Inventar ab und übernahm in Horn und Rothenburgsort auch die Stallungen und Grundstücke, um diese für die Pferde-Eisenbahn nutzbar zu machen[197]). Es handelte sich um die Linien nach Horn, Rothenburgsort und Eimsbüttel durch das Holstentor, die dann jeweils noch bis zur Eröffnung der betreffenden Pferde-Eisenbahn verkehrten, und zwar die Rothenburgsorter Linie bis Ende Oktober 1880, die Horner Linie bis Anfang November 1880 und die Eimsbütteler Linie bis zum 28. September 1881. Die Eimsbütteler Linie durch das Millerntor behielt die Gesellschaft noch ein Jahr bei und stellte sie erst am 18. Oktober 1882 ein, nachdem sich wohl die Hoffnung zerschlagen hatte, auch diese Linie zu verkaufen, und die Gesellschaft selbst sich mit Liquidationsgedanken trug[198]).

Lübcke zog sich Ende 1880 ganz aus dem Omnibusgeschäft zurück und verkaufte seine Eimsbütteler Linien an J. H. Wittern, der in Eimsbüttel, Gärtnerstraße, wohnte und sie ab 7. Januar 1881 für eigene Rechnung betrieb. Er tauschte die Linienführung dieser beiden Linien untereinander aus, indem die in der Fruchtalle beginnende jetzt von der Schröderstiftstraße zur Zollvereins-Niederlage abbog und durch das Holstentor weiterfuhr, während die Schäferkamp-Linie über Grindelallee und Dammtor zum Alten Wall fuhr. Beide Linien verkehrten ganztägig alle 30 Minuten. Die ganze Strecke kostete 15 ₰, während auf den Ab-

schnitten Fruchtallee—Holstentor, Ecke Schröderstiftstraße—Alter Wall, Schäferkamp—Dammtor und Schlump—Alter Wall 10 ₰ erhoben wurden. 100 Karten bekam man für 14,—, 13,— und 9,— ℳ, und die zum geringsten Preis galten zwischen Grindelhof und Alter Wall. Man konnte sich aber auch zu folgenden Preisen abonnieren:

12	Monate	75,—	ℳ	für	die	ganze	und	50,—	ℳ	für	die halbe Strecke
6	„	40,—	ℳ	„	„	„	„	28,—	ℳ	„	„ „ „
3	„	20,—	ℳ	„	„	„	„	15,—	ℳ	„	„ „ „

Das Abonnement für die Strecke Grindelhof—Alter Wall kostete 40,—, 22,— bzw. 12,— ℳ. Auf diesem Abschnitt gab Wittern aber auch Rückfahrkarten aus, die er am 15. Februar 1881 wieder aufhob; statt dessen gab es dann Karten für 7,50 ℳ, die nur zwischen Grindelhof und Alter Wall galten. Gleichzeitig ermäßigte er auch wieder die Preise für 100 Karten für die ganze Strecke auf 13,— ℳ und für die halbe Strecke auf 9,— ℳ[199]).

Aber auch Wittern spielte nicht mehr lange die Rolle eines Omnibusunternehmers. Als im Juni 1881 die Ringbahn um die innere Stadt mit der Zweigbahn zum 2. Durchschnitt eröffnet wurde, war es wohl besonders die letztere, die seinem Unternehmen das Rückgrat brach. Nach einer Notiz soll er den Betrieb seiner beiden Linien am 28. August 1881 eingestellt haben, nachdem ihm für eine Linie von der Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft noch eine Abstandssumme gezahlt worden war. Jedenfalls wurden in seinem Omnibusstall in Eimsbüttel, Lindenallee 4, am 1. September 1881 50 Pferde und 9 Omnibusse in Auktion verkauft[200]). Da Theodor Vett seine Omnibuslinie vom Dornbusch zur Zollvereins-Niederlage und Grindelhof vermutlich schon ein Jahr früher aufgegeben hatte, hatte damit jetzt auch die 2. Omnibuslinie außerhalb des Dammtors nach gut 40jährigem Bestehen ihr Ende gefunden. Das wechselvolle Schicksal dieses Unternehmens, das seinen zahlreichen Besitzern eigentlich nur Verluste gebracht hatte, war besiegelt. Die Anwohner des kleinen Schäferkamps und der Weidenallee versuchten freilich im Winter 1881/82 nochmals, beim Senat die Genehmigung für eine neue Omnibuslinie zur Zollvereins-Niederlage zu erwirken, für die sich auch schon ein Unternehmer bereitgefunden hatte[201]). Aber die Angelegenheit verlief im Sande, und durch das Dammtor und das Holstentor verkehrte keine Omnibuslinie wieder.

Auch das Eingehen einer weiteren Omnibuslinie wurde der Konkurrenz der Ringbahn zugeschrieben, wenn diese hieran auch unschuldig war. Es handelte sich um die sogenannte „Hafenlinie" von Tavernier, die schon seit 1879 in ihrer Bedeutung immer weiter zurückgegangen war. Seit 1880 verkehrte sie nur noch stündlich, Anfang 1881 nur noch werktags, vormittags viermal alle 90 Minuten, und im Mai 1881 beschränkte sie ihre Fahrten auf einen Wagen, der täglich einmal von beiden Endpunkten die Tour zurücklegte[202]). Man konnte sie also schon gar nicht mehr als Omnibuslinie ansprechen, als sie am 22. September 1881 auch die letzte Fahrt aufgab, aus welchem Anlaß ihr die Presse folgenden Nachruf widmete[203]):

„Wieder einmal ist ein Altonaer Unternehmen zu Grabe getragen: die von der Grossen Elbstraße längs „de Waterkant" nach Hamburg fahrenden Omnibusse haben ihre Touren eingestellt. Großer Segen ruhte niemals auf diesem Geschäft, in den letzten Jahren waren die Einnahmen sehr gering, schließlich hörten sie nahezu gänzlich auf, nun ist alles aus. Das hat mit ihren Fahrten die Hamburger Ringbahn getan."

Den Pferde-Eisenbahnen und besonders der Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft war es also in kurzer Zeit gelungen, den größten Teil der Omnibuslinien von ihren von jeher befahrenen Strecken zu verdrängen. Ende 1882 betrieb die B.O.A.G. nur noch zwei Linien, und zwar die vom Schweinemarkt zur Palmaille und die von St. Georg zur Holstenstraße in Altona, und Soltau seine Linie von Hohenfelde zum Graskeller. Während das Unternehmen von Soltau aber durch kein Kaufkonto vorbelastet war, wurde dieses der B.O.A.G. jetzt zum Verhängnis. Geschäftsberichte der Gesellschaft erschienen seit 1878 nicht mehr in der Presse, und auch Hinweise anderer Art wurden sehr selten, so daß sich die Ereignisse nicht genau verfolgen lassen. Dabei war sie am Hamburger Gesamtverkehr noch mit einem beachtlichen Hundertsatz beteiligt und beförderte 1880 noch 4 864 277 Fahrgäste, die höchste Zahl, die diese Gesellschaft je erreicht hat. Dann ging der Verkehr aber rasch zurück. Im Jahre 1881 waren es nur noch 4 Millionen und 1882 sogar nur noch 3 Millionen Menschen, die die Wagen der B.O.A.G. benutzten. Dieser Verkehrsrückgang kann aber nicht nur auf die Bevorzugung der Pferde-Eisenbahnen durch das Publikum zurückgeführt werden, denn auf den beiden Altonaer Linien wurden immer noch beachtliche Menschenmengen befördert*), sondern war auch das Ergebnis der geringeren Zahl der noch in Betrieb befindlichen Linien. Um die Einnahmen etwas zu heben, wurden Mitte März 1882 wiederum die Fahrpreise an Sonntagen um 5 ₰ erhöht, eine Maßnahme, die von den Städtischen Kollegien Altonas nur gutgeheißen wurde, um der Arbeiterbevölkerung die billigen Omnibusse zu erhalten[204]). Der erhoffte Erfolg blieb aber leider aus oder genügte nicht, um das stark überhöhte Aktienkapital zu verzinsen, so daß sich der Vorstand genötigt sah, zum 26. Oktober 1882 eine außerordentliche Generalversammlung einzuberufen und dieser einen Antrag auf Auflösung der Gesellschaft vorzulegen. In der Begründung dieses Antrages wurde im wesentlichen gesagt, daß die Konkurrenz der Pferde-Eisenbahnen gegenüber den Omnibuslinien zu übermächtig wäre und daß die Bemühungen, Konzessionen zum Bau und Betrieb von Pferde-Eisenbahnen zu erlangen, sich als erfolglos erwiesen hätten. Weder strengste Sparsamkeit noch die Erhöhung der Sonntagspreise hätten die finanzielle Lage der Gesellschaft zu bessern vermocht, so daß das beste Mittel, um großen Schaden für die Aktionäre abzuwenden, die Liquidation der Gesellschaft wäre[205]). In der sich anschließenden Diskussion wurde von einem Aktionär nun eine Fahrpreiserhöhung, von einem anderen die Ermäßigung desselben auf der Route über den Neuen Wall vorgeschlagen oder auch eine Reduktion des Wertes der Aktien für geeignet gehalten. Doch bezeichnete der Vorstand diese Wege als nicht gangbar. Da die Versammlung aber nicht beschlußfähig war — von 990 erforderlichen Aktien waren nur 790 angemeldet — wurde nach 14 Tagen eine weitere Versammlung abgehalten, die dann mit 28 gegen 2 Stimmen die Liquidation des Unternehmens beschloß, wenn ein letzter Versuch, eine ausschließliche rentable Ausbeutung der Hamburg-Altonaer Stammlinie bei verkürzter Linienführung herbeizuführen, erfolglos bleiben würde[206]). Darum wurde ein bestimmter Termin

*) Anteil der beiden Altonaer Linien am Gesamtverkehr der Gesellschaft[96]):

1879 — 2 774 408	Fahrgäste	= 60 %
1880 — 3 075 093	„	= 63 %
1881 — 3 027 543	„	= 75 %
1882 — 2 590 636	„	= 84 %

für die Liquidation auch noch nicht festgesetzt und dieselbe schließlich auch nicht durchgeführt, sondern die Gesellschaft reorganisiert und der Betrieb einigen grundlegenden Änderungen unterworfen.

Doch bevor ich dieses letzte Omnibusjahrzehnt weiterverfolge, ist es zunächst wichtig, den Werdegang der in den Jahren seit 1878 erfolgten Gründungen neuer Pferde-Eisenbahn-Gesellschaften zu betrachten, damit verständlich wird, warum dem alten und bedeutenden Hamburger Verkehrsunternehmen, der B.O.A.G., der Betrieb von Pferde-Eisenbahnen versagt blieb.

Basson'sche Omnibus Actien-Gesellschaft

Beförderte Fahrgäste

1865:	gesamt	935 623	∅	täglich	2 563
1866:	„	1 074 756	∅	„	2 945
1867:	„	1 111 103	∅	„	3 044
1868:	„	1 562 750	∅	„	4 270

Monat	gesamt	∅ tägl.	gesamt	∅ tägl.	gesamt	∅ tägl.
	1869		1870		1871	
Januar	136 250	4 395	146 274	4 719	135 578	4 373
Februar	130 738	4 669	122 691	4 381	133 036	4 751
März	149 894	4 835	147 501	4 758	183 571	5 921
April	154 394	5 146	155 750	5 192	184 260	6 142
Mai	175 797	5 671	165 173	5 347	212 403	6 858
Juni	162 508	5 417	172 533	5 751	220 999	7 366
Juli	185 191	5 974	227 862	7 350	242 537	7 820
August	186 788	6 025	209 099	6 745	237 277	7 654
September	223 989	7 466	190 469	6 349	223 224	7 441
Oktober	175 908	5 675	189 086	6 100	211 987	6 838
November	156 895	5 229	176 877	5 896	187 863	6 262
Dezember	155 292	5 009	160 577	5 180	183 633	5 923
zus.	1 993 644	5 462	2 063 892	5 655	2 356 368	6 455

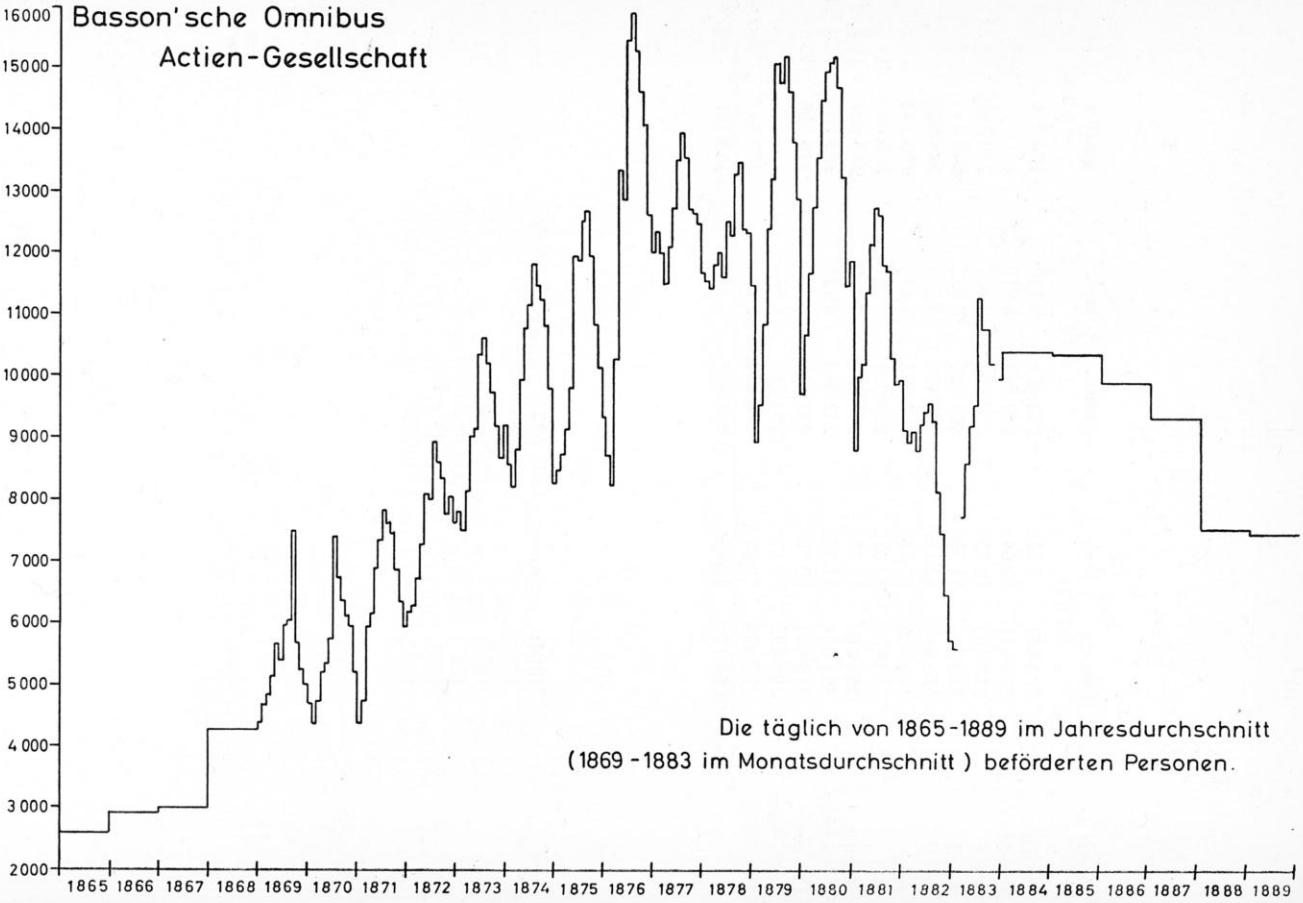
Monat	gesamt	∅ tägl.	gesamt	∅ tägl.	gesamt	∅ tägl.
	1872		1873		1874	
Januar	191 090	6 164	241 911	7 803	265 612	8 568
Februar	182 149	6 281	209 439	7 480	229 747	8 205
März	207 984	6 709	252 180	8 135	272 959	8 805
April	218 167	7 272	271 762	9 059	298 257	9 942
Mai	251 207	8 103	282 478	9 112	333 997	10 774
Juni	242 356	8 078	310 482	10 349	331 667	11 055
Juli	277 964	8 967	328 114	10 584	366 019	11 807
August	266 887	8 609	316 017	10 194	355 354	11 463
September	250 627	8 354	293 058	9 768	337 034	11 234
Oktober	241 155	7 779	285 517	9 210	334 754	10 798
November	241 412	8 047	260 117	8 670	294 416	9 814
Dezember	235 878	7 609	284 776	9 186	256 800	8 284
zus.	2 806 876	7 642	3 335 851	9 139	3 676 616	10 073

Monat	gesamt	⌀ tägl.	gesamt	⌀ tägl.	gesamt	⌀ tägl.
	1875		1876		1877	
Januar	262 536	8 469	270 385	8 722	379 579	12 244
Februar	243 713	8 704	239 322	8 252	336 609	12 022
März	282 376	9 109	318 347	10 269	356 721	11 507
April	293 617	9 787	399 550	13 318	363 227	12 107
Mai	370 038	11 937	397 898	12 835	393 697	12 700
Juni	356 917	11 897	462 644	15 421	404 910	13 497
Juli	387 244	12 492	492 389	15 883	432 256	13 944
August	393 026	12 678	473 594	15 277	419 269	13 525
September	358 961	11 965	436 486	14 549	380 903	12 697
Oktober	335 614	10 826	435 562	14 050	391 956	12 644
November	303 422	10 114	377 777	12 592	373 874	12 462
Dezember	290 048	9 356	370 864	11 963	362 986	11 709
zus.	3 877 512	10 623	4 674 818	12 773	4 595 987	12 592

Monat	gesamt	⌀ tägl.	gesamt	⌀ tägl.	gesamt	⌀ tägl.
	1878		1879		1880	
Januar	357 724	11 540	277 333	8 946	330 728	10 669
Februar	320 140	11 433	266 650	9 523	338 549	11 674
März	364 618	11 762	336 470	10 854	394 949	12 740
April	359 503	11 983	372 124	12 404	406 921	13 564
Mai	359 225	11 588	409 498	13 210	448 464	14 466
Juni	374 652	12 488	451 695	15 056	446 871	14 896
Juli	379 666	12 247	457 807	14 768	468 785	15 122
August	411 375	13 270	470 008	15 161	470 465	15 176
September	404 032	13 468	438 538	14 618	437 164	14 572
Oktober	383 574	12 373	426 882	13 770	409 687	13 215
November	369 975	12 332	385 400	12 847	343 776	11 459
Dezember	354 238	11 427	301 497	9 725	367 918	11 868
zus.	4 438 722	12 161	4 593 902	12 586	4 864 277	13 290

Monat	gesamt 1881	⌀ tägl.	gesamt 1882	⌀ tägl.	gesamt 1883	⌀ tägl.
Januar	273 697	8 829	282 404	9 110	174 216	5 620
Februar	280 411	10 015	249 543	8 912		
März	317 403	10 239	282 183	9 103	239 363	7 721
April	340 746	11 358	264 669	8 822	258 244	8 608
Mai	376 874	12 157	286 404	9 239	285 908	9 223
Juni	381 405	12 713	282 697	9 423	285 391	9 513
Juli	390 978	12 612	297 025	9 581	349 442	11 272
August	364 280	11 751	287 679	9 280	333 887	10 770
September	351 064	11 702	243 642	8 121	323 768	10 792
Oktober	319 441	10 304	231 837	7 480	315 966	10 192
November	296 495	9 883	194 270	6 476		
Dezember	307 326	9 914	178 132	5 746	309 347	9 979
zus.	4 000 120	10 959	3 080 485	8 440	3 385 150	9 274

1884:	gesamt	3 815 620	⌀	täglich 10 425
1885:	„	3 803 994	⌀	„ 10 422
1886:	„	3 610 686	⌀	„ 9 892
1887:	„	3 414 540	⌀	„ 9 355
1888:	„	2 770 431	⌀	„ 7 569
1889:	„	ca. 2 750 000	⌀	„ ca. 7 535


Basson'sche Omnibus
Actien-Gesellschaft
16000
15000
14000
13000
12000
11000
10000
9000
8000
7000
6000
5000
4000
3000
2000
1865 1866 1867 1868 1869 1870 1871 1872 1873 1874 1875 1876 1877 1878 1879 1880 1881 1882 1883 1884 1885 1886 1887 1888 1889
Die täglich von 1865-1889 im Jahresdurchschnitt
(1869-1883 im Monatsdurchschnitt) beförderten Personen.

Basson'sche Omnibus Actien-Gesellschaft

Die von den einzelnen Linien beförderten Fahrgäste:

1. Linie Hamburg Schweinemarkt — Altona Palmaille

1869: gesamt 797 922 ⌀ täglich 2 186
1870: „ 813 966 ⌀ „ 2 230

Monat	gesamt	⌀ tägl.	gesamt	⌀ tägl.	gesamt	⌀ tägl.
	1871		1872		1873	
Januar	61 163	1 973	78 665	2 538	96 901	3 126
Februar	55 690	1 989	75 468	2 602	81 159	2 898
März	79 743	2 572	85 943	2 772	98 820	3 188
April	78 603	2 620	88 603	2 953	105 409	3 513
Mai	88 166	2 844	102 208	3 297	109 439	3 530
Juni	92 402	3 080	97 886	3 263	122 841	4 095
Juli	99 055	3 195	121 413	3 916	127 644	4 118
August	98 352	3 173	117 891	3 803	122 810	3 961
September	91 917	3 064	110 876	3 696	112 823	3 761
Oktober	87 544	2 824	104 198	3 361	108 869	3 512
November	78 379	2 612	101 079	3 369	100 334	3 344
Dezember	74 378	2 400	94 039	3 033	104 679	3 377
zus.	985 392	2 700	1 178 269	3 219	1 291 728	3 539

Monat	gesamt	⌀ tägl.	gesamt	⌀ tägl.
	1874		1875	
Januar	97 138	3 133	88 801	2 865
Februar	85 446	3 051	73 209	2 615
März	99 814	3 220	84 859	2 737
April	108 404	3 613	87 097	2 903
Mai	121 687	3 925	108 193	3 490
Juni	123 746	4 125	106 637	3 554
Juli	132 807	4 284	112 090	3 616
August	133 184	4 296	115 108	3 713
September	127 832	4 261		
Oktober	125 543	4 050		
November	109 412	3 647		
Dezember	91 642	2 956		
zus.	1 356 655	3 716		

2. Linie Hamburg Schweinemarkt — Altona Große Bergstraße

Monat	gesamt	⌀ tägl.
	1875	
Februar	12 716	454
März	15 193	490
April	19 848	661
Mai	31 823	1 027
Juni	31 891	1 063
Juli	34 202	1 103
August	36 490	1 177

3. Linie St. Georg Lübecker Tor — Altona Holstenstraße

Monat	gesamt	⌀ tägl.	gesamt	⌀ tägl.	gesamt	⌀ tägl.	gesamt	⌀ tägl.
	1872		1873		1874		1875	
Januar			21 717	700	39 158	1 263	37 814	1 220
Februar			22 763	813	34 217	1 222	33 783	1 206
März			26 938	869	39 989	1 290	39 407	1 271
April			28 671	956	43 980	1 466	37 240	1 241
Mai			30 151	972	48 856	1 576	42 297	1 364
Juni			33 415	1 114	49 002	1 633	40 589	1 353
Juli			35 967	1 160	53 840	1 737	42 471	1 370
August			35 840	1 156	52 652	1 698	43 910	1 416
September			33 451	1 115	51 584	1 719		
Oktober			33 123	1 068	52 495	1 693		
November	14 792	493	29 989	999	48 071	1 602		
Dezember	17 034	550	40 051	1 292	43 909	1 416		
zus.	31 826	522	372 076	1 019	557 753	1 528		

4. Linie Hamburg Graskeller — Wandsbek

1869: gesamt 786 583 ⌀ täglich 2 155
1870: „ 739 583 ⌀ „ 2 026 (1. Halbj. 2 285, 2. Halbj. 1 770)

Monat	gesamt	⌀ tägl.	gesamt	⌀ tägl.	gesamt	⌀ tägl.
	1871		1872		1873	
Januar	36 968	1 195	59 356	1 912	62 887	2 029
Februar	39 665	1 417	55 232	1 904	54 168	1 934
März	50 802	1 639	62 265	2 008	63 564	2 050
April	51 764	1 725	66 419	2 214	66 950	2 232
Mai	61 158	1 973	74 856	2 415	66 754	2 153
Juni	65 320	2 177	69 612	2 320	69 986	2 333
Juli	71 553	2 308	74 291	2 396	73 206	2 361
August	69 663	2 247	71 157	2 295	71 743	2 314
September	66 130	2 204	65 721	2 191	66 703	2 223
Oktober	65 425	2 110	67 700	2 184	67 464	2 176
November	58 153	1 938	64 424	2 147	62 907	2 097
Dezember	55 885	1 803	60 668	1 957	67 872	2 189
zus.	692 486	1 897	791 701	2 163	794 204	2 176

Monat	gesamt	⌀ tägl.	gesamt	⌀ tägl.
	1874		1875	
Januar	62 547	2 018	57 140	1 843
Februar	52 907	1 889	52 132	1 862
März	64 362	2 076	59 054	1 905
April	67 871	2 262	61 452	2 048
Mai	75 820	2 446	70 541	2 275
Juni	70 947	2 365	61 777	2 059
Juli	78 730	2 540	67 313	2 171
August	75 839	2 446	66 047	2 130
September	66 738	2 224		
Oktober	68 290	2 203		
November	62 403	2 080		
Dezember	51 921	1 675		
zus.	798 375	2 187		

5. Linie Hamburg Rathausmarkt—Horn

1869: gesamt 307 574 ∅ täglich 843
1870: „ 379 578 ∅ „ 1 040

Monat		gesamt	∅ tägl.	gesamt	∅ tägl.	gesamt	∅ tägl.
		1871		1872		1873	
Januar		26 302	848	38 993	1 258	40 983	1 322
Februar		27 162	970	37 858	1 305	34 547	1 234
März		40 332	1 301	44 045	1 420	43 853	1 415
April		40 929	1 364	46 800	1 560	50 323	1 677
Mai		47 968	1 547	54 799	1 768	54 914	1 771
Juni		48 070	1 602	55 453	1 848	60 143	2 005
Juli		55 061	1 776	60 197	1 942	65 273	2 105
August		52 269	1 686	56 664	1 828	61 125	1 971
September		49 062	1 635	54 244	1 808	57 499	1 916
Oktober		45 068	1 454	49 021	1 581	55 400	1 787
November		38 551	1 285	42 090	1 403	47 684	1 589
Dezember		38 935	1 256	42 938	1 385	51 129	1 649
	zus.	509 709	1 396	583 102	1 593	622 873	1 706

Monat		gesamt	∅ tägl.	gesamt	∅ tägl.
		1874		1875	
Januar		46 524	1 500	38 948	1 256
Februar		39 735	1 419	37 474	1 338
März		48 462	1 563	43 897	1 416
April		55 591	1 853	44 979	1 499
Mai		60 074	1 938	56 464	1 821
Juni		59 657	1 988	55 149	1 838
Juli		68 421	2 207	62 186	2 006
August		63 758	2 057	61 063	1 970
September		61 212	2 040		
Oktober		59 473	1 918		
November		49 750	1 658		
Dezember		43 149	1 392		
	zus.	655 806	1 797		

6. Linie Harburger Bahnhof—Dammtor Bahnhof—Eimsbüttel

Monat	gesamt	Ø tägl.
	1872	
Oktober	1 968	115
November	1 739	58
Dezember	3 737	120
zus.	7 444	95 *)

Monat	gesamt	Ø tägl.
	1873	
Januar	2 550	82
Februar	2 406	86
März	2 470	80
April	2 910	97
Mai	2 829	91
Juni	3 485	116
zus.	16 650	92 *)

7. Linie Hamburg Kleine Johannisstraße—Rotenburgsort Wasserturm

Monat	gesamt	Ø tägl.
	1875	
April	3 534	321 **)
Mai	12 472	402
Juni	13 106	437
Juli	15 548	501
August	17 085	551

*) 78 und 181 Betriebstage
**) 11 Betriebstage

8. Linie Hamburg Ness (Hotel Kaisershof) — Millerntor — Eimsbüttel

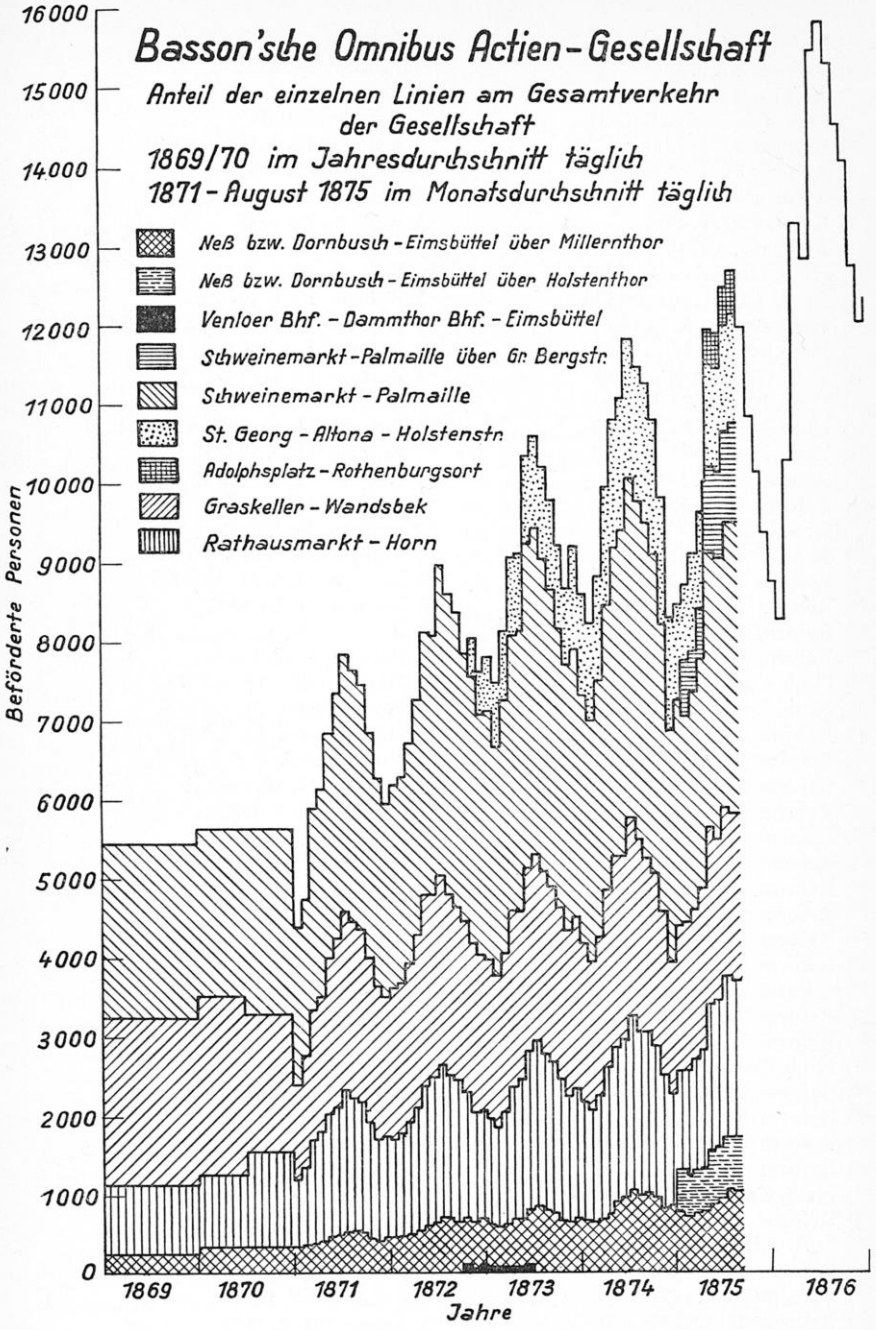
1869: gesamt 102 495 ⌀ täglich 281
1870: „ 130 765 ⌀ „ 358

Monat	gesamt	⌀ tägl.	gesamt	⌀ tägl.	gesamt	⌀ tägl.
	1871		1872		1873	
Januar	11 145	360	14 076	454	16 873	544
Februar	10 519	375	13 591	468	14 396	514
März	12 694	410	15 731	507	16 535	533
April	12 964	432	16 345	545	17 499	583
Mai	15 111	487	19 344	624	18 391	593
Juni	15 207	507	19 405	647	20 612	687
Juli	16 868	544	22 063	712	26 024	840
August	16 993	548	21 175	683	24 499	790
September	16 115	537	19 786	659	22 582	753
Oktober	13 950	450	18 268	589	20 661	666
November	12 780	426	17 288	576	19 203	640
Dezember	14 435	465	17 462	563	21 045	679
zus.	168 781	462	214 534	586	238 320	653

Monat	gesamt	⌀ tägl.	gesamt	⌀ tägl.	⌀
	1874		1875		
Januar	20 245	653	23 347	753	
Februar	17 442	623	19 921	711	
März	20 332	656	23 286	751	
April	22 411	747	23 294	776	
Mai	27 560	889	28 123	907	
Juni	28 315	944	28 140	938	
Juli	32 221	1 039	32 443	1 047	
August	29 921	965	31 977	1 031	
September	29 668	989			
Oktober	28 953	934			
November	24 780	826			
Dezember	26 179	844			
zus.	308 027	844			

9. Linie Hamburg Ness (Hotel Kaisershof) — Holstentor — Eimsbüttel

Monat	gesamt	⌀ tägl.
	1875	
Januar	16 486	532
Februar	14 478	517
März	16 680	538
April	16 173	539
Mai	20 125	649
Juni	19 628	654
Juli	20 991	677
August	21 346	689


Basson'sche Omnibus Actien-Gesellschaft
Anteil der einzelnen Linien am Gesamtverkehr der Gesellschaft
1869/70 im Jahresdurchschnitt täglich
1871-August 1875 im Monatsdurchschnitt täglich
Neß bzw. Dornbusch-Eimsbüttel über Millernthor
Neß bzw. Dornbusch-Eimsbüttel über Holstenthor
Venloer Bhf. - Dammthor Bhf. - Eimsbüttel
Schweinemarkt-Palmaille über Gr. Bergstr.
Schweinemarkt-Palmaille
St. Georg-Altona-Holstenstr.
Adolphsplatz-Rothenburgsort
Graskeller-Wandsbek
Rathausmarkt-Horn
Beförderte Personen
16000
15000
14000
13000
12000
11000
10000
9000
8000
7000
6000
5000
4000
3000
2000
1000
0
1869
1870
1871
1872
1873
1874
1875
1876
Jahre

[1]) Reform 30. 5. u. 11. 6. 1866
[2]) Reform 21. 3. 1866
[3]) Reform 15. 6. 1866
[4]) St.A. F.D. XXXIII C 31
[5]) Reform 17. 8. 1866
[6]) Reform 19. 12. 1866
[7]) Reform 8. 3. 1867
[8]) Reform 27. 5. 1867
[9]) Reform 28. 3. 1869
[10]) Hmb. Nachr. 19. 5. 1860
[11]) ST.A. Geestlande 26 330
[12]) Hmb. Nachr. 5. 12 1861
[13]) Hmb. Nachr. 14. 12.1861
[14]) St.A. Geestlande 26 330
[15]) Hmb. Nachr. 21. 2. 1863
[16]) Hmb. Nachr. 30. 6. 1863
[17]) Hmb. Nachr. 23. 7. 1864
[18]) Reform 15. 5. 1867
[19]) Reform 25. 9. 1867
[20]) St.A. F.D. XXXIII P 6a
[21]) St.A. Geestlande 26 326
[22]) Reform 29. u. 30. 5. 1868
[23]) Reform 4. 3. 1867
[24]) Reform 27. 4. 1868
[25]) Reform 10. 7. 1868
[26]) Hmb. Corresp. 27. 8. 1868
[27]) Hmb. Corresp. 2. 7. 1868
[28]) Reform 10. 6. 1868
[29]) Reform 29. 10. 1868
[30]) Reform 28. 3. 1869
[31]) Reform 13. 6. 1869
[32]) Reform 29. 6. 1869
[33]) Reform 26. 8. 1869
[34]) Reform 20. 7. 1869
[35]) Reform 11. 5. 1869
[36]) Reform 6. 1. 1870
[37]) Reform 31. 8. 1869
[38]) Reform 14. 9. 1869
[39]) Reform 24. 8. 1869
[40]) Reform 29. 3. 1870
[41]) Hmb. Corresp. 8. u. 27. 3. 1870
[42]) Reform 16. 1. 1870
[43]) Reform 31. 5. 1870
[44]) Reform 28. 6. u. 27. 7. 1870
[45]) Reform 26. u. 28. 6. 1870
[46]) Hmb. Corresp. 30. 11. 1869
[47]) Reform 23. 1. 1870
[48]) St.A. F.D. Anno 1870 28 c
[49]) Reform 16. 7. 1870
[50]) Reform 30. 4. 1871
[51]) Reform 28. 3. 1871
[52]) Reform 3. 5. 1871
[53]) Reform 24. u. 30. 6. 1871
[54]) Reform 11. 7. 1871
[55]) Reform 5. 9. 1871
[56]) Reform 10. 6. 1871
[57]) Reform 22. 6. 1871
[58]) Reform 28. 6. 1871
[59]) Reform 15. u. 17. 6. 1871
[60]) Reform 24. 9. 1871
[61]) Reform 10. 6. 1871
[62]) Reform 10. 1. 1872
[63]) Reform 9. 8. 1871 u. 11. 10. 1871
[64]) Reform 5. 3. 1871
[65]) Reform 10. 11. 1866
[66]) Reform 29. 9. 1871
[67]) Reform 30. 11. 1871 u. 2. 3. 1872
[68]) Reform 12. 3. 1872
[69]) Reform 13. u. 21. 3. 1872
[70]) Reform 14. 1. 1872
[71]) Reform 24. 3. 1872
[72]) Reform 28. 6. u. 1. 11. 1872
[73]) Reform 12. u. 16. 10. 1872
[74]) Reform 31. 10. 1872
[75]) Reform 19., 20., 21. u. 26. 11. 1872
[76]) Reform 1. 12. 1872
[77]) Hmb. Nachr. 19. 1. 1873
[78]) Hmb. Nachr. 12. 3. 1873
[79]) Hmb. Nachr. 11. 5. 1873
[80]) Hmb. Nachr. 4. 7. 1873
[81]) Reform 22. 10. 1872
[82]) Reform 23. 6. 1875
[83]) Reform 10. 12. 1872
[84]) Stat. Handb. f. d. Hmb. Staat, 4. Ausg. 1891
[85]) Reform 22. 9. u. 4. 10. 1872
[86]) Reform 31. 10. 1872
[87]) Reform 12. 11. u. 6. 12. 1872
Hmb. Corresp. 5. 12. 1872
[88]) Hmb. Corresp. 11. 12. 1872
[89]) Reform 31. 12. 1872
[90]) St.A. Dienststelle Altona
[91]) Reform 19. 4. 1874
[92]) Reform 30. 6. 1874
[93]) Reform 8. 11. 1872
[94]) Hmb. Corresp. 16. 5. u. 1. 6. 1873
[95]) Reform 5. 7. 1873
[96]) Verw. Altona 1906, Bd. II
[97]) Reform 5. 12. 1873
[98]) Reform 4. 4. 1874
[99]) Reform 22. 4. 1874
[100]) Reform 2. 7. 1874
[101]) Reform 21. 7. 1874

102) Reform 1. 2. 1872, 19. 4. u. 16. 8. 1874
103) Reform 14. 2. 1866 u. 26. 3. 1872
104) Hmb. Nachr. 18. 4. 1873
105) Reform 29. 8. 1874
106) Reform 20. 7. 1873
107) Reform 28. 11. 1874
108) Reform 4. u. 17. 12. 1874
109) Reform 2. 2. 1875
110) Reform 14. 4. 1875
111) Reform 21. 3. 1876
112) Reform 6. 4. 1875
113) Reform 31. 10. 1873
114) Reform 13. 3. 1875
115) Reform 12. 4. 1874
116) Reform 1. 12. 1874
117) Pereira, Hmb. Adrb. v. 1877
118) Reform 31. 5. 1874
119) Reform 30. 12. 1874
120) Reform 16. 1. 1875
121) Reform 23. 1. 1875
122) Reform 28. 2. 1875
123) St.A. Marschlande 4533
124) Reform 1. 5. 1872
125) Reform 11. 4. 1874
126) Reform 18. 4. 1875
127) Reform 19. 5. 1875
128) Reform 18. 7. 1875
129) Reform 16. 9. 1875
130) Pereira, Hmb. Adrb. v. 1878
131) St.A. Geestlande 26 343
132) Reform 22. 5. 1875
133) Reform 12. 6. 1875
134) Reform 17. 10. 1875
135) Reform 13. 1. u. 2. 2. 1876
136) Hmb. Nachr. 28. 4. 1876
137) Reform 9. 5. 1875
138) Reform 12. 9. 1875
139) Reform 1. 9. 1875
140) Reform 9. 4. 1876
141) Reform 25. 12. 1875
142) Reform 31. 12. 1875
143) Reform 13. 1. 1876
144) Reform 15. 1. 1876
145) Reform 19. 1. 1876
146) Reform 15. 12. 1875
147) Reform 9. 1. 1876
148) Reform 2. 3. 1876
149) Reform 12. 3. 1876
150) Reform 10. 1. 1877
151) Reform 24. 3. 1876
152) Reform 27. 4., 29. 8., 24. 11. 1876
153) Reform 21. 3. 1876
154) Reform 22. 3. u. 19. 11. 1876
155) Reform 28. 10. 1876
156) Hmb. Nachr. 5. 2. u. 29. 3. 1859
157) Hmb. Nachr. 8. 1. 1862
158) Reform 12. 11. 1871
159) Reform 29. 8. u. 5. 10. 1876
160) Verw. Altona 1906, Bd. II
Reform 20. 10. u. 20. 11. 1877
161) Reform 23. 8. 1876
162) Reform 7. 3. 1877
163) Reform 8. 3. 1877
164) Reform 14. u. 18. 3. 1877
165) Reform 6. 3. 1877
166) Reform 31. 3. u. 5. 4. 1877
167) Pereira, Hmb. Adrb. v. 1878
168) Reform 15. 5. 1877 u. 26. 5. 1878
169) Reform 28. 10. 1877
170) Reform 6. 3. 1878
171) Reform 16. 4. 1878
172) Reform 16. u. 20. 4. 1878
173) Reform 17. 9. 1878
174) Reform 15. 9. 1878
175) Reform 29. 3. 1879
176) Reform 15. 5. 1878
177) Reform 8. 12. 1878
178) Reform 2. 7. u. 18. 8. 1878
179) Reform 12. 5. 1878
180) Reform 2. 9. u. 21. 5. 1878
181) Reform 9. 5. u. 14. 8. 1878
182) Reform 5. 10. 1878
183) Reform 20. 10. 1878
184) Reform 15. 8. 1878
185) Reform 5. 1. 1879
186) Reform 14. 3. 1879
187) Reform 2. 4. 1879
188) Reform 3. 4. 1879
189) Reform 4. 7. 1879
190) Reform 5. 7. u. 30. 9. 1879
191) Reform 17. 2. 1880
192) Reform 2. 4. 1880
193) Reform 11. 7. 1880
194) Reform 28. 10. 1880
195) Reform 27. 10. 1880
196) Reform 15. 9. u. 23. 10. 1880
197) Reform 19. 6. 1880 u. 6. 2. 1881
198) Hmb. Corresp. 20. 8. 1889
199) Reform 9. 1. u. 13. 2. 1881
200) Reform 30. 8. 1881
201) St.A. I/Nb/3/1 q
202) Reform 4. 5. 1881
203) Reform 23. 9. 1881
204) Reform 8. u. 11. 3. 1882
205) Reform 24. u. 27. 10. 1882
206) Reform 14. 11. 1882.

6. Abschnitt

Die Hamburg-Altonaer Pferdebahn-Gesellschaft

Schon im September 1866, also sehr bald nach der Eröffnung der Pferde-Eisenbahn nach Wandsbek, nahmen Moller und Lauenstein die Verfolgung ihres eigentlichen Planes, die Pferde-Eisenbahn-Verbindung zwischen Hamburg und Altona, wieder auf und knüpften mit dem Altonaer Magistrat neue Verhandlungen an, die aber aus den bekannten Gründen (enge Straßen und ungünstige Niveauverhältnisse derselben) wieder scheiterten[1]). Daraufhin gaben diese beiden ihre Bemühungen auf, und in den nächsten Jahren war es die Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft, die sich verschiedentlich um diese Konzession bewarb[2]). Ihr erstes Projekt legte sie im Sommer 1869 vor, es sah eine Bahn vor, die vom Großneumarkt ausgehend durch das Millerntor und über die Reeperbahn zum Nobistor nach Altona führen sollte, wo ihr weiterer Weg über Grund und Königstraße zum Westende der Palmaille, dem Bahnhof gegenüber, geplant war[3]). Die Bahn sollte teilweise zweigleisig ausgeführt werden und für später war in Hamburg eine Verlängerung derselben vom Großneumarkt zum Rathausmarkt vorgesehen, um dort den Anschluß an die bestehenden Pferde-Eisenbahn-Linien zu erreichen. Aber dieses Projekt kam auch noch nicht zum Zuge. Im Dezember 1869 wurde aus Altona berichtet[4]), daß die Linie die obrigkeitliche Bewilligung nicht erhalten würde, wenn für sie die Benutzung des Grund ausersehen sei, da die starke Passage in dieser Straße die Anlage einer Bahn in derselben nicht gestattete. Und bald darauf verwarf auch Hamburg das Projekt, da sämtliche Gutachten der Polizeibehörde, der Baupolizei und der Baudeputation sich ablehnend verhielten. Dabei verkannte man die Notwendigkeit einer solchen Bahnverbindung durchaus nicht. Trotzdem wurde aber staatlicherseits nichts unternommen, wie etwa durch Planung von Straßenverbreiterungen günstigere Vorbedingungen zu schaffen. So unterblieben vorläufig weitere Bewerbungen, bis Ende Mai 1872 der Berliner Ingenieur Johannes Büsing ein Konzessionsgesuch einreichte[2]), das sich dadurch von den bisherigen unterschied, daß auslenkbare Wagen verwandt werden sollten, also Wagen, die nicht unbedingt an die Schiene gebunden waren, sondern diese auch verlassen und ohne Schienen fahren konnten. Man brauchte so in engen Straßen nur ein Gleis zu legen oder konnte sogar auf dieses verzichten, wenn es der übrige Verkehr geboten erscheinen ließ. Das wurde vom Senat sofort als Möglichkeit einer Lösung des Problems erkannt und der Ingenieur aufgefordert, nach Hamburg zu kommen und sich hier mit Senator Eiffe in Verbindung zu setzen. Dieses wurde natürlich auch der Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft bekannt und am 1. Juli 1872 wiederholte sie ihr Konzessionsgesuch, aber ohne diesen neuen Gesichtspunkt zu berücksichtigen. Die Öffentlichkeit war an der Bahn natürlich stark interessiert, aber über den Gang

der Verhandlungen wurde wenig bekannt. Als Anfang 1873 in Altona die Kämmereikommission die von der Baukommission beantragte Neupflasterung der Reichenstraße im Budget strich, glaubte man daraus schließen zu können, daß die diesbezüglichen Verhandlungen Aussicht auf Erfolg hätten[5]). Dabei war die Angelegenheit inzwischen kaum weiter gekommen, denn das von Büsing angeforderte spezialisierte Projekt lag noch gar nicht vor. Zunächst reichte auch die Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft ein neues Gesuch ein, das aber auch wieder auf der Verwendung nicht auslenkbarer Wagen aufgebaut war. Nur wenn darauf bestanden werden sollte, daß mit auslenkbaren Wagen gefahren werden müßte, wollte sie dieser Idee nähertreten. Zur Begründung ihrer Einstellung lag dem Gesuch ein Gutachten ihres leitenden Ingenieurs J. A. Culin bei, in dem dieser die Vorteile des Betriebes mit an die Schienen gebundenen Wagen hervorhob und die auslenkbaren Wagen ablehnte. Ende Mai 1873 reichte dann auch Büsing sein neues Angebot ein. Er legte seinem Projekt wieder den ursprünglichen Plan der Schaffung einer Verbindung der Bahnhöfe untereinander zu Grunde, obwohl diese nicht mehr so vordringlich war, seitdem die Verbindungsbahn am 16. Mai 1866 in Betrieb genommen war. Diese hatte freilich dem städtischen Verkehr keine Entlastung gebracht, da sie um die Stadtkerne Hamburgs und Altonas herumfuhr und außerdem auf ihr nur wenige Zugpaare verkehrten, deren Verkehrszeiten sich nach den ankommenden und abgehenden Zügen richteten. Sie diente also mehr dem Reiseverkehr. Büsing wollte seine Bahn in Hamburg beim Pariser Bahnhof beginnen lassen und dann in der Innenstadt unter Vermeidung des überlasteten Alten Steinweges die Wexstraße benutzen. In Altona sollte die Bahn durch die Große Bergstraße und Große Westerstraße, Markt- und Bahnhofstraße bis zur Ottensener Kirche geführt werden. Eventuell sollte auch die Große Bergstraße in ihrer ganzen Länge benutzt werden. Die vorgesehenen auslenkbaren Wagen beabsichtigte er auch in Charlottenburg und Elberfeld einzuführen. Zur Finanzierung dieses Vorhabens hatte er das Frankfurter Bankhaus Erlanger hinter sich.

Bevor die vom Senat eingeforderte Stellungnahme zu beiden Projekten von C. O. Gleim und dem Oberingenieur Andreas Meyer einging, wurde es Januar 1874. Sie gaben dem Projekt Büsing den Vorzug, da die Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft nur notgedrungen auslenkbare Wagen verwenden wollte. Außerdem müsse darauf geachtet werden, daß verschiedene Gesellschaften ihre Gleise gegenseitig, eventuell durch Zahlung eines Bahngeldes, benutzen könnten. Im Mai desselben Jahres legten sie noch ein Gutachten vor, in dem sie betonten, daß die Büsing'schen Wagen in Elberfeld noch nicht genügend ausprobiert seien, um über deren Verwendbarkeit abschließend Stellung zu nehmen. Und da die von den Gebrüdern Wex als Privatstraße erbaute und am 27. April 1867 eröffnete Wexstraße den Alten Steinweg nicht nennenswert entlastet hatte, regten beide jetzt den Straßendurchbruch Michaelisstraße—Graskeller an, der dann zehn Jahre später Wirklichkeit wurde.

Da man sich über die Art der Wagen also noch nicht schlüssig werden konnte, blieb die ganze Angelegenheit wiederum liegen, bis Anfang 1875 neue Bewerber auf dem Plan erschienen. So bewarben sich im Februar 1875 José Pinheiro Guimaraens und Baron do Rio Bonito aus Rio de Janeiro um diese Konzession, die dort eine Pferdebahn erbaut hatten und jetzt auch hier ihr Glück versuchen wollten. Aber auch der Kopenhagener Ingenieur Adolph Keifler meldete sich als

Interessent. Dieser hatte in Kopenhagen eine Pferdebahn erbaut, die auch mit auslenkbaren Wagen betrieben wurde, die sich durch große Leichtigkeit und eine sehr gute Wendigkeit auszeichneten. Schon bevor Keifler sein Konzessionsgesuch eingereicht hatte, reisten von Hamburg Andreas Meyer und von Altona Stadtbaumeister Winkler nach Kopenhagen[6]), um den dortigen Betrieb in Augenschein zu nehmen, und bald darauf wurde auch Elberfeld aufgesucht[7]), um Vergleiche mit den Wagen Büsing'scher Bauart zu ziehen. Keifler reichte sein Konzessionsgesuch dann am 30. Juni 1875 ein und hatte sehr bald die besten Aussichten.

Die Basson'sche Omnibus-A. G. verhielt sich zunächst ähnlich wie vor der Gründung der Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft, indem sie den Senat im Januar 1875 lediglich um Berücksichtigung bei der Vergebung der Konzession bat. Diese Einstellung ist nicht ganz verständlich, denn auf Grund der gemachten Erfahrungen mußte die Gesellschaft sich sagen, daß sie auf diese Art die Konzession nie erhalten würde. Schließlich war es für sie auch eine Lebensfrage, denn ihre beiden Altonaer Linien waren das tragende Fundament, auf ihnen wickelten sich über 50 % des Gesamtverkehrs der Gesellschaft ab. Außerdem mußte sie doch über kurz oder lang mit dem Eingehen ihrer Wandsbeker Linie rechnen, da von der Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft schon einmal ein Versuch in dieser Richtung unternommen worden war. Diese verschiedenen Punkte werden die Gesellschaft dann wohl doch bald veranlaßt haben, die Angelegenheit anders anzufassen. Bald darauf setzte sie sich nämlich mit Joh. Büsing in Verbindung und vereinbarte mit diesem, daß er seine Bewerbung zugunsten der Gesellschaft zurückziehen und für die Folge gemeinschaftlich mit ihr vorgehen sollte. Hiervon wurde dem Senat Anfang April 1875 Mitteilung gemacht und zum 20. Mai 1875 eine außerordentliche Generalversammlung der Gesellschaft einberufen[8]). Auf dieser wurde zunächst die Änderung einiger Vertragsbestimmungen genehmigt, so daß der Zweck der Gesellschaft jetzt „Die Betreibung des öffentlichen Fuhrwesens" war, während bisher lediglich vom Omnibusbetrieb die Rede war. Sodann wurde der Vertrag mit Büsing besprochen, insbesondere die Vergütungen, die derselbe nach der Konzessionserteilung erhalten sollte, von denen 2000 ℳ für die geleisteten Vorarbeiten und Auslagen sofort ausgezahlt wurden. Nachdem dann Büsing noch die Vorteile seines Systems und die Einrichtung seiner Wagen erläutert und sich in längerer Rede auf die von ihm gemachten Erfahrungen bei Bau und Einrichtung der Pferdebahnen in Berlin, Elberfeld-Barmen, Hannover und Kopenhagen bezogen hatte, wurde der Kontraktentwurf mit allen gegen vier Stimmen genehmigt.

Der Senat setzte nun seinerseits die „Commission für die Prüfung der Frage betr. einer Pferde-Eisenbahn von Hamburg nach Altona" ein, die sich in ihrer Sitzung am 28. August 1875 auch für das Keiflersche System entschied. Die Frage, ob das Pferde-Eisenbahn-Gesetz vom 28. September 1864 auch auf diese Bahn angewandt werden könne, weil es ja nur für Bahnen gedacht war, die eine Verbindung der außerhalb gelegenen Ortschaften mit der inneren Stadt herstellten, also nicht für Verbindungen quer durch die Stadt, wurde bejaht, weil St. Pauli als eine außerhalb der Stadt liegende Ortschaft zu betrachten war.

Auch der Altonaer Magistrat förderte jetzt das Projekt und trat im Juli 1875 in einen schriftlichen Meinungsaustausch mit dem Hamburger Senat, der nun im Oktober 1875 kommissarische Beratungen in Vorschlag brachte. An diesen Verhandlungen nahmen von Hamburg Senator Hertz, Senatssekretär Dr. Merck und

Oberingenieur Meyer und von Altona Bürgermeister Vogler und Stadtbaumeister Winckler teil. Auf der ersten gemeinschaftlichen Beratung in Hamburg am 4. Dezember 1875 wurden von den Kommissaren der beiden Städte gemeinsame Konzessionsbedingungen vereinbart und beschlossen, für diese Pferde-Eisenbahn eine allgemeine Konkurrenz auszuschreiben, und zwar unabhängig in beiden Städten, und sodann wieder gemeinsam über die eingegangenen Vorschläge zu verhandeln. Nachdem der Senat und in Altona die städtischen Kollegien sich mit den gefaßten Beschlüssen einverstanden erklärt hatten, wurde Ende März 1876 die Vergebung der Konzession in Hamburg von der Finanzdeputation und in Altona von der Baukommission öffentlich ausgeschrieben und die Bewerber aufgefordert, ihre Offerten bis zum 19. Mai 1876 einzureichen, an die sie sich dann bis zum 15. Juni gebunden betrachten mußten. Folgende fünf Offerten gingen daraufhin ein:

1. Adolph Keifler, Kopenhagen,
2. Basson'sche Omnibus-A. G. — Joh. Büsing, Hamburg,
3. Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft, Hamburg,
4. Société générale de Tramways, Brüssel,
5. José Pinheiro Guimaraens und Baron Rio Bonito, Rio de Janeiro.

Der Vorstand der Basson'schen Omnibus-A. G. hatte sich bereits auf einer außerordentlichen Generalversammlung am 8. Mai 1876 die Vollmacht erteilen lassen, zur Finanzierung dieses Projekts eventuell eine Prioritätsanleihe in Höhe von 700 000 ℳ zu emittieren[9]). Weiterhin erklärte er, daß er die veröffentlichten Konkurrenzbedingungen nicht ohne weiteres annehmen könne, da dieselben gar zu harte Forderungen enthielten, und er deswegen um eine kommissarische Verhandlung gebeten habe. Es war nämlich nicht zu leugnen, daß auch der Staat in den letzten Jahren erkannt hatte, daß die Pferdebahnen für ihn eine gute Einnahmequelle werden konnten, denn er hatte die Erteilung der Konzession abhängig gemacht von der Zusicherung größerer Abgaben, als es bisher üblich war. Ob der Gesellschaft die erbetene Aussprache gewährt worden ist, ist nicht bekannt, wahrscheinlich nicht. Als weitere Vorbereitung hatte diese Gesellschaft in der Wagenfabrik von H. H. Schomäker, Hamburg-St. Georg, probeweise einen Omnibus bauen lassen, wie sie ihn später auf dieser Bahn verwenden wollte. Er war ähnlich den bisher üblichen Pferdebahnwagen mit Decksitzen gebaut, aber nur für 30 Personen berechnet, also kleiner und leichter. Der Kutscher saß auf dem vorderen Perron, wo sich auch für Fahrgäste einige Sitzplätze befanden. Mitte Juli 1876 wurde mit diesem Wagen eine Probefahrt veranstaltet, an der auch Senator Hertz und einige Mitglieder der Baudeputation teilnahmen[10]). Dieser Wagen sollte dann auf der Hamburg-Altonaer Omnibuslinie dieser Gesellschaft weiter ausprobiert werden, doch fanden sich später keine Notizen mehr über ihn. Vielleicht ist er nach Erledigung des Kampfes um die Konzession in eine der Städte gekommen, wo Wagen des Büsing'schen Systems in Gebrauch waren.

Um sich über die nun vorliegenden Angebote schlüssig zu werden, fand dann im August 1876 wieder eine beiderstädtische Beratung statt, an der für Hamburg auch noch Senator Sthamer und für Altona Senator Rosenhagen teilnahmen. Man entschied sich für das Angebot Keiflers, da es nach dem übereinstimmenden Urteil der sachverständigen Techniker, Oberingenieur Andreas Meyer, Hamburg, und Stadtbaumeister Winckler, Altona, in technischer Beziehung und auch sonst als

das annehmbarste von beiden Seiten anerkannt wurde[11]). Hamburgischerseits erhielt Keifler am 25. August 1876 den Zuschlag, doch wurden vorläufig nur Appunktuationen mit ihm vereinbart[12]), auf Grund deren erst nach der Konzessionserteilung durch Altona der endgültige Vertrag abgeschlossen wurde. Mitte September 1876 genehmigten dann auch die städtischen Kollegien Altonas mit einigen unwesentlichen Änderungen den Vertrag[13]), so daß die Konzession am 4. Oktober 1876 erteilt werden konnte[1]). Unter Führung der Commerz- und Disconto-Bank Hamburg, die den Konzessionsvertrag als Bürge mit unterzeichnen mußte, wurde dann die „Hamburg-Altonaer Pferdebahn-Gesellschaft" gegründet. Hierüber berichtet die Reform vom 8. November 1876:

„Wie die Hamburg-Altonaer Pferdebahn-Gesellschaft gegründet ward, erfährt man aus den Statuten dieser jungen, vor einigen Tagen konstituirten Aktiengesellschaft. Laut derselben hat der Ingenieur Adolph Keifler die ihm von den hamburgischen und altonaischen Behörden erteilte Konzession zur Anlegung und Betrieb der Bahn an die Kommerz- und Diskonto Bank verkauft, und von dieser Bank kaufen die Aktionäre die Konzession für die Summe von Einmalhunderttausend Mark. Dieser Betrag wird der Bank in Aktien der Hamburg-Altonaer Pferdebahn Gesellschaft zum Parikurse ausgezahlt. Diese Aktien werden als voll eingezahlt und quittiert betrachtet. Behufs Aufbringung der zur Herstellung und zum Betrieb der Anlage außer dem Aktien-Kapital (Mark 600 000 mit zunächst 10 % Einzahlung) erforderlichen Mittel leiht die Gesellschaft von der Bank 300 000 Mark, welche zu 6 % verzinst werden. Die Anleihe soll in 10 Jahren amortisiert werden. Die Bank übernimmt die Anleihe zum Kurse von 92 (d. h. sie zieht gleich eine Provision von 8 % von den 300 000 Mark ab und zahlt nur 276 000 Mark aus). — Die Bauleitung wird den Ingenieuren George Westendarp und C. E. Herman gegen eine Vergütung von 5 % der Bausumme (ausschließlich der für die Bestellung der erforderlichen Spezialaufsicht zu verwendenden Kosten) übertragen. — Den Vorstand der Gesellschaft bildet der aus 5 Personen bestehende Verwaltungs-Rath. Der etwaige Reingewinn wird bis zu 5 % des Aktien-Kapitals ungeschmälert an die Aktionäre verteilt, von dem dann sich ergebenden Überschuß erhält der Verwaltungs-Rath 10 % zur Verteilung unter seine Mitglieder."

Die Übertragung der Konzession auf diese Gesellschaft wurde hamburgischerseits durch Senatsbescheid vom 29. November 1876 genehmigt, während die städtischen Kollegien Altonas erst am 26. Januar 1877 ihre Zustimmung erteilten und unter dem 4./24. August 1877 einen neuen inhaltlich gleichen Konzessionsvertrag mit der Gesellschaft abschlossen.

Bei der Vollziehung des Vertrages mußte der Unternehmer 1 % des veranschlagten Kapitals in kautionsfähigen Inhaberpapieren, deren Zinsen ihm verblieben, deponieren — und zwar in Hamburg bei der Finanz-Deputation 15 000 ℳ und in Altona bei der Stadtkasse 10 000 ℳ — und sich verpflichten, innerhalb sechs Monaten die definitiven Pläne vorzulegen und die Bahn nach Genehmigung derselben in einem Jahre herzustellen und zu eröffnen, andernfalls erlosch die Konzession und 1/4 des Depots verfiel, im zweiten Falle die Hälfte. Das Depot wurde bei Betriebseröffnung bis auf 30 % zurückgezahlt, die als Unterpfand für die weitere Erfüllung der übernommenen Verpflichtungen wie auch zur Bestreitung zuerkannter Polizeistrafen dienen sollten. Bei groben Pflichtwidrigkeiten konnte der Senat der Gesellschaft nach dreimaliger Verwarnung die Konzession gänzlich entziehen und wäre in diesem Falle die ganze Bahnanlage, soweit sie aus den auf öffentlichem Grunde liegenden Gleisen bestand, freies Eigentum des Staates geworden. Sollte es sich herausstellen, daß auf gewissen Strecken durch die Bahnanlage er-

hebliche Verkehrsstörungen oder Belästigungen entstehen, die durch eine Verlegung der Bahnanlage oder eines Teiles derselben nach einer anderen Straße nicht beseitigt werden konnten (worüber dem Senat die Entscheidung zustand), so mußte die Gesellschaft auf den betreffenden Strecken die Bahnanlage auf eigene Kosten und ohne Entschädigung gänzlich entfernen, die Pflasterung in bester Weise wiederherstellen und diese Strecken ohne Gleise befahren. Ebenso war es mit Verlegungen der Gleise in andere Straßen zu halten, wenn der Senat solche erforderlich erachtete. Erteilt wurde die Konzession auf 25 Jahre vom Tage der Betriebseröffnung. Die Rekognition wurde unter Bürgschaft der Commerz- und Disconto-Bank auf 1 ₰ je Fahrgast festgesetzt, mindestens aber 8500 ℳ im Jahr. Man rechnete also mit einer Beförderung von 850 000 Fahrgästen jährlich, einer Zahl, die sofort erheblich überschritten wurde, denn schon in den ersten 8½ Betriebsmonaten wurden fast 2 Millionen Fahrgäste befördert. Von dieser Abgabe erhielt Hamburg 60 % und Altona 40 %. Die Wagen durften nur 190 cm breit und für die Beförderung von 30 Personen bemessen sein[14]), im übrigen besagte das Polizei-Reglement für die Pferdebahn von Hamburg nach Altona vom 14. April 1878 über sie noch im § 1, sie müßten

„a) solide und derartig construirt sein, daß sie bei allen nicht augenblicklich zu beseitigenden Verkehrshindernissen jederzeit ohne Aufenthalt aus den Gleisen und in die Gleise fahren und ohne Schwierigkeiten Kurven von 12 Metern Radius befahren können,

b) mit einer kräftigen und schnell wirkenden Bremsvorrichtung und

c) mit einer Zugleine oder ähnlicher Vorrichtung, mittelst welcher ein Signalverkehr zwischen dem Kutscher und Conducteur stattfinden kann, versehen sein, und ferner

d) vorn und hinten mit je einer Laterne beleuchtet werden, welche zugleich zur Erhellung des inneren Wagenraumes bei Nachtzeit benutzt werden kann."

Der § 2 forderte, daß jeder Wagen eine Nummer tragen müsse, die sowohl innerhalb als auch außerhalb des Wagens leserlich anzubringen war. Ebenso mußte in den einzelnen Abteilungen der Wagen die vorhandene Zahl der Plätze angeschlagen sein.

Die Verleihung der Konzession war also von ganz neuartigen Betriebsbestimmungen abhängig gemacht worden, deren Erfüllung die Keiflersche Erfindung ermöglichte[15]). Seine normalspurigen, zweispännig gefahrenen Wagen liefen auf vier glatten Rädern ohne Spurkranz, also wie alle gewöhnlichen Straßenfuhrwerke, und nur ein fünftes, kleines sogenanntes „Leit"-Rad lief in der Mitte der rechten Schiene in einer Rille und hielt damit den Wagen auf den Schienen. Dieses Leitrad war vor dem rechten Vorderrad angebracht und mit demselben starr verbunden und konnte von dem Kutscher mittels eines Hebels leicht angehoben werden, so daß der Wagen dann die Schienen verlassen konnte. Die Wagen selbst waren leicht, sie wogen nur 1700 Kilo, und dadurch, daß die Hauptlast auf der Hinterachse ruhte, waren sie auf derselben fast karrenartig drehbar. Die bisher bei den Pferdebahnwagen üblich gewesene Abfederung durch Gummipuffer wurde jetzt durch elastische Federn ersetzt, die den Wagenkasten förmlich balancierend trugen, wodurch Erschütterungen beinahe ganz und gar vermieden wurden, auch dann, wenn Pflaster befahren wurde. Wenn diese Wagen auch jederzeit ausweichen konnten, so sollte davon aber nur im Notfall Gebrauch gemacht werden, allgemein hatten also alle Straßenfuhrwerke den Wagen der Pferdebahn Raum zu

geben. Auf Grund der Erfahrungen, die man beim Betrieb der Hamburger Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft gemacht hatte, wurde aber bestimmt, daß das Befahren der Gleise durch sonstiges Fuhrwerk nicht ausgeschlossen wäre, sofern dasselbe nicht mit mechanischen Vorrichtungen versehen war, um sich in den Gleisen zu halten.

Der Eigenart der Wagen entsprechend waren auch die Schienen. Diese waren flach, in deren Mitte sich die Rille für das Leitrad befand. Befestigt waren sie auf durchlaufenden hölzernen Längsschwellen, die ihrerseits wieder auf hölzernen Querschwellen ruhten.

Die Linienführung war folgendermaßen festgelegt worden[16]): Als Endhaltestelle in Hamburg wurde der Rathausmarkt bestimmt, und zwar der Platz unmittelbar hinter der Börse, also nicht der heutige Rathausmarkt, auf dem die anderen Pferdebahnen endeten, sondern der heutige Rathaushof. Zwischen beiden lag damals noch die große, sogenannte Rathauskuhle, über der sich heute das Rathaus erhebt. Die nach Altona fahrenden Wagen mußten sodann den Alten Wall benutzen, während die von Altona kommenden Wagen vom Graskeller aus über den Großen Burstah und die Große Johannisstraße zum Rathausmarkt geleitet wurden. Die Bahn beschrieb hier also in den ersten Jahren ihres Bestehens eine große Schleife. Im Graskeller wurden zwei Gleise verlegt, während der Abschnitt Ellerntorsbrücke—Alter Steinweg nur eingleisig ausgeführt werden konnte. Hier wurde die Bestimmung getroffen, daß die von Altona kommenden Wagen ohne Benutzung der Schiene fahren sollten, die den Wagen der anderen Richtung vorbehalten blieb, die hier die nicht unerhebliche Steigung dieser beiden Straßen zu überwinden hatten. Auf dem Großneumarkt trennten sich die Richtungen wieder bis zum Zeughausmarkt. Nach Altona wurde der Neue Steinweg benutzt, und die von Altona kommenden Wagen fuhren vom Millerntordamm schräg über den Zeughausmarkt und durch Mühlenstraße, Schlachterstraße zum Großneumarkt. Vom Zeughausmarkt verlief die Strecke dann wieder zweigleisig über den Millerntordamm, den die Gesellschaft auf ihre Kosten um 1½ Meter verbreitern mußte[17]), über Reeperbahn und Langereihe, von wo aus die Strecke dann eingleisig nach Altona weiterführte. In Altona wurde die Bahn durchweg eingleisig ausgeführt. Nach dem Passieren des Nobistores gabelte sich die Bahn am Ende der Reichenstraße, der eine Zweig durchlief die Große Bergstraße in ihrer ganzen Länge und dann die Bahnhofstraße. Von der Möglichkeit, die Bahn eventuell durch die Große Westerstraße und Marktstraße zu leiten, machte die Gesellschaft damals noch keinen Gebrauch. Der andere Zweig verlief über Grund und Königstraße zum Bahnhof, wo beide Zweige wieder zusammentrafen. Es war der Gesellschaft freigestellt worden, diese große Altonaer Schleife auch nur als solche zu befahren, also den einen Straßenzug nur für die nach Hamburg und den anderen nur für die nach Altona fahrenden Wagen zu benutzen, doch wurde sofort bei der Eröffnung durch beide Straßenzüge in beiden Richtungen gefahren. Der Endpunkt in Altona war in der Bahnhofstraße zwischen Königstraße und Marktstraße beim Bahnhof. Die Lieferung der Schienen aus Bessemer Stahl und des Kleineisenzeugs wurde den Eisenwerken des Hoerder Bergwerksvereins übertragen[18]), und die Wagen wurden in der Eisenbahnwagenbau-Anstalt Hamburg-Rothenburgsort gebaut[19]). Mit dem Bau der Bahn wurde Ende April 1877 am Millerntor und am Westende der Großen Bergstraße in Altona begonnen und die Arbeiten so stark gefördert, daß auf den fertigen Teilabschnitten schon Ende Juni 1877 eine Probe-

fahrt unternommen werden konnte[15]). Auf der Ellerntorsbrücke, im Alten Steinweg und in der Reichenstraße in Altona konnten die Arbeiten wegen des starken Verkehrs nur nachts ausgeführt werden[20]), und Schwierigkeiten bot auch der Neue Steinweg, da sich hier die Notpfosten noch in der Mitte der Straße befanden und erst an die Seite verlegt werden mußten[17]). Auf dem Rathausmarkt in Altona verlegte man das Gleis versuchsweise auf Zementkonkretsteinen, die auf der oberen schmäleren Seite einen Ausschnitt trugen, in den die Schiene hineinpaßte, was eine Querverbindung der Schienen untereinander erübrigte. Hier, im Grund und auf dem westlichen Ende der Königstraße wurde das Gleis an der Nordseite der Straßen verlegt, während es sonst allgemein in der Straßenmitte lag[22]). Ende September 1877 war die Bahn fertig, aber die Eröffnung ließ noch auf sich warten, denn die Gesellschaft hatte einen fatalen Dispositionsfehler gemacht. Sie hatte sich nämlich dazu verstiegen, an Altonas schönster Straße, der Palmaille, ein Grundstück für 78 000 ℳ zu erwerben, um dort die Stallungen und Remisen für die Bahn zu errichten[23]). Es lag freilich günstig an der Nordseite der Straße nahe der Bahnhofstraße, also in unmittelbarer Nachbarschaft der Endstation der Bahn. Aber von verschiedenen Seiten wurden berechtigte Bedenken laut, und in den Tagesblättern kam es zu einer lebhaften Polemik gegen diesen Plan. Besonders geschädigt fühlten sich die Anwohner der Straße, die hiergegen sogar bei der Regierung in Schleswig Einspruch erhoben, so daß Oberregierungsrat Gehrmann und Regierungsrat Scheffer herüberkamen, um den Platz in Augenschein zu nehmen[24]). Da auch die Altonaer Behörden gegen diesen Plan waren, mußte sich die Gesellschaft also nach einem anderen Platz umsehen. Als dann bald darauf das Gerücht auftauchte, daß beabsichtigt wäre, ein passendes Terrain in Ottensen zu erwerben, war dieses auch wieder nicht richtig, denn man gönnte der Nachbarstadt nicht eine Anlage, die Altona zustand[25]). Es kam schließlich im Herbst 1877 zu einem Grundstücksaustausch zwischen der Gesellschaft und dem Ottensener Stadtrat Winter[26]). Letzterer übernahm das Grundstück an der Palmaille und überließ der Gesellschaft einen Teil seiner in Altona beim Schützenhof gelegenen Weide. An der Vorderfront dieses Grundstücks, an der Seite der Allee wurde dann das Verwaltungsgebäude errichtet und die Einfahrt zu den auf dem hinteren Teile gelegenen Remisen und Stallungen geschaffen. Eine weitere Zufahrt für die Anlieferung von Fourage usw. befand sich an der Seite des Düsternlangenbalkens. Die Stallungen wurden zunächst nur für 150 Pferde vorgesehen.

Während des Baues der Bahn fanden sich in der Presse verschiedentlich Notizen, in denen ein Plan zur Verlängerung derselben über die Flottbeker Chaussee bis Nienstedten oder gar Blankenese erörtert wurde[27]). Auch der Magistrat der Stadt Ottensen soll sich mit dieser Angelegenheit befaßt und gewünscht haben, daß die Bahn dann nicht nur am Südrande Ottensens entlang, sondern durch die Stadt geführt werden sollte, und zwar in Verlängerung der Großen Bergstraße durch die Bismarckstraße, die allerdings erst noch nach Altona hätte durchgelegt werden müssen, Spritzenplatz und Papenstraße nach der Brunnenstraße und von da schräg über damals noch unbebautes Gelände zur Flottbeker Chaussee, die sie ungefähr bei der Rolandsmühle erreicht hätte[28]). Im Januar 1879 wurde dann berichtet, daß die Gesellschaft die Bahn durch die Bismarckstraße nach Bahrenfeld verlängern wollte, wenn die Interessenten mindestens 50 000 ℳ Aktien übernehmen würden[29]). Wie weit diese Ideen den Tatsachen entsprachen, ist nicht bekannt.

Mitte März 1878 konnte das Richtfest des Bahnhofs Schützenhof stattfinden[30]), und für die Eröffnung der Bahn faßte man die Mitte des nächsten Monats ins Auge. Die Regelung der Tarife ging auch nicht ganz glatt und wurde in Altona Verhandlungsgegenstand der städtischen Kollegien. Die Gesellschaft hatte nämlich nur zwei Tarifstufen vorgesehen, und zwar 25 ß für die ganze und 15 ß für die halbe Strecke, die von beiden Endpunkten bis zur Lincolnstraße beim Nobistor reichen sollte[31]). Nun sah das Altonaer Polizeiamt aber keine Veranlassung, der Gesellschaft einen höheren Tarif als den Omnibuslinien zu genehmigen, und brachte die Frage zur Entscheidung vor die Kollegien, die auch nicht geneigt waren, den höheren Tarif gutzuheißen. Da dieses aber eine Angelegenheit beider Städte war, wurde Polizeisenator Brütt beauftragt, sich deswegen mit den hamburgischen Behörden in Verbindung zu setzen und über das Resultat wieder zu berichten. Die Gesellschaft hat dann auch noch einige Konzessionen eingeräumt, so daß schließlich folgender Tarif von allen Instanzen genehmigt wurde[32]): Die Bahn wurde nun in drei Abschnitte eingeteilt: Rathausmarkt Hamburg—Zeughausmarkt—Rathausmarkt Altona—Bahnhof Altona. Zwei dieser Teilstrecken kosteten 15 ß, für die ganze Strecke blieb es bei 25 ß. Außerdem wurden zwei begrenzte 10-ß-Tarife eingeführt, in Hamburg vom Zeughausmarkt zum Rathausmarkt und in Altona vom Rathausmarkt zum Bahnhof. Dieser Tarif galt aber nur in dieser einen Richtung, um zu verhindern, daß an den Endstationen zu viele Plätze von 10-ß-Fahrgästen eingenommen würden. Kinder unter 10 Jahren zahlten statt 25 nur 15 und statt 15 nur 10 ß. Außerdem erklärte sich die Gesellschaft bereit, bei Abnahme von 25 Stück persönliche auf Namen lautende und für die ganze Strecke gültige Karten zu 20 ß abzugeben. Für die durch die Große Bergstraße fahrenden Wagen galt in Altona statt Rathausmarkt die Große Johannisstraße als Zahlgrenze, und die Bahnhofstraße wurde als gedehnte Zahlgrenze behandelt. Man konnte also, ohne nachzuzahlen, mit den durch die Königstraße kommenden Wagen bis zur Ecke der Großen Bergstraße oder umgekehrt weiterfahren. Dieses kam praktisch aber nur bei Ein- oder Aussetzfahrten in Betracht, denn tagsüber hatten die Wagen am Bahnhof einen längeren Aufenthalt, wo sie nicht kehrten, sondern die durch die Königstraße kommenden Wagen fuhren anschließend durch die Große Bergstraße weiter und umgekehrt. Die durch die Große Bergstraße fahrenden Wagen hatten ihren Halteplatz in der Bahnhofstraße bei der Marktstraße und die Wagen der anderen Richtung beim Bahnhof. Bemerkenswert ist, daß diese Bahn beim Millerntor noch die Zollgrenze passierte, denn das Deutsche Reich war wohl schon gegründet, aber Hamburg hatte sich dem Zollverein noch nicht angeschlossen[14]). Darum besagte der § 9 des Polizei-Reglements für diese Bahn: „Steuerpflichtige Verzehrungsgegenstände, namentlich also Fleisch, Mehl und Brot sind auf der Tour von Altona nach Hamburg über die Station Millerntor hinaus von der Beförderung unbedingt ausgeschlossen."

Eröffnet wurde die Bahn am 15. April 1878 zunächst nur im 7½-Minuten-Betrieb[33]), vom Bahnhof Altona von 7.30 Uhr morgens bis 11.00 Uhr abends und vom Rathausmarkt Hamburg von 8.07½ Uhr morgens bis 11.37½ Uhr abends abwechselnd durch die König- und Große Bergstraße. Da die Strecke durch die Große Bergstraße ungefähr 400 Meter länger war, fuhren die diesen Weg nehmenden Wagen von Altona stets etwas vor der planmäßigen Zeit ab, damit sie ab St. Pauli zeitlich richtig zwischen den Königstraßen-Wagen lagen. Die Bahn

wurde sofort äußerst stark benutzt[34]). Bis zum 1. Mai wurde nur mit 10 Wagen gefahren, und die Tageseinnahme bewegte sich zwischen 1500 und 1600 ℳ. Betrieblich gab es besonders in den engen Straßen zuerst viele Konflikte zwischen den Kutschern der Pferdebahnwagen und denen der übrigen Fahrzeuge, besonders der anderen Omnibuslinien, die als ältere Unternehmen glaubten, den Wagen der Pferdebahn nicht ausweichen zu brauchen, da diese es ja auch konnten[35]). Streitlustig wie die Herren Rosselenker damals auch schon waren, mußte die Polizei verschiedentlich zu Verhaftungen derselben schreiten. Schwierigkeiten gab es auch, wo die Schiene nicht in der Straßenmitte, sondern an der Seite lag, weil die Pferdebahn dann in einer Richtung zwangsläufig links fahren mußte. Hier behaupteten die Kutscher der entgegenkommenden Wagen dann, die Pferdebahn müsse ausbiegen, da sie ja richtig die rechte Straßenseite benutzten. Den Kutschern der Pferdebahnwagen wurden schließlich von der Gesellschaft unter Androhung sofortiger Dienstentlassung strenge Instruktionen erteilt, die Gleise nur im äußersten Notfall zu verlassen. Trotzdem mußten die Pferdebahnwagen, wie 1879 im ersten Geschäftsbericht der Gesellschaft festgestellt wurde, die Schienen täglich ungefähr 1544mal verlassen [36]).

Am 1. Mai 1878 wurde dann endgültig der 5-Minuten-Betrieb nach folgendem Fahrplan eingeführt[37]):

						alle 10 Minuten		
Ab Bahnhof Altona über			Königstraße:	7.00	Uhr	morgens bis	11.30	Uhr abends
„	„	„	„ Große Bergstraße:	7.35	„	„ „	10.55	„ „
„ Rathausm. Hbg.		„	„ „	8.05	„	„ „	10.35	„ „
„	„	„	„ Königstraße:	7.40	„	„ „	10.40	„ „

und 10.45 bis 11.35 Uhr alle 5 Minuten und 11.45, 11.55 und 12.05 Uhr.

Die ersten und letzten drei Fahrten galten als Extrawagen. Die letzten 15 Fahrten von Hamburg gingen sämtlich durch die Königstraße zum Bahnhof Altona, von wo sie dann ohne Aufenthalt zum Depot beim Schützenhof weitergingen, so daß also auch Fahrgäste, die in die Nähe der Großen Bergstraße wollten, dorthin gelangen konnten.

Mit der Eröffnung dieser Bahn begann nun eine Entwicklung der Gesellschaft, die in der Geschichte der Pferdebahnen wohl einmalig ist. Da stets nur diese eine innerstädtische Linie betrieben wurde, deren Einnahme keine unrentablen Außenstrecken beeinträchtigten, so wurden stets Ergebnisse erzielt, die nicht nur dem Staat eine beachtliche Einnahme sicherten, sondern auch gestatteten, Dividenden zu verteilen, die beträchtlich über denen der anderen Gesellschaften lagen. Die Konkurrenz der bestehenden Omnibuslinien fiel ernstlich nicht ins Gewicht. Diese reagierten zunächst mit Tarifsenkungen, aber nur der Basson'schen Linie gelang es, sich zu halten. Sie wurde bald das Verkehrsmittel eines anspruchsloseren Publikums und hatte in diesen Kreisen einen festen und treuen Kundenstamm. Die roten Wagen der sogenannten 3. Linie schränkten ihren Verkehr aber sehr bald ein[38]). Vom 12-Minuten-Betrieb ging diese Linie zum 15-Minuten-Betrieb und im September 1878 sogar zum 30-Minuten-Betrieb über, und am 27. März 1879 stellte diese Linie nach fast 40jährigem Bestehen ihre Fahrten ganz ein[39]).

Das Büro der Gesellschaft befand sich in Hamburg, Schleusenweg 2, bei der Graskellerbrücke, und da Altona verlangt hatte, daß ein Bevollmächtigter der Gesellschaft auch in Altona wohnte, wurde der Oberinspektor der Bahn Richter

als solcher bestellt, der dann befugt war, die Befehle und Auflagen der dortigen Behörden entgegenzunehmen[40]).

Schon in den ersten Monaten wurden ungefähr je 250 000 Fahrgäste befördert, und lediglich am Ende des Jahres ging der Verkehr saisonbedingt um zirka 10 % zurück, so daß 1878 in 8½ Betriebsmonaten 1 978 977 Personen befördert und eine Einnahme von 318 760,85 ℳ erzielt werden konnte, die neben den allgemeinen Betriebskosten zur Deckung der Organisations- und ähnlicher Kosten von 22 000 ℳ ausreichte und noch die Ausschüttung einer Dividende von 2 % gestattete[36]). Doch das Ergebnis war insofern etwas ungünstiger als erhofft, weil die Durchschnittseinnahme je Fahrgast nur 16,10 ₰ statt erwarteter 20 ₰ gebracht hatte. (Vergleichszahlen: Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft: 1877: 18,29 ₰, 1878: 17,91 ₰, Basson'sche Omnibus-Actien-Gesellschaft: 1877: 15,46 ₰, 1878: 14,54 ₰.)

Die Ausgabe von Fahrscheinen war um diese Zeit schon allgemein üblich, doch gewöhnte sich das Publikum nur sehr schwer an diese Neuerung, was dann wohl gelegentlich auch von den Schaffnern zum eigenen Vorteil ausgenutzt wurde, denn Anfang Mai 1879 erschien in den Zeitungen folgende gemeinschaftliche Anzeige der Hamburger Verkehrsgesellschaften[41]):

„Das verehrliche Publikum, welches die Wagen der unterzeichneten Gesellschaften benutzt, wird ersucht, darauf zu achten, daß von den Schaffnern ein dem bezahlten Fahrgeld entsprechendes Kontrollbillet ausgehändigt wird. Zugleich wird dringend gebeten, die erhaltenen Zahlquittungen nicht im Wagen liegen zu lassen, sondern nach beendeter Fahrt zu vernichten.

Durch Beachtung dieser Bitte übt das Publikum selbst eine ausreichende Kontrolle und ermöglicht es, von einer für die Fahrgäste lästigen Revision durch Angestellte der resp. Gesellschaften absehen zu können.

Hamburg-Altona, den 3. Mai 1879.

Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft
Hamburg-Altonaer Pferdebahn-Gesellschaft
Basson'sche Omnibus-Actien-Gesellschaft."

Doch ohne Kontrolleure ging es trotzdem nicht, aber ihre Tätigkeit war wohl oft nicht leicht, denn vier Jahre später wurde in den Pferdebahnwagen folgendes Plakat ausgehängt[42]):

„Bekanntmachung

Die Fahrgäste sind verpflichtet, das nur für die Person und Fahrt, für welche es gelöst ist, gültige Fahrbillet während der Fahrt aufzubewahren und den Kontrolleuren vorzuzeigen.

Die Polizei-Behörde."

Die Presse unterwarf dieses Plakat nun ausgiebigen juristischen Betrachtungen. Zweifellos werden die Gesellschaften diese Anordnung im Einvernehmen mit der Polizei getroffen haben, weil die Notwendigkeit einer Kontrolle damals wie heute gegeben war. Man vertrat aber die Ansicht, daß der gelöste Fahrschein nur eine Quittung wäre, und eine Verpflichtung, solche aufzubewahren, existierte in Hamburg überhaupt nicht. Wer Quittungen aufbewahrte, tat wohl daran, weil es ihm möglichenfalls eine nochmalige Zahlung ersparte, wer es aber nicht tat, etwa weil er auf andere Weise feststellen konnte, daß die betreffende Zahlung erfolgt war, z. B. durch Zeugen, den würde kein hamburgischer Richter zu nochmaliger Zahlung verurteilen. Und, so wurde weiter geschrieben, es wäre bezeichnend, daß

selbst der Hamburger, der bekanntlich sonst sehr geneigt ist, zu allen möglichen harmlosen Handlungen des täglichen Lebens die Genehmigung der Polizei einzuholen, in diesem Falle verwundert den Kopf schüttelte und nach einigem Nachdenken die Zuständigkeit der Polizeibehörde zu solchen Anordnungen bestimmt in Abrede stellte, der außerdem der sonst übliche Nachsatz fehlte, daß die Nichtbefolgung soundso viel Strafe kostete. Die Pferdebahn-Gesellschaften waren Privatunternehmen, und deswegen wurde ihnen das Recht der Benutzung des Verordnungsweges bestritten. Für sie wäre nur das Privatrecht, nicht aber das öffentliche Recht zuständig, auch wenn sie an den Staat besondere Abgaben zu zahlen hätten, was übrigens viele andere Institute, z. B. Theater, auch müßten.

Ein derartiger Entrüstungssturm ist heute kaum noch denkbar, wir sind entschieden abgestumpfter gegen Erlasse dieser Art, von denen wir nur noch Kenntnis nehmen, ohne uns den Kopf darüber zu zerbrechen, ob die gewählte Form berechtigt ist oder nicht.

Wir müssen aber nochmals einige Jahre zurückschauen und uns mit der Erfüllung eines Wunsches der Hamburger beschäftigen, der eine Verlängerung der Altonaer Pferdebahn über den Rathausmarkt hinaus mindestens bis zum Schweinemarkt im Auge hatte. Wie ich bereits ausgeführt habe, scheiterten diese Bestrebungen von jeher an der geringen Straßenbreite des Speersorts und der Steinstraße in ihrem westlichen Ende. Hier waren es besonders die „Lübschen Buden" bei der Jacobikirche, die die Steinstraße auf 10 Meter einengten, während der Speersort 11 Meter aufwies. Erschwerend kam hinzu, daß nicht nur der ganze, sehr lebhafte Fuhrwerksverkehr, der über den Steintordamm und die Altmannstraße ging, sich in der Stadt auf die Steinstraße konzentrierte, sondern daß auch bereits zwei Omnibuslinien durch die Steinstraße führten, denn die Mönckebergstraße war damals noch nicht durchgebrochen und die Hermannstraße durch den Verkehr der Pferdebahnen stark überlastet. Ein Wandel trat erst ein, als sich der Staat im Jahre 1880 entschloß, die „Lübschen Buden" aufzukaufen und im Interesse des Verkehrs abzureißen, wodurch die Fahrbahn bei der Jacobikirche etwas verbreitert und die Verlängerung der Pferdebahn genehmigt werden konnte. Die so gewonnene Straßenbreite reichte freilich noch nicht aus, um hier Schienen zu verlegen. Da die Wagen dieser Gesellschaft aber auslenkbar waren, fiel dieses nicht ins Gewicht. So wurde die Steinstraße bei der Jacobikirche asphaltiert und das letzte Stück bis zum Pferdemarkt sowie der Speersort mit Holzpflaster belegt und zu den Kosten die Hamburg-Altonaer Pferdebahn-Gesellschaft mit herangezogen. Im oberen Ende der Steinstraße und in der Rathausstraße wurden Schienen gelegt, und da als Endpunkt das Gewerbemuseum am Steintorplatz vorgesehen war, auch in der Altmannstraße, während die Brockesstraße wieder ohne Schienen befahren wurde. Im Zusammenhang mit dieser Betriebsausweitung mußten auch die Stallungen beim Schützenhof in Altona erst erweitert werden[43]), und um die Genehmigung überhaupt zu erhalten, mußte die Gesellschaft dem Hamburger Staat eine Abgabe von 1 ß für jeden diese neue Strecke befahrenden Fahrgast zugestehen, und für jeden Fahrgast, der diese Strecke in Verbindung mit der alten benutzte, jetzt 1½ ß Konzessionsabgabe zahlen. Die Fahrpreise auf der alten Strecke blieben unverändert. Für eine Fahrt von der Großen Allee, Ecke des Gewerbemuseums, bis zum Rathausmarkt Hamburg wurden 10 ß erhoben, während diese Strecke bei einer Weiterfahrt mit 5 ß in Ansatz gebracht wurde. Am

11. August 1881 wurde der Betrieb auf diesem neuen Abschnitt eröffnet[44]). Der Fahrplan wurde kaum verändert, aber in der Eröffnungsanzeige fand sich erstmalig der Hinweis, daß die durch die Große Bergstraße fahrenden Wagen durch grüne und die durch die Königstraße fahrenden Wagen durch rote Schilder und Laternen kenntlich gemacht waren. Die Zunahme des Verkehrs auf dieser Bahn hielt sich in den ersten Jahren noch in mäßigen Grenzen, und die Notwendigkeit einer Verstärkung des Betriebes zeigte sich zunächst an Sonn- und Feiertagen. Dem wurde Ende März 1882 Rechnung getragen durch Einführung des 4-Minuten-Betriebes ab 12 Uhr mittags[45]), der dann am 17. Dezember 1882 auch werktags eingeführt wurde[46]), nachdem sich der Verkehr in diesem Jahre ungefähr um 30 % gehoben hatte. Um diese Zeit vergrößerte man auch die Anlagen des Bahnhofs Schützenhof durch Ankauf eines Geländestreifens wieder, auf dem man ein neues Stallgebäude errichtete, in dessen Obergeschoß Beamtenwohnungen eingerichtet wurden[47]).

Durch die Konkurrenz dieser Bahn hatte sich die Lage der Basson'schen Omnibus A.-G. in den letzten Jahren erheblich verschlechtert, so daß im Zuge einer Sanierung am 1. März 1883 die Linien dieser Gesellschaft verkürzt und vor allem der 10-₰-Einheitstarif eingeführt wurde. Diese Maßnahme blieb natürlich nicht ohne Auswirkungen auf den Verkehr der Hamburg-Altonaer Pferdebahn, so daß diese Gesellschaft sich schließlich genötigt sah, auch ihre Fahrpreise zu senken. So trat am 12. Mai 1883 folgender neuer Tarif in Kraft[48]): 2 Teilstrecken 10 ₰, 3 Teilstrecken 15 ₰ und die ganze Strecke 20 ₰. Zahlgrenzen waren Bahnhof Altona — Rathausmarkt Altona — Zeughausmarkt — Rathausmarkt Hamburg — Gewerbeschule. Schulkinder mit Büchermappen bezahlten zwischen Bahnhof Altona und Rathausmarkt Hamburg 10 ₰, Schoßkinder waren frei.

Das Ergebnis dieser Tarifsenkung beleuchtet der Geschäftsbericht dieser Gesellschaft für das Jahr 1883 in sehr interessanter Weise, in dem die Zeit vor und nach dem 12. Mai gesondert ausgewiesen ist. Im einzelnen betrugen die Leistungen[14]):

	1. 1.—11. 5.	12. 5.—31. 12.	zusammen
Planmäßige Doppelfahrten	31 296	61 120	92 416
Extrafahrten	592	1 831	2 423
zus.	31 888	62 951	94 839
Beförderte Fahrgäste	1 392 056	4 143 516	5 535 572
im Tagesdurchschnitt	10 626	17 707	15 165
Einnahme täglich	ℳ 1 712,24	2 021,29	
Einnahme je Doppelfahrt	ℳ 7,03	7,51	
Einnahme je Fahrgast	₰ 16,11	11,41	

Ziehen wir zu Vergleichszwecken die Zahlen des Jahres 1882 heran.

In diesem Jahre wurden im Tagesdurchschnitt 10 687 Personen befördert, so daß also der Verkehrsrückgang nach der Tarifsenkung auf den Omnibuslinien nur ganz unwesentlich erscheint. Da aber im Jahre 1881 im Tagesdurchschnitt nur 8400 Fahrgäste befördert wurden, lag der Verkehr am Jahresende 1882 wesentlich über dem Durchschnitt. Besser tritt der Verkehrsrückgang bei den Einnahmen hervor, nämlich für das Vergleichsjahr wird die Einnahme je Doppelfahrt mit 8,30 ℳ angegeben und für das Jahr 1883 für die Zeit vor der Tarifsenkung auf der Pferdebahn mit 7,03 ℳ. Da die Tarifsenkung auf den Omnibuslinien erst am 1. März 1883 erfolgte, war die Einnahme der Pferdebahn in den ersten beiden

Monaten des Jahres 1883 also noch die gleiche wie im Jahre 1882, und im März und April muß sie ungefähr auf 6,— ℳ je Doppelfahrt zurückgegangen sein, um im Durchschnitt den Betrag von 7,03 ℳ zu ergeben. Der Verkehrsrückgang betrug also ungefähr 25 %, und der Gesellschaft blieb gar kein anderer Weg, als dem Beispiel der Omnibusse zu folgen, wenn sie diese nicht aufkaufen wollte, wie es andere Gesellschaften taten. Die Tarifsenkung hat dann die abgewanderten Fahrgäste nicht nur zurückgewonnen, sondern gegen das Jahr 1882 eine Verkehrssteigerung von zirka 65 % erbracht, und um dieser gerecht zu werden, mußten die Fahrten um 10 % vermehrt werden. Bei den Einnahmen war eine derartige Entwicklung natürlich nicht möglich, denn diese sank im Durchschnitt um fast 5 ₰ je Fahrgast. Durch den Verkehrszuwachs stieg sie freilich wieder auf 7,51 ℳ je Doppelfahrt, konnte die alte Höhe aber nicht wieder erreichen. Ähnlich ungünstig lag es bei der Konzessionsabgabe, da diese sich nicht nach den Einnahmen, sondern nach der Zahl der beförderten Fahrgäste richtete und die dadurch um 22 000 ℳ höher war als im Jahre 1882. Die Gesellschaft hat darum auch im Jahre 1884 sowohl in Hamburg als auch in Altona einen allerdings vergeblich gebliebenen Versuch gemacht, eine Senkung derselben herbeizuführen[49]). Trotz allem war das Geschäftsergebnis aber noch sehr günstig, für Abschreibungen konnten 104 000 ℳ ausgewiesen werden, durch Erhöhung des Reservekontos erreichte dieses bereits 9,5 % des Aktienkapitals, und an die Aktionäre konnten noch 7 % Dividende ausgeschüttet werden (1882: 10 %).

Der Pferdebestand erreichte Ende 1883 bereits 309 Stück. Jedes kostete täglich 2,38 ℳ Unterhaltung und mußte fast 22 Kilometer im Bahndienst zurücklegen.

Das Jahr 1884 brachte eine weitere Verkehrszunahme um gut 20 %[50]), aber man veränderte den Grundfahrplan noch nicht, sondern behalf sich mit Extrawagen, so daß in diesem Jahre 102 619 Doppelfahrten geleistet wurden. Von dem Reingewinn konnten 138 000 ℳ für Abschreibungen verwandt und wieder 7 % Dividende verteilt werden.

Die Notwendigkeit, für den lebhaften Verkehr aller Art im Alten Steinweg eine Entlastung zu schaffen, wie auch der Wunsch der „Hamburg, Altona & Northwestern Tramways Co.", ihre Linien, die bisher am Millerntor endeten, bis zum Rödingsmarkt durchzuführen, ließ den Durchbruch der Großen Michaelisstraße über die Michaelis- und Heiligengeistbrücke zum Rödingsmarkt jetzt Wirklichkeit werden. Zu diesem Zwecke mußten auch an der Spitze der Großen Michaelisstraße und Schlachterstraße drei Häuser vom Staat angekauft und abgerissen werden, und den Beitrag, den die Gesellschaft hierfür leisten mußte, setzte man nach längeren Verhandlungen auf 35 000 ℳ (ungefähr 1/3 des Objekts) fest[14]). Dafür erhielt sie das Recht eingeräumt, auf ihrer Linie den 2-Minuten-Betrieb einzuführen.

Am 1. September 1885 nahm die Gesellschaft dann den Betrieb durch diesen neuen Straßenzug auf[51]). Seitdem fuhren die von Altona kommenden Wagen von der Mühlenstraße nicht mehr durch die Schlachterstraße und den Alten Steinweg, sondern durch die Große Michaelisstraße zum Rödingsmarkt, und der Alte Steinweg blieb nur noch den nach Altona fahrenden Wagen vorbehalten.

Jetzt konnte also auch an die weitere Verdichtung des Fahrplans herangegangen werden, die bisher wegen der Überlastung des Alten Steinweges nicht durchführbar war. In der Öffentlichkeit beschäftigte man sich schon länger mit diesem Plan

der Gesellschaft. Dieser ging von dem Gedanken aus, daß eine Verstärkung der Linie nur zwischen den beiden Rathausmärkten erforderlich war, während für die Abschnitte Gewerbeschule—Rathausmarkt Hamburg und in Altona zwischen dem Bahnhof und dem Rathausmarkt der bestehende Fahrplan ausreichend war. Ein diesbezüglicher Antrag der Gesellschaft wurde von den städtischen Kollegien Altonas bereits im Mai 1885 verhandelt und nur für die Dauer eines halben Jahres genehmigt[52]). Bis dahin sollten dann die zur Vergrößerung des Betriebes erforderlichen Pferdeställe fertig sein und der 2½-Minuten-Betrieb auf der ganzen Strecke eingeführt werden. Das lag nun aber nicht im Sinne der Gesellschaft, und bald darauf war in der Presse zu lesen, daß man die Verstärkungslinie nur zwischen dem Hamburger Rathausmarkt und der Talstraße in St. Pauli einrichten würde, weil es hierzu ja keiner Genehmigung der Altonaer Behörden bedurfte[53]). Aber irgendwie ist mit Altona noch eine Einigung erzielt worden, denn die am 15. September 1885 eingerichtete Zwischenlinie verkehrte dann doch zwischen den beiden Rathausmärkten täglich von morgens 8.15 bis 10.00 Uhr abends ab Altona und von 8.40 bis 10.35 Uhr abends ab Hamburg alle 5 Minuten[54]). Der Fahrplan der Stammlinie wurde von einem 4- in einen 5-Minuten-Betrieb umgewandelt, so daß auf dem wichtigsten Abschnitt ein 2½-Minuten-Betrieb bestand. Lediglich an Sonntagen wurde der 4-Minuten-Betrieb auch auf der Stammlinie beibehalten.

Aber dieser „Kreuzfahrerlinie", wie der Volksmund sie auch nannte, war kein langes Leben beschieden. Schon am 27. September 1885 berichtete die „Reform" aus Altona unter „Verkehrskalamitäten":

„Trotz gegenteiliger Behauptung von beteiligter Seite ist die gemachte Andeutung, daß sich die neu eingelegte Zwischentour der Hamburg-Altonaer Pferdebahn von Rathausmarkt zu Rathausmarkt nicht rentiren werde und eine Hintenansetzung des Publicums ist, vollkommen eingetroffen. Die Wagen dieser Route fahren sogar des Sonntags leer. Wenn schon früher die Wagen vom Bahnhof und Marktstraße durch den Verkehr aus Ottensen meistens von der Abfahrtsstelle voll besetzt waren, so ist dieses jetzt, wo nur alle 10 Minuten ein Wagen abfährt, doppelt der Fall, und müssen zur Börsen- und Theaterzeit Geschäftsleute oft 20 Minuten warten, bis sie befördert werden. Ottensener Einwohner und namentlich die in Ottensen wohnenden Hamburger Kaufleute haben sich nun an die Direktion der Basson'schen Omnibuslinien gewandt, damit diese ihre jetzt beim alten Theater mündende Linie nach dem Bahnhof und die Holstenstraßenlinie nach dem Lobusch gehen lasse. Wenn die Fahrt im Omnibus auch nicht so bequem wie in der Pferdebahn, so wird doch zugegeben werden müssen, daß auch die Fahrt mit der Pferdebahn auf den gänzlich ausgefahrenen Schienen über St. Pauli und dem ruckweisen Stoßen sehr wenig Anspruch an eine moderne Beförderung machen kann."

Es wurde also nicht nur der Bahnbetrieb, sondern auch der Zustand der Gleise nicht gerade in das beste Licht gerückt, wenn auch vieles übertrieben gewesen sein wird, so wird doch ein wahrer Kern dabeigewesen sein, denn die Gesellschaft ließ diese Linie am 4. Dezember 1885 wieder eingehen, weil, wie sie später ausführte, deren Strecke zu kurz war, um sich als selbständige Linie zu bewähren. Ausschlaggebend wird aber die am 14. November 1885 erfolgte Verlängerung der bisher am Millerntor endenden beiden Eimsbütteler Linien der englischen Gesellschaft bis zum Rödingsmarkt gewesen sein, die der Hamburg-Altonaer Pferdebahn einen fühlbaren Verkehrsrückgang brachte. Der nach dem Eingehen dieser Zwischenlinie am 5. Dezember 1885 in Kraft getretene neue Fahrplan der Stammlinie wurde am Tage vorher durch folgende Anzeige dem Publikum zur Kenntnis gebracht[55]):

„Von Sonnabend, 5. 12. 1885, an wird zwischen der Gewerbeschule St. Georg und dem Bahnhof Altona ein durchgehender 3-Minuten-Betrieb hergestellt. Die Zwischenfahrten Börse—Rathausmarkt Altona werden bei dieser Betriebsvergrößerung aufgegeben. Die ersten und letzten Abfahrten bleiben wie zuvor."

Diese Anzeige war ebenso unklar wie irreführend aufgesetzt, wie wir sie leider auch heute noch bei ähnlichen Anlässen oft lesen können, nur daß es sich damals die Presse zur Aufgabe machte, kurz darauf diese Fahrplanänderung wie folgt gebührend zu erläutern[56]):

„Aus Altona. — Die Hamburg-Altonaer Pferdebahn-Gesellschaft erließ, nachdem sie kürzlich das Unglückskind, die Kreuzfahrerlinie, zur Erde bestattet hatte, die recht hochtönende Anzeige, daß sie einen durchgehenden Drei-Minuten-Betrieb errichtet habe. Von gleichzeitiger Veröffentlichung eines Fahrplans war nicht die Rede. Recht sehr haben sich verschiedene Bewohner der König- und Großen Bergstraße über diese prompte Beförderung gefreut, leider hat die Sache aber einen Haken. Erstens ist der Ausdruck Drei-Minutenbetrieb falsch und müßte Sechs-Minutenbetrieb heißen, da beide Straßen nur alle 6 Minuten befahren werden. Ein kleiner unverständlicher Schlußpassus besagt aber ferner, daß die ersten und letzten Abfahrtszeiten wie früher bleiben, und danach ist von 6 bis 8 Uhr morgens ein 10 Minuten-, und von da bis Mittag ein 8 Minuten-Betrieb in Wirklichkeit vorhanden. Man ist im Publikum sehr unwillig darüber, daß die Polizei-Behörde der Gesellschaft nicht schärfer auf die Finger sieht."

Abgesehen von der Verbesserung auf den Endstrecken war es auf dem Mittelabschnitt dieser Linie ja auch eine Verschlechterung, die öffentlich zuzugeben die Gesellschaft sich nicht entschließen konnte, indem von einem 2½-Minuten-Betrieb wieder auf einen 3-Minuten-Betrieb übergegangen wurde.

Gegen 1884 war im Jahre 1885 nur eine unwesentliche Verkehrszunahme zu verzeichnen, und die Zahl der Doppelfahrten ging auf 100 149 zurück, da durch die Zwischenlinie, auf der außerdem 11 228 Doppelfahrten stattfanden, die Extratouren in Fortfall kamen. Auch die Einnahme sank auf 7,37 ℳ je Doppelfahrt und 11,35 ₰ je Fahrgast. Der Status der Gesellschaft war aber schon so ausgezeichnet, daß trotzdem eine Dividende von 9½ % zur Verteilung gelangte[14]).

Wie ich bereits bei den Omnibussen ausgeführt habe, war es in jener Zeit beinahe selbstverständlich, den Kondukteuren außer dem Fahrgeld noch einen Obolus darüber zu geben, was sogar in den Löhnen der Kutscher und Kondukteure seinen Niederschlag fand. Nun kam es Ende Mai 1886 zu einem kurzen Streik der Kutscher dieser Gesellschaft, dessen Grund in der Verrechnung der Trinkgelder zu suchen war. Dieses damals immerhin noch unerhörte Ereignis wurde in der „Reform" eingehend besprochen und gewährte dadurch einen so interessanten Einblick in die damaligen Arbeitsverhältnisse, daß ich diese Berichte teils im Wortlaut wiedergebe. Zunächst am 25. Mai 1886:

„Ein Streik der Kutscher der Hamburg-Altonaer Pferdebahn Gesellschaft verhinderte den Betrieb dieser Linie während der gestrigen Vormittagsstunden. Die Veranlassung zu der Arbeitseinstellung der Kutscher war folgende. Bisher erhalten die Kondukteure der Linie einen Tagelohn von ℳ 2,—, die Kutscher einen solchen von ℳ 3,—, doch war es bisher ein stillschweigendes Übereinkommen, daß die Kondukteure den Kutschern von den ihnen zufließenden Trinkgeldern etwa 50—70 ₰ täglich zukommen ließen. Diese Abgabe war aber schließlich von den Kondukteuren nur noch mit großem Widerstreben gewährt worden, und da es darüber wiederholt zu sehr ärgerlichen Differenzen gekommen war, so hatte die Gesellschaft sich schließlich veranlaßt gesehen, die

Teilung der Trinkgelder überhaupt zu untersagen. Dadurch aber hatten sich die Kutscher geschädigt gefühlt und sie waren schließlich übereingekommen, an die Verwaltung eine Eingabe zu richten, in der um Erhöhung des Tagelohnes auf ℳ 3,50 gebeten werden sollte, ebenso wünschte man, daß die Verwaltung ihren bisherigen Vorbehalt, die Kutscher jederzeit und ohne Angabe von Gründen entlassen zu können, aufgeben, und die sofortige Entlassung auf Fälle grober Pflichtverletzung wie Trunkenheit und dergl. beschränken möge. Ehe nun aber diese Eingabe ausgearbeitet worden war, erhielten am Sonntag Abend plötzlich 4 Kutscher, welche sich der Sache besonders angenommen hatten, die Mitteilung, daß sie sofort entlassen seien. Dies gab gestern Morgen aber sämtlichen übrigen Kutschern Veranlassung, den Dienst so lange zu verweigern, bis die Entlassenen wieder eingestellt und ihre Forderungen bewilligt sein würden. Gegen Mittag fand jedoch bereits eine vorläufige Einigung dahin statt, daß nur zwei der Entlassenen definitiv verabschiedet sein sollen, und daß den übrigen Wünschen der Kutscher, deren Eingabe an die Verwaltung erwartet werde, tunlich Berücksichtigung zu Teil werden solle. Um 12 Uhr mittags konnte bereits der erste Wagen wieder abgelassen werden und auch bald darauf der Betrieb in bisheriger Weise wieder aufgenommen werden. Sehr zustatten kam der unerwartete Streik der Basson'schen Omnibus-Linie, deren Wagen derart überfüllt waren, daß die Direktion einen 4 Minuten-Betrieb einrichten mußte, um dem Andrange nur einigermaßen zu genügen."

„Reform", 27. Mai 1886:

„Die noch streikenden Pferdebahnkutscher der Hamburg-Altonaer Linie, ca. 18 an der Zahl, haben sich nicht bereitfinden lassen, unter den alten Bedingungen die Fahrt wieder aufzunehmen und haben viele der Streikenden bereits ihre Sachen abgeliefert und andere Stellungen angenommen. Die Direktion scheint vor Allem das Recht nicht aufgeben zu wollen, die angestellten Kutscher ohne Angabe stichhaltiger Gründe innerhalb 24 Stunden auch fernerhin entlassen zu dürfen. Inzwischen hat aber die Direktion bis zum Ausgleiche der Differenzen angeordnet, daß die Kondukteure den Kutschern nach jeder Doppeltour von den eingegangenen Trinkgeldern 5 Pfg. abzugeben haben. Wie es heißt, wird spätestens bis zum Sonnabend den Kutschern ein definitiver Bescheid über die gestellten Forderungen zugehen."

„Reform", 30. Mai 1886:

„Der Streik der Hamburg-Altonaer Pferdebahnkutscher ist für dieselben ohne das gewünschte Resultat verlaufen. Nach den gestern den Kutschern und Schaffnern von der Direktion gemachten Eröffnungen sollen die Schaffner fortan den Kutschern für jede Doppeltour, d. h. Bahnhof Altona—Gewerbeschule und zurück, 5 ₰ abgeben. Bei 60 Doppeltouren per Woche wird dieses ℳ 3,— per Wagen ergeben. Diese Beträge sollen den Kutschern jedoch nicht direkt zufließen, sondern in Form von Fahrprämien erteilt werden. Aus gut unterrichteten Kreisen verlautet ferner, daß die Direktion entschlossen sei, die Eingabe der Kutscher unberücksichtigt zu lassen, da sich inzwischen bei ihr so viele des Fahrens kundige Personen um Anstellung beworben haben, daß bei einer Wiederholung des Streiks sofort genügender Ersatz vorhanden sein würde."

Und am 1. Juni äußerte sich noch einmal ein Schaffner der Gesellschaft über die Hintergründe des Streiks:

„Da ich oft Gelegenheit habe, die Meinungsverschiedenheiten betr. des Streiks der Kutscher zu hören, so erlaube ich mir, zur Richtigstellung der Sache einige Zeilen in die Öffentlichkeit zu bringen. Der Streik ist nicht, wie es z. T. die Ansicht des Publikums ist, durch Lohndifferenzen oder durch zu lange Dienststunden entstanden, sondern lediglich durch zu große Ansprüche der Kutscher gegen die Schaffner. Ich erlaube mir hier einige Punkte anzuführen. Einige Schaffner fingen an, ihren Kutschern Trinkgelder zu geben. Dieses hatte den Zweck, den Kutscher zu veranlassen, für seinen Schaffner

mit größerer Aufmerksamkeit zu fahren, so daß der Schaffner eine größere Kasse abliefern konnte, als die übrigen. Seinerzeit, als ich bei der vorbenannten Gesellschaft angestellt wurde, betrug das Trinkgeld 60—70 ₰, ich war aber kaum 14 Tage da, als die Kutscher auerdem auch noch das Tageszehrgeld indirekt verlangten, indem sie schlecht fuhren, wenn sie es nicht bekamen. Dieses wurde bei Neuanstellung von Schaffnern derart ausgenutzt, daß die Trink- und Zehrgelder schließlich bis zu ℳ 1,70 bis 1,80 sich steigerten. Tat dies ein Schaffner nicht, so wurde sein Kutscher schon abends vorher hiervon in Kenntnis gesetzt, indem die Kutscher sagten: „Dat is en Natten, den bring man mol fix öber." Die Folge davon war, daß der Vorder- und Hintermann gute Kasse und der betreffende „Natte" Schaffner schlechte Kasse ablieferte. Einzelne Kutscher waren so frech, ihren Schaffner abends, wenn er nicht genügend gespickt hatte, durchzuprügeln. Daß dies nicht mehr so weitergehen konnte, sahen wir Schaffner alle ein. Daher unternahmen einige ältere Kollegen, dem Geschäftsführer unter Angabe der Namen der Unverschämtesten hiervon Anzeige zu machen. Hierauf wurde vom Geschäftsführer bei Strafe der Entlassung den Schaffnern untersagt, ferner Trinkgelder an die Kutscher zu verabfolgen, zumal da Gehalt und Dienstverhältnisse bei der Hamburg-Altonaer Pferdebahnlinie besser sind als bei allen anderen hiesigen Linien*). Es lag also durchaus kein Grund seitens der Kutscher zur Beschwerde vor, vielmehr entstand der Streik dadurch, daß vier Kutscher am Abend nicht mit auf der Diensttafel angegeben waren. In der Meinung, sie seien entlassen, gingen sie noch nachts nach den von den Kutschern besuchten Wirtschaften, um ihre Kollegen zu überreden, am anderen Morgen nicht zu fahren, falls sie vier nicht wieder eingestellt würden. Am andern Morgen gingen die 4 Kutscher nach dem Stall und verlangten den Geschäftsführer zu sprechen mit der Drohung, sie würden keinen Wagen vom Hof fahren lassen, bevor sie denselben nicht gesprochen hätten. Da natürlich entließ der Geschäftsführer die zwei Haupt-Wort- und Rädelsführer. Die übrigen beiden Kutscher fingen mittags wieder an zu fahren. Ich könnte noch mehrere Sachen über Ungebührlichkeit seitens der Kutscher an die Öffentlichkeit bringen, will es jedoch mit dem Besagten bewenden lassen und hoffe, daß diese Zeilen zur Aufklärung des Sachverhalts dienen mögen."

Die Fahrprämie wurde den Kutschern dann dergestalt ausgezahlt, daß vom Lohn der Schaffner täglich 50—55 ₰ eingehalten wurden. Die moralische Verpflichtung des Schaffners, den Kutscher tagsüber zechfrei zu halten, damit dieser auch in seinem Interesse fuhr, blieb aber trotzdem bestehen, so daß ihr Verdienst den der Kutscher trotz der Trinkgelder kaum überschritten haben wird. Ihre Lage war also durchaus keine glänzende, besonders wenn man berücksichtigt, daß sie, um überhaupt eingestellt zu werden, auch noch eine Kaution hinterlegen mußten. (Der Geschäftsbericht von 1885 wies die Kautionen mit 10 650 ℳ aus, und der des Jahres 1894 gar mit 22 800 ℳ.) Außerdem wurden schon kleine Vergehen mit hohen Strafen belegt, so daß es vorgekommen sein soll, daß am Monatsende vom Lohn nichts mehr übrig war. Auch die Arbeitszeit ist mit heutigen Verhältnissen nicht mehr vergleichbar. Bei 10—11 Doppeltouren am Tage, von denen jede 90 Minuten in Anspruch nahm, dauerte der Dienst also mindestens 15—16 Stunden. Daß unter diesen Verhältnissen die Stimmung unter dem Personal nicht immer die beste war, liegt auf der Hand. Aber erst drei Jahre später, Anfang Juli 1889, wurde den Schaffnern eine Lohnaufbesserung von 20 ₰ täglich zugestanden, die die Gesellschaft nun wohl oder übel selbst tragen mußte [57]). Um derartigen Un-

*) Bei den anderen Gesellschaften lag der Verdienst bei ℳ 2,40.

annehmlichkeiten für die Folge aus dem Wege zu gehen, wurde den Schaffnern von der Geschäftsführung dann bei Strafe der sofortigen Entlassung verboten, sich untereinander zu verständigen oder sich unterwegs Zeichen zu geben. Was hierunter zu verstehen war, erläuterte die „Reform" am 26. Juli 1889 in recht drastischer Weise:

„Schlimmere Zustände, als sie der große Belagerungszustand mit sich bringt, bezweckt ein Ukas des Geschäftsführers Richter bei der Hamburg-Altonaer Pferdebahn herbeizuführen. Derselbe hat nämlich seinen sämtlichen Schaffnern kund und zu wissen getan, daß bei Strafe sofortiger Entlassung zwei und mehr Schaffner weder in noch außer dem Dienst miteinander verkehren sollen. Bekanntlich fängt der große Belagerungszustand erst bei drei Personen an. Man wird vielleicht glauben, die Maßregel hat nichts auf sich, die Schaffner werden sich schon heimlich zu finden wissen. Dem ist indessen nicht so. Die schwer geplagten Leute können meistens erst nach 1 Uhr nachts aus dem Dienst und fühlen wohl selbstverständlich, nachdem sie oft 18 Stunden schweigend auf ihrem Trittbrett gestanden haben, das Bedürfnis, sich auf dem Nachhausewege mit ihren Kollegen zu unterhalten. Nach dem neuen Ukas soll jeder Schaffner einzeln den Heimweg antreten. Der Zweck dieser Maßregel liegt auf der Hand. Bekanntlich waren die Kondukteure kürzlich in eine Lohnbewegung eingetreten, und die A.-G. sah sich genötigt, denselben 20 ₰ per Tag zuzulegen. Um so etwas zu verabreden, können die Pferdebahn-Angestellten nun aber sich nicht versammeln, da sie hierzu keine Zeit haben. Es müssen derartige Verabredungen vielmehr gruppenweise auf dem Nachhausewege getroffen und dann von Mund zu Mund weitergetragen werden. Richter weiß dieses recht gut, und es ist ihm auch wohl bekannt, daß sowohl der Kutscherstreik als auch die letzte Lohnbewegung unter den Schaffnern nach Mitternacht an der Ecke der Schumacher- und der großen Bergstraße in Altona geplant und beschlossen worden ist. Um dieses nun zu verhindern, hat er das Verbot des Zusammengehens erlassen. Es ist dieses eine ebenso irrige Ansicht als die der Zünftler, welche glauben durch Beschränkung der Organisationsfreiheit den Kampf ums Dasein, den die Arbeiter kämpfen, aus der Welt schaffen zu können. Die verbotenen Früchte schmecken am besten, und auch die Schaffner der Hamburg-Altonaer Pferdebahn werden Gelegenheit finden, trotz des Richterschen Ukas ihre Interessen wahrzunehmen."

Es mag nun dahingestellt bleiben, ob diese Anordnung tatsächlich schriftlich vorgelegen hat oder ob nur nach diesen Gesichtspunkten verfahren worden ist, denn diese Meldung wurde dann von der Geschäftsführung, allerdings erst über drei Wochen später, dementiert: „Eine solche sinnlose Instruktion sei nicht erlassen noch beabsichtigt gewesen" [58]). Aber diese Episode wirft ein Licht auf die um diese Zeit einsetzenden Kämpfe der Arbeiter um menschenwürdigere Lebensbedingungen.

Im März 1890 wurde dann durch Aufstellung neuer Dienstpläne auch die Arbeitszeit verändert [59]). Sie wurde nicht verkürzt, aber durch Pausen wesentlich aufgelockert, so daß es dem Personal jetzt möglich war, seine Mahlzeiten in Ruhe einzunehmen. Dieses war bisher nicht einzurichten, denn die Kutscher und Kondukteure waren mit ihren Wagen von Dienstbeginn bis Dienstschluß unterwegs. Insgesamt wurden dem Personal jetzt täglich fünf Stunden Ruhepause gewährt, ob in einem oder mehreren Abschnitten, geht aus der Pressenotiz nicht hervor.

Bei dieser Gelegenheit muß ich auch eine Angewohnheit der Kondukteure erwähnen, die auf eine irrige Auslegung der Beförderungsbestimmungen zurückgeführt werden kann, wahrscheinlich aber einen sehr viel realeren Hintergrund

hatte. Schon das alte Regulativ für die Omnibusse aus dem Jahre 1839 besagte, daß die Wagen für das ganze Publikum bestimmt seien und die Benutzung jedem anständig Gekleideten ohne Ausnahme gestattet sei. Nun gingen 1884/85 aber häufiger Notizen durch die Presse, daß Arbeitern in ihrer Arbeitskleidung von den Kondukteuren die Mitfahrt auf der Pferdebahn verweigert worden war, und da lag die Vermutung nahe und wurde von der Presse sogar offen ausgesprochen, daß die Kondukteure sich ihre Fahrgäste auch darauf ansahen, ob sie von ihnen ein Trinkgeld erwarten könnten oder nicht[60]). Dieses ging so weit, daß sogar die Hamburger Quartiersleute in ihrer herkömmlichen Tracht, der schwarzen Jacke mit den Silberknöpfen und dem Schurzfell, von der Benutzung der Bahn ausgeschlossen wurden[61]). In diesem Fall schossen die Kondukteure bestimmt weit über das Ziel hinaus, denn die Quartiersleute sind keine Arbeitnehmer, sondern Arbeitgeber, deren Vertrauensstellung im Hamburger Kaufmannsleben ihnen durchaus erlaubte, auf die Pferdebahn zu verzichten und sich einer Droschke zu bedienen. Diese brachten über ihre Behandlung seitens der Kondukteure selbstverständlich auch Beschwerden höheren Orts vor, die auch in der Presse ihren Niederschlag fanden. Aber bis diese allgemeinen Klagen über das Gebaren der Kondukteure verstummten, verging noch eine geraume Weile.

Im Sommer 1886 mußte in der Innenstadt eine Änderung der Linienführung dieser Bahn vorgenommen werden, da der Bau des Rathauses seine Schatten vorauswarf. In diesem Zusammenhang mußte die Umfahrung der Börse und die Führung der nach Altona fahrenden Wagen über den Alten Wall, die auch nach der Verlängerung der Bahn bis zur Gewerbeschule beibehalten worden war, jetzt aufgegeben werden. Zur Aufnahme eines zweiten Gleises mußte der Große Burstah deswegen jetzt auf Kosten des Bürgersteiges etwas verbreitert werden[62]). Die Lösung war nicht sehr glücklich, denn die so gewonnene Breite des Fahrdamms reichte kaum für vier nebeneinander fahrende Wagen aus, und die Einengung des Bürgersteiges erschien bei dem lebhaften Fußgängerverkehr in dieser Straße auch in jenen Tagen schon bedenklich. Aber eine andere Lösung war damals nicht gegeben, und nach Vollendung der Arbeiten fuhr die Bahn seit August 1886 in beiden Richtungen durch den Großen Burstah und die Große Johannisstraße[63]).

Ebenso wie die anderen Omnibuslinien benutzte auch diese Gesellschaft für ihre Wagen zur besseren Bewältigung der Steigungsstrecke Ellerntorsbrücke—Alter Steinweg ein Vorspannpferd. Dieses Vorspannpferd wurde von einem Pferdejungen oder auch „Vorreiter", wie der Volksmund ihn nannte, geritten und nach getaner Dienstleistung wieder zum Ausgangspunkt zurückgeführt oder auch geritten, wobei die Jungen zum Ärger der Anwohner allerlei Unfug machten und auch Verkehrsunfälle verursachten[64]). Das wird nun aber nicht der Grund gewesen sein, der die Gesellschaft bewog, sich mit der Abschaffung dieser Einrichtung zu befassen, sondern die Kosten, denn für diesen Vorspanndienst mußten stets 20 Pferde gehalten werden[14]). Zunächst wurde Mitte April 1886 der Vorreiter aufgegeben, indem die Kutscher seitdem auf dieser Strecke dreispännig vom Bock fuhren[65]). Damit wurden die Pferdejungen aber nicht überflüssig, denn die Rückführung der Tiere mußte ja nach wie vor von ihnen geleistet werden. Da man nun aber feststellte, daß selbst der geschickteste Kutscher kaum in der Lage war, die drei Pferde so zu lenken, daß sie gleich viel zogen, sondern vielmehr, daß sich häufig ein Pferd auf das andere verließ, womit der Vorspann ziemlich illuso-

risch wurde, versuchte man es mit einer anderen Rasse, dem Percheron-Pferd, das wohl schwerer war als das bisher bevorzugte dänische, dabei aber doch besser zu Fuß war als dieses. Da man außerdem ermittelte, daß das Gewicht eines vollbesetzten Wagens die Kraft von zwei Pferden auch auf einer Steigungsstrecke nicht überstieg, wenn dieser gleichmäßig auf der Schiene lief, gab man Anfang Juni 1889 den Vorspann ganz auf[66]). Die anderen Gesellschaften werden diesem Beispiel bald gefolgt sein, und damit verschwand dann der „Vorreiter", der Jahrzehnte hindurch aus diesem Straßenzug nicht wegzudenken war und der es doch zu einer gewissen Berühmtheit gebracht hatte, wenn er auch nicht allgemein beliebt war.

Der Verkehr auf dieser Bahn hatte sich in den ersten zehn Jahren ihres Bestehens verdreifacht, und diesen konnte die Gesellschaft nur durch eine entsprechende Verdichtung des Fahrplans bewältigen, weil ihr der Weg, größere Wagen einzusetzen, durch die örtlichen Schwierigkeiten versperrt war und sie an die in der Konzession vorgeschriebenen kleinen Wagen, die höchstens 30 Personen faßten, gebunden war. Trotzdem wurde der Wagenpark nicht nur laufend vermehrt, sondern die alten Wagen auch im Rahmen des Möglichen verbessert. So wurden zunächst die Interessen der Raucher berücksichtigt, indem 1881 bei einigen Wagen durch eine entsprechende Verkleinerung des Innenraumes zwischen dem Perron und dem Wageninnern ein offenes Rauchkupee mit vier Sitzplätzen geschaffen wurde[67]). Bei dieser Gelegenheit entfernte man auch die unbequemen Ecksitzplätze auf dem Perron. 1885 lieferte der Wagenbauer Busch in Hamburg-Eimsbüttel eine Anzahl offener Sommerwagen, in deren Innenraum die Fahrgäste auf einer Doppelbank Rücken an Rücken saßen. Da die Sitzreihe bis zum Hinterperron durchlief, führten von diesem zwei Zugänge in den Sitzraum[68]). Im Herbst des gleichen Jahres lieferte Busch auch einige Wagen, in denen jeder Sitz eine eigene Abteilung bildete und sogar numeriert war. Man wollte damit wohl verhindern, daß die Fahrgäste mehr Platz einnähmen, als ihnen zustand. Das Publikum behauptete freilich, diese Neuerung sei wegen der bevorstehenden Krinolinenmode eingeführt worden[69]). Als im nächsten Jahre wieder für 40 000 ℳ neue Wagen beschafft werden sollten, wurde allerdings der Wunsch geäußert, man möge diese Neueinteilung wieder fortlassen[70]). Im Winter 1889/90 versuchte man, die alten Wagen durch Umbau zu vergrößern. Die Sitzplätze aus dem offenen Rauchkupee wurden entfernt und der schon nach hinten übergebaute Wagenkasten soviel verlängert, daß in dem so gewonnenen Stehkupee jetzt drei Personen an den Seitenwänden bequem Platz fanden. Da diese Wagen sich auch bei starker Belastung auf Pflaster mit größerem Straßenquergefälle bewährten, nahm man diesen Umbau bei allen Wagen vor. Verantworten konnte man das auch aus dem Grunde, weil schon um diese Zeit ein Verlassen der Gleise nur noch auf den Endstrecken erfolgte[71]). Eine unangenehme Nebenerscheinung der auslenkbaren Wagen war bei trockenem Wetter das kreischende Geräusch der Bremsen, wenn der Kutscher sie betätigte. Um die Fahrgäste von dieser Ohrenmarter zu befreien, ließ die Gesellschaft im Sommer 1890 an den Wagen über den Rädern Wasserkästen anbringen, aus denen ständig Wasser auf die Räder tropfte, womit dieses üble Geräusch beseitigt worden sein soll[72]). Um den Kutschern das Einhalten der Fahrzeiten zu erleichtern, wurden im Herbst 1889 am Kutschbock Uhren angebracht, die nur einen Zeiger hatten und auf deren Zifferblatt die Stationen so eingezeichnet waren, wie der Wagen während der Fahrt dort eintreffen mußte. Der Kutscher

stellte also bei der Abfahrt die Uhr ein und konnte dann stets ablesen, ob er pünktlich war oder nicht, denn er mußte ja zur gleichen Zeit den Rathausmarkt passieren, wie der Zeiger der Uhr diesen Punkt auf dem Zifferblatt[73]).

Obwohl sich im Jahre 1886 die Zahl der Doppelfahrten auf 115 314 erhöhte, entwickelte sich der Verkehr etwas rückläufig, denn es wurden nur 6 819 768 Personen befördert (1885: 6 864 424 Fahrgäste).

Als Ursache galt die im November 1885 erfolgte Verlängerung der Eimsbütteler und Hohelufter Pferdebahn der H.A.N.W.T.C.*) vom Millerntor zum Rödingsmarkt und der Hohenfelder Omnibuslinie von Soltau vom Rödingsmarkt zum Zeughausmarkt, die im März 1886 erfolgte. Wie sich diese Vermehrung der Konkurrenz ausgewirkt hatte, zeigt folgende Gegenüberstellung der Einnahmen für eine Doppelfahrt[74]):

	1884	1885	1886
Januar	7,16 ℳ	7,10 ℳ	6,83 ℳ
Februar	7,01 „	7,20 „	6,39 „
März	7,16 „	7,33 „	6,41 „
April	7,56 „	7,72 „	6,91 „
Mai	7,47 „	7,77 „	6,81 „
Juni	7,73 „	7,76 „	6,42 „
Juli	7,52 „	7,56 „	6,30 „
August	7,63 „	7,60 „	6,71 „
September	7,66 „	7,60 „	6,96 „
Oktober	7,57 „	7,14 „	
November	7,38 „	6,63 „	
Dezember	7,66 „	7,06 „	
	⌀ 7,46 ℳ	⌀ 7,37 ℳ	⌀ 6,73 ℳ

Die Einnahme einer Doppelfahrt ging 1886 auf 6,73 ℳ, also um 8,5 % gegen 1885, zurück, und je Fahrgast wurden 11,36 ₰ eingenommen. Den Jahresabschluß begünstigten aber niedrige Futterpreise, und auch die Abschreibung auf dem Pferdekonto konnte etwas geringer bemessen werden (trotzdem wurden noch 123 292 ℳ für Abschreibungen verwandt), so daß wie im Vorjahre wieder 9½ % Dividende zur Verteilung kamen. Aber mit Sorgen sah man der Verlängerung der Pferdebahn Altona Holstenstraße—Millerntor zum Rödingsmarkt und auch der Inbetriebsetzung der Großen Hamburg-Altonaer Straßenbahn entgegen, die jetzt nicht mehr, wie ursprünglich vorgesehen, am Rödingsmarkt enden, sondern bis nach St. Georg durchgeführt werden sollte[75]). Doch dieser Kelch ging noch einmal vorüber, die Verhandlungen der H.A.N.W.T.C. mit dem Senat kamen noch nicht zum Abschluß, und die Große Hamburg-Altonaer Straßenbahn nahm ihre Fahrten erst im September 1887 auf, so daß die Hamburg-Altonaer Pferdebahn in diesem Jahre wieder einen kleinen Verkehrszuwachs auf 7 164 146 Fahrgäste verzeichnen und 11 % Dividende ausschütten konnte[76]).

Im Dezember 1888 lebte die „Kreuzfahrerlinie" für einige Tage noch einmal wieder auf. Sie verkehrte vom 2. bis 11. Dezember in den Nachmittags- und Abendstunden zwischen Rathausmarkt Hamburg und dem Zirkusweg auf St. Pauli. Die Wagen waren durch besondere Schilder kenntlich gemacht, und die Fahrt in diesen kostete einheitlich 10 ₰[77]).

*) H.A.N.W.T.C. = Hamburg, Altona & North Western Tramways Co. Ltd.

Im Jahre 1888 traten dann die im Geschäftsbericht für 1886 ausgedrückten Befürchtungen in geringem Umfange ein, denn der Verkehr nahm nur ganz unwesentlich zu. Es wurden 7 193 865 Fahrgäste befördert, aber trotzdem 13 % Dividende verteilt.

Als im August 1890 der nördliche Teil des Rödingsmarkts und der Große Burstah aufgehöht wurden, nahmen die Wagen dieser Bahn für die Zeit der Bauarbeiten ihren Weg über den Alten Wall und Adolphsplatz [78]). Anfang Mai 1890 stellten die beiden letzten Omnibuslinien, die Linie der B.O.A.G. von der Palmaille zum Lübschenbaum und die von Soltau vom Zeughausmarkt nach Hohenfelde, ihre Fahrten ein, und die zweite Pferdebahnlinie der Großen Hamburg-Altonaer Straßenbahn von St. Pauli nach Hohenfelde trat an deren Stelle. Diese neue Linie wirkte nun bremsend auf die weitere Entwicklung der Hamburg-Altonaer Pferdebahn. Seitdem gingen ihre Beförderungsziffern und Einnahmen zurück. Trotzdem konnten 1891 noch 16 % und 1892, als der Verkehr durch die Choleraepidemie nochmals um 10 % zurückging, sogar 17 % Dividende ausgezahlt werden. 1893 erholte sich der Verkehr nochmal etwas, dann trat aber 1894/95 ein gefährlicher Rückschlag durch die beginnende Elektrifizierung der Strecken der Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft ein, die die Fahrgäste in Scharen auf die elektrisch betriebenen Linien abwandern ließ. Dadurch beförderte 1895 die Hamburg-Altonaer Pferdebahn nur noch 6,2 Millionen Fahrgäste, also 1,8 Millionen weniger als 1889. Erst als es der Gesellschaft nach Überwindung großer Schwierigkeiten gelungen war, auch auf ihrer Linie den elektrischen Betrieb einzuführen, partizipierte sie wieder an der allgemeinen Aufwärtsentwicklung unserer Verkehrsmittel und konnte schon 1897 ihre Beförderungsziffern verdoppeln.

Hamburg-Altonaer Pferdebahn-Gesellschaft

Beförderungszahlen und Dividenden

Jahr	Beförderte Personen	Dividende %
1878 *)	1 978 977	2
1879	2 798 679	5
1880	2 898 821	7
1881	3 068 877	8
1882	3 900 913	10
1883	5 535 572	7
1884	6 724 995	7
1885	6 864 424	9½
1886	6 819 768	9½
1887	7 164 146	11
1888	7 193 865	13
1889	7 998 507	13
1890	7 818 384	13
1891	7 521 950	16
1892	6 872 927	17
1893	7 023 578	20
1894	6 496 523	11
1895	6 189 465	17

*) ab 15. April

1) Verw. Altona 1906, Bd. II
2) St.A. — VII/Ka/11/17/14 a
3) Reform 8. 7. 1869
4) Reform 9. 12. 1869
5) Corresp. 9. 1. 1873
6) Reform 18. u. 25. 3. 1875
7) Reform 1. 5. 1875
8) Reform 21. 5. 1875
9) Reform 9. 5. 1876
10) Reform 13. 6. 1876
11) Reform 23. 8. 1876
12) Reform 2. 9. 1876
13) Reform 20. 9. 1876
14) St.A. — Dienststelle Altona
15) Reform 28. 6. 1877
16) Reform 8. 11. 1876
17) Reform 17. 6 .1877
18) Reform 7. 4. 1877
19) Reform 25. 4. u. 6. 5. 1877
20) Reform 3. 7. 1877
21) Reform 23. 9. 1877
22) Reform 21. 7. 1877
23) Reform 23. 12. 1876
24) Reform 15. 7. 1877
25) Reform 21. 7. 1877
26) Reform 28. 10. 1877
27) Reform 25. 8. 1877
28) Reform 5. 9. 1877
29) Reform 10. 1. 1879
30) Reform 15. 3. 1878
31) Reform 16. 3. 1878
32) Reform 13. 4. 1878
33) Reform 14. 4. 1878
34) Reform 20. 4. 1878
35) Reform 16., 17. u. 20. 4. 1878
36) Reform 20. 2. 1879
37) Reform 1. 5. 1878
38) Reform 15. 9. 1878
39) Reform 29. 3. 1879
40) Reform 22. 1. u. 5. 5. 1878
41) Reform 6. 5. 1879
42) Reform 2. 5. 1883
43) Reform 19. 5. 1881
44) Reform 9. 8. 1881
45) Reform 28. 3. 1882
46) Reform 15. 12. 1882
47) Reform 24. 11. 1882
48) Reform 12. 5. 1883
49) Reform 11. 3. 1884
50) Reform 13. 3. 1885
51) Reform 30. 8. 1885
52) Reform 17. 5. 1885
53) Reform 5. 6. 1885
54) Reform 13. 9. 1885
55) Reform 4. 12. 1885
56) Reform 10. 12. 1885
57) Reform 3. 7. 1889
58) Reform 18. 8. 1889
59) Reform 29. 3. 1890
60) Reform 26. 3. u. 14. 7. 1885
61) Reform 12. 4. 1884
62) Reform 25. 7. 1886
63) Reform 13. 2. 1887
64) Reform 23. 8. 1887
65) Reform 23. 4. 1886
66) Reform 7. 6. 1889
67) Reform 12. 5. u. 2. 12. 1881
68) Reform 15. 1. u. 23. 5. 1885
69) Reform 3. 11. u. 12. 12. 1885
70) Reform 2. 2. 1886
71) Reform 6. 5. 1890
Nachr. 14. 9. 1890
72) Reform 20. 7. 1890
73) Reform 31. 10. u. 12. 11. 1889
74) St.A. — F. D. VII D 6 d 1884—392 b
75) Reform 13. 2. 1887
76) Reform 3. 2. 1888
77) Reform 29. 11. u. 12. 12. 1888
78) Reform 3. 8. 1890.

7. Abschnitt

Von der Alster-Ringbahn zur Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft

Als im Sommer 1874 die Verlegung der Begräbnisplätze nach der Ohlsdorfer Feldmark von Senat und Bürgerschaft beschlossen wurde, war dieses Gebiet verkehrsmäßig überhaupt noch nicht erschlossen. Der Winkel Hoheluft—Innenstadt—Barmbek wurde von zwei Pferdebahnlinien befahren. Das ganze dazwischenliegende Gebiet hatte noch keine Schienenverbindung mit der Stadt. Nur eine Omnibuslinie fuhr nach Eppendorf und Groß-Borstel, während die Uhlenhorst und auch Winterhude auf die Alsterdampfer angewiesen waren. Alsterdorf und Ohlsdorf waren noch ausgesprochene Landgebiete, deren Beziehungen zur Stadt auf Jahre hinaus keine Verkehrsverbindung mit Hamburg erforderlich gemacht hätten. Aber das änderte sich jetzt durch diesen Bürgerschaftsbeschluß, und Ohlsdorf rückte in das Blickfeld der Hamburger. Denn die Schaffung eines Zentralfriedhofs in Ohlsdorf war ja nur sinnvoll, wenn er auch für jedermann bequem zu erreichen war. So beschäftigte sich die Baudeputation mit Plänen für eine Eisenbahn nach Ohlsdorf, die auch schon recht weit gediehen waren, als Hugo Stammann am 20. Oktober 1875 im Auftrage der Berliner A. v. Etlinger und Carl Egells grundsätzlich um die Erteilung der Konzession zur Anlage einer Pferdebahn von Hamburg aus auf beiden Seiten der Alster bis nach Winterhude und von dort bis zum Zentralbegräbnisplatz nachsuchte[1]). Am 1. Dezember 1875 folgte zu diesem Gesuch ein bis in die kleinsten Einzelheiten ausgeführter Entwurf, der einem großartig aufgezogenen Beerdigungsunternehmen alle Ehre gemacht haben würde. Danach war die Bahn hauptsächlich für den Leichen- und Personenverkehr nach Ohlsdorf gedacht. Es waren zu diesem Zwecke nicht nur in Ohlsdorf, sondern auch in unmittelbarer Nähe der Stadt Leichenhäuser geplant, von denen die Beerdigungen mit der Pferdebahn ausgehen sollten. Am Millerntor und am Berliner Tor waren solche Häuser vorgesehen, die durch „Flügelbahnen" mit der Hauptbahn zu verbinden waren, und zwar vom Millerntor aus über Glacis-Chaussee—Bei den Kirchhöfen—Tiergartenstraße zum Dammtor und vom Berliner Tor aus über Kleine Wallstraße und Sechslingspforte zum Schwanenwik. Der Endpunkt der das äußere Alsterbassin umfassenden „Circularbahn" sollte der Rathausmarkt sein, von hier ausgehend aber nicht die Hermannstraße, sondern der Alsterdamm benutzt werden, um dann linksseitig der Alster durch Schwanenwik, Adolph- und Sierichstraße und rechtsseitig über Lombardsbrücke—Esplanade—Dammtor—Rothenbaum—St.-Benedict-Straße—Maria-Louisen-Straße und Sierichstraße nach Winterhude und weiter über Alsterdorf nach Ohlsdorf zu führen. Es wurde aber auch schon eine andere Linienführung erwogen, nämlich linksseitig vom Pferdemarkt oder Georgsplatz ausgehend, über Ernst-Merck-Straße— Lange

Reihe — Mundsburger Damm — Winterhuder Weg — Herderstraße — Barmbeker Straße nach Winterhude und rechtsseitig über Mittelweg—Harvestehuder Weg und durch Eppendorf nach Winterhude. Einem gewissen städtischen Verkehrsbedürfnis war dadurch Rechnung getragen, daß nicht alle Wagen bis Ohlsdorf durchgeführt werden, sondern einige auch nur zwischen Innenstadt und Winterhude pendeln sollten. Auch die bisher nicht üblichen Haltestellen wurden jetzt vorgesehen. Zwischen Rathausmarkt und Rothenbaum bzw. Schwanenwik durften die Wagen wie bisher üblich auf Verlangen überall anhalten, während auf den weiteren Strecken bis Ohlsdorf bestimmte Plätze zum Anhalten eingerichtet werden und im übrigen nicht angehalten werden sollte. Wenn die geplante Organisation der Leichentransporte hier auch weniger interessiert, so soll doch eine Bestimmung festgehalten werden:

„Da alle durch die Bahn zu vermittelnden Beerdigungen vorher angemeldet werden müssen, so wird es möglich sein, die Abgangszeit jedes Leichenzugs der Abfahrtsstation in Ohlsdorf rechtzeitig — nöthigenfalls telegraphisch — mitzutheilen, so daß dem Führer jedes von dort abgehenden Wagens die nöthige Instruction hinsichtlich des Haltens auf den Weichen mitgegeben werden kann." —

Da man bei diesem Projekt im Hinblick auf die Rentabilität mit bedeutenden, noch unbekannten Faktoren rechnen mußte, wurde die Konzession auf 50 Jahre verlangt, außerdem sollte der Staat sonstige Unterstützungen gewähren, u. a. auch durch Hergabe von Grund und Boden für die Leichenhäuser und Stallungen.

Auf Veranlassung des Senats, der an der Herstellung einer Verkehrsverbindung mit Ohlsdorf ja stark interessiert war, verhandelte nun die Baudeputation mit Stammann weiter, wobei das Vorhaben schon stark abgeändert wurde. In ihrer gutachtlichen Stellungnahme hielt sie daran fest, daß wegen der Entfernung Hamburg—Ohlsdorf einer Eisenbahn unbedingt der Vorzug zu geben sei, da diese auch einem plötzlich auftretenden Stoßverkehr durch Verlängerung der Züge besser begegnen könnte als eine Pferdebahn, die für diese Fälle immer eine größere Zahl Pferde in Reserve halten müßte, die dann womöglich doch noch nicht ausreichen würden. Da nun aber die Verwirklichung dieser Eisenbahnpläne in den nächsten Jahren noch nicht zu erwarten war, wäre zunächst der Bau einer Pferdebahn ins Auge zu fassen, die auch später neben der Eisenbahn rentabel bleiben könnte. Die für die Organisation des Leichentransportes geforderte Geld- und Terrainunterstützung wäre nicht ungerechtfertigt, denn es lägen ja noch keinerlei Erfahrungen auf diesem Gebiete vor. Es wäre besser, hier abzuwarten, wie sich die Sitten und Gebräuche bei den Beerdigungen in den nächsten Jahren entwickeln würden, und die Pferdebahn vorerst nur für den Personenverkehr vorzusehen und für den eventuell später aufzunehmenden Leichentransport die nötigen Vorbehalte zu machen. Auf dieser Basis wollten die Unternehmer auch auf die Staatszuschüsse verzichten und sich mit einer Konzessionsdauer von 25 Jahren einverstanden erklären. Eine Einführung dieser Bahn in die Innenstadt wurde abgelehnt, da die Straßen zu schmal und die Hermannstraße durch die bereits dort verkehrenden fünf Linien der Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft zu überlastet waren. Die Innenstadt sollte also nur berührt und vom Dammtor über die Lombardsbrücke bis zur Ernst-Merck-Straße von der neuen Gesellschaft ein zweites Gleis zur gemeinschaftlichen Benutzung mit der Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft verlegt werden.

Hierauf mußte diese Gesellschaft eingehen, denn der Nachtrag vom 5. Juni 1875 zur Konzession ihrer Hammer Linie sah die Benutzung ihrer Gleise durch andere Gesellschaften ausdrücklich vor. Allerdings war in solchen Fällen die Zahlung eines Bahngeldes in einer noch festzusetzenden Höhe vorgesehen. Außerdem durfte es sich nur um Fahrten handeln, die andere Ausgangs- und Endpunkte als die eigenen Linien hatten. Als weitere Linienführung wurde dann Ernst-Merck-Straße—Lange Reihe—Papenhuder Straße—Hofweg in Vorschlag gebracht, einmal, um die Niveaukreuzung mit der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn beim Ferdinandstor zu vermeiden, zum andern, weil die Verbindung der Uferanwohner mit der Stadt durch die Alsterdampfer genügend wahrgenommen wurde. Die vorgesehene Zweigleisigkeit der Linie würde auf der Uhlenhorst wegen zu schmaler Privatstraßen wohl schwierig sein, weshalb die Bahn eventuell in einer Richtung durch die Adolphstraße geleitet werden müßte. Auch die Kommission für die Verlegung der Begräbnisplätze schloß sich diesen Ausführungen an und verlangte außerdem, da diese Ringbahn sehr rentabel zu werden versprach, daß die Ohlsdorfer Zweigbahn obligatorisch mit der Ringbahn verbunden werden und der Betrieb nach Ohlsdorf besonders aufmerksam beobachtet werden müßte. Auch der Fahrpreis dürfte für die Hin- und Rückfahrt 1 ℳ nicht übersteigen. Wenn der Leichentransport auch vorläufig entfiel, so sollte doch auf die Flügelbahnen nicht verzichtet werden und diese vom Millerntor durch die Marienstraße bis zum jüdischen Krankenhause und vom Berliner Tor über den Besenbinderhof zum Klostertor verlängert werden.

Als die Verhandlungen dieses Stadium erreicht hatten, beschloß der Senat, die Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft von dem Projekt in Kenntnis zu setzen und ihr nahezulegen, ihr schwebendes Konzessionsgesuch für eine Pferdebahn nach Pöseldorf und eventuell auch Eppendorf entsprechend zu erweitern unter besonderer Berücksichtigung der Bahn von Winterhude nach Ohlsdorf. Jetzt zeigte sich eine ähnliche Erscheinung wie anläßlich der Konzessionierung der ersten Pferdebahn nach Wandsbek. Der Gesellschaft war durch Rentabilitätsberechnungen der unbeschwerte Unternehmungsgeist verlorengegangen, der durch schlechte Erfahrungen getrübt war. Wie im Jahre 1864 die Basson'sche Omnibus A.-G. in ihrem Angebot für die Übernahme der Konzession für die Pferdebahn nach Wandsbek wohl schon einen genauen Fahrplan vorlegte, aber für den Staat keinerlei Konzessionsabgaben vorsah, so teilte jetzt die Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft Herrn Senator Hertz, dem Vorsitzenden der Senatskommission für die Vorarbeiten zur Konzessionierung dieser Bahn, mit, daß der Bau der Bahn nach Ohlsdorf nur möglich wäre, wenn im Interesse der Aktionäre staatsseitig ein angemessener Minimalertrag garantiert würde oder das erforderliche Anlage- und Betriebskapital zu Bedingungen geboten würde, die eine Sicherstellung der Interessenten in sich schlösse. Die Kommission beschloß, auf dieses Ansinnen nicht einzugehen und den Brief unbeantwortet zu lassen, bis sich der Ausgang der Verhandlungen mit Stammann übersehen ließe. Wie die weitere Entwicklung gezeigt hat, hatte sich die Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft mit diesem Entschluß ihrer führenden Stellung im hamburgischen Verkehrswesen begeben. Ihr blieb sehr bald nichts weiter übrig, als die Konsequenzen hieraus zu ziehen.

Die Einzelverhandlungen wurden den Sommer über fortgesetzt und die Antragsteller am 25. Oktober 1876 zum Abschluß des Vertrages an die Finanzdeputation

verwiesen. Am 25. Januar 1877 wurde der Vertrag unterzeichnet. Außer den bereits erwähnten Punkten muß folgendes noch verzeichnet werden. Als Ausgangspunkt hatte man sich auf den Pferdemarkt geeinigt, die abfahrenden Wagen sollten die Lilienstraße und die ankommenden die Rosenstraße benutzen. Linksseitig der Alster wurde die Linienführung über Lange Reihe und Winterhuder Weg gewählt, doch durfte die Bahn auch über den Hofweg geführt werden, wenn das Einverständnis der Interessenten der betreffenden Privatstraßen auf der Uhlenhorst nachgewiesen würde. Rechtsseitig blieb es bei der Linienführung Maria-Louisen-Straße—St.-Benedict-Straße—Rothenbaum. Ferner konnte verlangt werden, die Bahn bis zu 500 Meter in das Friedhofsgelände einzuführen. Ein Jahr nach Genehmigung der Detailpläne sollte die Bahn auf einer Alsterseite in ihrer ganzen Länge bis Ohlsdorf fertig sein, während für die andere Alsterseite zwei und für die Flügelbahnen drei Jahre vorgesehen waren. Mit Ausnahme der Strecke Winterhude—Ohlsdorf sollte der Betrieb auch analog eröffnet werden, nach Ohlsdorf aber erst, wenn die Beerdigungen dort aufgenommen wären. Die Konzession konnte auf beiderseitiges Verlangen und unter Beibehaltung der Verbindung durch die St.-Benedict-Straße auch auf die Strecke Klosterstern—Eppendorfer Chaussee—Eppendorfer und Winterhuder Marktplatz ausgedehnt werden. Die Kaution wurde von L. Aug. Roosen-Runge und A. H. Predöhl, den Inhabern der Firma F. Grums Wagenfabrik K.G., durch Einlieferung von 16 Obligationen der Hamburger Staatsanleihe von 1875 im Werte von 35 000 ℳ nominal gestellt. Bei einer Konventionalstrafe von einem Viertel des Depositums mußten die endgültigen Baupläne sechs Monate nach Vertragsabschluß vorgelegt werden. Andernfalls war der Senat berechtigt, die Konzession für erloschen zu erklären. Falls die Bahn an einer Alsterseite nicht fristgemäß vollendet und eröffnet würde, verfiel die Hälfte der Kaution, und die Konzession erlosch, wenn der gleiche Fall bei der Bahn auf der anderen Alsterseite eintreten würde. Nach planmäßiger Fertigstellung und Inbetriebnahme der Bahnen sollte die Kaution bis auf 10 000 ℳ zurückgezahlt werden, die als Sicherheit für weitere Verpflichtungen der Gesellschaft einbehalten werden müßten. Als Rekognition wurde 1 ₰ für jeden auf der Bahn beförderten Passagier, einschließlich Kinder und etwaiger Abonnenten festgesetzt. Die Abgabe durfte jedoch 25 ℳ für jede 100 Meter Wegstrecke nicht unterschreiten. An denjenigen Punkten, an denen die Polizeibehörde zur Sicherstellung des Verkehrs die Aufstellung von Avertissementsposten für notwendig erachtete, mußte die Gesellschaft dieselben auf ihre Kosten stationieren. Am 21. Juli 1877 reichten die Unternehmer die Einzelpläne für den Bau ein[2]). Die Bahn sollte soweit wie möglich sofort zweigleisig ausgeführt werden, was ursprünglich nicht vorgesehen war und neue Verhandlungen erforderlich machte. Die Baudeputation ordnete geringfügige Änderungen an, und so zögerte sich die Genehmigung dieser Pläne durch den Senat bis zum 18. Februar 1878 hin. Interessant ist, daß der Plan der Unternehmer, in der Langen Reihe zwischen Alsterweg (Schmilinskystraße) und Lohmühlenstraße die beiden Gleise so zu verlegen, wie sie heute liegen, nämlich in der Mitte der Promenade zwischen den Bäumen, vom Senat verworfen wurde, um bei einer späteren Bebauung der anliegenden Grundstücke die Verbreiterung der Fahrstraße und die dadurch bedingte Wegnahme der Bäume zu vermeiden. So mußte dieses kleine Stück später eingleisig an der Nordseite der Bäume ausgeführt werden, was einer glatten Betriebsabwicklung sehr hinderlich war. Besonders

störend machten sich die Wartezeiten an diesen Weichen bemerkbar, als ab Sommer 1883 auch noch die Barmbeker Linie durch die Lange Reihe fuhr.

Theoretisch war jetzt also alles geklärt und vertraglich festgelegt, so daß einem Baubeginn nichts mehr im Wege stand. Aber es erfolgte nichts, und als die Frist für die Vollendung des ersten Bauabschnitts verstrichen war, wurde am 6. März 1879 von der Finanzdeputation die Kaution für verfallen und die Konzession für erloschen erklärt. In der Antwort hierauf erläuterte von Etlinger, es wäre lediglich den ungünstigen Zeitverhältnissen zuzuschreiben gewesen, wenn ihm die Durchführung dieses Vorhabens bisher nicht gelungen wäre. Außerdem vertrat er den Standpunkt, daß nach den Abmachungen bisher höchstens die Hälfte der Kaution verfallen wäre, und aus Billigkeitsgründen bat er nochmals um eine angemessene Frist, da er berechtigte Aussicht hätte, daß die Finanzierung dieser Bahn durch das Bankhaus von Erlanger & Söhne in Frankfurt am Main übernommen würde[3]). Das grundsätzliche Einverständnis Erlangers erfolgte am 9. Juni 1879. Doch da eine ganze Reihe mehr oder minder wichtiger Abänderungen der Konzession gewünscht wurden, wurde für diese neuen Verhandlungen wieder eine Senatskommission eingesetzt. Erlanger bevollmächtigte den Regierungsrat a. D. Friedrich Wiesenbach aus Homburg vor der Höhe mit der Wahrung seiner Interessen. In nur zwei Sitzungen einigte man sich über alle Punkte, und am 5. August 1879 wurde der neue Konzessionsvertrag zwischen der Finanzdeputation und von Erlanger & Söhne abgeschlossen. Die wesentlichsten Änderungen waren folgende: Eppendorf wurde mit einbezogen durch Vergrößerung des Ringes von der Barmbeker Straße über die Eppendorfer Straße in Winterhude, Kirchenweg und Eppendorfer Landstraße in Eppendorf und weiter über Eppendorfer Chaussee zur Rothenbaumchaussee. Der Staat behielt sich aber das Recht vor, innerhalb von vier Jahren auch den Bau der Linie über St.-Benedict-Straße und Maria-Louisen-Straße zu verlangen. Zur Verbreiterung des Kirchenweges in Eppendorf mußten Erlangers 30 000 ℳ beitragen. Sie konnten diesen Posten aber auch einsparen, wenn sie es bei der Linienführung St.-Benedict-Straße—Maria-Louisen-Straße beließen und die Verbindung zum Eppendorfer Marktplatz nur als Zweigbahn ausführten, auf den „Großen Alsterring" also verzichteten. Die Ohlsdorfer Linie mußte nun eventuell auf Anfordern der kompetenten Behörde bis zu 800 Meter in das Friedhofsgelände eingeführt werden. Falls der Senat beabsichtigte, eine Bahn durch den Mittelweg oder die Heimhuder Straße zu konzessionieren, hatten Erlangers das Vorrecht. Die Kaution betrug nun 60 000 ℳ und die Rekognition wie folgt: für die ersten zehn Jahre 500 ℳ, für die zweiten zehn Jahre 750 ℳ und für den Rest der Konzessionszeit 1000 ℳ jährlich für den laufenden Kilometer Wegstrecke. Erteilt wurde die Konzession auf 25 Jahre bis zum Ablauf des Jahres 1905. Bevor nun die Verhandlungen über die Baupläne zum Abschluß kamen, gelang es Erlangers, von den Interessenten der Privatstraße Hofweg das Einverständnis zur Führung der Bahn durch diese zu erhalten, freilich mit der Einschränkung, daß auf keinen Fall Leichentransporte auf derselben vorgenommen würden. So kam es noch zu einem Nachtrag zum Konzessionsvertrag, wonach Erlangers verpflichtet wurden, eine Bahn durch eine Parallelstraße zum Hofweg zu bauen, falls vom Staat die Überführung der Leichen nach Ohlsdorf auf diesen Bahnen gefordert würde. Auch in Eppendorf bot sich noch eine günstigere Linienführung als die durch den sehr schmalen, am Nordende des

Marktplatzes einmündenden Kirchenweg, heute Ludolfstraße, der unter Abbruch einiger Gebäude verbreitert werden mußte. Im Herbst 1879 brannten nämlich die am unteren Ende des Marktplatzes gelegenen Timmermannschen Gebäude nieder, so daß die Möglichkeit bestand, eine kürzere Verbindung zwischen Marktplatz und Kirche zu schaffen. Man verwandte also jetzt den zur Regulierung des Kirchenweges vorgesehenen Beitrag Erlangers zum Ankauf der Timmermannschen Grundstücke und zur Herstellung der Heinickestraße, wodurch die Bahnlinie erheblich verbessert werden konnte. Bei dieser Gelegenheit wurde auch der Kirchenweg zwischen Kirche und Alsterbrücke von 9 auf 17 Meter verbreitert.

Wegen der für verfallen erklärten Kaution von 35 000 ℳ war der Senat nicht abgeneigt, diese zur Hälfte zurückzuerstatten[4]). Doch wurde die Angelegenheit auf Anraten der Finanzdeputation der Bürgerschaft zur Beschlußfassung vorgelegt und von dieser in ihrer Sitzung vom 18. Februar 1880 nach lebhafter Debatte abgelehnt[5]). Einem abermaligen Antrage des Senats zwei Jahre später, nachdem die Bahnen über ein Jahr in Betrieb waren und sich bewährt hatten, erging es nicht besser, auch dieser verfiel in der Bürgerschaftssitzung vom 22. Februar 1882 der Ablehnung. Wegen der Hälfte der Kaution ist dann von dem hiesigen Kaufmann Adolph Schramm, dem diese Forderung zediert worden war, ein Prozeß angestrengt worden, der dahin geführt hat, daß die Finanzdeputation durch Urteil des Hanseatischen Oberlandesgerichts zur Herausgabe dieses Betrages von 17 500 ℳ verurteilt worden ist[6]). Trotzdem ist von Etlinger aber nicht zu kurz gekommen. In der Erlangerschen Kostenaufstellung anläßlich der Gründung der Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft ist ein Betrag von 200 000 ℳ enthalten, den das Bankhaus zur Hauptsache an von Etlinger für die Konzession der Alsterringbahn und nur zum kleineren Teil an Stammann für die Konzession der Horner und Rothenburgsorter Linien ausgezahlt hat[7]).

Inzwischen waren aber auch Verhandlungen über weitere Pferdebahnlinien in Fluß gekommen. Am 23. Oktober 1878 reichte nochmals F. C. Lauenstein ein Gesuch für zwei Linien ein, die beide vom Fischmarkt ausgehen sollten. Die eine Bahn sollte nach dem Steuerposten jenseits Rothenburgsort führen und die andere nach Hamm durch den Hammerbrook bis zum Fuße des Kirchenberges[8]). Am 12. November 1878 folgte ein weiteres Gesuch des Vorstandes des Bürgervereins für den Billwärder Ausschlag, Billwärder und die Vogtei Elbinseln, den Bau einer Bahn vom Rathausmarkt (Kleine Johannisstraße) nach Rothenburgsort bis zum Wasserturm auf den Namen J. H. G. Walkhoff zu genehmigen. Die Finanzdeputation wies in ihrem vom Senat angeforderten Gutachten darauf hin, daß im Hinblick auf künftige Pferdebahnen bei der Verbreiterung der Großen Reichenstraße besonderes Gewicht auf die Verbreiterung der Rolandsbrücke gelegt sei und deshalb als Endpunkt nur der Dornbusch in Betracht käme. Außerdem könnte der Endpunkt der Hammer Linie am Fuße des dortigen Kirchenberges dem Publikum gegenüber nicht vertreten werden, sondern die Bahn müßte schon wie die Omnibusse bis zum Letzten Heller geführt werden. Da diese Linie aber von jeher von der B.O.A.G. befahren wurde, empfahl man den Weg einer öffentlichen Submission. Dieser Ansicht schloß sich der Senat an; beide Linien sollten vom Dornbusch ausgehen und als eine gemeinsame Unternehmung behandelt werden. Die Finanzdeputation schrieb die Konzession am 18. November 1879 öffentlich aus. Die Angebote mußten bis zum 20. Januar 1880 vorliegen und die Interessenten

sich bis zum 31. März 1880 an ihre Offerten gebunden halten. An diesem Wettbewerb beteiligten sich drei Unternehmer: die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur, die durch die gerade erfolgte Genehmigung der Einführung des Dampfbetriebes nach Wandsbek mit ihren Lokomotiven Oberwasser bekommen hatte, die B.O.A.G. und Hugo Stammann für von Erlanger. Der Senat entschied sich für das Angebot von Hugo Stammann. Die Offerte der B.O.A.G. wurde gar nicht berücksichtigt, denn diese Gesellschaft hatte es wieder einmal unterlassen, den Staat genügend zu bedenken. Sie hatte als Rekognition nämlich nur $^{8}/_{10}$ ß je Fahrgast angeboten, und es half ihr auch nichts, daß sie ihr Angebot noch nachträglich auf 1 ß erhöhte. Ausschlaggebend wird aber auch die Tatsache gewesen sein, daß die Finanzlage dieser Gesellschaft sich in den letzten Jahren durch die Konkurrenz der Pferdebahnen bereits stark verschlechtert hatte und es außerdem im Interesse der Allgemeinheit wie auch der Wirtschaftlichkeit der Pferdebahnen ratsam erschien, die Zahl der Gesellschaften auf wenige kapitalkräftige zu beschränken. Es mag noch festgehalten werden, daß der vorerwähnte Bürgerverein die Bemühungen der B.O.A.G. tatkräftig unterstützte, indem er den Senat noch in einer Eingabe um eine besondere Berücksichtigung der Basson'schen Offerte bat. Er suchte zu verhindern, daß die Konzession in Hände geriet, welche sie nur zum Zwecke der Wiederveräußerung zu erlangen trachteten, sondern wünschte sie einem Unternehmer, der die Bahn selbst zu erbauen und zu betreiben beabsichtigte. Nach Bekanntwerden des Senatsbeschlusses nahm der Verein mit Bedauern von dem Faktum Kenntnis, denn die B.O.A.G. hatte bisher den Verkehr immer in großzügiger Weise nach den Bedürfnissen der Bevölkerung geregelt, und man konnte ja nicht wissen, wie sich das Haus Erlanger & Söhne in dieser Beziehung stellen würde. Die B.O.A.G. hätte danach gestrebt, aus dem Betrieb Nutzen zu ziehen, das Haus Erlanger & Söhne aber bewarb sich um die Konzession, um aus dem Bau Kapital zu schlagen. Es stände zu erwarten, daß die genannte Firma gegebenenfalls die Bahn an eine Aktiengesellschaft abtreten würde, welche sicher nicht unterlassen könnte, die hochgetriebenen Kosten zum Nachteil der Bevölkerung bald aus den Betriebseinnahmen zu decken[9]). Soweit die öffentliche Meinung, die durchaus schon erkannt hatte, daß damals die Geschäftsinteressen noch hoch über den Verkehrsinteressen lagen.

Am 2. April 1880 fand sodann eine Besprechung der Finanzdeputation mit Hugo Stammann statt, und man einigte sich, daß die Konzession für diese beiden Linien, die am 24. April 1880 erteilt wurde, nur einen Nachtrag zu der Konzession für die Alsterringbahn vom 5. August 1879 bilden sollte. In ihn nahm man noch einige Bestimmungen für die Tarifgestaltung und die Rekognition auf, die auch für die Alsterringbahn und eventuell weiter zu konzessionierende Linien maßgebend sein sollten. Zunächst sah man den Umsteige- (Korrespondenz-) Verkehr vor, wenn durch die geplanten Flügelbahnen eine Verbindung zwischen der Horner und der Alsterringbahn hergestellt wäre. Für die Berechnung der Fahrpreise wurde bestimmt, daß die Linien, mit Ausnahme der Ohlsdorfer, für die eine Sonderregelung galt, in Teilstrecken von ungefähr 1250 Metern Länge einzuteilen seien und für jede Teilstrecke 5 ß Fahrgeld zu erheben sei. Mindestfahrpreis war 10 ß für zwei Teilstrecken und Höchstfahrpreis 50 ß (nach Ohlsdorf). Die Ohlsdorfer Linie teilte man in zwei Teilstrecken ein. Es kostete die Fahrt von Winterhude bis Alsterdorf 15 ß und von Alsterdorf bis Ohlsdorf 10 ß, so daß für die ganze

Strecke 25 ₰ zu entrichten waren. Die Rekognition wurde wieder dahingehend abgeändert, daß 1 ₰ je Fahrgast und 5 % der Abonnementseinnahmen gezahlt werden mußten. Im Umsteigeverkehr war die 1-₰-Abgabe auch für den Anschlußwagen zu entrichten, es sei denn, der Fahrgast legte in diesem nur eine Teilstrecke zurück. Die für die Alsterringbahn getroffene Rekognitionsregelung blieb insofern gültig, als der sich auf dieser Basis ergebende Betrag als Minimalabgabe anzusehen war, also nicht unterschritten werden durfte[7]).

Die Wintermonate 1879/80 benutzte man, um die technischen Vorarbeiten für die Alsterringbahn zu vollenden und Baumaterialien, Schienen usw. zu beschaffen. Für die Stallungen und Remisen konnte ein geräumiges Terrain von Sierich an der Dorotheenstraße angekauft werden. Als die Witterungsverhältnisse es Anfang April 1880 gestatteten, nahmen Hunderte von Arbeitern den Bau der Bahn mit Hochdruck in Angriff[10]), und zwar an sechs Stellen gleichzeitig[11]). Schon Anfang Mai war die Bahn von der Barcastraße bis zum Georgsplatz fertig, und die Gleisverlegung in der Rosen- und Lilienstraße begann[12]). Bei der Alsterringbahn kam ein bisher nicht üblicher Gleisbau zur Anwendung. Während sonst Querschwellen gebräuchlich waren, wurde jetzt die Schiene auf gleichlaufenden Längshölzern fest verankert und die Schienen gegeneinander durch eiserne Strebestangen in der richtigen Spurweite gehalten.

Man hatte sich jetzt auf folgende Linienführung geeinigt: vom Pferdemarkt ausgehend über Breite Straße—Lilienstraße—Georgsplatz—Ernst-Merck-Straße—Lange Reihe — Barcastraße — Buchtstraße — Mundsburger Damm — Papenhuder Straße—Hofweg—Mühlenkamp—Langer Kamp—Dorotheenstraße—Winterhuder Marktplatz—Eppendorfer Straße — Kirchenweg — Heinickestraße — Eppendorfer Landstraße — Eppendorfer Chaussee — Rothenbaumchaussee — Dammtordamm — Esplanade—Lombardsbrücke—Glockengießerwall — Georgsplatz — Rosenstraße — Pferdemarkt. Schon am 7. Juni 1880 konnte eine Teileröffnung der Alsterringbahn erfolgen: vom Winterhuder Marktplatz über Uhlenhorst nach dem Pferdemarkt[13]). Da sich die Verhandlungen mit der Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft wegen des zu verlegenden Gleissystems auf der gemeinsam zu benutzenden Strecke Glockengießerwall—Lombardsbrücke—Esplanade länger als erwartet hinzogen, wurde vor der Esplanade eine provisorische Endstation eingerichtet und der Betrieb über den Rothenbaum am 22. Juli 1880 eröffnet[14]). Während auf der Uhlenhorster Seite sofort ein ganztägiger 10-Minuten-Betrieb bestand, galt auf der Rothenbaumlinie zunächst ein provisorischer Fahrplan, der während der Mittagsstunden von 10 bis 3 Uhr nur einen 20-Minuten-Verkehr vorsah. Nur zwei Tage später, am 24. Juli 1880, fand die Eröffnung der Ohlsdorfer Strecke statt, auf der vom Pferdemarkt über Uhlenhorst von 9 bis 5 Uhr stündlich durchgehende Wagen fuhren. Im Interesse des den Friedhof besuchenden Publikums hatten die Wagen in Ohlsdorf einen Aufenthalt von 50 Minuten. Da diese Bahn in Alsterdorf das hamburgische Zollgebiet verließ, mußten die Wagen dort einer zollbehördlichen Revision unterzogen werden. Um diese Abfertigung möglichst zu beschleunigen und dadurch eine pünktliche Beförderung auch auf den Anschlußlinien zu gewährleisten, wurden die Fahrgäste gebeten, die Mitnahme zollpflichtiger Sachen oder solcher Gegenstände wie Körbe, Schachteln und Pakete zu vermeiden. Auch waren die Kondukteure angewiesen, Fahrgäste mit solchen Gegenständen vor der Zollgrenze zum Verlassen des Wagens anzuhalten[15]).

Die letzten Gleisverlegungen für die Alsterringbahn wurden Anfang August beendet, so daß mit dem 13. August 1880 auch die Rothenbaumlinie über die Lombardsbrücke zum Pferdemarkt durchgeführt werden konnte[16]). Gleichzeitig wurden die Fahrten nach Ohlsdorf derart verändert, daß die vom Pferdemarkt ausgehenden Wagen zu den ungeraden Stunden über Uhlenhorst und zu den geraden Stunden über Rothenbaum nach Ohlsdorf fuhren. Alle Linien hielten von Anfang an nur an bestimmten Haltestellen, und die Teilstreckeneinteilung nahm man wie folgt vor: Pferdemarkt, Alsterweg (Schmilinskystraße), Uhlenhorster Weg, Langerzug, Maria-Louisen-Straße, Winterhuder Brücke, Eppendorfer Baum, Grasweg, Johnsallee, Neuer Jungfernstieg und Pferdemarkt. Somit kostete also die Fahrt vom Pferdemarkt nach Winterhude 25 ₰, während man bis Ohlsdorf 50 ₰ bezahlen mußte. Kinder unter einem Jahr wurden frei befördert. Abonnements gab es ab 1. Oktober 1880. Es wurden zwei Teilstreckenabonnements, und zwar vom Pferdemarkt bis Langerzug bzw. Oberstraße und eins für den ganzen Ring ausgegeben, die für ein Quartal 30 bzw. 40 ℳ kosteten. Für Schüler gab es eins für den ganzen Ring zum Preise von 15 ℳ. Auf der Ohlsdorfer Linie gab es keine Abonnements. Auf dieser Strecke gab es Rückfahrkarten, allerdings ohne Preisnachlaß[17]).

Die für den Betrieb verwandten Wagen waren kleine zwölfsitzige Einspännerwagen, die von Nöll in Würzburg geliefert wurden und hellgelbbraun und grün lackiert waren[18]). In den gleichen Farben waren auch die Uniformen der Kutscher und Kondukteure gehalten, gelbbraun mit grünen Aufschlägen und die Mützen von grünem Tuch mit breitem goldenem Tressenrand[19]).

Da die Verhandlungen Erlangers für die Übernahme seiner Konzessionen durch eine Aktiengesellschaft noch nicht abgeschlossen waren, erfolgten Anzeigen dieser Linien in der Presse unter „Straßenbahn in Hamburg". Damit erfolgte die Ablösung des Wortes „Pferdebahn" durch „Straßenbahn", ein Wort, das vorher in Hamburg noch nicht gebräuchlich war.

Jetzt wurden auch die Bauarbeiten an den Horner und Rothenburgsorter Strecken stark gefördert. Die Linien begannen am Dornbusch, führten dann zweigleisig durch die Große und Kleine Reichenstraße und vereinigten sich vor der Hopfensackbrücke zu einem Gleis. Im Hopfensack bei der Brauerstraße trennten sich die Strecken in zwei eingleisige und liefen so nebeneinander her über Winserbrücke, Meßberg und Bauhof, wo die Rothenburgsorter Strecke nach rechts in die Deichtorstraße einschwenkte. Hier wurde vor den Häusern 8—4 eine Ausweichstelle eingebaut. Die Horner Linie verlief vom Bauhof aus weiter gerade in die 1. Klosterstraße[20]). Die nur wenig später erbaute Strecke der Ringbahn um die innere Stadt schwenkte dann, eingleisig über die Wandrahmbrücke kommend, beim Bauhof in die Rothenburgsorter Linie ein und vereinigte sich nach Abschwenken derselben in die Deichtorstraße in der Klosterstraße mit dem Gleise der Horner Linie. Die Rothenburgsorter Linie verlief dann weiter über die Banksstraße, Billhorner Röhrendamm und Vierländer Straße bis zur Zollstätte, wo sich auch die Stallungen befanden, während die Horner Linie weiter über die 2. Klosterstraße, Platz vor dem Klostertor, Spaldingstraße, Anckelmannsplatz, Anckelmannstraße, Hammer und Horner Landstraße bis zum Letzten Heller führte. In Horn waren die ehemaligen Stallungen der B.O.A.G. für den Pferdebahnbetrieb umgebaut und erweitert worden[7]). Die Eröffnung der Rothenburgsorter Linie erfolgte am 20. Ok-

tober 1880 mit ganztägigem 10-Minuten-Betrieb durch Einspännerwagen. Vom gleichen Tage ab fuhr morgens von 7.42 bis 8.12 alle 10 Minuten auch ein Wagen von Rothenburgsort bis zum Bauhof, wo er wendete und nach Horn weiterfuhr, wobei aber das Verkehren der ersten beiden Wagen nicht garantiert werden konnte[21]). Der Zweck dieser Fahrten wie auch die weitere Verwendung der Wagen am Tage ist leider nicht mehr feststellbar. Der Betrieb auf der Horner Linie wurde am 2. November 1880 aufgenommen, und zwar in den ersten Tagen durch Zweispännerwagen alle 20 Minuten[22]). Der 10-Minuten-Betrieb mittels Einspännerwagen begann erst am 6. November 1880[23]). Die Einteilung der Teilstrecken dieser beiden Linien war folgende: Dornbusch—Berliner Bahnhof—Brandshof—Lindleystraße—Zollstätte und auf der Horner Linie Dornbusch—Klostertor—Anckelmannsplatz—Hirtenstraße—Horner Grenze—Letzter Heller. Beide Linien kreuzten die Eisenbahnen an verschiedenen Stellen. Da die Verwaltungen der Eisenbahnen es aber nicht zuließen, daß ihre Schienen für die Herstellung einer regulären Kreuzung durchschnitten wurden, erforderte es immer eine besondere Geschicklichkeit des Kutschers, den Pferdebahnwagen ohne Entgleisung über diese Kreuzungen zu bringen, was natürlich nie ohne erhebliches Stoßen des Wagens vor sich gehen konnte. Das empfanden natürlich die Fahrgäste als sehr unangenehm, und die Presse wies laufend auf diesen Übelstand hin[24]). Es kam zu Petitionen an den Senat und zu Aussprachen im Pferdebahn-Ausschuß der Bürgerschaft über diese Angelegenheit. Doch wurde erst Mitte 1887 durch Einbau neuer Kreuzungsstücke hier Abhilfe geschaffen. Auch auf den genannten Linien wurde von vornherein nur an Haltestellen gehalten und zu diesem Zweck jetzt an den Laternenpfählen Schilder mit der Bezeichnung „Haltestelle" angebracht[25]).

Man nahm nun auch die Tradition der Theaterwagen wieder auf. So verkehrten ab Mitte Oktober 1880 nach Schluß des Thaliatheaters vom Pferdemarkt aus Extrawagen über Uhlenhorst und über Rothenbaum nach Winterhude und nach Verlegung eines Gleises in der Dammtorstraße ab 2. November 1880 auch solche vom Stadttheater über Rothenbaum. Der Fahrpreis betrug 40 ₰, und die Karten für diese Wagen waren an der Theaterkasse erhältlich[26]). Ab 7. November 1880 beteiligte sich auch die Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft an dieser Einrichtung, indem sie nach Schluß des Stadttheaters von der Dammtorstraße Extrawagen nach Eimsbüttel und Wandsbek abfertigte. Für diese Wagen wurden die Karten für 25 bzw. 30 ₰ ebenfalls an der Theaterkasse ausgegeben. Abonnements galten nicht[27]).

Zur Beförderung der Schulkinder aus den Vorstädten legte die Straßenbahn Ende Oktober 1880 Schulwagen ein, die schon äußerlich diese Bezeichnung trugen und deren Abfahrtszeit von den Endpunkten so gelegt war, daß sie um 8.45 Uhr in der Innenstadt eintrafen[27]).

Ungefähr gleichzeitig mit den Verhandlungen wegen der Pferdebahnen nach Rothenburgsort und Horn begannen auch solche wegen einer Ringbahn um die innere Stadt. Hierfür lagen zwei Angebote vor. Eines vom 3. November 1879 von George Westendarp und C. E. Herrmann, den Erbauern der Hamburg-Altonaer Pferdebahn, die beabsichtigten, diese neue Bahn vom Bahnhofsplatz vor Höfers Hotel aus über den Wall beim Johanniskloster vorbei zum Steintor zu führen, von hier auf den Gleisen der bestehenden Linien zur Esplanade, dann über die durch Niederlegung der Wallanlagen neu entstehende Ringstraße aus dem Holstentor, längs der Allee beim Heiligengeistfeld (Glacis-Chaussee) zum Millerntor,

wo die Hamburg-Altonaer Pferdebahn gekreuzt werden mußte, sodann weiter über die Geneigte Ebene (Sylter Allee) zum Landungsplatz am Hafen, Johannisbollwerk, Vorsetzen und über die neue Brücke beim Niederbaum zum Sandtor- und Brooktorkai, von dort über Poggenmühle, Wandrahmsbrücke, Meßberg, 1. und 2. Klosterstraße wieder zum Bahnhofsplatz. Diese Bahn sollte nach dem Vorbild der Wandsbeker Linie wegen der zu überwindenden Steigungen für Lokomotivbetrieb eingerichtet werden. Außerdem planten sie eine Bahn quer durch die Stadt, vom Dammtor ausgehend über Gänsemarkt, Heuberg, Adolphsplatz, Dornbusch, Fischmarkt, Brandstwieten zum St.-Annen-Platz, die wegen der vielen schmalen Straßen mit auslenkbaren Wagen betrieben werden sollte. Zwischen diesen beiden Linien war ein Umsteigeverkehr vorgesehen.

Das zweite Angebot reichte am 15. November 1879 wiederum Stammann für Erlangers ein. Er beabsichtigte, die beiden bereits konzessionierten Flügelbahnen der Alsterringbahn miteinander zu verbinden, so daß folgende Bahn entstanden wäre: vom Schwanenwik über Berliner Tor zum Klostertor, dann, um den Pariser Bahnhof mit einzubeziehen, über die Erikusbrücke zum Brooktorkai. Die weitere Linienführung entsprach dem anderen Projekt, nur sollte nicht die neue Ringstraße benutzt werden, sondern, wie in der Konzession vorgesehen, bei den Kirchhöfen vorbei zwischen Botanischen und Zoologischen Garten hindurch zur Tiergartenstraße und bis Dammtordamm gefahren werden. Auch Stammann wollte zu dieser Bahn eine Flügelbahn vom St.-Annen-Platz über die Brandstwieten zum Dornbusch erbauen.

Dieses Angebot entsprach nun keineswegs den Erwartungen, die man an die geplante Bahn knüpfte. Abgesehen davon, daß der Ring nicht geschlossen war, fehlte die Verbindung zwischen Steintor und Klostertor gänzlich, so daß Klostertor, Berliner und Pariser Bahnhof für den Stadtverkehr ebenso schlecht zu erreichen gewesen wären wie bisher. Ebenso mangelte es an einer guten Übergangsmöglichkeit auf die Rothenburgsorter und Horner Linien. Außerdem gingen die Baudeputation und die Polizeibehörde mit dem Gedanken um, zur Entlastung der Straßen der Innenstadt die radial dem Stadtzentrum zustrebenden Pferdebahnlinien aus diesen zu entfernen und auf die Ringbahn abzuleiten. In der Innenstadt sollten nur zwei bis drei Querverbindungen bestehen bleiben. So ging das Gutachten der Baudeputation dahin, wegen der bereits konzessionierten Flügelbahnen mit Stammann zu verhandeln, ihn aber zu verpflichten, die Ringbahn nach den Vorschlägen Westendarp-Herrmann auszuführen, deren Quer-durch-die-Stadt-Bahn auch der Stammannschen Flügelbahn vorzuziehen war. Doch wurde diese wegen zu enger Straßen und eines zu geringen Verkehrsbedürfnisses ganz abgelehnt. Die Verhandlungen zogen sich ein gutes halbes Jahr hin, und am 30. Juni 1880 erhielt Stammann die Konzession für die Ringbahn um die innere Stadt. Der Linienführung lag der Westendarpsche Vorschlag zu Grunde, und die Bahn selbst sollte möglichst weitgehend zweigleisig ausgebaut werden. So wünschenswert der Anschluß des Pariser Bahnhofs an diese Bahn auch war, so wurde doch der Linienführung Poggenmühle—Wandrahmsbrücke der Vorzug gegeben, um Komplikationen mit der Eisenbahn auf der Erikusbrücke zu vermeiden. Andererseits mußte aber auf der Niederbaumbrücke ein Gleisprofil verlegt werden, das auch von der Eisenbahn benutzt werden konnte, falls diese eines Tages vom Sandtorkai über Vorsetzen und Johannisbollwerk fortgeführt werden würde[28]).

Noch nicht geklärt war die Frage, wo die Stallungen für diese Bahn errichtet werden sollten. Stammann beabsichtigte, einen solchen Platz nur zu mieten und unterhandelte deswegen mit der Finanzdeputation. Ins Auge gefaßt waren drei Plätze: 1. am Laufgraben, begrenzt von den Straßen 2. Durchschnitt—Reinfeldstraße—Papendamm, 2. am Paulinenplatz in St. Pauli und 3. zwischen der Kamp- und Asylstraße. Der erste Platz lag zweifellos am günstigsten, aber im Hinblick auf die bereits zur Alsterringbahn konzessionierte Flügelbahn vom Millerntor durch die Marienstraße in St. Pauli konnte auch der zweite Platz in Betracht kommen. Die Finanzdeputation entschied sich aber auf Betreiben der Anwohner dieser beiden Plätze für den dritten Platz, um die Stallungen außerhalb der Wohngebiete zu lassen. Die Baudeputation trat aber für den ersten Platz ein, da die Bebauung des zweiten den geplanten Straßendurchbruch (Brigittenstraße) vom Paulinenplatz zur Bleicherstraße in Altona unmöglich gemacht hätte und der dritte Platz für den Schlachthof und Zentralviehmarkt vorgesehen war. Da die Entscheidung dem Senat überlassen wurde, reichte Stammann diesem ein Gesuch ein, im Anschluß an die Ringbahn ein Gleis entweder vom Holstentor durch die Karolinenstraße zum Laufgraben oder vom Millerntor durch die Kieler Straße zum Paulinenplatz legen zu dürfen. Inzwischen war aber ein neuer Gesichtspunkt hinzugekommen, der für den Platz am Laufgraben sprach. Am 18. August 1880, also schon bald nach dem Abschluß des Ringbahnvertrages, richtete der Verwaltungsrat der Zollvereinsniederlage an den Kommissar in Zollangelegenheiten, Senator Dr. Versmann, ein Schreiben, in dem zur Schaffung von Verkehrserleichterungen für die Zollvereinsniederlage eine Pferdebahnverbindung mit der Stadt gewünscht wurde, da diese schneller und besser als die bisherigen beiden Omnibuslinien wäre, von denen die eine Linie wegen Insolvenz des Besitzers (Th. Vett) ohnehin demnächst eingehen dürfte. Aus diesen Gründen wurde um Förderung der Bemühungen Stammanns in dieser Richtung gebeten. Er änderte dann Anfang 1881 sein an den Senat gerichtetes Gesuch dahin ab, daß er um Ausdehnung der Ringbahnkonzession auf diese Zweigbahn durch die Karolinenstraße bat. Die Baudeputation hatte noch den Wunsch, daß bei dieser Gelegenheit in der Karolinenstraße der Sommerweg mit ausgepflastert würde und schlug vor, von den auf 7800 ℳ veranschlagten Kosten 1600 ℳ auf den Unternehmer abzuwälzen, womit Stammann sich einverstanden erklärte. Sodann entschied sich auch der Senat für den Platz am Laufgraben, der Stammann auf Konzessionsdauer für eine jährliche Miete von 7200 ℳ überlassen wurde, und genehmigte diese Bahn am 23. Februar 1881 als Zweigbahn zur Ringbahn, worüber man am 12. März 1881 einen Nachtragsvertrag abschloß. Eine Beschwerde der Bewohner der benachbarten Straßen dieses Platzes wurde abschlägig beschieden, weil die geschilderten Unzuträglichkeiten übertrieben seien und der Unternehmer kontraktlich verpflichtet war, alle bestehenden gesetzlichen und alle in bau- und gesundheitspolizeilicher Hinsicht für angemessen erachteten Vorschriften zu befolgen. Da diese Bahn nur die Länge einer Teilstrecke hatte, wurde bestimmt, daß der auf dieser ausgegebene 10-₰-Fahrschein auch noch für eine Teilstrecke auf der Ringbahn gültig war[29]).

Der Bau der Ringbahn begann Ende September 1880, aber die Inbetriebnahme hat sich durch die schleppenden Verhandlungen wegen der Stallungen stark verzögert, und anläßlich der Probefahrten am 19. Mai 1881 bemerkte die Presse, daß die Gleisanlagen schon vor längerer Zeit vollendet worden waren. Abweichend

von der Alsterringbahn wandte man wieder ein anderes System der Gleisverlegung an. Es entfiel die Bettung der Schienen auf Längshölzern. Diese ersetzte man jetzt durch eiserne Schwellen — hochstehende Platten — mit Einschnitten, in die die Schienen gepreßt und verschraubt wurden, wodurch ein Ausweichen oder Verschieben der Schienen gegeneinander nicht mehr möglich war[30]).

Wie aus den Verhandlungen zur Alsterringbahn hervorgeht, haben sich die Unternehmer nur notgedrungen mit dem Endpunkt Pferdemarkt für diese Bahn einverstanden erklärt, und ihre Bestrebungen, diese tiefer in das Stadtzentrum hineinzuleiten oder wenigstens für die Rothenbaumlinie einen günstigeren Abfahrtsplatz zu erlangen, gingen weiter. Der Rathausmarkt war nun einmal das Zentrum für die Pferdebahnen, und die einzige Abflußader desselben, die Hermann- und Ferdinandstraße, durch Herausnahme der Eimsbütteler und Hohelufter Linien zu entlasten, war vorerst noch nicht möglich, da die Dammtorstraße und der Jungfernstieg zu schmal waren und die Gerhofstraße noch nicht existierte[31]). So wurde zunächst der Versuch gemacht, wenigstens den Gänsemarkt als Endpunkt auch für die geplante Mittelweglinie genehmigt zu erhalten. Am 22. Oktober 1880 unterbreitete Stammann dem Senat das Angebot, die Dammtorstraße durch Ankauf der vorspringenden Häuser 33/35 zu verbreitern. Den für die Straßenverbreiterung erforderlichen Streifen von zirka 36 Quadratmetern wollte er dem Senat gegen eine Entschädigung überlassen und außerdem die Genehmigung für eine Pferdebahn durch die Dammtorstraße erhalten. Dieses Angebot unterstützten Gesuche des Pöseldorfer Vereins und der Bewohner Eppendorfs und des Rothenbaums. Die Polizeibehörde befürchtete zwar, daß die Dammtorstraße auch nach der Verbreiterung für einen Pferdebahnverkehr nicht breit genug wäre, da der Wagenverkehr in derselben, besonders bei Beginn und Ende der Veranstaltungen im Stadttheater, bei Sagebiel und im Logenhause, zu stark wäre. Aber die Baudeputation griff das Angebot auf, lehnte freilich die Zahlung einer Entschädigung für den erforderlichen Grundstückstreifen ab, da durch die kürzliche Vollendung der Kolonnaden eine Verbreiterung der Dammtorstraße im Augenblick nur bedingt wichtig war. Daraufhin verzichtete Stammann auf die Entschädigung, und der diesbezügliche Vertrag wurde am 29. Oktober 1880 abgeschlossen und als letzter Termin für die Durchführung der 31. Juli 1881 bestimmt.

Mittlerweile hatte die von Erlangers beabsichtigte Gründung einer Aktiengesellschaft greifbare Formen angenommen. Nachdem das Bankhaus am 21. Mai 1880 beim Senat den Antrag zur Übertragung der Konzessionen auf eine Aktiengesellschaft gestellt hatte, gab man diesem formell am 4. August 1880 statt[7]). Da für die Eintragung ins Handelsregister aber gerichtsseitig genauere Angaben in bezug auf die Kapitalverhältnisse gewünscht wurden, konnte die Errichtung der „Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft in Hamburg, Actien-Gesellschaft" erst am 1. Dezember 1880 erfolgen, die dann am 6. Dezember 1880 in das Handelsregister eingetragen wurde. Das Bankhaus blieb dem Senat aber trotzdem haftbar für eine ordnungs- und fristgemäße Ausführung der bereits konzessionierten, aber noch nicht in Betrieb befindlichen Bahnen und Bauvorhaben.

Die Aktien dieser neugegründeten Gesellschaft wiesen in der Mitte das vollständige Hamburger Wappen und unter dem Namen des Vorstandes ebenfalls einen Stempel mit dem Hamburger Wappen auf. Damit verstießen sie aber gegen den § 13 der Verordnung betr. Handlungsfirmen, Sozietäten, anonyme Gesell-

schaften, Prokuren etc., publiziert den 28. Dezember 1835, der lautete:

„Alle anonymen Gesellschaften, ohne Ausnahme, haben sich in ihren Firmen, Plänen, Artikeln und Aktien aller Ausdrücke, die auf ein öffentliches Institut gedeutet werden könnten, sowie des Hamburger Wappens, unter welchen Nebenverzierungen es auch geschehen möge, gänzlich zu enthalten. Auch soll keine solche Gesellschaft sich in Zukunft das Beiwort „Hamburgische" beilegen."

Da die Aktien nun aber in Frankfurt/Main ohne Kenntnis dieses Paragraphen gedruckt worden waren, wurde von einer Bestrafung der Gesellschaft wegen unbefugter Anwendung des Wappens abgesehen, ihr aber zur Auflage gemacht, diese Aktien gegen neue, vorschriftsmäßige umzutauschen, was dann auch Mitte 1882 geschah[32]).

Damit war die Gründung der Gesellschaft vollzogen, die für die nächstfolgenden Jahrzehnte berufen war, die Führung unter den Hamburger Straßenverkehrsmitteln zu übernehmen. Die Möglichkeit der entscheidenden Verbreiterung ihrer Basis in dieser Richtung ergab sich schon wenige Monate später. Die Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft stand vor der Notwendigkeit, ihre seit 1866 liegenden Gleise der Wandsbeker Strecke nicht nur zu erneuern, sondern auch, da die Einführung des Dampfbetriebes auf dieser Strecke inzwischen endgültig genehmigt war, für den Betrieb mit Lokomotiven zu verstärken. Da nun aber die Konzession für die Strecke 1886 ablief, war es für diese Gesellschaft eine schwerwiegende Kalkulationsfrage, ob sie auf die Gefahr hin, daß die Konzession nicht verlängert würde, neue Gleise verlegen oder sich für die nächsten Jahre auf die notwendigsten Reparaturen beschränken sollte. Ohne sich für die eine oder andere Maßnahme zu entscheiden, suchte sie darum im Februar 1880 beim Senat um Verlängerung der Konzession um weitere 25 Jahre ab 1886 nach, worauf dieser zunächst nicht reagierte[33]). Auf Veranlassung der Finanzdeputation wartete man die Eröffnung der Alsterringbahn ab, um einige Erfahrungen zu sammeln, wieweit im Interesse eines Zusammenwirkens und Ineinandergreifens beider Gesellschaften noch weitere Bedingungen vorzuschreiben wären. Eine Laufzeit der Konzession über 1905 hinaus, dem Jahr des Ablaufs der Erlangerschen Konzessionen, wurde von vornherein abgelehnt, und die Regelung der Rekognition sollte der Erlangerschen 1-ß-Abgabe entsprechen. Die nachstehende Aufstellung zeigt die Mehrbelastung, die der Gesellschaft hierdurch erwachsen sollte.

Linie	Fahrstrecke	Beförderte Pers. 1879	Rekognition bisher	Rekognition bei 1 ß	Erhöhung gegen bish. Abgabe
Wandsbek	6920 m	2 502 248	10 500,— ℳ	ca. 25 000,— ℳ	14 500,— ℳ
Barmbek	6328 „	848 932	600,— ℳ	„ 8 500,— ℳ	7 900,— ℳ
Eimsbüttel	5875 „	685 812	2 400,— ℳ	„ 6 850,— ℳ	4 450,— ℳ
Hoheluft	5245 „	305 745	150,— ℳ	„ 3 050,— ℳ	2 900,— ℳ
Hamm	4981 „	691 377	2 000,— ℳ	„ 6 900,— ℳ	4 900,— ℳ
zus.	29349 m	5 034 114	15 650,— ℳ	50 300,— ℳ	34 650,— ℳ

Die Baudeputation brachte Klagen wegen ungenügender Pflasterreparaturen vor. Sie wünschte diese in eigener Regie vorzunehmen und die Kosten von der Gesellschaft einzuziehen; die Polizeibehörde brachte den Umsteigeverkehr zwischen den einzelnen Linien beider Gesellschaften in Vorschlag. Obwohl die Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft und auch die Baudeputation zwischendurch auf eine beschleunigte Erledigung dieser Angelegenheit drängten, kam es erst Anfang März 1881

zu einer eingehenden Besprechung zwischen der Senatskommission und der Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft. Man einigte sich beinahe in allen Fragen. Die Konzession sollte für alle Linien und nicht, wie ursprünglich beantragt, nur für die Wandsbeker Linie bis zum Ablauf des Jahres 1905 verlängert werden. Über die Frage wegen Eintritts eines neuen Rechtsverhältnisses nach Ablauf der Konzession durch Übergang der Bahn in Staatseigentum und Neuverpachtung an die Gesellschaft und auch wegen der Höhe der für die Folge zu hinterlegenden Kautionen für die in Betrieb befindlichen Bahnen setzte man eine Entscheidung noch aus. Der Neuregelung der Rekognition wurde zugestimmt und lediglich für die zirka 770 Abonnenten der Gesellschaft eine Sonderregelung gewünscht; diese sollten nicht mit in die Zahl der übrigen Fahrgäste eingerechnet werden. Gegen Einführung des Umsteigeverkehrs und Abstimmung der Teilstrecken mit den Linien der Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft bestanden keine Bedenken. Widerspruch erregte aber die Forderung des Senats nach Aufhebung des erhöhten Sonntagstarifs, der mit einem Hinweis auf eine gleiche Bestimmung in den Erlangerschen Konzessionen erledigt wurde. Bedenken erregte bei der Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft auch die vorgesehene Aufhebung des Rathausmarktes als Endpunkt für die Pferdebahnen. Doch konnte der Senat auf diese Bestimmung bei der vorgesehenen Konzessionslaufzeit bis Ende 1905 nicht verzichten. Ins Auge gefaßt wurde auch eine Veränderung der Linienführung der Eimsbütteler Linie, was die Gesellschaft in einer bis dahin unerledigten Eingabe vom 26. 4. 1880 bereits beantragt hatte. Die Gesellschaft lehnte die Durchführung der Pflasterreparaturen durch die Baudeputation ab, erklärte sich aber bereit, hierfür eine Aversionalsumme zu zahlen. Bei den übrigen weniger wichtigen Punkten wurde Übereinstimmung erreicht.

Im großen und ganzen war also dieser Vertragsentwurf eine Kopie des Konzessionsvertrages mit der Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft, und dieser Umstand wird für die sich nun anbahnenden Fusionsverhandlungen zwischen diesen beiden Gesellschaften mitbestimmend gewesen sein. Nach den Übernahmebedingungen der Erlangerschen Konzessionen durch die Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft war die Übernahme weiterer Konzessionen durch die Gesellschaft wie auch die Vereinigung mit anderen Gesellschaften vorgesehen, allerdings von der Genehmigung des Senats abhängig gemacht. Eine Einigung bei den ziemlich gleichlaufenden Interessen war nicht allzu schwierig, und schon am 30. März 1881 wurde die Genehmigung der Fusion beim Senat beantragt und darum gebeten, die Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft zu den weiteren Besprechungen über die schwebende Konzessionsverlängerung hinzuzuziehen, was auch geschah. Auf der nächsten gemeinsamen Sitzung mit der Senatskommission am 13. April 1881 wurde das Protokoll der Märzsitzung zur Grundlage genommen, und man einigte sich über die strittigen Punkte, indem die Pflasterreparaturen auch weiterhin von der Gesellschaft ausgeführt werden sollten und die Höhe der Kaution auf 30 000 ℳ festgesetzt wurde. Aber die Neuregelung der Rekognition für die Linien der Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft sagte der Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft nicht zu. Sie brachte folgende Übergangsregelung in Vorschlag: Bis 31. Dezember 1881 sollte es bei der bisherigen Regelung bleiben, dann bis zum 15. August 1886, dem Endtermin der alten Konzession, eine Abgabe von 1/2 ₰ je Fahrgast erfolgen, während danach erst die 1-₰-Abgabe einsetzen sollte. Eine Abstimmung über diesen Punkt im Senat am 9. Mai 1881 ergab Stimmengleichheit und damit eine vorläufige Aus-

setzung der Entscheidung und Ablehnung der Fusion. Ungefähr einen Monat später einigte man sich auf Kosten der Aktionäre der Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft. Die vom Senat gewünschte Neuregelung der Rekognition wurde mit Wirkung ab 1. Januar 1882 angenommen, dafür aber das Umtauschverhältnis der Aktien, das ursprünglich im Verhältnis 1:1 erfolgen sollte, verschlechtert. Den Aktionären der Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft wurden jetzt nach ihrer Wahl für 600 ℳ Aktien (Nominalwert) entweder 560 ℳ Aktien oder 660 ℳ 4½ %ige Schuldobligationen der Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft angeboten. Bei einem Aktienkapital von 2 250 000 ℳ sparte die Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft hierdurch 150 000 ℳ, einen Betrag, der die Mehrbelastung der Gesellschaft durch die bereits am 1. Januar 1882 eintretende neue Rekognitionsregelung mehr als wettmachte. In den nun zum 12. und 13. Juli 1881 einberufenen außerordentlichen Generalversammlungen beider Gesellschaften stimmten die Aktionäre der Fusion zu, auch der Senat genehmigte sie am 27. Juli 1881. Bei dem derzeit günstigen Kurs (Ende Juli 1881 notierten die Aktien der Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft ca. 127 und die der Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft ca. 150; letztere gingen aber bis Ende 1881 auf ca. 110 zurück) zogen die Aktionäre einen Umtausch gegen Aktien vor, nur ein Aktionär mit 29 Aktien wählte Schuldobligationen[34]).

Ganz ohne Prozesse ging diese Fusion allerdings doch nicht vor sich. Einige Inhaber von Schuldobligationen der alten Gesellschaft verlangten eine Entschädigung in bar, was die neue Gesellschaft mit dem Hinweis verweigerte, daß die Obligationen unkündbar wären und die alte Gesellschaft im Verein mit der neuen weiterbestehe. In dem sich hieraus entwickelnden Prozeß wurde die Gesellschaft aber in erster und zweiter Instanz zur Zahlung verurteilt und in der Urteilsbegründung ausgeführt, daß die Unkündbarkeit der Obligationen in Wegfall käme, da die alte Gesellschaft trotz ihrer Vereinigung mit der neuen sich in bezug auf ihre Schulden im Liquidationszustand befände. Auch wäre kein Grund vorhanden, aus dem die Obligationsschuld erst bei Ablauf derjenigen Konzessionen fällig werden sollte, die die Gesellschaft zur Zeit des Vertragsabschlusses innehatte. Ob getrennte Abrechnungen beider Gesellschaften gegeben würden oder nicht, sei gleichgültig[35]).

In einem anderen Fall war die Gesellschaft der Meinung, daß dieser Fusionsvertrag als Handelsgesellschaftsvertrag nur mit 10 ℳ stempelpflichtig wäre, wogegen die Deputation für indirekte Steuern in ihm einen Kaufvertrag sah und ihn als solchen mit einem Stempel von 2250 ℳ (1 ‰ des Kaufpreises) belegen wollte. Das Landgericht entschied in dem um diese Meinungsverschiedenheit entstandenen Prozeß zugunsten der Behörde, und das Oberlandesgericht bestätigte das Urteil. Es nahm an, daß mit dem Fusionsvertrag eine Eigentumsübertragung für eine Gegenleistung bezweckt sei. Diejenige Gesellschaft, die durch einen solchen Vertrag in eine andere aufgeht, hört auf zu existieren, und ihre Aktionäre treten, soweit sie nicht anderweitig abgefunden werden, nicht als Aktionäre der aufgelösten Gesellschaft, sondern auf Grund des zu ihren Gunsten abgeschlossenen Fusionsvertrages als Nehmer junger Aktien der neuen Gesellschaft in diese als Aktionäre ein. Bei Anwendung der Tarifbestimmungen des Stempelgesetzes kommt es nicht auf die Form und Benennung des Geschäfts, sondern auf dessen wesentlichen Inhalt an. Als Kaufvertrag im Sinne des Stempeltarifs ist nach § 9 des Stempelgesetzes jeder Vertrag zu behandeln, durch welchen eine Veränderung gegen eine Gegen-

leistung bestimmt oder veranlaßt wird, und Tauschverträge sind als zweifache Kaufverträge zu behandeln. Daß der vorliegende Fusionsvertrag als Kaufvertrag stempelpflichtig war, war nach der Meinung des Gesetzes nicht zu bezweifeln[34]).

Die Stadt Wandsbek verlängerte am 10. Dezember 1881 in einem Vertrag mit der Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft die Konzessionen ebenfalls bis zum Ablauf des Jahres 1905 und genehmigte endgültig auch den Lokomotivbetrieb auf der Wandsbeker Linie[36]).

Mit dieser Fusion war also die führende Stellung der Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft, die ihr vom Staat bereits in ihrem Konzessionsvertrag buchstabenmäßig zugedacht war, schneller gesichert, als ursprünglich vielleicht gedacht war. Wenn auch in den nächsten Jahren noch zwei weitere Gründungen von Straßenbahn-Gesellschaften erfolgten, so handelte es sich bei der einen um eine Altonaer Unternehmung, deren Linien auf Hamburger Gebiet ausstrahlten, und bei der anderen um ein Unternehmen, das dem Staat die Finanzierung des Baues der Hamburger und Altonaer Hochstraße abnahm, die zur Entlastung des Nobistores notwendig wurde. Beide Gesellschaften übernahm dann auch nach einer Reihe von Jahren selbständigen Bestehens die Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft.

Während der verschiedenen Vertragsverhandlungen wurden auch die schwebenden Bauvorhaben vollendet und zunächst am 14. Juni 1881 die Ringbahn um die innere Stadt mit der Zweigbahn vom Holstentor zum 2. Durchschnitt dem Betrieb übergeben. Gleichzeitig wurde der Umsteigeverkehr zwischen den Erlangerschen Linien und dieser Ringbahn eingeführt. Die Zoneneinteilung auf dieser Stadtringbahn war folgende: Berliner Bahnhof—Neuer Jungfernstieg—Holstentor—Landungsbrücken—Am Sande[37]). Da besonders mit Eröffnung dieser Bahn die Möglichkeit bestand, daß sich die Wagen der konkurrierenden Gesellschaften an Kreuzungen (Millerntor usw.) ins Gehege kamen, erließ die Polizei folgenden Nachtrag zum § 16 des Polizeireglements für die Pferdebahnen[38]):

„Vor Kreuzungen der Geleise der Straßen-Eisenbahn Gesellschaft mit denen der Hamburger Pferde-Eisenbahn (Linie Wandsbeck, Eimsbüttel usw.) und der Hamburg-Altonaer Pferdebahn, sowie vor dem Übergange von einem separaten Gleise auf ein von mehreren Gesellschaften gemeinschaftlich zu benutzendes Gleis hat bei völlig oder beinahe gleichmäßigem Eintreffen zweier Wagen an der Kreuzung oder an der Weiche zur Vermeidung von Zusammenstößen allemal der Wagen der Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft anzuhalten und zu warten, bis nach dem Passieren der Wagen der anderen Gesellschaften die Bahn frei ist. Zwischen einander folgenden Wagen, mögen dieselben einer der Gesellschaften oder mehreren gehören, soll — abgesehen von den Endstationen und von den Halteplätzen in den Ausweichstellen — immer ein Abstand von mindestens 20 Metern gehalten werden. Für die Befolgung dieser Vorschrift ist der den nachfolgenden Wagen fahrende Kutscher, beziehungsweise der Locomotiv-Führer verantwortlich.

Hamburg, den 9. Juni 1881. Die Polizei-Behörde."

Danach hatten also die Wagen der älteren Gesellschaften stets das Vorfahrtsrecht vor denen der jüngeren Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft.

Schon bald nach Vollendung der Alsterringbahn begannen Verhandlungen Erlangers wegen einer Nebenlinie zu dieser, deren erstes greifbares Ergebnis der Vertrag über die Verbreiterung der Dammtorstraße war. Die Bahn sollte vom Gänsemarkt aus über den Dammtordamm, durch die Ulmenallee an der Ostseite der Gänseweide (heute Moorweide, auf der eigentlichen Moorweide steht heute

die Universität), über Mittelweg, Frauental und die Streekbrücke zur Maria-Louisen-Straße führen, also eine kürzere Verbindung zwischen den beiden Alsterufern herstellen. Am 7. März 1881 genehmigten die Verhandlungspartner auch die Verlegung des Endpunktes der Rothenbaumlinie vom Pferdemarkt zum Gänsemarkt und schlossen am 24. März 1881 einen Nachtragsvertrag zum Ringbahnvertrag[31]). Am 2. August 1881 wurde die Endhaltestelle Gänsemarkt für die Rothenbaumlinie gleichzeitig mit der Mittelweglinie eröffnet[39]). Damit war zunächst der große Alsterring wieder aufgehoben, denn die Wagen der Mittelweglinie fuhren jetzt über Uhlenhorst zum Pferdemarkt weiter, während die vom Gänsemarkt über Rothenbaum nach Winterhude fahrenden Wagen nur bis zum Depot in der Dorotheenstraße liefen, wo sie aber an die Wagen des kleinen Alsterrings Anschluß hatten. Mit dem neuen Fahrplan verband man auch wieder ein Experiment eines teilweise 20-Minuten-Betriebes der Rothenbaumlinie, die zwischen Gänsemarkt und Grasweg, dem östlichen Teil der Werderstraße, ganztägig alle 10 Minuten, aber nach Eppendorf und Winterhude nur alle 20 Minuten verkehren sollte. Aber schon am 5. August wurde der 10-Minuten-Betrieb auf der ganzen Strecke wieder eingeführt[40]).

Es mag hierbei noch vermerkt werden, daß ein Ärgernis der heutigen Fahrgäste unserer Linie 18 auch damals schon bestand und kritisiert wurde, daß man nämlich in den Abendstunden mit den letzten Wagen „obenherum" nicht mehr zur Innenstadt fahren kann, weil diese am Depot in der Dorotheenstraße aussetzen. Dabei war der Wunsch der Fahrgäste, auch diese Wagen bis zur Stadt durchlaufen zu lassen, in jenen Jahren berechtigter als heute, denn die Innenstadt war ja noch Wohngebiet und die „City-Bildung" wirkte sich erst sehr viel später aus[41]).

Auf sämtlichen bisher von der Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft erbauten Pferdebahnlinien verkehrten nur unauslenkbare Einspännerwagen. Um aber eine Linie von der Innenstadt durch das Holstentor nach Eimsbüttel betreiben zu können, mußte doch noch auf das Prinzip der auslenkbaren Wagen zurückgegriffen werden[42]). Da der Straßenzug Kaiser-Wilhelm-Straße—Stadthausbrücke noch nicht durchgebrochen war, mußte die Linie ihren Weg über Kohlhöfen—Großneumarkt—Wexstraße wählen, also Straßen, die schmal waren und — besonders die Wexstraße — einen lebhaften Verkehr aufwiesen. Bei der Hamburg-Altonaer Pferdebahn galt bis jetzt der Grundsatz, wohl überall Schienen zu verlegen, aber den Wagen durch die Auslenkbarkeit die Möglichkeit zu geben, im Bedarfsfalle die Schienen zu verlassen. Dieses Prinzip durchbrach man jetzt, indem streckenweise überhaupt kein Gleis verlegt wurde, so daß die Pferdebahnwagen in diesen Abschnitten nicht anders als jedes gewöhnliche Straßenfahrzeug durch die Straßen rollten. Um hier nun den Fahrgästen das Fahren in den Wagen einigermaßen erträglich zu gestalten, wurden diese Straßen vorzugsweise mit Holzpflaster versehen. Eine Straßenregulierung leitete den Bau dieser Linie ein. Um eine für Pferdebahnbetrieb geeignete Linienführung von den Großen Bleichen zur Wexstraße zu ermöglichen, mußte das sehr vorspringende, im Dezember 1880 angekaufte Haus an der Ecke Fuhlentwiete und Hohe Bleichen niedergelegt werden[43]). Der Endpunkt dieser Bahn war auf dem Adolphsplatz in dem Winkel neben der Bank, dem heutigen Gebäude der Hamburger Sparkasse von 1827. Von dort aus fuhr sie ohne Schienen über Adolphsbrücke und Bleichenbrücke nach den Großen Bleichen, wo Ecke Heuberg die Schienen begannen. In der Wexstraße wurde nur

ein Gleis hart an der Trottoirkante verlegt, und zwar von der Stadt kommend auf der rechten Seite. Auf diese Weise hatte, wie bei der Hamburg-Altonaer Pferdebahn im Alten Steinweg, der aufwärts fahrende Wagen stets das Gleis zur Verfügung, da der abwärts fahrende Wagen ausweichpflichtig war. Sodann wurden noch Großneumarkt—Thielbeck ohne Schienen passiert, bis diese in den Kohlhöfen endgültig begannen. Dann verlief die Strecke über Poolstraße—Holstentor—Feldstraße—Neuer Pferdemarkt—Neue Rosenstraße und Bartelstraße bis zur Altonaer Straße. Da der südliche Teil der Lindenallee zwischen Margarethen- und Amandastraße noch nicht ausgebaut war, wurde die Bahn dann durch die Vereins- und Meißnerstraße zum Eppendorfer Weg geleitet, in der Konzession die Führung derselben durch die Lindenallee nach deren Fertigstellung aber bereits vorgesehen. In Eimsbüttel verlief sie dann weiter durch den Eppendorfer Weg, die Oster- und Parkstraße bis zum Ende der Müggenkampstraße am Langenfelder Damm. Folgende Teilstrecken wurden eingerichtet: Adolphsplatz—Großneumarkt — Holstentor, Ecke Karolinenstraße — Schulterblatt, Ecke Neue Rosenstraße—Meißnerstraße, Ecke Eppendorfer Weg—Langenfelder Damm. Der Tarif entsprach dem der übrigen Linien, doch kostete die ganze Strecke 20 ₰. Außerdem fand das Korrespondenzsystem mit einmaligem Übergang auf die Ringbahn und vice versa Anwendung. Ein Nachttarif durfte nicht vor 10.30 Uhr abends erhoben werden. Wie auch auf den übrigen Linien bestanden Haltestellen, aber außerhalb des Holstentors wurde an diesen nur auf Verlangen gehalten. Die Wagen glichen konstruktionsmäßig denen der Hamburg-Altonaer Pferdebahn; sie waren also nur 190 Zentimeter breit und hatten keine Decksitze. Der Anstrich war in den Farben der Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft gehalten. Am 29. September 1881 wurde die Linie dem Betrieb übergeben und erfreute sich bald eines großen Zuspruchs[44]).

Schon ohne diese Linie hatte sich die Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft auch in bezug auf die beförderten Personen an die Spitze der hiesigen Unternehmungen gesetzt, wie die nachstehende Aufstellung zeigt. Danach wurden im August 1881 täglich durch die Linien der

Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft	ca.	20 000	Personen
ehemaligen Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft	„	18 000	„
Basson'schen Omnibus Actien-Gesellschaft	„	12 000	„
Hamburg-Altonaer Pferdebahn	„	10 000	„
Hohenfelder Omnibusse von Soltau	„	10 000	„
Omnibusse nach der Zollvereinsniederlage	„	5 000	„
Omnibusse nach Eimsbüttel	„	5 000	„
zus. täglich	ca.	80 000	Personen

von den öffentlichen Verkehrsmitteln in Hamburg befördert[45]).

Mit der neuen Eimsbütteler Linie haben aber die Bauvorhaben der Gründungszeit der Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft zunächst einen gewissen Abschluß erreicht. Bevor weitere Linien in Erscheinung traten, entwickelte sich in Altona eine neue Gesellschaft, der wir jetzt unsere Aufmerksamkeit zuwenden müssen.

[1]) St.A. VII/Ka/11/17/12 a
[2]) St.A. VII/Ka/11/17/12 b
[3]) St.A. VII/Ka/11/17/12 a
[4]) St.A. VII/Ka/11/17/34
[5]) Reform 19. 2. 1880
[6]) St.A. VII/Ka/11/17/51
[7]) St.A. VII/Ka/11/17/24
[8]) St.A. 1876 — 323 a (F.D. VII D 4 a)
[9]) Reform 11. 12. 1879
Reform 2. u. 15. 4. 1880
[10]) Reform 24. 12. 1879
[11]) Reform 17. 4. 1880
[12]) Corresp. 9. 5. 1880
[13]) Reform 6. 6. 1880
[14]) Reform 22. 7. 1880
[15]) Reform 23. 7. 1880
[16]) Corresp. 12. 8. 1880
[17]) Reform 26. 9. 1880
[18]) St.A. VII/Ka/11/17/38
[19]) Reform 8. 6. 1880
[20]) Plan des Vermessungsbureaus v. 1883
[21]) Corresp. 17. u. 21. 10. 1880
[22]) Corresp. 31. 10. 1880
[23]) Reform 5. 11. 1880
[24]) Corresp. 9. 11. 1880
Reform 12. 6. 1881, 8. 9. 1881,
11. 11. 1881, 17. 12. 1881,
23. 3. 1884, 31. 7. 1887
[25]) Reform 21. 10. 1880
[26]) Reform 17. 10. 1880
Corresp. 31. 10. 1880
[27]) Reform 6. 11. 1880
[28]) St.A. VII/Ka/11/17/23
[29]) St.A. VII/Ka/11/17/28 u. 29
[30]) Corresp. 1. 10. 1880
[31]) St.A. VII/Ka/11/17/27
[32]) St.A. VII/Aa/2/17 d
[33]) St.A. VII/Ka/11/17/37
[34]) Reform 11. 3. 1882
[35]) Reform 7. 6. 1882
[36]) St.A. Akte Stadt Wandsbek P 362, Bd. 1
[37]) Corresp. 5. 7. 1881
[38]) St.A. Dienststelle Altona
[39]) Corresp. 31. 7. 1881
[40]) Corresp. 5. 8. 1881
[41]) Reform 10. 8. 1880
[42]) St.A. VII/Ka/11/17/59
[43]) Reform 1. 1. 1881
[44]) Corresp. 27. 9. 1881
[45]) Reform 25. 9. 1881.

8. Abschnitt

The Hamburg, Altona & Northwestern Tramways Comp. Ltd.

Die Epoche der Gründungen neuer Pferde-Eisenbahn-Gesellschaften war angebrochen, und auch in unseren Nachbarstädten Altona und Ottensen wurden alle möglichen Projekte erörtert und teilweise auch hartnäckig verfolgt, ohne jedoch zu positiven Ergebnissen zu gelangen. Besonders waren es zwei Pläne, die seit Anfang 1878 mehrere Jahre hindurch von sich reden machten, und zwar eine Bahn von Blankenese durch die Elbgemeinden nach Altona und eine sogenannte Spurbahn von Wedel über Rissen—Sülldorf—Osdorf—Bahrenfeld nach Ottensen. Wenn auch für die letztere von den Gemeinden und Anliegern namhafte Beteiligungen zugesagt wurden, so erreichten diese doch noch nicht die Hälfte der veranschlagten Anlagekosten. So hielten die Interessenten weiter Versammlungen ab, setzten Aktionskomitees ein, und auch die Städtischen Kollegien Ottensens beschäftigten sich mehrfach mit diesem Projekt und verlangten für ihre Beteiligung den Endpunkt dieser Bahn innerhalb der Stadt Ottensen, was die Rentabilität dieses Unternehmens sehr fragwürdig erscheinen ließ[1]). Aber auch die Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft beschäftigte sich seit 1878 mit dem Plan der Verlängerung der Eisenbahn von Blankenese nach Wedel, und als sie im Herbst des gleichen Jahres an die Gemeinden herantrat, auch ihrerseits für das Zustandekommen der Bahn pekuniäre Zugeständnisse zu machen, sagten Wedel, Schulau und Spitzerdorf zu[2]). Und damit hatten sie gut getan, denn wenn sie schließlich auch von den Ottensenern als kontraktbrüchig hingestellt wurden, so hatten sie doch seit dem 1. Dezember 1883 die sehr viel bessere Eisenbahnverbindung, während es um das Spurbahnprojekt still wurde[3]). Auch die danach wieder stärker einsetzende Agitation für eine Pferde-Eisenbahn von Blankenese nach Altona konnte sich nicht durchsetzen, da man sich besonders mit der Linienführung über die Elbchaussee nicht befreunden wollte. Dieses Projekt ist dann ja auch erst um die Jahrhundertwende als elektrische Straßenbahn mit einer weiter landeinwärts verlaufenden Linienführung verwirklicht worden.

Die ersten Verhandlungen, die schließlich auch ein greifbares Ergebnis zeitigten, führte im Sommer 1878 der Ingenieur W. Angele aus Berlin mit dem Magistrat der Stadt Altona. Da der Südteil dieser Stadt bereits von der Hamburg-Altonaer Pferde-Eisenbahn beherrscht wurde, beabsichtigte er den Nordteil Altonas für die Pferde-Eisenbahn zu erschließen, wobei er auch den Durchgangsverkehr von Ottensen über Altona nach Hamburg berücksichtigen wollte. Speziell wollte er eine Linie vom Zollamt an der Holstenstraße durch diese und die Große Rosen- und Kieler Straße bis zum Millerntor zum Anschluß an die Hamburg-Altonaer Pferde-Eisenbahn erbauen, also der bewährten Omnibuslinie der B.O.A.G. von der

Holstenstraße nach St. Georg Konkurrenz machen[4]). Die Stadtverwaltung Altonas legte nun aber mehr Wert auf eine Verbindung zwischen Süder- und Norderteil, und so einigte man sich über drei Jahre später am 17. Oktober 1881 zunächst auf eine Altonaer Ringbahn, und am 31. Oktober 1881 genehmigten die Städtischen Kollegien diesen Vertragsabschluß[5]). Als Endpunkt der Bahn wurde die Klopstockstraße bei der Ottensener Kirche bestimmt, von wo sie an der Nordseite der Palmaille zur Großen Mühlenstraße und weiter über Große Prinzenstraße—Rathausmarkt — Grund — Kleine Freiheit — Große Brunnenstraße — Adolfstraße — Juliusstraße—Schulterblatt nach Belle Alliance und von da über Hamburger Straße—Allee und Bahnhofstraße zur Klopstockstraße zurück verlief. Die Bahn wurde eingleisig ausgeführt und in der Bahnhofstraße und auf dem Rathausmarkt neben dem Gleis der H.-A. Pf.*) ein eigenes Gleis verlegt, während im Grund das Gleis der H.-A. Pf. benutzt werden durfte[6]). Da der Grund aber durch Omnibusse und Pferdebahnen bereits stark überlastet war, mußte Angele für die Verbreiterung dieser Straße wie auch für die Umpflasterung der Neueburg zu einer durchgehenden Verkehrsstraße 40 000 ℳ beitragen; weitere 4550 ℳ hatte er für die Neupflasterung der Großen Mühlenstraße zu leisten[7]). Wegen der Enge dieser Straße und auch der Großen Prinzenstraße und Kleinen Freiheit mußte das Gleis hier an die Seite der Fahrbahn gelegt werden, während sonst die Straßenmitte benutzt wurde, wozu die Hamburger Straße durch Abnahme eines Streifens vom Trottoir verbreitert werden mußte[8]). Die Konzession wurde für 33 Jahre erteilt, und als Sicherheit mußte Angele 40 000 ℳ hinterlegen, die bei Betriebseröffnung bis auf 10 000 ℳ zurückgezahlt wurden. Ferner war bestimmt, daß bei nicht fristgemäßer Fertigstellung der Bahn 20 000 ℳ des Depositums verfielen und die Konzession erlosch. Als jährliche Abgabe wurden 4000 ℳ vereinbart, außerdem $^{8}/_{10}$ ₰ für jeden die Zahl 600 000 überschreitenden Fahrgast. Ebenso wie die H.-A. Pf. wurde auch diese Bahn mit auslenkbaren Wagen nach dem System Keifler betrieben, aber mit kleineren, nur 16 Personen fassenden Wagen, die einspännig gefahren wurden.

Bald nach Vertragsabschluß wurde die vereinbarte Kaution bei der Altonaer Stadtkasse hinterlegt[9]). Angele soll ein Konsortium Berliner Bankiers hinter sich gehabt haben, aber die Finanzierung der Bauvorhaben machte ihm wohl doch mehr Schwierigkeiten, als er angenommen hatte, denn Ende April 1882 hätte die Bahn vertraglich eröffnet werden müssen, und Mitte April 1882 lag noch keine Schiene. Er mußte sich also wieder mit dem Altonaer Magistrat in Verbindung setzen, und am 20. April genehmigten die Städtischen Kollegien in geheimer Sitzung die Verlängerung der Frist zur Fertigstellung der Bahn um einen Monat[10]). Dann begann Ende April der Bahnbau[11]), und einen Monat später, am 30. Mai, unternahmen die Mitglieder der städtischen Behörden Altonas und Ottensens in vier bekränzten Wagen eine Probefahrt, die man bei Belle Alliance unterbrach, um einen Imbiß einzunehmen[12]). Die Betriebseröffnung erfolgte dann am 31. Mai 1882. Wie die Presse berichtete, „war das Publikum an diesem Tage zu den Fahrten bis mittags gratis zugelassen. Die Frequenz war denn auch eine sehr bedeutende und namentlich der Zudrang der Herren Jungen ein sehr starker. Die letzteren namentlich waren es, die den Schaffnern das Leben oft recht schwer

*) Hamburg-Altonaer Pferdebahn

machten“ [13]). Aber auch ohne dieses Hilfsmittel war der Verkehr auf der Bahn schon recht lebhaft, denn in den ersten drei Tagen beförderte jeder der 12 eingesetzten Wagen im Tagesdurchschnitt 375 Personen [14]).

Für das Verwaltungsgebäude, die Remisen und Stallungen wurde das Hüfflersche Grundstück an der Ecke der Adolf- und Großen Gärtnerstraße angekauft und die Ausführung der Bauten dem Maurermeister Th. Rauch übertragen, der diese im Schweizerstil ausführte. Die Vollendung zog sich aber länger hin, und erst am 1. November 1882 konnte dieses Depot endgültig in Benutzung genommen werden [15]). Außerdem wurden auf dem Rathausmarkt und in der Klopstockstraße für die Fahrgäste Wartepavillons errichtet [16]).

Die für den Betrieb erforderlichen Wagen lieferte die Conrau'sche Fabrik in Randers (Dänemark), und für die Bespannung wurden zunächst 60 Pferde angeschafft [6]).

Kurz vor der Betriebseröffnung erließ die Altonaer Polizeiverwaltung eine Verordnung für den Betrieb und die Beaufsichtigung der Pferdebahnen in dieser Stadt. Ähnlich wie bei der H.-A. Pf. wurde es dem Unternehmer der Ringbahn zur Pflicht gemacht, mit seinen Wagen stets die Schienen zu benutzen und diese nur zu verlassen, wenn es unumgänglich nötig war. Wie in Hamburg hatte auch hier die ältere Bahn den Vorzug, so daß die Ringbahnwagen denen der H.-A. Pf. ausweichpflichtig waren, und im Interesse der Sicherheit für das Publikum mußte sich der Schaffner beim Eisenbahnübergang am „Stern“ stets beim Kopf des Pferdes halten. Außerdem nahm die Polizei für sich das Recht der Aufsicht bei der Wahl der Uniformen für die Kutscher und Schaffner in Anspruch. Tariflich wurde die Bahn in vier Teilstrecken eingeteilt: Klopstockstraße—Kleine Freiheit, Ecke Reichenstraße—Schulterblatt, Ecke Juliusstraße—Holstenstraße—Klopstockstraße. Eine Teilstrecke kostete 10 ₰, jede weitere 5 ₰ mehr, so daß eine Rundfahrt 25 ₰ kostete. Kinder unter einem Jahr waren frei, solche bis zu 10 Jahren zahlten für zwei Teilstrecken 10 ₰, drei 15 ₰ und für die ganze Tour 20 ₰. Außerdem gab es für Schulkinder Abonnementsmarken für 4 ℳ monatlich; diese galten aber nur zwischen 7 und 9, 11 und 2, 3 und 5 Uhr. Diese Tarife wurden unter dem Vorbehalt genehmigt, daß sich der Unternehmer nach zwei Monaten eine Revision derselben gefallen lassen mußte [17]).

Gefahren wurde alle 8 Minuten, und zwar [18]):

ab Klopstockstraße über Palmaille von 6.40 morgens bis 10.24 Uhr abends
„ „ „ Allee „ 6.44 „ „ 10.28 „ „

Es stellte sich aber sehr bald heraus, daß der Endpunkt Klopstockstraße sehr unglücklich gewählt war, da die meisten vom Rathausmarkt oder der Allee kommenden Fahrgäste nicht zur Klopstockstraße, sondern weiterfahren wollten [19]). Darum verlegte man am 9. Juli 1882 den Endpunkt nach Belle Alliance, so daß die Wagen jetzt von der Bahnhofstraße zur Palmaille und umgekehrt durchfuhren. Das Gleis in der Klopstockstraße wurde also nicht mehr befahren, blieb aber liegen. Diese Veränderung nahm man als jederzeit widerrufliche Bestimmung in den Kontrakt mit der Gesellschaft auf. Das Betriebspersonal erhielt jetzt bei Belle Alliance einen Pavillon. Gleichzeitig wurden auch die Teilstrecken um eine vermehrt: Belle Alliance—Holstenstraße—Bahnhofstraße, Ecke Palmaille—Rathausmarkt—Große Gärtnerstraße—Belle Alliance und der Tarif derart verändert, daß jetzt die ersten beiden Teilstrecken 10 ₰ und jede weitere 5 ₰ kosteten. Der

Fahrpreis für eine Rundfahrt blieb also unverändert 25 ₰ [20]). Diese Bahn war die erste, deren auslenkbare Wagen einspännig fuhren. Um das Zugpferd nicht zu überanstrengen, hatte man für die Wagenräder einen größeren Durchmesser als sonst üblich gewählt und außerdem den Achsstand der Wagen verkürzt. Mit dem Ergebnis war man recht zufrieden, und im August 1883 besichtigten auch Berliner und Münchener Pferdebahner den Betrieb [21]). Der Eindruck, den das Publikum hatte, war aber entgegengesetzter Art. Von einer Geschwindigkeit, die diese Bahn erreicht hat, kann sowieso nie die Rede gewesen sein, und als im November 1882 die Zahl der eingesetzten Wagen zwar vermehrt, dafür aber langsamer, fast Schritt gefahren wurde, mußten die Kutscher angeblich große Geschicklichkeit aufwenden, um zur rechten Zeit, d. h. nicht zu früh am Endpunkt anzukommen [22]). Ein Fußgänger konnte leicht mit den Wagen Schritt halten, und als bald darauf 20 neue Pferde für den Betrieb angekauft wurden, drückte die Presse die Hoffnung aus, daß das bis jetzt Devise gewesene „langsam voran" in „vorwärts mit frischem Mut" verwandelt würde [23]), denn man benutzte die Pferdebahn ja nicht wegen Ermüdung, sondern um Zeit zu sparen. Eine Wandlung zum Besseren trat freilich nicht ein. Eine weitere Ursache für diesen Mangel dürfte auch die schlechte Beschaffenheit der teilweise noch ungepflasterten Straßen gewesen sein, denn als im Frühjahr 1883 die Neupflasterung der Allee zur Debatte stand, zu der auch die Ringbahn 16 000 ℳ beitragen mußte, bemerkte Bürgermeister Adickes, daß er kürzlich mit der Pferdebahn dort steckengeblieben sei und, um weiterzukommen, eigenhändig habe mitschieben müssen. Ein anderer Abgeordneter schob dieses freilich auf das Pferdematerial, denn ihm war dasselbe in der Kleinen Freiheit passiert, die bereits Steinpflaster aufwies [24]).

Gleichzeitig mit der Konzessionierung der Ringbahn wurde Angele auch verpflichtet, eine zweite Ringlinie zu erbauen, die, vom Millerntor ausgehend, durch die Kieler, Große Rosen- und Holstenstraße, dann Pinneberger Chaussee nach Eimsbüttel führen sollte und von dort über das Schulterblatt zum Millerntor zurück. Da für diese Bahn auch die Hamburger Konzession erforderlich war, wurde für den Fall, daß diese für die Strecke nach der Holstenstraße verweigert würde, ausgemacht, auf Verlangen der Stadt die Bahn sodann von der Holstenstraße über Gählersplatz—Friedrichsbaderstraße—Kleine Freiheit und Bachstraße zum Fischmarkt zu führen. Hierfür mußte aber zunächst die Bachstraße zur Kleinen Freiheit durchgebrochen werden, und Angele mußte sich auch an diesen Kosten mit 40 000 ℳ beteiligen. Da die Aussichten für die Hamburger Konzession anfänglich schlecht waren, wurden die Gleise für diese Bahn auch gelegt, aber nie in Betrieb genommen. Später fanden nochmals Verhandlungen mit der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahngesellschaft wegen der Verlängerung ihrer Eisenbahn vom Gählersplatz auf diesem Wege zur Elbe statt [5]). Aber auch dieses Vorhaben wurde fallengelassen und, nachdem mit der Hafenstraße eine neue und bequeme Verbindung zwischen Stadt und Hafen geschaffen war, die Gleisanlage 1891 wieder fortgenommen.

Wie bereits angedeutet, zogen sich die Verhandlungen mit Hamburg länger hin, denn besonders für die Eimsbütteler Strecke lagen auch andere Angebote vor, über die entschieden werden mußte.

Diese Gegend war in jenen Jahren das ureigenste Verkehrsgebiet der B.O.A.G., und nach den Erfahrungen, die diese Gesellschaft mit ihrer Wandsbeker Omnibuslinie machen mußte, war es für sie auch eine Existenzfrage, in den Besitz dieser

Konzession zu gelangen. Die Entscheidung über die Pferdebahn nach Altona war noch nicht gefallen, als die B.O.A.G. Anfang Juli 1876 der Finanzdeputation eine Eingabe einreichte, in der sie um die Genehmigung nachsuchte, im Anschluß an die Altonaer Pferdebahn auch eine solche vom Millerntor nach Eimsbüttel zu bauen, und zwar über Eimsbütteler Straße—Schulterblatt—Eimsbütteler Chaussee bis zum Marktplatz, mit einer Abzweigung durch den Eppendorfer Weg und Schulweg bis Ecke Eichenstraße. Da die Bahn vor der Stadt bleiben, also vor dem Millerntor enden sollte, war ein Betrieb mit nicht auslenkbaren Wagen vorgesehen. Die Finanzdeputation leitete dieses Gesuch an den Senat weiter, der es zunächst aber nicht bearbeitete, da die Angelegenheit der Altonaer Bahn vordringlicher war. Am 31. Oktober 1876, also bald nach der Vergebung der Altonaer Konzession, reichten die Ingenieure G. Westendarp und C. E. Herrmann ein weiteres Angebot für vier neue Linien ein, die sämtlich eingleisig ausgeführt und mit auslenkbaren Wagen betrieben werden sollten. Es handelte sich um folgende Bahnen:

1. Lübecker Tor—Steindamm—Steinstraße—Rathausmarkt,
2. vom Rathausmarkt im Zuge der Altonaer Pferdebahn bis Großneumarkt, dann Kohlhöfen—Holstentor—Feldstraße—Neuer Pferdemarkt—Schulterblatt—Eppendorfer Weg bis Lokstedter Weg,
3. Millerntor—Eimsbütteler Straße—Neuer Pferdemarkt— dann weiter wie 2,
4. Rathausmarkt—Schleusenbrücke—Poststraße—Große Bleichen—Jungfernstieg—Gänsemarkt—Dammtor—Neue Rabenstraße—Mittelweg bis Frauental.

Da die B.O.A.G. nach Erledigung der Altonaer Konzession den Senat auf Rückfrage wissen ließ, daß sie ihr Angebot wegen der Eimsbütteler Linie trotzdem aufrechterhielte, wurden jetzt beide Angebote, ohne zu entscheiden, welchem der Vorzug zu geben wäre, zur Begutachtung der Baudeputation und der Polizeibehörde übergeben.

Die Polizeibehörde lehnte nun die Hohenfelder und die Pöseldorfer Linie grundsätzlich ab, da teilweise die Straßen zu eng waren und besonders für die letztere ein Bedürfnis noch nicht vorlag. Die Eimsbütteler Linien wurden für ausführbar erachtet, aber im Interesse einer einheitlichen Leitung dem Angebot Westendarp-Herrmann der Vorzug gegeben, da anzunehmen war, daß diese die H.-A. Pf. hinter sich hatten. Die Baudeputation wollte für die nächsten zwei Jahre überhaupt keine neuen Bahnen konzessionieren und erst einmal mit den auslenkbaren Wagen der Altonaer Bahn Erfahrungen sammeln. Sie räumte der B.O.A.G. zwar ein gewisses Vorrecht ein, aber sie hielt für Eimsbüttel die bereits bestehende Pferdebahn für ausreichend. Die Finanzdeputation schlug schließlich ihrerseits eine öffentliche Konkurrenz unter den beiden Bewerbern wegen der Linie vom Millerntor nach Eimsbüttel vor.

Der Senat lehnte aber das Angebot Westendarp-Herrmann gänzlich ab, da er in der inneren Stadt keine weiteren Bahnen wünschte und auslenkbare Wagen nur dort eingesetzt wissen wollte, wo es unumgänglich nötig war. Weil nun aber das Angebot der B.O.A.G. in diesen Punkten mit der Auffassung des Senats übereinstimmte, wurde, auch mit Rücksicht auf die alte Bewährung dieses Unternehmens, beschlossen, eine Kommission niederzusetzen, die die Bedingungen ausarbeiten sollte, unter denen diese Konzession an die Gesellschaft vergeben werden sollte. Der Senat gab hiermit der B.O.A.G. also eine große Chance, einen Teil ihres Betriebes auf Schienenbahnen umzustellen. Die Kommission veränderte die

von der B.O.A.G. vorgesehene Linienführung der Bahn in Eimsbüttel in eine schleifenförmige, und zwar von der Eimsbütteler Chaussee über Eppendorfer Weg—Osterstraße—Schulweg—Eichenstraße—Heußweg wieder zur Eimsbütteler Chaussee. Ende September 1877 kam es dann zu einer direkten Verhandlung mit den Vertretern der B.O.A.G., in der diese jetzt erklärten, daß sie mit dem Endpunkt vor dem Millerntor nicht einverstanden wären und verlangten, die Bahn in die Stadt hineinzuführen. Daraufhin wurde die Besprechung abgebrochen, weil die Kommission sich für Verhandlungen auf dieser Basis nicht für zuständig erklärte, und die B.O.A.G. stellte neue Anträge in Aussicht, die Anfang Oktober 1877 beim Senat eingingen. Hauptsächlich wurde eine Ausweitung der Bahn bis zum Großneumarkt gefordert und außer einer Änderung der Linienführung in Eimsbüttel (Osterstraße statt Schulweg) eine zweite Linie vom Marktplatz über Fruchtallee—Eppendorfer Weg—Schulterblatt—Neuer Pferdemarkt—Feldstraße—Holstentor—Kohlhöfen ebenfalls zum Großneumarkt verlangt. Beide Bahnen sollten möglichst zweigleisig ausgeführt werden, und eine Vermehrung des Straßenverkehrs wurde in Abrede gestellt, da die beiden Omnibuslinien dann eingestellt würden. Die Verlängerung zum Großneumarkt wurde im Interesse des Publikums gewünscht, da 40 % der Omnibusfahrgäste die ganze Strecke zurücklegten. Diese müßten sonst ab Millerntor die Altonaer Pferdebahn benutzen, was lästig wäre, da es eine Umsteigemöglichkeit nicht gab. Es würde die Fahrgäste eher veranlassen, dann die bestehende Eimsbütteler Bahn zu benutzen, die bis in die innere Stadt fuhr.

Das neue Gesuch trat also in jeder Hinsicht den im Senat maßgebend gewesenen Anschauungen entgegen. Was Westendarp-Herrmann abgeschlagen wurde, konnte der B.O.A.G. nun nicht gut genehmigt werden, außerdem wäre dann im Neuen Steinweg ein gemischter Betrieb mit auslenkbaren und nicht auslenkbaren Wagen in Betracht gekommen, was auch nicht wünschenswert erschien. Der Senat beschloß daher, auf das Gesuch nicht einzugehen[25]). Wenn die Entwicklung später auch die Richtung gegangen ist, die die B.O.A.G. vorgezeichnet hatte, so hatte die Gesellschaft damals doch den Fehler gemacht, der Taube auf dem Dach nachzujagen, anstatt den Spatzen in der Hand erst einmal festzuhalten, und damit ihre größte Chance, ihre führende Stellung im hamburgischen Verkehrswesen zu erhalten, verspielt.

Über diese Verhandlungen ist damals in der Öffentlichkeit nichts bekanntgeworden, und es ist eigentlich erstaunlich, daß die Anwohner des Schulterblattes sich erst im Sommer 1879 für den Bau einer Pferde-Eisenbahn durch diese Gegend einsetzten und an die H.-A. Pf. herantraten, um diese für das Projekt zu interessieren[26]). Diese Gesellschaft hatte den Plan auch aufgegriffen und dann im April 1880 von Altona die Genehmigung zum Bau der Bahn vom Millerntor nach Eimsbüttel, soweit sie Altonaer Gebiet berührte, erhalten, weil befürchtet wurde, daß Hamburg womöglich eine Bahn bauen würde, die das Schulterblatt umging. Andererseits beschäftigte Altona auch das Projekt einer Spurbahn nach Eidelstedt, und man behielt sich deswegen neue Vereinbarungen mit der H.-A. Pf. vor, falls diese eines Tages die Verlängerung der Eimsbütteler Bahn nach Langenfelde planen sollte[27]). Das Projekt kam aber nicht zur Ausführung. Vermutlich haben sich die Verhandlungen mit Hamburg zerschlagen, über die leider nichts mehr vorliegt.

Dann plante die Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft im Sommer 1881 die Ver-

längerung einer ihrer beiden Eimsbütteler Linien über die Kieler Chaussee nach Eidelstedt, welches Projekt damals aber bis zur Klärung der Zollanschlußfrage Hamburgs zurückgestellt wurde[28]).

Das Komitee der Eimsbütteler Einwohner war inzwischen aber auch nicht untätig geblieben und hatte von sich aus um die Erlaubnis zum Bau dieser Bahn über das Schulterblatt nachgesucht. Man einigte sich aber schließlich mit Angele und trat zu dessen Gunsten von den Ansprüchen auf diese Konzession zurück[29]).

Bis aber auf Grund voraufgegangener kommissarischer Verhandlungen der Senat sein Einverständnis zur Erteilung der Konzession an Angele gab, wurde es Dezember 1882. Schwierig gestalteten sich die Unterhandlungen auch deswegen, weil man sich zwischen Hamburg und Altona wegen der Zuständigkeitsbereiche und der Aufteilung der Rekognition nicht einigen konnte. Am 15. Januar 1883 wurde der Vertrag mit Hamburg für folgende Linien abgeschlossen[30]):

a) vom Platz vor dem Millerntor bei der Stadtringbahn über Eimsbütteler Straße und Kieler Straße durch das Hummeltor nach Altona,
b) vom Platz vor dem Millerntor bei der Stadtringbahn über Eimsbütteler Straße—Neuer Pferdemarkt—Schulterblatt—Eimsbütteler Chaussee—Sophienallee—Pinneberger Weg bis Eimsbütteler Marktplatz mit einer Abzweigung durch den Eppendorfer Weg—Schulweg—Im Gehölz—Gärtnerstraße bis Hoheluftchaussee.

Ferner sollten auf Verlangen des Senats eventuell noch folgende Nebenlinien gebaut werden:

1. Vom Eimsbütteler Marktplatz über Heußweg—Eichenstraße zum Schulweg.
2. Vom Schulterblatt über Altonaer Straße—Kleiner Schäferkamp bis zum Schlump.

Der Senat konnte sich also von der Idee einer Schleifenfahrt in Eimsbüttel noch nicht ganz trennen, die später ebensowenig ausgeführt wurde wie der zweite Altonaer Ring, für den der Weg ja auch geebnet war. Die Konzession lief bis Ende des Jahres 1905, und Altona verpflichtete sich, das Schulterblatt für die Hamburger Pferdebahnwagen so lange freizugeben, wie Hamburg die beiden Altonaer Linien in Hamburg zuließ. Beide Linien wurden für Einspännerbetrieb eingerichtet, nur mußten auf der Eimsbüttel-Hohelufter Linie Wagen des Keiflerschen Systems laufen, während auf den Altonaer Linien die gleichen Wagen wie auf der dortigen Ringbahn verkehren durften. Bei der Verwendung anderer Wagen mußte die doppelte Rekognition entrichtet werden. Die Rekognition wurde für die beiden Hamburger Linien wie bei der Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft berechnet, also 1 ₰ je Fahrgast und 5 % der Abonnementseinnahmen. Von diesen sogenannten Hamburger Wagen erhielt Altona keine Rekognition; es hatte sich aber das Recht vorbehalten, nach 1888 den Einsatz ebenso vieler Altonaer Wagen nach altonaisch Eimsbüttel (Langenfelder Straße—Pinneberger Chaussee) zu verlangen, für die dann nach Erreichen Altonaer Gebiets 8/10 ₰ für jeden Fahrgast an Altona hätten entrichtet werden sollen. Von den Wagen der Holstenstraßenlinie erhielt Hamburg 1/4 und Altona 8/10 ₰ je Fahrgast, sobald Altonaer Gebiet erreicht war, dagegen verzichtete Altona auf eine Abgabe für Eimsbütteler Fahrgäste, die anschließend auf der Ringbahn nur eine Teilstrecke fuhren. Da Hamburg mit den Wandsbekern bereits schlechte Erfahrungen gemacht hatte, wurde vertraglich festgelegt, daß bei der Festsetzung der Fahr- und Abonnementspreise keinerlei Bestimmungen getroffen werden durften, die das Hamburger Fahrpublikum ungünstiger stellen würden als die Altonaer Fahrgäste. Die Schwierigkeit bei der

Berechnung der Fahrgeldabgaben brachte es mit sich, daß für jede Strecke besondere Fahrscheine oder bei weitergehenden Fahrten Zuschlagscheine ausgegeben werden mußten. Nachdem die Verhandlungen mit Hamburg zum Abschluß gekommen waren, schloß Altona mit Angele noch einen weiteren Vertrag und verlängerte die Konzession für die Holstenstraßenlinie auf 33 Jahre. Dafür zahlte Angele an Altona für Straßenverbesserungen zwischen Hafen und Oberstadt 50 000 ℳ. Ferner wurde er verpflichtet, auf Verlangen der Stadt nach 1888 eine Bahn vom Gählersplatz zur Bismarckstraße zum Anschluß an Linien nach Ottensen und Othmarschen zu bauen[5]).

Soweit hatte Angele jetzt also freie Bahn, aber es war ihm bisher noch nicht gelungen, eine Gesellschaft zu konstituieren, die den Betrieb der Bahnen übernehmen konnte. Die Kreise, die ihm die Mittel für den Bau der Altonaer Ringbahn zur Verfügung gestellt hatten, sahen für dieses Unternehmen wohl keine genügenden Gewinnaussichten mehr, nachdem die Vormachtstellung im Hamburger Verkehrswesen eindeutig auf die Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft übergegangen war. Auf welche Art Angele dann Londoner Finanzkreise für sein Unternehmen interessiert hat, ist unbekannt. Eine erste Notiz hierüber brachte die Presse Ende 1882, die besagte, daß die englische Gesellschaft vor der Übernahme der Altonaer Ringbahn die Fertigstellung des zweiten Hamburg-Altonaer Ringes zur Bedingung gemacht hatte[31]). Dann wurde im März 1883 ein Prospekt der geplanten „Hamburg, Altona and District Tramways Company, Ltd." veröffentlicht, deren Verwaltungsrat vier Engländer, und zwar zwei Herren der North Metropolitan Tramways Co. und zwei Herren der London Street Tramways Co. bildeten. Für Hamburg-Altona war zunächst nur ein Lokalkomitee vorgesehen, das aus zwei Hamburgern, einem Altonaer und dem Ottensener Bürgermeister Bleicken bestehen sollte[32]). Für diese Gesellschaft war ein Kapital von 145 000 £ und eine Prioritätsanleihe von 45 000 £ vorgesehen, und der Senat hatte sich bereits Anfang Februar 1883 mit dem Übergang der Konzessionen auf diese Gesellschaft einverstanden erklärt. Aber wenn auch bald darauf gemeldet wurde, daß der in London aufgelegte Betrag überzeichnet worden wäre[33]) — die Gründung kam nicht zustande. Das wirkte sich naturgemäß auch wieder hemmend auf den Ausbau der neu konzessionierten Strecken aus, der trotz anders lautender Verlautbarungen nur sehr zögernd in Gang kam, wie man überhaupt der Gründung der englischen Gesellschaft hier sehr skeptisch gegenüberstand. Die Baupläne wurden den Behörden bald nach der Konzessionserteilung vorgelegt und im April 1883 gutgeheißen[34]). Der Beginn der Gleisarbeiten verzögerte sich dann weiter durch den Bau des Hamburg-Altonaer Parallelsieles in der Großen Rosenstraße, und am 8. Juli 1883 meldete die „Reform" mit einer gewissen Ironie:

„Langsam geht es zwar, aber es scheint doch nachgerade Ernst zu werden mit der Erbauung des zweiten Ringes der Altonaer Ringbahn. Die Schienen sind bis zur Kielerstraße gelegt und einige neue Wagen sind eingetroffen, denen wir das Lob großer Eleganz und Zweckmäßigkeit erteilen müssen, und die, wenn sie reinlich gehalten werden, sich bald die Gunst des Publikums erwerben werden. Der geringen Anzahl nach scheint man auf keine allzugroße Frequenz zu rechnen."

Diese neuen Wagen waren schon im Herbst des vorhergegangenen Jahres angekündigt worden und ein Probewagen auch bald darauf geliefert. Gebaut waren sie wie die Wagen der Altonaer Ringbahn auch wieder in Randers[35]).

Um der in Hamburg hinterlegten Kaution nicht verlustig zu gehen, wurde dann am 1. August 1883 auf dem Abschnitt Millerntor—Neuer Pferdemarkt—Schulterblatt der Betrieb eröffnet[36]), während die Strecke Millerntor—Holstenstraße erst am 28. September 1883 dem Betriebe übergeben wurde. Doch war die Benutzung der letzteren Bahn nur eine sehr mäßige, da das Publikum auch weiterhin die Omnibuslinie der B.O.A.G. benutzte, die es, ohne umsteigen zu müssen, in das Stadtzentrum beförderte[37]).

An einen Weiterbau konnte Angele vorläufig aber nicht denken, denn wie die Baudeputation im Oktober 1883 dem Senat berichtete, konnten keine neuen Kontrakte vergeben werden, da die Grundlage der Finanzierung fehlte. Da aber noch keine Möglichkeit bestand, Angele die Konzession zu entziehen, wurde er verwarnt, daß die hinterlegte Kaution von 18 000 ℳ verfiele, wenn die Bahn nicht bis zum 22. Mai 1884 dem Betriebe übergeben würde.

Mittlerweile war dann aber die Gründung der „Hamburg, Altona and North Western Tramways Company, Ltd." doch Wirklichkeit geworden, und nachdem der Senat noch durchgesetzt hatte, daß die hiesigen Bevollmächtigten zu Mitdirektoren ernannt wurden, fand die Gesellschaft auch seine Billigung. Am 18. Januar 1884 wurde der Vertrag abgeschlossen, der den Übergang der Konzessionen auf das neue Unternehmen regelte.

Am 1. Mai 1884 übernahm die neue Gesellschaft den Betrieb der Altonaer Ringbahn und der Linien Millerntor—Holstenstraße und Schulterblatt. Auf der Ringbahn hatte Angele schon im Winter 1882 den 8-Minuten-Betrieb in einen 10-Minuten-Betrieb umgewandelt und im Mai 1883 den Versuch gemacht, den Betrieb bis nachts 12.30 Uhr auszudehnen unter Erhebung des doppelten Fahrpreises ab abends 10.30 Uhr[38]). Aber diese Spätfahrten bewährten sich in keiner Weise und wurden im September 1883 wieder aufgegeben[39]). Eigentlich hätte Angele ja die beiden Linien Holstenstraße und Schulterblatt—Millerntor zu der zweiten Ringlinie vereinigen müssen, aber er tat es wahrscheinlich aus der Erwägung heraus nicht, daß die Holstenstraßen-Linie nur einen sehr geringen Verkehrsumfang hatte und die Strecke über das Schulterblatt später neben den Linien nach Eimsbüttel und Hoheluft kaum rentabel sein würde. Darum traf er bereits im Herbst 1883 mit Altona eine neue Vereinbarung wegen der Rekognition, nach der diese Stadt von der Eimsbütteler und Hohelufter Linie eine Abgabe von $^4/_{10}$ ₰ je Fahrgast erhielt.

Wenn die H.A.N.W.T.C.*) für die Zeit ihres Bestehens auch nie aus den Geldnöten herausgekommen ist, so waren die größten Geldschwierigkeiten doch erstmal beseitigt und mit frischen Kräften wurde an den Weiterbau der Linien herangegangen. Trotzdem gelang es nicht ganz, die Bahn termingemäß fertigzustellen, und am 23. Mai 1884 berichtete die Baudeputation wieder, daß bis zur Vollendung der Gleisarbeiten noch zwei Wochen verstreichen würden. Kurz vorher befaßte sich auch die „Reform" mit dieser Angelegenheit und schrieb[40]):

„Für die am 22. Mai zu eröffnende Bahnstrecke Millernthor—Eimsbüttel sind nunmehr aus der Conrau'schen Fabrik in Randers 8 Personenwagen eingetroffen und 20 Pferde angekauft. Wie dieser kleine Fuhrpark bei Fünfminutenbetrieb auf einer solchen Strecke ausreichen soll, ist unerfindlich. Im Publikum ist man sogar der Ansicht,

*) Hamburg, Altona and North Western Tramways Comp. Ltd.

daß die Eröffnung am Donnerstag abermals nicht stattfinden wird, was für die Gesellschaft sehr schlimm wäre, da mit diesem Termin die gestellte Kaution verfällt."

Und eine Woche später meldete sie nicht nur ein Entgegenkommen des Senats, sondern erwähnte auch, daß der innere Betrieb des Unternehmens reorganisationsbedürftig sei[41]):

„Wir berichteten in voriger Woche über die Kalamitäten, in die die Verwaltung der Altonaer Ringbahn durch die Nichteröffnung der Strecke Eimsbüttel—Hoheluft gerathen würde. Die neue Direktion hat indessen ganz außerordentliche, anerkennenswerte Anstrengungen gemacht, um die Bahnstrecke bis nächsten Mittwoch fertigzustellen. In Anbetracht der großen Schwierigkeiten, welche bei der Fertigstellung zu überwinden waren, hat auch die Hamburger Behörde sich zu einer Prolongation bereitfinden lassen. Der gegenwärtigen Direktion muß entschieden nachgesagt werden, daß sie sich durch die ihr entgegenstellenden Schwierigkeiten, namentlich durch die Widerhaarigkeit des eigenen Personals, sehr brillant durchgearbeitet hat und mit Ausmerzung derartiger Elemente strikte vorgeht."

So konnten dann am 30. Mai 1884 die Eimsbütteler Linie bis zum Pinneberger Weg und die Hohelufter Linie bis zur Gärtnerstraße eröffnet werden. Vorauf ging eine Einweihungsfahrt in fünf festlich geschmückten Wagen, die am Millerntor ihren Ausgang nahm und zunächst zur Gärtnerstraße führte, von wo sich die Teilnehmer, einer Einladung der Hansa-Brauerei folgend, zu Fuß durch den Eimsbütteler Park zu dem Etablissement der Brauerei begaben. Nachdem man sich gestärkt hatte, ging die Fahrt in den inzwischen nachgefolgten Wagen, die ja nicht an die Schienen gebunden waren, über den Sandweg zur Sophienallee weiter, wo bei der Restauration von Sottorf abermals haltgemacht wurde. Hier gab dann die Gesellschaft den Gästen ein Frühstück, bei dem man die üblichen Toaste wechselte. Besonders gedacht wurde hierbei des Eimsbütteler Bürgervereines, dessen Initiative viel zur Verwirklichung dieser Bahn beigetragen hatte[42]).

Schon wenige Tage nach der Eröffnung konnte diese Bahn eine Bewährungsprobe ablegen, als sie an den beiden Pfingsttagen über 54 000 Menschen ohne jede Störung beförderte, was deswegen anerkennend vermerkt wurde, weil das Betriebsmaterial noch nicht ganz vollständig war[43]).

Im ganzen Umfange (die Eimsbütteler Linie bis zum Eimsbütteler Marktplatz und die Hohelufter Linie bis zur Hoheluftchaussee) wurde der Betrieb am 12. Juli 1884 aufgenommen, und der Senat sah entgegenkommend von einer Einbehaltung der Kaution ab. Beide Linien verkehrten ganztägig alle 10 Minuten, so daß zwischen Millerntor und Eimsbütteler Chaussee ein 5-Minuten-Betrieb bestand. Zahlgrenzen waren: Millerntor—Schulterblatt—Eppendorfer Weg—Eimsbüttel Marktplatz beziehungsweise Lokstedter Weg—Hoheluftchaussee, und eine Zahlgrenze kostete 5 ₰, Mindestfahrpreis war aber 10 ₰[44]). Der im Konzessionsvertrag zugestandene Nachttarif wurde schon im Juni wieder aufgegeben[45]), aber für Schüler gab es 60 Kinderbillets für 4,50 ℳ.

Schon wenige Tage nach der Eröffnung sah sich die Gesellschaft genötigt zu beantragen, auf der Hohelufter Linie zwischen dem Lokstedter Weg und der Hoheluftchaussee den 20-Minuten-Betrieb einführen zu dürfen, da die Gegend zwischen dem Eimsbütteler Gehölz und Hoheluft noch zu wenig bebaut war. Dieses genehmigte die Polizeibehörde, da sie die Berechtigung anerkannte, widerruflich. Im September 1884 folgte dann ein gleiches Gesuch wegen der Holsten-

straßenlinie, die monatlich keine 15 000 Fahrgäste beförderte, sich also gegen die Omnibuslinie der B.O.A.G. nicht durchsetzen konnte, da diese bis zum Adolphsplatz fuhr. Dieses Gesuch wurde aber abgelehnt, da es der Gesellschaft ja von vornherein bekannt war, daß der Verkehr auf dieser Strecke unter den gegebenen Umständen nur gering sein würde und man jetzt Beschwerden aus dem Publikum befürchtete. Einen Monat später wollte die Gesellschaft auf dieser Linie sogar den 30-Minuten-Betrieb einführen, da von den täglich ausgegebenen 500 Fahrscheinen nur 17 Hamburger Fahrscheine waren. Obwohl sich dieses Mal Altona einverstanden erklärte, verfiel das Gesuch in Hamburg wiederum der Ablehnung [46]).

Der Gesellschaft war es aber durchaus klar, daß ihre Linien nicht recht lebensfähig sein konnten, solange sie vor dem Millerntor endeten. Was die B.O.A.G. vor wenigen Jahren für diese Linien als unumgänglich notwendig erkannt und vergeblich gefordert hatte, nämlich die Einführung derselben in das Stadtzentrum, war das nächste Ziel der hiesigen Direktion der Gesellschaft. Die Aussichten, diese Betriebsausweitung vom Senat jetzt genehmigt zu erhalten, waren seit der Ablehnung des Planes der B.O.A.G. dadurch auch wesentlich günstiger geworden, daß inzwischen der Durchbruch der Großen Michaelisstraße über die Michaelis- und Heiligengeistbrücke zum Rödingsmarkt geschaffen war. Schon im Juni 1884, also noch vor der gänzlichen Inbetriebnahme der Eimsbütteler Linien, begab sich Direktor Schabert nach London, um dem dortigen Aufsichtsrat der Gesellschaft diese Angelegenheit vorzutragen [47]). Aber in London zeigte man wenig Meinung, weitere Mittel für die Gesellschaft bereitzustellen, und erst Anfang 1885 trat die hiesige Direktion in einen schriftlichen Meinungsaustausch mit dem Senat über eine Verlängerung ihrer Linien bis zum Rödingsmarkt. Schwierig gestalteten sich die Verhandlungen durch den erheblichen Widerstand der H.-A. Pf. gegen dieses Vorhaben. Sie sah sich durch diese neue Konkurrenz auf ihrem besten Streckenabschnitt in ihrer Existenz bedroht und erreichte schließlich, daß die Holstenstraßenlinie von der geplanten Verlängerung ausgeschlossen wurde. Da der Alte Steinweg für neue Pferdebahnlinien nicht mehr aufnahmefähig war, wurde jetzt die Große Michaelisstraße mit herangezogen und beschlossen, diese den Gesellschaften zur gemeinschaftlichen Benutzung im Richtungsverkehr zuzuweisen, so daß also für die Fahrten in die Stadt die Große Michaelisstraße und für die Fahrten aus der Stadt der Alte Steinweg zu benutzen waren. Das neue Gleis in der Großen Michaelisstraße mußte die H.A.N.W.T.C. verlegen. Da dieses aber nicht die gleiche Länge aufwies wie die Strecke, die die H.-A. Pf. zur gemeinschaftlichen Benutzung zur Verfügung zu stellen hatte, hatte die H.A.N.W.T.C. der H.-A. Pf. für das Mehr der Gleise 2,6 ₰ je Wagenkilometer zu bezahlen. Die Gesellschaft mußte aber auch erhebliche finanzielle Opfer bringen, um in den Besitz dieser Konzessionserweiterung zu kommen und zahlte für Gefälleregulierung in der Großen Michaelisstraße 15 000 ℳ und für den Abbruch von drei Häusern an der Spitze der Mühlenstraße und Großen Michaelisstraße, an dem sich die H.-A. Pf. auch beteiligen mußte, 70 000 ℳ an den Staat. Außerdem waren die Eimsbütteler und Hohelufter Linie auf Zweispännerbetrieb umzustellen, also auch sämtliche 21 Wagen umzubauen und 133 Pferde neu zu beschaffen, die auch erst neue Stallungen benötigten. Die gesamte Finanzierung übernahm Julius Rütgers, Berlin, der damit den ersten Schritt tat, dieses Unternehmen in deutsche Hände zu bringen.

Verändert wurde auch wieder die Regelung der Rekognition, und zwar betrug diese jetzt für jeden diese neue Strecke benutzenden Fahrgast 1,25 ₰ beziehungsweise 6,25 % der Abonnementseinnahmen. Zur Kontrolle mußte an jeden durchfahrenden Fahrgast ein Zuschlagbillet ausgegeben werden, von dem 1/4 ₰ an den Staat abzuführen war. Am 20. April 1885 wurde die neue Konzession erteilt, galt jedoch nicht über das Ablaufjahr der alten Konzession (1905) hinaus[48]). Ein Termin zur Fertigstellung dieser Bahn wurde zunächst nicht besonders festgesetzt, da man ja annehmen konnte, daß die Gesellschaft selbst das größte Interesse an einer möglichst kurzen Bauzeit hatte. Aber als bis Mitte Juni noch nichts Nennenswertes geschehen war, griff die Baudeputation wiederum ein und setzte der Gesellschaft für die Bauarbeiten eine Frist von drei Monaten und, da die Betriebsumstellungen so schnell nicht durchzuführen waren, für die Inbetriebnahme eine Frist von vier Monaten. Die Gesellschaft war nun aber einmal vom Pech verfolgt, und es glückte wiederum nicht, die Bahn termingemäß in Betrieb zu nehmen. Dieses Mal waren es die Pferde, die der Gesellschaft einen Strich durch die Rechnung machten. Sie hatte in Jütland 100 Pferde einer anderen als sonst üblichen Rasse angekauft, die nach ihrer Ankunft in Hamburg derartige Mängel aufwiesen, daß die ganze Lieferung als unbrauchbar zur Disposition gestellt werden mußte[49]). Bis für diese Tiere ein Ersatz zur Stelle war, verging natürlich eine geraume Zeit, und so konnte die Verlängerung der Eimsbütteler und Hohelufter Linie erst am 14. November 1885 erfolgen[50]). Obwohl die Eröffnung erst einen Monat später als vorgeschrieben stattfand, wurden von der hinterlegten Kaution zwei Drittel zurückgezahlt.

Auch diese Eröffnung wurde mit einer Einweihungsfahrt feierlich begangen, auf der die Wagen nach der Befahrung der neuen Strecke vom Endpunkt Rödingsmarkt aus als Omnibusse quer durch die Stadt zum Jungfernstieg weiterfuhren, wo die Gäste in Streits Hotel eine festliche Tafel erwartete[51]).

Wie wesentlich für diese Linien die Verlängerung in die Innenstadt war, zeigt die sprunghafte Aufwärtsbewegung der Beförderungsziffern in den letzten drei Monaten des Jahres 1885[52]):

	Linie Eimsbüttel	Linie Hoheluft	
Oktober	54 197	68 059	Fahrgäste
November	67 251	77 515	„
Dezember	93 157	103 959	„

Ungefähr 70 % betrug der Verkehrszuwachs, an dem die Holstenstraßenlinie naturgemäß keinerlei Anteil hatte. Im Gegenteil, deren Verkehrsziffern gingen sogar erheblich zurück. Es ist daher verständlich, wenn die Gesellschaft ihre Bemühungen, auch diese Linie lebensfähig zu gestalten, sehr bald wieder aufnahm. Da es nach den stattgehabten Verhandlungen zunächst aussichtslos war, ihre Verlängerung anzustreben, versuchte sie im März 1886 wenigstens für die Fahrgäste die Vergünstigung zu erreichen, auf der Holstenstraßenlinie Umsteigefahrscheine ausgeben zu dürfen, die für eine Weiterfahrt bis zum Rödingsmarkt gültig sein sollten. Dadurch hätten sich das Fahrgeld für das Publikum auf die Hälfte und die Rekognition von 1 1/2 auf 1/2 ₰ ermäßigt. Die Finanzdeputation befürwortete diesen Plan im Interesse einer Verkehrserleichterung für das Publikum, zumal auch angenommen werden konnte, daß die Mindereinnahmen durch eine Verkehrs-

zunahme ausgeglichen würden. Aber der Senat hieß diesen Plan nicht gut und schlug lediglich eine Ermäßigung der Rekognition auf 1¼ ₰ vor. Bevor der Senat diese Entscheidung fällte, hatte die Gesellschaft aber im April 1886 doch schon ein Gesuch um Verlängerung dieser Linie eingereicht, denn die Anwohner der Holstenstraße sahen nicht ein, weshalb gerade sie derart benachteiligt werden sollten. Sie verfaßten eine Petition in dieser Angelegenheit, die sie, mit über 400 Unterschriften versehen, dem Altonaer Magistrat übergaben, der es auch übernahm, diese dem Hamburger Senat zuzuleiten[53]). Erst im August 1886 gab der Senat das Gesuch der Gesellschaft zur weiteren Bearbeitung an die Finanzdeputation weiter, und in den dann beginnenden Verhandlungen traten sofort Differenzen auf wegen der künftigen Berechnung der Rekognition (¼ und ¼ = ½ ₰ oder 1¼ und ¼ = 1½ ₰). Weitaus die größten Schwierigkeiten machte aber die H.-A. Pf., die zunächst jede Verhandlungen ablehnte und unter Berufung auf den Vertrag vom 18. Juni 1885 dem Senat einen Antrag einreichte, auf dieses Gesuch nicht einzugehen. Der Senat entschied aber jetzt, daß die H.-A. Pf. aus diesem Vertrage nicht das Recht herleiten könne, auf der Nichtverlängerung der Holstenstraßenlinie zu bestehen, wenn der Verkehr es erfordere, und gestand ihr lediglich das Recht zu, von der H.A.N.W.T.C. für diese zusätzliche Linie Bahngeld zu verlangen. Damit gab sich die Gesellschaft aber nicht zufrieden und versuchte nun, bei dieser Gelegenheit wenigstens eine Abänderung der eigenen Rekognition zu erreichen, welches Ansinnen der Senat ebenfalls ablehnte und auf einer beschleunigten Einigung der beiden Parteien bestand. Diese wurde dann von der H.A.N.W.T.C. auch angestrebt, scheiterte aber an der überhöhten Bahngeldforderung der H.-A. Pf. Bisher zahlte die H.A.N.W.T.C. für ihre beiden Eimsbütteler Linien jährlich zirka 1600 ℳ Bahngeld an die H.-A. Pf. und wollte diese Summe für die Holstenstraßenlinie um 800 auf 2400 ℳ erhöhen, während die H.-A. Pf. 7600 ℳ forderte. Die H.A.N.W.T.C. beantragte schließlich eine schiedsrichterliche Entscheidung, und die daraufhin eingesetzte Kommission setzte das Bahngeld für die Benutzung der 912 Meter längeren Strecke der H.-A. Pf. auf 5000 ℳ jährlich fest. Auch die Rekognition wurde jetzt für alle drei Linien der H.A.N.W.T.C. auf einheitlich 1 ₰ je Fahrgast festgelegt. Durch diesen Erfolg ermutigt, trat die Gesellschaft auch an den Magistrat von Altona wegen einer Herabsetzung der Rekognition heran, der auch darauf einging, aber eine Gleichstellung dieser Gesellschaft mit den anderen Gesellschaften wünschte, so daß also von der Rekognition 60 % an Hamburg und 40 % an Altona zu zahlen gewesen wären. Da Hamburg hiermit aber nicht einverstanden war, mußte die Gesellschaft sich damit abfinden, an Altona für die Holstenstraßenlinie außerdem 4/10 ₰ Rekognition je Fahrgast abzuführen[52]).

Bis der gesamte Fragenkomplex geklärt und die Streitigkeiten geschlichtet waren, vergingen zwei Jahre, und erst im Februar 1888 war die Verlängerung der Holstenstraßenlinie eine beschlossene Sache. Die ursprüngliche Absicht der Gesellschaft war zwar, diese Linie nicht am Rödingsmarkt enden zu lassen, sondern sie bis St. Georg (Beim Strohhause) durchzuführen. Als ihr dieses abgeschlagen war, beantragte sie im Sommer 1887 die Weiterführung dieser Linie über Alter Wall und Alsterdamm bis zum Alstertor, und zwar sollte sie auf diesem Abschnitt ohne Schienen als Omnibuslinie fahren. Da aber der Alte Wall dem übrigen Fuhrwerksverkehr vorbehalten bleiben sollte und eine Vermehrung der

Linien, die teils als Omnibus, teils als Pferdebahn fuhren, nicht wünschenswert war, wurde auch dieses Gesuch abgelehnt.

Aber auch die Eimsbütteler Linien hätte die Gesellschaft sehr gern noch tiefer in die Stadt eingeführt und suchte darum im Januar 1887 um eine Verlängerung derselben über Großer Burstah—Große Bäckerstraße—Dornbusch—Reichenstraße—Meßberg bis zum freien Platz zwischen dem Klostertor- und Berliner Bahnhof nach. Da man aber die Zahl der die Stadt durchschneidenden Pferdebahnlinien als genügend erachtete und besonders auch der Meßberg wegen des Marktbetriebes überlastet war, verfiel auch das Gesuch der Ablehnung[54]). Nicht ohne Einfluß auf diese Entscheidung wird auch die bevorstehende Eröffnung des Betriebes der Großen Hamburg-Altonaer Straßenbahn-Gesellschaft gewesen sein.

Ab 1. April 1888 verkehrte die Holstenstraßenlinie dann ab Rödingsmarkt, und zwar alle 10 Minuten, nachdem der 20-Minuten-Betrieb wahrscheinlich 1886 eingeführt worden war. Die Fahrzeit betrug damals 18 Minuten und der Fahrpreis einheitlich 10 ₰. Da das bisher von dieser Linie in den Abendstunden geführte grüne Licht zu Verwechslungen mit den Wagen der H.-A. Pf. geführt hätte, wurde die Farbe in weiß geändert, während die Hohelufter Linie gelbes und die Eimsbütteler Linie blaues Licht führten. In den entsprechenden Farben waren auch die Richtungsschilder gehalten[55]).

Wenn die Verkehrszunahme auf der Holstenstraßenlinie jetzt auch die Erwartungen übertraf, so wirkte sich die Konkurrenz der Omnibuslinie der B.O.A.G. doch immer noch störend aus, so daß die H.A.N.W.T.C. sich nun entschloß, mit der B.O.A.G. wegen der Übernahme dieser Linie in Verhandlungen zu treten[56]). Die B.O.A.G. ging zunächst aber nicht darauf ein, sondern führte einen Konkurrenztarif ein (Rückfahrscheine für 15 ₰), der aber wohl nicht den gewünschten Erfolg zeitigte, denn im Dezember 1888 wurden sich die Konkurrenten einig. Die B.O.A.G. erhielt von der H.A.N.W.T.C 10 000 ℳ und stellte am 22. Dezember 1888 abends ihre Linie ein[57]). Jetzt endlich konnte sich die Linie Rödingsmarkt—Holstenstraße frei entfalten, und sie tat es, wie die Beförderungsziffern jener Jahre zeigen, in einer erstaunlichen Weise[5]):

1883:	49 811	Fahrgäste (seit 28. September 1883)
1884:	200 357	„
1885:	213 495	„
1886:	97 662	„
1887:	83 416	„
1888:	636 896	„
1889:	1 157 748	„
1890:	1 174 657	„

Die schon sehr niedrigen Ziffern der Jahre 1884/85 erlitten also durch die Verlängerung der Eimsbütteler Linien zum Rödingsmarkt einen Rückgang um 55 % und machten damit die erheblichen finanziellen Opfer, die die Gesellschaft für die Einführung ihrer Linien in das Stadtzentrum bringen mußte, teilweise illusorisch. Nach der Verlegung des Endpunktes zum Rödingsmarkt erreichte der Verkehr 1888 dann auf der Holstenstraßenlinie wieder den achtfachen und nach Beseitigung der Omnibuskonkurrenz im Jahre 1889 sogar den vierzehnfachen Umfang gegen 1887. Die bald nach dem Eingehen der Omnibuslinie von der Gesellschaft verschiedentlich unternommenen Versuche, den Endpunkt der Holsten-

straßenlinie nach dem Adolphsplatz, dem ehemaligen Halteplatz der Omnibuslinie, zu verlegen, blieben aber stets erfolglos[54]).

Die allgemeine Ausweitung des Betriebes dieser Gesellschaft machte, wie bereits angedeutet, auch die Erbauung neuer Stallungen und Remisen erforderlich, und im November 1885 kaufte die Gesellschaft für diesen Zweck ein Grundstück an der Gärtnerstraße (Hoheluft)[58]). Aber erst im Januar 1888 waren die Stallungen bezugsfertig, so daß wenigstens der Hauptteil der Pferde von dem Depot an der Adolfstraße in Altona nach der Gärtnerstraße überführt werden konnte. Damit entfiel dann zur großen Freude der Anwohner das Umspannen der Pferde sämtlicher Linien auf dem Platz bei Belle-Alliance, der durch die zahlreichen Reservepferde, Pferdezieher und Stallknechte häufig kaum zu passieren war[59]). Die weiteren Bauten, wie Remisen, Dienstwohnungen usw. wurden erst im Sommer fertig, so daß dieses Depot schließlich Anfang August 1888 voll in Betrieb genommen werden konnte[60]).

Auch auf der Stammlinie der Gesellschaft, der Altonaer Ringbahn, waren in den letzten Jahren einige bemerkenswerte Änderungen eingetreten. Zunächst wurde der Tarif im März 1886 einheitlich auf 10 ₰ herabgesetzt und im Juli 1887 auch ein Jahres-Abonnement für 100 ℳ eingeführt[61]). Auch die übermäßig lange Fahrzeit von 45 Minuten wurde Anfang April 1887 um 7 auf 38 Minuten gekürzt und Mitte des gleichen Monats in den Nachmittagsstunden der 7½-Minuten-Betrieb auf dieser Linie eingeführt[62]). Eine Unterbrechung des Ringbetriebes brachte die Neupflasterung der Hamburger Straße in Altona mit sich. Von September bis November 1886 war diese Straße deswegen nicht befahrbar, und die Fahrgäste mußten diese Strecke zu Fuß zurücklegen[63]). In der Palmaille fuhr die Bahn in beiden Richtungen auf der Nordseite. Die seit dem 16. September 1887 verkehrende, ebenfalls diese Straße durchfahrende Linie der Großen Hamburg-Altonaer Straßenbahn-Gesellschaft benutzte aber die Nordseite nur mit den nach Altona fahrenden Wagen, während die Wagen auf der Südseite nach Hamburg zurückfuhren. Um hier einen einheitlichen Betrieb zu erreichen, beantragte die H.A.N.W.T.C. Ende 1887 beim Magistrat, den Grünsteifen der Palmaille bei der Bahnhofstraße mit einem Gleis durchschneiden zu dürfen, um mit ihren zum Altonaer Rathausmarkt fahrenden Wagen ebenfalls die Südseite der Straße benutzen zu können. Da für diesen Zweck aber ein alter und zwei junge Bäume hätten beseitigt werden müssen, wurde dieser Antrag von allen Seiten so hart bekämpft, daß er schließlich abgelehnt wurde[64]).

Die Entwicklung der Beförderungsziffern dieser Linie war stetig ansteigend. 1883 benutzten sie rund 1,32 Millionen Fahrgäste, und im Jahre 1890 wurde erstmalig die 2-Millionen-Grenze überschritten. Eine ähnliche Entwicklung zeigten auch die beiden Eimsbütteler Linien nach ihrer Verlängerung zum Rödingsmarkt. Von 1,52 Millionen Fahrgästen im Jahre 1885 stieg diese Zahl auf fast 3,4 Millionen im Jahre 1890, so daß der Betrieb verstärkt werden mußte. So wurde der Betrieb an Sonntagen Ende Januar 1889 zwischen Schulterblatt (Flora) und Rödingsmarkt bis nachts 12.30 Uhr ausgedehnt und Anfang März 1889 eine Verstärkungslinie eingelegt, die in den Abendstunden zwischen Millerntor und Eppendorfer Weg pendelte[65]).

Auch diese Gesellschaft benutzte im Alten Steinweg Vorspannpferde für ihre Wagen und gab diese Einrichtung gleichzeitig mit der H.-A. Pf. im Juni 1889 auf,

nachdem festgestellt worden war, daß der Wegfall des dritten Pferdes sich nicht nachteilig auf die verbleibenden Zugpferde auswirkte[66]).

Über die Geschäftsergebnisse der Gesellschaft liegen kaum Angaben vor. Da Julius Rütgers schon 1885 die Mittel bereitstellte, die erforderlich waren, um eine Gesundung des Unternehmens herbeizuführen, ist anzunehmen, daß die Londoner Finanzkreise damals schon kein rechtes Vertrauen mehr auf eine ausreichende Verzinsung ihrer investierten Kapitalien setzten. Sie hatten damit nicht unrecht, denn der Abschluß für 1887, also zwei Jahre nach der Ausdehnung des Betriebes bis zum Rödingsmarkt, wies nur einen Reingewinn von zirka 125 000 ℳ aus. Hiervon wurden 41 000 ℳ für Abschreibungen verwandt, und die Verzinsung der Schuldbriefe und Anleihen erforderte weitere 72 000 ℳ, so daß als Reingewinn nur gut 12 000 ℳ verblieben, die auf neue Rechnung vorgetragen wurden[67]).

Um Erträge abwerfen zu können, war die Belastung der Gesellschaft also entschieden zu hoch, und die Engländer werden es sich nicht lange überlegt haben, als Julius Rütgers ihnen anbot, ihre Aktien zu übernehmen. Im September 1890 wurde dem Senat ein Antrag vorgelegt, die Übertragung der englischen Gesellschaft auf eine deutsche zu genehmigen. Hierüber kam es aber zunächst noch nicht zu Verhandlungen, denn Rütgers unterhandelte auch noch mit Altona wegen weiterer Konzessionen für zwei Pferdebahnlinien in Altona. Diese wurden ihm am 31. August und 26. September 1891 für folgende Linien erteilt:

1. Hafenstraße—Kirchenstraße—Grünestraße—Blücherstraße—Bürgerstraße—Holstenstraße bis zur Verbindungsbahn und bei fortschreitender Bebauung weiter durch den Kreuzweg nach den Kirchhöfen und Bahrenfeld,
2. Neuer Pferdemarkt—Große Gärtnerstraße—Norderreihe—Weidenstraße—Wilhelmstraße—Gerichtstraße—Rainwegtunnel—Friedensallee—Bahrenfeld.

Hierbei blieb es dem Unternehmer freigestellt, die für die erste Linie geplante Verlängerung nach Bahrenfeld mit der zweiten zu kombinieren. Damit nahm dann der alte Plan einer Verbindung mit Bahrenfeld, der schon als Rest des ehemaligen Spurbahn-Projektes Ottensen-Wedel seit 1880 immer wieder als kurz vor dem Abschluß stehend gemeldet wurde, endlich konkrete Formen an. Die Verwirklichung zog sich aber nochmals sieben Jahre hin, so daß diese Linien als Pferdebahnen nicht mehr in Betrieb kamen, sondern erst 1898 als elektrische Straßenbahnen[5]).

Inzwischen hatten die englischen Aktionäre in zwei außerordentlichen Generalversammlungen am 10. und 31. August 1891 den Beschluß, das Unternehmen an eine deutsche Aktien-Gesellschaft zu verkaufen, bestätigt[68]). Trotzdem verging noch über ein Jahr, bis im September 1892 die diesbezüglichen Verhandlungen mit dem Hamburger Senat wieder aufgenommen wurden und es schließlich am 2. Dezember 1892 zum Vollzug dieses Übergangsvertrages kam[69]). Die städtischen Kollegien Altonas genehmigten den Vertrag bereits am 13. Oktober 1892, dagegen die Übertragung der Konzessionen für die beiden neuen Linien erst am 8. Juni 1893. Die Eintragung der „Hamburg-Altonaer Trambahn-Gesellschaft" in das Handelsregister erfolgte bereits im April 1892 mit einem Aktienkapital von 1½ Millionen ℳ und einer 5 %-Prioritäten-Anleihe von 1 Million ℳ. Der Aufsichtsrat bestand aus den Herren Julius und Rudolf Rütgers, Berlin, und den Hamburger Herren George Westendarp, Carl Pieper und Wilhelm Rump. In den

Vorstand wurde der bisherige Direktor J. W. Schabert gewählt[70]). Folgende Aktiven übergab Rütgers der neuen Gesellschaft: das Grundstück Gärtnerstraße (Hoheluft) und das Altonaer Grundstück Große Gärtnerstraße/Adolfstraße, sämtliche Konzessionen, das Material, wie 342 Pferde und 61 Wagen und sämtliche Vorräte. Hierfür wurden ihm 2,396 Millionen und für die beiden neuen Konzessionen 100 000 ℳ in Aktien und Obligationen ausgehändigt.

Der Start, den das neue Unternehmen hatte, war kein sehr glücklicher, denn er fiel in das Cholerajahr 1892, das allen Hamburger Verkehrsbetrieben erhebliche Ausfälle brachte. Auch bei der H.-A. T.*) blieben die Beförderungsziffern um 6 % unter denen des Jahres 1891, so daß von einem Gewinn keine Rede sein konnte.

Der schon seit einer Reihe von Jahren geplanten Verlängerung der Holstenstraßenlinie von der Allee bis zum ehemaligen Nebenzollamt stand bisher die Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn hinderlich im Wege, deren Züge die Holstenstraße durchfuhren und erst am Gählersplatz endeten. Als im Oktober/November 1887 die Neupflasterung der Holstenstraße die zeitweilige Aufhebung des Betriebes dieser Bahn zwischen dem Nebenzollamt und dem Gählersplatz zur Folge hatte, erwog man bereits, den Betrieb auf dieser Strecke ganz einzustellen. Vielfacher Widerspruch und zahlreiche Petitionen erreichten jedoch damals seine Wiederaufnahme. Ein erneuter provisorischer Ausfall wegen des Umbaues der Station Altona-Nebenzollamt am 1. April 1893 führte im Oktober 1893 zur endgültigen, ministeriell genehmigten Einstellung, da infolge der Verlängerung der Pferdebahn bis zum Nebenzollamt ein Bedürfnis für den Eisenbahnbetrieb in der Holstenstraße nicht mehr vorlag[5]). Das Datum der Verlängerung der Pferdebahn zu dem neuen Endpunkt der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn und damit auch zu dem neuen Bahnhof Holstenstraße der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn ist nicht mehr bekannt. Die mit diesen Veränderungen zusammenhängenden Straßenregulierungen zogen sich aber noch länger hin, und im März 1894 fand sich eine Notiz, daß an dem neuen Endpunkt der Trambahnlinie jetzt ein Inselperron geschaffen wäre[71]). Weitere Kosten entstanden der Gesellschaft 1893 auch durch die Umgestaltung der Bahnanlagen der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn am Stern, wo durch die Aufhebung des schienengleichen Bahnüberganges die Sternbrücke entstand, die eine Tieferlegung des teils ein-, teils zweigleisigen Oberbaues der Altonaer Ringbahn bedingte. Ferner wurden in diesem Jahre am Millerntor auch die Abzweigungsweichen aus dem Doppelgleise der H.-A. Pf. eingebaut, wo die Wagen bisher die Gleise verlassen mußten, um in die Eimsbütteler Straße zu gelangen[72]).

Bald nach der Konstituierung setzte sich die Gesellschaft mit dem Senat in Verbindung, um eine Verlängerung ihrer im Jahre 1905 ablaufenden Konzessionen zu erwirken. Die Verhandlungen führten verhältnismäßig schnell am 7. Juli 1893 zum Vertragsabschluß, nachdem sich die Gesellschaft bereit erklärt hatte, die Kosten der Neupflasterungen der Kieler Straße und des Eppendorfer Weges zu tragen, wenn der Staat diese vorzunehmen gedachte. Dafür wurde die Laufzeit der Konzessionen um zehn Jahre bis 1915 verlängert[73]).

*) H.-A. T. = Hamburg-Altonaer Trambahn-Gesellschaft

Da durch eine Betriebsumstellung die Straßeneisenbahn-Gesellschaft den Adolphsplatz als Endpunkt ihrer Eimsbütteler Linie aufgegeben hatte, benutzte die H.-A. T. diese Gelegenheit Anfang März 1893 wiederum zu einem Versuch, den Endpunkt ihrer Linien vom Rödingsmarkt zum Adolphsplatz zu verlegen. Ein Erfolg blieb ihr aber auch dieses Mal versagt, da der Platz für die durch den Rathausbau eventuell notwendig werdenden Veränderungen des Pferdebahnbetriebes auf dem Rathausmarkt frei gehalten werden sollte[73]).

Der Geschäftsabschluß des Jahres 1893 war für die Gesellschaft nicht besser als der bereits erwähnte des Jahres 1887. Die Beförderungsziffern lagen zwar wieder über denen des Vorjahres, aber trotzdem noch unter denen der Jahre 1890/91. Sie waren ungünstig beeinflußt durch die seit Ende 1892 bestehende Konkurrenz der beiden neuen Linien der Straßeneisenbahn-Gesellschaft, die vom Neuen Pferdemarkt auf dem kürzeren Wege durch die jetzt fertiggestellte Kaiser-Wilhelm-Straße zum Rödingsmarkt führten. Die Betriebsergebnisse der einzelnen Linien waren folgende:

	Altonaer Ringbahn	Eimsbüttel u. Hoheluft	Holstenstraße	Gesamt
Streckenlänge in m	5 800	10 108	3 017	18 925
Geleistete Wgkm	588 145	858 207	224 339	1 670 691
Touren täglich	279	459	203	941
„ gesamt	101 790	167 565	74 252	343 607
Beförderte Personen (ohne Abonnenten)	2 020 291	3 415 545	1 069 324	6 505 160
Personen je Wgkm	3,3	4,0	4,8	3,9
„ je Tour	19,9	20,4	14,4	18,9
Einnahmen (ohne Abon.) in ℳ	202 029,10	412 445,00	106 932,40	721 406,50
„ je Wgkm in ₰	34,35	48,06	47,67	43,18
„ je Tour in ₰	198,5	246,1	144	210
„ je Person in ₰	10	12,8	10	11,09

Die Einnahmen erhöhten sich noch um zirka 11 000 ℳ für Abonnements, zirka 2000 ℳ für Reklameplakate in den Wagen und zirka 5100 ℳ für den Verkauf von Pferdedung. Auf der Ausgabenseite beanspruchten die Löhne 205 000 ℳ, die Gehälter 29 000 ℳ, während die Fourage nur 179 000 ℳ erforderte, da die Preise für Futtermittel in diesem Jahre sehr niedrig waren. Die Billetabgabe an Hamburg betrug 45 527 und an Altona 28 939 ℳ, also gut 11 % der Einnahmen aus den Fahrgeldern. Für Abschreibungen wurden 85 000 ℳ verwendet, und der Zinsendienst erforderte ungefähr 74 500 ℳ, so daß nur ein Reingewinn von zirka 14 800 ℳ verblieb, der vorgetragen wurde. Um dieses Ergebnis überhaupt zu erreichen, wurde die tägliche Leistung der Pferde von 22,1 auf 23 km erhöht. Die Pferde standen mit 214 000 ℳ wesentlich höher als bei den anderen Gesellschaften zu Buch, und zwar 294 Pferde, die vor 1893 angekauft waren, mit je 562 ℳ und der Rest mit 750 bis 800 ℳ. Unter den Pferden befanden sich noch sechs, die seit dem Gründungsjahr 1882 ihren Dienst im Betriebe taten. Die Unterhaltungskosten der Pferde beliefen sich auf 1,33 ℳ je Tag und Tier. Der Wagenpark im Buchwert von 141 000 ℳ bestand aus 36 Zwei- und 23 Einspännerwagen, von denen einer beziehungsweise drei neu beschafft waren. Eine Vergrößerung desselben wie auch eine Vermehrung der Pferde wurde als unerläßlich bezeichnet[72]).

Zu diesem Zweck wurden auf dem Depot Gärtnerstraße neue Stallungen gebaut und im März 1894 gerichtet. Einen Monat später bezogen 42 in Luxemburg für 33 500 ℳ angekaufte Pferde die neuen Unterkünfte. Außerdem lieferte der Wagenbauer W. C. F. Busch, Eimsbüttel, einige Wagen, so daß einer geplanten Verdichtung des Fahrplans der Eimsbütteler Linien nichts mehr im Wege stand[74]). Aber die kritische Lage der Gesellschaft sollte keine Entspannung erfahren, denn die im Frühjahr 1894 beginnende Elektrifizierung der Linien der Straßeneisenbahn-Gesellschaft bedeutete für die H.-A. T. eine erhebliche Verschärfung der Konkurrenz, der diese Gesellschaft kaum gewachsen war. Da die eigenen Vorarbeiten zur Umstellung auf elektrischen Betrieb über ein Anfangsstadium noch nicht hinaus waren, beantragte die Gesellschaft im Juni 1894 beim Senat zunächst nur die Umwandlung der Beiträge zu den Kosten der Neupflasterungen in eine Rente, wie dieses bei den anderen Gesellschaften bereits geschehen war, da sonst die Rentabilität des Unternehmens durch die Konkurrenz der elektrischen Linien gefährdet wäre. (Die Straßeneisenbahn-Gesellschaft konstatierte für 1894 eine Mindereinnahme von zirka 129 000 ℳ auf den noch mit Pferden betriebenen Linien.) Einen weiteren Hilferuf richtete die Gesellschaft im September 1894 an den Senat, als ihr bekannt wurde, daß die Straßeneisenbahn-Gesellschaft beabsichtigte, ihre am Neuen Pferdemarkt endende Linie über das Schulterblatt nach Eimsbüttel zu verlängern. Dieses war nämlich der einzige Straßenzug, auf dem die Gesellschaft noch keine Konkurrenz hatte und den für sich zu behalten, eine Lebensfrage für sie war. Sie bat also darum, das Gesuch der Straßeneisenbahn-Gesellschaft abzulehnen und stellte die eigene Eingabe wegen der Einführung des elektrischen Betriebes auf ihren Linien in Kürze in Aussicht. Sie wurde dann auch am 13. Oktober 1894 dem Senat vorgelegt[75]). Bis es aber zu Verhandlungen über diese verschiedenen Eingaben kam, verging noch eine geraume Weile, so daß die Gesellschaft inzwischen tarifliche Gegenmaßnahmen traf. Auf den Eimsbüttel/Hohelufter Linien ermäßigte sie das Jahres-Abonnement am 1. Januar 1895 von 100 auf 80 ℳ (9 Monate 60, 6 Monate 45 und 3 Monate 25 ℳ)[76]), außerdem vereinigte sie die beiden Zahlgrenzen Neuer Pferdemarkt und Eppendorfer Weg zu einer bei Belle-Alliance. Der auf den Nachtwagen erhobene doppelte Fahrpreis war schon am 1. Januar 1891 aufgehoben worden[77]). Aber wenn auch auf der Hohelufter Linie 1896 in den Nachmittagsstunden der 5-Minuten-Betrieb eingeführt wurde (auf der Altonaer Ringbahn wurde bereits seit 1893 vormittags alle 7½ und nachmittags alle 6 Minuten gefahren), so gelang es der Gesellschaft doch nicht, sich gegen die Konkurrenz durchzusetzen, denn die Beförderungsziffern, die bei der Straßeneisenbahn-Gesellschaft im stetigen Ansteigen waren, stagnierten bei der H.-A. T. Sie versuchte es darum jetzt mit einer Radikalmaßnahme und führte am 1. November 1896 auch auf den Eimsbüttel/Hohelufter Linien den einheitlichen 10-₰-Tarif ein[5]). Dadurch erhöhten sich die Beförderungsziffern dieser Linien im Jahre 1897, dem letzten Jahre des Pferdebetriebes, freilich wieder beachtlich, allerdings ohne den Zweck der Vermehrung der Einnahmen zu erreichen, wie sich die Gesellschaft damit überhaupt von vornherein der Möglichkeit begeben hatte, nach der Einführung des elektrischen Betriebes rentabel zu arbeiten.

Auch in den Jahren 1894 und 1895 konnte keine Dividende verteilt werden, und um für die beabsichtigte Einführung des elektrischen Betriebes eine tragbare

Ausgangsbasis zu schaffen, wurde 1896 das Aktienkapital von 1,5 Millionen 3:2 auf 1 Million ℳ zusammengelegt und zur Deckung der zu erwartenden Ausgaben wieder um 3 auf 4 Millionen ℳ erhöht. Neben die alte 5 %-Obligations-Anleihe trat gleichzeitig eine weitere 2-Millionen-Anleihe. Trotzdem konnte für das Jahr 1896 auch für das zusammengelegte Aktienkapital keine Dividende ausgeschüttet werden, da die Bilanz sogar mit einem Verlust von über 25 000 ℳ abschloß [78]).

Es war nicht zuletzt der schlechte Status der Gesellschaft, der die Verhandlungen mit dem Senat wegen der Umstellung des Betriebes so schleppend gestaltete, denn es fehlte nicht an Stimmen, die gegen eine Erteilung der Genehmigung waren, um den Betrieb schon damals in den Besitz der Straßeneisenbahn-Gesellschaft zu überführen. Da die Gesellschaft sich aber wiederum zur Tragung erheblicher Opfer bereit erklärte und für die Regulierung der Einmündung des Schulweges in den Eppendorfer Weg 600 000 ℳ übernahm, kamen die Verhandlungen doch zu einem glücklichen Ende [72]). Unter der Bedingung, daß diese Summe sofort eingezahlt wurde, durfte die Gesellschaft mit den nötigen Gleisveränderungen und dem Verlegen der Oberleitung schon vor dem Abschluß des Vertrages beginnen, so daß auf den Eimsbütteler und Hohelufter Linien der elektrische Betrieb schon am 1. Dezember 1897 aufgenommen werden konnte. Unter großer Beteiligung des Publikums wurde am Vorabend die letzte Pferdebahnfahrt mit sechs Wagen durchgeführt, von denen einem auf der Rückfahrt in der Sophienallee noch eine Achse brach, was zu allerlei scherzhaften Bemerkungen Anlaß gab [79]). Damit war der erste Schritt zur Modernisierung des Betriebes getan. Auf der Holstenstraßenlinie und der Altonaer Ringbahn waren für die Einführung des elektrischen Betriebes aber umfangreichere Veränderungen wegen der engen Straßen in Altona erforderlich, die die Führung dieser Linien teilweise durch neue Straßen bedingten. So wurde für die nach Altona fahrenden Wagen der Holstenstraßenlinie jetzt die Linienführung über Annenstraße—Paulinenplatz, die neu angelegte Brigittenstraße nach Altona und weiter durch die Gustavstraße zur Holstenstraße bestimmt, weil die Große Rosenstraße für Ausweichstellen zu schmal war. Noch bedeutender waren die Veränderungen auf der Altonaer Ringbahn, deren Außenring von der Palmaille bis zur Juliusstraße aus gleichen Gründen in andere Straßen verwiesen werden mußte, und zwar durch die Breite Straße—Lange Straße—Rathausmarkt—Neueburg—Große Freiheit—Am Brunnenhof—Brunnenhofstraße—Lerchenstraße und Kleine Gärtnerstraße. Nebenher liefen die Gleisverlegungen für die bereits 1891 konzessionierten neuen Linien von der Hafenstraße in Altona nach Belle-Alliance und vom Rödingsmarkt nach Bahrenfeld, so daß von dieser Gesellschaft in den Jahren 1897/98 wirklich ein beachtliches Bauprogramm bewältigt wurde. Als erste der Linien konnte die Altonaer Querbahn Hafenstraße—Belle Alliance am 9. Februar 1898 ihre Fahrten aufnehmen [80]), und am 6. Mai 1898 wurde dann der Pferdebetrieb auf der Holstenstraßenlinie durch den elektrischen Betrieb ersetzt, womit die letzte Pferdebahn aus Hamburgs Innenstadt verschwand [81]). Noch bevor die letzte Pferdebahnlinie dieser Gesellschaft, der Altonaer Ring, umgestellt werden konnte, wurde die Anlage der Straßenbahn nach Bahrenfeld über den Bahrenfelder Steindamm vollendet und am 22. Juli 1898 dem Betriebe übergeben [82]). Die Bauarbeiten für die Ringbahn zogen sich noch bis in den Spätherbst dieses Jahres hin, und während derselben wurde die Pferdebahnlinie zeitweilig schon über die neue Strecke durch die Große Freiheit umgeleitet [83]). Im November konnten die

Probefahrten mit den neuen Motorwagen beginnen[84]), und am 11. Dezember 1898 wurde der elektrische Betrieb auf der Altonaer Ringbahn aufgenommen. Damit war auch für die Altonaer Innenstadt die Epoche der Pferdebahnen abgeschlossen, und die Presse widmete dieser Bahn damals folgenden Nachruf[85]):

„Der letzte Fünfradwagen der Altonaer Ringbahn hat mit Laub und Blumen geschmückt und gefolgt von einer mit geladenen Gästen gefüllten Equipage gestern Nacht um 11.50 Uhr von Belle Alliance abfahrend zum letzten Male unsere liebe Vaterstadt umkreist. Sechzehn volle Jahre hat sie in guten und bösen Tagen dem altonaer Publikum treu gedient und das „fahrende Volk" wenn auch nicht in „Blitzeseile", so doch stets sicher und ohne Fährlichkeit an seinen Bestimmungsort befördert, der Trambahn-Gesellschaft aber während dieser Frist manchen schönen harten Thaler eingebracht. Nun sind sie verschwunden, die „fünfrädrigen Kasten", und den treuen Gäulen ist ein anderes weniger hartpflasteriges Arbeitsfeld überwiesen. Neue elegant eingerichtete Wagen sind an die Stelle der alten getreten, die Pferde durch Elektrizität ersetzt. Hoffen wir, daß die neu eröffnete schnellere und bequemere Beförderungseinrichtung der alten an Sicherheit und Ungefährlichkeit nicht nachstehe. In diesem Sinne sagen wir dem alten Ring valet und begrüßen den neuen elektrischen Ring.

Der letzte Wagen fuhr als vierspänniger Extrawagen. Viele Personen hatten sich an der Endstation eingefunden, um die letzte Pferdebahntour in der Stadt Altona mitzumachen."

Das Pferde- und Wagenmaterial versteigerte man wenige Tage später und erzielte beachtliche Preise. Für die Pferde wurden teilweise über 600 ℳ bezahlt, und sogar die alten Fünfradwagen fanden ihre Liebhaber, die durchweg 100 ℳ für einen Wagen gaben[86]). Da die Motorwagen der Ringbahn in dem neuen Bahnhof Bahrenfeld beheimatet waren (die Holstenstraßenlinie wurde vom Bahnhof Gärtnerstraße betrieben), konnte das alte Depot an der Ecke der Großen Gärtner- und Adolfstraße jetzt geschlossen und vorläufig anderweitig vermietet werden[87]).

Wenn ich hier schon von den letzten Pferdebahnen gesprochen habe, so ist dieses nur zeitlich richtig, denn diese Gesellschaft vollendete durch ihre schwierige Lage erst als letzte die Umstellung auf elektrischen Betrieb, aber erfaßt habe ich noch nicht alle hamburgischen Linien, die ursprünglich mit Pferden betrieben wurden. Darum muß ich jetzt wieder ungefähr 15 Jahre zurückgreifen und mich mit einer weiteren Gesellschaft befassen, deren Stammlinie ebenfalls zwischen Hamburg und Altona verkehrte und die schließlich dazu berufen war, unseren alten Omnibuslinien einen ehrenvollen Abgang zu sichern, bevor sie selbst in der Straßeneisenbahn-Gesellschaft aufging.

The Hamburg, Altona & Northwestern Tramways Comp. Ltd.

Beförderungsziffern (ohne Abonnenten) der Jahre 1882—1897

1882:	Gesamt	682 546	⌀ tägl.	3 190
1883:	Februar	87 839	⌀ „	3 137
	März	97 000	⌀ „	3 129
	Gesamt	1 654 979	⌀ „	4 534

Monat	1884 gesamt	1884 ⌀ tägl.	1885 gesamt	1885 ⌀ tägl.	1886 gesamt	1886 ⌀ tägl.
Januar			210 513	6 791	289 645	9 343
Februar			195 577	6 985	235 357	8 405 *)
März			216 745	6 992	266 856	8 608 *)
April			233 802	7 793	327 886	10 930
Mai			274 344	8 850	356 130	11 488
Juni	237 245	7 908	265 273	8 842	365 257	12 175
Juli			283 780	9 154	373 744	12 056
August	260 503	8 403	264 109	8 520	370 266	11 944
September	245 069	8 169	255 658	8 522	356 937	11 898
Oktober	237 934	7 675	250 602	8 084	351 195	11 329
November	216 523	7 217	260 032	8 668	338 020	11 267
Dezember	231 880	7 480	321 820	10 381	376 700	12 151
zus.	2 596 970	7 095	3 032 255	8 307	4 007 993	10 981

Monat	1887 gesamt	1887 ⌀ tägl.	1888 gesamt	1888 ⌀ tägl.	1889 gesamt	1889 ⌀ tägl.
Januar	322 004	10 387	356 408	11 485	449 906	14 513
Februar	286 467	10 231	310 146	10 695	394 927	14 105
März	333 612	10 712	328 512	10 597	463 935	14 965
April	360 454	12 015	406 800	13 560	488 903	16 297
Mai	408 172	13 167	472 179	15 231	550 260	17 750
Juni	380 057	12 668	442 031	14 734	575 826	19 194
Juli	416 930	13 449	478 293	15 429	582 542	18 792
August	390 664	12 602	460 835	14 865	579 465	18 692
September	377 351	12 578	461 697	15 390	566 516	18 884
Oktober	384 725	12 410	493 336	15 914	555 431	17 917
November	359 388	11 980	437 579	14 586	514 546	17 151
Dezember	393 109	12 681	496 856	16 027	547 684	17 667
zus.	4 412 933	12 090	5 144 312	14 055	6 269 941	17 178

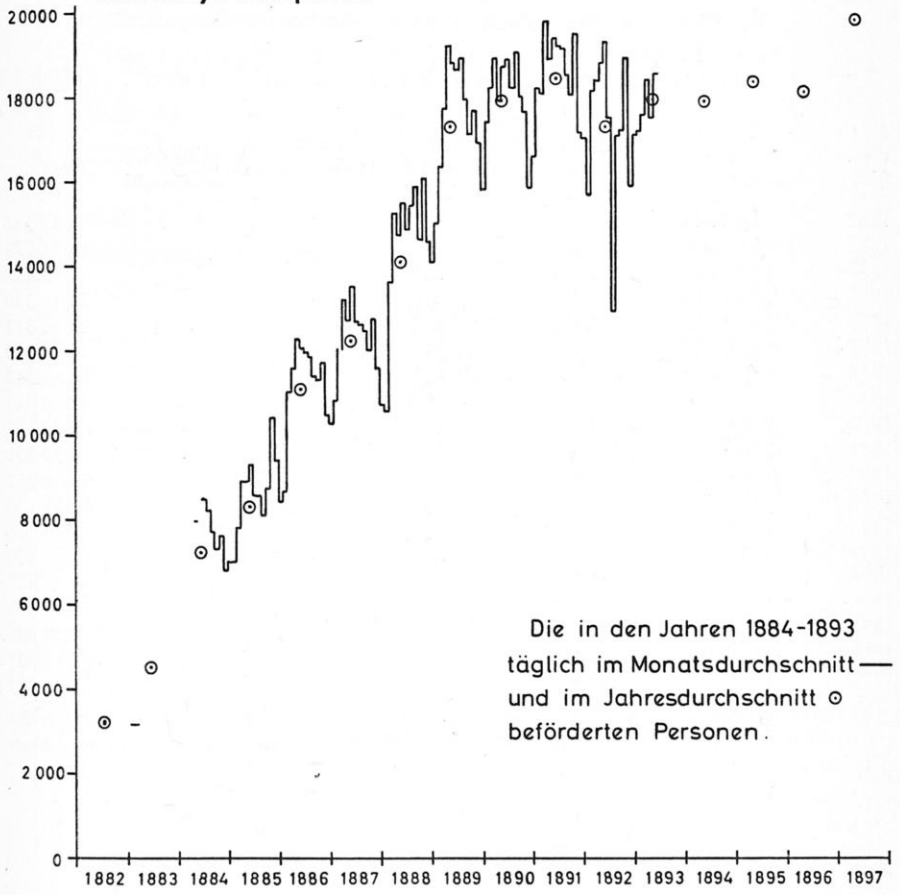
*) auf den vollen Monat gerechnet, im Februar 1886 waren nur 22 Betriebstage, die Zahl der Betriebstage im März 1886 ist unbekannt

Monat	gesamt 1890	⌀ tägl.	gesamt 1891	⌀ tägl.	gesamt 1892	⌀ tägl.
Januar	523 679	16 893	490 863	15 834	530 977	17 128
Februar	443 237	15 830	463 957	16 570	493 775	17 027
März	539 776	17 412	563 798	18 187	486 199	15 684
April	547 162	18 238	542 745	18 091	543 572	18 119
Mai	585 526	18 888	613 969	19 805	570 236	18 395
Juni	538 058	17 935	567 023	18 900	564 107	18 803
Juli	581 100	18 745	601 823	19 414	597 138	19 262
August	584 786	18 864	597 205	19 265	543 299	17 526
September	548 078	18 269	574 234	19 141	385 668	12 855
Oktober	590 353	19 044	574 085	18 519	529 730	17 088
November	540 577	18 019	541 542	18 051	514 474	17 149
Dezember	547 684	17 667	602 046	19 421	587 107	18 939
zus.	6 570 016	18 000	6 733 290	18 447	6 346 282	17 340

Monat	gesamt 1893	⌀ tägl.
Januar	493 750	15 927
Februar	478 464	17 088
März	531 373	17 141
April	525 196	17 506
Mai	569 960	18 386
Juni	525 321	17 510
Juli	574 460	18 531
August		
September		
Oktober	586 181	18 909
November		
Dezember		
zus.	6 505 160	17 822

1894: Gesamt 6 549 166 ⌀ tägl. 17 943
1895: „ 6 675 506 ⌀ „ 18 289
1896: „ 6 601 903 ⌀ „ 18 038
1897: „ 7 246 533 ⌀ „ 19 853

The Hamburg, Altona & Northwestern Tramways Comp. Ltd.

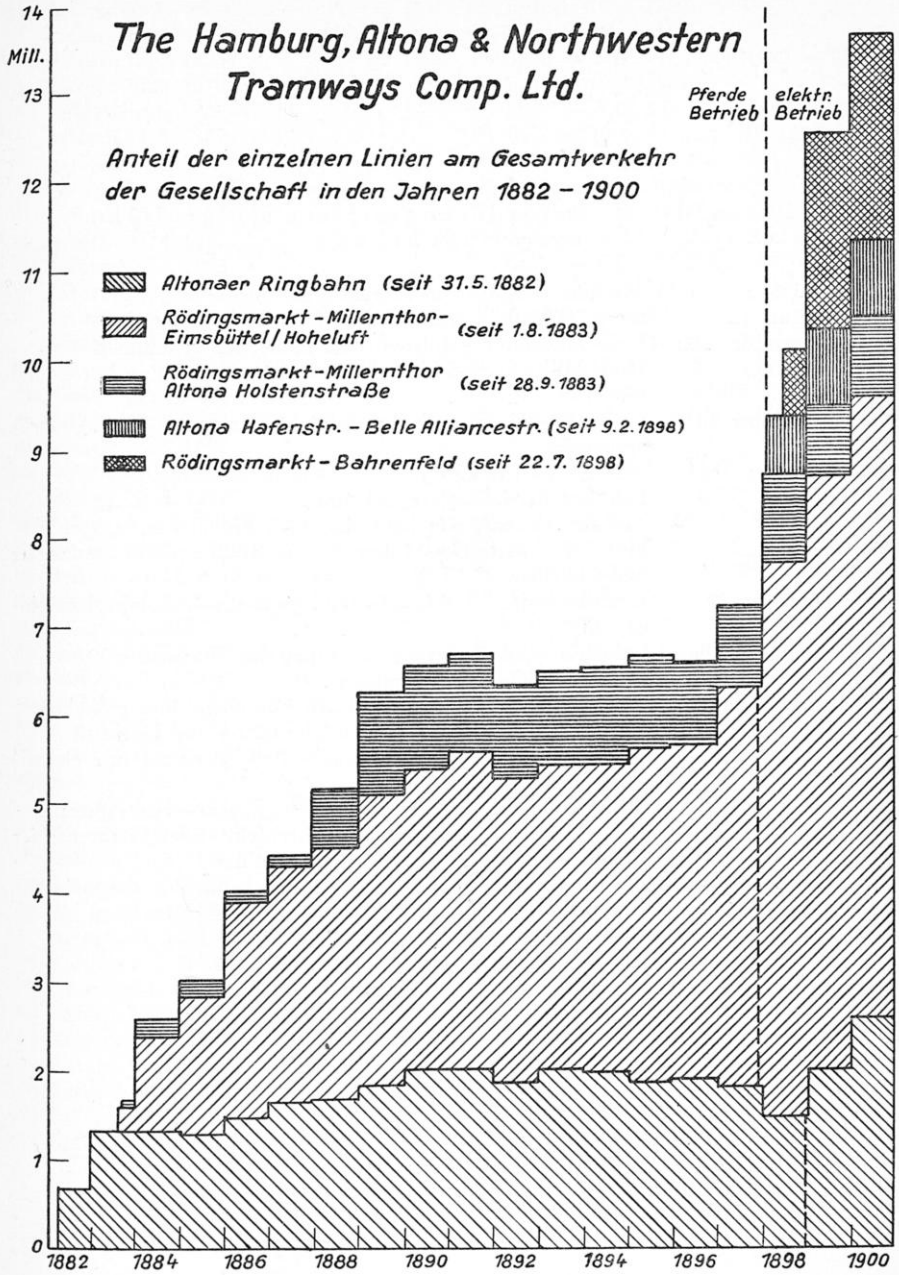


The Hamburg, Altona & Northwestern Tramways Comp. Ltd.

Anteil der einzelnen Linien am Gesamtverkehr der Gesellschaft in den Jahren 1882—1900

Jahr	Altonaer Ringbahn	Rödingsm.— Altona Holstenstr.	Rödingsm.— Eimsbüttel u. Hoheluft	Altona Hafenstr.— Bell. All.	Rödingsm.— Bahrenfeld	Gesamt
1882	682 546					682 546
1883	1 318 378	49 811	286 790			1 654 979
1884	1 321 614	200 357	1 071 527			2 593 498
1885	1 303 915	213 495	1 520 929			3 038 339
1886	1 490 723	97 662	2 427 926			4 016 311
1887	1 666 387	83 416	2 662 867			4 412 670
1888	1 688 504	636 896	2 818 912			5 144 312
1889	1 866 436	1 157 748	3 245 757			6 269 941
1890	2 006 924	1 174 657	3 391 066			6 572 647
1891	2 011 259	1 150 653	3 571 378			6 733 290
1892	1 890 319	1 058 625	3 397 338			6 346 282
1893	2 020 291	1 069 324	3 415 545			6 505 160
1894	1 988 605	1 058 727	3 501 834			6 549 166
1895	1 905 262	1 036 398	3 733 846			6 675 506
1896	1 922 197	946 547	3 733 159			6 601 903
1897	1 821 807	930 378	4 494 348			7 246 533
1898	1 517 184	991 442	6 235 765	656 125	738 370	10 138 886
1899	2 022 350	792 449	6 700 794	855 914	2 201 194	12 572 701
1900	2 595 166	902 978	7 025 831	864 211	2 313 333	13 701 519

Vorstehende Zahlen stimmen teilweise mit den der Presse entnommenen Zahlen nicht genau überein, was auf eine nicht ganz einheitliche Berechnung (mit oder ohne Abonnenten) zurückzuführen sein wird.


The Hamburg, Altona & Northwestern Tramways Comp. Ltd.
Anteil der einzelnen Linien am Gesamtverkehr der Gesellschaft in den Jahren 1882 – 1900
Pferde Betrieb
elektr. Betrieb
Altonaer Ringbahn (seit 31.5.1882)
Rödingsmarkt - Millernthor - Eimsbüttel / Hoheluft (seit 1.8.1883)
Rödingsmarkt - Millernthor Altona Holstenstraße (seit 28.9.1883)
Altona Hafenstr. - Belle Alliancestr. (seit 9.2.1898)
Rödingsmarkt - Bahrenfeld (seit 22.7.1898)
Mill.
14
13
12
11
10
9
8
7
6
5
4
3
2
1
0
1882
1884
1886
1888
1890
1892
1894
1896
1898
1900

Daten, die die Beförderungsziffern maßgeblich beeinflußt haben

1882	Mai 31.:	Altonaer Ringbahn in Betrieb genommen
1883	August 1.:	Linie Millerntor—Schulterblatt in Betrieb genommen
	September 28.:	Linie Millerntor—Holstenstraße in Betrieb genommen
1884	Mai 30.:	Linie Millerntor—Schulterblatt verlängert bis Eimsbüttel und Hoheluft
1885	November 14.:	Linien Eimsbüttel und Hoheluft—Millerntor bis Rödingsmarkt verlängert
1886	Februar:	Nur 22 Betriebstage
	März:	Zahl der Betriebstage unbekannt
	März:	Auf der Altonaer Ringbahn der 10-₰-Einheitstarif eingeführt
1888	April 1.:	Linie Holstenstraße—Millerntor bis Rödingsmarkt verlängert und Einheitstarif 10 ₰
	Dezember 22.:	Omnibuslinie der B.O.A.G. Holstenstraße—Adolphsplatz eingestellt
1889	Juni/September:	Industrie- und Gewerbe-Ausstellung am Holstentor
1892	Herbst:	Cholera-Epidemie in Hamburg
1896	November 1.:	10-₰-Einheitstarif auf den Linien Eimsbüttel und Hoheluft
1897	Dezember 1.:	Elektrischer Betrieb der Linien Eimsbüttel und Hoheluft
1898	Februar 9.:	Neue Linie Altona Hafenstraße—Belle Alliance mit elektrischem Betrieb eröffnet
	Mai 6.:	Elektrischer Betrieb der Linie Rödingsmarkt—Holstenstraße
	Juli 22.:	Neue Linie Rödingsmarkt—Bahrenfeld über Bahrenfelder Chaussee mit elektrischem Betrieb eröffnet
	Dezember 11.:	Elektrischer Betrieb der Altonaer Ringbahn

[1]) Reform ab 11. 10. 1877
[2]) Reform 11. 4. u. 27. 11. 1878
[3]) Reform 1. 12. 1883
[4]) Reform 30. 4. 1878
[5]) Verw. Altona 1906, Bd. 11
[6]) Reform 24. 5. 1882
[7]) Reform 7. 4. 1882
[8]) Reform 29. 4. 1882
[9]) Reform 18. 11. 1881
[10]) Reform 21. 4. 1882
[11]) Reform 29. 4. 1882
[12]) Reform 31. 5. 1882
[13]) Reform 1. 6. 1882
[14]) Reform 9. 6. 1882
[15]) Reform 31. 3. u. 3. 5. 1882
Hmb. Nachr. 2. 11. 1882
[16]) Reform 19. 4. 1882
[17]) Reform 25. 5. 1882
[18]) St.A. — Dienststelle Altona
[19]) Reform 23. 6. 1882
[20]) Reform 7. u. 8. 7. 1882
[21]) Reform 9. 8. 1883
[22]) Reform 26. 11. u. 15. 12. 1882
[23]) Reform 9. 12. 1882
[24]) Reform 2. 2. 1883
[25]) St.A. — VII/Ka/11/17/13 a
[26]) Reform 25. 7. 1879
[27]) Reform 16. 10. 1879, 10. 4. 1880
[28]) Reform 27. 5. 1881
[29]) Reform 31. 10. 1882
[30]) St.A. — VII/Ka/11/17/59
F.D. VII D6 a — 1882 — 298 a
[31]) Reform 22. 12. 1882
[32]) Reform 25. 3. 1883
[33]) Reform 31. 3. 1883
[34]) Reform 24. 4. 1883
[35]) Reform 21. 10. 1882, 30. 12. 1882
[36]) Reform 3. 8. 1883
[37]) Hmb. Nachr. 28. 9. 1883
[38]) Reform 11. 5. 1883
[39]) Reform 9. 9. 1883
[40]) Reform 21. 5. 1884
[41]) Reform 27. 5. 1884
[42]) Reform 31. 5. 1884
[43]) Reform 4. 6. 1884
[44]) Reform 12. 7. 1884
[45]) Reform 15. 6. 1884
[46]) St.A. — F.D. VII D 6 b 1882 — 298 b
[47]) Reform 19. 6. 1884
[48]) St.A. — F.D. VII D 6 c 1884 — 392 a
[49]) Reform 20. u. 27. 8., 11. 10. 1885
[50]) Reform 14. 11. 1885
[51]) Reform 15. 11. 1885
[52]) St.A. — F.D. VII D 6 d 1884 — 392 b
[53]) Reform 23. 11. 1885, 12. 5. u. 6. 6. 1886
[54]) St.A. — F.D. VII D 6 e 1887 — 98
[55]) Reform 27. 3. 1888
[56]) Reform 15. 6. 1888
[57]) Reform 11. 7. u. 21. 12. 1888
[58]) Reform 18. 11. 1885
[59]) Reform 12. u. 17. 1. 1888
[60]) Reform 29. 6. 1888
[61]) Reform 4. 3. 1886
Hmb. Nachr. 2. 7. 1887
[62]) Reform 5. u. 16. 4. 1887
[63]) Reform 24. 9. u. 19. 11. 1886
[64]) Reform 9. 12. 1887
[65]) Reform 30. 1. u. 5. 3. 1889
[66]) Reform 22. 6. 1889
[67]) Reform 26. 4. 1888
[68]) Hmb. Nachr. 11. 8. u. 3. 9. 1891
[69]) St.A. — F.D. VII D 6 f — 1882 — 298 c
[70]) Hmb. Fremdbl. 13. 4. 1892
[71]) Hmb. Fremdbl. 8. 3. 1894
[72]) St.A. — F.D. VII D 6 h 1894 — 75 n[1]
[73]) St.A. — F.D. VII D 6 g 1882 — 298 d
[74]) Hmb. Fremdbl. 28. 3. u. 16. 4. 1894
[75]) St.A. — VII/Ka/11/17/117
[76]) Hmb. Fremdbl. 10. 11. 1894
[77]) Hmb. Nachr. 31. 12. 1890
[78]) Alton. Nachr. 4. 12. 1897
[79]) Alton. Nachr. 1. 12. 1897
[80]) Alton. Nachr. 9. 2. 1898
[81]) Alton. Nachr. 6. 5. 1898
[82]) Alton. Nachr. 22. 7. 1898
[83]) Alton. Nachr. 4. 5. 1898
[84]) Alton. Nachr. 24. 11. 1898
[85]) Alton. Nachr. 11. 12. 1898
[86]) Alton. Nachr. 15. 12. 1898
[87]) Alton. Nachr. 13. 12. 1898.

9. Abschnitt

Die Große Hamburg-Altonaer Straßenbahn-Gesellschaft

Es war in den letzten Jahren selbstverständlich geworden, daß sich die Verkehrsunternehmen an den Kosten für Straßenverbreiterungen oder auch Durchbrüchen maßgeblich beteiligen mußten, wenn sie bei dem Senat etwas erreichen wollten. Hierbei war es vollkommen gleichgültig, ob es sich um die Verlängerung bestehender oder um die Einrichtung neuer Linien oder auch nur um die Verlängerung der Laufzeit von Konzessionen handelte. Auf diese Weise ist Hamburg schon verhältnismäßig früh in den Besitz zahlreicher guter Straßenzüge gekommen, die für eine lange Zeit den Anforderungen des Verkehrs genügt haben und erst in jüngerer Zeit durch das starke Anwachsen des Kraftwagenverkehrs als nicht mehr ausreichend angesehen werden müssen. Ein typisches Beispiel für dieses Verfahren war auch die Entstehung der Großen Hamburg-Altonaer Straßenbahn-Gesellschaft, der ein Straßenprojekt zugrunde lag, dessen Ausführung wegen der hohen Kosten so lange fraglich war, bis sich ein Unternehmer fand, der bereit war, den Hauptanteil der Kosten zu übernehmen und als Gegenleistung die Konzessionierung einer Pferdebahn verlangte. Es handelte sich um die Beseitigung des ungenügenden und die Verkehrsentwicklung hemmenden Zustandes der Verbindung mit Altona nur durch das Nobistor. Für diesen Straßenzug war besonders seit der Einführung der Hamburg-Altonaer Pferdebahn eine Entlastung dringend erforderlich, und es kam deswegen auch verschiedentlich zu Besprechungen zwischen Hamburg und Altona, die aber stets nur einzelne, nicht ins Gewicht fallende Verbesserungen zeitigten. Ein weiterer Punkt, der die Lösung dieser Frage jetzt akut machte, war die bevorstehende Eröffnung des Hamburger Freihafens, für den besonders Altona mit einem starken Anwachsen des Lastwagenverkehrs rechnete. Darum unterbreitete der Magistrat der Stadt Altona im März 1884 dem Hamburger Senat einen Vorschlag, zur Entlastung des Nobistores in Süd-St. Pauli eine neue, für größeren Verkehr ausreichende Durchgangsstraße zwischen Hamburg und Altona von der Bernhardstraße unter Überbrückung des Bachstraßeneinschnitts nach der Breiten Straße zu schaffen[1]). Nachdem der Senat, der das Bedürfnis einer solchen Straße durchaus anerkannte, den Altonaer Vorschlag in technischer und finanzieller Hinsicht hatte prüfen lassen, kam es Anfang Januar 1885 im Hamburger Rathaus zu einer kommissarischen Verhandlung zwischen beiden Städten, an der für Hamburg Oberingenieur Fr. A. Meyer und Syndikus Dr. Leo und für Altona Oberbürgermeister Adickes und Stadtbaumeister Winckler teilnahmen. Es herrschte Übereinstimmung darüber, daß die Durchführung des Projektes ratsam war, aber da die Kosten für Hamburg auf zirka 1 Million und für Altona auf zirka 500 000 ℳ veranschlagt waren, sah man

wegen der Kostspieligkeit keine Möglichkeit, es zu verwirklichen. Es wurde daher zunächst nur die Sicherung einer späteren Durchführung ins Auge gefaßt, damit inzwischen nicht die noch unbebauten Grundstücke, über die die Straße geführt werden mußte, auch noch bebaut würden. Da aber der Ingenieur Avé-Lallement, der von diesem Projekt Kenntnis hatte, die Stadtverwaltungen wissen ließ, daß er Kapitalkräfte hinter sich hätte, die eventuell bereit wären, gegen Hergabe einer Pferdebahnkonzession einen wesentlichen Teil der Kosten zu übernehmen, wurde dieser aufgefordert, hierzu nähere Angaben zu machen[2]).

Am 11. März 1885 legte Avé-Lallement darauf dem Senat und dem Altonaer Magistrat ein Konzessionsgesuch für eine Pferdebahn vor, die am Nordende des Rödingsmarkts beginnen, dann am Hafen entlang über die neue Straße nach Altona führen und dort in der Klopstockstraße an der Ottensener Grenze enden sollte. Für die Grunderwerbungen im Bereich der neuen Straße verlangte er von Hamburg einen Zuschuß von 400 000 ℳ und außerdem die Erbauung der Straße auf Staatskosten. Ferner forderte er die Genehmigung, diese Bahn mit nicht auslenkbaren Wagen betreiben zu dürfen, ein Ansinnen, das in jenen Jahren sehr gewagt war und an dem das Projekt in letzter Instanz fast gescheitert wäre. Als Abgabe bot er für Hamburg 0,6 und für Altona 0,4 ₰ je Fahrgast.

Da nun aber die Baudeputation die Kosten nur für den Bau der Straße mit einer Futtermauer und einer weiteren Unterführung beim Grenzsiel auf 260 000 ℳ veranschlagte, lehnte der Senat das Gesuch ab. Aber Altona verhandelte weiter und am 2. Juli 1885 genehmigten die städtischen Kollegien unter der Voraussetzung, daß Hamburg sich beteiligen würde, den Antrag der Baukommission, Avé-Lallement die Konzession für den Altonaer Teil der Bahn unter folgenden Bedingungen zu gewähren:

1. Altona übernahm den Bau der Straße in 17 m Breite nach einer noch mit Hamburg zu treffenden näheren Vereinbarung von der Grenze bis zur Breiten Straße, wozu Avé-Lallement 200 000 ℳ à fonds perdu beitragen mußte, und weitere 400 000 ℳ, die mit 4 % verzinst wurden und spätestens bei Ablauf der Konzession zurückzuzahlen waren.
2. Die Konzession, deren nähere Bestimmungen noch festzulegen waren, sollte auf 35 Jahre erteilt werden.
3. Rekognition 0,4 ₰ je Fahrgast zwischen Rödingsmarkt und Klopstockstraße, u. z. während der ersten fünf Jahre mindestens 10 000 ℳ, der nächsten fünf Jahre mindestens 12 000 ℳ und dann 14 000 ℳ jährlich, wobei ein Minus der ersten Jahre aus einem Plus späterer Jahre gedeckt werden konnte.
4. Avé-Lallement mußte für die Innehaltung dieser Verpflichtungen hinreichende Garantien stellen.

Unmittelbar danach wandte sich Avé-Lallement wieder an den Hamburger Senat und wies darauf hin, daß sich die Kosten für den Bau der Straße auf 80 000—90 000 ℳ senken ließen, wenn man auf die Futtermauer und die Unterführung beim Grenzsiel verzichtete und sich mit einer Dammschüttung begnügte. Zudem würden von der Pferdebahn-Gesellschaft ungefähr 14 000 ℳ als Beiträge zu den Pflasterkosten wieder eingehen. Außerdem verlangte er nur noch einen Zuschuß von 350 000 ℳ und garantierte eine jährliche Rekognition von 14 000 ℳ als Verzinsung. Avé-Lallement tat noch ein übriges und suchte fast alle Hamburger Senatoren persönlich auf, die seinem Projekt bis auf Senator Hertz, dem Vorsitzenden der Kommission für Pferdebahnangelegenheiten, günstig gegenüber-

standen. Letzterer wollte der Straßeneisenbahn-Gesellschaft keine neue Konkurrenz schaffen. Doch als diese Gesellschaft in einem Briefe an Avé-Lallement schrieb, daß sie die neue Bahn nicht als Konkurrenz betrachtete, sondern sich von dieser eher einen Verkehrszuwachs verspräche, beschloß man, die Verhandlungen mit Altona wieder aufzunehmen, und Avé-Lallement wurde aufgefordert, seinen Bürgen namhaft zu machen. Es handelte sich um das Bankhaus C. Schlesinger, Trier & Co., Berlin, das der Finanzdeputation aber nicht ausreichend erschien, so daß Avé-Lallement als weiteren Bürgen das Bankhaus von Erlanger & Söhne, Frankfurt, nannte, womit man sich einverstanden erklärte. Nachdem jetzt alle Fragen bereinigt waren, leitete der Senat das Projekt der Bürgerschaft zu, die ihre Mitgenehmigung erteilen mußte. Diese stieß sich nun aber an der Klausel „nicht auslenkbare Wagen" und setzte zur Prüfung dieser Frage einen Ausschuß ein, zu dessen Beratungen auch der Oberingenieur Fr. A. Meyer hinzugezogen wurde. Dieser vertrat nun aber die Meinung, daß die auslenkbaren Wagen sehr schwankten und durch ihr häufiges Ausbiegen mehr Unfälle verursachten, als die an die Schienen gebundenen. Ferner wäre die Konstruktion der letzteren, ohne Drehschemel, auch sonst einfacher und praktischer, und außer in Hamburg, Altona und Kopenhagen befänden sich in keiner Stadt mehr auslenkbare Wagen in Betrieb, weil die Vorzüge der anderen Wagen jetzt überall anerkannt würden. So empfahl dann der Ausschuß der Bürgerschaft die Genehmigung des Senatsantrages. Trotzdem wurde der Antrag wegen dieses Punktes in der Sitzung der Bürgerschaft am 24. November 1885 bei Namensaufruf nur mit 85 gegen 48 Stimmen angenommen, so daß er erst in einer zweiten Lesung die Mitgenehmigung erhielt.

Der Vertrag, der zu den erwähnten Bedingungen zwischen Hamburg und Avé-Lallement bereits am 28. Oktober 1885 abgeschlossen war, wurde dann am 27. November 1885 ratifiziert und die Konzession hamburgischerseits auf 25 Jahre erteilt[2]).

Nachdem in Altona die städtischen Kollegien ihr grundsätzliches Einverständnis erteilt hatten, mußte dort nach drei Seiten weiterverhandelt werden: mit Hamburg, dem Unternehmer und der Königlichen Regierung in Schleswig. Letztere stimmte Anfang November dem aufgestellten Finanzplan zu, nachdem sie noch die Bedingung gestellt hatte, daß die Rekognition, soweit sie 15 000 ℳ übersteigen würde, zur Rückzahlung der 400 000 ℳ verwendet würde[3]), wozu es allerdings nie gekommen ist. Nachdem in allen Punkten Übereinstimmung erzielt war, wurden die Vereinbarungen im Konzessionsvertrage vom 22. Dezember 1885 zusammengefaßt. Altona erteilte die Konzession für 35 Jahre ebenfalls für nicht auslenkbare Wagen, ließ es aber in der Wahl des Unternehmers, ob er ein- oder zweispännigen Betrieb einführen wollte. Die Bahn mußte, wo angängig, zweigleisig ausgeführt werden, und der Wagenabstand durfte 10 Minuten nicht überschreiten. Die übrigen Bestimmungen und Verpflichtungen entsprachen denen der anderen Gesellschaften.

Außer dieser Bahn wurde Avé-Lallement zum Bau einer Zweigbahn verpflichtet, die von der Palmaille durch die Behnstraße—Marktstraße—Schillerstraße—Große Bergstraße bis zur Ottensener Grenze beim Bismarcktunnel führen sollte, wobei es dann bei einer eventuellen Verlängerung dieser oder auch beider Linien nach Ottensen keiner besonderen Genehmigung durch Altona mehr bedurft hätte. Als

Kuriosum mag noch vermerkt werden, daß dieser zwischen Hamburg und Altona einerseits und Avé-Lallement andererseits abgeschlossene Vertrag von den städtischen Kollegien der Stadt Ottensen abgelehnt wurde und Avé-Lallement zur Stellung günstigerer Bedingungen aufgefordert werden sollte. Das mag dann wohl auch geschehen sein, denn bald darauf meldete die Presse, daß der Plan der Fortsetzung der Bahn durch Ottensen wegen der gestellten scharfen Bedingungen aufgegeben worden sei[4]). Die Ausführung dieser Zweiglinie wurde aber vorläufig um fünf Jahre zurückgestellt und Avé-Lallement dafür verpflichtet, auf der Hauptbahn nach der Inbetriebsetzung während sechs belebter Tagesstunden einen 5-Minuten-Betrieb einzurichten.

In der Palmaille mußte das Gleis der Altonaer Ringbahn mitbenutzt werden, und da die Depotanlagen beim Schützenhof errichtet werden sollten, kam für Ein- und Aussetzfahrten auch in der Bahnhofstraße eine gemeinschaftliche Benutzung dieses Gleises in Betracht. Unter Vermittlung und Genehmigung des Magistrats der Stadt Altona schloß Avé-Lallement am 6. August 1886 mit der H.A.N.W.T.C. einen Vertrag, der diesen Punkt derart regelte, daß Avé-Lallement das Gleis in der Palmaille und das seit 1882 unbenutzte Gleis in der Klopstockstraße käuflich übernahm und dafür 30 000 ℳ an die Stadt Altona zahlte, die der H.A.N.W.T.C. auf geschuldete Straßenbaukostenbeiträge angerechnet wurden. Sodann konnten die Gleise gemeinschaftlich ohne gegenseitige Zahlungen von Bahngeldern benutzt werden. Allerdings behielt Avé-Lallement sich das Recht vor, 1 ₰ Bahngeld je Wgkm zu erheben, wenn auf der Altonaer Ringbahn auch nicht auslenkbare Wagen eingeführt werden sollten[1]).

Für den Bau der neuen Straße standen verschiedene Vorschläge zur Wahl, und nach längeren Verhandlungen entschied man sich für die geschwungene Linienführung, so daß die Straße in Hamburg heute nicht gegenüber der Antonistraße, sondern von der Nordwestecke des Hein-Köllisch-Platzes ausgeht. Ein Punkt des Abkommens besagte allerdings, daß der Kirchhof bei der Kirche in St. Pauli nach Ablauf der gesetzlichen Ruhezeit eingeebnet und in einen Park umgewandelt werden sollte, durch den dann die Pferdebahn geführt werden konnte[3]). Aber noch heute muß die Straßenbahn, eingleisig aus der Antonistraße kommend, mit einer schwierigen, doppelgleisigen S-Kurve den Hein-Köllisch-Platz kreuzen, um in die Hamburger Hochstraße zu gelangen. Der Bau dieser Straße wurde dann stark gefördert. Avé-Lallement zahlte die 400 000 ℳ an Altona am 1. November 1886 (diese wurden am 1. November 1890 zurückgezahlt) und die 200 000 ℳ, die erst fällig waren, als die Arbeiten so weit vorgeschritten waren, daß eine Verlegung der Gleise innerhalb sechs Monaten möglich war, am 11. März 1887. Im Juni 1887 konnte dann mit den Gleisarbeiten in dieser Straße begonnen werden. Sie wurde auf Vorschlag von Avé-Lallement auf Hamburger Seite „Hamburger Hochstraße" und auf Altonaer Seite „Altonaer Hochstraße" genannt. Damit war sie die Namensgeberin für die neue Pferdebahn, die als „Hochbahn" in die Geschichte eingegangen ist.

Noch bevor der Bau der Bahn begann, unterbreitete Avé-Lallement der Finanzdeputation am 5. Juli 1886 ein Gesuch um Verlängerung der Bahn durch die Innenstadt nach St. Georg bis zum Strohhause und verband hiermit ein Anerbieten, bei dieser Gelegenheit den Großen Kirchenweg in St. Georg auf seine Kosten zu verbreitern. Die Finanzdeputation, die die Vorteile, die dem Staat

hieraus erwachsen sollten, erkannte, leitete dieses Gesuch befürwortend an den Senat, der es dann seinerseits der Senatskommission für Pferdebahn-Angelegenheiten zur Stellungnahme übergab. Diese Kommission lehnte das Gesuch aber ab, weil sie ein Bedürfnis für diese Bahn nicht anerkannte, die Mehrzahl der vorgesehenen Straßen für überlastet ansah und außerdem die geplante Kreuzung des Steindamms für gefährlich hielt. Trotzdem beschloß der Senat nach einer längeren Diskussion mit Stimmenmehrheit, die Genehmigung zu dieser Verlängerung zu erteilen, und schon am 31. Juli 1886 wurde der betreffende Zusatzvertrag abgeschlossen. Die Verlängerung der Bahn bedingte eine Abänderung der Rekognition in folgender Form: 0,6 ₰ für Fahrgäste, die die Bahn zwischen Rathausmarkt und Altona, Klopstockstraße, benutzten, 1 ₰ für Fahrgäste zwischen Großer Allee und Rathausmarkt und 1,1 ₰ für beide Strecken berührende Fahrgäste[5]).

Wie nicht anders zu erwarten war, nahm die H.-A. Pf. diese neue Konkurrenz nicht unwidersprochen hin. In einer Eingabe — Periculum in mora — protestierte sie beim Senat gegen diese Verlängerung, weil damit die neue Bahn fast die gleichen Endpunkt wie die Hamburg-Altonaer Pferdebahn erhalte, was nach § 10 ihres Konzessionsvertrages nicht zulässig sei. Da der Senat diesen Paragraphen aber so auslegte, daß die Ermächtigung niemals für solche Fahrten erteilt werden sollte, die l e d i g l i c h den Verkehr zwischen denselben Endpunkten zu vermitteln bestimmt waren, wurde die Eingabe zurückgewiesen. Nach einer Pressenotiz soll die H.-A. Pf. daraufhin beim Senat beantragt haben, ihre beim Museum für Kunst und Gewerbe endende Bahn durch die Große Allee ebenfalls bis zum Strohhause verlängern zu dürfen[6]), worüber ich aber keine Unterlagen gefunden habe.

Die Verlängerung dieser Bahn nach St. Georg fand in der Öffentlichkeit einen freudigen Widerhall, da damit eine äußerst günstige Verbindung des Hafens mit der inneren Stadt, die fast schnurgerade von Südwest nach Nordost durchschnitten wurde, und St. Georg geschaffen wurde und man nicht mehr nur auf die Ringbahn angewiesen war, die die innere Stadt umfuhr, um zum Baumwall und den Landungsplätzen der Hafenfähren zu gelangen[7]).

Nach Abschluß des Zusatzvertrages ergab sich für die „Hochbahn" nun folgende Linienführung: Ausgangspunkt war das östliche Ende der Großen Allee bei der Lindenstraße, dann verliefen die Gleise am Nordrande der Großen Allee (das Gleis der Hammer Linie der Straßeneisenbahn-Gesellschaft lag in der Mitte dieser Straße), weiter durch den Pulverteich (rückkehrend durch den Kreuzweg)—Hansaplatz—Baumeisterstraße—Großer Kirchenweg—Ernst-Merck-Straße—Glockengießerwall—Ferdinandstraße—Hermannstraße—Rathausmarkt—Große Johannisstraße—Großer Burstah—Rödingsmarkt—Steinhöft—Baumwall—Vorsetzen—Johannisbollwerk—St. Pauli Landungsbrücken—Hafenstraße—Antonistraße—Paulsplatz—Hamburger und Altonaer Hochstraße—Breite Straße—Palmaille bis zum westlichen Ende der Klopstockstraße. Bis auf kurze Strecken in der Antoni- und Breiten Straße wurde die Bahn zweigleisig ausgeführt, so daß bei der Aufstellung der Fahrpläne freizügig verfahren werden konnte, da auf Ausweichstellen keine Rücksicht genommen zu werden brauchte. Um ein gleichzeitiges Einfahren in das eingleisige Stück in der Breiten Straße zu verhindern, wurden bei der Vossenstraße und am oberen Ende der Breiten Straße „mechanische Signalflaggen" aufgestellt, die von der Presse wie folgt kommentiert wurden[8]):

„Diese Einrichtung ist zu dem Zweck getroffen, damit die Geleise rechtzeitig frei sind und eine Verhinderung des Verkehrs in der schmalen Straße nicht stattfinden kann."

Für die Übernahme des Betriebes dieser Bahn wie auch der Verbindlichkeiten, die durch den Bau derselben entstanden sind, wurde Anfang Dezember 1886 die „Große Hamburg-Altonaer Straßenbahn-Gesellschaft" gegründet[9]) und die Übertragung der Konzessionen auf diese neue Gesellschaft am 25. Januar 1887 durch den Senat und am 20. Januar 1887 durch die städtischen Kollegien der Stadt Altona unter dem Vorbehalt genehmigt, daß die Bankhäuser nicht nur für die Erfüllung der Verpflichtungen weiterbürgten, sondern auch so lange für die Rekognition, bis die Bahn zwei Jahre hintereinander 3 Millionen Fahrgäste befördert habe.

Für das Depot der Bahn kaufte die Gesellschaft in Altona das unter dem Namen „Schützenhof" bekannte, gut 106 000 Quadratfuß große Areal an der Allee, begrenzt vom Hahnenkamp, dem Düsteren langen Balken und den gleichartigen Anlagen der Hamburg-Altonaer Pferdebahn-Gesellschaft. Sie übertrug den Bau desselben Avé-Lallement, der ihn nach eigenen Entwürfen durch die Gebrüder Braun in Altona ausführen ließ. In einer 30 m langen und 27 m breiten Wagenremise fanden 30 Wagen Platz. Das Stallgebäude war durch einen breiten Durchgang in zwei feuerfeste Abteilungen getrennt, die wiederum jede in acht Unterabteilungen aufgeteilt waren, in denen insgesamt 192 Pferde untergebracht werden konnten. Angeschlossen war den Stallungen noch ein Krankenstall für acht Pferde mit einer Badeeinrichtung für zwei Pferde. Der Aufgang zu dem Fourageboden befand sich in dem Durchgang, in dem auch noch ein Gasmotor von 8 PS zum Häckselschneiden usw. aufgestellt war. Dem Stallgebäude gegenüber lag das Magazin mit Schmiede, Hufbeschlagraum und einem Aufenthaltsraum für das Personal, und in einem weiteren Bau waren die Direktions- und Kontorräume untergebracht[10]).

Für den Betrieb der Bahn hatte man sich für Einspännerwagen entschieden, die die Firma P. Herbrand & Co., Köln-Ehrenfeld, lieferte. Diese teils nach Amsterdamer Vorbild, teils nach Angaben von Avé-Lallement gebauten Wagen müssen sehr klein gewesen sein, denn sie wiesen nur sieben Sitzplätze im Innern auf und fünf beziehungsweise sieben Stehplätze auf den Perrons und wurden als „sehr elegant, indessen sehr eng eingerichtet" beschrieben. Eine Neuerung war auch, daß die Seitenfenster geöffnet werden konnten, was an heißen Tagen als sehr angenehm empfunden wurde. Diese Wagen trafen bereits im Mai 1887 ein und wurden im Juni auf Versuchsfahrten, an denen Ingenieure und Polizeibeamte teilnahmen, in der Bahnhofstraße und Palmaille ausprobiert[11]). Die Gleisbauarbeiten begannen stellenweise schon im Sommer 1886. Schienen lieferte Phönix, Duisburg-Ruhrort, während das Gruson-Werk in Buckau bei Magdeburg die Weichen und Kreuzungen herstellte. Da in der Palmaille die Nord- und Südseite im Richtungsverkehr benutzt werden sollten, mußte, um eine brauchbare Einlaufkurve in die Breite Straße zu gewinnen, das alte Stadttheater jetzt abgerissen werden, da dieses die südliche Fahrbahn der Palmaille am Ostende abschloß[12]). Im August 1887 wurden die neue Hochstraße dem Verkehr übergeben und auch die Bauarbeiten für die neue Bahn vollendet, so daß das Personal — insgesamt 107 Köpfe — eingestellt und mit dem Einfahren der Bahn begonnen werden konnte. Auch in diesem Falle gewährt eine kleine Zeitungsnotiz einen Einblick in die damaligen

Arbeitsverhältnisse, die besagt, daß sich um die 27 verfügbaren Schaffnerstellen 520 Reflektanten bewarben[8]). Abgesehen von der großen Zahl der Bewerber, die die schlechte Lage am Arbeitsmarkt beleuchtete, fällt die geringe Zahl der erforderlichen Schaffner auf, deren Arbeitszeit immer noch von Betriebsbeginn bis Betriebsschluß währte, denn bei einem 5-Minuten-Betrieb war ein Einsatz von 22 bis 24 Wagen erforderlich.

Nachdem die Bahn am 29. August 1887 polizeilich abgenommen war[13]), fand dann am 5. September 1887 die herkömmliche Einweihungsfahrt unter lebhafter Beteiligung der Vertreter von Behörden, Presse usw. statt, auf der auch die Betriebseinrichtungen in Augenschein genommen wurden. Besondere Erwähnung fand auch die geschmackvolle und reizende Ausführung des Wartepavillons am Anfang der Großen Allee in St. Georg, der nach einem in einer Konkurrenz im hiesigen Architekten- und Ingenieurverein prämiierten Entwurf des Architekten F. Lorenzen erbaut war. (Dieser Pavillon wurde 1894 dort abgebrochen und Ecke Schlump und Grindelallee wieder aufgebaut[14]). Den Abschluß der Fahrt bildete ein Diner bei Franz Pforte, wo in festlicher Stimmung zahlreiche Reden und Toaste gewechselt wurden[10]). Kurz vor der Eröffnung des Betriebes schied Paul Ch. Duncker aus dem Vorstand der Gesellschaft aus und Fr. Th. Avé-Lallement wechselte vom Aufsichtsrat in den Vorstand hinüber, so daß die Leitung des Unternehmens in seinen Händen blieb. Ihm zur Seite standen die Betriebsleiter Heinze und Richter. Das Publikum mußte sich aber noch einige Tage gedulden, bevor es die Bahn benutzen konnte, denn erst am 16. September 1887 begannen die Fahrten nach folgendem Fahrplan[15]):

	alle 10	6	10 Minuten
ab Altona	6.15 —	7.35 — abends	8.05 — 10.35 Uhr
ab St. Georg	7.10 —	8.30 — „	9.00 — 11.30 „

Der 6-Minuten-Betrieb wurde am 9. Oktober 1887 in einen 5-Minuten-Betrieb umgewandelt[16]). Die Bahn war in folgende sechs Teilstrecken eingeteilt: Bei dem Strohhause—Ernst-Merck-Straße—Rathausmarkt—Bauwall—St. Pauli Landungsbrücken—Ecke Altonaer Hoch- und Breite Straße—Klopstockstraße. Es kostete eine Fahrt für 1—3 Teilstrecken 10 ₰, 4 Teilstrecken 15 ₰ und 5—6 Teilstrecken 20 ₰. Man konnte also von beiden Endstationen bis zum Baumwall für 10 ₰ fahren. Zur Unterscheidung von den anderen Pferdebahnen zeigten die oberen Signallaternen dieser Linie orangegelbes Licht und die kleinen vorderen und hinteren Signallaternen rotes Licht[17]).

Mit dem Tage der Betriebseröffnung gingen die Geschäfte dieser Bahn auf die „Große Hamburg-Altonaer Straßenbahn-Gesellschaft" über, und Avé-Lallement erhielt für die Ausführung der Straßen- und Betriebsbauten, wie auch für die Einrichtung des Betriebes, der bis zu diesem Tage für seine Rechnung lief, 1,5 Millionen ℳ. Das Aktienkapital der Gesellschaft betrug 1 Million ℳ und für eine weitere Million ℳ legte man 4%ige Schuldobligationen auf, von denen man zunächst nur 800 000 ℳ begab, während 200 000 ℳ noch im Besitz der Gesellschaft für Erweiterungen blieben. Anfang Oktober 1887 wurden die Aktien zum Kurse von 130 an der Börse eingeführt, während man die Obligationen pari abgab[18]). Aber diese Kurse haben sich nicht lange gehalten, denn verschiedene widrige Umstände verhinderten ein erfolgreiches Gedeihen des jungen Unternehmens. Der

Einspännerbetrieb mit den kleinen, nur wenige Fahrgäste fassenden Wagen war dadurch sehr kostspielig, daß auf einem größeren Teil der Strecke Vorspann geleistet werden mußte, denn die Steigungsverhältnisse besonders der Breiten Straße, Hafenstraße und Glockengießerwall waren zu ungünstig. Interne Schwierigkeiten entstanden durch Streiks, Pferdeseuchen, und schließlich entwickelte sich der Verkehr auf der Altonaer Strecke der Bahn durchaus nicht so, wie man gehofft hatte, denn die letzten Omnibuslinien der B.O.A.G. und von Soltau stellten durch ihren 10-₰-Einheitstarif eine ins Gewicht fallende Konkurrenz dar. Die Überwindung dieser Schwierigkeiten ist der Gesellschaft nicht leicht geworden, aber sie hat es schließlich geschafft, wenn sie auch kurz danach ihre Selbständigkeit aufgeben mußte.

Schon bald nach der Eröffnung traten Anfang Oktober 1887 von den 23 Kutschern 18 in den Streik, weil sie eine Erhöhung ihres Tagelohnes von 2,40 ℳ auf 3,— ℳ erreichen wollten. Trotzdem an diesem Tage Stallknechte und sonst verfügbares Personal als Kutscher eingesetzt wurden, war der Betrieb sehr unregelmäßig. Auch die Schaffner hatten Beschwerde geführt, weil sie schon eine Stunde vor Betriebsbeginn im Bahnhof sein mußten, um ihre Wagen zu säubern. Den Kutschern wurde sodann eine Extravergütung von 5 ₰ je Tour zugestanden, so daß sich ihr Lohn bei neun Touren am Tage auf 2,85 ℳ stellte. Außerdem erklärte sich die Direktion damit einverstanden, daß die Kutscher tagsüber den gleichen Schaffner behielten, der bisher nach jeder Fahrt wechseln mußte[19]). Damit war also ein Versuch der Gesellschaft, die Zusammenarbeit zwischen Kutscher und Schaffner in bezug auf die Trinkgelder von vornherein zu unterbinden, fehlgeschlagen.

Da die H.-A. Pf. und die Gr. H.-A. Strab-Ges.*) jetzt beide an ihren Endstationen in Altona die Pferde wechselten, wurden die Störungen in der Bahnhofstraße durch die Pferdeüberführungen von und nach den Depots jetzt unerträglich — die Presse sprach sogar von „Kavalleriemanövern, welche die Führer dieser Pferde Tag und Nacht ausführten" — so daß die Polizei eingriff und anordnete, daß die Pferde der Gr. H.-A. Strab-Ges. durch Ottensen zu führen wären. Diese Vorschrift zog prompt eine Eingabe der Bewohner der hiervon betroffenen Straßen in Ottensen nach sich, die an Komik nichts zu wünschen übrig läßt. Es wurde nämlich verlangt, der Gesellschaft eine Steuer für die Abnutzung des Straßenpflasters aufzuerlegen[20]).

Das Ergebnis der ersten 3½ Betriebsmonate vom 16. 9. bis 31. 12. 1887 war nicht ungünstig. Auf 18 594 Doppelfahrten wurden 871 195 Personen befördert, im Tagesdurchschnitt also 8142 Personen. Die Betriebseinnahmen beliefen sich auf 95 695,45 ℳ, für eine Doppelfahrt also 5,15 ℳ oder nicht ganz 11 ₰ je Fahrgast. Aus dem verbleibenden Reingewinn konnten für 1887 schon 2¼ % Dividende verteilt werden. Um die für 1888 geplanten Betriebsverbessungen durchführen zu können, wurden 13 neue Wagen bestellt und die nötigen Erweiterungsbauten am Bahnhof Schützenhof in Angriff genommen[21]). Aber diese Pläne konnten nicht verwirklicht werden, denn die Ungunst des Winters 1887/88 setzte dem Pferdebestande hart zu. Zeitweilig waren 40 % der Pferde arbeitsunfähig, so daß es der Leitung des Stallbetriebes nur mit großen Schwierigkeiten möglich

*) Gr. H.-A. Strab-Ges. = Große Hamburg-Altonaer Straßenbahn-Gesellschaft

war, die täglichen Fahrten einigermaßen einzuhalten. Am schlimmsten war es in den Frühjahrsmonaten, in denen anstatt 180 bis 190 lediglich wenig über 140 Doppelfahrten am Tage — an einzelnen Tagen sogar kaum 100 — durchgeführt werden konnten. Die Nachwirkungen der unter den Pferden herrschenden Krankheiten waren bis in den September 1888 spürbar, so daß erst die letzten drei Monate dieses Jahres eine Mehreinnahme von 20 000 ℳ gegen die gleiche Zeit des Vorjahres ergaben. Hinzu kam die Erkenntnis, daß die Benutzung gerade der so hohe Kosten verursachenden Altonaer Strecke weit hinter den Berechnungen zurückblieb. Die Einnahmen dieses Jahres betrugen deshalb auch nur rund 375 000 ℳ, denen 290 000 ℳ Betriebsunkosten und 100 000 ℳ Steuern, Zinsen und Bahngelder an andere Gesellschaften gegenüberstanden, so daß sich ein Verlust von 15 000 ℳ ergab, dem noch 55 000 ℳ für Abschreibungen hinzuzurechnen waren[22]).

Schon bald nach der Eröffnung der Bahn kam es wieder zu Verhandlungen zwischen der Gesellschaft und dem Magistrat der Stadt Altona, die eine Regulierung der engen Breiten Straße zum Ziele hatten. Da aber die Stadt Altona auch eine Verlängerung der Bahn nach Othmarschen wünschte und auf der anderen Seite die Betriebsergebnisse dieser Bahn in Altona so schlecht waren, daß die Gesellschaft außerdem eine Verminderung der Altonaer Fahrten anstrebte, konnte vorläufig keine Einigung erzielt werden. Erst am 15. Februar 1889 nahmen die Kollegien das Angebot der Gesellschaft an, 6000 ℳ für die Regulierung der Breiten Straße beizutragen, wenn ihr dafür bis zur Inbetriebsetzung der Zweigbahn zur Großen Bergstraße gestattet würde, den 8-Minuten-Betrieb nur an acht Tagesstunden während der Sommermonate beizubehalten und sonst auf den 10-Minuten-Betrieb zurückzugehen. Auch der Betriebsbeginn wurde neu auf 7 Uhr (im Winter 7.30 Uhr) und der Betriebsschluß auf 11 Uhr abends (im Winter 10.30 Uhr) festgesetzt. Hierüber schloß man dann am 26. Februar 1889 einen Vertrag ab[1]).

Der Vertrag über die Bahn nach Othmarschen konnte erst nach der Eingemeindung der Stadt Ottensen und des Dorfes Othmarschen auf Grund eines Beschlusses der städtischen Kollegien vom 14. November 1889 am 13. Januar 1890 abgeschlossen werden. Dieser sah auf der Elbchaussee eine eingleisige Bahn mit Ausweichen vor, für die die Straßenflächen von der Stadt unentgeltlich herzurichten und bereitzustellen waren. Die Konzession wurde für 35 Jahre ab Betriebseröffnung erteilt, und als Sicherheit mußten 10 000 ℳ hinterlegt werden, die bei der Eröffnung bis auf 3000 ℳ zurückgezahlt wurden. Vorgesehen waren im Sommer mindestens 21 und im Winter 14 Fahrten, von denen 10 beziehungsweise 7 bis Hamburg durchzulaufen hätten. Der Wagenabstand durfte 90 Minuten nicht übersteigen. Nach zehn Jahren war eine Verdoppelung der Fahrten vorgesehen und nach 20 Jahren auf der Elbchaussee der 15-Minuten-Betrieb. Auch auf dieser Bahn sollte der Mindestfahrpreis von 10 ₰ für zwei Zonen gelten, jede weitere Zone 5 ₰ mehr kosten, und früh und spät Doppeltarife erhoben werden. Die ersten fünf Jahre brauchte keine Rekognition gezahlt zu werden, vom 6. bis 10. Jahre $^{2}/_{10}$ und vom 11. Jahre ab $^{4}/_{10}$ ₰ je Fahrgast[1]). Da die Verhandlungen mit den Anliegern der Elbchaussee sich aber schwieriger gestalteten als vorausgesehen, wurde die Bahn erst 1893 durch die Straßeneisenbahn-Gesellschaft in Hamburg erbaut.

Es war inzwischen aber noch ein weiterer Punkt hinzugekommen, der die Rentabilität der Gesellschaft, die ähnlich der H.A.N.W.T.C. im Rahmen ihres Betriebsumfanges zu stark belastet war, auch auf der Hamburger Seite gefährdete. Am 1. November 1888 hatte nämlich die B.O.A.G. ebenfalls im Kampf um ihre Existenzfähigkeit nicht nur ihre beiden Linien Palmaille Altona—Rathausmarkt Hamburg und Mönkedamm—Kuhmühle zu einer Linie verschmolzen und diese noch über Kuhmühle hinaus durch die Güntherstraße bis zum Lübschenbaum verlängert, sondern auch den Einheitstarif von 10 ₰ beibehalten. Das Publikum konnte also auf dieser damals wohl längsten Omnibuslinie für 10 ₰ von der Eilbeck-Hohenfelder Grenze nach Altona fahren. Außerdem bestand noch die Umsteigemöglichkeit auf die zwischen Lübecker Tor und Zeughausmarkt verkehrende Omnibuslinie von Soltau. Warum die B.O.A.G. diese einschneidende Veränderung ihres Betriebes vornahm, ist nicht klar ersichtlich, denn wenn die Omnibusse um diese Zeit im Publikum auch nur noch als zweitrangiges Verkehrsmittel angesehen wurden, so war der Tarif doch bereits zu sehr heruntergedrückt, um mit ihm nach kaufmännischen Gesichtspunkten noch wirtschaftlich arbeiten zu können. Zu dem Zeitpunkt dieser Linienveränderung waren aber die Aussichten der B.O.A.G. für die Übernahme ihrer Holstenstraßenlinie durch die H.A.N.W.T.C. nicht schlecht, und es war vielleicht nur ein geschickter Schachzug der Gesellschaft, um nun auch die anderen Pferdebahn-Gesellschaften zu einem ähnlichen Angebot zu veranlassen. Nun ging es der H.-A. Pf. aber viel zu gut, als daß sie es nötig gehabt hätte, sich das Eingehen einer Konkurrenz etwas kosten zu lassen, und die Straßeneisenbahn-Gesellschaft als das größte Verkehrsunternehmen Hamburgs konnte die Entwicklung der Dinge auch abwarten. Nicht so die Gr. H.-A. Strab-Ges., für diese war es durchaus nicht gleichgültig, ob sie weiterhin mit Unterbilanz arbeiten sollte oder nicht. Hinzu kam, daß wahrscheinlich das Bankhaus Erlanger, das finanziell sowohl an der Straßeneisenbahn-Gesellschaft als auch an der Gr. H.-A. Strab-Ges. beteiligt war, daran interessiert war, die Gr. H.-A. Strab-Ges. zu sanieren, um für eine eventuelle spätere Fusion mit der Straßeneisenbahn-Gesellschaft eine günstigere Basis zu haben. Wann es zu einer ersten Fühlungnahme zwischen der Gr. H.-A. Stab-Ges. einerseits, der B.O.A.G. und der Omnibus Act.-Ges. vorm. Soltau andererseits gekommen ist, ist nicht bekannt. Der Generalversammlung der Gr. H.-A. Strab-Ges. vom 28. März 1889 lag aber bereits ein Antrag des Aufsichtsrates und Vorstandes vor, sie zu ermächtigen, zu ihr gut dünkender Zeit und nach ihrem freien Ermessen successive oder auf einmal a) das Grundkapital um eine Million ℳ durch Ausgabe neuer Aktien, die vom Tage ihrer Ausgabe gleiche Rechte wie die alten Aktien besitzen sollten, zu erhöhen und b) neue Schuldobligationen bis zum Betrage von einer Million ℳ auszugeben. Weil Direktor Avé-Lallement zu diesem Antrag befriedigende Auskünfte gab, wurde er angenommen[23]).

Da aber diese Omnibuslinien monatlich noch ungefähr 200 000—300 000 Menschen beförderten, war es nicht möglich, sie einfach aufzukaufen und eingehen zu lassen, sondern in den Verhandlungen mußten auch die Interessen des Publikums gewahrt und eine neue Pferdebahnlinie geplant werden, deren Linienführung ungefähr der der Omnibuslinien entsprach. Außerdem rechtfertigten sich dadurch auch die Aufwendungen der Gesellschaft für dieses Unternehmen, die damit das bisher die Omnibusse benutzende Publikum für sich gewann und selbst in den

Besitz einer innerstädtischen Pferdebahnlinie kam, deren Rentabilität nicht nur garantiert war, sondern auch hoffen ließ, die weniger rentable Linie nach Altona wirtschaftlich besser tragen zu können. Im Juni 1889 lag dann dem Senat das Konzessionsgesuch für die neue Pferdebahnlinie Hohenfelde—St. Pauli vor. Jetzt erschienen auch die anderen Gesellschaften mit Protesten auf dem Plan, nachdem sie merkten, in welcher Richtung sich die Verhandlungen entwickelt hatten. Die Straßeneisenbahn-Gesellschaft führte an, daß sie auch unrentable Außenstrecken zu bedienen hätte, während diese neue Linie nur dichtbesiedeltes Gebiet durchziehen sollte und außerdem meistens noch ihre Gleise benutzen müßte. Sie bot dem Senat an, ihre derzeit verkehrende Ausstellungslinie Mühlendamm—Sievekingsplatz nach Beendigung der Industrie- und Gewerbeausstellung beizubehalten und durch die Glacis-Chaussee nach der Reeperbahn zu verlängern. Die H.-A. Pf. hatte durch den Geschäftsbericht der Omnibus Act.-Ges. vorm. Soltau von der beabsichtigten Liquidation Kenntnis erhalten und erklärte sich bereit, die Endstation ihrer Bahn von der Kunst- und Gewerbeschule am Steintor unter Zahlung eines Bahngeldes für die Benutzung der Schienen der Straßeneisenbahn-Gesellschaft im Steindamm bis zum Lübecker Tor zu verlängern. In beiden Eingaben war aber von einer Entschädigung der Omnibus-Gesellschaften keine Rede. Es wurde auch nicht weiter darauf eingegangen, obwohl sich beide Vorschläge in den notwendigen Veränderungen gut ergänzten, denn die verlängerte H.-A. Pf. wäre dann genau der Soltauschen Omnibuslinie gefolgt, und die neue Linie der Straßeneisenbahn-Gesellschaft hätte die Linie der B.O.A.G. ungefähr ersetzt. Es war also offensichtlich, daß der Senat das Gesuch der Gr. H.-A. Strab-Ges. günstig aufgenommen hatte, wahrscheinlich auch, weil es den altverdienten Omnibus-Gesellschaften eine tragbare Liquidationsbasis schuf und einen Konkurs vermied, der früher oder später unausbleiblich geblieben wäre.

Schwerwiegende Hindernisse waren bei den Verhandlungen also nicht mehr zu überwinden. Lediglich die Baudeputation wünschte bei dieser Gelegenheit, die Mühlenstraße an der Ecke des Zeughausmarktes durch Einziehung der Ecke auf 17 Meter zu verbreitern, womit sich die Gr. H.-A. Strab-Ges. einverstanden erklärte. Falls diese Verbreiterung nicht gleich möglich wäre (das Eckgrundstück mußte für diesen Zweck angekauft und abgerissen werden), sollte die Gesellschaft dem Staat für die spätere Durchführung 80 000 ℳ bezahlen. Am 15. November 1889 wurde der Kontrakt über die neue Pferdebahnlinie abgeschlossen, die bis zum 1. August 1890 in Betrieb zu setzen war. Die Betriebseröffnung durfte aber nicht vor der Einstellung der beiden Omnibuslinien erfolgen. Hierfür wurde der Gr. H.-A. Strab-Ges. auferlegt, eine beschleunigte Beschlußfassung der Generalversammlungen der Aktionäre jeder dieser beiden Omnibus-Gesellschaften herbeizuführen, und der Finanzdeputation mußte bis zum 31. Januar 1890 die Mitteilung vorliegen, daß die Omnibuslinien spätestens im Sommer 1890 ihren Betrieb einstellen würden. Sonst wäre der Kontrakt hinfällig geworden[24]).

Als Endpunkt wurde der neuen Bahn in Hohenfelde die südliche Seite der Lübecker Straße beim Mühlendamm zugewiesen. Von hier verlief sie über Lübecker Tor—Lohmühlenstraße—Brunnenstraße—Rostocker Straße—Hansaplatz—Baumeisterstraße—Lange Reihe—Ernst-Merck-Straße—Glockengießerwall—Ferdinandstraße—Hermannstraße—Rathausmarkt—Große Johannisstraße—Großer Burstah—Rödingsmarkt—Graskeller—Ellerntorsbrücke—Alter Stein-

weg—Großneumarkt—Neuer Steinweg—Zeughausmarkt (rückkehrend über Mühlenstraße—Große Michaelisstraße—Heiligengeistbrücke)—Millerntor—Reeperbahn zum Wilhelmsplatz. Eine Verlängerung der Bahn durch die Angerstraße nach der Hasselbrookstraße blieb späteren Beschlußfassungen vorbehalten, dagegen wurde die Anlage und Benutzung einer Gleisverbindung zwischen dem Bahnhof Angerstraße und Mühlendamm durch die Angerstraße sowie über das zwischen dieser und dem Mühlendamm gelegene freie Feld und durch die kleine dortige Anlage parallel dem Fußwege gestattet.

Die Konzession wurde auf 25 Jahre ab Betriebseröffnung erteilt und als Höchstfahrpreis 15 ₰ festgesetzt. Neu in diesem Vertrage war eine Bestimmung, daß auf Verlangen der Polizeibehörde Extrawagen für die Arbeiterbeförderung gestellt werden mußten, für die ein Fahrpreis von 10 ₰ für die ganze Strecke vorgesehen war.

Die Gr. H.-A. Strab-Ges. mußte also zunächst das formelle Einverständnis der beiden Omnibus-Gesellschaften beibringen, bevor sie weitere Vorarbeiten leisten konnte. Zu diesem Zwecke fanden die beiden notwendigen Generalversammlungen der Omnibus-Gesellschaften am 18. November 1889 im Büro der Gr. H.-A. Strab-Ges. statt, auf denen die Einzelheiten festgelegt wurden[25]).

Die B.O.A.G. erhielt für die Aufgabe ihres Betriebes 50 000 ℳ Entschädigung, außerdem wurde das Grundstück der Gesellschaft auf dem Lübecker Tor-Felde zum Buchwert übernommen (dieses konnte bereits im April 1890 mit Nutzen weiterverkauft werden). Das Stallgrundstück der Gesellschaft in Altona durfte innerhalb der nächsten 10 Jahre nicht für Omnibus- oder Straßenbahnzwecke benutzt werden. Wegen eines Ankaufs der Pferde wurde die Entscheidung ausgesetzt. Diese blieb späteren Verhandlungen vorbehalten, jedoch wurde schon jetzt bestimmt, daß die Wagen in Hamburg und Altona niemals mehr zur öffentlichen Personenbeförderung verwendet werden durften. Das Personal sollte soweit möglich von der Gr. H.-A. Strab-Ges. übernommen werden. Frühestens am 1. April 1890, spätestens am 15. Mai 1890 war die Omnibuslinie stillzulegen.

Der Omnibus Act.-Ges. vorm. Soltau wurde für das teilweise bebaute 63 000 Quadratfuß große Grundstück an der Angerstraße sowie für zwei noch im Besitz von Soltau befindliche Plätze 290 000 ℳ gezahlt, ferner 90 000 ℳ für die Aktiva mit Ausnahme des Barbestandes, der Futter- und Materialvorräte für die Pferde und der ausstehenden Forderungen. Der Betrieb dieser Linie mußte bis zum 1. Mai 1890 aufrechterhalten werden.

Während die B.O.A.G. durch ihren Vorstand liquidiert werden sollte, wurde für die Omnibus Act.-Ges. vorm. Soltau Paul Frey zum Liquidator bestellt, der hierfür 5000 ℳ erhielt.

Das Jahr 1889 konnte der Gr. H.-A. Strab-Ges. also noch keine Entlastung bringen, da die Betriebsumstellungen erst 1890 durchgeführt werden konnten. Merkwürdigerweise wurde von dem Recht, die Fahrten in Altona einzuschränken, im Jahre 1889 noch kein Gebrauch gemacht. Wahrscheinlich konnte die Gesellschaft die Verhandlungen mit Hamburg wegen eines geeigneten Endpunktes am Hafen zunächst nicht zum Abschluß bringen, so daß sie, um dem Ansteigen des Verkehrs auf der Hamburger Seite gewachsen zu sein, den Betrieb im Frühjahr 1889 wieder auf der ganzen Linie verdichten mußte und am 14. April 1889 folgenden Fahrplan einführte[26]):

	alle 10	5	4		5	8 Minuten
ab Klopstockstraße	6.10 —	7.30 —	10.00 —	abends	7.00 —	9.00 — 10.36 Uhr
ab St. Georg	7.10 —	8.30 —	11.00 —	„	8.00 —	10.00 — 11.36 „

Daß diese Betriebsverbesserungen notwendig waren, zeigen die Beförderungsziffern für das Jahr 1889, die gegen 1888 um 8 % höher lagen, und die Besetzung der Wagen, die auch 1888 schon über 100 % betrug. Im einzelnen wurden im Jahre 1889 geleistet[25]):

	1889	1888
Doppelfahrten à 13,5 km	73 879	69 206
Wagen-km	997 366,5	934 281
Beförderte Personen	3 693 583	3 425 033
„ „ im Tagesdurchschnitt	10 110	9 358
Höchste Tagesbeförderungsziffer	17 367	—
Niedrigste „	6 916	—
Durchschnittliche Wagenbesetzung je Einzelfahrt	103,68 %	103 %
Betriebseinnahme	ℳ 393 880,95	369 843,10
„ im Tagesdurchschnitt	ℳ 1 079,12	1 010,50
„ je Fahrgast	₰ 10,65	10,80

Den Beförderungsziffern entsprechend lagen auch die Einnahmen um 24 000 ℳ höher, aber da sich die Ausgaben ungefähr um den gleichen Betrag auf 313 500 ℳ erhöhten, ergab sich wieder nur ein Betriebsüberschuß von 66 355 ℳ, der natürlich für den Zinsendienst (42 500 ℳ) und Steuern und Abgaben (46 600 ℳ) nicht ausreichte, von Abschreibungen ganz zu schweigen. Während die Industrie- und Gewerbe-Ausstellung den anderen Verkehrsunternehmen in diesem Jahre einen zusätzlichen Verkehr brachte, verzeichnete die Gr. H.-A. Strab-Ges. für sich einen ungünstigen Einfluß dieser Ausstellung auf ihren Betrieb. Außerdem beeinträchtigte der Zollanschluß das Geschäftsergebnis durch Lohnerhöhungen und höhere Fouragepreise. Besonders vermerkt wurde, daß im Jahre 1889 für ausländisches Futtergetreide gut 20 000 ℳ Zoll bezahlt werden mußten. Der Geschäftsbericht schloß[27]):

„Wenn auch das Jahr 1889 noch unerfreuliche Resultate lieferte, so ist dieses Jahr insofern ein segensreiches gewesen, als dasselbe wertvolle Verbesserungen brachte, welche allerdings erst 1890 in Wirkung treten werden. In erster Linie ist hier die gem. Vertrages mit der Finanz-Deputation erteilte Konzession für die neue Straßenbahnlinie Hohenfelde—St. Pauli zu erwähnen. Aber auch die Verbesserungen der jetzigen Linie sind so vorzüglich, daß sie ganz entschieden zur Hebung der Bahn beitragen werden."

Die große Hoffnung war jetzt also die neu konzessionierte Linie, deren Bau Anfang 1890 in Angriff genommen wurde. Da sie durchweg bereits vorhandene Gleise benutzen konnte, waren neue Gleisanlagen nur vom Lübecker Tor durch die Lohmühlen-, Brunnen- und Rostocker Straße zum Hansaplatz und von der Reeperbahn zum Endpunkt auf dem Wilhelmsplatz erforderlich, außerdem die Gleisverbindung vom Mühlendamm zum Depot in der Angerstraße. Zur Gewinnung einer nicht zu engen Kurve in die Lohmühlenstraße wurde die Ecke des Gartens vom Krankenhaus an der Lohmühlenstraße und dem Lübecker Tor so weit abgeschnitten, daß eine neue Einfahrt in die Lohmühlenstraße entstand, und die bisherige Ecke mit der Anschlagsäule nunmehr ein Inseltrottoir bildete[28]). Durch ungünstiges Winterwetter konnten die Gleisarbeiten allerdings erst Anfang April 1890 begonnen werden, aber trotzdem war die Bahn dann Anfang Mai betriebs-

bereit[29]). Der für diese Bahn vorgeschriebene Höchstfahrpreis von 15 ₰ bedingte auch für die St. Georg—Altonaer Linie eine Änderung der Zahlgrenzen und Fahrpreise, die mit dem 1. Mai 1890 wirksam wurden. Die Zahlgrenzen wurden um eine vermindert, und zwar hob man die Zahlgrenze Baumwall auf und dehnte die Zahlgrenze Rathausmarkt bis zum Rödingsmarkt aus. Der Tarif änderte sich wie folgt: 1—2 Teilstrecken: 10 ₰, 3: 15 ₰, 4: 20 ₰ und 5: 25 ₰. Da man bisher für 10 ₰ drei Zahlgrenzen fahren konnte, bedeutete der neue Tarif also eine Erhöhung der Fahrpreise um 5 ₰ für Entfernungen über zwei Zahlgrenzen[30]). Auch die Einschränkung der Fahrten nach Altona wurde jetzt Wirklichkeit, nachdem die neue Endstation beim St.-Pauli-Fischmarkt an der Hafenstraße und der zum Löschplatz führenden Abzweigung dieser Straße vollendet war. Ab 5. Mai 1890 verkehrte daher eine neue Zwischenlinie mit folgendem Fahrplan[31]):

ab St. Georg	8.45 Uhr	—	abends	7.25 Uhr	alle	10 Minuten
ab Hafenstraße	9.25 „	—	„	8.05 „	„	10 „

Die Stammlinie verkehrte sodann nur noch alle 10 Minuten, und zwar:

	alle 10		5		10 Minuten
ab Klopstockstraße	7.00 — 7.40	—	vorm. 9.00	—	abends 10.00 Uhr
ab St. Georg	8.00 — abends 7.30	—	8.50	—	abends 11.00 „

Der 5-Minuten-Betrieb in den Morgenstunden ab Altona und in den Abendstunden ab St. Georg war durch die Ein- und Aussetzfahrten der Zwischenlinie bedingt. Zur Unterscheidung von der Stammlinie, die abends orangegelbe Lichter zeigte, führte die neue Zwischenlinie grüne Lichter und Schilder, die mit „St. Georg—Börse—Hafen“ beschriftet waren.

Am 8. Mai 1890 erfolgte dann die Eröffnung der neuen Linie von Hohenfelde nach St. Pauli, nachdem sie am Vortage durch eine Probefahrt mit geladenen Gästen eingeweiht worden war[32]). Diese begann am Hansaplatz zunächst in Richtung Hohenfelde, wo das neue Depot Angerstraße besichtigt wurde und schloß mit einer gemeinsamen Tafel im Hotel Hammonia auf St. Pauli. Die ehemaligen Stallungen von Soltau an der Angerstraße waren einem umfassenden Neu- und Erweiterungsbau unterzogen worden. Auch hatte man eine Remise für 35 Wagen nach den Entwürfen von Avé-Lallement im Stile des Bahnhofs Schützenhof neu errichtet. Bei der Eröffnung standen für den Betrieb dieser Linie 28 Wagen zur Verfügung, die wieder von P. Herbrand, Köln-Ehrenfeld, geliefert waren, und denen Anfang Juni 1890 noch einige weitere Wagen folgten. Auch der Pferdebestand der Gesellschaft mußte für diese Linie um gut 100 Tiere erhöht werden.

Mit dem Hinweis, daß die Fahrten in einigen Wochen vermehrt würden, galt zunächst folgender Fahrplan:

	alle 6		5		6 Minuten
ab Hohenfelde	7.00 — 11.00	—	abends 10.00	—	12.00 Uhr
ab St. Pauli	7.46 — 11.46	—	„ 10.48	—	12.48 „

Bei der Teilstreckeneinteilung: Lübecker Straße—Ernst-Merck-Straße—Rödingsmarkt—Wilhelmsplatz (St. Pauli) kosteten 1—2 Teilstrecken 10 ₰ und 3 Teilstrecken 15 ₰, aber in den nach 12 Uhr nachts von St. Pauli nach Hohenfelde fahrenden Wagen wurde der doppelte Tarif erhoben. Die Wagen dieser Linie trugen quer über dem Laternendach ein sogen. „hohes Fahnenschild“, auf dem die

Endstationen zu lesen waren und das in der Mitte ein Stern zierte, dem die Linie ihren späteren Namen „Sternbahn" zu verdanken hatte. Teilweise wurde sie aber auch „Cognacbahn" genannt. Ihre Signallichter und die Seitenschilder waren von roter Farbe.

Die Spätwagen ab St. Pauli wurden zunächst nur versuchsweise gefahren, aber dann beibehalten, da sie sich bewährten, ebenso zwei Frühfahrten, die auf der Altonaer Linie eingelegt waren[34]). Ab 1. Juni 1890 galt dann der angekündigte verbesserte Fahrplan[35]):

	alle 6			4		5		6 Minuten
ab Hohenfelde	7.00	— 8.00	— abends	10.00	—	11.00	—	12.00 Uhr
ab St. Pauli	7.48	— 8.48	— „	10.32	—	11.42	—	12.48 „

Aber auch auf den anderen beiden Linien wurde die Wagenfolge wieder verdichtet, da sich die Halbierung der Fahrten nach Altona als zu weitgehend gezeigt und zu berechtigten Beschwerden aus dem Publikum geführt hatte:

Linie St. Georg—Altona	alle 10			5		4		8 Minuten
ab Klopstockstraße	6.15, 6.45, 7.00	— 7.40	—	8.50	—	9.06	—	abends 10.02 Uhr
	alle 10			8		4		8 Minuten
ab St. Georg	7.15, 7.45, 8.00	— 9.50	—	abends 7.18	—	8.46	—	11.02 Uhr

Linie St. Georg—Hafenstraße

ab St. Georg 8.45 — 9.45 alle 10 Min., 9.45 — abends 7.14 Uhr alle 8 Minuten

ab Hafenstraße 9.23 — abends 7.55 Uhr alle 8 Minuten

Die Hoffnungen, die die Gesellschaft auf diese Betriebsumstellung gesetzt hatte, erfüllten sich zunächst, im Juli 1890 wurden schon 86% mehr Fahrgäste befördert als im Juli 1889. Auch die Durchschnittseinnahme erhöhte sich auf 11,19 ₰ je Fahrgast. Aber schon sehr bald erfolgte ein erster Rückschlag. Anfang August 1890 wurde nämlich damit begonnen, das Straßenniveau des nördlichen Teiles des Rödingsmarktes und eines Teiles des Großen Burstah um drei bis vier Fuß zu erhöhen. Für die Zeit dieser Arbeiten wurde die Endstation der Linien der H.A.N.W.T.C. nach der Admiralitätstraße zurückverlegt, während die H.-A. Pf. mit ihren auslenkbaren Wagen durch den Neuen Wall fuhr. Für die nicht auslenkbaren Wagen der Gr. H.-A. Strab-Ges. mußten indessen Notgleise vom Großen Burstah nach dem Graskeller und der Heiligengeistbrücke verlegt werden, die, nachdem der Sand in der projektierten Höhe aufgeschüttet war, einfach auf Querhölzern provisorisch befestigt wurden. Doch schon nach den ersten Fahrten wich der Sand aus, und die Schienen neigten sich so bedenklich zur Seite, daß die Wagen umzukippen drohten. Der Betrieb kam gänzlich zum Erliegen, und die Fahrgäste mußten zunächst den Weg von der Heiligengeistbrücke bis zum Ende der Baustelle im Großen Burstah zu Fuß zurücklegen[36]). Man half sich schließlich, indem man am 11. August 1890 die noch vorhandenen rot-weißen Omnibusse der ehemaligen Soltau'schen Linie wieder in Betrieb setzte und diese zwischen Rathausmarkt und St. Pauli verkehren ließ. Dieses Provisorium dauerte elf Tage, am 22. August 1890 konnte der Normalbetrieb wieder aufgenommen werden[37]). Aber die Mindereinnahme für diese Zeit betrug im Vergleich zu den übrigen Tagen dieses Monats reichlich 5000 ℳ[38]).

Durch diese neue Linie der Gr. H.-A. Strab-Ges. erlitt die H.-A. Pf. eine beachtliche Verkehrseinbuße auf ihrem Streckenabschnitt Innenstadt—St. Pauli, und Differenzen ließen auch nicht lange auf sich warten. Es liegt auf der Hand, daß

die einspännig gefahrenen Wagen der Gr. H.-A. Strab-Ges. langsamer fuhren als die zweispännig gefahrenen Wagen der H.-A. Pf., die dann häufig die ersteren einholten, aber trotzdem sie auslenkbar waren, diese nicht überholen durften. Es mag hinzukommen, daß die Kutscher der Gr. H.-A. Strab-Ges. sich dann auch deswegen nicht sonderlich beeilten, um der Konkurrenz möglichst viele Fahrgäste wegzufangen. Die Gr. H.-A. Strab-Ges. wurde schließlich von der H.-A. Pf. verklagt, und das Landgericht entschied, daß die Wagen der H.-A. Pf. fortan berechtigt wären, die Wagen der Gr. H.-A. Strab-Ges. zu überholen, wenn deren langsames Fahren eine Verspätung herbeiführen sollte[39]).

Nachdem der September 1890 der Gr. H.-A. Strab-Ges. dann wieder normale Betriebsergebnisse gebracht hatte, traten im Oktober neue Schwierigkeiten auf. Unter den Pferden der Gesellschaft brach die Staupe aus, so daß der Betrieb ungefähr auf die Hälfte, an einigen Tagen sogar auf ein Drittel, eingeschränkt werden mußte. Selbst für diesen eingeschränkten Betrieb mußten noch 12 Pferde hinzugemietet werden, die der Altonaer Bahn-Procoureur Grund stellte und die 6 % der Fahrten ausführten[40]). Um das Übel an der Wurzel zu packen, wurden die Stallungen in Altona und Hohenfelde nicht nur gründlichst desinfiziert, sondern der Boden derselben auch 4½ Fuß tief ausgegraben und auszementiert sowie die Wände mit Ölfarbe überstrichen[41]).

Die Auswirkungen dieser Seuche machten sich aber bis in den November hinein spürbar. Anfang November konnte zunächst der 5- und 6-Minuten-Betrieb wieder in einen 4-Minuten-Betrieb umgewandelt werden[42]), und die grüne Linie St. Georg—Hafen, die ganz eingestellt werden mußte, nahm ihre Fahrten sogar erst am 24. November 1890 wieder auf[43]).

Diese Rückschläge konnten auf den Abschluß des Jahres 1890 nicht ohne Auswirkung bleiben, besonders auch, weil der Betrieb im ersten Drittel dieses Jahres noch unter den gleichen Übelständen litt wie in den Vorjahren, in denen die Einnahmen die Unkosten nicht deckten. Die Monate Juni, Juli, September und Dezember hatten freilich gezeigt, daß die Gesellschaft lebensfähig sein konnte. Auf der Linie St. Georg—Altona erbrachte eine Doppeltour jetzt 6,10 ℳ (1889 — 5,33 ℳ). Auch die Durchschnittseinnahme je Fahrgast erhöhte sich auf 11,22 ₰ (1889 — 10,65 ₰). Für die neue Linie Hohenfelde—St. Pauli waren die gleichen Zahlen 5,03 ℳ und 11,22 ₰. Nicht erfüllt hatten sich namentlich im Winter die Erwartungen der Linie St. Georg—Hafen, für die eine Betriebsänderung wünschenswert erschien. Außerdem sprach der Geschäftsbericht von einem langen Streik und schlechtem Sommerwetter, wodurch das Ergebnis weiterhin beeinträchtigt wurde[44]). Auf den Linien der Gesellschaft wurden in diesem Jahre 5 758 973 Personen befördert, davon seit dem 8. Mai 1890 4 508 398 Personen. Während bis zum 7. Mai 1890 der Tagesdurchschnitt nur 9847 Personen betrug, stieg diese Zahl danach auf 18 843 Personen. Entsprechend lag es bei den Einnahmen. Von der Gesamteinnahme von 636 109,25 ℳ entfielen auf die Zeit nach der Betriebsumstellung 502 946,50 ℳ.

Da aber der Bau der neuen Linie nicht durch Ausgabe neuer Aktien, sondern mit einem Bankkredit finanziert worden war, bestand jetzt eine neue Bankschuld von 1,2 Millionen ℳ, deren Verzinsung fast 52 000 ℳ erforderte. Nun erbrachte zwar das Jahr 1890 einen Betriebsüberschuß von zirka 113 600 ℳ. Da aber in den vergangenen Jahren kaum Beträge für Abschreibungen verfügbar waren,

wurden jetzt 105 700 ℳ für diese Zwecke verwandt, so daß nur knapp 8000 ℳ Zinsen an die Bank gezahlt werden konnten. Dadurch erhöhte sich der Verlustvortrag aus den Vorjahren von 154 000 ℳ jetzt auf 198 000 ℳ.

Der Pferdebestand war in diesem Jahre von 188 auf 319 Tiere erhöht worden, die aber mit je 800 ℳ erheblich höher als bei anderen Gesellschaften zu Buch standen. Die Unterhaltung der Pferde konnte 1890 je Pferd und Tag um 12,7 ₰ niedriger gehalten werden als im Jahre 1889, sie lag aber etwas höher als bei anderen Gesellschaften, weil man durch eine bessere Fütterung eine intensivere Ausnutzung und dadurch einen niedrigeren Bestand erreichen wollte.

Das Wagenkonto verzeichnete 64 Pferdebahnwagen, 16 Geschäftswagen und noch 19 alte Omnibusse aus dem vormaligen Besitz von Soltau. Zur Ergänzung seien hier einige Zahlen der Gewinn- und Verlustrechnung der Jahre 1889/90 genannt:

	1890	1889
Einnahmen:		
Betriebseinnahmen	636 109 ℳ	393 881 ℳ
Düngerverkauf und Diverse	19 107 ℳ	3 359 ℳ
Verlust	43 956 ℳ	85 059 ℳ
Ausgaben:		
Stallunkosten	51 850 ℳ	33 517 ℳ
Fourage	152 288 ℳ	129 459 ℳ
Betriebsunkosten	115 953 ℳ	80 773 ℳ
Büro und Verwaltung	19 920 ℳ	17 417 ℳ
Hufbeschlag	16 267 ℳ	10 965 ℳ
Beleuchtung	5 441 ℳ	3 040 ℳ
Wagenreparatur und Reinigung	23 833 ℳ	14 637 ℳ
Bahnreparatur und Reinigung	8 392 ℳ	14 338 ℳ
diverse Unkosten	3 360 ℳ	1 726 ℳ
Abgaben und Steuern	nicht angegeben	46 600 ℳ
Bahngelder an andere Gesellschaften	31 148 ℳ	17 411 ℳ
Abschreibungen	105 688 ℳ	63 348 ℳ
Zinsen	38 722 ℳ	42 467 ℳ
Zinsen der interimistisch kontrahierten Bankschuld	51 870 ℳ	

Die Lage der Gesellschaft war zweifellos kritisch, wenn sie auch lebensfähig und die Verzinsung eines normalen Kapitals durchaus möglich war. Aber eine Vorbedingung war die Beseitigung der Bankschuld und des Verlustsaldos. Da an eine Abtragung der Bankschuld vorläufig nicht zu denken war, wurde es schon als eine Erleichterung empfunden, daß für das Jahr 1891 wenigstens eine Senkung des Zinsfußes erreicht werden konnte. Unter diesen Umständen war auch nicht an eine Neuausgabe von Aktien zu denken, und eine Zusammenlegung der ersten Emission erschien auch nicht ratsam. Schweren Herzens entschloß man sich daher im Einvernehmen mit dem Aufsichtsrat zum Abschluß eines Fusionsvertrages mit der Straßeneisenbahn-Gesellschaft und bemerkte dazu, daß man die Selbständigkeit nur ungern aufgäbe, da das Unternehmen jetzt rentabel wäre, aber die Fusion würde ebenso sehr zu einem gedeihlichen Bestehen beider dann vereinigten Gesellschaften beitragen, wie solche auch in mancherlei Beziehung dem allgemeinen Verkehrsinteresse dienlich werden könnte. Dem Gründer und Direktor der Gesellschaft Fr. Th. Avé-Lallement blieb es erspart, an den Verhandlungen, die zu diesem weittragenden Entschluß führten, teilzunehmen. Er starb am 9. November 1890 im 85. Lebensjahr[45]).

Nachdem die angestrebte Fusion von den Generalversammlungen und Behörden genehmigt war, ging die Verwaltung der Gr. H.-A. Strab-Ges. im Mai 1891 auf die Straßeneisenbahn-Gesellschaft über. Der Aktienumtausch wurde im Verhältnis 10:8 durchgeführt, und die verschiedenen Bankschulden von der Straßeneisenbahn-Gesellschaft durch Überweisung von 1 Million ℳ in Aktien an die Banken beglichen. Durch den besseren Kurs der Aktien der Straßeneisenbahn-Gesellschaft wurden also direkte Verluste vermieden, und der Erwerbspreis für die Gr. H.-A. Stab-Ges. belief sich buchmäßig auf 1,8 Millionen ℳ [46]). Die Inhaber der noch im Umlauf befindlichen 942 600 ℳ Schuldobligationen der Gr. H.-A. Strab-Ges. wurden im Frühjahr 1892 aufgefordert, dieselben zur Einlösung vorzulegen oder die Straßeneisenbahn-Gesellschaft als Schuldnerin anzuerkennen.

Vertragsmäßig wurde der Betrieb der Gr. H.-A. Strab-Ges. aber noch bis zum 1. April 1892 in unveränderter Form selbständig neben der Straßeneisenbahn-Gesellschaft weitergeführt, und in dieser Periode konnte der Nachweis erbracht werden, daß der Betrieb jetzt tatsächlich rentabel war. Im Jahre 1891 konnte eine Gesamteinnahme von 792 233 ℳ erzielt werden, die noch um 17 650 ℳ hätte höher sein können, wenn sich nicht die Unterhaltungskosten der Pferde gegen 1890 um 15,44 ₰ je Tier und Tag erhöht hätten. Die Entwicklung der Linie Hohenfelde—St. Pauli wurde als sehr befriedigend bezeichnet, und über die Linie St. Georg—Altona wurde gesagt, daß auch diese hätte rentabel sein können, wenn für sie nicht so viele Vorspannpferde erforderlich wären. Lediglich die Linie St. Georg—Hafen erfuhr eine schlechte Beurteilung. Sie ist dann ja auch bald wieder mit der Stammlinie der Gesellschaft verschmolzen worden.

Die Ausgaben beliefen sich auf 667 330 ℳ, so daß ein Betriebsgewinn von 124 900 ℳ erzielt werden konnte. Hierzu kam dann der Buchgewinn von 400 000 ℳ, der sich aus den beim Aktienumtausch gekürzten 200 000 ℳ und den von den Banken nachgelassenen 200 000 ℳ ergab. Hieraus wurden zunächst der Verlustsaldo von 198 000 ℳ, die Fusionskosten sowie die Ablösung nicht mit übernommener Verträge usw. mit 85 200 ℳ gedeckt. Weitere 161 400 ℳ verwandte man für Abschreibungen, und zwar über die Hälfte des Betrages, nämlich 82 250 ℳ für das Pferdekonto, um die Pferde dem Buchwert der Straßeneisenbahn-Gesellschaft von 610 ℳ anzupassen. Die dann noch verbliebenen 80 200 ℳ konnten der Straßeneisenbahn-Gesellschaft als Reingewinn überwiesen werden. Auch hier lasse ich noch einige Vergleichszahlen aus der Abrechnung folgen [47]):

	1891	1890
Betriebseinnahmen	786 705 ℳ	636 109 ℳ
Düngerverkauf und Diverse	5 528 ℳ	19 107 ℳ
Abschreibungen	161 412 ℳ	105 688 ℳ
Verlust	——	43 956 ℳ
Gewinn	124 903 ℳ	——

Im April und Juli 1892 wurden dann die Linien Hohenfelde—St. Pauli und St. Georg—Hafen mit anderen Linien kombiniert, und am 1. Januar 1893 besagte eine Anzeige in den Hamburger Nachrichten, daß die Liquidation beschafft und die Gesellschaft mit Aktiven und Passiven auf die Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft übergegangen sei [48]).

Mit der Gr. H.-A. Strab-Ges. war wieder eine Gesellschaft aus Hamburgs Verkehrsleben abgetreten, die zwar nur kurze Zeit bestand, aber in dieser Periode

doch auch entscheidend an dem Ausbau und an der Modernisierung unseres Verkehrswesens beteiligt war, indem es ihr vorbehalten blieb, die letzten innerstädtischen Omnibuslinien durch Pferdebahnen zu ersetzen, und damit das Netz der Pferdebahnen nicht unwesentlich zu erweitern.

Die Große Hamburg-Altonaer Straßenbahn-Gesellschaft

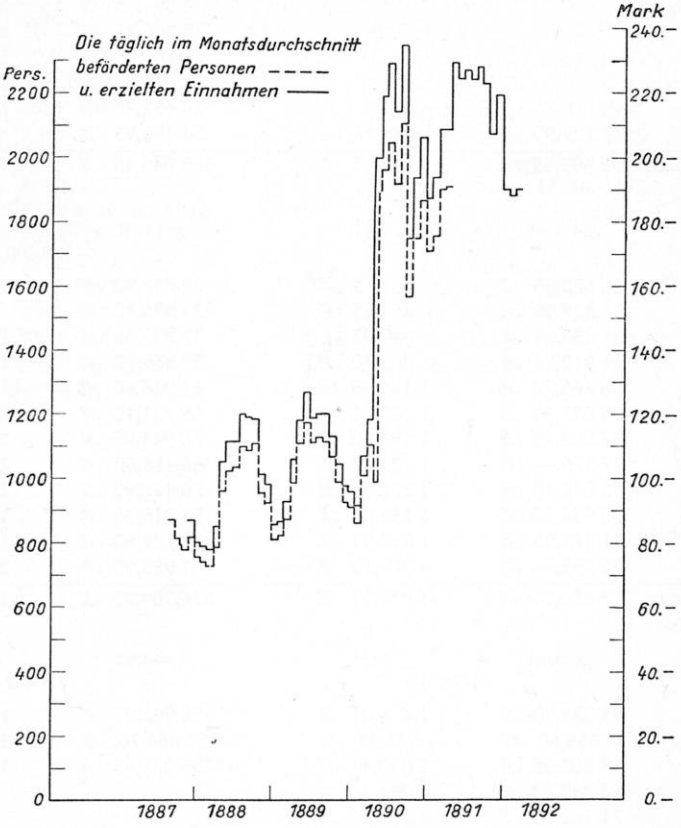
Beförderungsziffern der Jahre 1887—1891

Monat		gesamt	⌀ tägl.	gesamt	⌀ tägl.	gesamt	⌀ tägl.
		1887		1888		1889	
Januar				234 242	7 556	251 908	8 126
Februar				215 674	7 437	230 078	8 217
März				226 132	7 295	272 246	8 782
April				236 455	7 882	297 110	9 904
Mai				298 708	9 636	344 170	11 102
Juni				306 308	10 210	352 612	11 754
Juli				320 848	10 350	345 802	11 155
August				341 081	11 003	348 826	11 252
September		130 595	8 706	327 721	10 924	335 523	11 184
Oktober		252 206	8 136	344 373	11 109	330 975	10 677
November		234 908	7 830	286 988	9 566	296 487	9 883
Dezember		253 486	8 177	286 503	9 242	287 846	9 285
	zus.	871 195	8 142	3 425 033	9 358	3 693 583	10 119

Monat		gesamt	⌀ tägl.	gesamt	⌀ tägl.
		1890		1891	
Januar		282 843	9 124	529 676	17 086
Februar		242 046	8 644	492 198	17 578
März		313 486	10 112		
April		331 730	11 058	572 374	19 079
Mai		548 725	17 701*)		
Juni		588 639	19 621		
Juli		633 823	20 446		
August		593 797	19 155		
September		631 993	21 066		
Oktober		487 036	15 711		
November		525 111	17 504		
Dezember		579 744	18 701		
	zus.	5 758 973	15 778		

*) 1— 7. Mai: 9 847
8.—31. Mai: 18 943

Große Hamburg - Altonaer Straßenbahn-Gesellschaft



Die Große Hamburg-Altonaer Straßenbahn-Gesellschaft

Betriebseinnahmen der Jahre 1887—1892

Monat	gesamt	⌀ tägl.	gesamt	⌀ tägl.
	1887		1888	
Januar			25 030,80 ℳ	807,45 ℳ
Februar			22 992,85 ℳ	792,85 ℳ
März			24 190,10 ℳ	780,33 ℳ
April			25 556,05 ℳ	851,86 ℳ
Mai			32 781,80 ℳ	1 057,48 ℳ
Juni			33 488,70 ℳ	1 116,29 ℳ
Juli			34 894,45 ℳ	1 125,63 ℳ
August			37 246,45 ℳ	1 201,50 ℳ
September			35 861,80 ℳ	1 195,39 ℳ
Oktober			36 816,70 ℳ	1 187,64 ℳ
November			30 492,45 ℳ	1 016,41 ℳ
Dezember	27 129,90 ℳ	875,16 ℳ	30 490,95 ℳ	983,58 ℳ
zus.	95 695,45 ℳ	894,35 ℳ	369 843,10 ℳ	1 010,50 ℳ

Monat	gesamt	⌀ tägl.	gesamt	⌀ tägl.
	1889		1890	
Januar	26 670,65 ℳ	860,35 ℳ	29 848,90 ℳ	962,87 ℳ
Februar	24 327,90 ℳ	868,85 ℳ	25 596,30 ℳ	914,15 ℳ
März	28 852,65 ℳ	930,73 ℳ	33 255,35 ℳ	1 072,75 ℳ
April	31 910,85 ℳ	1 063,70 ℳ	35 555,70 ℳ	1 185,19 ℳ
Mai	36 765,70 ℳ	1 185,99 ℳ	61 916,60 ℳ	1 997,31 ℳ
Juni	38 097,50 ℳ	1 269,91 ℳ	65 731,10 ℳ	2 191,04 ℳ
Juli	37 008,45 ℳ	1 193,82 ℳ	70 943,05 ℳ	2 288,48 ℳ
August	37 376,— ℳ	1 205,68 ℳ	66 486,50 ℳ	2 144,72 ℳ
September	36 044,10 ℳ	1 201,47 ℳ	70 447,90 ℳ	2 348,26 ℳ
Oktober	35 124,20 ℳ	1 133,04 ℳ	54 215,35 ℳ	1 748,88 ℳ
November	31 347,95 ℳ	1 044,93 ℳ	58 122,60 ℳ	1 937,42 ℳ
Dezember	30 355,— ℳ	979,19 ℳ	63 989,90 ℳ	2 064,19 ℳ
zus.	393 880,95 ℳ	1 079,12 ℳ	636 109,25 ℳ	1 742,76 ℳ

Monat	gesamt	⌀ tägl.	gesamt	⌀ tägl.
	1891		1892	
Januar	58 234,90 ℳ	1 878,61 ℳ	58 947,25 ℳ	1 901,52 ℳ
Februar	54 359,60 ℳ	1 941,41 ℳ	54 684,10 ℳ	1 885,66 ℳ
März	64 802,95 ℳ	2 090,42 ℳ	59 077,45 ℳ	1 905,72 ℳ
April	62 799,40 ℳ	2 093,31 ℳ		
Mai	71 162,70 ℳ	2 295,56 ℳ		
Juni	67 383,85 ℳ	2 246,13 ℳ		
Juli	70 331,35 ℳ	2 268,75 ℳ		
August	69 616,20 ℳ	2 245,68 ℳ		
September	68 473,30 ℳ	2 282,44 ℳ		
Oktober	69 183,45 ℳ	2 231,72 ℳ		
November	62 302,80 ℳ	2 076,76 ℳ		
Dezember	68 054,55 ℳ	2 195,31 ℳ		
zus.	786 705,05 ℳ	2 155,35 ℳ		

[1]) Verw. Altona 1906, Bd. II
[2]) St.A.—IV B/3/2d/14
[3]) Reform 21. 11. 1885
[4]) Reform 6. u. 30. 12. 1885
[5]) St.A.—VII/Ka/11/17/74
[6]) Reform 7. 8. 1886
[7]) Reform 23. 7. 1886
[8]) Reform 19. 8. 1887
[9]) Reform 1. 12. 1886
[10]) Reform 6. 9. 1887
[11]) Reform 16. 6. 1887
[12]) Reform 10. 2. 1887
[13]) Reform 30. 8. 1887
[14]) Hmb. Fremdbl. 17. 4. 1894
[15]) Reform 15. 9. 1887
[16]) Reform 9. 10. 1887
[17]) Reform 22. u. 25. 9. 1887
[18]) Reform 7. 10. 1887
[19]) Reform 5., 6. u. 12. 10. 1887
[20]) Reform 26. u. 27. 10. 1887
[21]) Reform 22. 3. 1888
Jahresbericht 1887
[22]) Reform 5. 3. 1889
[23]) Reform 29. 3. 1889
[24]) St.A. — VII/Ka/11/17/90
[25]) Hmb. Corresp. 15. 4. 1890
[26]) Alton. Nachr. 14. 4. 1889
[27]) Reform 13. 4. 1890
[28]) Reform 24. 1. 1890
[29]) Reform 20. 3. 1890
Hmb. Corresp. 3. 4. 1890
[30]) Reform 30. 4. 1890
[31]) Reform 4. u. 6. 5. 1890
[32]) Reform 8. 5. 1890
[33]) Reform 6. 5. 1890
[34]) Hmb. Corresp. 1. 6. 1890
[35]) Reform 1. 6. 1890
[36]) Reform 9. 8. 1890
[37]) Reform 12. u. 23. 8. 1890
[38]) Reform 4. 9. 1890
[39]) Alton. Nachr. 2. 12. 1890
[40]) Hmb. Nachr. 14. 10. 1890
Hmb. Corresp. 3. 11. 1890
[41]) Hmb. Nachr. 17. 10. 1890
[42]) Hmb. Nachr. 3. 11. 1890
[43]) Alton. Nachr. 3. 12. 1890
[44]) Hmb. Nachr. 24. 3. 1891
[45]) Hmb. Nachr. 10. 11. 1890
[46]) Hmb. Nachr. 20. 3. 1891
[47]) Hmb. Nachr. 24. 3. 1892
[48]) Hmb. Nachr. 1. 1. 1893.

10. Abschnitt

Das letzte Jahrzehnt innerstädtischer Omnibuslinien

Nachdem es in den ersten Jahren des Bestehens der Pferde-Eisenbahnen durchaus noch nicht erwiesen war, welches Verkehrsmittel sich auf die Dauer würde durchsetzen können — die Omnibusse oder die Pferde-Eisenbahnen —, so neigte sich das Verhältnis besonders seit 1875 doch mehr und mehr zugunsten der Pferde-Eisenbahnen. Ihnen mußten die Omnibuslinien nach hartem Kampf nach und nach weichen, so daß Ende 1882 nur noch drei Omnibuslinien bestanden, nämlich zwei der B.O.A.G., und zwar die vom Schweinemarkt Hamburg nach der Klopstockstraße in Altona und die von der Kuhmühle nach der Holstenstraße in Altona, und die Omnibuslinie von Soltau vom Lübecker Tor zum Graskeller. Die Aktionäre der B.O.A.G. betrachteten das Rennen schon Ende 1882 für verloren, denn der Verkehr auf ihren Linien war in diesem Jahr gegen das Vorjahr wiederum um 25 % zurückgegangen. Zu der beschlossenen Liquidation des Unternehmens kam es dann aber doch nicht, da die Untersuchungen ergaben, daß die Verwertung der Aktiven kaum 40 % ergeben hätte. Man zog daher eine Rekonstruktion des Unternehmens vor und legte das Aktienkapital durch Ausgabe neuer, auf Inhaber lautender Stammprioritätsaktien à 300 ℳ auf 300 000 ℳ zusammen. Den neuen Aktien wurde auf der Generalversammlung vom 23. Januar 1883 das Recht einer Vorzugsdividende bis zu 6 % sowie einer bevorzugten Befriedigung bei einer Auflösung des Unternehmens eingeräumt. Auf Fragen aus Aktionärskreisen, welcher Art die geplanten Betriebsumstellungen seien, wurde geantwortet, daß auch der bisherige Vorstand zurückträte, um bei der veränderten Sachlage neue und andere Kräfte mit der Leitung des Unternehmens zu betrauen, deren Entscheidung nicht vorgegriffen werden sollte[1]). Diese Entscheidungen ließen dann auch nicht lange auf sich warten. Es wurde beabsichtigt, die Stammlinie nur noch zwischen Rathausmarkt Hamburg und Rathausmarkt Altona verkehren zu lassen, da man sich dadurch nur auf der Altonaer Seite eine Ersparnis von 75 000 ℳ im Jahr errechnet hatte; ein diesbezüglicher Antrag wurde dem Altonaer Magistrat schon Ende Januar 1883 vorgelegt und rief in ganz Altona einen Sturm der Entrüstung hervor. Obwohl die Gesellschaft wissen ließ, daß sie die Linie nur noch zwischen St. Pauli und Rathausmarkt Hamburg verkehren lassen würde, wenn ihre Petition auf Widerstand stieße, wurde der Antrag abgelehnt[2]). Nun wird es der Gesellschaft mit der Drohung aber nicht ernst gewesen sein, denn da man auch die Holstenstraßenlinie verändern wollte, wäre es nicht ratsam gewesen, sich mit Altona zu überwerfen. So lagen dann der Sitzung der Städtischen Kollegien vom 23. Februar 1883 zwei neue Anträge der Gesellschaft vor, die fast einstimmig angenommen wurden. Es handelte sich um die Verlegung des Abfahrts-

platzes der blauen Linie von der Ottensener Grenze jetzt nur nach dem östlichen Ende der Palmaille und die Teilung der gelben Linie in zwei Linien, von denen die eine zwischen Holstenstraße und Adolphsplatz und die andere zwischen Mönkedamm und Kuhmühle verkehren sollte. Auf allen drei Linien war ein einheitlicher Fahrpreis von 10 ₰ vorgesehen[3]).

Auf der Stammlinie wurde die Verkürzung dann schon am 1. März 1883 durchgeführt. Von diesem Tage an verkehrte sie nur noch zwischen Rathausmarkt Hamburg, wo sie vor der Apotheke hielt, über Große Johannisstraße—Adolphsplatz—Adolphsbrücke—Neuer Wall—Steinwege—Millerntor—Reeperbahn—Reichenstraße—Rathausmarkt Altona—Große Prinzen- und Große Mühlenstraße bis vor das Gebäude des alten Altonaer Stadttheaters am Anfang der Palmaille. Die Wagen fuhren ganztägig alle 5 Minuten, und zwar ab Altona von 8.00 Uhr morgens bis 10.55 Uhr abends und ab Hamburg von 8.30 Uhr morgens bis 11.25 Uhr abends. Der Fahrpreis betrug werktags und sonntags 10 ₰ für die ganze Strecke[4]). Wenn die durchschnittliche Einnahme je Fahrgast jetzt auch von 12,1 ₰ auf 10,5 ₰ im März 1883 zurückging, so war ein gewisser Erfolg dieser Maßnahme doch zu verzeichnen. Während im Februar 1883 täglich nur noch ungefähr 6000 Personen befördert wurden, so stieg diese Zahl im März wieder auf 7700 Personen, so daß der Vorstand auf der Generalversammlung am 24. April 1883 befriedigt feststellte, daß sich das Unternehmen die Gunst des Publikums wieder erworben habe und man auf einen günstigen Verlauf des Jahres hoffen dürfe[5]).

Die Aufteilung der Holstenstraßenlinie in zwei Linien wurde erst am 12. Mai 1883 verwirklicht. Von diesem Tage an fuhren die gelben Wagen nur noch zwischen Holstenstraße und Adolphsplatz, während der Streckenabschnitt Mönkedamm—Kuhmühle als neue Linie mit blauen Wagen betrieben wurde. Beide Linien verkehrten alle 15 Minuten nach folgendem Fahrplan[6]):

1. Linie Mönkedamm—Kuhmühle:
   ab Kuhmühle: 8.00 Uhr morgens bis 11.00 Uhr abends
   ab Mönkedamm: 8.30 „ „ „ 11.30 „ „

2. Linie Adolphsplatz—Holstenstraße Altona:
   ab Adolphsplatz: 8.30 Uhr morgens bis 11.30 Uhr abends
   ab Holstenstraße: 8.00 „ „ „ 11.00 „ „

Auch auf diesen beiden Linien galt der Einheitsfahrpreis von 10 ₰ sowohl werktags als auch sonntags. Die ursprünglich vorgesehene Verlegung des Abfahrtsplatzes in Altona von der Holstenstraße nach dem Gählersplatz ist schon nach zwei Tagen wieder rückgängig gemacht worden[7]).

Eine weitere Verbesserung des Betriebes erfolgte am 1. Juni 1883, als die Linie Mönkedamm—Kuhmühle durch die Güntherstraße bis zum Lübschenbaum verlängert und auf allen drei Linien die Betriebszeit durch Einführung eines neuen Fahrplans morgens und abends wie folgt ausgedehnt wurde[8]):

Linie Altona Palmaille—Hamburg Rathausmarkt:
   ab Palmaille: 7.20 Uhr morgens bis 11.15 Uhr abends alle 5 Minuten
   ab Rathausmarkt: 8.00 „ „ „ 11.45 „ „ „ 5 „

Linie Mönkedamm—Lübscherbaum:
   ab Lübscherbaum: 7.35 Uhr morgens bis 11.20 Uhr abends alle 15 Minuten
   ab Mönkedamm: 8.15 „ „ „ 12.00 „ „ „ 15 „

Linie Holstenstraße—Adolphsplatz:

ab Holstenstraße: 7.35 Uhr morgens bis 11.20 Uhr abends alle 15 Minuten
ab Adolphsplatz: 8.15 „ „ „ 12.00 „ „ „ 15 „

Der bald darauf auf der Linie Lübscherbaum—Mönkedamm eingeführte 10-Minuten-Betrieb wurde am 22. August 1883 wieder aufgegeben, da er sich nicht als rentabel gezeigt hatte[9]).

Die Konzentration aller Kräfte auf ein erfolgreiches Bestehen gegen die Konkurrenz der Pferde-Eisenbahnen führte auch zu einer engeren Zusammenarbeit mit C. H. Soltau, dem Besitzer der Hohenfelder Omnibuslinie Lübecker Tor—Graskeller, deren Ergebnis die Einführung des Umsteigeverkehrs zwischen allen Linien beider Unternehmen war. So wurden ebenfalls ab 1. Juni 1883 Correspondenzbillets à 15 ₰ ausgegeben, die zu einer Fahrt auf folgenden Strecken berechtigten[8]):

1. Palmaille Altona—Lübecker Tor Hohenfelde oder umgekehrt
2. Holstenstr. Altona—Lübecker Tor Hohenfelde „ „
3. Palmaille Altona—Lübscherbaum „ „
4. Holstenstr. Altona—Lübscherbaum „ „

Eine weitere tarifliche Vergünstigung gewährte die B.O.A.G. ihren Fahrgästen der Linie Palmaille—Rathausmarkt ab 1. September 1883 durch Einführung eines Abonnements, indem Kuponbücher zum Preise von 2 ℳ ausgegeben wurden, die 25 Fahrscheine enthielten, so daß den regelmäßigen Benutzern die Einzelfahrt nur noch 8 ₰ kostete[10]). Wieweit für diesen Schritt eine Zweckmäßigkeit in Betracht kam, ist heute nur schwer festzustellen. Sie wirkte sich auf die Einnahme jedenfalls recht ungünstig aus, denn nachdem die Durchschnittseinnahme je Fahrgast nach Einführung des 10-₰-Tarifs auf allen Linien auf 10,25 ₰ im Juni 1883 abgesunken war, ging diese jetzt auf 9,45 ₰ zurück.

Auch C. H. Soltau mußte den veränderten Verhältnissen Rechnung tragen. Schon 1880 führte er auf seiner Linie ein Jahresabonnement für 50 ℳ ein, das jeweils vom 15. April bis zum 14. April des nächsten Jahres galt. Dieses war nur persönlich und auf Extrawagen ungültig. Ebenso gab er 6-Monats- und 3-Monats-Abonnements zum Preise von 32 ℳ (ab 1881: 30 ℳ) bzw. 20 ℳ aus[11]). Vermutlich, um aus Geldverlegenheiten herauszukommen, gab er Anfang Januar 1883, „um vielen Wünschen entgegenzukommen", sogar ein Extraabonnement zum Preise von 68 ℳ aus, das die merkwürdige Laufzeit vom 15. Januar 1883 bis 14. April 1884 hatte[12]). Aber die eigenen Mittel Soltaus werden schließlich doch nicht ausgereicht haben, um allen Anforderungen, auch wegen einer Modernisierung des Wagenparks, gerecht werden zu können. Jedenfalls verkaufte er sein Unternehmen im Mai 1883 an ein Konsortium, das die „Omnibus Aktien-Gesellschaft vorm. Soltau" gründete, die am 1. Juli 1883 ihre Tätigkeit aufnahm und deren Betriebsdirektor C. H. Soltau wurde[13]). Für das erste halbe Geschäftsjahr vom 1. 7. bis 31. 12. 1883 konnte nach Vornahme reichlicher Abschreibungen auf allen Positionen eine Dividende von 3,75 % erwirtschaftet werden, was einer Jahresdividende von 7,5 % entsprach. Gewiß kein ungünstiges Ergebnis, dem auch Anfang 1884 der Kurs der Aktien von 103 Rechnung trug[14]). Es wird aber der einzige gute Abschluß geblieben sein, denn spätere Geschäftsberichte sind — auch auszugsweise — nicht veröffentlicht worden.

Die B.O.A.G. hatte unter ihrer neuen Leitung auch für die Modernisierung ihres

Betriebes manches getan. So erhielt das Personal 52 neue Uniformen[15]). Im Juni wurden zwei neue Wagen dem Betrieb übergeben, denen eine Bestellung von zehn weiteren Fahrzeugen folgte[16]). Zur Annehmlichkeit des Publikums erwärmte man die Wagen der Linie Rathausmarkt—Palmaille im Winter 1883/84 mittels Wärmflaschen, was allgemeine wohlwollende Anerkennung fand[17]). Auch der Abschluß der B.O.A.G. war in diesem Jahre recht erfreulich. Die Zahl der beförderten Personen hob sich um 10 %, und trotz vieler Neuanschaffungen und reichlicher Abschreibungen konnten 5 % Dividende für 1883 verteilt werden[18]). Bei ihren Bemühungen, den Betrieb zu reorganisieren, verfiel die Leitung auch auf die ausgefallene Idee, die Omnibusse den Kondukteuren in Pacht zu geben. Am 6. März 1884 erschien deswegen in der „Reform" folgende Anzeige:

„Der Vorstand hat beschlossen, auf der Linie Lübscherbaum—Mönkedamm die Einnahmen der einzelnen Wagen versuchsweise an geeignete Persönlichkeiten als Kondukteur zu verpachten. — Reflektanten werden aufgefordert, sich im Büro der Gesellschaft, Großneumarkt 54/56, bis zum 15. März zu melden, woselbst die Pachtbedingungen zur Einsicht ausliegen."

Leider ist über diese Pachtbedingungen nichts mehr bekannt, aber der Plan, der auch auf der Generalversammlung am 15. März 1884 zur Sprache kam[19]), wird sich als undurchführbar erwiesen haben, denn es ist später nichts mehr hierüber verlautet.

Die Linie Holstenstraße—Adolphsplatz erhielt im Herbst 1883 die Konkurrenz der Pferde-Eisenbahn auf dem Streckenabschnitt Holstenstraße—Millerntor, die ihr, wie ich bereits dargelegt habe, vorläufig aber nicht ernstlich gefährlich werden konnte, da die Pferde-Eisenbahn vor dem Millerntor endete, während sie selbst in das Stadtzentrum fuhr. Im Gegenteil, der allgemeine Verkehrsaufschwung in jenen Jahren gestattete auf dieser Linie sogar eine Verdichtung des Fahrplans, so daß die Wagen vom 6. April 1884 an ab 12 Uhr mittags alle 12 Minuten fuhren[20]). Ab Mitte April 1884 wurden mit Genehmigung der Städtischen Kollegien Altonas abends noch zwei Spätwagen eingelegt, auf denen der Fahrpreis 20 ₰ betrug[21]).

Das Jahr 1884 verlief für die Aktionäre aber dividendenlos. Wohl stieg die Zahl der beförderten Personen wieder beachtlich an. Insgesamt wurden 3 815 620 Personen gegen 3 385 150 Personen im Jahre 1883 befördert, aber durch vermehrte Betriebskosten und höhere Preise für Fourage verblieb nur ein Reingewinn von 41 053,96 ℳ, der fast ausschließlich zu Abschreibungen verwandt werden mußte. Auf den drei Linien der Gesellschaft waren in diesem Jahre täglich noch 25 Wagen in Betrieb[22]). Wenn sich im nächsten Jahre die Zahl der beförderten Fahrgäste mit 3 803 994 auch fast auf der Höhe des Jahres 1884 hielt, so konnten für 1885 trotzdem noch einmal 3 % Dividende ausgekehrt werden[23]).

Die Leitung der Gesellschaft lag bei dem jetzigen Direktor Tavernier bestimmt in guten Händen, aber einer im Jahre 1886 einsetzenden Abwanderung der Fahrgäste auf die Pferde-Eisenbahnen konnte auch er keinen Einhalt mehr gebieten. Wenn trotzdem in der Presse auch immer wieder erwähnt wurde, daß auf den Omnibuslinien nicht jene nach der Höhe des Trinkgeldes abgemessene vornehme Höflichkeit herrschte und auch in bezug auf die Kleidung der Fahrgäste nicht der strenge Maßstab wie bei den Pferde-Eisenbahnen angelegt wurde[24]), so war das höchstens ein Zeichen dafür, daß die werktätige Bevölkerung in jenen Jahren noch gar nicht daran dachte, sich der Verkehrsmittel zu bedienen, um die Arbeitsstätten

zu erreichen. Dieses war auch deshalb schon gar nicht möglich, da sämtliche Verkehrsmittel ihre Fahrten erst nach dem allgemeinen Arbeitsbeginn aufnahmen.

Die Verkürzung der Stammlinie auf der Altonaer Seite im Jahre 1883 hatte der B.O.A.G. wohl doch nicht die erhoffte Entlastung gebracht, denn im Oktober 1885 stellte sie bei den Städtischen Kollegien Altonas einen Antrag, in dem um die Erlaubnis nachgesucht wurde, die Linie wieder bis zur Klopstockstraße verlängern zu dürfen. Der äußere Anlaß hierfür war eine Anregung Ottensener und Altonaer Einwohner, die mit einer Fahrplanänderung der Hamburg-Altonaer Pferdebahn nicht einverstanden waren[25]). Aber man gestand den einmal aufgegebenen Streckenabschnitt der Gesellschaft nicht wieder zu. Auch ein zweiter Antrag im April 1886 wurde ohne Kommentar abschlägig beschieden[26]). Der Grund war sicher in den damals schwebenden Verhandlungen mit Fr. Th. Avé-Lallement wegen der neuen Hochstraße zu suchen, für dessen Pferdebahn auch die Klopstockstraße als Endpunkt vorgesehen war. Diese Verhandlungen wären zweifellos durch die neuerliche Verlängerung der Omnibuslinie unnötig erschwert worden. Die B.O.A.G. mußte sich also damit abfinden, weiterhin vom Ostende der Palmaille abzufahren. Da aber die Benutzung der Linie zwischen Rathausmarkt Altona und Palmaille schließlich zu dem Aufwand in keinem Verhältnis mehr stand, richtete sie 1887 nochmals ein Gesuch an den Altonaer Magistrat und bat, den Endpunkt der Linie zum Altonaer Rathaus verlegen zu dürfen[27]). Da aber diese abermalige Verkürzung der Linie nie verwirklicht worden ist, ist anzunehmen, daß auch dieser Antrag keinen Erfolg hatte.

Etwas mehr Glück entwickelte das Soltau'sche Unternehmen, das Anfang Mai 1883 wegen Neupflasterung den Endpunkt der Hohenfelder Linie vom Graskeller nach dem Rödingsmarkt verlegen mußte. Da sich aber außerdem das Wenden der Wagen an der Ecke Neuer Wall und Graskeller für den allgemeinen Verkehr als sehr störend erwiesen hatte, wurde aus der vorläufigen Verlegung zunächst eine endgültige[28]). Trotzdem gingen die Bemühungen um einen anderen Endpunkt für diese Linie eifrig weiter. Im November 1883 erfolgte zunächst ein Gesuch, die Linie durch die Admiralitätstraße bis zum Baumwall verlängern zu dürfen, das aber wegen der sehr beengten Einfahrt in die Admiralitätstraße beim Graskeller abgelehnt wurde. Anfang Januar 1884 berichtete die Presse von einem erneuten Gesuch, den alten Halteplatz am Graskeller wieder zu erhalten. Außerdem sprach sie von dem Plan einer weiteren Linie dieser Gesellschaft vom Rödingsmarkt durch den neuen Straßenzug Große Michaelisstraße nach Altona[29]). Realisiert konnte beides nicht werden. Den nächsten Vorstoß unternahm die Gesellschaft dann Anfang Mai 1885, als die Vollendung der neuen Straße bevorstand. Jetzt beantragte sie, ihre am Rödingsmarkt endende Linie über den neuen Straßenzug bis zum Zeughausmarkt verlängern zu dürfen. Auch dieses Gesuch wurde zunächst zurückgestellt und erst nach Fertigstellung der Heiligengeistbrücke wieder bearbeitet, um dann von der Senatskommission für Pferdebahn-Angelegenheiten und anschließend auch vom Senat doch verworfen zu werden. Man wollte den Pferdebahn-Gesellschaften, die sich an der Fertigstellung dieses Straßenzuges unter erheblichen finanziellen Opfern beteiligt hatten, keine neue Konkurrenz schaffen. Bei dieser Gelegenheit wurde sogar erwogen, für die Omnibusse eine veränderte Spurweite vorzuschreiben, um den ewigen Stein des Anstoßes aus der Welt zu schaffen, der durch die dauernde Benutzung der Pferdebahnschienen durch die Omnibusse

entstanden war. Aber die Omnibus Actien-Gesellschaft vorm. Soltau hatte inzwischen erkannt, womit dem Staat gedient war. Am 23. Dezember 1885 wiederholte sie ihre Eingabe und verband damit ein Angebot einer Rekognitionszahlung von 1/2 ₰ je Fahrgast bzw. 3 % der Abonnementseinnahmen. Das wirkte Wunder, denn am 29. Januar 1886 wurde das Gesuch vom Senat jetzt angenommen[30]).

Nachdem auf dieser Linie am 1. März 1886 anläßlich ihres zehnjährigen Bestehens alle Wagen bekränzt waren, wurde sie dann am 5. März 1886 unter Beibehaltung des 10-₰-Tarifs vom Rödingsmarkt über die Heiligengeistbrücke—Michaelisbrücke—Große Michaelisstraße und Mühlenstraße bis zum Zeughausmarkt verlängert[31]). Über die Beförderungsziffern dieser Linie liegt nicht viel Material vor. Für die Jahre 1880—1883 werden diese mit 1,5 Millionen Fahrgästen jährlich angenommen, während für die nächsten Jahre folgende Zahlen vorliegen (sämtlich außer Abonnenten)[32]):

1884:	1 572 801	Fahrgäste	
1885:	1 657 475	„	
1886:	2 039 722	„	davon im 2. Halbjahr: 1 185 559
1887:	2 312 026	„	„ „ 1. „ 1 144 294
1888:	2 241 054	„	
1889:	2 055 708	„	

Für einige Monate der Jahre 1886 und 1887 konnte ich der Presse noch folgende monatlichen Beförderungsziffern entnehmen:

1886	November:	193 024	Fahrgäste
	Dezember:	208 720	„
1887	Januar:	181 982	„
	Februar	161 765	„
	März:	183 604	„
	April:	197 627	„
	Mai:	217 778	„
	Juni:	201 538	„
	Juli:	211 430	„
	August:	211 656	„
	September:	201 012	„

Die Verlängerung der Linie hat auf ihren Verkehrsumfang zweifellos sehr belebend gewirkt, kann sich aber auf das finanzielle Ergebnis der Gesellschaft kaum günstig ausgewirkt haben, denn von den eingefahrenen Geldern mußten jetzt 5 % an den Staat abgeführt werden. Auch die Kosten für den Mehreinsatz von 2—3 Wagen mit den dazugehörigen Pferden waren nicht unerheblich. Daß die Gesellschaft mit den Einnahmen nicht auskam, beweist auch schon die im Jahre 1884 erfolgte Erhöhung des Abonnementpreises von 50 auf 55 ℳ[33]). (1885 wurde auch noch ein Schulkinderabonnement zum Preise von 30 ℳ eingeführt, das aber nur für zwei tägliche Fahrten nach und von der Schule galt[34]).)Es ist daher kaum anzunehmen, daß die Gesellschaft das Jahr 1886 besser abgeschlossen hat als die B.O.A.G., die für dieses Jahr auch keine Dividende verteilen konnte. Auf den Linien dieser Gesellschaft war der Verkehr in diesem Jahre nicht nur um 5 % zurückgegangen, sondern sie mußte im Juni 1886 ihrem Stallpersonal, um einen drohenden Streik abzuwenden, auch noch eine Erhöhung des Lohnes von 55 auf 65 ℳ monatlich zugestehen[35]).

Das Jahr 1887 ergab dann für die Hohenfelder Linie Soltaus die höchste je erreichte Beförderungsziffer, während die B.O.A.G. auf ihren Linien wieder einen Verkehrsrückgang um 5 % verzeichnen mußte, der hauptsächlich auf die Konkurrenz der neuen Pferdebahnlinie Altona Klopstockstraße—St. Georg Große Allee zurückzuführen sein wird, die seit dem 16. September 1887 in Betrieb war. Trotzdem konnte für dieses Jahr noch einmal eine Dividende von 4 % ausgeschüttet werden. Daß man aber der weiteren Entwicklung mit Sorgen entgegensah, geht aus einem Antrag hervor, der auf der Tagesordnung der Generalversammlung vom 3. April 1888 stand[36]):

„Den Vorstand zum Ankaufe von Aktien bis zum Nominalbetrage von 60 000 ℳ zum billigsten Kurse, jedoch jedenfalls unter pari, und zur demgemäßen Reduktion des Aktien-Kapitals, sowie zur Verstärkung des Reservefonds und des Extra-Abschreibungs-Kontos zu ermächtigen."

Das Jahr 1888 brachte dann auch wieder eine grundlegende Änderung für die Stammlinie und außerdem die Einstellung der Holstenstraßenlinie mit sich. Um nicht mit der Pferde-Eisenbahn die gleiche Strecke zu befahren, war die Linienführung der Holstenstraßenlinie Ende April 1887 noch folgendermaßen verändert worden: von der Holstenstraße durch die Norderreihe—Jägerstraße und Kieler Straße zur Innenstadt[37]). Kritisch wurde die Lage für diese Linie, als dann am 1. April 1888 die Pferde-Eisenbahn Holstenstraße—Millerntor bis zum Rödingsmarkt verlängert wurde. Mitte Mai 1888 lief auch schon das Gerücht um, daß die Linie eingestellt würde. Aber damals scheiterten die Verhandlungen mit der H.A.N.W.T.C. wegen der zu zahlenden Abstandssumme[38]). Am 1. Juli 1888 verschärfte die B.O.A.G. nochmals den Konkurrenzkampf durch die Einführung von Retourbillets für 15 ₰ auf dieser Linie[39]). Wie ich an anderer Stelle bereits ausgeführt habe, entsprachen die Betriebsergebnisse der Pferde-Eisenbahn Holstenstraße—Millerntor auch nach ihrer Verlängerung zum Rödingsmarkt nicht den Erwartungen, so daß die H.A.N.W.T.C. sich schließlich doch entschloß, der B.O.A.G. 10 000 ℳ zu zahlen, um sich der Konkurrenz zu entledigen. Daraufhin mußte die B.O.A.G. dann am 22. Dezember 1888 abends ihre Linie Holstenstraße—Adolphsplatz einstellen[40]).

Ebenso setzte für die beiden anderen Linien in diesem Jahre der Endkampf ein. Vermutlich um die eigene Position der Gr. H.-A. Strab.-Ges. gegenüber zu verstärken, wurden die Linien Palmaille Altona—Rathausmarkt Hamburg und Mönkedamm—Lübscherbaum am 1. November 1888 zu einer Linie Palmaille—Lübscherbaum verschmolzen, und zwar unter Beibehaltung des Einheitstarifs von 10 ₰. Die Kuponbücher für 2 ℳ mit 25 Fahrscheinen gelangten mit diesem Tage allerdings nicht mehr zur Ausgabe, wogegen die Correspondenzbillets von und nach der Holstenstraße weiterhin gültig blieben[41]). Die neue Linie verkehrte ganztägig alle 7½ Minuten, und zwar:

ab Lübscherbaum: 7.30 Uhr morgens bis 11.08 Uhr abends
ab Palmaille: 7.30 „ „ „ 11.20 „ „

Die Fahrzeit für die ganze Strecke betrug 50—55 Minuten[42]). Aber der Abschluß des Jahres 1888 war sehr unerfreulich, obgleich die B.O.A.G. von der H.A.N.W.T.C. 10 000 ℳ erhalten hatte, denn die Zahl der beförderten Personen ging wiederum um 19 % (auf der Hohenfelder Linie von Soltau nur um 3 %) zurück. Entsprechend verminderten sich die Betriebseinnahmen von 332 727 ℳ im Jahre 1887 auf

279 590 ℳ im Jahre 1888, und da die Ausgaben 252 366 ℳ betrugen und 36 307 ℳ für Abschreibungen erforderlich waren, entstand ein Verlust von 9083 ℳ, der dem Reservefonds entnommen werden konnte. Die Aussichten für das Jahr 1889 wurden im Geschäftsbericht wegen der vorgenommenen Einschränkungen sehr vorsichtig als nicht ungünstig bezeichnet[43]). Nachstehend lasse ich die Bilanz der B.O.A.G. per 31. Dezember 1888 folgen[44]):

Aktiva:

Grundstück Altona	101 000,— ℳ ./. Belastung 36 000,— ℳ		65 000,— ℳ
Grundstück St. Georg	58 500,— ℳ ./. Belastung 21 000,— ℳ		37 500,— ℳ
Kasse und Bank			1 984,70 ℳ
Effekten			31 338,33 ℳ
215 Pferde à 550,— ℳ			118 250,— ℳ
30 Omnibusse à 1490,— ℳ			44 700,— ℳ
Geschirr			3 300,— ℳ
Decken			700,— ℳ
Mobilien und Geräte			6 100,— ℳ
Uniform-Konto			4 300,— ℳ
Maschinen			4 000,— ℳ
Material- und Futtervorräte			22 134,— ℳ
		zus.	339 307,03 ℳ

Passiva:

Stamm-Prioritäten Aktien-Kapital Kto.			300 000,— ℳ
Reservefonds und Zinsen	33 499,50 ℳ		
Entnahme zur Deckung des Verlustes	9 083,34 ℳ		24 416,16 ℳ
Kautionen der Angestellten			4 110,— ℳ
Unterstützungs-Kto.			6 627,— ℳ
Kreditoren			3 723,43 ℳ
Abonn.-Bücher-Kto.			40,44 ℳ
Dividenden-Coupon-Kto.			390,— ℳ
		zus.	339 307,03 ℳ

Das Kaufkonto konnte also durch die Zusammenlegung der Aktien im Jahre 1883 beseitigt werden, aber die Pferde und Omnibusse waren stark überbewertet, wie sich später bei der Liquidation der Gesellschaft zeigte. Trotzdem wird bei den Pferden diese Bewertung damals berechtigt gewesen sein, denn noch im Oktober 1888 wurde eine größere Zahl in Dithmarschen neu angekauft, für die im einzelnen 1000 bis 1500 ℳ bezahlt worden sind[45]). Ebenso erschien das Uniformkonto sehr hoch, doch wird dieses mit der im April 1888 beschlossenen Neuuniformierung der Bediensteten zusammenhängen, da man wieder zu den alten Uniformfarben blau mit rot zurückkehren wollte[46]).

Das Jahr 1888 hatte schon deutlich werden lassen, daß selbst der sehr niedrige 10-₰-Tarif eine Abwanderung der Fahrgäste auf das damals modernere Verkehrsmittel, die Pferde-Eisenbahn, nicht mehr aufhalten konnte, und diese Erscheinung verstärkte sich noch im nächsten Jahre. Der Verkehrsrückgang betrug 1889 auf

Soltaus Linie wieder 8 %, und wenn in einer Statistik der Verkehrsumfang der B.O.A.G. in fast der gleichen Höhe wie 1888 angegeben wird, so muß das schon aus dem einen Grunde irrig gewesen sein, weil im Jahre 1888 fast bis zum Jahresschluß auch noch die Holstenstraßenlinie verkehrte, während 1889 nur noch die Linie Lübscherbaum-Palmaille in Betrieb war.

So mußte dann das Jubeljahr der Omnibusse auch zu dem werden, in dem sich ihr Schicksal besiegelte. Ein Umstand kam den Omnibussen allerdings jetzt zugute: Während alle Pferdebahn-Gesellschaften gut bestehen konnten und daher die Omnibusse kaum auf der Rechnung hatten, kam die erst 1887 gegründete Gr. H.-A. Strab.-Ges. nicht auf ihre Kosten. Nicht mit Unrecht wurde der Grund in der Konkurrenz der letzten Omnibuslinien gesucht. Da es aber auch für diese Gesellschaft eine Lebensfrage war, rentabel zu arbeiten, kam es im Sommer 1889 dann zu den von mir bereits erwähnten Verhandlungen zwischen diesen drei Konkurrenten.

Im Hochsommer wurde aber das Jubiläum des 50jährigen Bestehens der B.O.A.G. — und damit zugleich der Omnibuslinien überhaupt — äußerlich unbeschwert festlich begangen. Als Stichtag hatte man den 22. August 1889 gewählt, den Tag, an dem vor 50 Jahren die Konzession an G. Basson erteilt worden war, und nicht den Tag der Betriebseröffnung (31. Oktober 1839), da dieser damals nicht mehr genau ermittelt werden konnte[47]). Eingeleitet wurde der Festtag in aller Frühe mit einem Ständchen auf dem Hofe der Altonaer Stallung an der Großen Mühlenstraße. Anschließend begannen die Wagen, mit Girlanden, Flaggen und Schildern „1839—1889" festlich geschmückt, ihren Tagesdienst. Den ersten führte der Kontrolleur Engel als Schaffner, der seit 26 Jahren ununterbrochen in den Diensten der Gesellschaft stand. Der reiche Flaggenschmuck vieler Häuser, besonders in Altona, zeugte für die Beliebtheit, der sich das Unternehmen trotz der Pferde-Eisenbahnen noch in Publikumskreisen erfreute. Bei der Kurzen Straße war über die Große Mühlenstraße eine Girlande mit einem Transparent gespannt, das auf einer Seite die Inschrift „Hoch lebe die Basson'sche Omnibus-Actien-Gesellschaft" trug, während auf der anderen Seite „Noch 50 Jahre glückliche Fahrt" zu lesen war. Das ebenfalls in Flaggenschmuck prangende Direktionsgebäude am Großneumarkt war im Laufe des Tages das Ziel zahlreicher Gratulanten, unter denen sich auch viele alte Fahrgäste befanden, die es sich nicht nehmen ließen, der Direktion persönlich ihre Glückwünsche darzubringen. Den Abschluß des Tages bildete ein großes Fest mit anschließendem Ball in der „Erholung", wo gallonierte Kutscher mit blumengeschmückten Peitschen die Honneurs machten. Damit auch der letzte Stallknecht an dieser Jubelfeier teilnehmen konnte, war von der Polizei die Erlaubnis erwirkt worden, den Betrieb an diesem Tage schon um 9 Uhr abends einzustellen. So waren um 11 Uhr abends alle an der Festtafel versammelt, bei der selbstverständlich Vertreter der Behörden und Freunde des Unternehmens nicht fehlten. Musikalische und deklamatorische Vorträge und gemeinsame Tischlieder sorgten für die Unterhaltung, und zahllose Toaste wurden gewechselt. Die Festteilnehmer gedachten bei dieser Gelegenheit auch der Tatsache, daß die Stammlinie dieser Gesellschaft ursprünglich international, deutsch-dänisch, war und erst, als die Wagen 1864 unter einem Schutzdach von Fahnen in Altona einfuhren, eine deutsche Linie wurde. Ebenso wurden verschiedene Veteranen geehrt, darunter besonders der alte Stallmeister Wrede, der seit 1843 in den

Diensten der Gesellschaft stand, aber kürzlich von der Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft übernommen war. Nach Beendigung der Tafel kam der Frohsinn zu seinem Recht, und die Kutscher und Kondukteure zeigten, daß sie nicht nur auf Bock und Trittbrett zu Hause waren, sondern es auch verstanden, sich mit Sicherheit und Gewandtheit auf dem Parkett zu bewegen. Wie betont wurde, herrschte eine seltene Harmonie zwischen Vorgesetzten und Untergebenen, und kein Mißton störte die Eintracht des Festes, bis nach 4 Uhr morgens die eigenen Omnibusse herbeikamen und die Teilnehmer in alle Richtungen heimbeförderten[48]).

Nichts deutete damals darauf hin, daß die Liquidation des Unternehmens bereits eine beschlossene Sache war. Erst als die Generalversammlung am 18. 11. 1889 ihre Zustimmung gegeben hatte[49]), wurde die Öffentlichkeit unterrichtet und der Betrieb langsam eingeschränkt. Der auf der Linie Palmaille—Lübscherbaum zu einem unbekannten Zeitpunkt eingeführte 6-Minuten-Betrieb war schon am 1. Juni 1889 wieder in einen 7½-Minuten-Betrieb abgewandelt worden[50]). Da die Gr. H.-A. Strab.-Ges. auf die vorgesehene Übernahme der Wagen (für 5000 ℳ) und Pferde verzichtete, mußte man sich anderweitig für einen Verkauf interessieren und konnte Ende 1889 einen Teil der Wagen nach Berlin verkaufen. Demzufolge wurde der Betrieb ab 3. Januar 1890 weiter eingeschränkt und nur noch alle 10 Minuten gefahren, so daß zu diesem Zeitpunkt bereits 15 Angestellte, Kutscher, Kondukteure usw. ihre Entlassung erhielten[51]).

Obwohl das Soltau'sche Unternehmen in den letzten Jahren schon mit Verlusten gearbeitet hatte, ließ die Leitung nichts unversucht, sich die Gunst des Publikums zu erhalten. So wurde noch im Herbst 1888 ein neuer, bei Helmers in Horn erbauter Wagen dem Betrieb übergeben, der keine Verdecksitze mehr hatte, dafür aber beträchtlich verlängert war, um die weggefallenen Decksitze nicht zu verlieren. Besondere Erwähnung fand das um 750 kg leichtere Gewicht des Wagens, wie auch seine ausgezeichnete Federung[52]). Von einer weiteren Anschaffung gleicher Wagen ist nichts bekannt. Im März 1889 wurden die beiden letzten Wagen abends durch besondere Laternen gekennzeichnet, indem der vorletzte Wagen eine weiße und eine rot-weiße und der letzte Wagen eine weiße und eine rote Laterne führten[53]). (Eine ähnliche Einrichtung traf ungefähr 50 Jahre früher schon einmal J. A. Jahns auf seiner Journalière von Hamm und Horn). Da das Material dieser Hohenfelder Linie vertraglich von der Gr. H.-A. Strab-Ges. übernommen werden sollte, wurde der Betrieb auf dieser Linie bis zum Schluß voll aufrechterhalten. Dem Gründer des Unternehmens, C. H. Soltau, blieb es allerdings erspart, das Ende seines Lebenswerkes zu erleben. Er starb nach längerem Krankenlager am 12. Februar 1890, und die Anerkennung, die Hamburg ihm zollte, zeigte sich auch in folgender Pressenotiz[54]):

„Als Selfmademan hat Soltau sich durch eisernen Fleiß und außerordentlichen Unternehmungsgeist zum Besitzer des bedeutendsten Fuhrwesens Hamburgs emporgeschwungen. In früherer Zeit war er auch mehrere Jahre hindurch Posthalter. Das Dahinscheiden des in allen Kreisen beliebten und geachteten Mannes im kräftigsten Mannesalter wird allgemein bedauert."

Wie im Vertrag vorgesehen, wurde seine Linie am 30. April 1890 abends eingestellt. Es ist wohl nicht häufig vorgekommen, daß die Beliebtheit einer Omnibuslinie ihren Niederschlag in einem kleinen Volkslied gefunden hatte, das folgendermaßen lautete:

1. Des Nachts um elfe
Von Hohenfelde,
Da fährt der letzte rote Omnibus,
's gibt kein Verweilen,
Man muß sich eilen,
Weil man den Ratterkasten noch erreichen muß.
Und es steigt der dicke Kutscher
Brummend auf den hohen Thron,
Von dem kräft'gen Schlummerpunsche
Wackelt der Zylinder schon.
Alles rennet, rettet, flüchtet,
Alles kreischt und alles drängt —
Endlich hat mit Mühe man sich 'reingezwängt.

Refrain: Des Nachts um elfe
Von Hohenfelde,
Da fährt der letzte rote Omnibus,
's gibt kein Verweilen,
Man muß sich eilen,
Weil man den Ratterkasten noch erreichen muß.

2. Oft wird gehoben
Man auch nach oben,
Dann geht's die steile Eisentreppe rauf.
Die ganze Strecke
Auf dem Verdecke
Läßt man dem Übermut nun seinen freien Lauf.
Adje streckt die langen Beine
Übers Gitter weit hinaus,
Hannes kitzelt seine Kleine —
Huch! Da schreit die süße Maus!
Mundharmonika bläst Schorschi
Durch die Nacht so wunderbar,
Korl singt schmetternd: „'s war ein Sonntag hell und klar!"

Refrain: Des Nachts um elfe
von Hohenfelde,
Fährt man im letzten roten Omnibus,
Immer aufs neue
Gibt voller Schläue
Sich jedes Paar den allerletzten Abschiedskuß.

3. Beim Amüsieren
Kann's auch passieren,
Daß fort der letzte rote Omnibus.
Dann hakt man munter
Sein Mädel unter
Und wandert wohlgemut nach Hause nun zu Fuß.
Mag der Himmel Regen spenden,
Ob es hagelt, schneit und weht:

Unterm Paraplü zu zweien
Gar zu rasch die Zeit vergeht.
Leise flüstert er von Liebe,
Bebend hört's die süße Maid . . .
Daß der Wagen fort, tut beiden furchtbar leid!

Refrain: In solchen Stunden
hat sich gefunden
Oft Herz zu Herz in süßem, sel'gen Kuß —
Drum wollen wir singen
Vor allen Dingen
Ein Lob dem allerletzten roten Omnibus!"

Tanzduett aus „Hamburger Leiden" von Julius Stinde.
Text von Richard Ohnsorg.

Doch ist das Dichterwort „Des Nachts um elfe von Hohenfelde" nicht zur Wahrheit geworden, denn der letzte Wagen fuhr schon abends um 8 Uhr vom Zeughausmarkt und wurde von demselben Kutscher und demselben Kondukteur gefahren, die auch den ersten Wagen bei der Eröffnung gefahren hatten. Der Zeughausmarkt war aus dieser Veranlassung dicht gedrängt von Neugierigen, die teilweise mit Wehmut der letzten Fahrt dieser Hamburger Spezialität beiwohnten, und als sich der Wagen in Bewegung setzte, ertönten Abschiedslieder, wie „So leb denn wohl, du stilles Haus" usw. Anschließend vereinigten sich die Direktoren und Angestellten zu einem Kommers in Merckels Bierhalle. Das Personal der eingegangenen Linie wurde ebenso wie das Material größtenteils von der Gr. H.-A. Strab.-Ges. übernommen[55]).

Da die Pferde-Eisenbahn, die die Omnibuslinien ersetzen sollte, nicht rechtzeitig vollendet werden konnte, mußte die Linie der B.O.A.G. noch einige Tage länger verkehren, aber während der letzten 14 Tage fuhr sie nur noch alle 25 Minuten mit 5 Wagen[56]), da die Gesellschaft ihre Pferde in der Zwischenzeit bis auf 50 verkauft hatte[57]). Am 6. Mai 1890, um 11.20 Uhr abends, traten die Wagen, vierspännig gefahren und von einem Vorreiter angeführt, ihre letzte Fahrt von beiden Endpunkten aus an. Wiederum war das Interesse des Publikums sehr lebhaft. In und auf den Wagen drängten sich die Menschen, und bengalische Streichhölzer wurden abgebrannt. Die Jagd nach dem letzten Fahrschein gewann in Altona ein Kommis, der noch kurz vor der Endstation aufsprang, um sich denselben als Erinnerung zu bewahren[58]).

Hamburgs letzte innerstädtische Omnibuslinie gehörte der Vergangenheit an. Fast 25 Jahre währte der Wettbewerb Omnibus — Pferde-Eisenbahn, bis die letztere als das modernere Verkehrsmittel diesen für sich entscheiden konnte. Hierzu wird auch beigetragen haben, daß, wenn die Hamburger innerlich auch an ihren Omnibussen hingen, sie diese in den letzten Jahren doch nur noch ungern benutzten. Die Presse schrieb nach der Einstellung der letzten Linie der B.O.A.G.[59]):

„Der Geschmack des Publikums ist aber höchst wunderbar. Trotz der billigen Preise, welche die Omnibus-Fahrten kosteten, vermied es, wer nur irgend konnte, dieses Vehikel zu benutzen, da es ohngefähr ebenso angesehen wurde, als die IV. Wagenklasse auf der Eisenbahn."

Ein Umstand, der auch dazu beitrug, den Omnibusunternehmen einen so langen Kampf zu gestatten, war der gewaltige Aufschwung, den der Hamburger

Gesamtverkehr in den Jahren 1880—1889*) erlebte, denn dieser verdreifachte sich (1880: 16 140 748 Fahrgäste, 1889: 49 819 630 Fahrgäste) in dieser Zeit[32]). An diesem Anwachsen des Verkehrs waren die Omnibuslinien freilich in keiner Weise mehr beteiligt, aber der Rückgang ihrer Beförderungsziffern hielt sich hierdurch in tragbaren Grenzen. Während die Omnibusse im Jahre 1880 mit 6 364 277 Fahrgästen am Gesamtverkehr noch mit 39,5 % beteiligt waren, betrug ihr Anteil im Jahre 1889 mit 4 805 708 Fahrgästen nur noch 9,6 %.

Zum Zeitpunkt der Liquidation waren aber beide Unternehmen am Ende ihrer Kräfte, und es bleibt das Verdienst der Gr. H.-A. Strab.-Ges., daß es nicht zu einer Zahlungseinstellung gekommen ist. Trotz der beachtlichen Abfindungssumme der Gr. H.-A. Strab.-Ges. wies die Schlußbilanz der Omnibus Akt.-Ges. vorm. Soltau bei einem Aktienkapital von 350 0000 ℳ einen Gesamtverlust von 206 500 ℳ aus, so daß die Aktien nur mit 40,75 % eingelöst werden konnten. Die Aktionäre der B.O.A.G. werden kaum günstiger abgeschnitten haben[60]). Wenn auch das 1861 qm große Altonaer Grundstück mit Wohnhaus und Stallungen für 117 600 ℳ an die Stadt Altona verkauft werden konnte, die dieses für die geplante Verlängerung der Katharinenstraße zur Palmaille benötigte[61]), so mußten doch auf den anderen Konten, besonders denen der Pferde und Wagen, erhebliche Verluste hingenommen werden. Das Unterstützungskonto (Krankenkassenfonds), das aus Beiträgen und Strafgeldern des Personals angesammelt worden war, wurde aufgelöst und anteilig an das Personal ausgezahlt, wobei der älteste Oberkondukteur Engel mit 540 ℳ den höchsten Betrag erhielt[62]). Auf einer Mitte Mai 1890 abgehaltenen Auktion erbrachten zwei Omnibusse, die von einem Wandsbeker für eine neue Omnibuslinie Wandsbek—Altrahlstedt angekauft wurden, nur 65 und 80 ℳ. Ein Altonaer Schuhmacher, der sich auch einen Wagen kaufte, ließ sich diesen auf seinen Hof schaffen, um in ihm seine Werkstatt einzurichten. Einen weiteren Wagen erstand eine Jagdgesellschaft, die diesen in einen kleinen „Salon" umbauen ließ, um ihn dann mit dem schönen Namen „Waidmannsruh" als Jagdschloß in ihr Revier bei Neumünster zu überführen[63]).

Die Gr. H.-A. Strab.-Ges. ließ im Dezember 1890 einige Wagen der Hohenfelder Linie versteigern, die aber ebenfalls nicht mehr als 40—50 ℳ einbrachten[64]). Die unverkauft gebliebenen Wagen wurden dann von der Angerstraße nach dem Bahnhof Schützenhof überführt, wo sie noch einige Jahre gestanden haben, bis sie wahrscheinlich abgewrackt worden sind. Sic transit gloria mundi!

Wenn von nun an die Pferde-Eisenbahnen im Stadtgebiet auch die alleinigen Verkehrsträger waren, so wäre es doch unvollständig, diesen Abschnitt zu beschließen, ohne die verschiedenen Omnibuslinien, die in den Randgebieten Zubringerdienste für die Pferde-Eisenbahnen leisteten, zu erwähnen. Zu einer besonderen Bedeutung gelangte allerdings keine von ihnen. Alle stellten den Betrieb nach kürzerer oder längerer Lebensdauer wieder ein, nachdem die Unternehmer und Interessenten einsehen mußten, daß trotz aller gewährten Zuschüsse keine Aussicht bestand, ihre Linie eines Tages rentabel zu gestalten.

---

*) Ende 1889 verfügten die Gesellschaften über folgendes Betriebsmaterial:

Pferdebahnen:	457 Wagen,	2246 Pferde	und 19 Lokomotiven
Omnibusse:	53 „	375 „	
zus.	510 Wagen,	2621 Pferde	und 19 Lokomotiven

Besonders unglücklich war die Situation für die Gemeinde Groß Borstel, die in früheren Jahren bereits über eine recht gute Omnibusverbindung mit Hamburg verfügte, deren Besitzer aber das Geschäft nach der Eröffnung der Alsterringbahn im Jahre 1880 aufgab. Seitdem waren die Groß Borsteler wieder von jedem Verkehrsmittel abgeschnitten, und in den nächsten Jahren scheiterten alle Versuche, mit der Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft Verhandlungen wegen einer Pferde-Eisenbahn nach Groß Borstel anzuknüpfen. Im Frühjahr 1890 schritt man schließlich zur Selbsthilfe und beschloß, eine eigene Omnibuslinie in Betrieb zu setzen.

Zu diesem Zweck wurde zunächst eine Kommission eingesetzt, deren Aufgabe es war, das auf 5000 bis 6000 ℳ veranschlagte Anlagekapital aufzubringen. Erreicht wurde dieses durch Ausgabe von Anteilscheinen à 50 ℳ, von denen erfreulicherweise über 100 in der Gemeinde untergebracht werden konnten. Nachdem dann auch die Konzession erteilt war, wurde ein neuer Omnibus aus Hannover bezogen, während man einen zweiten gebrauchten für 900 ℳ in Hamburg erwarb[65]). Der Gastwirt Koch in Groß Borstel stellte für den Betrieb seine Remisen und Stallungen bereitwilligst zur Verfügung. Am Pfingstsonntag, dem 25. Mai 1890, wurde die Linie dem Verkehr übergeben[66]). Sie verkehrte stündlich, und zwar:

ab Groß Borstel (Koch): 7.30 Uhr morgens bis 10.30 Uhr abends

ab Eppendorf Marktplatz: 8.00 „ „ „ 11.00 „ „

Der Fahrpreis stellte sich auf 10 ₰ für die halbe Strecke (Langenhorner Chaussee) und 15 ₰ für die ganze Strecke. Auf der letzten Abendfahrt wurde der doppelte Fahrpreis erhoben.

Der Start war nicht ungünstig. Im Sommer des gleichen Jahres wurde berichtet, daß die Rentabilität alle Erwartungen übertroffen habe. Werktags waren teilweise Einnahmen von 25 bis 30 ℳ und sonntags sogar von 70 bis 100 ℳ zu verzeichnen, wogegen die täglichen Betriebskosten nur 16 ℳ betrugen[67]). Diese Zahlen besagen aber auch, daß die Rentabilität dieser Linie nur im Ausflugsverkehr hätte liegen können. Aber nachdem der Reiz des Neuen von der Linie abgefallen war, müssen sich die Betriebsergebnisse derselben sehr bald grundlegend geändert haben. Als nämlich einige Jahre später die Anlage der Hamburger Vorortringbahn aktuell wurde, bat die Gemeinde, im Hinblick auf ihre denkbar schlechten Verkehrsverhältnisse zur Stadt, im April 1894 den Landherrn der Geestlande in einer Eingabe um Berücksichtigung ihrer Interessen durch Gewährung einer Haltestelle an einem geeigneten Punkte dieser Bahn (Lattenkamp). Als Begründung hieß es sodann, man sei auf die Eppendorfer oder Lokstedter Pferde-Eisenbahn angewiesen, wenn man von der aus verschiedenen Gründen völlig ungenügenden und kaum in Betracht kommenden Omnibusverbindung nach Eppendorf absähe, die der Gemeinde bzw. den einzelnen beteiligten Gemeindemitgliedern bisher die hübsche Summe von zirka 15 000 ℳ gekostet habe[68]). Nach diesen Ausführungen ist es dann auch verständlich, wenn die Omnibuslinie Groß Borstel—Eppendorf am 28. Oktober 1894 wieder eingestellt wurde[69]), nachdem die Interessengemeinschaft sich schon am 15. September 1893 von der Leitung zurückgezogen und den Betrieb der Linie einem Fuhrmann überlassen hatte. Wiederum war Groß Borstel, das um diese Zeit zirka 1700 Einwohner zählte, ohne eine Verbindung mit Hamburg, bis schließlich die elektrische Straßenbahn dorthin gebaut und am 30. Mai 1903 eröffnet wurde.

Die beiden Wagen der Groß Borsteler Linie konnten an ein neues Hamburger Unternehmen, die „Omnibus-Compagnie", verkauft werden, die damals schon einen Versuch machen wollte, mit der Einrichtung von Nachtlinien aus dem Hamburger Nachtleben Kapital zu schlagen. Ganz abwegig war diese Idee sicher nicht, denn die auf der Pferde-Eisenbahn „Hohenfelde—St.Pauli" eingeführten Spätfahrten hatten sich ja bewährt und waren beibehalten worden. Die Wagen dieser neuen Linie waren gut geheizt, boten im Innern 14 Sitzplätze und auf dem Perron 4 Stehplätze und trugen die Aufschrift „St. Georg—St. Pauli". Ihr Weg führte von der Reeperbahn über Millerntor—Zeughausmarkt—Neuer Steinweg—Wexstraße— Große Bleichen—Gerhofstraße—Gänsemarkt—Jungfernstieg—Bergstraße—Speersort—Steinstraße—Schweinemarkt—Steintor nach dem Steindamm. Haltestellen waren sämtliche an der Strecke liegenden Cafés, in denen die Wagen abgerufen wurden. Sie fuhren halbstündlich ab St. Georg 12.15 bis 4.15 Uhr nachts und ab St. Pauli 1.00 bis 5.00 Uhr nachts. Der Fahrpreis betrug 30 ₰ von der Reeperbahn bis Jungfernstieg oder Jungfernstieg bis St. Georg oder 50 ₰ für die ganze Strecke. Am 10. November 1894 wurden die Fahrten aufgenommen und gleichzeitig angekündigt, daß bei Rentabilität weitere Linien nach Altona, Eimsbüttel und Uhlenhorst eingerichtet werden sollten[70]). Weitere Nachrichten liegen über dieses Unternehmen aber nicht vor, und es ist daher auch kaum anzunehmen, daß es längere Zeit bestanden hat.

Ein weiteres Versuchsfeld für Omnibusfahrten war Billwerder. Hier hatten J. A. Jahns und M. Erling schon in den 1840er Jahren versucht, diesen Ort mit ein bis zwei täglichen Fahrten zu bedienen. Aber 1848 hörten die bis dahin regelmäßig veröffentlichten Fahrplananzeigen auf, und ab 1849 machte der Bergedorfer Omnibus, der morgens nach Hamburg kam und abends zurückfuhr, nachmittags zwischendurch eine Fahrt nach Billwerder und zurück. Wie lange diese Fahrt damals beibehalten wurde, ist nicht bekannt. In der Presse fand sich erst 1861 wieder eine Notiz, die besagte, daß eine Omnibuslinie zwischen Hamburg und Billwerder konzessioniert sei, die werktags zweimal und sonntags zweistündlich verkehren sollte[71]). Ich habe aber nichts darüber ermitteln können, ob diese Linie wirklich entstand. Erst fast 20 Jahre später, 1880, wurde eine Omnibusfahrt zwischen Horn (Letzter Heller) und Billwerder (St.-Annen-Hof) angezeigt, die täglich zweimal stattfand und 30 ₰ für die ganze und 15 ₰ für die halbe Tour kostete. Doch schon im nächsten Jahre verkehrte sie nur noch mittwochs und sonntags morgens und abends einmal[72]). Einen weiteren Versuch machte die Gemeinde 1891. Ähnlich wie im Falle Groß Borstel wurden Interessenten zur Übernahme von Anteilscheinen à 50 ℳ aufgefordert und die Linie am 25. Oktober 1891 wie folgt gebildet[73]):

ab Horner Park, Endstation der Pferdebahn: 9.00 Uhr bis abends 10.00 Uhr stündl.
ab Billwerder (Erholung): 8.30 „ „ „ 9.30 „ „

Der Fahrpreis betrug 15 ₰, Kinder 10 ₰ und die Teilstrecke Horner Park—Blaue Brücke 10 ₰. Außerdem wurden 10 Karten für 1 ℳ ausgegeben. Aber schon Ende des gleichen Jahres hieß es, daß die Linie wieder eingehen müsse, doch wollten die Unternehmer das wenig rentable Geschäft noch einige Zeit fortführen[74]). Am 12. Mai 1892 teilte der Vorsitzende des Komitees dem Landherrn der Marschlande dann auch mit, daß die Linie am 15. Mai 1892 wegen ungenügender Beteiligung wieder eingestellt würde[73]). Noch heute ist dieser sich lang an der

Bille hinstreckende Ort nicht an das Hamburger Verkehrsnetz angeschlossen, sondern die Einwohner sind auf die Eisenbahn oder die Autobuslinie Billstedt—Boberg angewiesen, die aber beide nur durch längere Anmarschwege zu erreichen sind.

Auch Wohldorf hatte schon eine tägliche Verbindung mit Hamburg. Allerdings ist nicht bekannt, seit wann. Einen ersten Hinweis fand ich in der „Reform" vom 3. 9. 1887. Dieser Wagen fuhr morgens von Wohldorf und nachmittags 4 Uhr vom Schweinemarkt 22 zurück. Eine zweite Verbindung richtete Anfang Juli 1890 der Fuhrwerksbesitzer Köster in Bergstedt ein, die umgekehrt, nämlich morgens 7.30 Uhr von Hamburg (ebenfalls Schweinemarkt 22) abfuhr und nach 2½stündiger Fahrzeit um 10 Uhr in Wohldorf eintraf, von wo die Rückfahrt um 6 Uhr abends angetreten wurde. Damals schrieb die Presse[75]):

„Durch diese neue Fahrgelegenheit ist es vielen Städtern möglich, einen Tag in unserem schönen Walddorfe zu verleben, zumal der Fahrpreis ein durchaus mäßiger zu nennen ist, nämlich ℳ 1,50 für die einzelne Fahrt und ℳ 2,50 für die Doppeltour."

Es ist auch anzunehmen, daß diese Verbindung bis zur Eröffnung der elektrischen Kleinbahn Altrahlstedt—Volksdorf—Wohldorf bestehen geblieben ist, da die Walddörfer ja schon früh ein von den Hamburgern gern gewähltes Ausflugsziel waren.

Auch die Einwohner der östlich Wandsbek gelegenen Ortschaften Lohe, Tonndorf und Altrahlstedt machten sich schon früh Sorgen, wie sie zu einer brauchbaren Verbindung mit Wandsbek und Hamburg gelangen konnten. Im Jahre 1888 mit der Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft geführte Verhandlungen wegen einer Verlängerung der in Wandsbek beim Zoll endenden Dampfstraßenbahn bis nach Altrahlstedt verliefen resultatlos, da die Gesellschaft nicht mit Unrecht die Meinung vertrat, daß diese Bahn nicht rentabel sein würde. Auch die Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft zeigte sich wenig geneigt, an ihrer Bahn die gewünschten Haltepunkte einzurichten (der Bahnhof Altrahlstedt wurde im August 1885 eröffnet). Daraufhin beschloß man, die Sache selbst in die Hand zu nehmen und verstieg sich sogar zu dem Projekt einer Spurbahn von Wandsbek nach Altrahlstedt[76]). Schließlich wird man aber doch froh gewesen sein, als die Gebrüder Ellerbrook, Duvenstedt, sich bereit erklärten, die gewünschte Omnibusverbindung einzurichten, wenn ihnen für das erste Jahr ein Zuschuß von 1000 ℳ gewährt würde[77]). Diese Summe konnte freilich nicht ganz aufgebracht werden, sondern nur 869 ℳ, für die sich die Unternehmer dann auch verpflichteten, die Linie ein Jahr in der gewünschten Weise zu betreiben[78]). Am 26. August 1889 wurde der Betrieb dann zwischen Wandsbek Hauptsteueramt und Altrahlstedt Marktplatz mit vier Fahrten am Tage aufgenommen, und zwar ab Wandsbek um 7.00, 10.00, 2.00 und 7.00 Uhr abends[79]). Der Fahrpreis betrug 30 ₰ für die einfache und 50 ₰ für die Doppelfahrt. Ob dieser Kontrakt später auf einer ähnlichen Basis verlängert worden ist, konnte ich nicht ermitteln, ebensowenig, ob es sich bei der im Jahre 1900 zwischen Wandsbek und Tonndorf-Lohe verkehrenden Omnibuslinie von Ferd. Schreck um eine Neugründung oder nur um eine Fortsetzung des alten Unternehmens handelte. Der ab 21. Oktober 1900 auf dieser Linie gültige Fahrplan wies folgende Fahrten auf:

ab Wandsbek, Gastwirtschaft Ferd. Schreck, Zollstraße 25:
8.15, 11.30, 3.30, 6.30, 9.00, außerdem nur dienstags ab Wandsbek Marktplatz 11.30 Uhr abends,

ab Tonndorf-Lohe, Gastwirtschaft C. Köster:
7.30, 9.15, 1.30, 5.15, 8.00, außerdem nur dienstags bis Wandsbek Marktplatz 10.00 Uhr abends.

Aber auch Schreck berichtete, daß er mit Unterbilanz arbeitete und von verschiedenen Interessenten in Tonndorf und Barmbek einen jährlichen Zuschuß von 1000 ℳ erhielte. Die Beförderungsziffern dieser Linie waren auch nicht erheblich. Sie betrugen in den Jahren

1900:	26 123	Fahrgäste
1905:	51 409	„
1906:	50 115	„
1907:	49 408	„

im Tagesdurchschnitt also ungefähr 130—140 Fahrgäste, eine Ziffer, die nicht ausreichend gewesen sein kann, besonders wenn man bedenkt, daß die Zahl der Fahrten bis 1907 auf acht erhöht worden ist. Die Linie ist dann auch, nachdem sie am 1. Juli 1907 noch bis Altrahlstedt verlängert worden war, am 1. Oktober 1908 wegen Unrentabilität eingestellt worden[80]).

Die Verlängerung der am Zoll in Wandsbek endenden Straßenbahn bis Eichthal (Bismarckstraße) erfolgte bald nach der Einführung des elektrischen Betriebes, nämlich am 10. März 1898. Ab 1. Januar 1905 verkehrte auch ein Omnibus zwischen Wandsbek (Gastwirtschaft Aug. Schmidt, Zollstraße 124/125) und der Zweiganstalt des Werk- und Armenhauses in Farmsen. Der Unternehmer war Fr. H. Witten in Farmsen, der hierfür eine staatsseitige Unterstützung von jährlich 1500 ℳ erhielt. Am 1. Februar 1906 wurde der Betrieb von G. Fr. A. P. Andres, Farmsen, übernommen[80]). Über Fahrpläne, Tarife und wie lange dieser Wagen verkehrte, liegt aber nichts mehr vor.

1889 wurde auch schon ein Omnibus erwähnt, der in Altona von der Ecke der Allee und Holstenstraße nach den Kirchhöfen am Diebsteich usw. fuhr. Dieser verkehrte ab nachmittags 2 Uhr, und zwar werktags stündlich und sonntags halbstündlich. Er ist bis zur Eröffnung der elektrischen Straßenbahn dorthin beibehalten worden.

Ebenso strebte Wilhelmsburg bald nach der Eröffnung der Pferde-Eisenbahn nach der Veddel einen Anschluß an diese an. Dort wurde zu diesem Zweck die Wilhelmsburger Omnibus-Gesellschaft, eingetr. Genossenschaft m. b. H., gegründet. Das erforderliche Kapital sollte durch Anteilscheine à 200 ℳ aufgebracht werden. Am 4. Oktober 1891 wurde der Betrieb zunächst mit zwei Wagen aufgenommen, da ein vorgesehener dritter Wagen noch nicht geliefert war. In Wilhelmsburg war Endpunkt und zugleich auch Depot der Linie die Gastwirtschaft von Heinrich Grimm an der Hamburger Chaussee. Halteplatz auf der Veddel war der Marktplatz[81]).Weitere Unterlagen über diese Gesellschaft fehlen leider. Doch da die Linie einem dringenden Bedürfnis entsprach, hofften die Unternehmer auf eine gute Verzinsung des Kapitals.

Damit erschöpft sich das mir vorliegende Material über die Omnibuslinien in den Randgebieten Hamburgs, das sicher nicht einen Anspruch auf unbedingte Vollständigkeit erheben kann. So berichtet z. B. von einer Omnibuslinie nach Ochsenzoll nur eine Photographie[82]).

Ihre Wagen verkehrten nach mir gemachten Angaben von 1902 bis 1916 zunächst ab Eppendorf und in späteren Jahren ab Ohlsdorf, worüber mir aber weitere Unterlagen fehlen.

Ebenso liegt mir von einer Omnibuslinie, die von Horn über Schiffbek nach Steinbek fuhr, nur ein Fahrplan vor, der aber nicht einmal das Jahr verrät, in dem er gültig war[83]).

Man kann annehmen, daß zeitweilig auch nach anderen Gegenden (Eidelstedt) solche Verbindungen bestanden haben, aber durchweg mußten Unternehmer und Interessenten die schmerzliche Erfahrung machen, daß Zubringerlinien stets Zuschüsse erfordern, die laufend aufzubringen ihre Kräfte überstiegen. Dieses konnte daher stets nur Großbetrieben wie der Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft zugemutet werden, weil diese in den rentablen städtischen Linien ein Äquivalent hatten. Trotzdem wurde auch von den genannten Gesellschaften keine Gelegenheit ausgelassen, auf die unrentablen Außenstrecken hinzuweisen, denn sie beeinflußten natürlich auch die Höhe der Dividende. Und wenn hierfür damals schon die Aktionäre manchmal wenig Verständnis aufbrachten, so ist es vielleicht entschuldbar, wenn auch heute noch die weit außerhalb der Stadtbezirke wohnenden Werktätigen stets nur schwer einzusehen vermögen, warum ihre Wünsche nach einer billigen, schnell und oft verkehrenden Verbindung mit der Stadt von den Verkehrsgesellschaften häufig nur unvollkommen erfüllt werden können.

Fahrplan
der
Omnibus-Linie Steinbek-Schiffbek-Horn.

Wochentags

ab Steinbek.		ab Horn.	
Morgens Uhr	7,40	Morgens Uhr	8,30
„ „	10,—	„ „	10,30
Nachm. „	1,—	Nachm. „	1,30
„ „	2,30	„ „	3,—
„ „	5,—	„ „	5,30
Abends „	7,—	Abends „	7,30
„ „	9,—	„ „	9,30

Sonntags

ab Steinbek.		ab Horn.	
Nachm. Uhr	12,30	Nachm. Uhr	1,—
„ „	2,30	„ „	3,—
„ „	4,30	„ „	5,—
„ „	6,30	„ „	7,—
„ „	8,30	„ „	9,—
„ „	9,30	„ „	10,—
„ „	10,30	„ „	11,30

Fahrpreise: Ganze Tour 20 ₰ Teilstrecken Willers bezw. Morg-Schiffb. 15 ₰, Schule bezw. Hörmann-Schiffbek 10 ₰.

[1]) Reform 24. 1. 1883
[2]) Reform 1. 3. u. 10. 2. 1883
[3]) Reform 24. 2. 1883
[4]) Reform 25. 2. 1883
[5]) Reform 25. 4. 1883
[6]) Reform 10. 5. 1883
[7]) Reform 13. 5. 1883
[8]) Reform 1. 6. 1883
[9]) Reform 22. 8. 1883
[10]) Reform 29. 8. 1883
[11]) Reform 11. 4. 1880
Reform 8. 4. 1881
[12]) Reform 5. 1. 1883
[13]) Reform 26. 5. 1883
[14]) Reform 20. 4. 1884
[15]) Hmb. Nachr. 5. 3. 1883
[16]) Reform 26. 6. 1883
[17]) Reform 3. u. 4. 1. 1884
[18]) Reform 5. 3. 1884
[19]) Reform 16. 3. 1884
[20]) Hmb. Nachr. 4. 4. 1884
[21]) Reform 18. 4. 1884
[22]) Reform 10. 4. 1885
[23]) Reform 13. u. 14. 2. 1886
[24]) Reform 17. 10. u. 29. 11. 1885
[25]) Reform 27. 9. 1885
[26]) Reform 7. 4. u. 12. 5. 1886
[27]) Reform 29. 3. u. 1. 5. 1887
[28]) Reform 19. 5. 1883
[29]) Reform 9. 1. 1884
[30]) St.-A. - Geestlande
[31]) Reform 2. u. 4. 3. 1886
[32]) Stat. Handb. f. d. Hamb. Staat, 4. Ausg. 1891
[33]) Reform 12. 4. 1884
[34]) Reform 5. 4. 1885
[35]) Reform 6. 6. 1886
[36]) Reform 22. 3. 1888
[37]) Reform 22. 4. 1887
[38]) Reform 15. 5. u. 15. 6. 1888
[39]) Reform 11. 7. 1888
[40]) Reform 21. 12. 1888
[41]) Reform 31. 10. 1888
[42]) Alt. Nachr. 13. 4. 1889
[43]) Reform 13. 4. 1889
[44]) Alt. Nachr. 19. 4. 1889
[45]) Reform 16. u. 27. 10. 1888
[46]) Reform 10. 4. 1888
[47]) Hmb. Corresp. 20. 8. 1889
[48]) Hmb. Corresp. 22. u. 23. 8. 1889
Reform 23. u. 24. 8. 1889
[49]) Reform 19. 11 .1889
[50]) Alt. Nachr. 1. 6. 1889
[51]) Alt. Nachr. 3. 1. 1890
Reform 1. 1. 1890
[52]) Reform 28. 10. 1888
[53]) Reform 8. 3. 1889
[54]) Reform 14. 2. 1890
[55]) Reform 2. 5. 1890
[56]) Reform 24. 4. 1890
[57]) Reform 18. 4. 1890
Alt. Nachr. 1. 5. 1890
[58]) Alt. Nachr. 7. 5. 1890
Hmb. Corresp. 6. u. 7. 5. 1890
[59]) Reform 8. 5. 1890
[60]) Hmb. Nachr. 3. u. 19. 12. 1890
[61]) Verw. Altona 1906
[62]) Alt. Nachr. 1. 5. 1890
[63]) Reform 14. 5. u. 11. 9. 1890
[64]) Hmb. Nachr. 16. 12. 1890
[65]) Reform 2. u. 15. 4. 1890
[66]) Reform 28. 5. 1890
[67]) Reform 19. 8. 1890
[68]) St.A. - Geestlande 26123
[69]) Hmb. Fremdbl. 31. 10. 1894
[70]) Hmb. Fremdbl. 5. 11. 1894
[71]) Reform 19. 8. 1861
[72]) Reform 29. 5. 1880 u. 3. 6. 1881
[73]) St.A. - Marschlande 4532
[74]) Hmb. Nachr. 2. 1. 1892
[75]) Reform 10. 7. 1890
[76]) Reform 10. 2. 1889
[77]) Hmb. Corresp. 4. 8. 1889
[78]) Hmb. Corresp. 21. 8. 1889
[79]) Hmb. Corresp. 28. 8. 1889
[80]) St.A. - Akte Pol.-Beh. Wandsbek
[81]) Hmb. Nachr. 30. 9. 1891
[82]) Landesbildstelle Hamburg
[83]) J. A. Culin Nachlaß.

11. Abschnitt

Die Entwicklung der Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft in den Jahren des Pferdebetriebes (1881—1895)

Das in den Jahren ab 1880 unaufhaltsam einsetzende Zusammenwachsen der Vorstädte mit der heutigen Innenstadt wurde durch die Schaffung des Freihafens und die damit bedingte Umsiedlung der Bewohner der Kehrwieder- und Wandrahminsel noch verstärkt. Zu dieser Zeit begann sich die Trennung der Wohngebiete von dem Arbeitszentrum Stadt und Hafen abzuzeichnen, womit allgemein auch ein stärkeres Bedürfnis nach schnelleren Verkehrsmitteln, als die Omnibusse es waren, erkennbar wurde. Die Gründung neuer Pferde-Eisenbahn-Gesellschaften ließ auch nicht lange auf sich warten. Der S.E.G.*) folgten sehr bald die H.A.N.W.T.C. und die Gr. H.-A. Strab.-Ges. Die Unternehmer der beiden letzten Gesellschaften hatten es aber durch den allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwung unterlassen, aus der Lage der B.O.A.G. eine Lehre zu ziehen, deren Status durch das „Kaufkonto" so vorbelastet war, daß das Unternehmen nach der Verschärfung des Konkurrenzkampfes nicht mehr lebensfähig war, so daß schließlich eine Zusammenlegung des Aktienkapitals vorgenommen werden mußte. Ähnlich vorbelastet traten diese beiden Gesellschaften in die Reihe der Verkehrsunternehmen, und die Folgen zeigten sich sehr bald, wie ich in den vorhergehenden Abschnitten dargelegt habe. Aber auch die S.E.G. zahlte beachtliche Beträge an ihre Gründer und in späteren Jahren noch für den Ankauf einiger Konzessionen aus dritter Hand, wie sie auch vom Staat, um neue Konzessionen zu erhalten, in erheblichem Umfang zu den Kosten der Straßenverbreiterungen und Neuanlagen herangezogen wurde. Man kann daher annehmen, daß auch diese Gesellschaft in eine ähnlich schwierige Lage geraten wäre, wenn es ihr nicht schon 1881 gelungen wäre, ihr Unternehmen um die gesunde Basis der Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft zu verbreitern, denn die Rentabilität der Linien dieser Gesellschaft stand außer Zweifel. Aber auch ohne die Fusion hätte die S.E.G. die P.E.G. sehr bald überflügelt, denn während es der P.E.G. nach der Eröffnung der Pferde-Eisenbahn nach Hamm nicht mehr gelang, die beantragten Konzessionen für weitere Linien (nach Altona, Pöseldorf und Barmbek über Graumannsweg) zu erhalten, konnte die S.E.G. sehr schnell zahlreiche Konzessionen an sich bringen, wodurch die Einnahmen des eigenen Betriebes die des Betriebes der P.E.G. sehr bald überholten. Noch im ersten Halbjahr 1881 war das Verhältnis der Einnahmen 37,5 zu 62,5 zugunsten der P.E.G. Im Sommer des gleichen Jahres, zur Zeit der Fusion beider Gesellschaften, hielten sich die Einnahmen durch die Eröffnung der Ringbahn um die innere Stadt

*) S.E.G. = Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft

die Waage, und schon im Herbst 1881, als auch die neue Eimsbütteler Linie dem Betrieb übergeben war, hatte die S.E.G. mit 56 zu 44 die Führung übernommen. Dieses Verhältnis hielt sich in den nächsten Jahren (1882: 57,5 zu 42,5, 1883: 58,4 zu 41,6 und 1884: 54,5 zu 45,5). Für spätere Jahre ist dann ein Vergleich nicht mehr möglich, da die Eröffnung neuer Linien, die teilweise mit alten parallel liefen, keine klare Abgrenzung mehr gestattet.

Für das Jahr 1881 konnte die S.E.G. 3¾ % Dividende verteilen[1]), und auf einer Anfang März 1882 abgehaltenen außerordentlichen Generalversammlung wurden den Aktionären erstmalig Mitteilungen über den weiteren Ausbau des Liniennetzes gemacht[2]). Das Schwergewicht lag in der geplanten Entlastung der Hermann- und Ferdinandstraße durch die Herausnahme der Eimsbütteler und Hohelufter Linien, die jetzt vom Rathausmarkt durch Post- und Königstraße auf dem nächsten Wege zum Gänsemarkt und Dammtor geführt werden sollten. Diese heute selbstverständliche Linienführung, deren Verwirklichung bisher immer an der Unzulänglichkeit der Straßen zwischen Rathausmarkt und Gänsemarkt scheiterte, konnte jetzt ins Auge gefaßt werden, denn der Komplex des Gerhofes, der zwischen der Königstraße und dem Gänsemarkt lag, wurde durch das Bankhaus Erlanger angekauft und niedergerissen, so daß die Gerhofstraße vom Gänsemarkt zur Königstraße angelegt werden konnte. Eine weitere Begradigung der Eimsbütteler Linie sollte die Führung derselben durch die Straßen An der Verbindungsbahn und Schröderstiftstraße erreichen. Auch Barmbek sollte jetzt endlich die schon von der P.E.G. geplant gewesene direkte Verbindung mit der Stadt über Graumannsweg—Lange Reihe erhalten. Bis diese Verbesserungen eingeführt werden konnten, verging aber nochmals über ein Jahr.

Trotzdem sind auch für das Jahr 1882 einige Verbesserungen zu verzeichnen. Zunächst wurde am 9. Januar 1882 auf der Hammer Linie der ganztägige 10-Minuten-Betrieb eingeführt und zwischen Schadendorfs Hotel und Hamm Marktplatz nur noch an festen Haltestellen gehalten[3]). Diese wie auch die anderen ehemaligen Linien der P.E.G. wurden dann am 1. April 1882 mit in den Umsteige- (Correspondenz-) Verkehr mit der Ringbahn um die innere Stadt einbezogen[1]). Zum Fahrplanwechsel am 1. Mai 1882 wurden der mit der Eröffnung der Mittelweglinie eingeführte kleine Alsterring wieder aufgehoben und die über Uhlenhorst nach Winterhude fahrenden Wagen wieder mit der Rothenbaum-Linie kombiniert. Der Anschluß der Wagen der Mittelweglinie an die Uhlenhorster Wagen blieb aber gewahrt. Die Ohlsdorfer Linie verkehrte werktags immer noch stündlich abwechselnd rechts und links der Alster zum Pferdemarkt, nur daß die bisher über Rothenbaum laufenden Wagen jetzt über den Mittelweg geleitet wurden. Der ganz auf die Bedürfnisse des Friedhofs zugeschnittene Fahrplan wies folgende Fahrten auf:

nach Ohlsdorf:
ab Depot Winterhude: 7.05 und nachmittags 5.35 und 6.35 Uhr
ab Pferdemarkt über Uhlenhorst: 9.00, 11.00, 1.00, 3.00 Uhr
ab „ „ Mittelweg: 10.00, 12.00, 2.00, 4.00 „

von Ohlsdorf:
über Uhlenhorst: 7.45, 10.45, 12.45, 2.45, 4.45, 5.45 Uhr
„ Mittelweg: 11.45, 1.45, 3.45 Uhr
und bis Depot Winterhude: nachmittags 6.45 und 7.15 Uhr

Sonntags wurde bei lebhaftem Verkehr alle 30 oder auch 20 Minuten gefahren[4]). Die Fahrpläne der anderen Linien zeigten keine besonderen Veränderungen. Noch immer fuhren die ersten Wagen morgens erst zwischen 7.00 und 7.30 Uhr von den Außenbezirken in die Stadt ab, wo sie kurz vor 8 Uhr eintrafen, so daß man also auch erst ab 8 Uhr aus der Stadt in die Vororte fahren konnte. Nur von Wandsbek verkehrte während des Sommerfahrplans ein Frühwagen (ab Wandsbek 6.00 Uhr und zurück ab Rathausmarkt 7.00 Uhr). Eine Ausnahme bildete regelmäßig das Pfingstfest. Dann wurde der Betrieb auf fast allen Linien schon zwischen 4 und 5 Uhr aufgenommen und auf den Frühwagen durchweg der doppelte Tarif erhoben. Der Hauptverkehr war am Pfingstsonntag zu bewältigen, denn am Pfingstmontag verkehrte nur noch die Hälfte der Frühwagen. Ein besonders beliebtes Ausflugsziel war Groß Jüthorn, wohin der Betrieb 1882 erstmalig „per Dampf" durchgeführt wurde. Insgesamt beförderte die S.E.G. Pfingsten 1882 164 804 Personen und vereinnahmte 26 968 ℳ[5]).

Nachdem auch Wandsbek Ende 1881 die Einführung des Dampfbetriebes auf der Linie Rathausmarkt—Wandsbek endgültig genehmigt hatte, wurden jetzt aus der Schweiz weitere Straßenlokomotiven bezogen. Im September 1882 konnte die siebte Lokomotive in Dienst gestellt werden, und zwei Monate später waren es schon 14 Lokomotiven, die dem Betrieb zur Verfügung standen, so daß der Pferdebetrieb auf dieser Linie entsprechend eingeschränkt werden konnte[6]). Eine weitere Betriebsverbesserung bedeutete für diese Linie die Fertigstellung der Schleife um den Wandsbeker Marktplatz, die am 1. September 1882 im Rahmen einer kleinen Feier dem Verkehr übergeben wurde. Die Kosten dieser Neuanlage beliefen sich auf 60 000 ℳ, die aber aufgewandt werden mußten, da sich das Kehren der nicht bis Wandsbek Zoll durchlaufenden Zwischenwagen in der Lübecker Straße vor Reisners Hotel für den allgemeinen Verkehr zu störend auswirkte[7]). Zur Verhütung von Unglücksfällen wurden am 9. November 1882 bei den Dampfzügen die linken Perronseiten der Wagen durch Türen gesperrt, so daß ein Besteigen oder Verlassen der Wagen nur noch auf der rechten Seite möglich war[8]). Normalerweise führten die Lokomotiven zwei Beiwagen mit sich, so daß sie dadurch den Pferdebahnen stark überlegen waren. Aber bei starken Schneefällen versagte auch die Dampfkraft, und Betriebseinschränkungen waren unvermeidlich, wie es sich Anfang Dezember 1882 zeigte. In jenen Tagen mußten die Dampfzüge ihre Bespannung ebenso verdoppeln wie die Pferdebahnen, also mit zwei Lokomotiven fahren[9]).

Verglichen mit Pferdebahn-Gesellschaften anderer deutscher Städte war die Stellung der S.E.G. recht günstig, denn, wie aus einer kleinen Gegenüberstellung für den August 1882 hervorging, konnte sie im Verhältnis zum Aktienkapital die höchste Einnahme erzielen, nämlich[10]):

	Aktienkapital	Einnahme August 1882	berechnet auf 1 Million A.-K.
S.E.G., Hamburg	5 500 000 ℳ	211 000 ℳ	38 000 ℳ
Große Berliner	17 100 000 ℳ	598 000 ℳ	35 000 ℳ
Breslauer	2 000 000 ℳ	54 000 ℳ	27 000 ℳ

Die S.E.G. konnte für dieses Jahr auch eine Dividende von 4 % verteilen[11]). Sie fühlte sich aber doch veranlaßt, am 1. Januar 1883 einige Tarifänderungen vorzunehmen, die im Publikum erheblichen Unwillen hervorriefen und schließlich

teilweise wieder rückgängig gemacht werden mußten. Betroffen wurden hiervon hauptsächlich die Benutzer der Linien der ehemaligen P.E.G., auf denen die Teilstreckenabonnements aufgehoben wurden (diese gab es jetzt nur noch für Schulkinder)[12]). Außerdem erhöhte man auf der Wandsbeker Linie den Preis für das Jahresabonnement von 100 auf 135 ℳ und den Einzelfahrpreis für die ganze Strecke von 20 auf 25 ₰. Dafür wurden zur Bequemlichkeit des Publikums Blockkarten (20 Fahrscheine) zum Preise von 5 ℳ ausgegeben. Ferner wurden die neuen Linien mit in das Abonnementssystem einbezogen und als Neuerung ein auf sämtlichen Linien der Gesellschaft gültiges Jahresabonnement für 150 ℳ eingeführt. Man ermäßigte lediglich den bisher auf den ehemaligen Linien der P.E.G. sonntags für zwei Teilstrecken gültigen Tarif von 15 auf 10 ₰.

Die heftigen Angriffe, die daraufhin in der Presse gegen die Gesellschaft erfolgten, veranlaßten sie, diese Maßnahme öffentlich folgendermaßen zu begründen[13]):

„Es versteht sich von selbst, daß niemand aus dem Umstande, daß er von der Straßenbahn-Gesellschaft billiger befördert wurde, als diese rechtlich verpflichtet war, einen Rechts- oder auch nur einen Billigkeitsanspruch auf eine fortdauernd billigere Beförderung als die rechtlich zulässige ableiten kann, wenn die Gesellschaft dies nicht mehr ihrem Interesse entsprechend oder dasselbe sogar schädigend erachtet. In anderen Verhältnissen, z. B. bei Dampfschiffs-Gesellschaften, würde auch schwerlich Jemand einfallen, derartige Ansprüche zu behaupten. — Es ist ferner der Vorstand einer A.-G. unzweifelhaft nicht nur berechtigt, sondern verpflichtet, das Interesse der Gesellschaft und der dieselbe bildenden Actionäre mit höchster Diligenz wahrzunehmen und nach bester Einsicht das solchem Interesse förderliche zu tun und dasselbe schädigende Verhältnis zu beseitigen. — Nun hat der unterzeichnete Vorstand gefunden, daß das bisherige Abonnement bei dessen präsumtiver Benutzung den Preis der Einzelfahrt auf ca. 1/3 bis 1/2 des sonst geltenden Preises stellt, und daher mit diesem in einem starken Mißverhältnis steht. Er hat ferner gefunden, daß eben dieses Mißverhältnis eine in außerordentlicher Weise stets wachsende Zunahme der Abonnenten hervorgerufen hat. Da dies aber nur auf Kosten der Einnahmen der Gesellschaft bei gleicher beförderter Personenzahl geschieht, so erschien es dem Unterzeichneten um so dringender zum Schutze des von ihm zu vertretenden Interesses geboten, dem gedachten Uebelstande durch Beseitigung des Abonnements für Teilstrecken, bei denen derselbe in ganz hervorragender Weise fühlbar geworden, und Erhöhung für ganze Linien entgegenzutreten, als die Ausgaben der Gesellschaft durch Erhöhung der Staatsabgabe in beträchtlicher Weise gestiegen sind (Bei den Linien der früheren P.E.G. wird die außer der Grundsteuer zu zahlende Abgabe pro 1882 ca. 70 000 ℳ betragen gegen ca. 28 000 ℳ in 1881). — Zum Schlusse möge noch die Bemerkung hinzugefügt werden, daß der unterzeichnete Vorstand sich wohl bewußt ist, daß die Prosperität des Straßenbahn-Unternehmens von der Gunst des Publikums abhängt, und daß er schon im eigenen Interesse der von ihm vertretenen Actionäre sich jeder Maßregel enthalten wird, welche ohne Not diese Gunst und den Verkehr beeinträchtigen könnte. Er hofft dagegen aber auch, daß diese ihm nicht vorenthalten werden, wenn eine Maßregel nach verständigen Geschäftsprinzipien sich als erforderlich zeigt, selbst wenn dieselbe mit einer Einschränkung früher bereitwilligst gemachter Zugeständnisse verbunden ist.

Hamburg, den 30. Dezember 1882. Der Vorstand."

Die Wandsbeker Behörden hatten aber in den Ende 1881 neu abgeschlossenen Konzessionsvertrag eine Bestimmung hineingebracht, nach der Tarife nicht ohne ihr Einverständnis verändert werden durften, und dieses Einverständnis wurde nun verweigert[14]). Trotzdem hatte die Gesellschaft noch die Hoffnung, die Genehmigung höheren Orts, bei der Regierung in Schleswig, durchdrücken zu können.

Zunächst entstand aber Anfang 1883 das Kuriosum, daß die Wandsbeker zu den alten und die Hamburger zu den neuen Tarifen befördert wurden. Erst auf Vorstellungen des Senats wegen Unhaltbarkeit dieser Situation gab die Gesellschaft dann am 16. Januar 1883 bekannt, daß sie vorläufig den Abonnementspreis wieder auf 100 ℳ ermäßigte und der zuviel bezahlte Betrag zurückvergütet werden sollte. Gegen die Stadt Wandsbek behielt sie sich aber weitere Schritte vor[15]). Aber sie hatte kein Glück, denn auch aus Schleswig kam ein ablehnender Bescheid, und Anfang März 1883 mußte auch der frühere 20-ß-Tarif für die Einzelfahrt nach Wandsbek wieder eingeführt und die neuen Blockkarten zurückgezogen werden[16]). In diesen Konflikt hatte sich auch die Bürgerschaft noch eingeschaltet[17]), indem sie den Senat ersuchte, die S.E.G. anzuhalten, daß die Hamburger Bevölkerung bei Benutzung der Bahnen dieser Gesellschaft nicht ungünstiger gestellt wurde, als diejenige außerhalb des Hamburger Gebietes. Daraufhin nahm man dann in die späteren Konzessionen eine Meistbegünstigungsklausel auf, damit alle Verkehrserleichterungen, welche den Anwohnern des einen Gebiets gewährt würden, auch denjenigen des anderen Gebiets zugute kommen müßten[18]). Dieses wurde dann erstmalig anläßlich der Konzessionierung der Linie Millerntor—Eimsbüttel der H.A.N.W.T.C. verwirklicht, wie ich bereits erwähnt habe. Eine weitere Vergünstigung wurde den Fahrgästen durch Aufhebung des Correspondenzverkehrs zwischen den einzelnen Linien und der Ringbahn um die innere Stadt ab 21. Juni 1883 nicht mehr gewährt[19]), da diese Einrichtung nur von 11 % der Fahrgäste ausgenutzt[20]) und außerdem häufig mißbraucht worden war. Gleichzeitig vermehrte man die Zahlgrenzen der Ringbahn wie folgt um eine: Holstentor—Millerntor—Baumwall—Brooktor—Berliner Bahnhof—Dammtordamm—Holstentor. Der Betrieb dieser Linie und ihrer Zweigbahn Holstentor—2. Durchschnitt wurde aber am 14. Juni 1883 durch Einführung des ganztägigen 7-Minuten-Betriebes wesentlich verbessert. Auch die Linie Adolphsplatz—Holstentor—Neuer Pferdemarkt—Langenfelde verstärkte man am gleichen Tage durch Einlegung einer Zwischenlinie Heußweg—Adolphsplatz. Da beide Linien alle 14 Minuten verkehrten, bestand also jetzt zwischen Heußweg und Adolphsplatz ein ganztägiger 7-Minuten-Betrieb[21]). Auch dehnte man die Betriebszeit auf den neuen Linien der Gesellschaft am 21. Juni 1883 um 20 Minuten aus, so daß jetzt die letzten Wagen abends zwischen 11.15 und 11.30 Uhr aus der Innenstadt in die Außenbezirke abgingen; nur nach Barmbek und Wandsbek konnte man auch noch später fahren (11.56 bzw. 12.00 Uhr). Jeweils der letzte Wagen galt als Nachtwagen, auf dem der doppelte Tarif erhoben wurde[19]). Eine Sonderregelung bestand immer noch auf der Wandsbeker Linie[22]), hier kostete eine Fahrt im

1.	Nachtwagen	(ab	Wandsbek	10.20,	ab	Rathausmarkt	11.15):	5 ß	über Tagestarif
2.	„	(„	„	10.35,	„	„	11.30):	10 ß	„ „
3.	„	(„	„	10.50,	„	„	11.45):	15 ß	„ „
4.	„	(„	„	11.05,	„	„	12.00):	20 ß	„ „

Die Ohlsdorfer Linie verkehrte ab 4. Juni 1883 nur noch zwischen Depot Winterhude und Ohlsdorf. Nur der erste Frühwagen wurde weiterhin zum Pferdemarkt durchgeführt, von wo er rückkehrend wiederum bis Ohlsdorf durchfuhr. Nachmittags verkehrten die Wagen dieser Linie aber bereits alle 30 Minuten. Die Betriebszeit wurde abends bis 8.05 Uhr ab Ohlsdorf ausgedehnt. In den Winter-

monaten fuhr der letzte Wagen aber schon um 4.40 Uhr ab Winterhude und 5.15 Uhr ab Ohlsdorf[23]).

Die schon so lange geplant gewesene neue Linie vom Rathausmarkt über Lange Reihe—Graumannsweg nach Barmbek (Zoll) wurde am 17. Juli 1883 mit folgenden Zahlgrenzen endlich dem Betrieb übergeben: Rathausmarkt—Ernst-Merck-Brücke — Ecke Buchtstraße und Graumannsweg — Winterhuder Weg — Berthastraße—Barmbek, Zoll. Den alten Weg über Mühlendamm—Steindamm bediente eine Zwischenlinie, die gleichfalls ganztägig alle 10 Minuten zwischen Winterhuder Weg (Mundsburg) und Rathausmarkt verkehrte[24]). Die Eröffnung der Strecke vom Rathausmarkt durch die Post-, König- und Gerhofstraße zum Gänsemarkt erfolgte am 1. Oktober 1883, zunächst allerdings nur für die Winterhuder Linien (Rothenbaum und Mittelweg), deren Endpunkt seit diesem Tage nicht mehr der Gänsemarkt, sondern der Rathausmarkt war. Gleichzeitig wurde der Endpunkt der über Uhlenhorst nach Winterhude fahrenden Linie vom Pferdemarkt ebenfalls zum Rathausmarkt verlegt[25]), so daß damit der große Alsterring — von einer geringfügigen Änderung der Linienführung in Winterhude 35 Jahre später abgesehen — in seiner heutigen Form geschaffen war. Ein Unterschied gegen heute bestand allerdings doch noch. Der Rathausmarkt wurde noch nicht im Durchgangsverkehr passiert, sondern die Wagen — wie auch die aller anderen Linien — endeten und kehrten hier. Insgesamt endeten hier jetzt neun Linien, von denen nur zwei über den Gänsemarkt führten, während die anderen sieben Linien die Hermann- und Ferdinandstraße benutzten, die jetzt mit 44 Wagen stündlich in jeder Richtung stark überlastet war. Die sehr wünschenswerte Entlastung dieses Straßenzuges konnte allerdings erst erfolgen, nachdem für die Eimsbütteler Linie weitere Betriebsmittel (Wagen und Pferde) beschafft waren und auch das neue Personal eingearbeitet war[26]). Ab 1. Dezember 1883 wurden dann die Eimsbütteler und Hohelufter Linien vom Dammtor nicht mehr über Lombardsbrücke—Hermannstraße, sondern über den Gänsemarkt zum Rathausmarkt geleitet, was für diese Linien eine wesentliche Wegverkürzung bedeutete. Die Eimsbütteler Linie erfuhr eine weitere Begradigung ihrer Strecke, indem sie vom Dammtor in Richtung Eimsbüttel jetzt nicht mehr die Grindelallee, sondern die Straßen An der Verbindungsbahn und Schröderstiftstraße benutzen konnte. Ähnlich wie bei der Barmbeker Linie richtete man auch hier auf dem von der Eimsbütteler Linie nicht mehr befahrenen Abschnitt Schlump—Grindelallee eine Zwischenlinie ein, die ebenfalls ganztägig zwischen Rathausmarkt über Grindelallee—Schlump bis zur Ecke Schäferkampsallee verkehrte. Auch die Zahlgrenzen dieser Linien wurden wie folgt neu festgelegt[27]):

Linie Eimsbüttel: Rathausmarkt—Ringstraße—2. Durchschnitt—Weidenallee—Eimsbüttel, Marktplatz;

Linie Schlump: Rathausmarkt—Ringstraße—Grindelhof — Schlump, Kleiner Schäferkamp;

Linie Hoheluft: Rathausmarkt—Ringstraße—Grindelhof—Oberstraße — Zollstätte Hoheluft.

Mit der Umstellung dieser Linien hatte das Neubauprogramm der Gesellschaft zunächst einen gewissen Abschluß gefunden. 243 Wagen standen ihr Ende 1883 für den Betrieb zur Verfügung, von denen 15 im Jahre 1882 und 47 im Jahre 1883 neu beschafft worden waren. Der Wagen Nr. 1 war bereits ausgemustert, fand aber

auf dem Wandsbeker Marktplatz noch Verwendung als Koksschuppen für den Lokomotivbetrieb[28]).

Im Jahre 1884 wurde das Abonnementsystem durch Ausgabe von Quartalsabonnements etwas verfeinert[29]). Damals kostete ein Abonnement

	für eine Linie	für alle Linien
für 4 Quartale	100 ℳ	150 ℳ
„ 3 „	82 ℳ	120 ℳ
„ 2 „	60 ℳ	80 ℳ
„ 1 Quartal	32 ℳ	40 ℳ

Dieses bedeutete für das Publikum eine beachtliche Verbesserung, denn es war schon einem größeren Kreis von Fahrgästen möglich, den Preis für ein Quartalsabonnement aufzubringen, als bisher den Preis für ein Jahresabonnement.

Erst das Jahr 1885 brachte wieder die Eröffnung einer neuen Pferdebahnlinie, die von der Gesellschaft halb unfreiwillig übernommen wurde. Es handelte sich nochmals um eine Eimsbütteler Linie, und zwar die vierte, die diesen Vorort mit der Innenstadt verband und deren Entstehung wieder mit einem Konzessionsgeschäft verknüpft war. Es lag damals im Zuge der Zeit, daß ungefähr für jeden Straßenzug, der vielleicht die Möglichkeit eines Geschäfts für eine Pferdebahn in sich barg, auch eine Pferdebahnkonzession nachgesucht wurde. In diesem Falle war es die Todtenallee (Jungiusstraße), die um diese Zeit durch die Wallanlagen beim Botanischen Garten bis zur Ringstraße verlängert wurde. Hier sah nun der auf dem Gebiete der Pferdebahnen sehr versierte Hugo Stammann, damals noch Vorstandsmitglied der Gesellschaft, eine große Chance in der Schaffung einer geraden und wesentlich kürzeren Verbindung Eimsbüttels mit der Stadt, als die anderen Linien sie boten. Wenn auch seine Idee noch erheblichen Änderungen unterworfen und die Linienführung dadurch sehr viel winkliger wurde, so erwies sie sich später doch als richtig, denn diese Linie entwickelte sich zu einer der besten der Gesellschaft. Sein Gesuch, das er bereits am 31. März 1884 dem Senat einreichte[30]), sah eine mit auslenkbaren Wagen zu betreibende Bahn vor, die, vom Schäferkamp ausgehend, durch die Weidenallee—Lagerstraße—Todtenallee— die neue Straße beim Botanischen Garten—Kleine Drehbahn—Caffamacherreihe—Fuhlentwiete—Große Bleichen—Bleichenbrücke zum Adolphsplatz führen sollte. Hier sollte sich die Bahn gabeln und der eine Zweig über Großer und Kleiner Burstah—Hopfenmarkt—Mattentwiete zum Sande, der andere Zweig über Große und Kleine Bäckerstraße und die 1. und 2. Brandstwiete bis St. Annen führen. Da aber die Baudeputation das Gesuch in dieser Form ablehnte, weil die Caffamacherreihe für eine Pferdebahn zu eng war, brachte Stammann dann die Linienführung Kleine Drehbahn—Valentinskamp—Gänsemarkt—ABC-Straße—Hohe Bleichen und Heuberg in Vorschlag. In einer Sitzung der Senatskommission für Pferdebahnangelegenheiten wurde aber auch dieser Vorschlag verworfen, weil auch der Valentinskamp für einen Pferdebahnbetrieb denkbar ungeeignet war. Eine Anregung Senator Schröders fand aber allseitige Zustimmung, nämlich die Bahn über Ringstraße und Dammtorstraße zu leiten. Als Endpunkt für diese Bahn einigte man sich auf die neue Kaistraße am Zollkanal (Zippelhaus/Dovenfleth). Ebenso wurde die Forderung der Baudeputation, zwischen Gänsemarkt und Zippelhaus keine Schienen zu verlegen, die ABC-Straße, Hohen Bleichen und Heuberg aber mit Holzpflaster zu versehen, gutgeheißen. Die Zweigbahn zum Sande

hatte man fallenlassen, weil die Baupolizei nicht mit ihr einverstanden war, denn der Kleine Burstah und der Hopfenmarkt hatten schon einen zu lebhaften Marktverkehr zu bewältigen. Auch ein anderer Vorschlag, die Bahn vom Gänsemarkt zum Rathausmarkt zu leiten, erwies sich als undurchführbar, weil der Straßenzug Gerhofstraße—Poststraße schon damals zu überlastet war und der starke Fahrzeugverkehr bei der Post die Verlegung eines zweiten Gleises in der Poststraße unmöglich machte. Der Senat jedoch lehnte das ganze Projekt ab und legte Stammann nahe, sich für die S.E.G. um die Konzession für eine Pferdebahn vom Rathausmarkt zum Zippelhaus zu bewerben. Dieses tat Stammann allerdings nicht, aber eine Ende August 1884 erfolgte Eingabe der Anwohner der Weidenallee und der Zollvereins-Niederlage wegen dieser Eimsbütteler Linie wird sicher auf seine Initiative zurückzuführen sein. Er selbst trat im September 1884 nochmals an Senator Hertz heran, und der Senat beschloß dann auch, die Verhandlungen wieder aufzunehmen. Für die Stallungen dieser Bahn kaufte Stammann, der inzwischen aus dem Vorstand der S.E.G. ausgeschieden war, Anfang 1885 ein Grundstück am Heußweg, und wenn er im Februar 1885 auch bat, die Angelegenheit zum Schluß zu bringen, so wurde ihm doch erst am 16. Juni 1885 die Konzession für diese vierte Eimsbütteler Linie erteilt. Stammann hatte schon in der Sitzung mit der Senatskommission verlauten lassen, daß er diese Konzession auf eine Aktiengesellschaft, eventuell auf die S.E.G., übertragen wollte, und bahnte diesbezügliche Verhandlungen auch so zeitig an, daß die S.E.G. schon zum 15. Juli 1885 eine außerordentliche Generalversammlung einberufen konnte, auf der über den Ankauf dieser Bahn Beschluß gefaßt werden sollte[31]). Wie der Vorstand bekanntgab, hatte die S.E.G. ihren Wert durch eigene Beamte auf 637 000 ℳ abschätzen lassen, bevor sie in direkte Verhandlungen mit Stammann eintrat, in denen man sich auf einen Kaufpreis von 662 000 ℳ einigte. Hierfür hatte Stammann die Einrichtung der Linie, 16 Wagen, 80 Pferde, Geschirr, Utensilien usw. zu beschaffen. Der Betrag sollte mit Obligationen in Höhe von 500 000 ℳ, durch Übernahme einer Hypothek von 80 000 ℳ und 82 000 ℳ in bar beglichen werden. Wie nicht anders zu erwarten, mußte Stammann aus Aktionärskreisen schwere Vorwürfe über sich ergehen lassen, erst aus dem Vorstand auszuscheiden, sich dann die Konzession zu verschaffen, um diese schließlich der Gesellschaft zu verkaufen. Da man sich aber auch sagte, daß die auf monatlich 15 000 ℳ geschätzten Einnahmen der neuen Linie hauptsächlich zu Lasten der anderen Eimsbütteler Linien der Gesellschaft gehen würden, wurde der Ankauf als das kleinere Übel beschlossen, und der Senat erklärte sich am 30. Oktober 1885 hiermit einverstanden. Zur Deckung der Kosten emittierte die Gesellschaft weitere 600 000 ℳ Schuldobligationen, die den Emissionen von 1881 (2 000 000 ℳ) und 1883 (500 000 ℳ) gleichgestellt wurden, also bei einem Zinsfuß von 4½ % bis zum 31. 12. 1905 rückzahlbar waren[32]). Die Bahn wurde dann am 19. Dezember 1885 dem Betrieb übergeben[33]). Sie begann im Weidenstieg bei der Eimsbütteler (Christus-) Kirche und führte dann durch Weidenallee—Schanzenstraße—Lagerstraße—Todtenallee—Ringstraße—Dammtorstraße—Gänsemarkt—ABC-Straße—Hohe Bleichen—Heuberg—Bleichenbrücke—Adolphsplatz—Große Bäckerstraße — Dornbusch — Kleine Bäckerstraße—Fischmarkt—Brandstwiete bis zum Zollkanal. Der Tarif entsprach dem der anderen Linien der Gesellschaft, also 10 ₰ für 1—2 Teilstrecken, 15 ₰ für 3 und 20 ₰ für 4 Teilstrecken. Die Einteilung der Teilstrecken war folgende:

Weidenstieg—Ecke Lager- und Neue Rosenstraße—Ecke Ringstraße und verlängerte Kleine Drehbahn—Börse—Zippelhaus, Ecke Brandstwiete. Nach Ansicht der Presse war der Umstand, daß die Wagen den ganzen Tag stets gefüllt waren, der Beweis dafür, daß mit dieser Linie einem wirklichen Bedürfnis abgeholfen war[34]). Die Wagen dieser Linie fuhren also von der Brandstwiete bis zum Gänsemarkt wie die Omnibusse ohne Schienen, auch mußten sie von der Dammtorstraße in die Ringstraße ohne Schienen abbiegen, da man dort, vermutlich aus Ersparnisgründen, auf den Einbau der Weichen verzichtet hatte, trotzdem diese Anlage in der Zeichnung fertig vorlag.

Eine weitere, das Publikum allerdings weniger als den Betrieb berührende Veränderung dieses Jahres betraf die Ohlsdorfer Linie, da die Gesellschaft an der Fuhlsbütteler Straße einen Platz für Stallungen gemietet hatte. Sie beantragte daher die doppelgleisige Verlängerung der Bahn vom bisherigen Endpunkt vor dem Haupteingang des Friedhofs nordwärts bis vor den von ihr gemieteten Stallplatz. Der Vertrag wurde am 9. Februar 1885 abgeschlossen; das Datum der Eröffnung dieses kleinen Streckenabschnittes ist allerdings nicht bekannt. Da die Gesellschaft vom Staat aber zu den Baukosten der Fuhlsbütteler Straße mit einem Beitrag von 20 000 ℳ herangezogen wurde, wurde sie bei dieser Gelegenheit von der Verpflichtung, die Bahn auf Verlangen 800 Meter in den Friedhof hineinzuleiten, entbunden[35]). Wieder galt für diese Linie im Winter 1885/86, ähnlich wie im Vorjahr, ein gleitender Fahrplan, denn es verkehrte die letzte Tagesfahrt

	ab Winterhude	ab Ohlsdorf
im Dezember und Januar nachmittags um	5.00 Uhr	5.45 Uhr
Februar „ „	5.30 „	6.15 „
März „ „	6.00 „	6.45 „
April „ „	6.30 „	7.15 „
ferner ein Spätwagen „	9.20 „	9.50 „
und ein Nachtwagen „	11.00 „	11.30 „

Die beiden bereits am 6. Mai 1885 neu eingelegten Spät- und Nachtwagen verkehrten in allen Monaten. Auch tariflich wurde Anfang Dezember 1885 eine Änderung vorgenommen, denn eine Fahrt von Winterhude bis zur Zollabfertigung in Alsterdorf kostete jetzt nur noch 10 ₰, bis Alsterdorfer Damm 15 ₰ und bis Ohlsdorf 25 ₰[36]). Der Durchgangstarif von 50 ₰ für Fahrten von oder nach der Stadt blieb unverändert[37]).

Anfang Oktober 1885 wurden auf der Wandsbeker Linie zwei neue Wagen eingesetzt, deren Plattformen mit einem Übergang versehen waren.

„Der Vorteil für die Direktion ist jedenfalls ein pekuniärer, da selbe durch die Verbindung beider Wagen den Schaffner für den vorderen einziehen kann",

schrieb damals die Presse[38]), aber das wird wohl doch nicht möglich gewesen sein, denn es waren ja nicht nur die Fahrgäste auf den Plattformen und im Wagen, sondern auch noch auf den Decksitzen abzufertigen. Soweit bekannt, ist dieser Doppelwagen auch der einzige seiner Art geblieben.

Zwei Abonnements wurden 1886 im Preis etwas erhöht, nämlich das für alle Linien für zwei Quartale von 80 auf 83 ℳ und das für ein Quartal von 40 auf 44 ℳ, dagegen das Abonnement für eine Linie für drei Quartale um 1 ℳ auf 81 ℳ ermäßigt. Man verbesserte aber die Abonnements für Einzellinien durch Zusammenfassung mehrerer Linien zu einem Abonnement, so daß es jetzt

nur noch acht solcher Linienabonnements gab, nämlich 1. Wandsbek, 2. Barmbek via Lange Reihe und via Mühlendamm, 3. Uhlenhorst und Barmbek via Lange Reihe, 4. Rotherbaum und Mittelweg, 5. die drei Eimsbütteler Linien, 6. Hoheluft und Schlump, 7. Hamm und Horn, 8. Rothenburgsort. Auch die Schulkinderabonnements, gültig für zwei Fahrten am Tage, erfuhren eine Veränderung und kosteten

für 2	Teilstrecken	je	Quartal	8,— ℳ,	je	Monat	3,— ℳ
„ 3	„	„	„	11,— ℳ,	„	„	4,— ℳ
„ eine	ganze Linie	„	„	13,50 ℳ,	„	„	5,— ℳ

Von dieser Regelung war die Ohlsdorfer Linie ausgenommen[39]).

Die jetzt rasch fortschreitende Besiedlung Rothenburgsorts machte eine Verstärkung des Pferdebahnverkehrs dorthin erforderlich. Die S.E.G. beantragte daher die Genehmigung für eine neue Linie, die nicht in der Vierländer Straße, sondern bei der Stadtwasserkunst beginnen und auch nicht in die Innenstadt eingeführt werden, sondern in der Deichtorstraße beim Meßberg enden sollte. Diese Linie wurde am 15. April 1886 genehmigt[40]) und am 19. August 1886 dem Betrieb übergeben, so daß damit zwischen Rothenburgsort und Deichtor ein 5-Minuten-Betrieb hergestellt war[41]).

Auch den Spätbetrieb weitete man am 20. Oktober 1886 allgemein aus, so daß jetzt auf allen Linien die letzten Wagen um 12.00 Uhr nachts aus der Innenstadt abgingen. Gleichzeitig verlegte man die Zahlgrenze Buchtstraße für die Barmbeker Linie zur Kuhmühle und für die Uhlenhorster Linie zur Mundsburger Brücke. Auf der Uhlenhorster Linie waren die nächsten Zahlgrenzen dann Osterbeck-Kanal und Maria-Louisen-Straße, so daß man vom Rathausmarkt bis Kuhmühle oder Mundsburger Brücke jetzt für 10 ₰ und bis zur Maria-Louisen-Straße für 20 ₰ fahren konnte[42]).

In dieses Jahr fiel auch der erste Versuch eines elektrischen Straßenbahnbetriebes. Am 11. Dezember 1885 reichte die S.E.G. dem Senat ein Gesuch um Genehmigung eines Probebetriebes für 4—8 Monate mit zwei Wagen auf der Linie Barmbek—Mühlendamm—Rathausmarkt ein, dessen Durchführung dem Ing. J. L. Huber, Unternehmer für elektrotechnische Anlagen, übertragen werden sollte. Nach verschiedenen Rücksprachen zwischen dem Betriebsdirektor der Gesellschaft Culin, Ing. Huber, Maschinenmeister Giesecke und Dampfkesselrevisor Lange erfolgte von der Polizei eine Stellungnahme, die ich teilweise im Wortlaut folgen lasse[43]):

„Abweichend von der Lichterfelder Bahn, der Bahn Charlottenburg—Spandauer Berg wie auch der Jux-Bahn der Altonaer Gewerbeausstellung 1881 ist jetzt Akkumulatoren-Betrieb vorgesehen, es entfällt also die Oberleitung. Die betr. Wagen tragen unterhalb des Wagenkastens eine kleine elektrische Bewegungsmaschine. Von hier aus soll die drehende Bewegung vermittels eines Zwischen-Vorgeleges durch Riemen oder Seile auf die Radachsen übertragen werden. Von den Akkumulatoren führen isolierte Leitungen nach den Führerständen, woselbst Schieber angebracht sind, durch welche der für die elektrische Bewegungsmaschine bestimmte Strom dem jeweiligen Bedarfe entsprechend in der Weise reguliert wird, daß durch Drehung des Schiebers der Wagen in Bewegung gesetzt wird, die Fahrgeschwindigkeit vergrößert oder verringert, und auch die treibende Kraft abgestellt werden kann. Die Vor- oder Rückwärtsbewegung erfolgt je nach der Einstellung der Maschine, was mittels eines Hebels ebenfalls vom Führerstande aus geschieht. Die Anordnung der Akkumulatoren erfolgt unter den Sitzbänken, die Aus-

wechslung von außen. Der Wagenkasten muß um eine Trittstufe gehoben werden, die Höhe des Perrons bleibt unverändert. — Die in Brüssel, Antwerpen und Berlin durchgeführten Versuchsfahrten sind günstig verlaufen, so daß weitere Versuche ratsam sind. — Die weitere Vervollkommnung der Dampf-Lokomotiven stockt, da man in der Electricität die Bewegungskraft der Zukunft sieht."

Man hatte sich also die im Sommer 1885 in Antwerpen zwischen Bahnhof und Ausstellungsgebäude betriebene Bahn zum Vorbild genommen, und nach erteilter Genehmigung begannen die Vorbereitungen. Zunächst wurde nur ein Wagen dem erforderlichen Umbau unterzogen, und Anfang Mai 1886 fanden die Probefahrten statt, die zufriedenstellend verliefen. Der Wagen überwand, mit 16 Personen belastet, mit Leichtigkeit die beträchtliche Straßensteigung bei der Kuhmühlenbrücke, und, was besonders angenehm vermerkt wurde, er konnte abends durch Glühlichtlampen, die ebenfalls von den Akkumulatoren gespeist wurden, erleuchtet werden[44]). Einen ausführlichen Bericht hierüber brachte auch die „Reform" vom 20. Mai 1886:

„Elektrischer Straßenbahnbetrieb in Hamburg.

Gestern fand eine Probefahrt mit dem ersten von dem bekannten Hamburger Elektrotechniker, Ing. J. L. Huber, nach dem System Julien gebauten elektrischen Straßenbahnwagen statt. Die Abfahrt erfolgte von Station Schürbeck in Barmbeck, von wo der Wagen bis zum Graumannsweg und dann zurück die Hamburgerstraße entlang fuhr. Das Äußere des Wagens, welcher einer der älteren Pferdebahnwagen ist und von Herrn Huber zum elektrischen Betriebe umgeändert ist, macht einen sehr gefälligen und eleganten Eindruck. Er enthält 14 Sitzplätze im Inneren und 8 bzw. 9 Stehplätze auf dem Vorder- und Hinterperron, welche beide bei dem Neubau des Wagens vergrößert sind. Das Gewicht des Wagens beträgt 4.830 Kg., wovon die Akkumulatoren 1.200 Kg. ausmachen. Das Hineinschieben und Herausnehmen der Akkumulatoren, welche in vier Gruppen geteilt unter den Sitzen aufgestellt sind, geschieht von außen, zu diesem Zwecke sind die unteren Teile der Seitenwände zum Aufklappen eingerichtet. Von den Akkumulatoren führen den vier Gruppen entsprechend vier Doppelleitungen nach den Regulatoren, von denen je einer auf jedem Perron angebracht ist. Durch Drehung des Schlüssels des Regulators können demselben verschiedene Stellungen gegeben werden, wodurch eine derartige Veränderung der Kraftleistung des Motors möglich ist, daß allen Anforderungen in Bezug auf Schnelligkeit oder Ueberwindung von Steigungen usw. entsprochen werden kann. Von jedem der beiden Regulatoren führt je eine Doppelleitung nach dem unter dem Fußboden des Wagens aufgestellten Motor, welcher vor- oder rückwärts läuft, sodaß der Wagen nach beiden Richtungen ohne gedreht zu werden fahren kann. Der Motor steht mit einer ebenfalls unter dem Fußboden des Wagens gelagerten Zwischenwelle in Verbindung, und wird von dieser durch eine Julien'sche Kette die Bewegung auf eine der beiden Radachsen übertragen. Eine Verstellung der Bürsten oder eine Änderung in der Richtung des dem Motor zugeführten Stromes kann nur vom Führerstande aus erfolgen, sodaß also irgendwelche Störungen des Betriebes durch Böswilligkeit nicht verursacht werden können. Die in den Akkumulatoren aufgespeicherte Elektrizität reicht aus, um eine Wegstrecke von 50 km ohne Neuladung zurückzulegen. Da die an einem Tage zu durchfahrende Wegelänge etwa 100 km beträgt, ist also nur eine einmalige Auswechslung der Akkumulatoren am Tage erforderlich. Zum Laden der Akkumulatoren ist auf dem Bahnhof Schürbeck ein achtpferdiger Dampfmotor aufgestellt, der zwei Dynamomaschinen treibt. Der von den Maschinen erzeugte elektrische Strom wird nach der Wagenremise geleitet, woselbst auf zwei neben den Geleisen aufgestellten Ladetischen stets ein Satz Akkumulatoren für den Wagen steht. Nach Verbrauch der erhaltenen Elektrizität fährt der Wagen zwischen diese Lade-

bänke, die Seitenklappen werden geöffnet, die entladenen Akkumulatoren herausgezogen und frisch geladene wieder hineingeschoben, eine Arbeit, die nicht mehr als 5 Minuten in Anspruch nimmt. Ein zweiter, größerer Wagen befindet sich gegenwärtig im Bau. Die Wagen werden zunächst auf der Linie Barmbeck—Rathausmarkt via Mühlendamm zur Anwendung gelangen. Sehr hervorzuheben ist die große Schnelligkeit, mit welcher der Wagen selbst in der raschesten Fahrt fast augenblicklich zum Stehen gebracht werden kann. Bei der gestrigen Probe betrug bei zu diesem Behufe angestellten Versuchen die Strecke, welche der in voller Fahrt begriffene Wagen vom Moment des Bremsens bis zum völligen Stillstand noch zurücklegte, nicht mehr als eine etwa halbe Wagenlänge. Die Verhütung von Unglücksfällen kann somit viel rascher und sicherer als bei den Pferde- und Dampfstraßenwagen erfolgen. Die Bewegung des Wagens ist eine sehr gleichmäßige und ruhige. Somit erfüllt der von Herrn Huber hergestellte elektrische Wagen alle Ansprüche, welche man an einen Straßenbahnwagen stellen kann. Er übertrifft die Vorteile des Pferdebetriebes ohne dessen Nachteile zu besitzen."

Dieser Wagen wurde dann in den Linienbetrieb eingereiht, und im Sommer folgte auch der angekündigte zweite, etwas größere Wagen. Aber dem schweren Dienst war diese Betriebsart auf die Dauer doch nicht gewachsen. Auf einer weiteren Probefahrt, die über die Strecke der Ringbahn um die innere Stadt führte, versagte der Wagen auf der starken Steigung der Sylter Allee, „indem die einzelnen Maschinenteile infolge der großen Reibung sich stark erhitzten und bläulicher Rauch im Wagen aufstieg. Man war gezwungen, oben auf der Anhöhe eine Zeitlang zu halten, bevor die Achsen und die übrigen Maschinenteile soweit abgekühlt waren, um die Fahrt ohne Gefahr fortsetzen zu können". Auch die Steigung des Glockengießerwalls zur Steintorbrücke hinauf, die die Wagen auf der Fahrt nach Barmbek regelmäßig zu überwinden hatten, wird manchmal Schwierigkeiten bereitet haben, denn die Presse berichtete auch einmal von einer längeren Betriebsstörung, die durch das Versagen eines dieser Wagen an dieser Stelle entstand, der schließlich von einer Lokomotive zum Mühlendamm geschoben werden mußte[45]). Der Betrieb wurde dann bald wieder aufgegeben und fand im Geschäftsbericht der Gesellschaft über das Jahr 1886 folgenden Niederschlag[46]):

„Der elektrische Betrieb, welcher durch die Vermittlung des Ing. Huber auf der Barmbecker Linie via Mühlendamm mit 1 resp. 2 Wagen eingeführt war, hat sich bei den zwei probeweise gestellten Wagen nicht bewährt und ist gegen Schluß des Jahres vorläufig wieder eingestellt, es sind der Gesellschaft nur sehr geringe Extraspesen dadurch erwachsen, da Huber die sämtlichen Einrichtungen des Betriebes gegen eine Vergütung von ℳ 1.70 resp. ℳ 2.12½ für die gefahrene Tour übernommen hatte."

Ebenso wie zehn Jahre früher die Versuche mit den Dampfwagen, die schließlich zur Verwendung von Vorspannlokomotiven auf der Wandsbeker Strecke führten, so wurde auch dieser Versuch, den Motor den Straßenbahnen dienstbar zu machen, maßgeblich von Direktor J. A. Culin unterstützt. Wenn diesem Versuch auch der Erfolg versagt blieb, so erwies sich der Motor damals doch schon als brauchbar, denn Fr. Giesecke berichtete hierüber später[47]):

„Die Versuche führten insofern zu keinem klaren Bilde über die eigentlichen Betriebskosten, als sie mit viel zu geringen Mitteln und ungenügenden Einrichtungen der stationären Anlagen unternommen wurden. Die Pferdevertreter verstanden jedoch daraus wieder Kapital für ihren „Hottehü-Betrieb" zu schlagen und wußten geschickt die weitere Anwendung und Verwendung der Akkumulatoren zu hintertreiben. Die Versuche hatten jedoch mit voller Klarheit ergeben, daß der Akkumulatoren-Betrieb die denkbar vollendetste Betriebsart für städtische Straßenbahnen darstellt."

Diese Bewährungsprobe des Motors ist also als eine beachtliche Vorarbeit für die acht Jahre später erfolgte Einführung des elektrischen Betriebes zu werten, nachdem man für die Stromversorgung des Motors nicht mehr auf die Akkumulatoren angewiesen war, sondern die Oberleitung verwenden konnte.

Dieser Bericht über das Jahr 1886 war übrigens der erste, der sich ausführlich mit der Entwicklung der Gesellschaft befaßte, die in den letzten Jahren beachtliche Fortschritte gemacht hatte, wie die nachstehenden Zahlen zeigen:

	gefahrene Touren	beförderte Personen (ohne Abonnenten)	Einnahmen	Dividende %
1882	426 485	16 451 151	2 243 635,40	4
1883	487 647	18 228 593	2 362 029,40	4 1/5
1884	583 168	20 419 288	2 539 449,40	5
1885	582 735	20 826 943	2 581 810,35	5 1/2
1886	629 319	22 304 482	2 747 828,70	5 1/2

Zu den Einnahmen aus Einzelfahrscheinen von 2 747 828,70 ℳ
kamen noch für Abonnements 152 437,40 ℳ
für Extrawagen 5 158,20 ℳ
und für Postbeförderung 3 799,90 ℳ
so daß die Gesamt-Einnahme 2 909 224,20 ℳ

betrug, die um 184 660,73 ℳ höher lag als 1885. Von dem erzielten Rohgewinn von 746 030,35 ℳ wurden 408 741,40 ℳ zu Abschreibungen verwandt, und nach Dotierung des Reservefonds noch 5 1/2 % Dividende verteilt. Die Zahl der Pferde war in diesem Jahre von 992 auf 1035 gestiegen, die mit 703 800 ℳ bewertet waren. Im Tagesdurchschnitt waren 818 Pferde = ca. 79 % im Betriebsdienst eingesetzt, die insgesamt 6 575 636 km durchliefen, so daß die tägliche Arbeitsleistung eines Pferdes 22,45 km betrug. Der Krankenbestand der Pferde belief sich durchschnittlich auf 6,23 %. Ein sehr buntes Bild bot auch der Wagenbestand, der sich Ende 1886 wie folgt aufgliederte:

47 große Wagen mit geschlossener Etage,
29 große Wagen mit offenen Decksitzen,
9 große Wagen ohne Decksitze,
2 zusammenhängende Wagen für Maschinenbetrieb,
139 Einspännerwagen,
8 offene Einspännerwagen,
22 große auslenkbare Wagen,
16 kleine auslenkbare Wagen, zusammen also
272 Wagen in acht verschiedenen Typen.

Anfang 1887 veröffentlichte die Polizei ein revidiertes Betriebs-Reglement für die Straßenbahnen, das besonders den inzwischen genehmigten Lokomotivbetrieb mit umfaßte und dessen wesentliche Bestimmungen die folgenden gewesen sein dürften[48]):

„Die für den Betrieb der Straßenbahn zu benutzenden Wagen müssen den polizeilich genehmigten Modellen entsprechen und dürfen keine größere Breite als 2,15 m haben. Sie müssen versehen sein:

a) mit einer kräftigen, schnell wirkenden und nicht kreischenden Bremse,
b) mit einer Zugleine oder einer ähnlichen Vorrichtung, mittels welcher ein Signalverkehr zwischen dem Lokomotivführer und dem Schaffner resp. den Passagieren stattfinden kann, sowie mit einem Signalapparat für die Deckpassagiere,

c) vorne und hinten mit je einer Laterne, welche zugleich eine vollständige Erleuchtung des inneren Wagenraumes gewährt, ferner mit einer helleuchtenden Laterne im Deckraume, endlich mit einer rechts hängenden großen Signallaterne über der hinteren Plattform des letzten Wagens,
d) mit äußerlich an den Seiten angebrachten Schildern, auf welchen der Name der Endstation in lesbarer deutlicher Schrift zu stehen hat.

Die Wagen müssen von der Gesellschaft in einem vollkommen dienstfähigen Zustande erhalten werden, sauber lackiert und anständig ausgeschlagen sein, auch sind sie stets rein zu halten. Zu diesem Zweck müssen sie vor der täglichen Inbetriebsetzung im Innern und außen gründlich gereinigt und gesäubert werden. Im Innern des Wagens ist ein Abdruck des Tarifs anzubringen, ebenso ist im Innern und an den Stehplätzen die Zahl der Sitz- und Stehplätze, welche von der Polizeibehörde festgestellt wird, in augenfälliger Schrift anzugeben. Es dürfen nur Wagen benutzt werden, deren Türen zu den Koupés und Plattformen (s. g. Perrons) gut verschließbar sind. Endlich sind die Wagenfenster nicht mit Geschäftsannoncen zu bedecken oder zu verhängen oder zu verdunkeln. Matte oder bemalte Glasscheiben sind nur gestattet, wenn sie mit durchsichtigen abwechselnd eingesetzt sind. Jede Lokomotive ist ferner zum Schutze der mit derselben kollidierenden Menschen, Tiere und Gefährte mit einer vorne an derselben angebrachten Schutzvorrichtung (Bahnräumer) zu versehen. Keine Lokomotive darf ohne spezielle polizeiliche Genehmigung zu mehr als der festen Maximalzahl der täglichen Fahrten benutzt werden. Die für die Maschine vorgeschriebenen Ruhetage sind gleichfalls einzuhalten. Für jeden Schaden, der durch den Straßenbahn-Betrieb angerichtet wird, sowie für die Bezahlung aller gegen die Angestellten der Bahn erkannten Geldstrafen haftet die Straßenbahn-Gesellschaft. Als Kontrollbeamte und Schaffner dürfen nur solche Personen angestellt werden, welche mindestens 20 Jahre alt, zuverlässig und nicht mit auffälligen körperlichen und geistigen Gebrechen behaftet sind. Lokomotiv-Führer und Heizer müssen außerdem ihre Befähigung zur richtigen Führung resp. Behandlung der Lokomotiven vor den die technische Aufsicht über die Bahn führenden Organen nachgewiesen haben. Während der Dienstausübung ist von den eben erwähnten Angestellten Dienstkleidung zu tragen. Sie haben dem Publikum gegenüber ein höfliches, aber bestimmtes Benehmen zu beobachten. Das Tabakrauchen im Dienste ist ihnen untersagt. Jeder Lokomotiv-Führer erhält seine bestimmte Maschine und soll dieselbe möglichst regelmäßig führen. Er hat die durch den Fahrplan festgesetzten Fahrzeiten und Fahrgeschwindigkeiten inne zu halten. Langsamer muß derselbe fahren a) bei der Anfahrt an dem Anfangs- bzw. Endpunkte der Bahnlinie, sodaß der Zug ruhig, ohne daß Gegendampf gegeben wird, anhalten kann, b) wenn Menschen, Tiere oder andere Fahrhindernisse auf der Bahn bemerkt werden, oder wenn bei den Straßenkreuzungen und dort, wo die Bahn nicht übersichtlich ist, derartige Hindernisse plötzlich eintreten können. Wenn der Fall eintritt, daß Pferde vor der Lokomotive scheuen, so hat der Lokomotiv-Führer sofort langsamer zu fahren und erforderlichen Falles so lange ganz anzuhalten, bis die Pferde passiert sind.

Der Schaffner darf nicht mehr Personen zur Fahrt aufnehmen, als durch die Zahl der Plätze des Wagens im Innern, auf dem Deck und den Plattformen bestimmt worden ist. Was die Stehplätze auf den Plattformen betrifft, so wird angeordnet, daß künftig nur fünf Personen auf einer Plattform stehen dürfen, und daß auf der hinteren Plattform des Wagens der Platz zwischen dem nicht geschlossenen Perronauftritt und der Wagentür stets für den Schaffner freibleiben muß. Das Gefülltsein des Wagens ist durch Aushängen einer Blechfahne anzuzeigen. Die Türen der Plattform sind mit alleiniger Ausnahme der Tür rechts an der hinteren Plattform des letzten Wagens während der Fahrt verschlossen zu halten und sind auf den Haltestellen, mit Ausnahme der Endstation, nur die rechts angebrachten Türen der Plattformen zum Ein- und Austritt der Fahrgäste zu öffnen. Endlich wird angeordnet, daß in den Monaten November bis März

einschließlich die nach der vorderen Plattform sich öffnende Tür aus dem Innern des Wagens keinen Ausgang für Fahrgäste nach der vorderen Plattform bildet und verschlossen zu halten ist. Der Schaffner darf, abgesehen von der Endstation, auf der Seite des zweiten Geleises Personen weder einsteigen noch aussteigen lassen. Durch Krankheiten oder äußere Gebrechen und Leiden Anstoß erregende, sowie trunkene Personen oder solche, die durch ein unreinliches Äußere die Mitfahrenden belästigen, endlich Gefangene dürfen nicht aufgenommen werden. Auch darf der Schaffner weder die Mitnahme von Hunden und anderen Tieren, noch von Gepäckstücken, welche durch zu großen Umfang, üblen Geruch oder unsaubere Beschaffenheit den Fahrgästen lästig werden können, gestatten, ebensowenig, daß weibliche Personen die Deckplätze einnehmen. Das Zeichen zur Weiterfahrt darf er nicht eher geben, als bis der Einsteigende den Wagen bestiegen, bzw. der Aussteigende mit beiden Füßen die Erde erreicht hat. Den Fahrgästen, insbesondere Kindern, weiblichen, alten und schwächlichen Personen hat er beim Ein- und Aussteigen behülflich zu sein. Der Schaffner hat Fahrgäste, welche seiner Weisung zuwiderhandeln, oder die Mitfahrenden durch rohes und unanständiges Benehmen belästigen, nötigenfalls unter Mitwirkung polizeilicher Organe aus dem Wagen zu entfernen. Niemand darf einen Straßenbahnwagen besteigen, welcher durch Aushängen der Fahne als voll bezeichnet ist. Falls der Wagen sich überfüllen sollte, bevor die Fahne ausgehängt wurde, haben die zuletzt Eingestiegenen der Aufforderung des Schaffners zum Verlassen des Wagens unbedingt Folge zu leisten."

Die ausführliche Abfassung dieses Reglements ließ bestimmt nichts zu wünschen übrig, aber die dauernden Überfüllungen der Wagen vermochte es doch nicht zu verhindern, denn Beschwerden hierüber fanden sich in kürzeren oder längeren Abständen immer wieder in der Presse.

Im Jahre 1886 fanden auch wieder eine ganze Reihe von Verhandlungen wegen Konzessionen für weitere Pferdebahnlinien statt. Zunächst war es wieder Hugo Stammann, der sich um die Konzession für eine Linie nach der Veddel bewarb, die damals durch den Bau der Elbbrücke spruchreif wurde. Obwohl er sich erbot, sich an den Baukosten der Brücke über den Oberhafenkanal mit 100 000 ℳ zu beteiligen, wurde aber auf sein Gesuch nicht eingegangen, weil man auf Grund der Erfahrungen, die man bei der 4. Eimsbütteler Linie machen mußte, den Submissionsweg für besser hielt, wenn sich die Notwendigkeit für diese Bahn herausstellen sollte[49]).

Die bevorstehende Eröffnung des Hamburger Freihafens bedingte auch eine Veränderung der Ringbahn, da deren Streckenabschnitt Niederbaumbrücke—Sandtorkai—Brooktorkai—Poggenmühle—Wandrahmsbrücke in den Bereich des geplanten Freihafens fiel. Die von der S.E.G. am 22. September 1886 vorgeschlagene Verlegung dieser Bahn nach dem Straßenzuge nördlich des Zollkanals hieß der Senat gut, er verpflichtete aber die Finanzdeputation, sich die Verfügung über den eventuellen Betrieb einer Straßenbahn im künftigen Freihafen vorzubehalten und von jeder den Staat verpflichtenden Zusage bezüglich des Betriebes Abstand zu nehmen[50]). Es ist dann später auch keine Straßenbahn im nördlichen Freihafengebiet wieder genehmigt worden, wenn auch nach der Verlegung der Ringbahn die Schienen im Freihafengebiet zunächst liegen blieben und verschiedentlich angeregt worden ist, hier wieder eine Linie einzurichten. Ein weiteres Gesuch der S.E.G. betraf eine äußere Ringbahn, die vom Rothenbaum über Holstentor nach St. Pauli, den Landungsbrücken und weiter über Rödingsmarkt und durch die Innenstadt nach St. Georg führen sollte. Die Baudeputation und Baupolizei lehnten dieses Gesuch zwar ab, aber der Senat war anderer Ansicht. Dieser hatte schon

im April 1885 die Schaffung einer Radialbahn angeregt, die von der Haller Straße ausgehend über Schlump nach der Altonaer Straße führen oder durch den Grindelhof die Verbindung mit der Zweigbahn zur Ringbahn um die innere Stadt herstellen sollte. So wurde die Baudeputation beauftragt, nochmals zu prüfen, „ob nicht eine Verbindung der auf dem rechten Alsterufer belegenen Vororte mit St. Pauli und Hafen durch eine Pferdebahn zwischen Haller Straße und dem Depot am Laufgraben sowie durch Einrichtung eines durchgehenden Betriebes vom Rothenbaum über 2. Durchschnitt, Holstentor und Ringbahn nach der Elbe anzustreben sei“ [50]). Trotzdem gelangte diese Bahn vorläufig noch nicht zur Ausführung, weil man sich über den weiteren Verlauf derselben von den Landungsbrücken nach St. Georg nicht einigen konnte, denn die von der S.E.G. vorgeschlagene Linienführung sollte der neuen Linie der Gr. H.-A. Strab-Ges. vorbehalten bleiben, über die damals auch gerade verhandelt wurde. Da außerdem Bedenken bestanden, die Sylter Allee mit weiteren Linien zu belasten, blieb die Angelegenheit liegen, bis der Bau der Rampenstraße von den Landungsbrücken nach der Davidstraße die Möglichkeit der günstigeren Linienführung quer durch St. Pauli ergab.

Auch Hammerbrook wurde in diesen Jahren mehr und mehr aufgeschlossen, so daß sich die S.E.G. entschloß, eine Bahn dorthin zu erbauen, die ihr das Senatsdekret vom 27. Oktober 1886 unter den üblichen Bedingungen genehmigte. Wenn es auch nicht ganz den Wünschen der Gesellschaft entsprach, so wurde als Endpunkt in der Stadt der Fischmarkt bestimmt. Von hier folgte die Bahn der Horner Linie bis zur Spaldingstraße, wo sie dann bei dem Lübecker Bahnhof abbog und die Hammerbrookstraße bis zur Ecke der Süderstraße hinunterfuhr. An der Süderstraße kaufte die Gesellschaft ein 2808,5 qm großes Grundstück mit Wasserfront am Süderkanal für 119 696,50 ℳ und errichtete auf diesem die Bahnhofsanlagen und einen Zentral-Futterspeicher [51]). Am 21. Oktober 1887 wurde diese Linie dem Betriebe übergeben, womit dann auch auf dem mit der Horner Linie gemeinsam befahrenen Abschnitt Fischmarkt—Spaldingstraße ein 5-Minuten-Betrieb hergestellt war [52]).

Eine Erweiterung der Betriebsanlagen der Horner Linie in Horn fiel auch in dieses Jahr [53]). Die damals von der B.O.A.G. übernommenen Stallungen waren bisher nur unvollkommen für den Schienenbetrieb hergerichtet, besonders weil die Wagen nur über zwei Drehscheiben, die mitten auf der Straße lagen und den allgemeinen Verkehr stark behinderten, in die Schuppen überführt werden konnten. Außerdem fand in den Schuppen nur ein Teil der Wagen dieser Linie Platz, so daß am Ende der Bahn beim Letzten Heller noch ein zweigleisiger Wagenschuppen errichtet worden war, in dem ungefähr zehn weitere Wagen abgestellt werden konnten. Dieser von vornherein als Provisorium gedachte Wagenschuppen stand ebenfalls ungefähr auf der Straße und erregte auch durch seine primitive Ausführung von jeher den Ärger der Horner Einwohner [54]). Er konnte jetzt nach der Vergrößerung des eigentlichen Bahnhofs abgerissen werden, wie man auch die beiden Drehscheiben durch zwei Anschlußkurven ersetzte. Auch in Winterhude erhielt der dortige Bahnhof einen neuen Stall für 21 Pferde [55]).

Mit der Verlegung der Zahlgrenze Buchtstraße der Uhlenhorster und Barmbeker Linien hatte man gute Erfahrungen gemacht, so daß man am 18. Juni 1887 auf der vom Adolphsplatz ausgehenden Eimsbütteler Linie ähnlich verfuhr. Die

Zahlgrenze Großneumarkt wurde aufgehoben, und durch Verlegung der nächsten konnte man jetzt bis zur Ecke der Bartels- und Neuen Rosenstraße für 10 ₰ und bis zur Fruchtallee für 15 ₰ fahren[56]).

Die Änderung der Linienführung der Ringbahn erfolgte nach Vollendung der Straßen- und Gleisarbeiten am 27. September 1888. Seitdem fuhr sie vom Baumwall über Steinhöft—Schaartor—Kajen—Beim neuen Krahn—Bei den Mühren—Zippelhaus—Dovenflet und mündete beim Meßberg wieder in ihre alte Strecke ein. Gleichzeitig wurde auf ihr ein ebenfalls für die Nachtwagen geltender Einheitstarif von 10 ₰ eingeführt[57]). Eine weitere Verbesserung erfolgte am 15. April 1889 durch Einführung des 5-Minuten-Betriebes während des ganzen Tages, in den man auch die Zweigbahn zum 2. Durchschnitt mit einbezog[58]). Auch die Uhlenhorster Linie wurde am 1. Dezember 1888 durch Einlegung einer Zwischenlinie verstärkt, die alle 10 Minuten, allerdings nur werktags, zwischen Rathausmarkt und Langerzug verkehrte, so daß damit auch nach der Uhlenhorst alle 5 Minuten ein Wagen fuhr[59]).

Die Entwicklung des Verkehrs zeigte auch in den Jahren 1887/88 eine aufwärtssteigende Linie. Im Jahre 1888 wurden auf 707 961 Touren 25 595 719 Personen befördert (1887: 23 716 528 Personen) und eine Einnahme von 3 134 244,90 ℳ aus Einzelfahrscheinen erzielt. Vom Rohgewinn 809 034 ℳ (1887: 797 403 ℳ) wurden 493 660 ℳ (1887: 461 631 ℳ) zu Abschreibungen verwandt und, wie 1887 auch, eine Dividende von 5½ % verteilt[60]).

Im Jahre 1889 brachte die in den Sommermonaten veranstaltete Industrie- und Gewerbe-Ausstellung am Holstentor eine gewaltige Verkehrsbelebung mit sich. Zur Bewältigung dieses Verkehrs fuhren die Wagen der Linie Adolphsplatz—Eimsbüttel/Langenfelde vom 15. Mai bis zum 7. Oktober alle 5 Minuten, und die der Linie Brandstwiete—Eimsbüttel wurden vom 25. Mai bis 7. Oktober über Ringstraße—Holstentor—Karolinenstraße geleitet. Außerdem verkehrte vom 1. Juni bis ebenfalls 7. Oktober eine Ausstellungslinie alle 10 Minuten vom Mühlendamm über Lombardsbrücke zum Holstentor[61]). Das Publikum bedauerte damals lebhaft, daß man diese Linie später nicht beibehielt, denn es entfiel damit wieder die Möglichkeit, ohne Umsteiger vom Mühlendamm zum Holstentor zu fahren. Das erforderte also wieder die zweimalige Lösung eines Fahrscheines, da der Umsteigeverkehr noch nicht wieder eingerichtet war[62]).

Die Aufstellung (siehe Seite 330) über die Entwicklung der einzelnen Linien der S.E.G. seit 1884 zeigt deutlich, in welchem Umfang die für den Ausstellungsverkehr in Betracht kommenden Linien (lfd. Nr. 2, 11, 12 und 15) an dem gesamten Verkehrszuwachs des Jahres 1889 beteiligt waren. Die Beförderungsziffern dieses Jahres lagen insgesamt 14,5 % über denen des Jahres 1888, aber die hierdurch erzielte Mehreinnahme wurde durch erhöhte Futterpreise und Löhne mehr als aufgewogen. Bei den Futterpreisen machten sich die Getreidezölle beziehungsweise der Zollanschluß Hamburgs bemerkbar. Außerdem war den Kutschern Anfang Juni 1889 eine Lohnerhöhung zugestanden worden. Während sie bisher einen Anfangslohn von 68 ℳ monatlich erhielten, betrug dieser jetzt 78 ℳ und steigerte sich bei älteren Kutschern bis zu 86 ℳ. Auch wurde diesen jetzt alle sechs Tage ein freier Tag eingeräumt. In ähnlicher Weise sorgte man für die Schaffner[63]). Aber es waren nicht nur diese Punkte, die das Geschäftsergebnis beeinträchtigten. Ebenfalls die Staatsabgaben wurden als sehr drückend bezeichnet,

denn diese betrugen bereits 1/6 der Einnahmen. Diese Abgaben umfaßten ja nicht nur die Fahrgeldabgabe von 1 ₰ je Fahrgast und 5 % der Abonnements-Einnahmen, sondern auch noch die Beiträge zur Reinigung und Neupflasterung der Straßen. (Im Staatsbudget für 1890 waren für die S.E.G. als Beiträge für die Straßenreinigung 16 000 ℳ und für Neupflasterungen 125 000 ℳ und für die H.-A. Pf. 41 000 ℳ vorgesehen[64]).) Außerdem wies der Vorstand in der Generalversammlung die unzufriedenen Aktionäre auf die unrentablen Außenstrecken hin, und daß neuerdings bei Anträgen auf Konzessionen „oneröse Bedingungen" gestellt würden, wie Doppelgleise, die in dazwischen liegendes Reihen- oder auch Betonpflaster eingebettet werden müßten. Die Aktionäre mußten sich jedenfalls dieses Mal mit 5 % Dividende begnügen. Die Gesamteinnahme des Jahres 1889 betrug 3 809 048,92 ℳ, und die Ausgaben beliefen sich auf 2 980 947,87 ℳ, so daß ein Rohgewinn von 828 101 ℳ verblieb, von dem wiederum 467 927 ℳ für Abschreibungen verwandt wurden[65]).

Die in den Jahren 1884—1889 auf den einzelnen Linien der S. E. G. beförderten Personen[66])

Lfd. Nr.	Linie	1884	1885	1886	1887	1888	1889
1.	Wandsbek	2 853 454	2 927 342	3 140 816	3 266 971	3 415 857	3 538 891
2.	Barmbek ü. Mühlendamm	897 986	945 750	1 078 143	1 099 206	1 185 548	1 501 775 *)
3.	Eimsbüttel	1 062 091	1 188 657	1 062 759	1 067 547	1 142 529	1 232 977
4.	Hoheluft	1 022 414	1 071 689	1 146 137	1 183 651	1 301 629	1 484 443
5.	Hamm	932 199	1 008 174	1 053 360	1 101 102	1 068 906	1 144 683
6.	Alsterring	1 992 156	2 083 841	2 308 772	2 545 642	2 686 284	2 677 980
7.	Ohlsdorf	91 996	106 825	140 823	160 158	171 547	182 222
8.	Mittelweg	879 573	899 913	946 203	987 685	1 033 292	1 077 481
9.	Rothenburgsort	1 413 446	1 452 699	1 600 170	1 807 450	1 911 838	2 174 462
10.	Horn	1 435 597	1 346 362	1 477 659	1 487 592	1 467 779	1 549 378
11.	Ringbahn **)	4 106 059	4 002 372	3 953 962	4 032 729	4 166 070	5 580 805
12.	Adolphsplatz Eimsbüttel	1 993 613	1 892 558	1 458 202	1 560 226	1 847 844	2 179 689
13.	Barmbek über Graumannsweg	1 013 912	1 106 767	1 219 782	1 282 623	1 277 699	1 238 269
14.	Schlump	724 792	768 332	805 652	853 118	902 020	946 765
15.	Brandstwiete—Eimsbüttel	—	25 662	912 042	1 147 428	1 244 877	1 276 879
16.	Hammerbrook	—	—	—	133 400	717 815	797 509
17.	Langerzug	—	—	—	—	54 185	720 828
	Gesamtverkehr	20 419 288	20 826 943	22 304 482	23 716 528	25 595 719	29 305 036

Nachstehend lasse ich zum besseren Verständnis für die allgemeine Verkehrsentwicklung eine Tabelle über den Bevölkerungsstand Hamburgs und seiner Vororte in den Jahren 1866—1889 folgen[67]):

*) davon 271 543 Personen auf der während der Gewerbeausstellung vom 1. 5. bis 7. 10. 1889 betriebenen Linie Mühlendamm—Holstentor

**) einschl. Zweigbahn 2. Durchschnitt

1866 *)	= 256 612	Einwohner	1878	= 374 886	Einwohner
1867 *)	= 265 767	„	1879	= 385 440	„
1868	= 273 349	„	1880 *)	= 406 857	„
1869	= 282 676	„	1881	= 413 549	„
1870	= 284 492	„	1882	= 426 418	„
1871 *)	= 296 521	„	1883	= 439 666	„
1872	= 305 664	„	1884	= 450 944	„
1873	= 315 000	„	1885 *)	= 467 468	„
1874	= 327 548	„	1886	= 477 938	„
1875 *)	= 346 265	„	1887	= 492 518	„
1876	= 351 235	„	1888	= 516 070	„
1877	= 363 661	„	1889	= 540 495	„

Die Einwohnerzahl Hamburgs hatte sich also seit 1866 mehr als verdoppelt, und die Vororte wurden besonders in den letzten Jahren mehr und mehr zu den Wohngebieten der Stadt, was sich auch durch die auf fast allen Strecken eingelegten Zwischenlinien zeigte. Verstärkt wurde diese Bewegung noch durch die Schaffung des Freihafens und die damit bedingte Umsiedlung der Bewohner der jetzt im Freihafen liegenden Stadtteile, die zum großen Teil nach dem Südosten der Stadt erfolgte. Aber auch der allgemeine Handel und Wandel der Stadt erfuhr durch den Freihafen eine kräftige Belebung. Durch diese verschiedenen Umstände war die Notwendigkeit einer Linie nach der Veddel und einer zweiten Linie nach Hammerbrook schneller gegeben, als vor wenigen Jahren vom Senat noch angenommen worden war. Und wenn Hugo Stammann im Jahre 1886 auch abschlägig beschieden worden war, so gelang es ihm jetzt doch, sich wieder einzuschalten. Genau läßt sich der Werdegang leider nicht mehr verfolgen, aber er beantragte schon 1887 eine Konzession für zwei Linien, die beide vom Baumwall ausgehend, der neuen Kaistraße am Zollkanal folgend zur Amsinckstraße führen sollten. Von hier sollte die eine Linie durch die Süderstraße nach dem äußeren Hammerbrook bis zum Ausschlägerweg und die andere über die neue Elbbrücke nach der Veddel führen. Da die Süderstraße damals aber noch nicht bis zur Banksstraße durchgeführt war und eine schienengleiche Kreuzung der Veddeler Bahn mit der Berliner Eisenbahn nicht ratsam war, verband Stammann mit diesem Konzessionsgesuch ein großes Straßenprojekt. Die Amsinckstraße sollte von der Lorenzstraße an auf einer Rampe sechs Meter ansteigen, das Billbrack und die Eisenbahn mit einer Brücke überqueren, um dann in die Billhorner Kanalstraße eingeführt zu werden. Die Kosten für die Herstellung der Straßen, Brücken und den Erwerb der nötigen Grundstücke waren auf 690 000 ℳ veranschlagt worden[68]). Da auch der Senat nach der Fertigstellung der Elbbrücke mit einer starken Belebung des Verkehrs zwischen der Stadt und der Veddel rechnete und die Banksstraße schon damals sehr stark belastet war, stand er diesem Projekt günstig gegenüber und leitete einen entsprechenden Antrag an die Bürgerschaft. Hier stieß er aber auf Bedenken, die seine Ausführung vorläufig unmöglich machten, und die Angelegenheit blieb zunächst liegen, bis die Finanzdeputation den Senat im Februar 1889 ersuchte, diese Linien unabhängig von dem Straßenprojekt zu konzessionieren. So erhielt Stammann am 25. März 1889 zunächst die Konzession für die Hammerbrooker Linie, die er bereits am 28. März 1889 auf die S.E.G. über-

*) In diesen Jahren fand eine allgemeine Volkszählung statt

trug. Beide Endpunkte der Bahn, nämlich Baumwall und auch Süderstraße/Ecke Ausschlägerweg, galten als vorläufige. In der Süderstraße war eine Verlängerung bis zum Borstelmannsweg vorgesehen, und vom Baumwall sollte die Bahn bis zu den Landungsbrücken durchgeführt werden, sobald durch die Beseitigung der englischen Kirche am Johannisbollwerk die Legung eines zweiten Gleises an dieser Stelle möglich war. Da die Süderstraße für diese Bahn zwischen der Hammerbrookstraße und dem Heidenkampsweg durch Aufschüttung auf zehn Meter verbreitert werden mußte, wurde Stammann auch verpflichtet, sich an diesen Kosten mit 3000 ℳ zu beteiligen[69]).

Der Kontraktabschluß über die Veddeler Linie erfolgte erst am 2. Dezember 1889 ebenfalls mit Hugo Stammann, und auch diese Konzession kaufte die S.E.G. an. Ausgangspunkt dieser Linie war die Tunnelstraße auf der Veddel, von wo sie über die Elbbrücke zum Billhorner Röhrendamm führte. Da die ursprünglich geplante Linienführung durch die Amsinckstraße entfiel, folgte sie den Rothenburgsorter Linien durch die Banksstraße bis zum Meßberg, um dann im Zuge der Ringbahn bis zu den Landungsbrücken zu führen. Auch in dieser Konzession war als vorläufiger Endpunkt Baumwall vorgesehen. Da aber noch vor der Eröffnung der Bahn die Genehmigung erteilt wurde, bei der englischen Kirche am Johannisbollwerk provisorisch ein zweites Gleis zu verlegen, konnte sie sofort bis Landungsbrücken durchgezogen werden. Für den Betriebsbahnhof wurde am Ende der Tunnelstraße ein Gelände vom Staat gepachtet, und die Bauten wurden nur in Holz aufgeführt, um einen möglichst kleinen Verlust entstehen zu lassen, falls eine Verlegung nötig sein würde. Die auf der Elbbrücke und in der Billhorner Brückenstraße bereits staatsseitig verlegten Gleise mußten von der S.E.G. für 15 120 ℳ übernommen werden. Auch in der Banksstraße mußte jetzt bis auf einen 120 m langen Abschnitt zwischen der Empel- und Ernststraße ein zweites Gleis gelegt werden[70]). Eine bemerkenswerte Klausel enthielt diese Konzession aber zum ersten Male: Der Senat behielt sich das Recht vor, die Einlegung von Arbeiterwagen in den frühen Morgenstunden zu verlangen. Die Bedeutung dieser Klausel war damals nicht zu unterschätzen, denn in der Presse fanden sich schon öfter Artikel, die auf die Unmöglichkeit des Zustandes hinwiesen, daß die Straßenbahnen ihren Betrieb erst um 7 Uhr aufnahmen, während die Arbeitszeit in den Betrieben um 6 Uhr begann. Dieser Tatsache trugen die Alsterdampfer bereits seit längerer Zeit Rechnung, indem sie ihre Fahrten um 5 Uhr morgens begannen und die Arbeiter für 5 ₰ in die Stadt beförderten[71]). Zu einer ähnlichen Maßnahme konnten sich die Straßenbahn-Gesellschaften damals aber noch nicht entschließen, denn damit wäre die Verzinsung des Kapitals in der bisherigen Höhe in Frage gestellt worden.

Zur Finanzierung dieser Hammerbrooker und Veddeler Linien wie auch zur Vermehrung der Betriebsmittel wurde der Vorstand von der Generalversammlung am 10. April 1890 ermächtigt, für weitere 900 000 ℳ Obligationen zu emittieren. Dieses war der Restbetrag von den 2 Millionen, die in der Generalversammlung vom 12. Juli 1881 für die Ausgabe von Obligationen bewilligt worden waren[72]).

Die Pferdebahn Baumwall—Süderstraße wurde am 12. März 1890 dem Betriebe übergeben. Sie endete in der Süderstraße aber vorläufig noch beim Betriebsbahnhof in der Nähe der Hammerbrookstraße, und es wurden daher zunächst auch noch keine Zahlgrenzen festgelegt, sondern auf ihr einheitlich 10 ₰ Fahrgeld

erhoben[73]). Die Eröffnung der Linie Landungsbrücken—Veddel erfolgte erst am 23. Dezember 1890. Da im Konzessionsvertrag einerseits bestimmt war, daß durch eine entsprechende Aufstellung des Fahrplans dieser Linie und der Rothenburgsorter Linien auf dem Abschnitt Meßberg—Billhorner Brückenstraße ein 5-Minuten-Betrieb entstehen sollte, und andererseits eine Vermehrung der Fahrten der vorher zu erwirkenden Genehmigung der Polizeibehörde unterlag, mußte der Betrieb der Rothenburgsorter Zwischenlinie Deichtorstraße—Stadtwasserkunst jetzt eingestellt werden. Als Ersatz für diese wurde auf dem Abschnitt Billhorner Brückenstraße—Stadtwasserkunst mit diesem Tage ein Pendelwagen eingelegt, der im Anschluß an die Veddeler Linie verkehrte und für den im Durchgangsverkehr Umsteigefahrscheine zur Ausgabe gelangten. Lediglich den Pendelwagen benutzende Fahrgäste mußten 5 ₰ bezahlen. Da dieser Pendelwagen tariflich zur Veddeler Linie gerechnet wurde, lautete die Zahlgrenzeneinteilung derselben: Veddel bzw. Stadtwasserkunst—Brandshofer Schleuse—Deichtorstraße (Pavillon)—Rödingsmarkt—Landungsbrücken. Der Betriebsbeginn der Veddeler Linie war wie bei allen anderen Linien auch morgens 7.30 Uhr, der Pendelwagen verkehrte aber erst ab 8.35 Uhr ab Stadtwasserkunst, dann allerdings bis Betriebsschluß (letzter Wagen der Veddeler Linie ab Landungsbrücken abends 11.08 Uhr und 11.39 Uhr ab Billhorner Brückenstraße[74]).)

Die laufende Ausweitung des Betriebes bedingte auch eine Vermehrung der Betriebsmittel. So wurden im Sommer 1889 auf der Linie Eimsbüttel—Rathausmarkt offene Sommerwagen eingesetzt, die „dem Publikum einen luftigen Aufenthalt boten und gegen Überfüllung eher geschützt waren, als die geschlossenen Wagen“[75]). Eine weitere Serie geschlossener Einspännerwagen folgte im April 1890. Diese in einer Wandsbeker Wagenbaufabrik hergestellten Wagen hatten wie bisher 14 Sitzplätze, waren aber länger und breiter als die älteren Wagen und boten im Inneren also einen breiteren Durchgang und bequemere Sitze. Außerdem waren die Wagenkästen, die bisher auf Gummipuffern ruhten, jetzt erstmalig von Federn getragen. Auch Zweispännerwagen befanden sich wieder im Bau[76]).

Im Jahre 1890 wurde die Gesellschaft von zwei größeren Bränden betroffen. Am 23. April brannte durch Blitzschlag der Dachstuhl des Pferdestalles in Winterhude nieder. Sämtliche 122 Pferde konnten unter Schwierigkeiten gerettet werden, aber zirka 2000 Zentner Futtervorräte wurden ein Raub der Flammen[77]). Ebenso fiel am 1. Oktober der Lagerboden des 70 m langen Pferdestalles am Heußweg aus ungeklärter Ursache den Flammen zum Opfer[78]). In beiden Fällen entstanden erhebliche Schäden, die aber durch Versicherung gedeckt waren.

Wenn das Betriebsergebnis des Jahres 1890 auch nur unwesentlich höher lag als 1889 — insgesamt wurden 30 062 397 Personen befördert —, so konnte der Abschluß durch Drosselung der Abschreibungen doch so günstig gestaltet werden, daß 6 % Dividende ausgeschüttet wurden. Die Einnahmen betrugen im einzelnen:

	1890	1889
Einzelfahrscheine und Postbeförderung	3 624 035 ℳ	3 519 369 ℳ
Abonnenten	243 458 „	217 587 „
Extrawagen	6 663 „	5 772 „
Düngerverkauf	30 847 „	31 225 „
Plakate, Bahngelder etc.	38 432 „	35 096 „
zus.	3 943 435 ℳ	3 809 049 ℳ

Die Ausgaben lagen aber mit 3 108 000 ℳ ungefähr 127 000 ℳ höher als 1889. Die Staats- und Konzessionsabgaben erforderten 344 940 ℳ (11 491 ℳ mehr als 1889), und durch Lohnverbesserungen und Vergrößerung des Personals mußten für Gehälter und Löhne 1 540 421 ℳ aufgewandt werden (1889: 1 372 366 ℳ). Hiervon entfielen ungefähr 80 000 ℳ auf die neuen Bahnen. Die Belegschaft war Ende 1890 auf 1512 Köpfe angewachsen. Beachtlich waren auch die Kosten, die für die Unterhaltung der Pferde getragen werden mußten. Wenn die Kosten je Pferd und Tag mit 225,08 ₰ auch etwas niedriger als 1889 mit 227,53 ₰ waren, so betrugen diese doch bei 525 357 Futtertagen 1 213 326 ℳ (1889: 514 486 Futtertage und 1 202 083 ℳ). Der Bestand der Pferde erhöhte sich in diesem Jahre von 1389 Stück im Werte von 871 795 ℳ auf 1527 Stück, die mit 954 545 ℳ bewertet waren. Der Durchschnittswert war 1890 mit 625,10 ℳ also etwas niedriger angenommen als 1889 mit 627,60 ℳ.

Der Rohgewinn lag mit 835 000 ℳ also nur 7400 ℳ höher als 1889. Um aber eine höhere Dividende verteilen zu können, wurde die Abschreibungssumme des Vorjahres um rund 14 % auf 402 547 ℳ gekürzt. Dieser Betrag wurde auf folgende Konten verteilt:

vom Konto	Buchwert	wurden abgeschrieben
Bahnhof Schürbek	118 250,— ℳ	5 250,— ℳ
„ Hamm	104 000,— „	3 000,— „
„ 2. Durchschnitt	205 019,74 „	5 019,74 „
Bahnbau	5 546 186,27 „	100 186,27 „
Wagen	931 893,— „	40 893,— „
Pferde	1 108 236,46 „	153 691,46 „
Utensilien	172 111,26 „	17 111,26 „
Uniformen	104 010,87 „	54 010,87 „
Stallinventar	28 068,15 „	3 068,15 „
Büroinventar	9 916,14 „	916,14 „
Wartepavillons	18 500,— „	1 000,— „
Wasserstation Wandsbek	4 000,— „	1 000,— „
Lokomotiven	179 400,— „	15 400,— „
Lokomotiven- u. Wagenreparaturwerkstatt	27 000,— „	2 000,— „
		zus. 402 546,89 ℳ

Der dadurch verbleibende Reingewinn wurde wie folgt aufgeteilt:

	1890	1889
Dividende	6 % = 390 000,— ℳ	5 % = 325 000,— ℳ
Tantiemen	20 565,— „	17 108,— „
Reservefond	21 648,— „	18 009,— „
Spezial-Reservefond	743,— „	57,— „
	zus. 432 956,— ℳ	360 163,— ℳ [79])

Dieser günstige Abschluß war aber auch taktisch notwendig, denn die beschlossene Fusion mit der Gr. H.-A. Strab-Ges. wie auch der Abschluß des Generalkonzessionsvertrages am 1. Dezember 1890, der den Bau einer ganzen Reihe neuer Linien vorsah, machten eine Erhöhung des Aktienkapitals von 6,5 Millionen ℳ auf 9 Millionen ℳ notwendig. Diese Erhöhung des Aktienkapitals um 2,5 Millionen ℳ wurde auf der außerordentlichen Generalversammlung vom 3. Dezember 1890 beschlossen [80]), und bereits Anfang 1891 wurden 40 % dieses Betrages von einem Konsortium übernommen, und zwar zu einem Kurse von 118 %.

Der Generalkonzessionsvertrag war das Ergebnis von Verhandlungen, die bis in das Jahr 1886 zurückreichten[81]). Die zahlreichen der Gesellschaft im Laufe der Jahre erteilten Einzelkonzessionen waren in den Grundzügen wohl einheitlich abgefaßt, doch waren in den jüngeren Konzessionen naturgemäß Erfahrungen berücksichtigt worden, deren Anwendung auf die älteren Konzessionen auch wünschenswert erschien. Außerdem erforderte die gesteigerte Bautätigkeit in den Vororten und das rasche Aufblühen von Handel und Gewerbe die Schaffung weiterer Verbindungen, die auch berücksichtigt werden sollten. So wurden die Konzessionen für die alten Linien aufgehoben und durch den Generalkonzessionsvertrag ersetzt, der auch die neu zu erbauenden Linien umfaßte und für den eine Laufzeit bis Ende 1915 vereinbart wurde. Folgende neue Linien oder Linienänderungen waren vorgesehen[82]):

1) Führung der Barmbecker Hauptlinie über den Mundsburgerdamm anstatt über Graumannsweg,
2) Führung der Barmbecker Linie über Mühlendamm ab Steintorbrücke nicht mehr zum Rathausmarkt, sondern im Zuge der Ringbahn über Meßberg nach den Landungsbrücken, dann über die neue Rampenstraße zur Davidstraße, durch diese und Reeperbahn zum Millerntor, weiter im Zuge der Ringbahn zur Steintorbrücke und zurück nach Barmbeck. Betrieb war in beiden Richtungen vorgesehen,
3) neue Linie Burgstraße—Freiligrathstraße—Güntherstraße—Graumannsweg—Rathausmarkt als Ersatz für die eingegangene Omnibuslinie der B.O.A.G. und die den Graumannsweg nicht mehr berührende Barmbecker Linie,
4) neue Linie von der Süderstraße/Ecke Grevenweg durch den Grevenweg—Borgfelderstraße—Große Allee zum Pferdemarkt zur Entlastung der Horner und Hammer Linien,
5) als Ersatz für die eingehende Linie Rathausmarkt—Grindelallee—Schlump eine in beiden Richtungen zu betreibende Ringlinie Rathausmarkt—Grindelallee—Grindelberg — Isestraße — Blumenweg — Eppendorferbaum — Rothenbaumchaussee — Rathausmarkt zur Herstellung eines 5-Minuten-Betriebes auf der Hohelufter- und Rothenbaum-Linie bis zur 15-₰-Tarifgrenze (3. Zahlgrenze ab Rathausmarkt),
6) Schaffung einer Verbindung vom Eppendorferbaum zum neuen Krankenhause Eppendorf,
7) Verlängerung der Veddeler Linie von den Landungsbrücken über die neue Rampenstraße — Davidstraße — Wilhelminenstraße — Paulinenplatz — Jägerstraße — Neuer Pferdemarkt—Neue Rosenstraße—Kl. Schäferkamp bis Schlump/Ecke Grindelberg,
8) Verlegung des Endpunktes der Linie Brandstwiete—Eimsbüttel von der Brandstwiete nach dem Pferdemarkt und Führung durch die Rosen- bzw. Lilienstraße—Glockengießerwall—Lombardsbrücke—Esplanade und weiter wie bisher. Übernahme des Abschnitts Adolphsplatz—Brandstwiete durch die Langenfelder Linie.

Auf die unter 2) und 4) aufgeführten Linien wurde später laut Nachtrag zum Generalkonzessionsvertrag vom 31. August 1892 verzichtet, da sich durch eine Verschmelzung der Linien der Gr. H.-A. Strab-Ges. mit den eigenen Linien eine andere Lösung ergab[83]).

Erheblich waren auch wieder die Beiträge, die man der S.E.G. für den Bau und die Regulierung von Straßen auferlegte, nämlich 25 000 ℳ für die Verbreiterung der Post- und Königstraße, 150 000 ℳ für die Beseitigung der englischen Kirche am Johannisbollwerk und 60 000 ℳ für die neu anzulegende Rampenstraße von den Landungsbrücken nach der Davidstraße, die letzte Summe erhöhte sich durch Pflasterkostenbeiträge sogar noch auf 73 720 ℳ[81]).

Auch mit Wandsbek war im Sommer 1890 eine neue Vereinbarung über die an

diese Stadt zu zahlende Rekognition getroffen worden, die für die Einnahmen aus den Abonnements zunächst nur für die Jahre 1889—1891 auf jährlich 340 ℳ festgesetzt wurde. Für Einzelfahrscheine betrug diese für die Laufzeit der Wandsbeker Konzession (Ende 1905) 15 % der Hamburger Rekognition, sicher beschränkt auf die Wandsbeker Linie, was aus der Pressenotiz allerdings nicht hervorging[84]).

Da auch für die neuen Linien die Laufzeit der Konzession bis Ende 1915 befristet war, also nicht wie bisher „25 Jahre ab Betriebseröffnung", lag es im eigenen Interesse der Gesellschaft, die notwendigen Vorarbeiten schnellstens zum Abschluß zu bringen, um möglichst lange in den Genuß der Erträge zu gelangen, die diese neuen Linien abwerfen sollten. Es mußte also in kürzester Zeit ein Programm durchgeführt werden, das recht umfangreich war, denn es umfaßte ja nicht nur die Gleisverlegungen, sondern auch den Neubau der Bahnhöfe Mesterkamp und Falkenried und auch die Beschaffung weiterer Wagen und Pferde. Die Gleisarbeiten im Mundsburgerdamm begannen schon im November 1890[85]), und auch die Bauten wurden sofort nach Abschluß des Vertrages in Angriff genommen, ihr Fortgang allerdings durch lang anhaltenden Frost behindert. Trotzdem konnte die Linie Barmbek (Zoll)—Mundsburgerdamm—Rathausmarkt schon am 22. Februar 1891 dem Betriebe übergeben werden (Zahlgrenzen: Rathausmarkt—Ernst-Merck-Straße—Mundsburger Brücke—Richardstraße—Barmbeck (Zoll)). Die bisherige Linie Rathausmarkt—Graumannsweg—Barmbek wurde verkürzt beibehalten und endete vorläufig am Winterhuder Weg, da die Strecke Güntherstraße—Burgstraße noch nicht ausgebaut war. Die Linie Winterhuder Weg—Mühlendamm—Rathausmarkt zog man aber gleichzeitig bis zum neuen Betriebsbahnhof Mesterkamp durch, so daß also auch durch die Hamburger Straße ein 5-Minuten-Betrieb bestand. Ebenso verlängerte man die nur werktags verkehrende Uhlenhorster Zwischenlinie Rathausmarkt—Langerzug mit diesem Tage bis zum Betriebsbahnhof Dorotheenstraße. Auch die Ohlsdorfer Linie erhielt wieder einen neuen Fahrplan:

ab Winterhude, Marktplatz:
7.00, 8.44, 9.04 — nachm. 5.34 alle 30 Min. (ab März 6.04), 9.20, 11.30 Uhr
ab Ohlsdorf:
7.35, 9.20, 9.40 — nachm. 6.10 alle 30 Min. (ab März 6.40), 10.00, 12.00 Uhr

Bei Schneefall fielen die Früh- und Spätwagen aber nach wie vor aus[86]). Tariflich war diese Linie schon am 1. Januar 1890 den übrigen Linien gleichgestellt worden. Durch Neueinteilung der Strecke in vier Zahlgrenzen: Winterhude—1. Weiche Alsterdorfer Straße—Alsterdorfer Damm—Wirtschaft Alstertal—Ohlsdorf kostete eine Fahrt von Winterhude nach Ohlsdorf jetzt nur noch 20 ₰. Beachtlich war aber, daß auch am 1. Januar 1890 die erhöhten Nachtwagenpreise auf allen Linien der Gesellschaft in Fortfall kamen[87]).

Betrieblich folgte sodann am 2. Mai 1891 zunächst die Verlängerung der Linie Baumwall—Süderstraße einerseits bis zu den Landungsbrücken und andererseits in der Süderstraße bis ungefähr zur Mitte zwischen Ausschläger- und Grevenweg. Jetzt wurde die Linie auch in folgende Zahlgrenzen eingeteilt: Landungsbrücken—Rödingsmarkt—Berliner Bahnhof—Süderstraße/Ecke Hammerbrookstraße—Endstation Süderstraße, so daß der bisher auf ihr erhobene 10-₰-Einheitstarif wieder entfiel[88]).

Die Schienenlegung für die Linie Schlump—St. Pauli begann Mitte April 1891, und für die Dauer der Bauarbeiten in der Straße Beim Schlump verlegte man den Endpunkt der Linie Rathausmarkt—Schlump nach der Ecke der Grindelallee und Schlump zurück[89]). Parallel mit diesen Arbeiten lief aber auch der Bau des Betriebsbahnhofs Falkenried, des größten bisher angelegten Depots, für das die S.E.G. ein großes Terrain am Lehmweg angekauft hatte. Hier sollten nicht nur die verlängerte Veddeler Linie und der neue Grindel—Rothenbaum-Ring beheimatet werden, sondern auch Teile der Alsterringbahn und der Hohelufter Linie, denn besonders für die letztere reichten die kleinen im Jahre 1883 erbauten Stallungen an der Breitenfelder Straße nicht mehr aus, die nur für 12 Wagen und 56 Pferde berechnet waren. Diesen Anforderungen entsprechend entstand eine sechsgleisige Wagenhalle, die 100 Wagen Platz bot. Dreihundert Pferde konnten in drei massiven Ställen untergebracht werden, denen auch ein Krankenstall angegliedert war. In den Vorderteilen der Ställe befanden sich Wohnungen für die Stallmeister und sonstiges Personal. Für die Unterhaltung und die Reparatur der Wagen wurde eine große Zentralreparaturwerkstatt errichtet, der eine Tischlerei und Lackiererei angeschlossen waren, in deren Obergeschoß sich die Uniformschneiderei befand. Eine Schmiede und ein Maschinenhaus für die Erzeugung des elektrischen Stromes ergänzten die Anlagen, die — der Neuzeit entsprechend — mit elektrischem Licht zu beleuchten waren. Auch der Betriebsdirektor erhielt hier eine Wohnung mit Front nach der von der Gesellschaft neu angelegten Straße Falkenried. Gleismäßig hatte dieser Bahnhof einerseits im Blumenweg Anschluß an die für den Rothenbaum—Grindel-Ring neu gebaute Strecke Isestraße—Klosterallee (Isebekkanalbrücke)—Blumenweg, andererseits wurde auch für die Hohelufter Linie eine Gleisverbindung durch den Lehmweg zur Hoheluftchaussee hergestellt[90]). Durch eifrige Förderung dieser Bauten waren die Anlagen bereits Ende August 1891 zur Hauptsache vollendet, als die 6. Generalversammlung des Internationalen permanenten Straßenbahn-Vereins in Hamburg tagte. Mit ihr war auch eine in der Reparaturwerkstatt Falkenried untergebrachte Fachausstellung aller für einen Pferdebahnbetrieb notwendigen Dinge verknüpft.

Kurz vorher, nämlich am 16. August 1891, wurde der 25. Jahrestag der Eröffnung der ersten Pferde-Eisenbahn Hamburg—Wandsbek festlich begangen. Die Belegschaft feierte abends im Victoria-Garten in Barmbek ein Fest, auf dem 2500 Liter Freibier ausgeschenkt wurden, und den Jubilaren Direktor J. A. Culin, Oberinspektor Ad. Weber, Bürobeamter H. Harder, Bahnhofsverwalter H. Robbert und Schaffner Leue gab der Vorstand am nächsten Tage ein Festessen im Zoo. Selbstverständlich prangten am Jubeltage sämtliche Wagen im Flaggenschmuck und die Lokomotiven waren teilweise bekränzt[91]).

Am 3. Oktober 1891 erfolgte dann die Eröffnung der lange geplanten „St.-Pauli-Querlinie" vom Schlump/Ecke Grindelberg bis vorläufig Davidstraße bei der Actien-Bierbrauerei. Da die Rampenstraße noch nicht fertig war, konnte die Kombinierung mit der Veddeler Linie noch nicht vorgenommen werden. Gleichzeitig wurde der Endpunkt der Linie Rathausmarkt—Schlump endgültig zur Grindelallee/Ecke Schlump zurückverlegt, für die Befahrung des Schlump aber wurden Umsteigebillets ausgegeben[92]). Bevor der Rothenbaum—Grindel-Ring dem Betriebe übergeben werden konnte, mußte die Poststraße reguliert werden, denn die hier eingleisige Strecke durchfuhren bereits stündlich 60 Pferdebahn-

wagen, und es war unmöglich, diese Zahl um weitere 12 Wagen der neuen Linie zu vergrößern. Darum mußte diese Straße derart aufgehöht und verbreitert werden, daß ein zweites Gleis verlegt werden konnte, dessen Fortführung bis auf die Postbrücke man allerdings nur widerruflich genehmigte. Am 11. November 1891 nahm die Ringlinie Rathausmarkt—Rotherbaum—Eppendorferbaum—Grindel—Rathausmarkt dann ihre Fahrten auf, und zwar in beiden Richtungen alle 10 Minuten, so daß Rathausmarkt stets zwei Wagen gleichzeitig abgingen oder auch ankamen. Die Linie Rathausmarkt—Schlump ging jetzt ganz ein, die Ausgabe der Umsteigebillets in Richtung Schlump bis Schäferkampsallee aber übernahm die neue Linie. Die Zahlgrenzeneinteilung war folgende: Rathausmarkt—Stephansplatz—Rothenbaumchaussee/Ecke Grindelhof—Harvestehuder Weg—Grindelberg/Ecke Oberstraße—Grindelallee/Ecke Grindelhof—Stephansplatz—Rathausmarkt, so daß eine Fahrt vom Rathausmarkt bis Eppendorferbaum/Ecke Blumenweg 20 ₰ kostete. Blaue Schilder mit der gelben Aufschrift „Rotherbaum—Grindelberg" trugen der Linie sehr bald den Namen „blauer Ring" ein[93]).

Die Veddeler Linie hatte in Rothenburgsort doch so viel zusätzlichen Verkehr nach sich gezogen, daß der ursprünglich als ausreichend angesehene 5-Minuten-Betrieb durch die Banksstraße nicht mehr genügte. Am 25. November 1891 wurde daher der Pendelwagen Billhorner Brückenstraße—Wasserkunst eingezogen und auf dieser Strecke die alte Zwischenlinie wieder eingerichtet, die jetzt allerdings nicht wieder in der Deichtorstraße endete, sondern erst am Dornbusch[94]).

Schließlich wurde am 8. Dezember 1891 noch der Endpunkt der 4. Eimsbütteler Linie von der Brandstwiete nach dem Pferdemarkt verlegt, nachdem die Gleise zwischen Georgsplatz und Pferdemarkt ausgewechselt waren, die, 1880 für die Alsterringbahn verlegt, seit 1883 unbenutzt lagen. Diese Eimsbütteler Linie verlief also jetzt vom Pferdemarkt über Breite und Lilienstraße (in der Gegenrichtung Rosenstraße)—Georgsplatz—Glockengießerwall—Lombardsbrücke—Esplanade und weiter auf dem alten Wege nach dem Weidenstieg in Eimsbüttel, und zum Einsatz kamen jetzt nichtauslenkbare Einspännerwagen, die eine Betriebskostensenkung um 1/3 ermöglichten. Die bisher auf dieser Linie benutzten auslenkbaren Zweispännerwagen gingen auf die Linie Heußweg—Adolphsplatz über, die mit dem gleichen Tage vom Adolphsplatz über Börsenbrücke—Große Bäckerstraße—Dornbusch—Große Reichenstraße nach der bisherigen Endstation der 4. Eimsbütteler Linie in der Brandstwiete verlängert wurde. Die von Langenfelde ausgehende Linie behielt ihre Endstation auf dem Adolphsplatz. Die durch diese Betriebsumstellung überzählig gewordenen auslenkbaren Einspännerwagen konnten zum Teil verkauft werden[95]).

Die Uhlenhorster Linien mußten in diesem Jahre wegen eines Brückenbaus im Hofweg längere Zeit über Kanalstraße—Arndtstraße—Zimmerstraße umgeleitet werden. Diese Umleitung begann am 5. August 1891 und zog sich bis in den Winter hin. Sie bedingte eine Vorverlegung der Abfahrtzeiten an den Endpunkten um 2 1/2 Minuten[96]).

Von der beschlossenen Erhöhung des Kapitals um 2,5 Millionen ℳ waren bisher 2 Millionen ℳ verbraucht worden, weitere 1,8 Millionen ℳ erforderte die Fusion mit der Gr. H.-A. Strab-Ges., so daß 1891 ein Aktienkapital von 10,3 Millionen ℳ zu verzinsen war, dem aber keine entsprechend höhere Jahresabrechnung gegen-

überstand[97]). Wohl waren 32 712 005 Personen befördert worden, also ungefähr 8,8 % mehr als im Vorjahr, aber die Einnahmen lagen durch die Aufhebung der doppelten Nachtwagenpreise nur 7,1 % höher und betrugen aus

Einzelfahrscheinen und Postbeförderung	3 876 964 ℳ
Abonnements	252 708 „
Extrawagen	7 524 „
Düngerverkauf	35 294 „
Plakate usw.	50 952 „
	zus. 4 223 442 ℳ

An dieser vergrößerten Einnahme waren die Linien aber nicht gleichmäßig beteiligt, und auf Grund früherer Erfahrungen und der gestellten Verkehrsmittel hatte man eigentlich eine um 100 000 ℳ höhere Einnahme erwartet. Doch ein langer Winter, ein verregneter Sommer und das Fehlen der Arbeiter unter den Fahrgästen ergaben auf den alten Linien trotz 18 452 mehr gefahrener Touren eine Mindereinnahme von zirka 20 000 ℳ. Lediglich die Wandsbeker Linie erzielte durch das Eingehen der Omnibuslinien auf dem Abschnitt Rathausmarkt—Lübscherbaum eine größere Mehreinnahme von 21 100 ℳ. Geringfügig besserten sich die Horner Linie um 3570 ℳ, die Hohelufter Linie um 2450 ℳ und auch die Ohlsdorfer Linie um 2850 ℳ. Durch die neue, über Mundsburgerdamm führende Barmbeker Linie verminderten sich die Einnahmen auf den beiden anderen Barmbeker Linien um 18 485 ℳ. Auch die Rothenburgsorter Linie verzeichnete durch die Konkurrenz der Veddeler Linie eine Mindereinnahme von 15 875 ℳ. Auf folgenden Linien ist die Mindereinnahme aber nur durch einen direkten Verkehrsrückgang entstanden: Rathausmarkt—Hamm ./. 6200 ℳ, Adolphsplatz—Langenfelde ./. 5070 ℳ, Fischmarkt—Süderstraße ./. 12 465 ℳ und besonders auffällig die Ringbahn mit der Zweigbahn 2. Durchschnitt ./. 28 600 ℳ. Die Veddeler Linie zählte zu den besten der Gesellschaft. Sie beförderte auf 33 909 Touren 1 369 047 Personen und erzielte eine Einnahme von 155 608,20 ℳ. Eine weitere Steigerung versprach man sich von der Verschmelzung dieser Linie mit der Linie Davidstraße—Schlump, die seit ihrer Eröffnung auf 8845 Touren 191 116 Personen beförderte und 22 063,80 ℳ einbrachte. Das Betriebsergebnis des blauen Ringes wurde auf der Grindelseite als gut, auf der Rothenbaumseite als weniger gut bezeichnet. Bisher wurden auf 9762 Rundtouren 265 858 Personen befördert und 30 498,40 ℳ vereinnahmt.

Die Mehreinnahme dieses Jahres von 280 007 ℳ reichte aber nicht einmal aus, um die Mehraufwendungen für Gehälter und Löhne zu decken, die 1 841 254 ℳ oder 43,6 % der Gesamteinnahme erforderten, also 300 833 ℳ mehr als 1890. Dieses war nicht nur eine Folge der weiteren Vergrößerung der Belegschaft auf 1895 Köpfe, sondern besonders auch der Lohnerhöhungen und Arbeitszeitverkürzungen. Der Vorstand zog zum Vergleich das Jahr des Zollanschlusses 1888 heran, gegen das die Löhne jetzt durchweg um 20 % höher lagen und die Arbeitszeit im Fahrbetriebe um 16,66 % verringert war. Bei unveränderten Löhnen wäre dadurch für 1891 ein um 210 000 ℳ geringerer Betrag erforderlich gewesen. Eine ähnliche Entwicklung war durch die Steigerung der Futterpreise bei den Unterhaltungskosten der Pferde zu beobachten. Diese erhöhten sich von 202,2 ₰ im Jahre 1888 auf 240,5 ₰ je Pferd und Tag und betrugen bei 584 759 Futtertagen im Jahre 1891 ungefähr 1 410 000 ℳ, also rund 225 000 ℳ mehr, als sie im Jahre 1888

erfordert hätten. Auf der anderen Seite waren in der gleichen Zeit durch Tarifermäßigungen (Verschiebung von Zahlgrenzen) und Aufhebung der Nachtwagenpreise die Einnahmen um 49 ₰ je Pferd und Tag gesunken, was eine Mindereinnahme von rund 286 000 ℳ gegen 1888 bedeutete. Wenn dem Betriebsergebnis des Jahres 1891 also die Kosten- und Einnahmeverhältnisse des Jahres 1888 zugrunde gelegen hätten, wäre der Rohgewinn von 780 371,71 ℳ um rund 725 000 ℳ höher gewesen. Ein Merkmal dafür, daß die Betriebskosten, und unter diesen besonders die Personalkosten, die in früheren Jahren nur eine untergeordnete Rolle gespielt hatten, jetzt begannen, die Betriebsergebnisse entscheidend zu beeinflussen, und damit einer damals oft zitierten „Ausbeutung der Verkehrsunternehmen durch die Aktionäre" ganz automatisch eine Schranke setzten. Durch die rückläufige Durchschnittseinnahme je Fahrgast (1891: 11,85 ₰) verschlechterte sich auch das Verhältnis der Betriebseinnahme zu der Fahrgeldabgabe, da diese mit 1 ₰ je Fahrgast konstant war. Der Geschäftsbericht gab eine Erhöhung um 30 330,64 ℳ (11,6 % der 1891 erzielten Mehreinnahme) auf 342 354,89 ℳ (8,3 % der Gesamteinnahme) an. Da dieser Betrag aber unter dem des im Bericht für 1890 genannten liegt, ist anzunehmen, daß in ihm noch keine Beiträge für Straßenreinigung usw. enthalten sind. Der Rohgewinn, der um 55 000 ℳ niedriger war als 1890, erhöhte sich allerdings noch auf 860 572,59 ℳ durch den Gewinnsaldo der Gr. H.-A. Strab-Ges. von 80 200,88 ℳ, denn der Fusionsvertrag mit dieser Gesellschaft, der nach der Genehmigung durch den Hamburger Senat und die Altonaer Behörden durch die Vorstände beider Gesellschaften am 16. Mai 1891 mit Wirkung vom 1. Januar 1891 ratifiziert worden war, hatte für das Jahr 1891 noch eine getrennte Betriebsführung beider Gesellschaften vorgesehen[98]). Von dem Rohgewinn wurden 403 913 ℳ für Abschreibungen verwandt und ähnlich dem Vorjahre von den verschiedenen Konten abgesetzt. Der Reingewinn wurde wie folgt verteilt:

Dividende 4 %	412 000 ℳ
Tantiemen	21 691 „
Reservefond	22 833 „
Spezial-Reservefond	136 „
	zus. 456 660 ℳ

Der Abschluß für das Jahr 1891 hatte die hochgespannten Erwartungen also nicht erfüllt. Für das Jahr 1892 setzte man gewisse Hoffnungen auf die Verschmelzung der eigenen Linien mit denen der Gr. H.-A. Strab-Ges., die sich gut entwickelt hatten, und besonders auf die Vollendung des Straßenzuges Kaiser-Wilhelmstraße—Stadthausbrücke. Für diesen Zeitpunkt waren nämlich einige wesentliche Betriebsänderungen geplant und vom Senat bald nach dem Abschluß des Generalkonzessionsvertrages genehmigt worden. Die beiden Langenfelder und auch die Zweiglinie der Ringbahn vom 2. Durchschnitt sollten vom Holstentor durch diese neue Straße in die Stadt geleitet und dann mit den Rothenburgsorter, Hammerbrooker und Horner Linien kombiniert werden. Außerdem sollte die Zweigbahn vom 2. Durchschnitt durch den Grindelhof nach der Hallerstraße verlängert und damit das zweite Projekt einer westlichen Querverbindung Rothenbaum—Holstentor verwirklicht werden. Durch die Freigabe der Kaiser-Wilhelm-Straße für den Straßenbahnverkehr sollte die S.E.G. endlich in die Lage versetzt werden, quer durch die Stadt zu fahren, wenn zunächst auch nur mit vier

ihrer Linien. Für die Fahrgäste bedeutete dieses eine fühlbare Erleichterung, denn es entfiel damit das lästige Umsteigen und zweimalige Bezahlen, wenn sie die Stadt von Südost nach Nordwest durchqueren mußten. Auch für den Fuhrwerksverkehr bedeutete die Aufhebung der Endstationen auf dem Adolphsplatz und dem Dornbusch eine Entlastung. Auch diese Betriebsverbesserungen wurden von der S.E.G. teuer bezahlt: für die Verbreiterung der Reichenstraße mußte sie 400 000 ℳ beitragen[99]). (Nach der bereits im Jahr 1877 erfolgten Zuschüttung des Reichenstraßenfleets mußten jetzt auch die zwischen dem ehemaligen Fleet und der Nordseite der Reichenstraße gelegenen Häuser niedergerissen werden, um den Platz für die Straßenverbreiterung zu gewinnen.)

Zunächst wurde aber dem rückläufigen Verkehr auf der Ringbahn nebst Zweigbahn durch einen neuen Fahrplan am 24. Februar 1892 Rechnung getragen, der den 5-Minuten-Betrieb auf wenige Nachmittagsstunden beschränkte[100]):

	alle 7	6	5	6 Minuten
ab Holstentor in beiden Richtungen	7.30 — 11.00	— 4.00 —	8.00 —	11.30 Uhr abends
ab 2. Durchschnitt	7.20 — 10.50	— 3.50 —	7.50 —	11.20 „ „
ab Holstentor nach 2. Durchschnitt	8.23 — 11.32	— 5.02 —	8.32 —	12.20 „ „

Auf der Ohlsdorfer Linie galt dagegen aber 1. April 1892 ein teilweiser 20-Minuten-Fahrplan:

	alle 30	20	30	70 Minuten
ab Winterhude:	7.00, 7.30, 7.57, 8.37 —	1.07 — 6.07 —	7.07, 7.47 —	11.27 Uhr abends
ab Ohlsdorf:	7.40, 8.30, 9.10 —	1.40 — 6.40 —	7.40, 8.20 —	12.00 „ „

Außerdem verkehrte ab 20. April 1892 werktags ein Frühwagen: ab Bahnhof Dorotheenstraße 6.00 Uhr und zurück ab Ohlsdorf 7.00 Uhr bis Winterhude Marktplatz[101]).

Am 12. April 1892 erfolgte dann die Kombinierung der Linie der vormaligen Gr. H.-A. Strab-Ges. Hohenfelde—St. Pauli, die im Volksmunde wegen eines runden Kennzeichens mit drei Sternen auf dem Dach auch die „Kringel"- oder „Cognac-Bahn" hieß[102]), mit der Linie Barmbek—Mühlendamm—Rathausmarkt, indem die Barmbeker Linie bis zum Wilhelmsplatz auf St. Pauli durchgezogen und die Wagen der über Brunnenstraße—Hansaplatz—Ernst-Merck-Straße fahrenden Linie Hohenfelde—St. Pauli zu den Hauptverkehrszeiten zum Teil ebenfalls über Steindamm—Steintorbrücke geleitet wurden. Hierdurch entstand ein recht komplizierter Fahrplan. Die Barmbeker Linie fuhr ganztägig alle 10 Minuten

ab Bahnhof Mesterkamp nach St. Pauli			von 7.07 — 10.47 Uhr abends
ab St. Pauli nach Bahnhof Mesterkamp			„ 8.02 — 11.42 „ „
sodann ab Mühlendamm über Steindamm nach St. Pauli			und ab St. Pauli über Steindamm bis Mühlendamm bzw. Barmbek
alle 10 Min.	7.24 —	7.44 Uhr	8.02 — 8.22 Uhr
„ 5 „	7.44 —	8.54 „	8.22 — 9.32 „
„ 10 „	8.54 —	11.24 „	9.32 — 12.02 „
„ 5 „	11.24 —	1.34 „	12.02 — 2.12 „
„ 10 „	1.34 —	5.04 „	2.12 — 5.42 „
„ 5 „	5.04 —	7.54 „	5.42 — 8.32 „
„ 10 „	7.54 —	9.34 „	8.32 — 10.12 „
„ 5 „	9.34 —	10.54 „	10.12 — 11.32 „
„ 10 „	10.54 —	11.54 „	11.32 — 12.32 „

In gleicher Weise verkehrte die Linie Mühlendamm—Hansaplatz—St. Pauli alle

5 oder 10 Minuten. Ihre Betriebszeit war aber etwas länger, nämlich 1. Wagen ab Mühlendamm 7.00 Uhr morgens und letzter Wagen ab St. Pauli 12.47 Uhr nachts. Damit bestand also zwischen Hohenfelde und St. Pauli durch die Innenstadt ein $2^1/_2$-Minuten- beziehungsweise 5-Minuten-Betrieb. Die Wagen der Barmbeker Stammlinie behielten ihre grüne und die der Linie Hohenfelde—St. Pauli ihre braune Farbe. Von den letzteren führten aber die über Steindamm laufenden Wagen in den seitlichen Richtungsschildern auf dem Dach und auch an den Stirnseiten einen blauen Stern (bei Dunkelheit ein blaues Licht) und die über Hansaplatz laufenden Wagen einen gelben Stern (bei Dunkelheit ein rotes Licht). Tariflich wurde die Linie Hohenfelde—St. Pauli aber nur teilweise in das System der S.E.G. eingegliedert, nämlich nur für Einzelfahrer und nicht für Abonnenten. Nicht nur die Abonnements der Barmbeker Linie, sondern auch diejenigen für alle Linien galten weiterhin nur auf den grünen, Barmbeker Wagen und auch nur wie bisher zwischen Barmbek und Rathausmarkt, also nicht einmal bis St. Pauli. Die braunen Wagen blieben also den Abonnenten ganz versperrt, es sei denn, sie bezahlten ihre Fahrt[103]). Der Grund dieser heute unverständlichen Beschränkung war, daß die Gr. H.-A. Strab-Ges. früher keine Abonnements für ihre Linien ausgegeben hatte und die S.E.G. diese Linien in ihrem Abonnementsystem noch nicht berücksichtigt hatte. Für Einzelfahrer wurde aber die Strecke in fünf Zahlgrenzen aufgeteilt und die Zonen erstmalig wie folgt numeriert: 0 St. Pauli — 1 Rödingsmarkt — 2 Ernst-Merck-Straßenbrücke beziehungsweise Steintorbrücke — 3 Mühlendamm/Ecke Lübecker Straße — 4 Winterhuder Weg — 5 Barmbek Mesterkamp. Eine Fahrt von St. Pauli nach Barmbek kostete also 25 ₰. Auf den nach 12 Uhr nachts von St. Pauli abgehenden Wagen zahlte man den doppelten Tarif. Also blieb auch in diesem Punkte der alte Tarif der Gr. H.-A. Strab-Ges. bestehen.

Weiter wurde am 23. Juli 1892 die Zwischenlinie Strohhaus—St. Pauli Hafenstraße der Gr. H.-A. Strab-Ges. eingestellt und dafür der Betrieb der Stammlinie wie folgt verstärkt[104]):

	alle 12	6	12 Minuten
ab Altona Klopstockstraße:	6.12, 6.36 — 7.24, 7.24 —	abends	10.00 — 10.36 Uhr
ab St. Georg Strohhaus:	7.06, 7.30 — 8.06, 8.10 —	„	10.54 — 11.30 „

Zu einem argen Rückschlag der Entwicklung kam es aber im Herbst 1892, als die Choleraepidemie so verhängnisvoll in Hamburg wütete. Diese wirkte sich auch bei den Pferdebahn-Gesellschaften durch einen erheblichen Verkehrsrückgang aus, dem mit Betriebseinschränkungen begegnet werden mußte. So wurde der Betrieb der Wandsbeker Linie vom 22. August bis 2. Oktober um 25 % eingeschränkt und auch auf anderen Linien ähnlich verfahren. Zum Schutze des Publikums waren Leichenträger, Krankentransporteure und Träger von Paketen mit gebrauchter Kleidung von der Beförderung ausgeschlossen, und die Wagen wurden nach jeder Fahrt mit 5 %igem Creolin-Wasser ausgespritzt. Die Schaffner trugen außerdem zum Desinfizieren des Geldes eine Flasche mit 4 %iger Carbolsäure bei sich[105]). Die finanziellen Ausfälle dieser Monate, auf die ich im einzelnen noch zurückkommen werde, waren sehr groß.

Ende Oktober 1892 konnte die neue Rampenstraße von den Landungsbrücken nach der Davidstraße für den Verkehr freigegeben werden, und am 5. November 1892 erfolgte sodann die Kombinierung der Linien Veddel—Landungsbrücken und

Davidstraße—Schlump zu einer Linie Veddel—Schlump. Mit 9,75 km Streckenlänge, für die sie 64 Minuten Fahrzeit benötigte, wurde sie damals die längste Linie Hamburgs[106]). Auch die Kaiser-Wilhelm-Straße war jetzt soweit fertig, daß die bereits erwähnten weiteren Linienkombinationen verwirklicht werden konnten. Für diese waren allerdings außerdem umfangreiche Vorarbeiten nötig, an denen man seit Frühjahr 1892 arbeitete. Die Langenfelder Linien sollten nämlich gleichzeitig auf den Betrieb mit nicht auslenkbaren Wagen umgestellt werden, so daß auf der durchweg eingleisigen Strecke Holstentor—Langenfelde jetzt, soweit kein zweites Gleis verlegt werden konnte, Ausweichstellen eingebaut werden mußten. Da inzwischen auch der Durchbruch der Lindenallee zur Bartelstraße beschafft war und die Vereins- und Meißnerstraße für einen Betrieb mit an die Schienen gebundenen Wagen in beiden Richtungen nicht geeignet waren, wurde jetzt auch in der Lindenallee ein Gleis verlegt und diese Straße in der Richtung Innenstadt befahren, während für die Langenfelder Richtung die bisherige Strecke beibehalten wurde. In Langenfelde verlängerte man diese Linie außerdem bis zum Ende des Langenfelderdamms. Auch in der Stadt fehlte noch eine Gleisverbindung vom Dornbusch durch den Neß zum Großen Burstah. Da die geringe Breite dieses Straßenzuges nur die Verlegung eines Gleises gestattete, das für die geplante Einrichtung eines 2½-Minuten-Betriebes in beiden Richtungen aber nicht ausreichend war, wurde auch von der Großen Johannisstraße durch die Schauenburger Straße ein Gleis verlegt, das auf dem Fischmarkt wieder in die alte Strecke einmündete. Im Gegensatz zu späteren Jahren durchfuhren die Linien damals die Schauenburger Straße in östlicher und den Neß in westlicher Richtung.

Am 12. November 1892 begann der Betrieb durch die Kaiser-Wilhelm-Straße zunächst mit der Linie Süderstraße/Ecke Hammerbrookstraße—Fischmarkt. Durch ihre gleichzeitige Verlängerung bis zum Neuen Pferdemarkt ergab sich für die neue Strecke eine Fahrzeit von 38 Minuten. Weiße Schilder mit blauer Schrift, bei Dunkelheit eine blaue und eine weiße Signallaterne, sowie eine blaue Lichtrosette im Wagen kennzeichneten diese Linie[107]). Am 16. November 1892 folgten dann die Langenfelder Linien, und zwar wurde die Linie Langenfelde—Adolphsplatz mit der Linie Vierländer Straße—Dornbusch, und die Linie Heußweg—Brandstwiete mit der Linie Wasserkunst—Dornbusch kombiniert. Die letztere endete jetzt allerdings nicht mehr am Heußweg, sondern in der Osterstraße beim Eppendorfer Weg. Die Fahrzeit der Langenfelder Linie betrug nun 70 und die der anderen 55 Minuten. Die ganze Strecke wurde in acht Zahlgrenzen eingeteilt: Vierländerstraße — Lindleystraße beziehungsweise Wasserkunst — Brandshofer Schleuse — Deichtorstraße—Börsenbrücke/Rödingsmarkt—Holstentor—Bartelstraße—Fruchtallee—Langenfelde. Da jede Zahlgrenze 5 ₰ kostete, betrug der Fahrpreis Langenfelde—Rothenburgsort also 40 ₰[108]). Mit diesem Tage hörte der Betrieb in der Brandstwiete wie auch vom Adolphsplatz über Bleichenbrücke—Große Bleichen—Wexstraße—Großneumarkt—Kohlhöfen—Poolstraße auf. Damit endete für die S.E.G. auch die Periode der auslenkbaren Wagen. In dem Nachtrag vom 23. Dezember 1892 zum General-Konzessions-Vertrag hob man daher die Konzession für auslenkbare Wagen und auch für die eben genannten Straßen auf und ersetzte sie durch eine Konzession für unauslenkbare Wagen und die neuen Straßen[83]). Als letzte Linie wurde dann auch die Horner Linie am 21. November 1892 durch die Kaiser-Wilhelm-Straße verlängert, aber noch nicht bis zur Haller-

straße, sondern vorläufig nur bis zum Anfang des Grindelhofs bei der Grindelallee. Diese Linie führte blaue Verdeck- und Stirnschilder mit weißer Schrift und abends ein grünes Signallicht und eine grüne Lichtrosette im Wagen. Sie wurde in sieben Zahlgrenzen eingeteilt: Letzter Heller—Horner Grenze—Hirtenstraße/Grevenweg—Heidenkampsweg—Berliner Bahnhof—Börsenbrücke/Rödingsmarkt—Holstentor—Grindelhof. Da alle vier Linien, die die Kaiser-Wilhelm-Straße benutzten, während des ganzen Tages alle 10 Minuten verkehrten, bestand jetzt also zwischen Holstentor und Meßberg ein 2½-Minuten-Betrieb. Die Horner Linie verstärkten in den Hauptverkehrszeiten zwischen Horn beziehungsweise Hirtenstraße und Dornbusch noch Zwischenwagen. Der Betrieb der Zweigbahn 2. Durchschnitt—Holstentor wurde jetzt eingestellt[109]). Kurz darauf, nämlich am 10. Dezember 1892, konnte auch die Linie vom Südende der Burgstraße über Landwehr — Freiligrathstraße — Güntherstraße — Kuhmühle — Graumannsweg — Langereihe zum Rathausmarkt dem Betriebe übergeben werden. Sie wies folgende Zahlgrenzen auf: Burgstraße—Kuhmühle—Ernst-Merck-Straße—Rathausmarkt. Als Ersatz für die gleichzeitig eingegangene Linie Winterhuder Weg—Graumannsweg—Rathausmarkt wurden die braunen über Steindamm laufenden Wagen der Linie Hohenfelde—St. Pauli während der Hauptverkehrszeiten vom Mühlendamm über Kuhmühle bis Winterhuder Weg durchgezogen[110]):

ab Winterhuder Weg:	7.40 — 9.40 Uhr	und 2.40 — 10.50 Uhr alle 10 Min.
ab Wilhelmsplatz:	8.27 — 10.27 „	„ 3.27 — 11.37 „ „ 10 „

Schließlich erhielt auch noch Lokstedt in diesem Jahre den langersehnten Anschluß an das Pferdebahnnetz. Ähnlich wie im Falle Groß Borstel war auch diese Gemeinde seit dem Eingehen ihrer Omnibuslinie im Jahre 1870 ohne eine brauchbare Verbindung mit der Stadt, denn die Pferdebahn endete beim Grenzhaus Hoheluft. Es fanden sich aber erst Ende 1889 in der Presse Notizen über Bemühungen dieser Gemeinde, die Verlängerung einer Pferdebahn nach Lokstedt zu erreichen. Man war damals an die H.A.N.W.T.C. herangetreten, die ihre Linie Rödingsmarkt—Hoheluft nach Lokstedt verlängern sollte. Die Verhandlungen scheiterten aber, da diese Gesellschaft einen Zuschuß von 50 000 ℳ verlangte und innerhalb der Gemeinde nur ein Drittel dieses Betrages aufgebracht werden konnte[111]). Auch ein danach aufgetauchtes Projekt einer eigenen Omnibuslinie Lokstedt—Gänsemarkt konnte nicht verwirklicht werden, obwohl die Berechtigung einer Verbindung mit der Stadt für die rund 3000 Einwohner dieser rasch aufblühenden Gemeinde nicht zu verkennen war[112]). Ein sodann der S.E.G. unterbreiteter Vorschlag, die Linie Brandstwiete—Heußweg bis Lokstedt zu verlängern, kam ebenfalls nicht zur Ausführung[113]), obgleich der Gedanke gar nicht so abwegig war, denn diese Linie fuhr damals noch mit auslenkbaren Wagen, so daß die Weiterführung eventuell ohne die kostspielige Verlegung eines Gleises hätte erfolgen können. Da aber zum Zeitpunkt dieser Verhandlungen die Umstellung des Betriebes dieser Linie auf an die Schienen gebundene Wagen bereits beschlossen war, wäre eine Gleisverlegung kurz darauf doch in Betracht gekommen, was wegen der Kosten entfiel. Erst im April 1891 wählte die Gemeinde Lokstedt dann wieder eine Kommission, die mit der S.E.G. wegen der Pferdebahn verhandeln sollte[114]), denn ihr war jetzt ein Zufall zur Hilfe gekommen. Ein größeres Grundstück in der Gemeinde, das seit vielen Jahren keinen Besitzer mehr hatte, konnte veräußert und der Erlös der S.E.G. angeboten werden. Zum Abschluß des

Vertrages kam es aber erst im Jahre 1892. Für die Verlängerung der am Grenzhaus Hoheluft endenden Pferdebahn bis zum Gasthof „Museum" in Lokstedt zahlte die Gemeinde 42 000 ℳ und verpflichtete sich, für die nächsten zehn Jahre einen weiteren Zuschuß von je 5000 ℳ zu leisten. Obwohl die Bauarbeiten schon im Sommer 1892 begannen[115]), erfolgte die Eröffnung dieser Strecke doch erst am 22. Dezember 1892. Diese Linie verkehrte als Anschlußlinie zur Hohelufter Linie fast ganztägig alle 30 Minuten. Der Fahrpreis auf dieser ungefähr 1600 Meter langen Linie betrug 10 ₰[116]).

Wenn dieses Jahr auch eine ganze Reihe von Erweiterungen und Verbesserungen des Betriebes gebracht hatte, so war der Jahresabschluß für die Gesellschaft doch sehr unglücklich, denn er war das Spiegelbild der furchtbaren Auswirkungen der Choleraepidemie[117]). Die Einnahmen betrugen im einzelnen aus

	1892	1891*)
Einzelfahrscheinen und Postbeförderung	4 618 220,70 ℳ	4 663 668,85 ℳ
Abonnements	259 833,73 „	252 708,05 „
Extrawagen	5 558,65 „	7 524,70 „
Düngerverkauf	38 138,— „	35 294,— „
Plakaten usw.	40 930,— „	50 952,— „
	4 962 681,08 ℳ	5 010 147,60 ℳ

Die Einnahmen lagen freilich nur um rund 50 000 ℳ unter denen des Vorjahres. Da aber in den ersten sieben Monaten des Jahres 1892 schon 132 000 ℳ mehr vereinnahmt waren als in der gleichen Zeit des Vorjahres, so bezifferte die Gesellschaft den Einnahmeausfall, besonders auch mit Rücksicht auf die inzwischen neu eröffneten Linien, auf rund 300 000 ℳ. Von den alten, unverändert gebliebenen Linien entwickelten sich nur die Linien nach Barmbek über Mundsburgerdamm und nach Wandsbek günstig, die letztere erzielte in der cholerafreien Zeit eine Mehreinnahme von 20 000 ℳ. Auf den anderen Linien ergaben sich folgende Mindereinnahmen:

		von dieser Summe entfielen auf die cholerafreie Zeit:
Hamm	9 470,35 ℳ	4 525,55 ℳ
Hoheluft	18 256,05 „	7 180,35 „
Mittelweg	9 045,85 „	
Alsterring	51 124,05 „	38 414,85 „
Ringbahn	83 009,05 „	46 789,15 „

Die Hammer Linie beförderte 70 640 Personen weniger, und die Mittelweg-Linie wurde jetzt trotz eines vermehrten Einsatzes von Etagenwagen zu den unrentabelsten Linien der Gesellschaft gezählt. Besonders ungünstig war das Ergebnis der Alsterringbahn, da auf dieser die Zahl der Touren noch um 1461 vermehrt worden war. Auf der Ringbahn war man der seit Jahren rückläufigen Tendenz schon durch Einschränkung des Fahrplans begegnet. Insgesamt wurden 17 487 Fahrten weniger geleistet.

Zufrieden war man mit der Verschmelzung der Linien der Gr. H.-A. Strab-Ges. mit den eigenen und besonders auch mit der Kombinierung der östlichen mit den westlichen Linien durch die Kaiser-Wilhelm-Straße. Auf den Rothenburgsort—

*) einschl. Gr. H.-A. Strab-Ges.

Eimsbütteler Linien verbesserte sich die Einnahme je Pferd und Tag von 5,05 ℳ auf 6,36 ℳ, und auf der Linie Süderstraße—Neuer Pferdemarkt von 4,46 auf 5,52 ℳ. Auch auf der Linie Veddel—Schlump stieg diese Einnahme um 49 ₰, und die Linie Horn—Grindelhof entwickelte sich ähnlich. Die Linie Burgstraße—Güntherstraße—Rathausmarkt erbrachte bisher 4,95 ℳ je Pferd und Tag. Beachtlich waren auch die Leistungen der Wandsbeker Dampfstraßenbahn mit insgesamt 47 364 Doppeltouren, von denen nur 269 mit einem, alle anderen mit zwei Beiwagen ausgeführt wurden. Die Lokomotiven waren in diesem Jahre noch um zwei vermehrt worden, so daß jetzt 21 vorhanden waren, die 629 231 km durchliefen. Der Lokomotivbetrieb kostete in diesem Jahre 208 560,80 ℳ (1891: 207 295,48 ℳ).

Die Unterhaltungskosten aller Wagen der Gesellschaft stiegen durch die vermehrte Desinfizierung und Reinigung auf 236 336,12 ℳ (1891: 194 047,06 ℳ). 205 Wagen wurden grundüberholt und teilweise umgebaut. Durchschnittlich waren gegen das Vorjahr 70 Wagen mehr in Betrieb, und insgesamt wurden 11 408 295 Wgkm geleistet, so daß die Unterhaltungskosten je Wgkm 2,07 ₰ (1891: 1,83 ₰, 1890: 2,3 ₰) betrugen.

Auch die Zahl der Beschäftigten stieg in diesem Jahre von 1895 auf 2023 Köpfe, und damit die Summe der Löhne auf 2 225 408,82 ℳ gegen 2 092 373,04 ℳ*) im Jahre 1891.

Die Haltung der Pferde war in diesem Jahre um 15,17 ₰ niedriger, da anstatt teurer Erbsen jetzt mehr Mais verfüttert wurde. Die Ausgaben betrugen:

	1892		1891*)	
Futter und Streu	1 117 714,81	ℳ	1 212 247,09	ℳ
Stallpersonal und Stallunkosten	419 071,99	„	400 292,—	„
Hufbeschlag	101 408,52	„	104 232,34	„
zus.	1 638 195,32	ℳ	1 716 771,43	ℳ
oder je Pferd und Tag:				
Futter und Streu	157,42	₰	173,83	₰
Stallunkosten, Wartung, Hufbeschlag	73,30	„	72,72	„
	230,72	₰	246,55	₰
abzügl. Erlös aus Dungverkauf	5,37	„	6,03	„
	225,35	₰	240,52	₰

An 710 037 Futtertagen wurden verbraucht:

1 498 041 kg	Hafer
4 286 626 „	Mais
279 262 „	Erbsen
2 456 067 „	Heu
97 256 „	Wurzeln
123 550 „	Kleie
2 743 917 „	Stroh
17 520 „	Torf
1 739 859 „	Sägespäne.

Außerdem wurden 82 602 kg Stroh während der Wintermonate zum Auslegen in den Wagen verbraucht. Der Pferdebestand hielt sich trotz der vermehrten Linien auf der Höhe des Vorjahres:

*) einschl. Gr. H.-A. Strab-Ges.

Bestand am 1. 1. 1892		1 972 Pferde*)	= 1 249 840 ℳ Buchwert
davon verkauft	317		
„ gestorben	30	347 „	
		1 625 Pferde	
im Jahre 1892 hinzugekauft		344 „	
Bestand am 31. 12. 1892		1 969 Pferde	= 1 201 090 ℳ Buchwert

Von den mit je 610 ℳ bewerteten Pferden waren durchweg 4,85 % krank und 5,27 % schonungsbedürftig. Durchschnittlich arbeiteten 1733 Pferde, und zwar 1477 im Wagendienst, 173 im Vorspanndienst und 83 vor Block- und Salzwagen. Die 1477 Wagenpferde durchliefen 11 886 244 km, so daß die Tagesleistung eines Pferdes rund 22 km betrug. Gegen 1891 war diese Leistung um 450 m geringer, was auf den vermehrten Einsatz von Einspänner- anstatt Etagenwagen während der Cholera zurückzuführen war.

Die Staats- und Konzessionsabgaben erforderten in diesem Jahre 454 291,26 ℳ (einschließlich der Fahrgeldabgabe von 417 088,29 ℳ) gegen 453 201,27 ℳ im Jahre 1891.

Es verblieb schließlich ein Rohgewinn von 650 621,42 ℳ, der ganz zu Abschreibungen verwandt wurde, so daß die Aktionäre in diesem Jahre leer ausgehen mußten. Diese wurden auf die in Aussicht stehende gute Periode des elektrischen Betriebes vertröstet, die eine billigere, von Futterpreisen unabhängige Wirtschaft versprach. Allerdings waren die Verhandlungen mit den Behörden wegen dieser Betriebsumstellung erst im Dezember 1892 angebahnt worden, und da der Vertrag hierüber — zunächst probeweise für drei Linien — erst im Mai 1893 zum Abschluß kam, blieb das Jahr 1893 noch ein reines Pferdebahn-Jahr, in dem auch noch einige Pferdebahn-Linien neu in Betrieb gesetzt wurden.

Dem vergrößerten Liniennetz entsprechend wurden die Abonnementpreise für 1893 verändert und auch die Linien der vormaligen Gr. H.-A. Strab-Ges. mit einbezogen, aber nur soweit diese auf Hamburger Gebiet verliefen, auf Altonaer Gebiet galten diese Karten auch jetzt noch nicht[118]). Es kostete jetzt ein Abonnement für alle Linien:

für 1 Jahr	9 Monate	6 Monate	3 Monate
200 ℳ	162 ℳ	120 ℳ	64 ℳ

Die Preise der Abonnements für einzelne Linien blieben unverändert. Neu dagegen waren Zusatzkarten, jede derartige Karte kostete jährlich für

1 Zone	2 Zonen	3 Zonen	Ringbahn	Winterhude—Ohlsdorf
20 ℳ	40 ℳ	50 ℳ	25 ℳ	25 ℳ

Die Preise der „Netzkarten“ waren also beachtlich, teilweise um 50 %, erhöht worden, und die Abonnenten reagierten negativ, denn im Januar 1893 lagen die Abonnementseinnahmen trotz der Erhöhung 14 % niedriger als im Januar 1892.

Die Linie der vormaligen Gr. H.-A. Strab-Ges. Ottensen—Strohhaus wurde am 1. März 1893 über Berliner Tor—Borgfelder Straße bis zur Ecke Burgstraße verlängert und gleichzeitig der 6- und 12-Minuten-Betrieb aufgegeben und durch einen ganztägigen 10-Minuten-Betrieb ersetzt. Diese Linie führte jetzt graue Verdeck- und Seitenschilder und bei Dunkelheit orangefarbenes Licht und Rosetten.

*) einschl. Gr. H.-A. Strab-Ges.

Auch die Einteilung der Zahlgrenzen veränderte sich etwas: Burgstraße—Strohhaus — Ernst-Merck-Brücke — Rathausmarkt/Rödingsmarkt — Landungsbrücken—Ecke Hoch- und Breite Straße—Klopstockstraße, so daß eine Fahrt von Borgfelde nach Ottensen jetzt 30 ₰ kostete[119]). Ebenso stand die Weiterführung dieser Linie im Westen von der Klopstockstraße entlang der Flottbeker Chaussee nach Othmarschen jetzt bevor. Diese Verlängerung war ursprünglich auf einen Wunsch der Stadt Altona zurückzuführen, und die Verhandlungen hierüber, die noch mit der Gr. H.-A. Strab-Ges. geführt und abgeschlossen wurden, reichten bis in das Jahr 1887 zurück[120]). Die Stadt Altona hatte es übernommen, die erforderlichen Straßenflächen unentgeltlich herzurichten und bereitzustellen. Wenn nun auch in den Eingemeindungsverträgen die Stadt Altona an Ottensen und Othmarschen die Zusicherung gegeben hatte, daß diese Bahn im Sommer 1890 eröffnet sein und auch bei Unrentabilität in Betrieb bleiben würde, so ließ sich dieses aber nicht durchführen. Die Elbchaussee, deren Eigner bisher der Hamburger Wegebauverein war und die erst Anfang 1890 in den Besitz der Stadt Altona überging, war an vielen Stellen noch so schmal, daß sich keine zwei Wagen begegnen konnten[121]). Es war also vor dem Bau der Bahn eine Verbreiterung der Straße notwendig, und da hiervon keine Häuser, sondern nur schmale Streifen der Vorgärten der Anlieger betroffen wurden, glaubte die Stadt Altona in dieser Richtung keine Schwierigkeiten zu haben. Aber sie hatte sich getäuscht, das Projekt fand bei den Anliegern teilweise eine sehr üble Aufnahme, und weil angeblich der landschaftliche Reiz der Gegend durch die Pferdebahn verloren ginge, wurde offen und geheim gegen die Ausführung angearbeitet. Diese Einstellung änderte sich freilich, wenn eine genügend hohe Abstandssumme geboten wurde, trotzdem ging es aber nicht ohne einige langwierige Enteignungsverfahren ab[122]), so daß der Bau dieser Bahn erst im Jahre 1892 von der S.E.G., der Rechtsnachfolgerin der Gr. H.-A. Strab-Ges., in Angriff genommen werden konnte. Die Bahn führte von der Klopstockstraße durch die Flottbeker Chaussee bis zur Othmarscher Twiete, dann durch diese bis zum Teich in Othmarschen. Am 28. April 1893 wurde sie dem Betriebe übergeben, freilich zunächst nur bis zur Ecke der Flottbeker Chaussee und der Othmarscher Twiete. An welchem Tage das Reststück bis zum Teich in Othmarschen hinzu kam, steht nicht mehr fest. Die Strecke wurde in zwei Zahlgrenzen: Klopstockstraße—Flottbeker Chaussee (Elbschlucht)—Othmarscher Twiete eingeteilt und betrieblich von der Linie Borgfelde—Ottensen übernommen, deren Wagen nun vormittags stündlich und nachmittags halbstündlich bis oder ab Othmarschen fuhren. Diese durchgehenden Wagen führten Perron-Hängeschilder „Othmarschen" beziehungsweise „Borgfelde"[123]). Die Betriebsergebnisse dieser Linie waren nicht bedeutend, sie lagen noch unter denen der Ohlsdorfer Linie. In den Jahren 1893 bis 1900 wurden befördert[120]):

1893	226 550	Fahrgäste	
1894	312 317	„	
1895	342 543	„	
1896	360 472	„	
1897	258 911	„	ab 20. 8. 1896 nur noch als Anschlußlinie
1898	146 398	„	Klopstockstraße—Othmarschen,
1899	144 407	„	ab 1. 10. 1897 nur noch zwischen Hohen-
1900	119 649	„	zollernring und Othmarschen

Am 1. Juni 1893 erfolgte sodann die Verlängerung der Horner Linie durch den Grindelhof bis zur Hallerstraße/Ecke Rothenbaumchaussee[124]), und am 30. Juli 1893 wurde die Anschlußstrecke vom Eppendorfer Baum zum Eppendorfer Krankenhaus eröffnet, und zwar durch Verlängerung der Linie Veddel—Schlump über Grindelberg—Isestraße—Lehmweg—Eppendorfer Baum zum Krankenhause[125]). Für gewöhnlich fuhr jeder dritte Wagen (alle 30 Minuten) vom Schlump zum Krankenhause weiter, nur sonntags und mittwochs fuhr während der Besuchszeiten im Krankenhause jeder Wagen (alle 10 Minuten) durch. Am Eppendorfer Baum bestand immer Anschluß an den blauen Ring in beiden Richtungen. Die Anschlußstrecke der Veddeler Linie wurde in zwei Zahlgrenzen (Falkenried und Krankenhaus) eingeteilt, so daß eine Fahrt von Veddel bis zum Krankenhause 45 ₰ kostete. Fahrgäste, die diese Linie nur zwischen Eppendorfer Baum und Krankenhaus benutzten, zahlten 5 ₰. Die Linie benötigte jetzt folgende Fahrzeiten: von Veddel bis Brandshofer Schleuse 12, bis Berliner Bahnhof 22, bis Rödingsmarkt Süd 33, bis Landungsbrücken 40, bis Neuer Pferdemarkt 49 und bis zum Krankenhause 80 Minuten. Mit der Eröffnung dieser Linie waren alle im General-Konzessions-Vertrag vorgesehenen Erweiterungen des Betriebes durchgeführt. Damit hatte auch das Netz der Pferdebahnen seine größte Ausdehnung erreicht, denn die nächste neue Linie (Barmbek—Ohlsdorf) wurde sofort elektrisch betrieben. Das Jahr 1893 verlief für die Gesellschaft ohne Ereignisse, die den Abschluß dieses Jahres hätten ungünstig beeinflussen können, und doch blieb das Ergebnis hinter den Erwartungen zurück[126]). Wohl lagen die Einnahmen rund 425 000 ℳ höher als im Cholerajahr 1892, sie betrugen nämlich aus

Einzelfahrscheinen	5 066 311,15 ℳ
Abonnements	223 110,40 „
Extrawagen	6 566,80 „
Postbeförderung	4 342,65 „
Düngerverkauf	42 458,— „
Plakaten usw.	44 954,— „
	zus. 5 387 743,— ℳ

aber diese Mehreinnahme entsprach nicht den gestellten Betriebsmitteln, denn hier war ein Rückgang von 45,26 ₰ je Wgkm im Jahre 1891 auf 43,09 ₰ im Jahre 1893 eingetreten. Die alten Linien verzeichneten durchweg einen Stillstand oder gar einen Rückgang. Eine Ausnahme bildeten nur die durch die Kaiser-Wilhelm-Straße fahrenden Linien. Die Mittelweg-Linie war jetzt die schlechteste der Gesellschaft. Die Tageseinnahme von 4,54 ℳ je Pferd deckte nicht mehr die Betriebskosten. Rückläufig waren auch wieder die Hammer Linie, die Ringbahn und die Linie Borgfelde—Ottensen—(Othmarschen), auf denen der Ertrag aber durch Verminderung der Fahrten dem Durchschnittsertrag je km angeglichen werden konnte. Auch mit den beiden Süderstraßen-Linien war man nicht zufrieden. Die Einnahmen der Linien Barmbek und Hohenfelde—St. Pauli wurden als gut bezeichnet, wenn sie auch durch Vermehrung der Fahrten im km-Ertrag zurückgegangen waren. Die Linie Hohenfelde—St. Pauli galt mit einer Einnahme von 7,15 ℳ je Pferd und Tag oder 43,4 ₰ je Wgkm jetzt als die beste Einspänner-Linie der Gesellschaft. Die Ergebnisse der verschiedenen Linien waren:

Linie	gefahrene Touren	beförderte Personen	Einnahmen	%-Anteil
Rathausmarkt—Wandsbek	96 750	4 307 790	604 747,45	11,93
Barmbek—Mühlendamm—St. Pauli	60 961	2 978 816	356 574,10	7,03
Barmbek—Mundsburgerdamm—Rathausm.	35 213	1 672 604	208 634,55	4,12
Rathausmarkt—Hamm	34 171	1 084 967	131 498,85	2,60
Burgstraße—Rathausmarkt	33 168	922 504	98 793,85	1,95
Rathausmarkt—Eimsbüttel	34 743	1 321 598	159 319,60	3,15
Pferdemarkt—Eimsbüttel	34 167	1 132 290	126 896,35	2,50
Langenfelde—Rothenburgsort	70 191	4 509 311	535 355,30	10,56
Rathausmarkt—Hoheluft und Lokstedt	47 311	1 598 851	187 706,80	3,70
Veddel—Schlump	37 288	2 451 999	287 597,40	5,67
Blauer Ring	70 502	1 835 637	207 814,15	4,10
Alsterring	70 194	2 704 614	345 019,25	6,81
Rathausmarkt—Uhlenhorst—Dorotheenstr.	31 364	1 096 929	124 812,10	2,46
Rathausmarkt—Mittelweg—Winterhude	34 367	1 029 260	113 370,80	2,25
Winterhude—Ohlsdorf	15 245	384 836	69 107,25	1,36
Süderstraße—Neuer Pferdemarkt	32 433	1 167 480	126 583,20	2,50
Süderstraße—Landungsbrücken	33 164	974 386	104 936,35	2,06
Horn—Hallerstraße	44 959	2 710 764	338 902,25	6,70
Ringbahn	113 683	3 407 265	341 607,85	6,75
Borgfelde—Othmarschen	47 528	2 265 657	255 121,65	5,05
Hohenfelde—St. Pauli	75 522	3 044 809	341 912,05	6,75
1893 zus.	1 052 924	42 602 367	5 066 311,15	100,00 %
1892 *)	1 098 314	39 408 908	4 613 874,05	
1891 *)	1 073 600	39 836 842	4 659 474,95	
1890 *)	931 349	35 821 370	4 256 572,60	
1889 *)	854 590	32 998 619	3 909 307,60	
1888 *)	777 167	29 020 752	3 504 078,—	
1887 *)	692 195	24 587 723	3 006 254,50	

Durch Umstellung der Langenfelder Linien von Zwei- auf Einspännerbetrieb konnte ihr Pferdebedarf derart verkleinert werden, daß der Bahnhof Sandweg geräumt und für 10 000 ℳ jährlich anderweitig vermietet werden konnte. Dadurch erklärt sich auch, daß sich die Zahl der Pferde in diesem Jahre trotz der — wenn auch nicht mehr bedeutenden — Betriebsausweitungen nur um acht auf 1977 erhöhte. Die Haltung der Pferde stellte sich in diesem Jahre auf 217,20 ₰ je Pferd und Tag, also 8,15 ₰ niedriger als im Vorjahr. Durchschnittlich waren 75,6 % der Pferde im Wagen- und 9,6 % im Vorspanndienst beschäftigt. Sie leisteten insgesamt 12 088 447 km oder 21,913 km je Pferd und Tag.

In Falkenried wurden zehn neue offene Sommerwagen gebaut und 176 Wagen grundüberholt, darunter 14 umgebaute Einspännerwagen und 112 mit Neuerungen versehene Wagen, 63 Wagen erhielten einen neuen Anstrich. Außerdem befanden sich dort bereits 42 Motorwagen für den elektrischen Betrieb im Bau. 677 Verdeckschilder zur Bezeichnung der Fahrtrichtung wurden neu angefertigt und 587 neu gemalt. Im Jahre 1893 wurden insgesamt 12 280 470 Wgkm geleistet. Die Unterhaltung und Reinigung der Wagen erforderte 240 818,25 ℳ oder 1,96 ₰ je Wgkm. Der Wandsbeker Lokomotivbetrieb kostete 209 633,70 ℳ. Auf 48 580

*) einschl. Gr. H.-A. Strab-Ges.

Doppeltouren (davon nur 301 mit je einem Wagen) leisteten die Lokomotiven 645 034 km, so daß sich die Zugkosten auf 32,5 ₰ je km stellten (1892: 33,1 ₰).

Die Aufwendungen für Gehälter und Löhne konnten in diesem Jahre etwas niedriger gehalten werden. Diese Konten entwickelten sich in den letzten drei Jahren folgendermaßen:

	1893 ℳ	1892 ℳ	1891 ℳ
Büro	46 160,42	44 199,88	54 715,57
Betriebspersonal	923 420,25	891 149,64	797 728,29
Stallpersonal	387 304,79	373 140,21	347 532,67
Maschinenfahrpersonal u. Maschinenhandwerker	112 788,23	128 498,46	126 301,29
Beamte und Arbeiter für Bahnbau, Reparatur und Reinigung	405 713,11	434 625,—	436 629,81
Sonstige Beamte und Handwerker	327 338,51	353 795,63	329 465,41
zus.	2 202 725,31	2 225 408,82	2 092 373,04

Die Bahnreinigung allein erforderte 155 756,80 ℳ einschließlich des an den Staat gezahlten Beitrages zur Straßenreinigung (im Vorjahr 153 284 ℳ). Seit 1887 erhielt der Staat jährlich einen Beitrag für die Straßenreinigung. Trotzdem waren seitdem hierfür höhere Aufwendungen nötig, da dem die Bahn reinigenden Wärter auf behördliche Anordnung ein weiterer Mann mit einer Karre zur Aufnahme des Schmutzes beigegeben werden mußte.

Den vergrößerten Beförderungsziffern entsprechend, lagen auch die Staats- und Konzessionsabgaben in diesem Jahre wieder höher. Seit 1881 führte die S.E.G. hierfür folgende Beträge an den Staat ab:

	Staats- u. Konzessionsabgaben ℳ	Beitrag zur Straßenreinigung ℳ	Beitrag zu Betonierungen ℳ
1881	118 502,59	—	—
1882	195 119,50	—	—
1883	214 538,88	—	—
1884	222 685,43	—	—
1885	230 369,40	—	—
1886	247 370,72	—	—
1887	273 478,11	15 000,—	—
1888	289 369,26	15 000,—	—
1889	333 449,56	15 000,—	—
1890	344 940,42	15 044,19	—
1891	453 201,27	30 000,—	10 000,—
1892	454 291,29	40 550,11	10 000,—
1893	477 235,60	45 292,66	10 000,—
zus.	3 854 552,03	175 886,96	30 000,—

In der Konzessionsabgabe für 1893 waren die Einkommen- und Grundsteuern mit 29 893,93 ℳ enthalten, so daß die Rekognition ungefähr 8½ % der Betriebseinnahme oder 65 % des Betriebsgewinns ausmachte. Wenn man weiter berücksichtigt, daß die Gesellschaft seit 1881 ungefähr 4 000 000 ℳ für Straßenregulierungen, Neupflasterungen und Pflasterunterhaltung aufwenden mußte, so erhellt daraus, in welchem Umfange sich der Staat die Verkehrsunternehmen zu einer Einnahmequelle erschlossen hatte.

Auch die an andere Gesellschaften zu zahlenden Bahngelder erhöhten sich durch die Verlängerung der Linie Barmbek—Rathausmarkt nach St. Pauli und die den Großen Burstah benutzenden Kaiser-Wilhelm-Straßen-Linien auf 32 205,71 ℳ gegen 18 799,61 ℳ im Jahre 1892. Die weiteren Ausgaben betrugen:

	1893	1892
Bahnreparatur	134 002,— ℳ	144 507,— ℳ
Unterhaltung der Bahnhöfe	34 212,— „	51 563,— „
Beleuchtung der Ställe und Weichen	25 601,— „	26 544,— „
Miete für Bahnhofsplätze	16 135,— „	15 783,— „
Betriebsunkosten	67 236,— „	70 660,— „
Feuerversicherung	15 439,— „	
Büro, Miete und Unkosten	19 039,— „	18 085,— „
Heizung	7 485,— „	
Fourage und Streu	1 092 665,— „	1 117 714,81 „
Hufbeschlag etc.	124 642,— „	101 408,52 „
Zinsen	347 627,— „	260 750,— „
Entschädigungen für Unfälle	4 865,— „	8 520,— „
Kranken- und Invalidenversicherung	51 833,— „	48 839,— „

Es verblieb ein Rohgewinn von 923 503,34 ℳ, von dem 683 701,11 ℳ für Abschreibungen dienten. Aus dem Reingewinn von 239 802,23 ℳ konnten 2 % Dividende ausgeschüttet werden. Außerdem erforderte die Gründung einer Pensionskasse für Angestellte die Bereitstellung einer Summe von 10 000 ℳ.

Die Lage der S.E.G. war also gar nicht so günstig wie immer angenommen wurde, denn die im Jahre 1891 erfolgte Erhöhung des Aktienkapitals hatte keinen entsprechend vergrößerten Betriebsumfang nach sich gezogen, der eine ordnungsgemäße Verzinsung des Kapitals gestattet hätte. An der stets sehr empfindlichen Börse war diese Erhöhung des Kapitals auch von Anfang an sehr skeptisch beurteilt worden, denn die Aktien der S.E.G., die im Januar 1890 noch mit 144 gehandelt wurden, gingen seitdem ständig in der Bewertung zurück und notierten im Dezember 1893 nur noch 96. Ganz anders stand die H. A. Pf. da, die mit ihrer einen innerstädtischen Linie außerordentlich erfolgreich arbeitete. Deren Aktien notierten seit 1888 nie unter 200, und die Dividenden erhöhten sich laufend bis auf 20 % im Jahre 1893. Die weitere Entwicklung der S.E.G. wäre also sehr fragwürdig gewesen, wenn nicht die im Jahre 1894 einsetzende Umstellung auf elektrischen Betrieb wieder eine grundlegende Wandlung herbeigeführt hätte.

Diese Umstellung ergab auf vielen Strecken vorübergehend einen gemischten Betrieb (elektrisch, mit Pferden und auch Dampf) und bedingte damit auch einige Änderungen auf den Pferdebahnlinien, die ich jetzt folgen lasse, soweit diese aus den Anzeigen der Presse erkenntlich waren. Als erste Linie wurde am 5. März 1894 die Ringbahn um die innere Stadt auf elektrischen Betrieb umgestellt, der die Linie Veddel—Schlump am 9. April 1894 folgte[127]). Da diese nun nicht mehr bis zum Eppendorfer Krankenhaus fuhr, verkehrte zwischen Eppendorfer Baum und Krankenhaus im bisherigen Fahrplan ein Pendelwagen. Auf der Linie Veddel—Schlump konnten die Fahrgäste aber weiterhin bis zum Krankenhaus (oder umgekehrt) gültige Anschlußquittungen erhalten. Als dritte Linie wurde die Eimsbütteler Linie Weidenstieg—Pferdemarkt ab 13. Mai 1894 elektrisch betrieben, nachdem die Motorwagen teilweise schon am Abend vorher eingesetzt worden waren. Da die Oberleitungsanlagen auf dem Pferdemarkt nicht rechtzeitig fertig-

gestellt werden konnten, fuhren die Wagen in den ersten Tagen nur zwischen Eimsbüttel und Georgsplatz elektrisch. Zwischen Georgsplatz und Pferdemarkt blieb noch ein Anschlußbetrieb mit Pferden aufrechterhalten, bis die Linie ab 19. Mai 1894 auch bis zum Pferdemarkt elektrifiziert worden war[128]). Am 15. Juni 1894 verlegte die Gesellschaft den Endpunkt der Linie Süderstraße—Amsinckstraße von den Landungsbrücken nach dem Dornbusch, wodurch sich auf der Strecke am Zollkanal zwischen Rödingsmarkt und Meßberg bereits ein rein elektrischer Betrieb ergab. Als Ersatz wurde die Linie Burgstraße—Güntherstraße—Rathausmarkt bis zu den Landungsbrücken verlängert[129]), aber auch nur bis zum 25. Juni 1895, mit diesem Tage wurde nämlich die Linie Barmbek—Mundsburgerdamm—Rathausmarkt bis zu den Landungsbrücken durchgeführt, und die Burgstraßenlinie endete wieder auf dem Rathausmarkt[130]). Einige größere Änderungen ergaben sich durch die Einführung des elektrischen Betriebes von Rothenburgsort durch die Kaiser-Wilhelm-Straße bis zum Neuen Pferdemarkt und Hallerstraße am 19. August 1895[131]). Da die Strecken nach Langenfelde und Horn noch nicht ausgebaut waren, wurde die Horner Linie nur noch zwischen Horn und Dornbusch betrieben, die Linie Süderstraße—Hammerbrookstraße vom Neuen Pferdemarkt bis Langenfelde und die Linie Süderstraße—Amsinckstraße vom Dornbusch bis Osterstraße verlängert, und die Rothenburgsorter Linien verkehrten elektrisch von der Vierländerstraße zum Neuen Pferdemarkt und von der Wasserkunst nach der Hallerstraße. Zwischen Langenfelde und Rothenburgsort konnte man Umsteigefahrscheine erhalten.

Im Zuge der weiteren Elektrifizierung hörte am 23. Oktober 1895 in Eimsbüttel der Betrieb durch die Vereins- und Meißnerstraße auf, und die Wagen durchfuhren seit diesem Tage die Lindenallee in beiden Richtungen[132]). Ab 11. September 1895 wurde die Burgstraßenlinie zunächst zwischen der Eisenbahnbrücke bei der Landwehr und Rathausmarkt elektrisch betrieben. Bis auch das Reststück durch die Burgstraße am 11. November 1895 elektrisch befahren werden konnte, verlängerte man die Linie Ottensen—Borgfelde durch die Burgstraße bis zur Eisenbahnbrücke[133]). Am 11. November 1895 erhielt auch Langenfelde seine elektrische Bahn, und zwar durch Verlängerung der Linie Burgstraße—Rathausmarkt über Kaiser-Wilhelm-Straße bis zur Osterstraße (Heußweg) und durch Verlängerung der bisher am Neuen Pferdemarkt endenden Rothenburgsorter Linie bis Langenfelde. Gleichzeitig wurden die beiden noch mit Pferden betriebenen Süderstraßenlinien wieder verkürzt und fuhren nur noch wie vorher auch bis Neuer Pferdemarkt beziehungsweise Dornbusch[134]). Die Einführung des elektrischen Betriebes auf der Linie Horn—Dornbusch am 13. April 1896 brachte für die Pferdebahnlinie Ottensen—Borgfelde in Borgfelde eine Verkürzung. Sie endete nun nicht mehr an der Burgstraße, sondern in der Borgfelder Straße beim Ausschlägerweg[135]). Ab 20. August 1896 war auch diese Linie elektrifiziert, aber nur zwischen Borgfelde und Ottensen Klopstockstraße, während zwischen Ottensen und Othmarschen weiter mit Pferden gefahren wurde, und zwar bis mittags alle 30 Minuten und dann bis 9.34 Uhr abends alle 20 Minuten. Es fuhr aber nur jeder zweite Wagen bis Othmarschen, Am Teich, durch, die übrigen Wagen endeten Flottbeker Chaussee/Wrangelstraße. Gleichzeitig verlängerte man auch die Linie Barmbek—Landungsbrücken bis Ottensen Klopstockstraße[136]). Zur Bequemlichkeit der Fahrgäste wurde der Othmarscher Pferdebahnwagen ab 1. November 1896 in

der Klopstockstraße an den Motorwagen der Barmbeker Linie gehängt und nach Barmbek durchgeführt, wodurch das lästige Umsteigen in Ottensen entfiel. Gleichzeitig kam der ganztägige 20-Minuten-Betrieb nach Othmarschen zur Einführung. Während allgemein in den Anhängewagen das Rauchen erlaubt war, wurde es in den durchgehenden mit „Othmarschen" beschilderten Anhängewagen aber verboten[137]). Eine weitere Verbesserung war die Senkung des Tarifs zwischen Ottensen und Othmarschen von 15 auf 10 ₰ Anfang 1897[138]).

Die älteste, seit 1879 aber schon mit Dampf betriebene Linie Rathausmarkt—Wandsbek erhielt die elektrische Antriebskraft zuletzt. Am Abend des 21. Juni 1897 fuhr planmäßig der letzte Dampfzug, reich bekränzt und gut besetzt, von Wandsbek nach Hamburg, wo auf dem Rathausmarkt kaum Platz zu bekommen war, da die ankommenden Fahrgäste auch die Rückfahrt mitmachen wollten, die schließlich unter Hurrarufen und unter Absingen des alten Hohenfelder Omnibusliedes angetreten wurde[139]). Nachdem schon am 20. Juni 1897 in den Nachmittagsstunden anläßlich des Horner Rennens die bereits elektrisch betriebene Linie Eilbek—Hohenfelde—St. Pauli neben den Dampfzügen bis Wandsbek durchgeführt worden war[140]), gehörte jetzt also auch die Wandsbeker Dampfstraßenbahn der Vergangenheit an, und der Wandsbeker Magistrat sandte der S.E.G. deswegen folgendes Glückwunschtelegramm[141]):

„Begraben lieget das schnaubende Dampfroß,
und friedlich gleitet einher der Wagen,
getrieben vom Leben elektrischen Stromes.
Wo früher mißmuthig du sahest den Fahrgast,
drängt fröhlich sich jetzo die reisende Menge,
ob Männlein, ob Weiblein, ob Kind oder Greis.
In frischeren Schlägen pulsieret das Leben,
hinüber nach Hamburg, herüber nach Wandsbek.
Wem anders als Ihrer verehrten Gesellschaft
gebühret des Dankes freudige Spende?
Zum Zeichen des Dankes, den um Wandsbek Sie warben,
Begrüßen Sie herzlich die Väter der Stadt."

In Wandsbek blieb zwischen Marktplatz und Zoll zunächst noch alle 15 Minuten ein Anschlußbetrieb mit Pferden bestehen, bis ab 5. Oktober 1897 auch auf diesem Abschnitt elektrisch gefahren wurde. Von den Lokomotiven, für die es in Hamburg nun keine Verwendung mehr gab, verkaufte die Gesellschaft drei nach Kassel[142]), einige gingen in die Schweiz zurück, und der Rest wurde verschrottet.

Bis auf kleine Reststrecken war damit das ganze Netz elektrifiziert, und als ab 9. März 1898 auch zwischen Hoheluft Grenzhaus und Lokstedt und ab 19. Juli 1898 zwischen Eppendorfer Baum und Eppendorf Krankenhaus elektrisch gefahren wurde[143]), waren es nur noch zwei Linien, auf denen der Pferdebetrieb noch auf Jahre hinaus beibehalten blieb. Es waren die Linien nach Othmarschen und nach Groß Jüthorn. Um die Einführung des elektrischen Betriebes in Altona nicht unnötig zu verzögern, mußte auf die Elektrifizierung der Othmarschener Linien zunächst verzichtet werden, da 14 Anlieger der Flottbeker Chaussee gegen die Führung dieser Bahn durch diese Straße wieder aus ästhetischen Gründen und auch aus solchen der Verkehrssicherheit besonders an Sonntagen protestiert hatten[120]). Da diese Proteste aber nur von Anliegern westlich des Hohenzollernringes ausgingen, konnte der elektrische Betrieb auf der Flottbeker Chaussee zwischen

Ottensen und Hohenzollernring am 1. Oktober 1897 durch Verlängerung der Linie Hohenfelde — St. Pauli über Nobistor — Reichenstraße — Grund — Rathausmarkt—Große Prinzen- und Große Mühlenstraße—Palmaille (rückkehrend über Breite Straße—Lange Straße—Rathausmarkt—Neueburg) aufgenommen werden, und die Pferdebahn fuhr nur noch zwischen Hohenzollernring und Othmarschen. Wegen dieser Reststrecke griff die S.E.G. nun auf einen älteren Plan zurück und unterbreitete der Stadt Altona am 11. Mai 1899 einen neuen Vorschlag, diese Linie vom Hohenzollernring über Philosophenweg—Moltkestraße nach Othmarschen zu führen, für den die städtischen Kollegien am 8. Juni 1899 ihre Genehmigung gaben. Da aber auch gegen diesen Plan viele Einwohner Ottensens und Othmarschens, die nun mit dem Eingehen der Bahn auf der Flottbeker Chaussee nicht einverstanden waren, protestierten, zog die S.E.G. ihr Angebot zunächst wieder zurück, um nicht womöglich gezwungen zu sein, beide Linien betreiben zu müssen. Es dauerte dann noch Jahre, bis man sich schließlich doch auf die neue Linienführung geeinigt hatte. Erst am 27. Mai 1908 fuhr der letzte Pferdebahnwagen die Flottbeker Chaussee entlang, und am 28. Mai 1908 wurde der elektrische Betrieb über Philosophenweg—Moltkestraße nach Othmarschen aufgenommen.

Die Betriebswürdigkeit der Wandsbeker Anschlußlinien nach Groß Jüthorn, dem Hotel Marienthal und zum Wandsbeker Bahnhof ließ von jeher zu wünschen übrig. Als die P.E.G. im Jahre 1881 von der S.E.G. übernommen wurde, gab man den jährlichen Zuschuß für diese Linien mit zirka 6100 ℳ an, was bei den niedrigen Beförderungsziffern auch durchaus einleuchtend war, denn diese Linien beförderten im Jahre 1881

im Juli	760	Personen
„ August	489	„
„ September	403	„
„ Oktober	335	„

Hierbei ist noch zu berücksichtigen, daß von der Juliziffer allein 208 Personen auf den 19. Juli und von der Septemberziffer 53 Personen auf den 4. September entfielen, da an diesen Tagen die Wagen von oder nach Hamburg durchfuhren[141]). Auch in der Folgezeit haben sich die Betriebsergebnisse eher verschlechtert als verbessert, denn im Jahre 1891 brachten diese Linien nur 1963,10 ℳ Einnahmen, wogegen sich die Ausgaben für nur vier Pferde und vier Beamte auf zirka 9000 ℳ beliefen. Daher lehnte die Gesellschaft auch im Sommer 1892 einen Antrag der Anwohner auf einen neuen Spätwagen mit der Begründung ab, daß der um

10.50 Uhr abends fahrende Wagen an 21 Tagen nur 45 Personen und der
11.40 „ „ „ „ „ 21 „ „ 3 „

befördert hätte[144]). Da die Anwohner aber immer wieder mit Verbesserungswünschen an die S.E.G. herantraten, wurde schließlich die Anschlußstrecke vom Marktplatz zum Bahnhof am 14. Oktober 1894 zugunsten eines verstärkten Fahrplans auf den anderen beiden Strecken stillgelegt, auf denen am 15. Oktober 1894 folgender Fahrplan in Kraft trat:

von Wandsbek Marktplatz nach Marienthal:
7.00 Uhr morgens — 11.00 Uhr abends alle 2 Stunden, außerdem
5.30 Uhr nachmittags und 9.30 Uhr abends

von Wandsbek Marktplatz nach Groß Jüthorn:
8.00 Uhr morgens — 10 Uhr abends alle 2 Stunden, außerdem
4.30 Uhr nachmittags und 10.30 Uhr abends
von Marienthal nach Wandsbek Marktplatz:
7.30 Uhr morgens — 3.30 Uhr nachmittags alle 2 Stunden, dann
5.15, 5,45, 7.30, 9.15, 9.45 und 11.30 Uhr abends
von Groß-Jüthorn nach Wandsbek Marktplatz:
8.30 Uhr morgens — 2.30 Uhr nachmittags alle 2 Stunden, dann
4.15, 4.45, 6.30, 8.30, 10.15 und 10.45 Uhr abends

Bei dem geringen Verkehrsumfang war es daher nicht verwunderlich, daß diese Linien, als die Einführung des elektrischen Betriebes nach Wandsbek spruchreif wurde, hiervon ausdrücklich ausgenommen blieben. Für diese wurde im Jahre 1897 ein neuer Konzessionsvertrag mit einer Laufzeit bis Ende 1922 abgeschlossen, und der S.E.G. bei dieser Gelegenheit die Vereinigung beider Linien mittels einer Gleisverbindung durch die Goßlerstraße zu einer Rundlinie gestattet. Die Kosten dieses neuen Gleises in der Goßlerstraße beliefen sich auf zirka 15 200 ℳ. Am 23. September 1899 nahm die neue Rundlinie ihre Fahrten auf, und die kurze Strecke in der Parkstraße von der Goßlerstraße bis zum Hotel Marienthal wurde dann nicht mehr befahren. Die Zustimmung der Königlichen Regierung in Schleswig für diese Veränderung wurde von der S.E.G. erst nachträglich am 26. November 1900 nachgesucht und auch erteilt. Das Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Schleswig Nr. 32 vom 3. August 1901 enthielt dann die Genehmigung für die S.E.G. zum Bau und Betriebe von mit Pferden zu betreibenden Linien, auf am Marktplatze in Wandsbek an die elektrische Straßenbahn Hamburg—Wandsbek—Eichtal anschließenden Gleisen nach Groß Jüthorn und Marienthal[144]). Aber auch die neue Linienführung zeitigte nie rentable Betriebsergebnisse, so daß diese Linie stets nur in dem im Konzessionsvertrage vorgesehenen Umfange betrieben und mit Ablauf des Vertrages am 27. Dezember 1922 schließlich als letzte Hamburger Pferdebahn eingestellt wurde.

Wenn wir von diesen wenigen Ausnahmen absehen, endete die Epoche der Pferdebahnen in Hamburg im Jahre 1897. Nur dreißig Jahre währte diese Periode, aber in dieser Zeit begann auch der allgemeine wirtschaftliche Aufstieg, der den Pferdebahn-Gesellschaften eine ungeahnte Entwicklung ermöglichte. Noch 1867 waren es rund 9000 Personen täglich, die die öffentlichen Verkehrsmittel benutzten, von denen nur 3000 Personen mit den Pferdebahnen fuhren. Im Jahre 1893 waren es 155 000 Personen, die täglich nur von den Pferdebahnen befördert wurden. Entsprechend diesen Zahlen entwickelte sich aus den ersten drei Pferde-Eisenbahnen nach Wandsbek, Barmbek und Eimsbüttel ein Verkehrsnetz von einer Dichte, wie wir es heute nicht mehr kennen. Dieses war damals zum Teil aber auch in der großen Zahl der Pferdebahn-Gesellschaften begründet, die für ihre Linien stets eigene Straßenzüge aufsuchen mußten, weil die Konkurrenz der Gesellschaften untereinander die gemeinsame Benutzung eines Straßenzuges nur sehr ungern, beziehungsweise nur gegen Zahlung eines Bahngeldes gestattete. Daher fuhren manche Linien durch Nebenstraßen parallel zu einer Hauptstraße, was, als schließlich die verschiedenen Gesellschaften in einer Hand vereinigt waren, nicht aufrecht erhalten werden konnte. So wurde in späteren Jahren der Betrieb durch die Brennerstraße und Pulverteich/Kreuzweg—Hansaplatz, Bartelstraße—Lindenallee, Grindelhof, Besenbinderhof—Steinstraße und durch andere Straßen teil-

weise aus wirtschaftlichen Gründen, teilweise auch, weil sich der Verkehr verlagert hatte, nach und nach wieder aufgegeben. Die Vielzahl der benutzten Straßen war in jenen Jahren aber auch notwendig, um den Verkehr einigermaßen flüssig zu halten. In der Innenstadt waren Zusammenballungen natürlich nicht zu vermeiden, so wurde der Große Burstah im Jahre 1894 stündlich von 78 Pferdebahnwagen in jeder Richtung passiert, eine Zahl, die unfaßbar erscheint, wenn man daran denkt, daß heute nur zwei Linien durch diese Straße fahren. Aber damals gab es noch keine Untergrundbahn, die heute einen beachtlichen Teil des Oberflächenverkehrs aufgesogen hat, und das Fassungsvermögen der damals durchweg benutzten Einspännerwagen betrug etwa 25 Personen, war also nicht zu vergleichen mit dem Fassungsvermögen eines heutigen Dreiwagenzuges der Straßenbahn. Diese Zahlen halten selbstverständlich einem Vergleich mit den heutigen Beförderungsziffern nicht stand, denn jetzt sind es täglich über eine Million Menschen, die sich der Verkehrsmittel bedienen, sie zeigen aber trotzdem, daß die Verkehrsfachleute jener Jahre auch schon Sorgen hatten, wie sie den sprunghaft ansteigenden Verkehr durch die engen Straßen der Innenstadt schleusen sollten. So wurde schon 1893 ins Auge gefaßt, die seit 1876 geplante Eisenbahn nach Ohlsdorf durch eine Stadt- und Vorortbahn zu erweitern, die vom Bahnhof Sternschanze über Eppendorf nach Ohlsdorf und Barmbek führen sollte. Da aber gleichzeitig eine grundlegende Umgestaltung der hamburgischen Eisenbahnanlagen beabsichtigt war, vergingen noch eine Reihe von Jahren, bis sich aus diesem Plan unsere heutige S-Bahn, die Untergrundbahn und, im Zusammenhang mit der letzteren, der Durchbruch der Mönckebergstraße vom Rathausmarkt zum heutigen Hauptbahnhof herauskristallisiert hatten. So lange blieb die Straßenbahn noch die alleinige Trägerin des öffentlichen Verkehrs, die — jetzt elektrisch betrieben — von Jahr zu Jahr höhere Beförderungsziffern aufwies. Wenn auch schließlich zur Entlastung der König- und Poststraße der Jungfernstieg und zur Entlastung des Burstah der Mönkedamm mit herangezogen wurden, so blieb doch das zur Zeit der Pferdebahnen entstandene innerstädtische Liniennetz unverändert erhalten, in das erst der letzte Krieg einige empfindliche Lücken gerissen hat, die eines Tages auch wieder geschlossen sein werden.

Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft in Hamburg

Die Entwicklung der monatlichen Einnahmen aus Einzelfahrscheinen und Abonnements

1881 Monat	neue Linien der S.E.G. ℳ	alte Linien der P.E.G. ℳ	gesamt ℳ
1. Halbjahr	304 187,24	505 831,80	810 019,04
Juli	88 316,14		88 316,14
August	87 755,18	84 542,65	172 297,83
September	86 382,18	83 430,55	169 812,73
Oktober	96 298,89	77 898,95	174 197,84
November	88 744,63	69 944,—	158 688,63
Dezember	96 378,67	76 527,10	172 905,77
zus.	848 062,93	898 175,05	1 746 237,98

1882 Monat	neue Linien der S.E.G. ℳ	alte Linien der P.E.G. ℳ	gesamt ℳ
Januar	91 959,90	71 774,20	163 734,10
Februar	84 334,01	64 648,80	148 982,81
März	97 050,—	77 464,15	174 514,15
April	104 808,14	82 423,50	187 231,64
Mai	118 943,73	90 518,60	209 462,33
Juni	113 874,88	83 611,45	197 486,33
Juli	122 059,69	86 143,55	208 203,24
August	123 160,94	88 782,35	211 943,29
September	114 507,51	79 356,20	193 863,71
Oktober	112 614,—	79 802,75	192 416,75
November	103 365,58	73 142,75	176 508,33
Dezember	111 664,18	80 928,25	192 592,43
zus.	1 298 342,56	958 596,55	2 256 939,11

1883 Monat	neue Linien der S.E.G. ℳ	alte Linien der P.E.G. ℳ	gesamt ℳ
Januar	105 714,54	73 788,95	179 503,49
Februar	102 655,28	65 124,60	167 779,88
März	102 544,28	74 328,75	176 873,03
April	107 290,54	77 955,80	185 246,34
Mai	123 027,18	90 813,90	213 841,08
Juni	123 068,23	83 611,45	206 679,68
Juli	142 473,64	94 796,05	237 269,69
August	124 038,83	87 652,20	211 691,03
September	122 160,18	85 609,85	207 770,03
Oktober	117 277,54	85 340,35	202 617,89
November	109 680,33	80 489,10	190 169,43
Dezember	116 196,35	95 223,10	211 419,45
zus.	1 396 126,92	994 734,10	2 390 861,02

1884

a) Einzelfahrscheine

Monat	neue Linien der S.E.G.	alte Linien der P.E.G.	gesamt
	ℳ	ℳ	ℳ
Januar	106 925,30	85 981,50	192 906,80
Februar	95 898,90	78 052,75	173 951,65
März	107 015,45	87 119,10	194 134,55
April	112 927,25	93 943,30	206 870,55
Mai	123 130,55	98 677,10	221 807,65
Juni	128 765,40	104 200,85	232 966,25
Juli	126 763,65	97 707,70	224 471,35
August	128 700,20	100 694,25	229 394,45
September	125 464,50	96 873,35	222 337,85
Oktober	119 325,90	98 273,35	217 599,25
November	109 110,15	91 796,20	200 906,35
Dezember	119 315,05	102 797,75	222 112,80
zus.	1 403 342,30	1 136 117,20	2 539 459,50

b) Abonnements

Monat	neue Linien der S.E.G.	alte Linien der P.E.G.	gesamt
	ℳ	ℳ	ℳ
Januar	21 661,25	46 107,75	67,769,—
Februar	207,25	432,25	639,50
März	585,75	515,75	1 101,50
April	6 051,50	8 195,—	14 246,50
Mai	133,—	362,20	495,20
Juni	175,15	173,70	348,85
Juli	5 481,—	7 434,—	12 915,—
August	329,50	317,50	647,—
September	2 756,—	2 858,65	5 614,65
Oktober	3 324,75	3 967,75	7 292,50
November	172,50	127,—	299,50
Dezember	102,25	59,75	162,—
zus.	40 979,90	70 551,30	111 531,20
		1884 Gesamt	2 650 990,70

1885 (Linien der S.E.G. und P.E.G. nicht mehr getrennt)

Monat	Einzelfahrscheine	Abonnements	gesamt
	ℳ	ℳ	ℳ
Januar	199 508,30	83 499,50	283 007,80
Februar	179 687,10	1 142,75	180 829,85
März	201 202,25	742,—	201 944,25
April	215 069,45	14 660,—	229 729,45
Mai	231 230,80	569,50	231 800,30
Juni	225 528,95	131,50	225 660,45
Juli	229 439,40	15 027,—	244 466,40
August	228 064,60	329,35	228 393,95
September	217 244,10	7 697,70	224 941,80
Oktober	222 691,10	8 406,80	231 097,90
November	202 165,85	391,40	202 557,25
Dezember	229 978,45	158,—	230 136,45
zus.	2 581 810,35	132 755,50	2 714 565,85

1886

Monat	Einzelfahrscheine	Abonnements	gesamt
	ℳ	ℳ	ℳ
Januar	219 368,40	105 031,50	324 399,90
Februar	181 383,55	2 253,35	183 636,90
März	212 654,05	395,10	213 049,15
April	225 392,85	14 267,—	239 659,85
Mai	235 607,35	3 500,20	239 107,55
Juni	243 371,80	2 369,05	245 740,85
Juli	236 246,05	10 364,65	246 610,70
August	242 202,15	827,—	243 029,15
September	236 456,30	6 191,30	242 647,60
Oktober	239 637,85	6 044,05	245 681,90
November	224 831,20	773,95	225 605,15
Dezember	250 677,35	451,25	251 128,60
zus.	2 747 828,90	152 468,40	2 900 297,30

1887

Monat	Einzelfahrscheine	Abonnements	gesamt
	ℳ	ℳ	ℳ
Januar	229 646,55	125 695,50	355 342,05
Februar	196 680,35	1 318,—	197 998,35
März	224 861,45	1 135,50	225 996,95
April	239 831,30	13 182,50	253 013,80
Mai	260 802,75	3 389,—	264 191,75
Juni	251 024,80	2 185,70	253 210,50
Juli	257 355,65	10 854,—	268 209,65
August	251 495,60	1 218,—	252 713,60
September	243 577,80	5 808,—	249 385,80
Oktober	251 005,70	5 534,90	256 540,60
November	236 262,05	952,20	237 214,25
Dezember	268 015,05	645,60	268 660,65
zus.	2 910 559,05	171 918,90	3 082 477,95

1888

Monat	Einzelfahrscheine	Abonnements	gesamt
	ℳ	ℳ	ℳ
Januar	244 356,85	143,147,—	387 503,85
Februar	224 208,—	1 669,50	225 877,50
März	247 127,20	2 123,—	249 250,20
April	249 138,10	13 195,95	262 334,05
Mai	279 775,95	3 501,80	283 277,75
Juni	257 772,75	2 195,05	259 967,80
Juli	269 933,55	10 269,50	280 203,05
August	268 480,75	1 301,85	269 782,60
September	272 133,60	2 524,20	274 657,80
Oktober	287 474,—	9 107,—	296 581,—
November	251 046,90	1 257,05	252 303,95
Dezember	282 797,25	331,30	283 128,55
zus.	3 134 244,90	190 623,20	3 324 868,10

1889

Monat	Einzelfahrscheine ℳ	Abonnements ℳ	gesamt ℳ
Januar	258 933,75	161 246,15	420 179,90
Februar	233 077,20	2 893,—	235 970,20
März	264 560,—	2 325,35	266 885,35
April	276 350,80	14 520,—	290 870,80
Mai	309 351,95	5 284,65	314 636,60
Juni	330 074,80	2 886,35	332 961,15
Juli	315 886,85	11 797,55	327 684,40
August	322 439,40	1 883,—	324 322,40
September	319 904,—	2 787,40	322 691,40
Oktober	308 136,35	10 227,—	318 363,35
November	275 388,65	1 280,20	276 668,85
Dezember	301 323,20	456,40	301 779,60
zus.	3 515 426,95	217 587,05	3 733 014,00

1890

Monat	Einzelfahrscheine ℳ	Abonnements ℳ	gesamt ℳ
Januar	282 646,60	189 296,65	471 943,25
Februar	243 530,10	3 752,15	247 282,25
März	302 146,—	2 986,—	305 132,—
April	306 475,85	13 493,30	319 969,15
Mai	325 603,60	4 439,30	330 042,90
Juni	297 172,40	1 521,95	298 694,35
Juli	305 821,—	11 327,65	317 148,65
August	319 435,70	2 024,05	321 459,75
September	306 807,55	2 048,32	308 855,87
Oktober	322 580,95	10 773,35	333 354,30
November	290 358,20	1 239,90	291 598,10
Dezember	317 885,40	555,80	318 441,20
zus.	3 620 463,35	243 458,42	3 863 921,77

1891

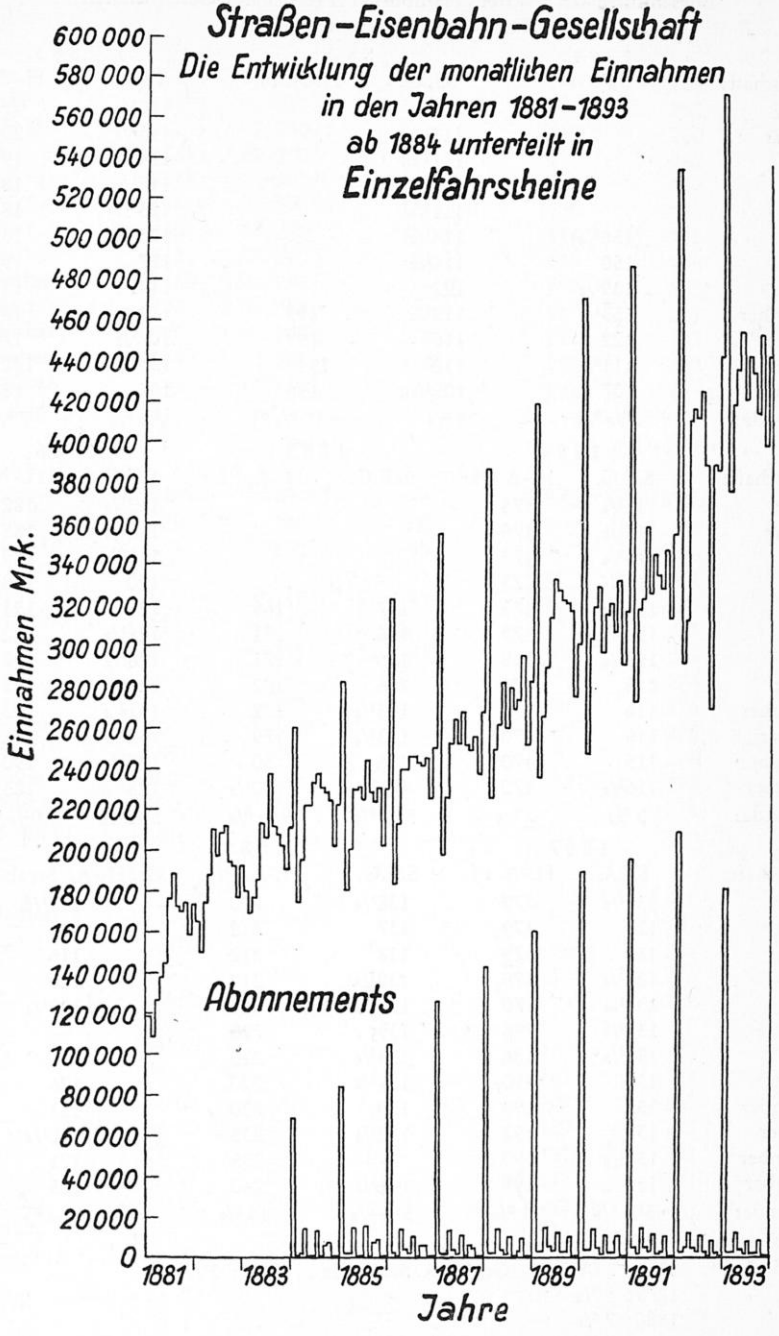
Monat	Einzelfahrscheine ℳ	Abonnements ℳ	gesamt ℳ
Januar	292 284,55	196 664,40	488 948,95
Februar	269 969,85	4 345,—	274 314,85
März	317 857,35	1 794,50	319 651,85
April	310 495,25	14 618,75	325 114,—
Mai	354 562,80	4 626,40	359 189,20
Juni	324 781,15	2 693,55	327 474,70
Juli	334 047,20	11 492,80	345 540,—
August	334 392,95	1 668,20	336 061,15
September	327 149,75	2 057,—	329 206,75
Oktober	337 582,—	10 443,15	348 025,15
November	313 437,85	1 658,70	315 096,55
Dezember	356 209,20	645,60	356 854,80
zus.	3 872 769,90	252 708,05	4 125 477,95

1892 (ab April einschl. Gr. H.-A. Strab-Ges.)

Monat	Einzelfahrscheine	Abonnements	gesamt
	ℳ	ℳ	ℳ
Januar	327 133,30	210 103,45	537 236,75
Februar	289 642,65	3 257,70	292 900,35
März	309 524,80	4 163,20	313 688,—
April	401 438,05	11 790,50	413 228,55
Mai	413 588,05	4 443,15	418 031,20
Juni	411 870,20	2 600,25	414 470,45
Juli	417 168,35	10 178,75	427 347,10
August	387 930,85	1 992,50	389 923,35
September	270 416,10	794,50	271 210,60
Oktober	382 569,55	8 130,78	390 700,33
November	386 782,75	1 678,55	388 461,30
Dezember	443 099,55	700,40	443 799,95
zus.	4 441 164,20	259 833,73	4 700 997,93

1893

Monat	Einzelfahrscheine	Abonnements	gesamt
	ℳ	ℳ	ℳ
Januar	392 574,15	181 168,55	573 742,70
Februar	374 242,35	3 084,70	377 327,05
März	418 798,25	2 510,80	421 309,05
April	426 754,35	11 790,80	438 545,15
Mai	453 218,85	3 483,40	456 702,25
Juni	421 216,—	1 899,30	423 115,30
Juli	438 344,25	7 007,30	445 351,55
August	434 365,60	1 926,50	436 292,10
September	416 042,35	1 389,60	417 431,95
Oktober	446 825,95	7 952,85	454 778,80
November	399 558,75	337,10	399 895,85
Dezember	444 370,30	559,50	444 929,80
zus.	5 066 311,15	223 110,40	5 289 421,55


Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft
Die Entwicklung der monatlichen Einnahmen
in den Jahren 1881–1893
ab 1884 unterteilt in
Einzelfahrscheine
Abonnements
Einnahmen Mrk.
600 000
580 000
560 000
540 000
520 000
500 000
480 000
460 000
440 000
420 000
400 000
380 000
360 000
340 000
320 000
300 000
280000
260 000
240000
220000
200 000
180 000
160 000
140 000
120 000
100 000
80000
60 000
40000
20000
0
1881
1883
1885
1887
1889
1891
1893
Jahre

Börsenkurse der Aktien Hamburger Pferdebahn-Gesellschaften

(Am Ende des angegebenen Monats)

Jahr:	1881	1882		1883	
Gesellschaft:	S.E.G.	S.E.G.	H.-A. Pf.	S.E.G.	H.-A. Pf.
Januar		111		110½	195
Februar		113½		115¾	200
März		111		114	198
April		101½		115½	182
Mai		111½		123¼	183
Juni	(156¾)	114½		123¼	182
Juli	150	114½		117	183
August	139½	122		114½	183
September	133½	119½	195	112½	183
Oktober	122	116	199	107½	177
November	111½	112	194	104¾	178
Dezember	107	109½	196	107	181
Dividende:	3¾ %	4 %	10 %*)	4⅕ %	7 %

Jahr:	1884		1885		1886	
Gesellschaft:	S.E.G.	H.-A. Pf.	S.E.G.	H.-A. Pf.	S.E.G.	H.-A. Pf.
Januar	111¼	175			117¼	182
Februar	114½	175			118¾	188
März	115¾	173			118¾	185
April	116¾	173			120	188
Mai	117¼	173	117	169	125	191
Juni	114¾	173	116	171	126½	192
Juli	113¼	168	116	171	126½	192
August	116	170	116	172	127¼	193
September	116	170	115¼	172	132¾	193
Oktober	116	170	113¾	179	132¾	191
November	115	170	115	180	132¼	190
Dezember	116¼	170	115¼	180½	128	185
Dividende:	5 %	7 %	5½ %	9½ %	5½ %	9½ %

Jahr	1887		1888		
Gesellschaft:	S.E.G.	H.-A. Pf.	S.E.G.	H.-A. Pf.	Gr. H.-A. Strab-Ges.
Januar	131½	179	138¼	200	115½
Februar	129	179	137	212	115
März	130	179	138	212	116
April	129¼	179	138¼	212	125
Mai	134¼	179	138¼	214	128¼
Juni	134¼	186	139	220	—
Juli	134½	186	138¼	220	126
August	135	190	138¼	220	126
September	133	199	139	230	131
Oktober	134	193	142¼	235	130¼
November	134½	199	—	235	121
Dezember	135	199	141¼	240	105
Dividende:	5½ %	11 %	5½ %	13 %	0 %*)

*) Dividenden früherer Jahre:

H.-A. Pf. 1878: 2 %
1879: 5 %
1880: 7 %
1881: 8 %

Gr. H.-A. Strab-Ges. 1887: 2½ %

Jahr:	1889			1890		
Gesellschaft:	S.E.G.	H.-A. Pf.	Gr. H.-A. Strab-Ges.	S.E.G.	H.-A. Pf.	Gr. H.-A. Strab-Ges.
Januar	141½	247	106¼	144	286	117
Februar	144⅛	250	109	143	260	116
März	142⅛	250	—	119½	260	102½
April	156¼	250	117	121	260	—
Mai	157½	262	118	125	260	—
Juni	154	275	111	126	250	—
Juli	150	280	112	126	240	116
August	142	282	107	130	245	116
September	146½	282	—	130	245	114
Oktober	147	282	129	125	235	107
November	142	282	118	123	235	107
Dezember	144	286	118	128	235	100
Dividende:	5 %	13 %	0 %	6 %	13 %	0 %

Jahr	1891			1892	
Gesellschaft:	S.E.G.	H.-A. Pf.	Gr. H.-A. Strab-Ges.	S.E.G.	H.-A. Pf.
Januar	125	248	100	103	268
Februar	123	250	99	—	256
März	120	267	92	101	261
April	118	267	93	100	265
Mai	117	267	(93)	105	261
Juni	114	258	(93)	100	265
Juli	113	260	(91½)	99	274
August	105	260		98	276
September	105	258		97	276
Oktober	99	258		95	276
November	100	258		98½	277
Dezember	100	245		93	276
Dividende:	4 %	16 %	—	0 %	17 %

Jahr	1893		1894	
Gesellschaft:	S.E.G.	H.-A. Pf.	S.E.G.	H.-A. Pf.
Januar	91½	280	96½	285
Februar	95	268	96½	276
März	99½	279	91½	280
April	100	279½	100	280
Mai	95½	279½	108½	300
Juni	97	279	105	300
Juli	92¼	263	105	300
August	—	263	109	300
September	97½	265	113	300
Oktober	92½	265	112	290
November	94½	263	112	290
Dezember	96	270	118	290
Dividende:	2 %	20 %	3 %	11 %

[1]) Reform 10. 3. 1882
[2]) Reform 27. 4. 1882
[3]) Reform 8. 1. 1882
[4]) Reform 30. 4. 1882
[5]) Reform 26. 5. u. 2. 6. 1882
[6]) Reform 19. 9. u. 14. 10. 1882
[7]) Reform 1. 9. 1882
[8]) Reform 9. 11. 1882
[9]) Reform 5. 12. 1882
[10]) Reform 1. 10. 1882
[11]) Reform 7. 4. 1883
[12]) Reform 27. 12. 1882
[13]) Reform 31. 12. 1882
[14]) Reform 2. 1. 1883
[15]) Reform 17. 1. 1883
[16]) Reform 9. 3. 1883
[17]) Reform 11. 1. 1883
[18]) St.A. Ka/11/17/52
[19]) Reform 20. 6. 1883
[20]) Reform 27. 9. 1883
[21]) Reform 13. 6. 1883
[22]) Reform 30. 11. 1883
[23]) Reform 3. 6. u. 1. 11. 1883
[24]) Reform 18. 7. 1883
[25]) Reform 30. 9. 1883
[26]) Reform 21. 11. 1883
[27]) Reform 30. 11. 1883
[28]) Hamb. Nachr. 4. 9. 1884
[29]) Reform 30. 12. 1883
[30]) St.A. Ka/11/17/59
[31]) Reform 16. 7. 1885
[32]) Reform 21. 8. 1885
[33]) Reform 18. 12. 1885
[34]) Reform 20. 12. 1885
[35]) St.A. Ka/VII/11/17/84
[36]) Reform 5. 5. u. 2. 12. 1885
[37]) Reform 12. 9. 1888
[38]) Reform 3. 10. 1885
[39]) Reform 15. 12. 1885
[40]) St.A. — FD. VII D 4 a (1878 — 370 a)
[41]) Reform 18. 8. 1886
[42]) Reform 20. 10. 1886
[43]) St.A. VII/Ka/11/17/67
[44]) Reform 6., 7. u. 8. 5. 1886
[45]) Reform 11. 9. u. 24. 12. 1886
[46]) Reform 19. 3. 1887
[47]) Zeitschr. f. d. ges. Lokal- u. Straßenbahnwesen 1898, Heft 2
[48]) Reform 27. 2. 1887
[49]) St.A. — Senats-Protokoll 8. 2. 1886
[50]) St.A. — Senats-Protokoll 10. 6. 1887 Ka/11/17/86
[51]) Reform 19. 3. 1887 Reform 18. 3. 1888
[52]) Reform 20. 10. 1887
[53]) St.A. — FD VII/D 4 a (1878 — 370 b)
[54]) Reform 26. 1. 1886
[55]) Reform 18. 3. 1888
[56]) Reform 17. 6. 1887
[57]) Reform 26. 9. 1888
[58]) Reform 10. 4. 1889
[59]) Reform 30. 11. 1888
[60]) Reform 21. 3. 1889
[61]) Reform 15., 24. u. 30. 5. 1889
[62]) Reform 5. 10. 1889
[63]) Reform 4. 6. 1889
[64]) Reform 7. 2. 1890
[65]) Reform 26. 3. 1890 Hamb. Corresp. 10. 4. 1890
[66]) Stat. Handb. f. d. Hmb. Staat. 4. Ausg. 1891
[67]) Hamburg und seine Bauten 1890
[68]) Reform 23. u. 28. 10. 1887
[69]) St.A. VII/Ka/11/17/88
[70]) St.A. VII/Ka/11/17/91
[71]) Reform 27. 10. 1889
[72]) Reform 11. 4. 1890 Hmb. Nachr. 10. 7. 1890
[73]) Reform 11. 3. 1890
[74]) Hmb. Nachr. 20. 12. 1890
[75]) Reform 28. 5. 1889
[76]) Hmb. Corresp. 29. 4. 1890
[77]) Hmb. Corresp. Reform 24. 4. 1890
[78]) Hmb. Nachr. 2. 10. 1890
[79]) Hmb. Nachr. 26. 3. 1891
[80]) Hmb. Nachr. 16. 1. 1891
[81]) St.A. — VII/Ka/11/17/84
[82]) Hmb. Nachr. 1. 9. 1890 Reform 3. 9. 1890
[83]) St.A. — VII/Ka/11/103
[84]) Hmb. Nachr. 21. 7. 1890
[85]) Hmb. Nachr. 11. 11. 1890
[86]) Hmb. Nachr. 21. 2. 1891
[87]) Hmb. Nachr. 29. u. 31. 12. 1890
[88]) Hmb. Nachr. 30. 4. 1891
[89]) Hmb. Nachr. 14. 4. 1891
[90]) Hmb. Nachr. 23. 6. 1891
[91]) Hmb. Nachr. 16. u. 17. 8. 1891
[92]) Hmb. Nachr. 1. 10. 1891

93) Hmb. Nachr. 8. 11. 1891
94) Hmb. Nachr. 24. 11. 1891
95) Hmb. Nachr. 25. 11. u. 8. 12. 1891
96) Hmb. Nachr. 5. 8. u. 8. 11. 1891
97) Hmb. Nachr. 24. 3. 1892
98) Hmb. Nachr. 20. 3. u. 23. 5. 1891
99) Hmb. Nachr. 29. 12. 1890
100) Hmb. Nachr. 23. 2. 1892
101) Hmb. Nachr. 31. 3. 1892
Hmb. Fremdbl. 19. 4. 1892
102) Hmb. Fremdbl. 5. 4. 1892
103) Hmb. Fremdbl. 8. 4. 1892
104) Hmb. Nachr. 23. 7. 1892
105) Hmb. Nachr. 6. 9. u. 1. 10. 1892
106) Hmb. Nachr. 4. 11. 1892
107) Hmb. Nachr. 11. 11. 1892
108) Hmb. Nachr. 13. 11. 1892
109) Hmb. Nachr. 19. 11. 1892
110) Hmb. Nachr. 9. 12. 1892
111) Reform 17., 18. u. 19. 12. 1889
112) Reform 5. 1. 1890
113) Reform 13. 2. 1890
114) Hmb. Nachr. 9. 4. u. 14. 5. 1891
115) Hmb. Fremdbl. 15. 6. 1892
116) Hmb. Nachr. 7. u. 21. 12 1892
117) Hmb. Nachr. 26. 3. 1893
118) Hmb. Nachr. 15. 12. 1892
119) Hmb. Nachr. 26. 2. 1893
120) Verw. Altona 1906, Band II
121) Reform 14., 15. u. 21. 11. 1889
Reform 30. 1. 1890
122) Reform 8. 2., 19. 7., 2. 9. 1890
123) Hmb. Nachr. 27. 4. 1893
124) Hmb. Nachr. 30. 5. 1893
125) Hmb. Nachr. 29. 7. 1893
126) Hmb. Nachr. 18. 3. 1894
127) Hmb. Nachr. 5. 3. 1894
Hmb. Fremdbl. 4. 4. 1894
128) Hmb. Fremdbl. 11., 15. u. 21. 5. 1894
129) Hmb. Fremdbl. 13. 6. 1894
130) Hmb. Nachr. 23. 6. 1896
131) Hmb. Nachr. 17. 8. 1895
132) Hmb. Nachr. 23. 10. 1895
133) Hmb. Nachr. 11. 9. u. 10. 11. 1895
134) Hmb. Nachr. 10. 11. 1894
135) Hmb. Nachr. 11. 4. 1896
136) Hmb. Nachr. 20. 8. 1896
137) Hmb. Nachr. 31. 10. 1896
138) Hmb. Fremdbl. 5. 1. 1897
139) Alton. Nachr. 22. 6. 1897
140) Hmb. Fremdbl. 20. 6. 1897
141) St.A. Akte der Stadt Wandsbek P 362, Band 1
142) Sammlerbrief Essen, 15. 10. 1946
143) Alton. Nachr. 18. 7. 1898
144) St.A. Akte Pol.-Beh. Wandsbek P 358 a.

12. Abschnitt

Zusammenstellung der Hamburger Omnibus- und Pferdebahnlinien in den Jahren 1839 — 1895

A) Omnibusse

A 1: Hamburg — Altona

Vorläufer: „Sechslingspost" zwischen Millerntor und Nobistor vom 1. 7. 1819 bis 1823 (?).

ab 31. 10. 1839 Hamburg Schweinemarkt — Steinstraße — Speersort — Bergstraße — Jungfernstieg — Neuer Wall — Ellerntorsbrücke — Alter Steinweg — Großneumarkt — Neuer Steinweg — Zeughausmarkt — Millerntor — Reeperbahn — Nobistor — Reichenstraße — Grund — Prinzenstraße — Mühlenstraße — Palmaille östl. Ende.
Besitzer Basson & Co., Hamburg.

ab 9. 8. 1840 im Sommer an Sonntagen bis Ottensen.

ab 1844 (?) Endpunkt in Altona Palmaille westl. Ende.

ab 1. 5. 1866 Besitzer: Basson'sche Omnibus Actien-Gesellschaft.

ab 27. 8. 1869 in Altona verlängert über Bahnhofstraße—Allee bis zur Wilhelm-
bis 27. 9. 1869 straße.

ab 16. 1. 1870 in Altona verlängert durch die Bahnhofstraße bis zum Schützenhof.

ab 1. 6. 1870 in Altona Endpunkt Ecke Markt- und Bahnhofstraße.

ab 26. 11. 1874
bis 31. 1. 1875 halbstündlich ein Wagen durch die Große Bergstraße in Altona.

ab 15. 4. 1878 Endpunkt in Altona an der Südseite der Palmaille beim Siegesdenkmal.

ab 1. 4. 1879 Endpunkt in Altona Klopstockstraße bei der Ottensener Kirche.

ab 1. 3. 1883 Verkürzung der Linie: nur noch vom Rathausmarkt Hamburg über Große Johannisstraße—Adolphsplatz—Adolphsbrücke—Neuer Wall, weiter wie bisher, aber nur bis Palmaille östl. Ende.

ab 1. 11. 1888 durch Kombinierung mit A 42 Endpunkt nicht mehr Rathausmarkt Hamburg, sondern von Adolphsbrücke über Alter Wall—Reesendamm — Alsterdamm — Alstertor — Pferdemarkt — Rosenstraße — Georgsplatz — Ernst-Merck-Straße — Lange Reihe — Barcastraße—Graumannsweg—Kuhmühle—Güntherstraße bis Lübscherbaum verlängert.

am 6. 5. 1890 Betrieb eingestellt, ersetzt durch B 34.

A 2: Hamburg — Altona

ab 15. 12. 1839 Hamburg Neuer Börsenplatz (Adolphsplatz)—Großer Burstah—Graskeller — Admiralitätstraße — Pulverturmsbrücke — Herrengraben—Bei der kleinen und großen Michaeliskirche—Mühlenstraße—Zeughausmarkt—Millerntor — Bernhardstraße — Pinnasberg — Große Elbstraße—Altona Holzhafen.

Besitzer: A. B. Italiener, Altona, J. F. H. Witt, Hamburg.

ab 26. 12. 1840 in Altona teilweise verlängert bis Schlafen-Hof bei Rainvilles Garten.

1841 Italiener scheidet aus, und die Linie verkehrt nur noch zweimal am Tage zur Börsenzeit.

ab 1. 1. 1844 Besitzer: D. W. Burmester, Hamburg.

ab 30. 4. 1854 Betrieb eingestellt.

ab 24. 6. 1859 Betrieb durch A. B. Italiener wieder aufgenommen.

Ende 1873 Betrieb eingestellt, siehe A 27.

A 3: Hamburg — Altona

ab 22. 12. 1839 Hamburg Schweinemarkt — Spitalerstraße — Breite Straße — Pferdemarkt—Alstertor—Zuchthausstraße—Jungfernstieg — Gänsemarkt—ABC-Straße — Neustädterstraße—Kohlhöfen—Marienstraße—Hütten — Zeughausmarkt — Millerntor — Reeperbahn — Nobistor — Reichenstraße—Grund—Königstraße—Palmaillenstraße bis Ecke Palmaille.

ab 19. 4. 1840 verlängert durch die Palmaille bis Ottensen (Rainvilles Garten).

am 27. 3. 1879 Betrieb eingestellt, siehe B 10.

Besitzer: verschiedene Hamburger und Altonaer Fuhrleute.

A 4: Hamburg — Horn

ab 27. 7. 1835 Hamburg vom Berge bei der Petrikirche—Speersort—Steinstraße—Steintor—Große Allee—Berliner Tor—Hammer- und Horner Landstraße bis Letzter Heller.

Besitzer: J. A. Jahns, Hamm.

ab 13. 7. 1840 morgens zwei Fahrten ab Schiffbek und eine Fahrt durch das „obere Hamm".

Sommer 1843 Endpunkt in der Rathausstraße.

ab 1. 8. 1844 Betrieb von A 8 übernommen.

A 5: Hamburg — Wandsbek

ab 19. 4. 1840 Speersort — Steinstraße — Schweinemarkt — Steintor — Steindamm — Lübecker Tor—Lübecker Straße—Wandsbeker Chaussee—Wandsbek (bei Linstant).

Besitzer: E. Petersen, Eilbek.

ab 28. 5. 1842 Betriebsgemeinschaft mit A 12.

ab 1. 7. 1868 Betrieb von A 12 übernommen.

A 6: Hamburg — Blankenese

Vorläufer 1835: Altona (Elbbrücke)—Blankenese.

ab Mitte 5. 1840 Gänsemarkt—Neuer Jungfernstieg—Theaterstraße—über den Wall zum Millerntor—Reeperbahn—Palmaille—Elbchaussee — Blankenese (Gastwirt Auer). Nur während der Sommermonate.

Besitzer: unbekannt.

1841 Fahrten nicht wieder aufgenommen.

A 7: Hamburg — Blankenese

ab Mitte 6. 1840 Poggenmühle über Jungfernstieg — Neuer Wall — Großneumarkt — Millerntor—Reeperbahn—Palmaille—Elbchaussee—Bankenese (Gastwirt Auer). Nur während der Sommermonate.

Besitzer: Hamburg-Blankeneser Omnibus-Compagnie.

1842 Besitzer: Interessengemeinschaft.

Herbst 1855 Basson & Co. an der Linie beteiligt.

seit 1856 nicht mehr erwähnt, siehe A 17.

A 8: Hamburg — Horn (Siehe auch A 4)

ab 28. 6. 1840	Neß—Große Reichenstraße—Fischmarkt—Domstraße—Speersort—Steinstraße—Steintor—Große Allee—Berliner Tor—Hammer- und Horner Landstraße bis Letzter Heller. Besitzer: Basson & Co.
ab 22. 10. 1840	während der Wintermonate nur bis Hammerbaum.
ab Sommer 1842	Endpunkt Speersort.
Winter 1842/43	nur bis Hammer Kirchenweg.
ab 1. 8. 1844	A 4 übernommen.
ab 17. 5. 1845	Die Fahrten ab Schiffbek wieder aufgegeben.
ab 1. 5. 1866	Besitzer: B.O.A.G.
ab 20. 12. 1866	Endpunkt Rathausmarkt.
ab 1. 4. 1879	durch Verschmelzung mit A 38 Linienführung über Spaldingstraße—Anckelmannstraße.
Anfang 11. 1880	Betrieb eingestellt, ersetzt durch B 14.

A 9: Hamburg — Hoheluft

ab 16. 6. 1840	Vorläufer: eine Morgenfahrt von der Esplanade nach Hoheluft und zurück bis Jungfernstieg.
ab 3. 7. 1840	Jungfernstieg — Gänsemarkt — Dammtor — Grindelallee — Hohelufthaussee—Hoheluft (Grenzhaus). Besitzer: J. F. H. Witt.
ab 25. 10. 1840	während der Wintermonate eingestellt.
ab 23. 10. 1841	während der Wintermonate eingestellt.
ab 16. 12. 1842	während der Wintermonate eingestellt.
ab Frühjahr 1843	ganzjährig betrieben.
ab 1. 1. 1844	Besitzer: D. W. Burmester.
ab 29. 1. 1844	Endpunkt Gänsemarkt.
ab 5. 1845	einige Fahrten bis Lokstedt (Museum) verlängert.
ab 1. 1. 1856	Besitzer: J. F. C. Berg.
ab 10. 1. 1856	Endpunkt Bergstraße 14.
ab 9. 1861	Besitzer: Jacob Wilhelm Kirchhoff.
ab 1. 1865	Besitzer: Th. Vett.
ab 4. 5. 1870	Betrieb eingestellt, ersetzt durch B 7.

A 10: Hamburg — Eimsbüttel

ab 19. 7. 1840	Jungfernstieg—Gänsemarkt — Dammtor — Grindelallee — Schlump—Schäferkamp—Schulterblatt—Eimsbüttel. Besitzer: J. F. H. Witt.
ab 14. 8. 1840	während der Wintermonate eingestellt.
ab 1. 9. 1841	während der Wintermonate eingestellt.
ab 3. 6. 1842	— 18. 9. 1842 wieder betrieben, Endpunkt in Hamburg jetzt Neuer Wall/Ecke Admiralitätstraße und in Eimsbüttel Heußhof.
ab 1. 10. 1843	während der Wintermonate eingestellt.
ab 1. 1. 1844	Besitzer: D. W. Burmester.
ab 29. 1. 1844	Fahrten wieder aufgenommen, Endpunkt Gänsemarkt.

seit 5. 1850 einige Fahrten über Schröderstiftstraße—Schäferkampsallee—Fruchtallee.

ab 1. 1. 1856 Besitzer: J. F. C. Berg.

ab 10. 1. 1856 Endpunkt Bergstraße 14.

ab 9. 1861 Besitzer: Jacob Wilhelm Kirchhoff.

ab 1. 1865 Besitzer: Th. Vett.

ab 31. 5. 1868 Betrieb eingestellt, Anschluß siehe B 4.

A 11: Hamburg—Rothenbaum und Pöseldorf—Eppendorf

Vorläufer: seit 1835 in den Sommermonaten eine Frühfahrt vom Jungfernstieg nach Eppendorf und zurück, ab 24. 6. 1840 auch eine Frühfahrt über Pöseldorf nach Harvestehude.

ab 21. 10. 1840 Jungfernstieg/Ecke Neuer Wall—Gänsemarkt—Dammtor—Rothenbaum—Eppendorf (Voigt Timmermann).

Besitzer: J. F. H. Witt.

ab 30. 10. 1840 auch über Pöseldorf nach Harvestehude (Gastwirt Lewens).

ab 1841 täglich eine Fahrt bis Groß Borstel.

ab Mitte 1842 Einige Eppendorfer Fahrten über Pöseldorf geleitet.

ab 1. 1. 1844 Besitzer: D. W. Burmester.

ab 29. 1. 1844 von 7 Fahrten 4 über Pöseldorf geleitet, Endpunkt Gänsemarkt, die Fahrt nach Groß Borstel wieder aufgegeben.

ab 1. 1. 1856 Besitzer: J. F. C. Berg.

ab 10. 1. 1856 Endpunkt Bergstraße 14.

ab 7. 8. 1858 täglich wieder 2 Fahrten ab Groß Borstel.

ab 9. 1861 Besitzer: Jacob Wilhelm Kirchhoff.

Winter 1861/62 nur mittwochs eine Fahrt nach Groß Borstel.

ab Sommer 1862 4—5 Fahrten täglich nach Groß Borstel, im Winter 1 Fahrt.

ab 1. 1865 Besitzer: Th. Vett.

? Endpunkt Neß (Hotel Kaisershof).

ab 1873 Endpunkt Dornbusch.

ab 1874 selbständige Linie von der Kleinen Johannisstraße nach Groß Borstel.

? Besitzer: Heinrich Lübcke.

ab 28. 10. 1880 Betrieb eingestellt, siehe B 11.

A 12: Hamburg—Wandsbek (Siehe auch A 5)

ab 27. 9. 1840 Bergstraße—Speersort—Steinstraße—Steintor—Steindamm—Lübecker Tor—Wandsbeker Chaussee—Wandsbek bei Ahlers.

Besitzer: Basson & Co.

ab 28. 5. 1842 Betriebsgemeinschaft mit A 5.

ab Sommer 1842 Endpunkt Speersort.

ab 1. 5. 1866 Besitzer: B.O.A.G.

ab 1. 4. 1866 Endpunkt Rathausmarkt.

ab 20. 12. 1866 Endpunkt Neuer Wall/Ecke Graskeller.

ab 1. 7. 1868 A 5 übernommen.

ab 19. 7. 1869 Endpunkt in Wandsbek Ecke Schloß- und Marktstraße.
ab 7. 1873 stündlich eine Fahrt von der Wandsbeker Chaussee über Eilbeker
bis 1. 5. 1875 Weg—Kurze und Lange Reihe—Sternstraße nach Wandsbek.
am 30. 4. 1876 Betrieb eingestellt, Anschluß siehe B 1.

A 13: Hamburg—Barmbek
ab Frühjahr 1841 Hamburg vom Berge bei der Petrikirche—Speersort—Steinstraße—Steintor—Steindamm—Lübecker Tor—Mühlendamm—Kuhmühle—Schürbek—Hamburger Straße—Barmbek Markt.
Besitzer: Schultz & Kröger.
Dezember 1843 Kröger scheidet aus und M. Erling tritt ein.
1847 M. Erling scheidet wieder aus.

A 14: Hamburg—Rothenburgsort
ab 8. 3. 1842 Meßberg (Bauhof)—Billwerder Neuendeich—Rothenburgsort.
Besitzer: J. A. Jahns.
ab 27. 9. 1860 Besitzer: Herm. Gottfr. Theodor Schultz.
ab 22. 9. 1867 Betrieb eingestellt, ersetzt durch B 3.
ab 23. 5. 1842
bis 25. 10. 1842 Betrieb wegen Schleusenbau bei Brandtshof eingestellt.
ab 30. 11. 1842 während der Wintermonate eingestellt.
ab Sommer 1843 Endpunkt in der Rathausstraße und eine Fahrt täglich bis Billwerderhude.
vermutlich 1849 eingegangen, Anschluß siehe A 20.

A 15: Hamburg—Hamm
ab 5. 5. 1844 Hammer Kirchhofstraße oben in Hamm—Schwarzestraße—Hinter dem Borgfelde—Berliner Tor—Steintor—Steinstraße—Speersort—Bei der alten Börse.
Besitzer: H. H. A. Schlottau.
ab 4. 8. 1844 Änderung die Linienführung: vom Steintor über den Wall—Ferdinandstraße und Hermannstraße.
ab 12. 12. 1844 Betrieb eingestellt.

A 16: Hamburg—Harburg
ab 12. 1. 1853 von der Petrikirche über den Grasbrook—Wilhelmsburg zum Bahnhof in Harburg.
Besitzer: J. A. H. Schlüter und E. Dieckmann.
Anfang 12. 1872 Betrieb mit Eröffnung der Eisenbahn von Hamburg nach Harburg eingestellt.

A 17: Altona—Blankenese
Vorläufer: Herbst 1852 und Sommer 1853 Sonntagslinie von der Ottensener Kirche nach Teufelsbrück.
Besitzer: F. Paulsmeier.
ab 4. 6. 1854 Altona Palmaille—Blankenese.
Besitzer: J. C. Brandenburg.
ab 12. 4. 1857
bis 1858 in Blankenese Anschluß nach Wedel.
ab Sommer 1864 Betrieb von A 18 übernommen.

A 18: Altona—Blankenese
seit 1855 Altona Fischmarkt—Palmaille—Blankenese.
Besitzer: W. H. Rasmus.

seit 1860 vermutlich bis 1877 betrieben	Besitzer: A. C. Köbcke.

A 19: Hamburg—Uhlenhorst

ab 1. 4. 1857	Speersort — Steinstraße — Steintor — Steindamm — Lübecker Tor — Mühlendamm—Kuhmühle—Schürbek—Uhlenhorster Weg—Schöne Aussicht—Uhlenhorster Fährhaus. Besitzer: Friedr. Elias Schultz.
ab 10. 10. 1858	Besitzer: Johann Franz Heinrich Schultz.
ab 16. 12. 1858	neue Linienführung: Uhlenhorster Fährhaus—Schöne Aussicht—Neuer Weg—Lohmühlenpforte—An der Alster—Ferdinandstor—Alsterdamm—Bergstraße—Hermannstraße—Rathausmarkt—Große Johannisstraße—Mühlenbrücke.
ab 1. 6. 1860	Änderung der Linienführung: Uhlenhorster Fährhaus—Fährstraße—Adolfstraße—Kurze Bleicherstraße—Hofweg—Uhlenhorster Weg—Neuer Weg, weiter wie bisher.
ab 3. 11. 1860	Änderung der Linienführung: Uhlenhorster Fährhaus—Schöne Aussicht—Auguststraße—Kurze Bleicherstraße, weiter wie bisher.
ab 8. 9. 1862	Besitzer: Hermann Gottfried Theodor Schultz.
ab 22. 8. 1863	Betrieb eingestellt.
ab 1. 11. 1863 bis Ende 5. 1864 und ab 12. 1864 bis 21. 1. 1865	nochmals betrieben durch J. A. H. Schlüter. später siehe B 5.

A 20: Hamburg—Rothenburgsort

	Vorläufer: A 14
ab 21. 5. 1857	Rathausstraße—Bergstraße—Speersort—Steinstraße—Wall—Deichtor—Banksstraße—Billwerder Neuendeich—Rothenburgsort Stadtwasserkunst. Besitzer: P. H. Dionysius.
ab 1. 10. 1858 bis 28. 2. 1859	während der Wintermonate eingestellt.
Frühjahr 1860	Betrieb aufgegeben.
ab 8. 7. 1860	Betrieb wieder aufgenommen. Besitzer: M. Meyer.
ab 8. 1864	Besitzer: G. Lutter.
ab 26. 1. 1867	Besitzer: G. Schmidt.
ab 1. 5. 1872	einige Fahrten über Billhorner Röhrendamm.
ab 20. 4. 1875	Besitzer: B.O.A.G. neue Linienführung: Adolphsplatz (ab 20. 5. 1875 Kleine Johannisstraße)—Rathausstraße—Speersort—Steinstraße—Johannisskloster—Banksstraße—Billhorner Röhrendamm bzw. Billwerder Neuendeich—Rothenburgsort Wasserkunst (Rückkehrend Banksstraße—Deichtorstraße—Meßberg—Hopfensack—Kleine Reichenstraße—Fischmarkt—Kleine Bäckerstraße—Dornbusch—Große Bäckerstraße).
ab Ende 10. 1880	Betrieb eingestellt, ersetzt durch B 13.

A 21: Hamburg—Eimsbüttel

ab 13. 7. 1862	Bergstraße—Jungfernstieg—Gänsemarkt—Valentinskamp—Dragonerstall—Poolstraße—Kohlhöfen—Großneumarkt—Neuer Steinweg—Millerntor—Eimsbütteler Straße—Neuer Pferdemarkt—Neue Rosenstraße—Bartelsstraße—Belle Alliance. Besitzer: Jacob Wilhelm Kirchhoff.
ab Sommer 1863	einige Fahrten bis Sophienallee.
ab 1. 1865	Besitzer: Th. Vett.
ab 1. 9. 1865	neue Linienführung: vom Dragonerstall über Holstentor—Feldstraße—Neuer Kamp—Neuer Pferdemarkt, weiter wie bisher.
ab 31. 5. 1868	neue Linienführung: Neß (Hotel Kaisershof)—Adolphsplatz—Bleichenbrücke—Große Bleichen—Wexstraße—Großneumarkt—Kohlhöfen—Poolstraße—Holstentor—Feldstraße—Neuer Kamp—Neuer Pferdemarkt—Schulterblatt—Eimsbütteler Chaussee—Eimsbüttel—Marktplatz/Heußweg.
ab 1873	Endpunkt Dornbusch.
ab Herbst 1873	Besitzer: Hauptmann a. D. Marquardt.
ab 1. 1. 1875	Besitzer: B.O.A.G.
ab 15. 4. 1874	Endpunkt Adolphsplatz.
ab 28. 9. 1881	Betrieb eingestellt, ersetzt durch B 18.

A 22: Hamburg—Eimsbüttel

ab 31. 5. 1868	Neß (Hotel Kaisershof)—Adolphsplatz—Bleichenbrücke—Große Bleichen—Wexstraße—Großneumarkt—Neuer Steinweg—Zeughausmarkt—Millerntor—Eimsbütteler Straße—Neuer Pferdemarkt—Schulterblatt—Eimsbütteler Chaussee—Eimsbüttel Marktplatz/Heußweg. Besitzer: B.O.A.G.
ab 1873	Endpunkt Dornbusch.
ab 6. 7. 1873	Extrawagen vom Dornbusch über Schulterblatt—Eppendorfer Weg—Osterstraße—Heußweg zum Eimsbütteler Marktplatz.
ab 15. 4. 1874	Endpunkt Adolphsplatz.
ab 1. 12. 1874	neue Linienführung in Eimsbüttel: anstatt Eimsbütteler Chaussee über Lindenallee—Fruchtallee zum Marktplatz.
ab 1876	nicht mehr Fruchtallee, sondern jetzt alle Fahrten über Eppendorfer Weg—Osterstraße—Heußweg.
ab 18. 10. 1882	Betrieb eingestellt, später ersetzt durch B 22.

A 23: Sonderlinie Millerntor—Altona Wilhelmstraße

ab 2. 9. 1869	Millerntor—Eimsbütteler Straße—Kieler Straße—Große Rosen-
bis 14. 9. 1869	straße—Holstenstraße—Wilhelmstraße (rückkehrend über Allee—Holstenstraße). Besitzer: B.O.A.G.

A 24: Hamburg—Zollvereins-Niederlage

ab 12. 7. 1871	Neß (Hotel Kaisershof)—Adolphsplatz—Bleichenbrücke—Große Bleichen—Wexstraße—Großneumarkt—Kohlhöfen—Poolstraße—Holstentor—Karolinenstraße—Zollvereins-Niederlage.
ab 6. 9. 1871	verlängert über 2. Durchschnitt bis Grindelallee/Grindelhof.
ab 1873	Endpunkt Dornbusch.
ab 1. 9. 1875	verlängert durch den Grindelhof bis Ecke Hochallee. Vermutlich 1880 Betrieb eingestellt, später ersetzt durch B 16. Besitzer: Th. Vett.

A 25: Harburger Bahnhof — Dammtor Bahnhof

ab 15. 10. 1872 Harburger Bahnhof—Meyerstraße—Brooktor—1. und 2. Brandstwiete—Fischmarkt — Große Reichenstraße — Neß — Börsenbrücke — Adolphsplatz — Alter Wall — Reesendamm — Jungfernstieg — Gänsemarkt—Dammtorstraße—Dammtor Bahnhof.
Besitzer: B.O.A.G.

ab 20. 11. 1872 verlängert über Grindelallee—An der Verbindungsbahn—Schröderstiftstraße — Schäferkampsallee — Fruchtallee — Eppendorfer Weg—Osterstraße bis Ecke Heußweg.

ab 20. 1. 1873 nur noch zwischen Brooktor und Eimsbüttel, außerdem von der Schröderstiftstraße über Kleiner Schäferkamp und Weidenallee nach der Fruchtallee.

ab 13. 3. 1873 wieder vom Harburger Bahnhof.

ab 12. 5. 1873 nur noch zwischen Dornbusch und Eimsbüttel wieder über Schäferkampsallee und durch den Heußweg bis Eimsbüttel Marktplatz.

ab 5. 7. 1873 Betrieb eingestellt, siehe A 22.

A 26: Lübecker Tor — Altona Holstenstraße

ab 1. 11. 1872 Lübecker Tor—Lohmühlenstraße—Brunnenstraße—Bleicherstraße—Lange Reihe — Ernst-Merck-Straße — Georgsplatz — Rosenstraße — Pferdemarkt—Alstertor—Alsterdamm—Reesendamm—Alter Wall—Bleichenbrücke — Große Bleichen — Wexstraße — Großneumarkt — Neuer Steinweg—Zeughausmarkt—Millerntor—Eimsbütteler Straße —Kieler Straße—Hummeltor—Große Rosenstraße—Holstenstraße/Ecke Allee.
Besitzer: B.O.A.G.

ab 1. 4. 1877 Änderung der Linienführung: Kuhmühle—Graumannsweg—Barcastraße—Lange Reihe, weiter wie bisher.

ab 12. 5. 1883 nur noch zwischen Adolphsplatz und Holstenstraße (Mönkedamm—Kuhmühle siehe A 42).

ab Ende 4. 1887 Änderung der Linienführung in Altona: von der Holstenstraße über Norder Reihe—Jägerstraße nach der Kieler Straße, weiter wie bisher.

ab 22. 12. 1888 Betrieb eingestellt, Anschluß siehe B 23.

A 27: Hamburg Fischmarkt — Altona Holzhafen

ab Anf. 7. 1873 Hamburg Fischmarkt — Kleine Bäckerstraße — Dornbusch — Große Bäckerstraße—Börsenbrücke—Großer Burstah—Graskeller—Admiralitätstraße — Schaartor — Stubbenhuk — Brauerknechtsgraben — Schaarmarkt — Eichholz — Hafentor — Hafenstraße — Pinnasberg — Pinnastor—Kleine Elbstraße—Altona Fischmarkt—Große Elbstraße.
Besitzer: Ed. Tavernier und J. A. Schlüter.

ab 28. 2. 1875 verlängert vom Fischmarkt über Kleine Reichenstraße—Hopfensack—Winserbrücke—Meßberg—Bauhof—1. Klosterstraße—Bergedorfer Straße zum Bahnhof Klostertor.

ab 22. 9. 1881 Betrieb eingestellt.

A 28: Hamburg Schweinemarkt — Altona Große Bergstraße

Vorläufer: siehe A 1.

ab 1. 2. 1875 Schweinemarkt — Steinstraße — Speersort — Bergstraße — Jungfernstieg—Neuer Wall—Bleichenbrücke—Große Bleichen—Wexstraße—Großneumarkt—Neuer Steinweg—Zeughausmarkt—Millerntor—Reeperbahn—Nobistor—Reichenstraße—Große Bergstraße bis Ecke Allee.

Besitzer: B.O.A.G.

ab 15. 4. 1875 verlängert bis St. Georg:
Lübecker Tor—Lohmühlenstraße—Brunnenstraße—Bleicherstraße—Lange Reihe—Ernst-Merck-Straße—Georgsplatz—Rosenstraße—Pferdemarkt—Alstertor—Alsterdamm—Reesendamm Alter Wall—Bleichenbrücke, weiter wie bisher.

ab Anf. 3. 1876 Änderung der Linienführung: Kuhmühle—Graumannsweg—Barcastraße—Lange Reihe, weiter wie bisher.

am 31. 3. 1877 Betrieb eingestellt, Abschnitt Kuhmühle—Millerntor siehe A 26.

A 29: Hamburg—Uhlenhorst

Vorläufer: A 19 und B 5.

ab 21. 5. 1875 Graskeller/Ecke Alter Wall—Reesendamm—Alsterdamm—Ferdinandstor—An der Alster—Mundsburgerbrücke—Papenhuderstraße—Uhlenhorster Weg—1. und 2. Adolfstraße—Karlstraße—Hofweg bis Ecke Körnerstraße.
Besitzer: C. H. Soltau, C. H. Hopf Nachf.

am 30. 4. 1876 Betrieb eingestellt, später siehe B 11.

A 30: Lübecker Tor—Graskeller

Vorläufer: A 12.

ab 1. 3. 1876 Lübecker Straße/Ecke Mühlendamm—Lübecker Tor—Steindamm—Steintorbrücke—Schweinemarkt—Steinstraße—Speersort—Rathausstraße—Große Johannisstraße—Großer Burstah—Graskeller/Ecke Neuer Wall.
Besitzer: C. H. Soltau, C. H. Hopf Nachf.

ab Mai 1883 Endpunkt Rödingsmarkt.

ab 1. 7. 1883 Besitzer: Omnibus Act.-Ges. vorm. Soltau.

ab 5. 3. 1886 verlängert vom Rödingsmarkt über Heiligengeistbrücke—Michaelisbrücke—Große Michaelisstraße—Mühlenstraße bis Zeughausmarkt.

am 30. 4. 1890 Betrieb eingestellt, ersetzt durch B 34.

A 31: Steintorplatz—St. Pauli

ab Mitte 1876 Steintorplatz (Schadendorfs Hotel)—Großer Burstah—Millerntor—Reeperbahn (Heinestraße).
Besitzer: B.O.A.G.

am 31. 10. 1876 Betrieb eingestellt.

A 32: Altona—Holstenstraße—Langenfelde—Stellingen

Vorläufer: seit 1859 Eidelstedt—Altona—(Hamburg) unregelmäßig 2—3mal in der Woche.

ab 26. 8. 1876 im Anschluß an A 26 von der Holstenstraße über Kieler Chaussee bis Stellingen (Friedenseiche).
Besitzer: B.O.A.G.

Anf. 10. 1876 Betrieb eingestellt (anschließend kurzfristig von Ed. Tavernier betrieben, 1877 und 1880 nochmals von privater Seite).

A 33: Altonaer Ringlinie

ab 15. 7. 1878 Altona Rathausmarkt—Grund—Kleine Freiheit—Brunnenstraße—Adolfstraße—Schulterblatt—Belle Alliance—Allee—Holstenstraße—Große Johannisstraße—Kleine Bergstraße—Altona Rathausmarkt.
Besitzer: Ed. Tavernier.

am 17. 8. 1878 Betrieb eingestellt, später siehe B 19.

A 34: Alter Wall — Zollvereins-Niederlage — Eimsbüttel
Siehe auch A 24.

ab 7. 5. 1878 Alter Wall—Reesendamm—Jungfernstieg—Gänsemarkt—Valentinskamp—Dragonerstall—Holstentor—Karolinenstr.—2.Durchschnitt—Grindelallee—Schlump bis Schäferkamp.
Besitzer: Heinrich Lübcke.

ab 7. 1. 1881 Besitzer: J. H. Wittern und Änderung der Linienführung: Gänsemarkt—Dammtorstraße—Dammtor—Grindelallee—Schlump—Schäferkamp, siehe auch A 36.

am 28. 8. 1881 Betrieb eingestellt.

A 35: Rothenbaum — St. Pauli

ab 13. 8. 1878 Hallerstraße—Schlump—Kleiner Schäferkamp—Bartelsstraße—Neue Rosenstraße—Neuer Pferdemarkt—Eimsbütteler Straße—Paulinenstraße—Jägerstraße—Kieler Straße—Talstraße—Heinestraße.
Besitzer: Heinrich Lübcke.
Betriebsdauer unbekannt, später siehe B 37.

A 36: Alter Wall — Altona — Eimsbüttel

ab 6. 10. 1878 Alter Wall—Reesendamm—Jungfernstieg—Gänsemarkt—Valentinskamp — Dragonerstall — Holstentor — Feldstraße — Neuer Kamp — Neuer Pferdemarkt — Schulterblatt — Belle Alliance — Eimsbütteler Straße bis Heinrichstraße.
Besitzer: Heinrich Lübcke.

ab Ende 10. 1878 Änderung der Linienführung: ab Gänsemarkt über Dammtorstraße—Dammtor—An der Verbindungsbahn—Schröderstiftstraße—Schäferkampsallee—Fruchtallee.

ab 7. 1. 1881 Besitzer: J. H. Wittern und Änderung der Linienführung: ab Gänsemarkt wie zuerst bis Holstentor, dann Karolinenstraße—Schröderstiftstraße—Schäferkampsallee—Fruchtallee, siehe auch A 34.

am 28. 8. 1881 Betrieb eingestellt, Anschluß siehe B 16.

A 37: Fischmarkt — Hammerbrook

ab 13. 8. 1878 Fischmarkt — Kleine Reichenstraße — Meßberg — Spaldingstraße — Hammerbrookstraße—Süderstraße.
Besitzer: T. Olffen.
Betriebsdauer unbekannt, später siehe B 29.

A 38: Rathausmarkt — Spaldingstraße

ab Ende 1878 Rathausmarkt—Spaldingstraße bis Heidenkampsweg.
Besitzer: B.O.A.G.

ab Anf. 1. 1879 verlängert bis Hammerbaum.

am 1. 4. 1879 verschmolzen mit A 8, siehe daselbst.

A 39: Rathausmarkt — Hammerdeich

ab Anf. 7. 1879 Rathausmarkt—Amsinckstraße—Grüner Deich—Hammerdeich bis Borstelmannsweg.
Besitzer: unbekannt.
Betriebsdauer unbekannt.

A 40: Hamburg — Ohlsdorf

ab 6. 7. 1879 Hamburg Schweinemarkt — Glockengießerwall — Lombardsbrücke — Esplanade—Dammtordamm—Mittelweg—Eppendorfer Landstraße—

Winterhuder Brücke — Alsterdorferstraße — Ohlsdorf (Friedhofskapelle).
Besitzer: W. Grund.

vermutl. 10. 1880 Betrieb eingestellt, ersetzt durch B 12.

A 41: Eppendorf — Ohlsdorf

ab 18. 2. 1880 im Anschluß an A 11 von Eppendorf Marktplatz nach Ohlsdorf.
Besitzer: Heinrich Lübcke.

am 28. 10. 1880 Betrieb eingestellt, ersetzt durch B 12.

A 42: Mönkedamm — Kuhmühle

Vorläufer: A 26.

ab 12. 5. 1883 Mönkedamm—Alter Wall—Reesendamm—Alsterdamm—Alstertor—Pferdemarkt — Rosenstraße — Georgsplatz — Ernst-Merck-Straße — Lange Reihe—Barcastraße—Graumannsweg—Kuhmühle.
Besitzer: B.O.A.G.

ab 1. 6. 1883 ab Kuhmühle verlängert durch die Güntherstraße bis Lübscherbaum.

ab 1. 11. 1888 verschmolzen mit A 1, siehe daselbst.

A 43: Eppendorf — Groß Borstel

Vorläufer: A 11.

ab 25. 5. 1890 im Anschluß an B 11 von Eppendorf Marktplatz nach Groß Borstel.
Besitzer: Interessengemeinschaft.

am 28. 10. 1894 Betrieb eingestellt.

A 44: Nachtomnibuslinie St. Pauli — St. Georg

ab 10. 11. 1894 Reeperbahn—Millerntor—Zeughausmarkt—Neuer Steinweg—Großneumarkt — Wexstraße — Große Bleichen — Gerhofstraße — Gänsemarkt—Jungfernstieg—Bergstr.— Speersort—Steinstraße—Schweinemarkt—Steintorbrücke—Steindamm.
Besitzer: Omnibus-Compagnie.
Betriebsdauer unbekannt.

A 45: Horn — Billwerder

Vorläufer: 1840—1848 J. A. Jahns und M. Erling,
1880—1881 unregelmäßig, Besitzer unbekannt.

ab 25. 10. 1891 Horn Letzer Heller—Blaue Brücke—Billwerder (Erholung).
Besitzer: Interessengemeinschaft.

am 15. 5. 1892 Betrieb eingestellt.

A 46: Wandsbek — Tonndorf — Altrahlstedt

ab 26. 8. 1889 im Anschluß an B 1 von Wandsbek (Zoll) nach Altrahlstedt (Marktplatz).
Besitzer: Gebr. Ellerbrook, Duvenstedt.

1900 Besitzer: Ferd. Schreck, Wandsbek.

am 1. 10. 1908 Betrieb eingestellt.

A 47: Wandsbek — Farmsen

ab 1. 1. 1905 im Anschluß an B 1 von Wandsbek Zollstraße nach Farmsen (Werk- und Armenhaus).
Besitzer: Fr. H. Witten, G. Fr. A. P. Andres.

1906 (?) Betrieb eingestellt.

A 48: Altona Holstenstraße—Kirchhöfe am Diebsteich
im Anschluß an B 23.
seit 1889 erwähnt.
Besitzer: unbekannt.

A 49: Veddel—Wilhelmsburg
ab 4. 10. 1891 im Anschluß an B 35 von Veddel Marktplatz nach Wilhelmsburg Hamburger Chaussee.
Besitzer: Wilhelmsburger Omnibus-Ges. eingetr. Gen. m. b. H.
Betriebsdauer unbekannt.

A 50: (Eppendorf)—Ohlsdorf—Ochsenzoll
von 1902 bis 1916 betrieben.
Besitzer: unbekannt.

B) Pferdebahnen

B 1: Rathausmarkt—Wandsbek
Vorläufer: A 5 und A 12.
ab 16. 8. 1866 Rathausmarkt—Hermannstraße—Ferdinandstraße—Glockengießerwall—Steintorbrücke—Steindamm—Lübecker Tor—Lübecker Str.—Wandsbeker Chaussee—Wandsbek Markt—Wandsbek Zoll.
Besitzer: P. E. G.
Ende 1873 Erste Versuche mit Dampfwagen.
am 4. 11. 1877 ein Dampfwagen erstmals fahrplanmäßig eingesetzt.
Ende 11. 1877 der Dampfwagen wieder außer Betrieb.
ab 17. 5. 1878 Fortsetzung der Versuche mit Straßenlokomotiven.
am 8. 9. 1879 der Senat genehmigt die Einführung des Dampfbetriebes auf der Wandsbeker Strecke.
Juli 1881 Besitzer: S. E. G.
ab 22. 6. 1897 elektrischer Betrieb zwischen Rathausmarkt und Wandsbek Markt.
ab 1. 10. 1897 elektrischer Betrieb auch zwischen Wandsbek Markt und Wandsbek Zoll.

B 2: Wandsbek Markt—Wandsbek Bahnhof
ab 24. 10. 1866 Wandsbek Markt—Marktstraße—Wandsbek Bahnhof, in den ersten Jahren durchgehende Wagen ab Rathausmarkt.
Besitzer: P. E. G.
7. 1881 Besitzer: S. E. G.
am 14. 10. 1894 Betrieb eingestellt.

B 3: Rathausmarkt—Mühlendamm—Barmbek
Vorläufer: A 13.
ab 8. 6. 1867 Rathausmarkt—Hermannstraße—Ferdinandstraße—Glockengießerwall—Steintorbrücke—Steindamm—Lübecker Tor—Mühlendamm—Kuhmühle—Schürbekerstraße—Hamburger Str.—Barmbek Markt—Barmbek Zoll.
Besitzer: P. E. G.
7. 1881 Besitzer: S. E. G.
ab 17. 7. 1883 nur noch zwischen Rathausmarkt und Winterhuder Weg, zwischen Winterhuder Weg und Barmbek Zoll ersetzt durch B 21.
ab 22. 2. 1891 vom Winterhuder Weg durch die Hamburger Straße bis Bahnhof Mesterkamp verlängert.

ab 12. 4. 1892 vom Rathausmarkt verlängert über Große Johannisstraße—Großer Burstah—Rödingsmarkt—Graskeller—Ellerntorsbrücke—Alter und Neuer Steinweg—(rückkehrend über Mühlenstraße—Große Michaelisstraße—Heiligengeistbrücke)—Millerntor—Reeperbahn—Wilhelmsplatz.

ab 31. 5. 1895 elektrischer Betrieb, Endpunkt Barmbek Markt.

B 4: Rathausmarkt—Eimsbüttel

Vorläufer: A 10.

ab 5. 9. 1868 Rathausmarkt — Hermannstraße — Ferdinandstraße — Lombardsbrücke—Esplanade—Dammtordamm — Grindelallee — Schlump — Schäferkampsallee—Fruchtallee—Eimsbüttel Markt.

Besitzer: P. E. G.

7. 1881 Besitzer: S. E. G.

ab 1. 12. 1883 Änderung der Linienführung: Rathausmarkt—Schleusenbrücke—Poststraße—Königstraße—Gerhofstraße—Gänsemarkt—Dammtorstraße—Dammtordamm—An der Verbindungsbahn—Schröderstiftstraße—Schäferkampsallee, weiter wie bisher (Grindelallee—Schlump siehe B 24).

ab 21. 1. 1895 elektrischer Betrieb.

B 5: Schürbek—Walhalla (Uhlenhorst)

Vorläufer: A 19.

ab 15. 11. 1868 vom Bahnhof Schürbek durch den Uhlenhorster Weg bis Hofweg (Walhalla).

Besitzer: P. E. G.

ab 3. 3. 1869 Betrieb wieder eingestellt.

ab 7. 2. 1870 Betrieb wieder aufgenommen.

ab 14. 3. 1870 Betrieb endgültig eingestellt, später siehe A 29.

B 6: Wandsbek Markt—Groß-Jüthorn

ab 18. 12. 1869 Wandsbek Markt—Goethestraße—Jüthornstraße—Groß Jüthorn, in den ersten Jahren durchgehende Wagen ab Rathausmarkt, später nur bei besonderen Anlässen (Pfingsten, Horner Rennen).

Besitzer: P. E. G.

7. 1881 Besitzer: S. E. G.

ab 23. 9. 1899 mittels Gleisverbindung durch die Goßlerstraße mit B 8 zu einer Schleifenlinie verschmolzen.

am 27. 12. 1922 Betrieb eingestellt.

B 7: Rathausmarkt—Hoheluft

Vorläufer: A 9.

ab 4. 5. 1870 Rathausmarkt — Hermannstraße — Ferdinandstraße — Lombardsbrücke—Esplanade—Dammtordamm—Grindelallee—Grindelberg—Hoheluftchaussee—Hoheluft Grenzhaus.

Besitzer: P. E. G.

7. 1881 Besitzer: S. E. G.

ab 1. 12. 1883 Änderung der Linienführung: Rathausmarkt—Schleusenbrücke—Poststraße—Königstraße—Gerhofstraße—Gänsemarkt—Dammtordamm, weiter wie bisher.

ab 22. 12. 1892 Hoheluft Grenzhaus—Lokstedt als Anschlußlinie.

ab 10. 11. 1894 elektrischer Betrieb Rathausmarkt—Hoheluft.

ab 9. 3. 1898 elektrischer Betrieb Hoheluft—Lokstedt.

B 8: Wandsbek — Hotel Marienthal

ab 1. 5. 1874 Wandsbek Markt—Goethestraße—Jüthornstraße—2. Marienstraße—2. Lindenstraße—Oktaviostraße—Parkstraße bis Hotel Marienthal, in den ersten Jahren durchgehende Wagen ab Rathausmarkt.
Besitzer: P. E. G.

7. 1881 Besitzer: S. E. G.

ab 23. 9. 1899 verschmolzen mit B 6, siehe daselbst.

B 9: Rathausmarkt — Hamm

Vorläufer: A 4, A 8, A 15.

ab 11. 12. 1875 Rathausmarkt — Hermannstraße — Ferdinandstraße—Glockengießerwall — Steintorbrücke — Große Allee — Beim Strohhause — Berliner Tor—Bürgerweide—Mittelstraße—Hamm Marktplatz.
Besitzer: P. E. G.

7. 1881 Besitzer: S. E. G.

ab 1. 1. 1896 elektrischer Betrieb.

B 10: Hamburg — Altona

Vorläufer: A 1, A 2, A 3, A 28.

ab 15. 4. 1878 Rathausmarkt (hinter der Börse)—Alter Wall (rückkehrend Großer Burstah — Große Johannisstraße) — Graskeller — Ellerntorsbrücke — Alter Steinweg — Großneumarkt — Neuer Steinweg (rückkehrend Mühlenstraße — Schlachterstraße) — Zeughausmarkt — Millerntor — Reeperbahn — Nobistor — Reichenstraße, dann Große Bergstraße—Bahnhofstraße und Grund—Königstraße zum Bahnhof Altona.
Besitzer: H.-A. Pf.

ab 11. 8. 1881 verlängert vom Rathausmarkt über Rathausstraße—Speersort—Steinstraße—Altmannstraße—Brookesstraße bis Ecke Große Allee.

ab 1. 9. 1885 Änderung der Linienführung: von Altona kommend nicht mehr durch die Schlachterstraße, sondern über Große Michaelisstraße—Michaelisbrücke—Heiligengeistbrücke zum Großen Burstah.

ab Anf. 8. 1886 Großer Burstah—Große Johannisstraße in beiden Richtungen befahren.

ab 26. 1. 1896 elektrischer Betrieb.

B 11: Alsterringbahn

Vorläufer: A 11, A 19, A 29, B 5.
Pferdemarkt — Breite Straße — Lilienstraße — Georgsplatz — Ernst-Merck-Straße — Lange Reihe — Barcastraße — Buchtstraße — Mundsburgerdamm—Papenhuder Straße—Hofweg—Mühlenkamp—Langer Kamp — Dorotheenstraße—Winterhuder Marktplatz — Eppendorfer Straße — Kirchenweg — Heinickestraße — Eppendorfer Landstraße—Eppendorfer Chaussee — Rothenbaumchaussee — Dammtordamm — Esplanade — Lombardsbrücke — Glockengießerwall — Georgsplatz — Rosenstraße — Pferdemarkt.
Besitzer: S. E. G.

ab 7. 6. 1880 Pferdemarkt—Uhlenhorst—Winterhude.

ab 22. 7. 1880 Esplanade/Dammtordamm—Rothenbaum—Winterhude.

ab 13. 8. 1880 Esplanade—Lombardsbrücke—Pferdemarkt.

ab 2. 8. 1881 Änderung der Linienführung: ab Esplanade nicht mehr zum Pferdemarkt, sondern über Dammtorstraße zum Gänsemarkt.

ab 1. 10. 1883 vom Gänsemarkt verlängert über Gerhorfstraße—Königstraße—Poststraße—Schleusenbrücke zum Rathausmarkt und anstatt Ge-

orgsplatz—Pferdemarkt jetzt Glockengießerwall—Ferdinandstraße—Hermannstraße—Rathausmarkt.

ab 2. 11. 1894 elektrischer Betrieb Rathausmarkt — Rothenbaum — Eppendorfer Baum.

ab 10. 11. 1894 elektrischer Betrieb Eppendorfer Baum—Eppendorf Markt.

ab 20. 2. 1895 elektrischer Betrieb Rathausmarkt—Uhlenhorst—Dorotheenstraße.

ab 12. 5. 1895 elektrischer Betrieb Dorotheenstraße—Winterhuder Marktplatz—Eppendorf Marktplatz.

B 12: Winterhude—Ohlsdorf

Vorläufer: A 40, A 41.

ab 24. 7. 1880 Winterhude Marktplatz—Alsterdorf—Ohlsdorf, in den ersten Jahren durchgehende Wagen von Hamburg.

Besitzer: S. E. G.

ab 28. 3. 1896 elektrischer Betrieb.

B 13: Dornbusch—Rothenburgsort

Vorläufer: A 14, A 20.

ab 20. 10. 1880 Dornbusch — Große Reichenstraße — Fischmarkt — Kleine Reichenstraße—Hopfensack—Winserbrücke—Meßberg — Bauhof — Deichtorstraße—Banksstraße—Billhorner Röhrendamm—Vierländerstraße—Rothenburgsort Zollstätte.

Besitzer: S. E. G.

ab 16. 11. 1892 verlängert vom Dornbusch über Neß—Börsenbrücke (rückkehrend Große Johannisstraße—Schauenburgerstraße—Fischmarkt)—Großer Burstah — Graskeller — Stadthausbrücke — Kaiser-Wilhelm-Straße — Holstentor—Feldstraße—Neuer Kamp—Neuer Pferdemarkt—Neue Rosenstraße — Bartelsstraße — Vereinsstraße — Meißnerstraße (rückkehrend Lindenallee)—Eppendorfer Weg—Osterstraße—Parkstraße—Müggenkampstraße bis Ecke Langenfelder Damm.

ab 19. 8. 1895 elektrischer Betrieb Rothenburgsort—Neuer Pferdemarkt, zwischen Neuer Pferdemarkt und Langenfelde siehe B 29.

ab 11. 11. 1895 mit Einführung des elektrischen Betriebes nach Langenfelde wieder auf dem alten Wege — aber Lindenallee in beiden Richtungen — nach Langenfelde verlängert.

B 14: Dornbusch—Horn

Vorläufer: A 4, A 8, A 38.

ab 2. 11. 1880 Dornbusch — Große Reichenstraße — Fischmarkt — Kleine Reichenstraße—Hopfensack—Winserbrücke—Meßberg—Bauhof—1. und 2. Klosterstraße—Platz vor dem Klostertor—Spaldingstraße—Anckelmannstraße — Hammer Landstraße — Horner Landstraße — Letzter Heller.

Besitzer: S. E. G.

ab 21. 11. 1892 verlängert vom Dornbusch über Neß—Börsenbrücke (rückkehrend Große Johannisstraße—Schauenburgerstraße—Fischmarkt) — Großer Burstah — Graskeller — Stadthausbrücke — Kaiser-Wilhelm-Straße — Holstentor—Carolinenstraße—Rentzelstraße bis Grindelallee.

ab 1. 6. 1893 verlängert über Grindelhof bis Haller Straße/Ecke Rothenbaumchaussee.

ab 19. 8. 1895 nur noch zwischen Dornbusch und Horn, zwischen Dornbusch und Haller Straße siehe B 27.

ab 13. 4. 1896 elektrischer Betrieb.

B 15: Ringbahn um die innere Stadt

ab 14. 6. 1881 Bahnhofsplatz — Wall beim Johanniskloster — Glockengießerwall — Lombardsbrücke — Esplanade — Ringstraße — Holstentor — Glacis — Chaussee—Millerntor — Sylter Allee — Landungsbrücken—Johannisbollwerk—Vorsetzen — Niederbaumbrücke — Sandtorkai — Brooktorkai—Poggenmühle—Wandrahmsbrücke—Meßberg— 1. und 2. Klosterstraße—Bahnhofsplatz.
Besitzer: S. E. G.

ab 27. 9. 1888 Änderung der Linienführung: vom Baumwall über Steinhöft—Schaartorbrücke—Kajen—Bei dem neuen Krahn—Bei den Mühren—Zippelhaus—Dovenfleet zum Meßberg.

ab 5. 3. 1894 elektrischer Betrieb.

B 16: Holstentor — 2. Durchschnitt

Vorläufer: A 24, A 34.

ab 14. 6. 1881 im Anschluß an B 15 vom Holstentor durch die Karolinenstraße zum 2. Durchschnitt (Laufgraben).
Besitzer: S. E. G.

ab 21. 11. 1892 verschmolzen mit B 14, siehe daselbst.

B 17: Rathausmarkt — Mittelweg — Winterhude

Vorläufer: A 11.

ab 2. 8. 1881 Gänsemarkt—Dammtorstraße — Dammtordamm—Ulmenallee—Mittelweg — Frauental — Streekbrücke — Maria-Louisen-Straße — Dorotheenstraße.
Besitzer: S. E. G.

ab 1. 10. 1883 vom Gänsemarkt verlängert über Gerhofstraße—Königstraße—Poststraße—Schleusenbrücke zum Rathausmarkt.

ab 23. 10. 1895 elektrischer Betrieb.

B 18: Adolphsplatz — Langenfelde

Vorläufer: A 21.

ab 29. 9. 1881 Adolphsplatz—Bleichenbrücke—Große Bleichen—Wexstraße—Großneumarkt — Thielbek — Kohlhöfen — Poolstraße — Holstentor—Feldstraße—Neuer Kamp—Neuer Pferdemarkt—Neue Rosenstraße—Bartelsstraße — Vereinsstraße — Meißnerstraße — Eppendorfer Weg—Osterstraße—Parkstraße—Müggenkampstraße.
Besitzer: S. E. G.

ab 16. 11. 1892 verschmolzen mit B 13, siehe daselbst.

B 19: Altonaer Ringbahn

Vorläufer: A 33.

ab 31. 5. 1882 Klopstockstraße—Palmaille—Große Mühlenstraße—Große Prinzenstraße—Rathausmarkt—Grund—Kleine Freiheit—Große Brunnenstraße — Adolfstraße — Juliusstraße — Schulterblatt — Belle-Alliance—Hamburger Straße—Allee—Bahnhofstraße—Klopstockstraße.
Besitzer: H.-A. N.W.T.C.

ab 9. 7. 1882 Endpunkt Belle Alliance.
1892 Besitzer: H.-A. T.

ab 11. 12. 1898 elektrischer Betrieb.

B 20: Adolphsplatz — Heußweg

Verstärkungslinie für B 18.

ab 14. 6. 1883 Adolphsplatz—Bleichenbrücke—Große Bleichen—Wexstraße—Großneumarkt—Thielbek—Kohlhöfen — Poolstraße — Holstentor — Feld-

straße—Neuer Kamp—Neuer Pferdemarkt—Neue Rosenstraße—Bartelsstraße—Vereinsstraße—Meißnerstraße—Eppendorfer Weg—Osterstraße bis Heußweg.
Besitzer: S. E. G.

ab 8. 12. 1891 vom Adolphsplatz verlängert über Börsenbrücke—Große Bäckerstraße—Dornbusch—Große Reichenstraße—Fischmarkt—Brandstwiete bis zum Zollkanal.

ab 16. 11. 1892 verschmolzen mit B 27, siehe daselbst.

B 21: Rathausmarkt—Lange Reihe—Graumannsweg—Barmbek

ab 17. 7. 1883 Rathausmarkt—Hermannstraße—Ferdinandstraße—Glockengießerwall—Ernst-Merck-Straße—Lange Reihe—Barcastraße—Graumannsweg—Kuhmühle—Schürbekerstraße—Hamburger Straße—Barmbek Markt—Barmbek Zoll.
Besitzer: S. E. G.

ab 22. 2. 1891 nur noch zwischen Rathausmarkt und Winterhuder Weg, weiter nach Barmbek siehe B 36.

ab 10. 12. 1892 verlängert von Kuhmühle über Güntherstraße—Freiligrathstraße—Landwehr—Burgstraße bis Borgfelderstraße, zwischen Kuhmühle und Winterhuder Weg siehe B 34.

ab 15. 6. 1894 verlängert vom Rathausmarkt über Große Johannisstraße—Großer Burstah—Rödingsmarkt—Steinhöft—Baumwall—Vorsetzen—Johannisbollwerk bis Landungsbrücken.

ab 24. 6. 1895 Endpunkt wieder Rathausmarkt, zwischen Rathausmarkt und Landungsbrücken siehe B 36.

ab 11. 9. 1895 elektrischer Betrieb zwischen Rathausmarkt und Landwehr, zwischen Landwehr und Burgstraße siehe B 28.

ab 11. 11. 1895 elektrischer Betrieb auch zwischen Landwehr und Burgstraße und verlängert vom Rathausmarkt über Große Johannisstraße—Großer Burstah—Graskeller—Stadthausbrücke—Kaiser-Wilhelm-Straße—Holstentor—Feldstraße—Neuer Kamp—Neuer Pferdemarkt—Neue Rosenstraße—Bartelsstraße—Lindenallee—Eppendorfer Weg—Osterstraße bis Heußweg.

B 22: Millerntor—Eimsbüttel

Vorläufer: A 22.

ab 1. 8. 1883 Millerntor—Eimsbütteler Straße—Neuer Pferdemarkt—Schulterblatt—Belle Alliance.
Besitzer: H.-A. N.W.T.C.

ab 30. 5. 1884 verlängert von Belle Alliance über Eimsbütteler Chaussee—Sophienallee bis Pinneberger Weg.

ab 12. 7. 1884 verlängert vom Pinneberger Weg bis Eimsbüttel Markt.

ab 14. 11. 1885 verlängert vom Millerntor über Zeughausmarkt—Mühlenstraße—Große Michaelisstraße—Michaelisbrücke—Heiligengeistbrücke zum Rödingsmarkt, rückkehrend über Graskeller—Ellerntorsbrücke—Alter Steinweg—Großneumarkt—Neuer Steinweg—Zeughausmarkt.

4. 1892 Besitzer: H.-A. T.

ab 1. 12. 1897 elektrischer Betrieb.

B 23: Millerntor—Altona Holstenstraße

Vorläufer: A 23, A 26.

ab 28. 9. 1883 Millerntor—Eimsbütteler Straße—Kieler Straße—Hummeltor—Große Rosenstraße—Holstenstraße/Ecke Allee.
Besitzer: H.-A. N.W.T.C.

ab 1. 4. 1888 verlängert vom Millerntor über Zeughausmarkt—Mühlenstraße—Große Michaelisstraße—Michaelisbrücke—Heiligengeistbrücke zum Rödingsmarkt, rückkehrend über Graskeller—Ellerntorsbrücke—Alter Steinweg—Großneumarkt—Neuer Steinweg—Zeughausmarkt.
ab 4. 1892 Besitzer: H.-A. T.
ab Sommer 1893 verlängert in der Holstenstraße bis zum Bahnhof Holstenstraße.
ab 6. 5. 1898 elektrischer Betrieb.

B 24: Rathausmarkt—Schlump
Ersatz- und Verstärkungslinie für B 4.
ab 1. 12. 1883 Rathausmarkt—Schleusenbrücke—Poststraße—Königstraße—Gerhofstraße—Gänsemarkt—Dammtorstraße—Dammtordamm—Grindelallee—Schlump bis Schäferkampsallee.
Besitzer: S. E. G.
ab 3. 10. 1891 Endpunkt Schlump/Ecke Grindelallee, zwischen Grindelallee und Schäferkampsallee ersetzt durch B 37.
ab 11. 11. 1891 erweitert zum Grindelring (Blauer Ring):
ab Rathausmarkt wie bisher zur Grindelallee, dann weiter über Grindelberg—Isestraße—Blumenweg—Eppendorferbaum—Rothenbaumchaussee—Dammtordamm—Dammtorstraße—Gänsemarkt—Gerhofstraße—Königstraße—Poststraße—Schleusenbrücke—Rathausmarkt (in beiden Richtungen).
ab 2. 11. 1894 elektrischer Betrieb.

B 25: Millerntor—Hoheluft
ab 30. 5. 1884 Millerntor—Eimsbütteler Straße—Neuer Pferdmarkt—Schulterblatt—Belle Alliance—Eimsbütteler Chaussee—Eppendorfer Weg—Schulweg—Im Gehölz—Gärtnerstraße.
Besitzer: H.-A. N.W.T.C.
ab 12. 7. 1884 verlängert durch die Gärtnerstraße bis Hoheluftchaussee.
ab 14. 11. 1885 verlängert vom Millerntor über Zeughausmarkt—Mühlenstraße—Große Michaelisstraße—Michaelisbrücke—Heiligengeistbrücke zum Rödingsmarkt, rückkehrend über Graskeller—Ellerntorsbrücke—Alter Steinweg—Großneumarkt—Neuer Steinweg—Zeughausmarkt.
ab 4. 1892 Besitzer: H.-A. T.
ab 1. 12. 1897 elektrischer Betrieb.

B 26: Brandstwiete—Eimsbüttel
ab 19. 12. 1885 Brandstwiete/Dovenfleet—Fischmarkt—Kleine Bäckerstraße—Dornbusch—Große Bäckerstraße—Börsenbrücke—Adolphsplatz—Bleichenbrücke—Heuberg—ABC-Straße—Gänsemarkt—Dammtorstraße—Ringstraße—Todtenallee—Lagerstraße—Schanzenstraße—Weidenallee—Weidenstieg bei der Eimsbütteler Kirche.
Besitzer: S. E. G.
ab 8. 12. 1891 Änderung der Linienführung: Pferdemarkt—Breite Straße—Lilienstraße (rückkehrend Rosenstraße)—Georgsplatz—Glockengießerwall—Lombardsbrücke—Esplanade—Ringstraße, weiter wie bisher. (Zwischen Bleichenbrücke und Brandstwiete ersetzt durch B 20.)
ab 13. 5. 1894 elektrischer Betrieb zwischen Eimsbüttel und Georgsplatz.
ab 19. 5. 1894 elektrischer Betrieb auch zwischen Georgsplatz und Pferdemarkt.
ab 3. 5. 1896 verlängert vom Weidenstieg über Bismarckstraße bis Osterstraße/Ecke Eppendorfer Weg.

B 27: Deichtorstraße — Stadtwasserkunst

Verstärkungslinie für B 13.

ab 19. 8. 1886 Deichtorstraße — Banksstraße — Billhorner Röhrendamm — Stadtwasserkunst.
Besitzer: S. E. G.

ab 23. 12. 1890 nur noch zwischen Stadtwasserkunst und Billhorner Brückenstraße, zwischen Billhorner Röhrendamm und Deichtorstraße ersetzt durch B 35.

ab 25. 11. 1891 wieder verlängert über Billhorner Röhrendamm — Banksstraße — Deichtorstraße — Meßberg — Hopfensack — Kleine Reichenstraße — Fischmarkt—Große Reichenstraße bis Dornbusch.

ab 16. 11. 1892 verlängert vom Dornbusch über Neß—Börsenbrücke (rückkehrend Große Johannisstraße—Schauenburgerstraße—Fischmarkt)—Großer Burstah — Graskeller — Stadthausbrücke — Kaiser-Wilhelm-Straße — Holstentor—Feldstraße—Neuer Kamp—Neuer Pferdemarkt—Neue Rosenstraße — Bartelsstraße — Vereinsstraße — Meißnerstraße (rückkehrend Lindenallee)—Eppendorfer Weg—bis Ecke Osterstraße.

ab 19. 8. 1895 elektrischer Betrieb und neue Linienführung: vom Holstentor über Karolinenstraße—Rentzelstraße—Grindelhof zur Hallerstraße/Ecke Rothenbaumchaussee, zwischen Holstentor und Osterstraße ersetzt durch B 32.

B 28: St. Georg — Altona Ottensen

ab 16. 9. 1887 Beim Strohhause/Große Allee—Pulverteich (rückkehrend Kreuzweg) — Hansaplatz—Baumeisterstraße—Großer Kirchenweg—Ernst-Merck-Straße — Glockengießerwall — Ferdinandstraße — Hermannstraße—Rathausmarkt—Große Johannisstraße—Großer Burstah—Rödingsmarkt — Steinhöft — Baumwall — Vorsetzen — Johannisbollwerk—Landungsbrücken—Hafenstraße—Antonistraße—Paulsplatz—Hamburger und Altonaer Hochstraße—Breite Straße—Palmaille—Klopstockstraße westl. Ende.
Besitzer: Gr. H.-A. Strab-Ges.

ab 1. 5. 1891 Besitzer: S. E. G.

ab 1. 3. 1893 verlängert von Große Allee über Beim Strohhause—Berliner Tor—Borgfelderstraße bis Burgstraße.

ab 28. 4. 1893 verlängert von der Klopstockstraße über Flottbeker Chaussee—Othmarscher Twiete bis Othmarschen am Teich.

ab 11. 9. 1895 verlängert durch die Burgstraße bis zur Eisenbahnunterführung an
bis 10. 11. 1895 der Landwehr.

ab 13. 4. 1896 Endpunkt in der Borgfelderstraße beim Ausschlägerweg.

ab 20. 8. 1896 elektrischer Betrieb zwischen Borgfelderstraße und Ottensen (Klopstockstraße), nach Othmarschen siehe B 39.

ab 4. 5. 1898 nur noch zwischen Borgfelderstraße und Landungsbrücken.

ab 19. 7. 1898 verlängert von Landungsbrücken über Davidstraße—Wilhelminenstraße—Paulinenplatz—Jägerstraße—Neuer Pferdemarkt—Neue Rosenstraße—Schanzenstraße—Kleiner Schäferkamp—Schlump—Grindelberg—Isestraße—Blumenweg—Curschmannstraße — Martinistraße zum Eppendorfer Krankenhaus.

B 29: Fischmarkt — Hammerbrook

Vorläufer: A 37.

ab 21. 10. 1887 Fischmarkt—Kleine Reichenstraße—Hopfensack—Meßberg—Bauhof —1. und 2. Klosterstraße—Platz vor dem Klostertor—Spaldingstraße—Hammerbrookstraße bis Ecke Süderstraße.
Besitzer: S. E. G.

ab 12. 11. 1892 verlängert vom Fischmarkt über Große Reichenstraße—Neß—Börsenbrücke (rückkehrend Große Johannisstraße—Schauenburgerstr.—Fischmarkt) — Großer Burstah — Graskeller—Stadthausbrücke—Kaiser-Wilhelm-Straße — Holstentor — Feldstraße — Neuer Kamp bis Neuer Pferdemarkt.

ab 19. 8. 1895 verlängert vom Neuen Pferdemarkt über Neue Rosenstraße—Bartelsstraße—Vereinsstraße—Meißnerstraße (rückkehrend Lindenallee)—Eppendorfer Weg—Osterstraße—Parkstraße—Müggenkampstraße bis Langenfelderdamm.

ab 23. 10. 1895 Betrieb durch die Lindenallee in beiden Richtungen.

ab 11. 11. 1895 Endpunkt wieder Neuer Pferdemarkt, zwischen Neuer Pferdemarkt und Langenfelde elektrischer Betrieb durch B 13.

ab 13. 4. 1896 elektrischer Betrieb.

B 30: Rathausmarkt — Uhlenhorst (Langer Zug)

Verstärkungslinie an Werktagen für B 11.

ab 1. 12. 1888 Rathausmarkt — Hermannstraße — Ferdinandstraße—Glockengießerwall—Ernst-Merck-Straße—Lange Reihe—Barcastraße—Buchtstraße—Mundsburgerdamm—Papenhuderstraße—Hofweg bis Langer Zug. Besitzer: S. E. G.

ab 22. 2. 1891 verlängert über Mühlenkamp—Langer Kamp—Dorotheenstraße bis zum Bahnhof Dorotheenstraße.

ab 20. 2. 1895 elektrischer Betrieb.

B 31: Mühlendamm — Holstentor

Mühlendamm — Steindamm — Steintorbrücke — Glockengießerwall—Lombardsbrücke—Esplanade—Ringstraße—Holstentor.

ab 1. 6. 1889 anläßlich der Industrie- und Gewerbeausstellung betrieben.

bis 7. 10. 1889 Besitzer: S. E. G.

B 32: Baumwall — Süderstraße

ab 12. 3. 1890 Baumwall — Steinhöft — Schaartorbrücke — Kajen — Bei dem neuen Krahn—Bei den Mühren—Zippelhaus—Dovenfleet—Meßberg—1. u. 2. Klosterstraße—Platz vor dem Klostertor—Amsinckstraße—Süderstraße bis Hammerbrookstraße.
Besitzer: S. E. G.

ab 2. 5. 1891 verlängert in der Süderstraße bis ungefähr Grevenweg und vom Baumwall über Vorsetzen—Johannisbollwerk bis Landungsbrücken.

ab 15. 6. 1894 Änderung der Linienführung: vom Dornbusch über Große Reichenstraße — Fischmarkt — Kleine Reichenstraße — Hopfensack — Meßberg, weiter wie bisher. Zwischen Landungsbrücken und Rödingsmarkt siehe B 21.

ab 19. 8. 1895 verlängert vom Dornbusch über Neß—Börsenbrücke (rückkehrend Große Johannisstraße—Schauenburgerstraße—Fischmarkt)—Großer Burstah — Graskeller — Stadthausbrücke — Kaiser-Wilhelm-Straße — Holstentor—Feldstraße—Neuer Kamp—Neuer Pferdemarkt—Neue Rosenstraße—Vereinsstraße—Meißnerstraße (rückkehrend Lindenallee)—Eppendorfer Weg bis Osterstraße.

ab 23. 10. 1895 Betrieb durch die Lindenallee in beiden Richtungen.

ab 11. 11. 1895 Endpunkt wieder Dornbusch, zwischen Dornbusch und Osterstraße elektrischer Betrieb durch B 21.

ab 24. 5. 1896 elektrischer Betrieb.

B 33: St. Georg — St. Pauli Fischmarkt

Verstärkungslinie für B 28.

ab 5. 5. 1890 Beim Strohhause/Große Allee—Pulverteich (rückkehrend Kreuzweg)—Hansaplatz—Baumeisterstraße—Großer Kirchenweg—Ernst-Merck-Straße — Glockengießerwall — Ferdinandstraße — Hermannstraße—Rathausmarkt—Große Johannisstraße—Großer Burstah—Rödingsmarkt — Steinhöft — Baumwall — Vorsetzen — Johannisbollwerk—Landungsbrücken—Hafenstraße bis St. Pauli Fischmarkt.
Besitzer: Gr. H.-A. Strab-Ges.

ab 1. 5. 1891 Besitzer: S. E. G.

am 23. 7. 1892 Betrieb eingestellt.

B 34: Hohenfelde — St. Pauli

Vorläufer: A 1, A 30.

ab 8. 5. 1890 Angerstraße/Lübecker Straße — Lübecker Tor — Lohmühlenstraße — Brunnenstraße—Rostocker Straße—Hansaplatz—Baumeisterstraße—Lange Reihe—Ernst-Merck-Straße—Glockengießerwall—Ferdinandstraße — Hermannstraße — Rathausmarkt — Große Johannisstraße — Großer Burstah — Graskeller — Ellerntorsbrücke — Alter Steinweg — Großneumarkt — Neuer Steinweg (rückkehrend Mühlenstraße — Große Michaelisstraße — Michaelisbrücke — Heiligengeistbrücke) — Zeughausmarkt—Millerntor—Reeperbahn—Wilhelmsplatz.
Besitzer: Gr. H.-A. Strab-Ges.

ab 1. 5. 1891 Besitzer: S. E. G.

ab 12. 4. 1892 teilweise Linienführung über Steindamm—Steintorbrücke—Glockengießerwall.

ab 10. 12. 1892 die über Steindamm laufenden Wagen zu den Hauptverkehrszeiten über Mühlendamm—Kuhmühle—Schürbekerstraße bis Winterhuder Weg durchgeführt.

ab 31. 5. 1895 elektrischer Betrieb Hohenfelde—St. Pauli.

ab 4. 10. 1896 verlängert vom Mühlendamm über Lübecker Straße—Wandsbeker Chaussee bis Richardstraße.

ab 1. 10. 1897 verlängert von St. Pauli über Nobistor—Reichenstraße—Grund—Rathausmarkt—Große Prinzenstraße—Große Mühlenstraße (rückkehrend Breite Straße—Lange Straße—Rathausmarkt—Neueburg)—Palmaille—Klopstockstraße—Flottbeker Chaussee bis Hohenzollernring.

B 35: Veddel — Landungsbrücken

ab 23. 12. 1890 Tunnelstraße—Veddel Marktplatz—Elbbrücke—Billhorner Brückenstraße — Billhorner Röhrendamm — Banksstraße — Deichtorstraße — Meßburg — Dovenfleet — Zippelhaus — Bei den Mühren — Bei dem neuen Krahn — Kajen — Schaartorbrücke — Steinhöft — Baumwall — Vorsetzen—Johannisbollwerk—Landungsbrücken.
Besitzer: S. E. G.

ab 5. 11. 1892 verlängert von Landungsbrücken über die neue Rampenstraße—Davidstraße — Wilhelminenstraße — Paulinenplatz — Jägerstraße — Neuer Pferdemarkt — Neue Rosenstraße — Schanzenstraße — Kleiner Schäferkamp—Schlump bis Ecke Grindelberg.

ab 30. 7. 1893 verlängert über Grindelberg—Isestraße—Blumenweg—Curschmannstraße—Martinistraße bis Eppendorfer Krankenhaus.

ab 9. 4. 1894 elektrischer Betrieb zwischen Veddel und Schlump, zum Eppendorfer Krankenhaus siehe B 38.

B 36: Rathausmarkt — Lange Reihe — Mundsburgerdamm — Barmbek

ab 22. 2. 1891 Rathausmarkt — Hermannstraße — Ferdinandstraße — Glockengießerwall — Ernst-Merck-Straße — Lange Reihe — Barcastraße — Buchtstraße — Mundsburgerdamm — Hamburger Straße — Barmbek Markt — Barmbek Zoll.
Besitzer: S. E. G.

ab 31. 1. 1895 elektrischer Betrieb.

ab 25. 6. 1895 verlängert vom Rathausmarkt über Große Johannisstraße — Großer Burstah — Rödingsmarkt — Schaartorbrücke — Steinhöft — Baumwall — Vorsetzen — Johannisbollwerk bis Landungsbrücken.

ab 20. 8. 1896 verlängert von Landungsbrücken über Hafenstraße — Antonistraße — Paulsplatz — Hamburg-Altonaer Hochstraße — Breite Straße — Palmaille bis Klopstockstraße.

ab 1. 11. 1896 Beiwagen bis und ab Othmarschen durchgeführt (B 39).

ab 1. 10. 1897 verlängert über Flottbeker Chaussee bis Hohenzollernring.

B 37: St. Pauli — Schlump

Vorläufer: A 35.

ab 3. 10. 1891 Davidstraße bei der Actienbrauerei — Wilhelminenstraße — Paulinenplatz — Jägerstraße — Neuer Pferdemarkt — Neue Rosenstraße — Schanzenstraße — Kleiner Schäferkamp — Schlump/Ecke Grindelberg.
Besitzer: S. E. G.

ab 5. 11. 1892 verschmolzen mit B 35, siehe daselbst.

B 38: Eppendorferbaum — Eppendorf Krankenhaus

ab 30. 7. 1893 siehe B 35.
Besitzer: S. E. G.

ab 9. 4. 1894 im Anschluß an B 24 vom Eppendorferbaum über Curschmannstraße — Martinistraße zum Eppendorfer Krankenhaus.

ab 19. 7. 1898 mit Beginn des elektrischen Betriebes verschmolzen mit B 28, siehe daselbst.

B 39: Ottensen — Othmarschen

ab 28. 4. 1893 siehe B 28.
Besitzer: S. E. G.

ab 20. 8. 1896 im Anschluß an B 28 und B 36 von Ottensen (Klopstockstraße) über Flottbeker Chaussee — Othmarscher Twiete bis Othmarschen am Teich.

ab 1. 11. 1896 der Pferdebahnwagen mit B 36 als Beiwagen bis und ab Barmbek durchgeführt.

ab 1. 10. 1897 nur noch zwischen Hohenzollernring und Othmarschen, zwischen Ottensen und Hohenzollernring siehe B 36.

ab 27. 5. 1908 Betrieb eingestellt. Elektrischer Betrieb vom Hohenzollernring über Philosophenweg — Moltkestraße nach Othmarschen.

BILDANHANG

BILDNACHWEIS

Die Abbildungen stellten zur Verfügung:

Museum für Hamburgische Geschichte

2, 4—13, 15, 17—19, 21, 23—31, 33, 38—39, 43—54, 58—59

Staatsarchiv Hamburg

1, 3, 16, 55, 56

Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft

32, 35, 36, 40, 41, 57

Hugo Culin, Hoisdorf, Bez. Hamburg

14, 20, 22, 34, 37, 42

Staatliche Landesbildstelle Hamburg

60

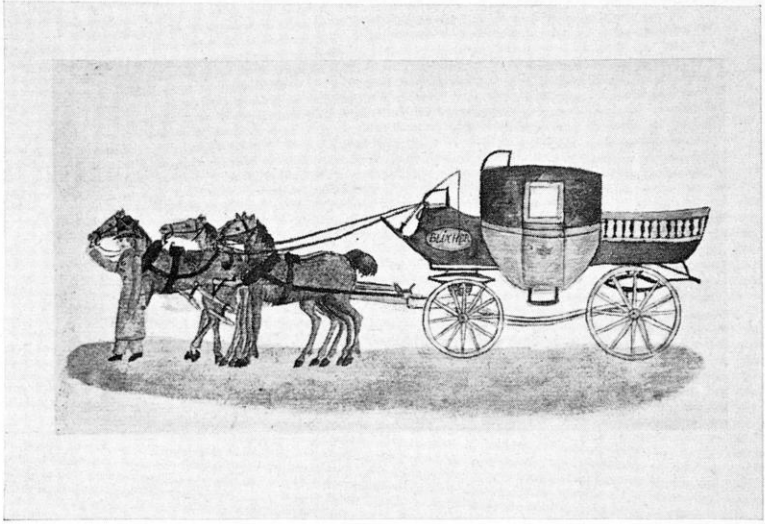


Abb. 1. Die „Stage-coach", ein Vorläufer des Omnibus seit 1825, Zeichnung.

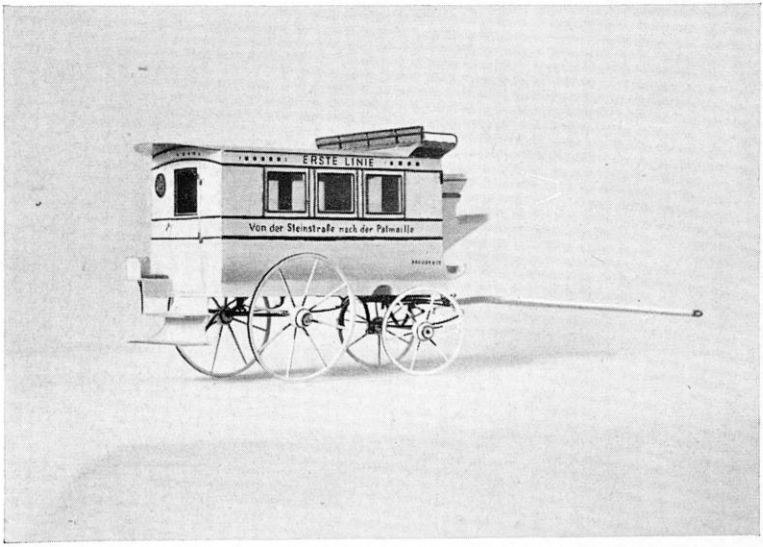


Abb. 2. Nach einer Originalzeichnung gebautes Modell eines Omnibus aus dem Jahre 1839.

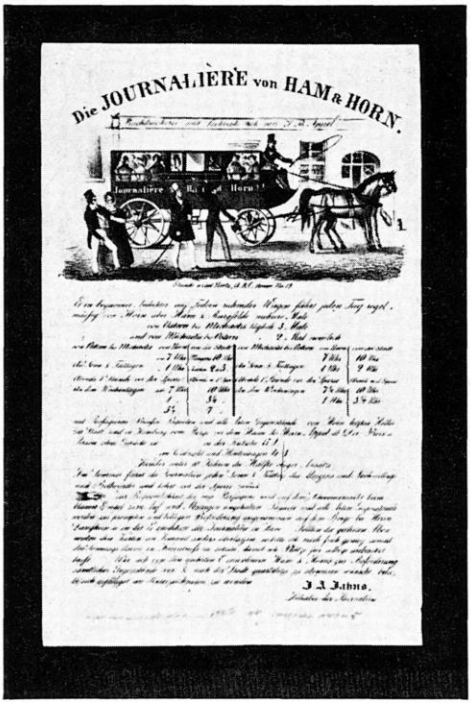


Abb. 3.
Prospekt der Journalière von Hamm und Horn, um 1839.

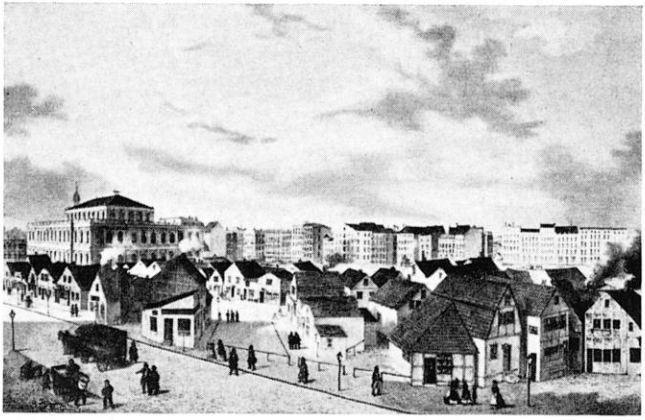


Abb. 4 Die Journalière von Hamm und Horn in der Großen Johannisstraße, im Hintergrunde links die Börse, Lithographie von H. Jeßen nach 1842.

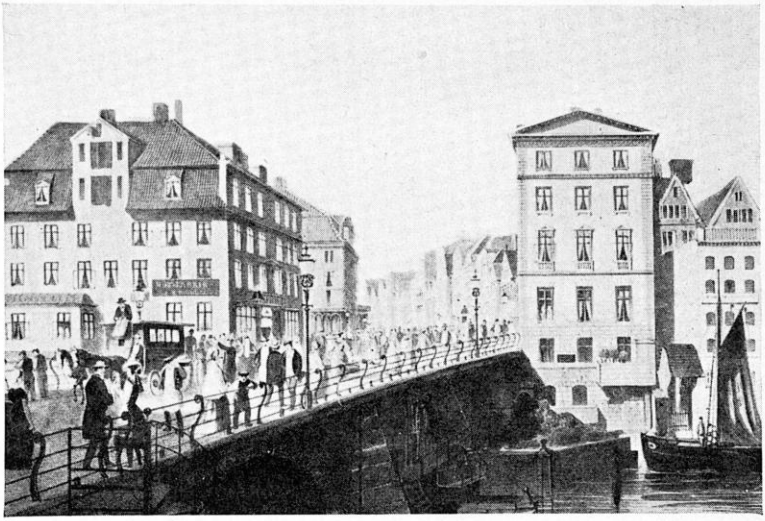


Abb. 5. Omnibus auf der Fahrt von Altona nach Hamburg auf der Ellerntorsbrücke, Lithographie von W. Heuer um 1860.

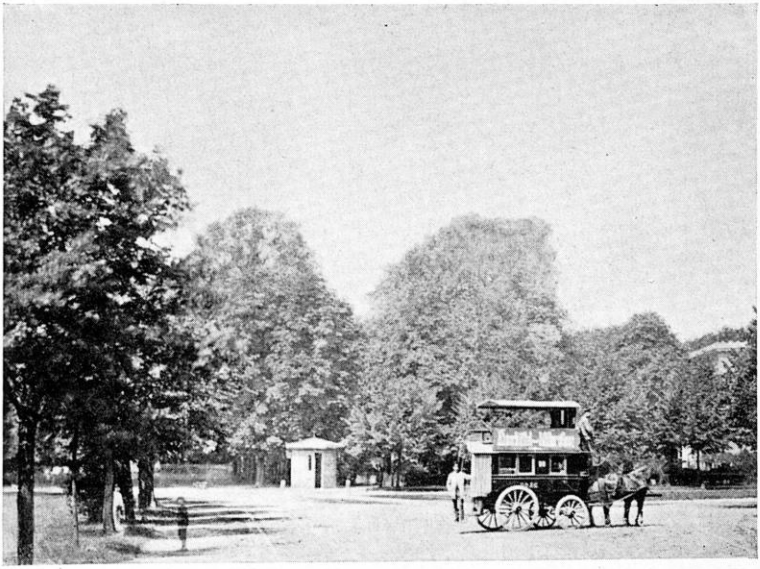


Abb. 6. Ein Wagen der Eimsbütteler Linie der Basson'schen Omnibus Actien-Gesellschaft auf dem Eimsbütteler Marktplatz, Photographie um 1870.



Abb. 7.
Der Eppendorf—
Groß Borsteler Omnibus,
Photographie um 1865.



Abb. 8.
Der Hamburg—Harburger
Omnibus abfahrbereit hinter der
Petrikirche, Photographie um 1870.



Abb. 9. Seit 1868 war das Hotel Kaisershof am Neß Endpunkt einiger Omnibuslinien, Photographie um 1865.



Abb. 10. Nach dem Abbruch des Hotels Kaisershof wurde der Endpunkt der Omnibuslinien im Jahre 1873 nach dem Dornbusch verlegt, auf dem Bild ein Wagen der Linie, die zur Zollvereins-Niederlage fuhr, Photographie um 1875.



Abb. 11. Ein Wagen der 3. Linie auf dem Schweinemarkt, Photographie um 1865.



Abb. 12. Ein Rothenburgsorter Omnibus, von 1875 bis 1880 betrieb die Basson'sche Omnibus Actien-Gesellschaft diese Linie, Photographie um 1880.

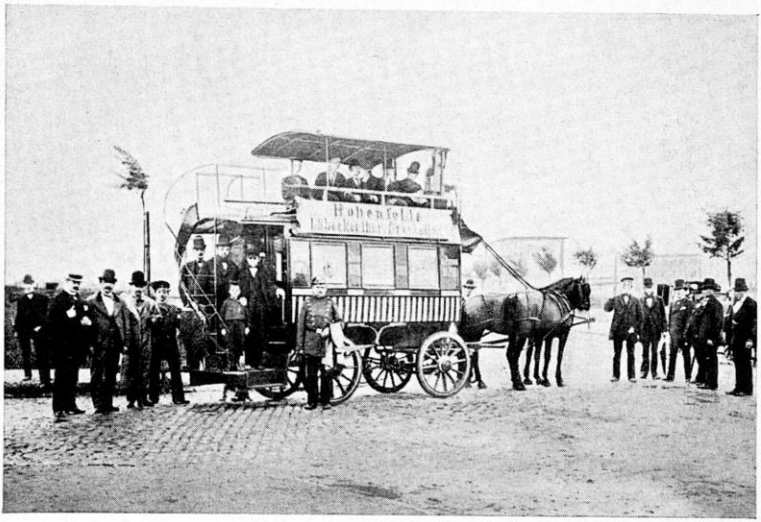


Abb. 13. Die „Badehose", Omnibus Hohenfelde—Graskeller, 1876—1890, Photographie um 1876.



Abb. 14. Omnibusse der „Badehosen"-Linie Hohenfelde—Graskeller—Zeughausmarkt, Photographie um 1890.

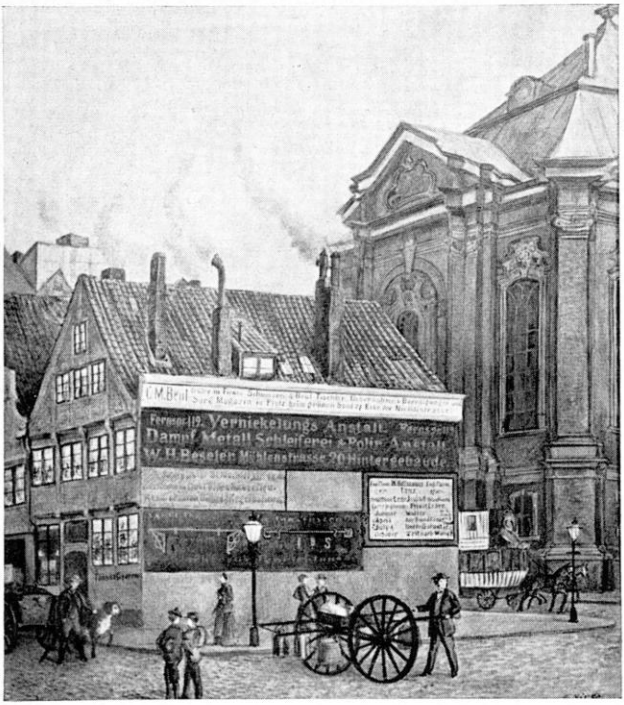


Abb. 15.
Ein Omnibus
der „Badehosen"-Linie
bei der Michaeliskirche,
Aquarell von E. Niese 1889.



Abb. 16. Die Stallungen der „Badehosen"-Linie in der Angerstraße,
Photographie um 1880.



Abb. 17. Ecke Neuer Wall und Ellerntorsbrücke, die Hamburg-Altonaer Pferdebahn und ein Basson'scher Omnibus, im Durchgang zum Bohnsplatz das Vorspannpferd für den Omnibus, Aquarell von H. Niebuhr 1888.



Abb. 18. Omnibus der letzten Linie der Basson'schen Omnibus Actien-Gesellschaft Altona Palmaille—Hohenfelde—Lübscherbaum, am 6. Mai 1890 stellte sie ihre Fahrten ein, Photographie um 1890.

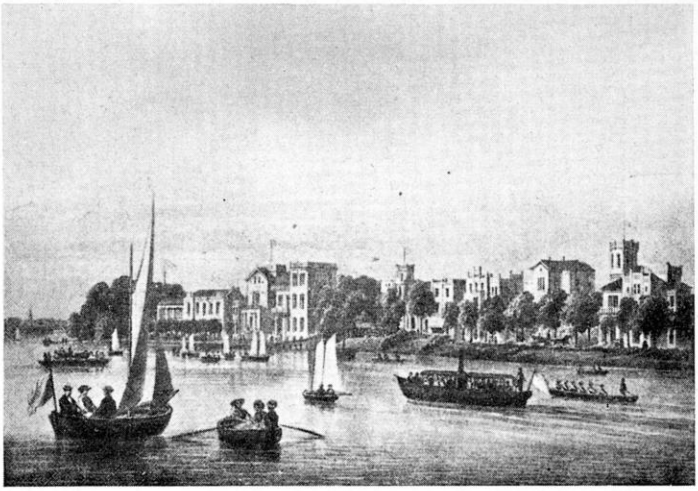


Abb. 19. Alsterdampfer „Alina" beim Uhlenhorster Fährhaus, links hinten die Wagenfähre, Lithographie von W. Heuer um 1860.

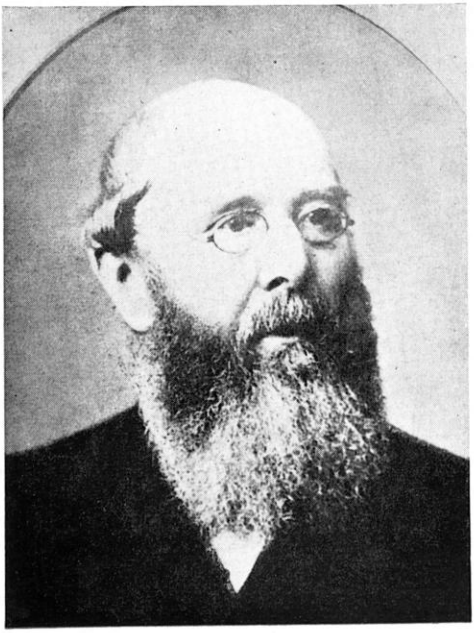


Abb. 20
J. A. Culin,
Erbauer der ersten Pferde-Eisenbahn und Direktor der Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft in Hamburg und der Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft in Hamburg,
Photographie um 1870.

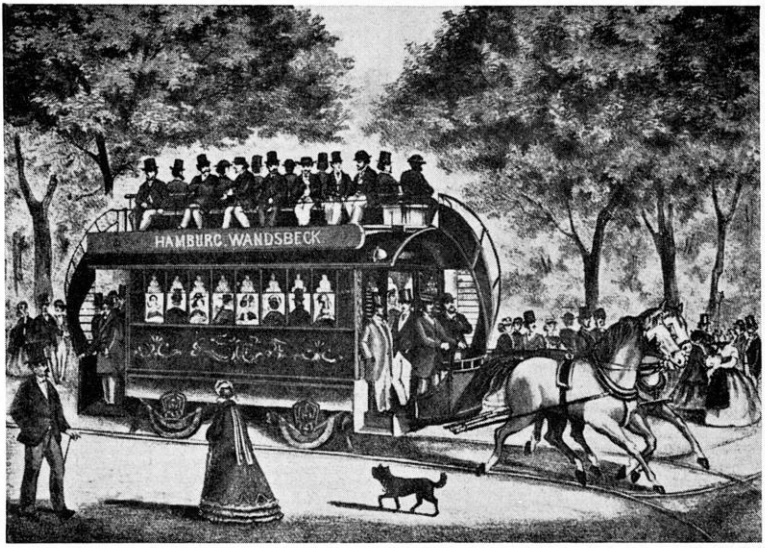


Abb. 21. Am 16. August 1866 wurde die erste Pferde-Eisenbahn nach Wandsbek eröffnet, Lithographie von M. Kanning um 1866.

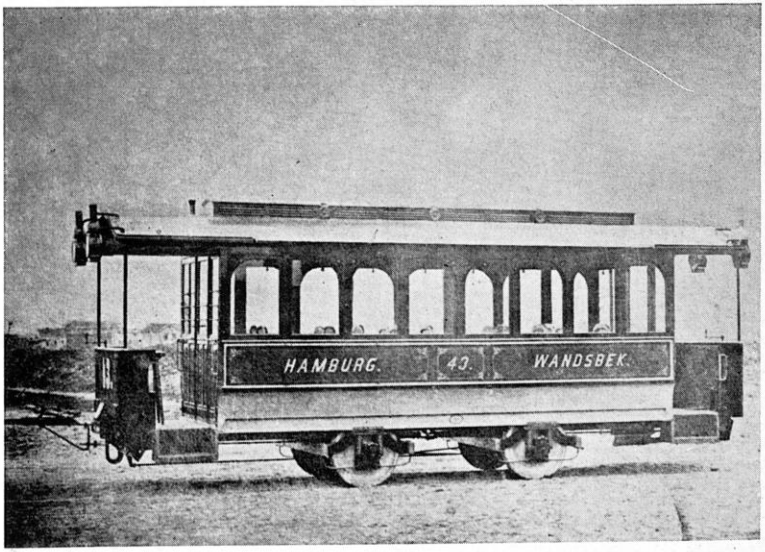


Abb. 22. Ein Wagen der Wandsbeker Pferde-Eisenbahn, Photographie um 1870.

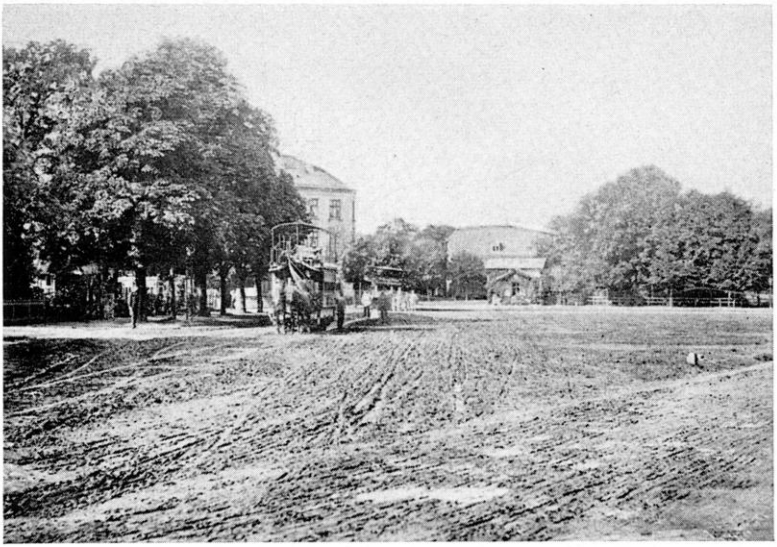


Abb. 23. Am 5. September 1868 wurde die Pferde-Eisenbahn nach Eimsbüttel eröffnet, im Bild die Endstation auf dem Eimsbütteler Marktplatz, Photographie um 1870.



Abb. 24. Das Hotel Marienthal im Wandsbeker Gehölz war ein beliebtes Ausflugsziel und wurde 1874 an das Pferdebahnnetz angeschlossen, Prospekt mit Fahrplan um 1875.

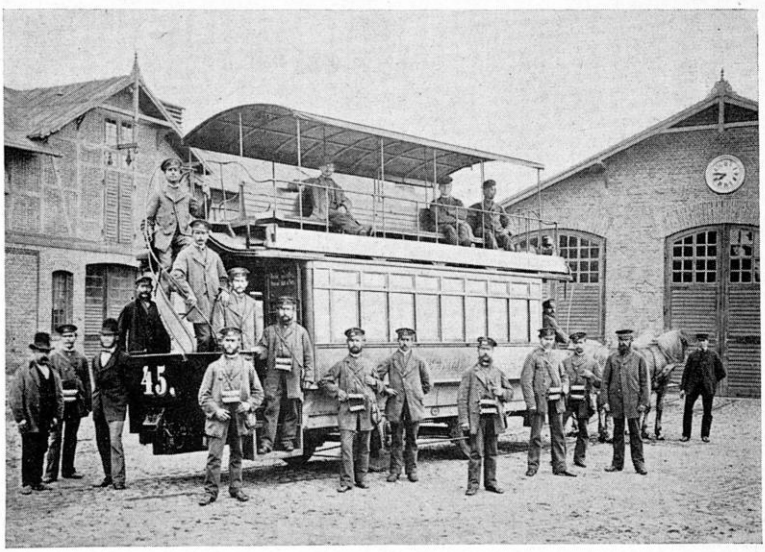


Abb. 25. Die Stallungen der Hammer Pferde-Eisenbahn auf der Bullenkoppel in Hamm, Photographie um 1875.

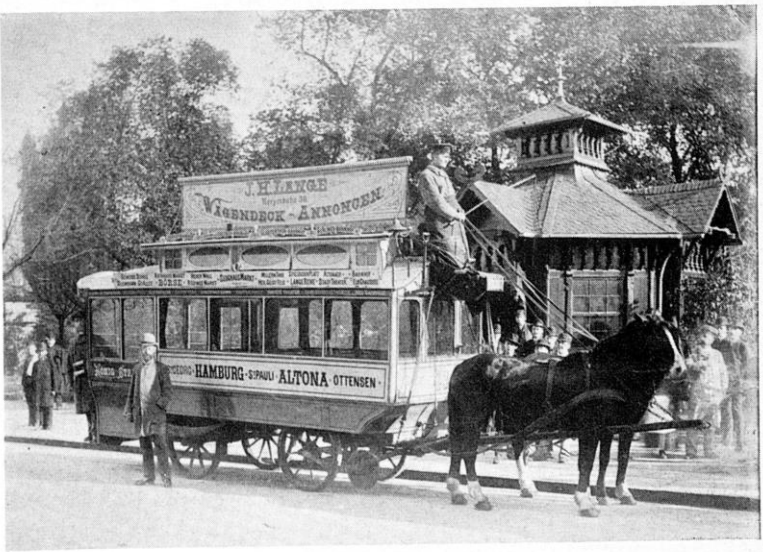


Abb. 26. Fünfrädriger auslenkbarer Wagen der Hamburg-Altonaer Pferdebahn, Photographie um 1890.

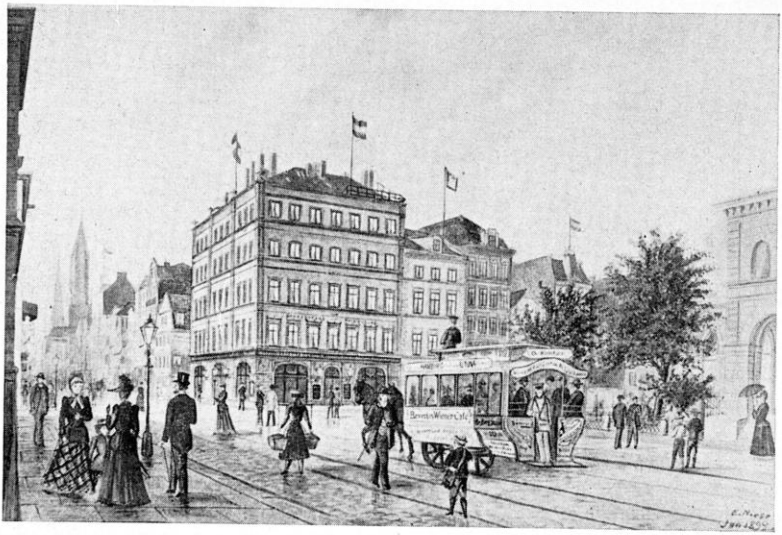


Abb. 27. Die Hamburg-Altonaer Pferdebahn in der Steinstraße beim Schweinemarkt, Aquarell von E. Niese 1892.

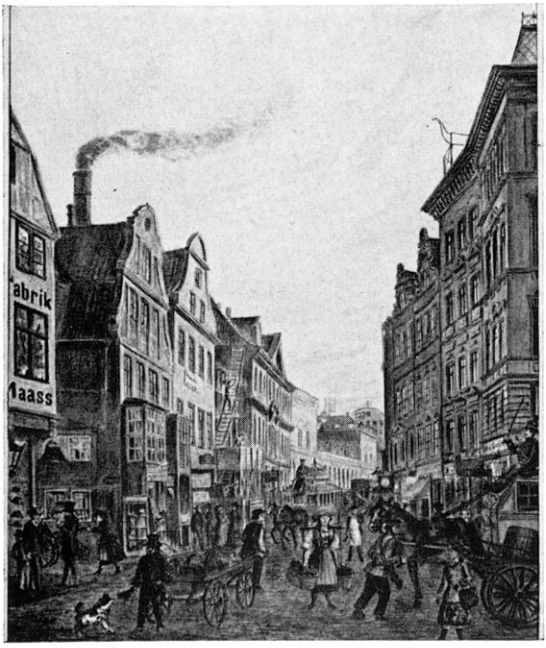


Abb. 28.
Die Hamburg-Altonaer Pferdebahn im Speersort,
Aquarell von E. Niese 1882.

Abb. 29.
Lebhafter Pferdebahnverkehr im Graskeller, rechts Doppelkopfschiene für auslenkbare Wagen, Photographie um 1895.





Abb. 30. Belle Alliance, Endstation der Altonaer Ringbahn, Photographie 1895.

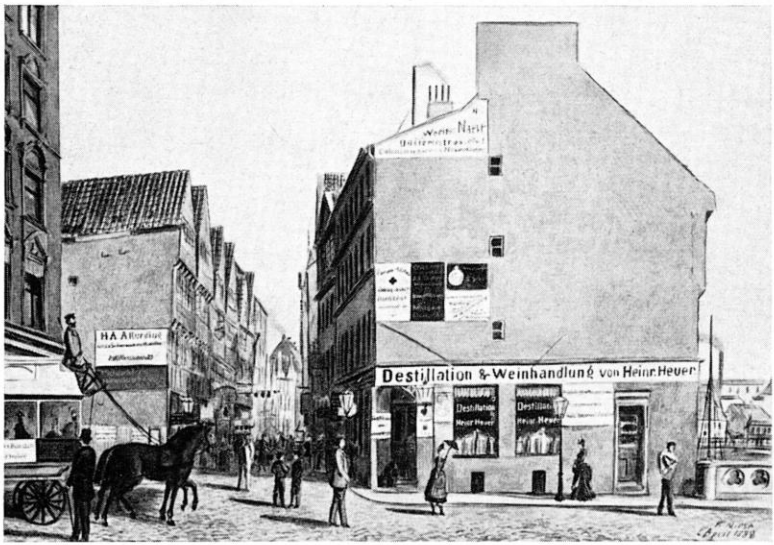


Abb. 31. Ein Wagen der Eimsbütteler Linie der Hamburg, Altona & Northwestern Tramways Comp. Ltd. in der Michaelisstraße auf der Fahrt zum Rödingsmarkt, Aquarell von E. Niese 1888.

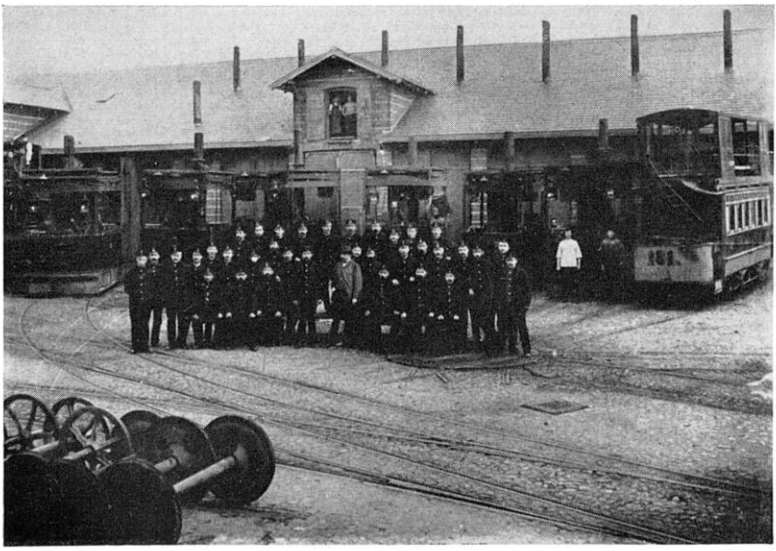


Abb. 32. Der Lokomotivschuppen der Dampfstraßenbahn in Wandsbek-Wendemuth, Photographie um 1885.

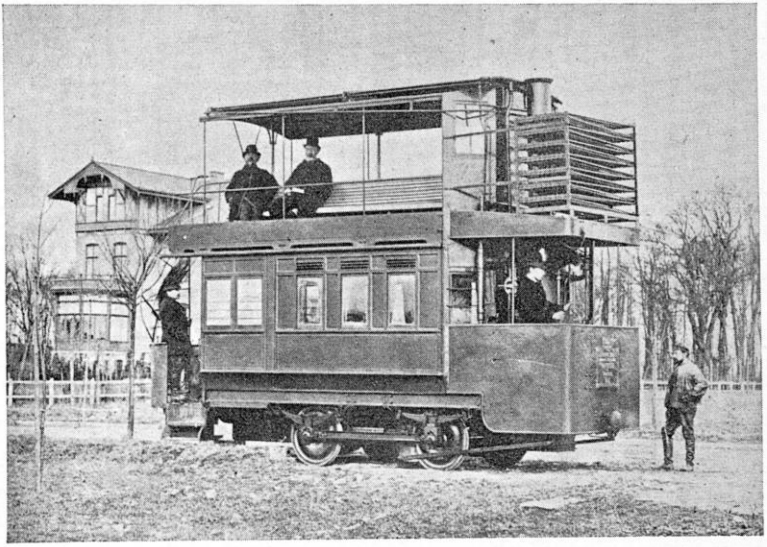
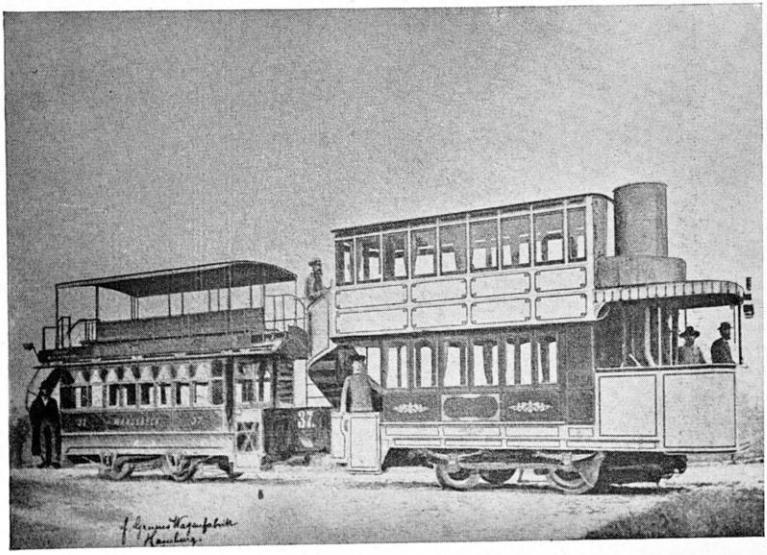


Abb. 33 u. 34. Die ersten Dampfwagen, die sich aber nicht bewährten, Photographien um 1875.



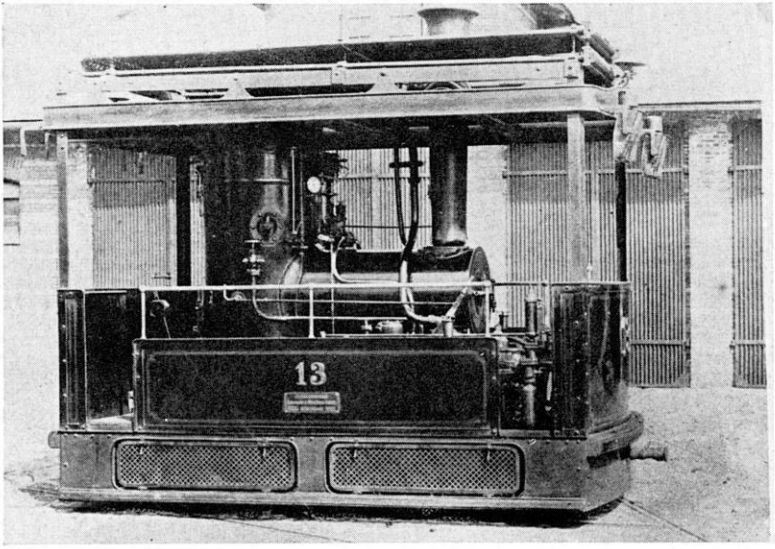


Abb. 35. Lokomotive Nr. 13 der Dampfstraßenbahn nach Wandsbek, Photographie um 1885.

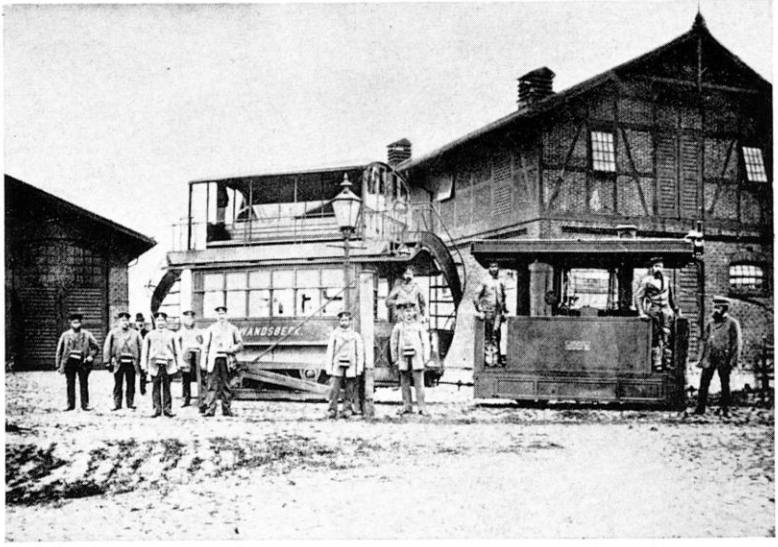


Abb. 36. Ein Zug abfahrbereit im Betriebsbahnhof, Photographie um 1885.

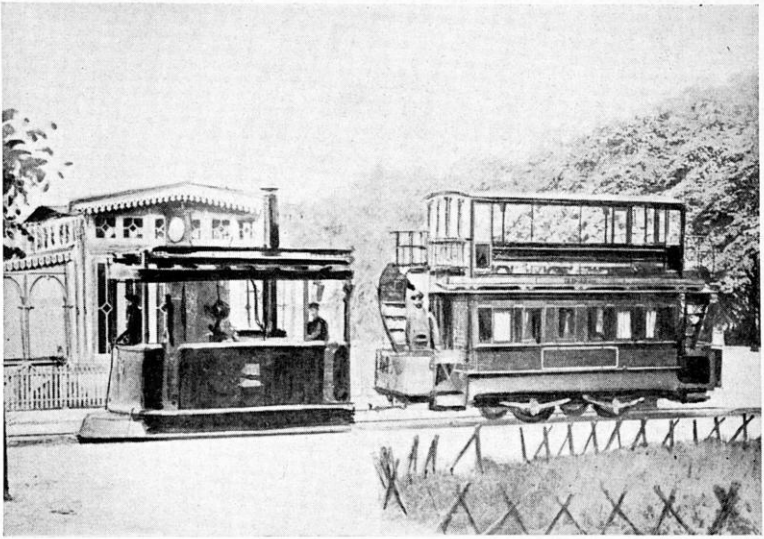


Abb. 37. Die Dampfstraßenbahn auf dem Wandsbeker Marktplatz, Aquarell um 1885.

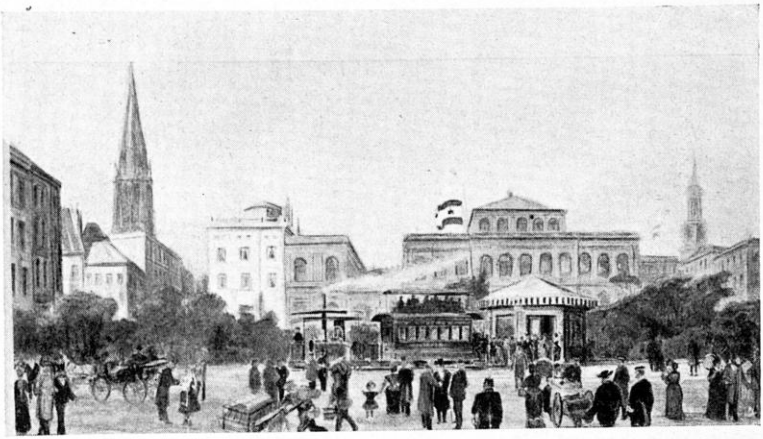


Abb. 38. Die Dampfstraßenbahn auf dem Rathausmarkt, Aquarell von A. Wirth 1885.



Abb. 39. Die Dampfstraßenbahn in der Hamburger Straße in Wandsbek, Lithographie von J. F. Richter um 1880.

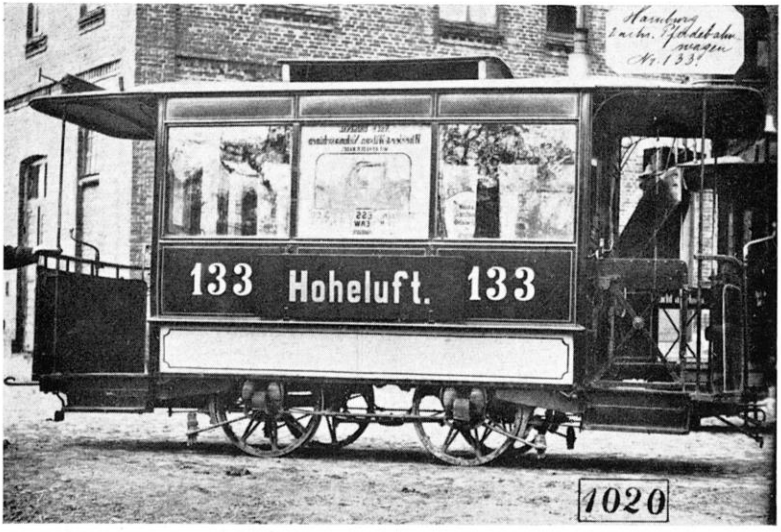


Abb. 40. Einspännerwagen der Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft, Photographie um 1885.

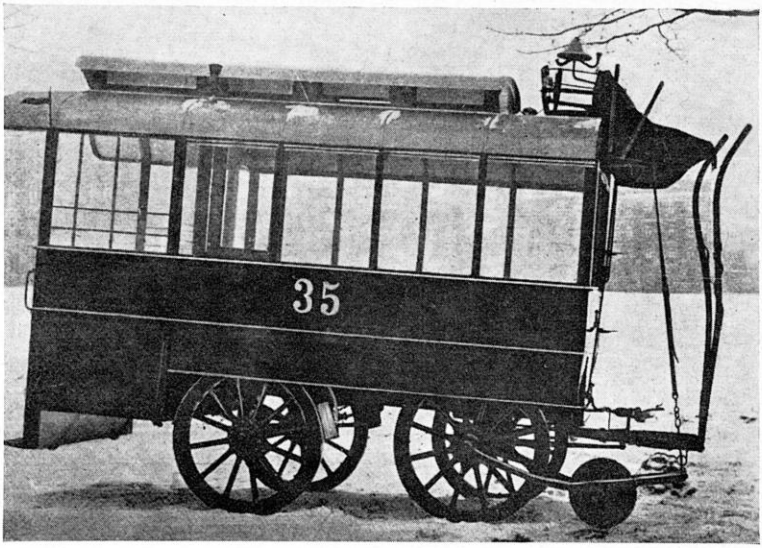


Abb. 41. Auslenkbarer Einspännerwagen der Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft, Photographie um 1885.



Abb. 42. Auslenkbarer Zweispännerwagen der Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft, Photographie um 1885.



Abb. 43.
Die Horner Pferdebahn
an der Ecke Große Reichenstraße und Dornbusch,
Bleistiftzeichnung
von Th. Riefesell 1889.

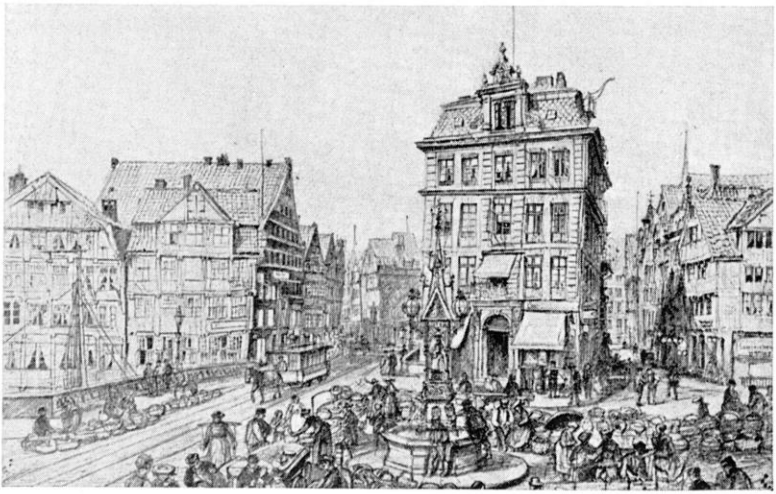


Abb. 44. Die Horner Pferdebahn beim Messberg, Bleistiftzeichnung von E. Tesdorpf 1883.

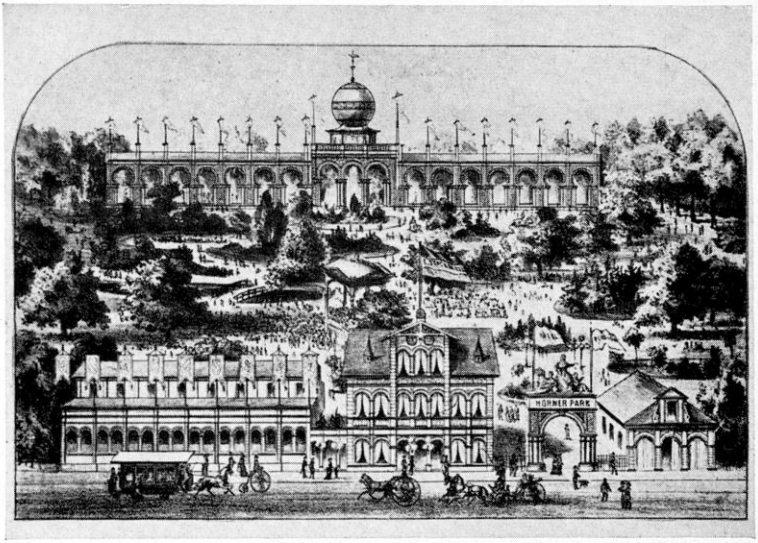


Abb. 45. Zur Hebung des Verkehrs auf der Horner Linie entstand beim Letzten Heller in Horn der Horner Park, Lithographie um 1890.



Abb. 46. Ein Wagen der Mittelweg-Linie auf dem Stephansplatz, Photographie um 1890.

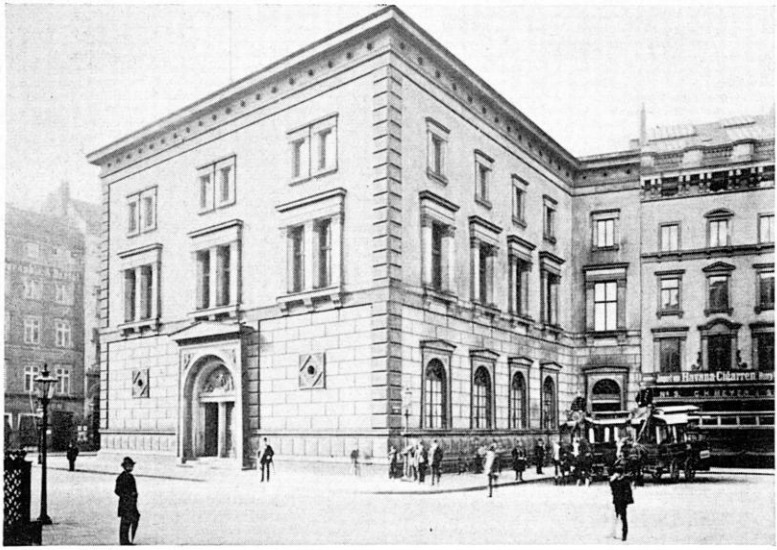


Abb. 47. Die Endstation der Eimsbütteler Linien der Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft auf dem Adolphsplatz, Photographie um 1890.



Abb. 48. Die Endstation der 4. Eimsbütteler Linie in der Brandstwiete beim Dovenhof, Photographie um 1890.

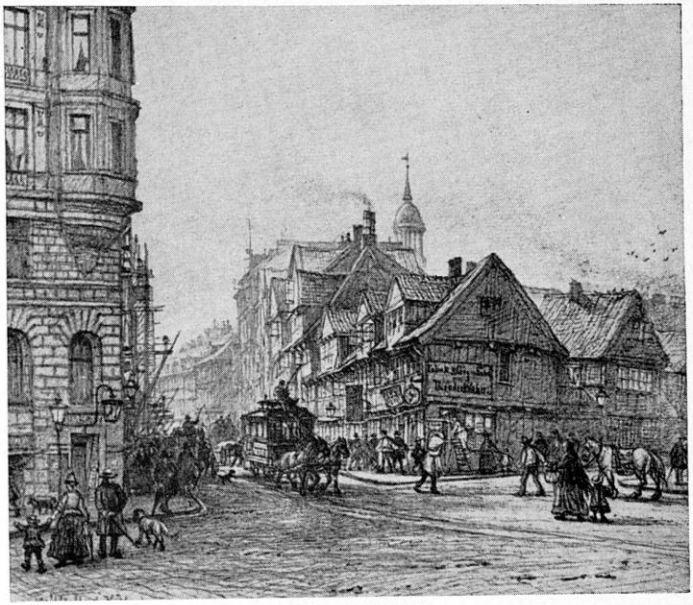


Abb. 49.
Die Eimsbütteler Linie in den Kohlhöfen, Bleistiftzeichnung von Th. Riefesell 1888.

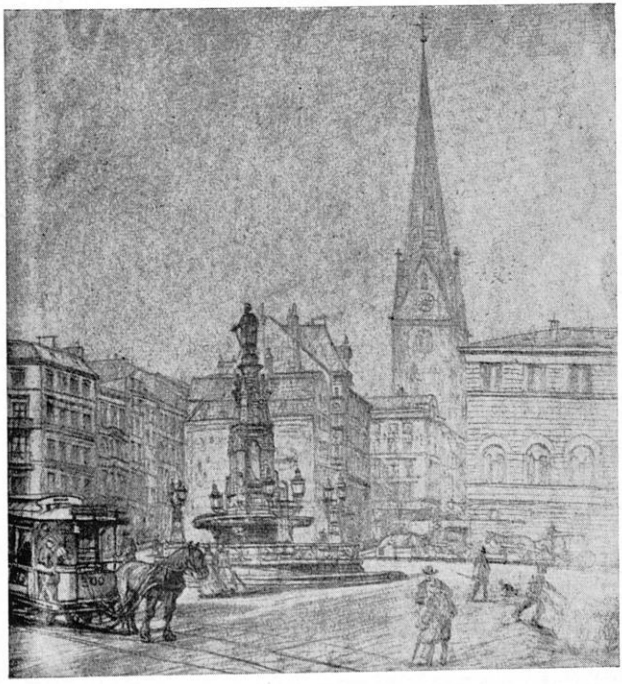


Abb. 50.
Die Endstation der Hammerbrooker Linie auf dem Fischmarkt, Bleistiftzeichnung von Th. Riefesell 1892.

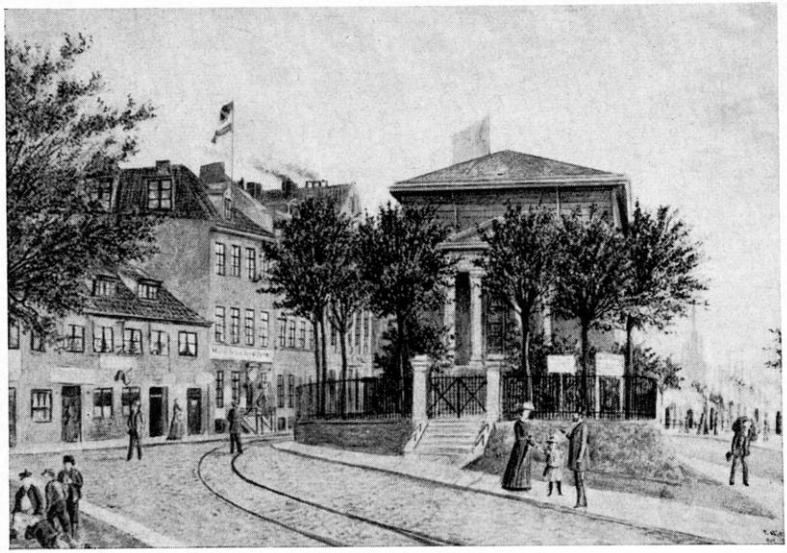


Abb. 51. Verkehrsposten für die eingleisige unübersichtliche Kurve im Johannisbollwerk bei der englischen Kirche, Aquarell von E. Niese 1890.

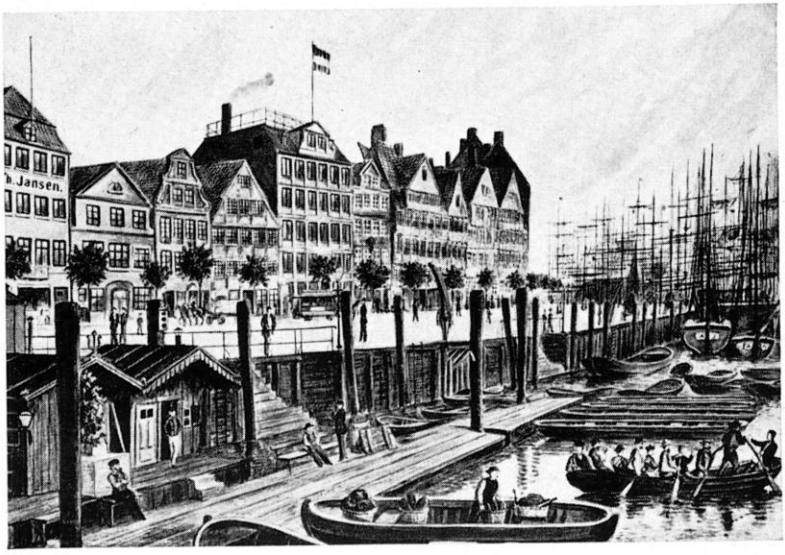


Abb. 52. Vorsetzen mit Wagen der Ringbahn, Aquarell von E. Niese 1888.



Abb. 53. Die Ringbahn an der Ecke Theerhof und Poggenmühle, Aquarell von E. Niese 1888.



Abb. 54. Die Ringbahn auf dem Sandtorkai, Aquarell von E. Niese 1884.

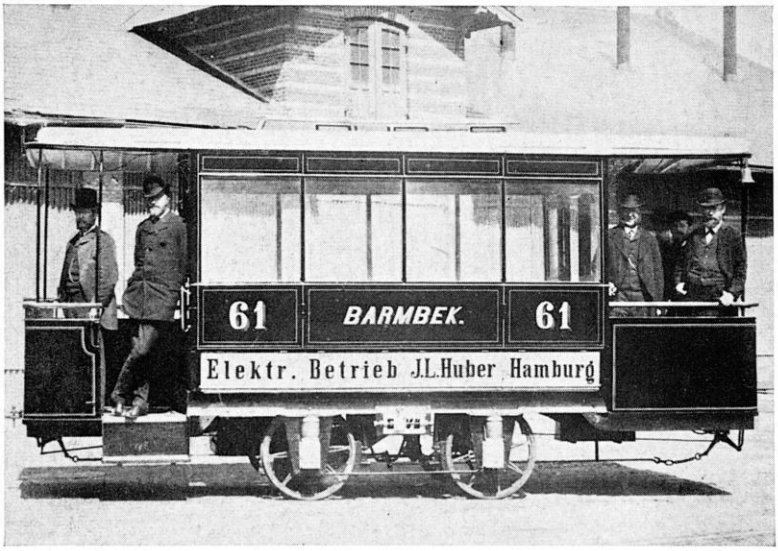


Abb. 55. Der Akkumulatorenwagen der Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft, Photographie 1886.

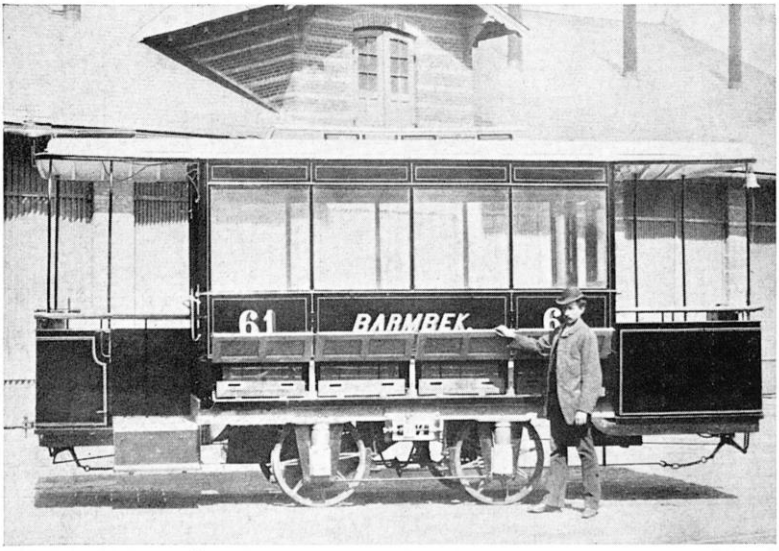


Abb. 56. Die Seitenklappen zum Auswechseln der Akkumulatoren geöffnet, Photographie 1886.

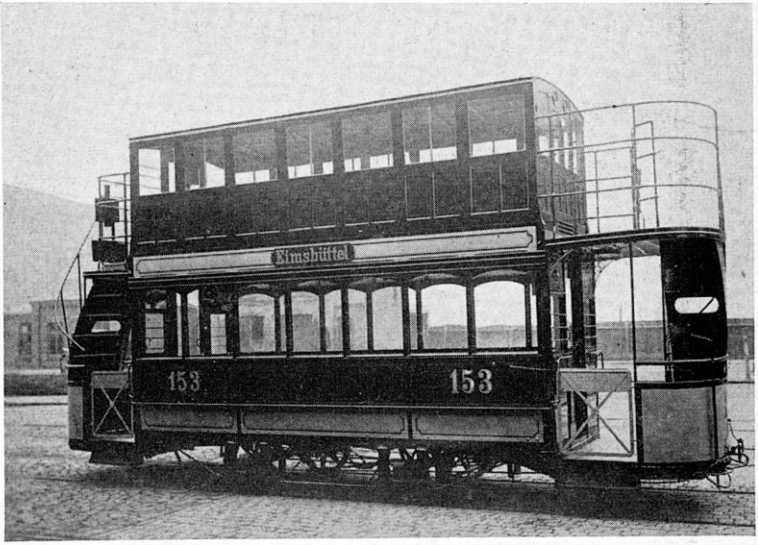


Abb. 57. Großer Pferdebahnwagen der Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft mit geschlossener Etage, Photographie um 1890.

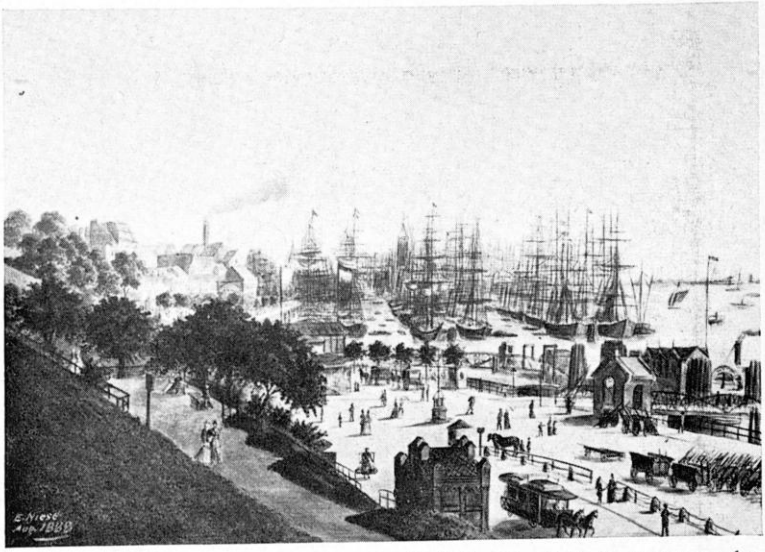


Abb. 58. Große Hamburg-Altonaer Straßenbahn-Gesellschaft, ein Wagen der Linie St. Georg—Altona bei den Landungsbrücken, Aquarell v. E. Niese 1888.



Abb. 59. Große Hamburg-Altonaer Straßenbahn-Gesellschaft, ein Wagen der Linie St. Pauli—Hohenfelde auf dem Zeughausmarkt, Aquarell von E. Niese 1891.

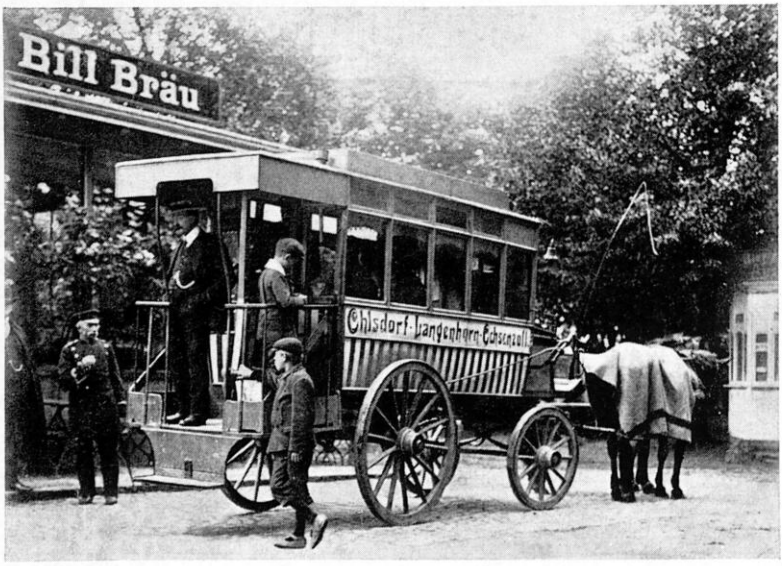
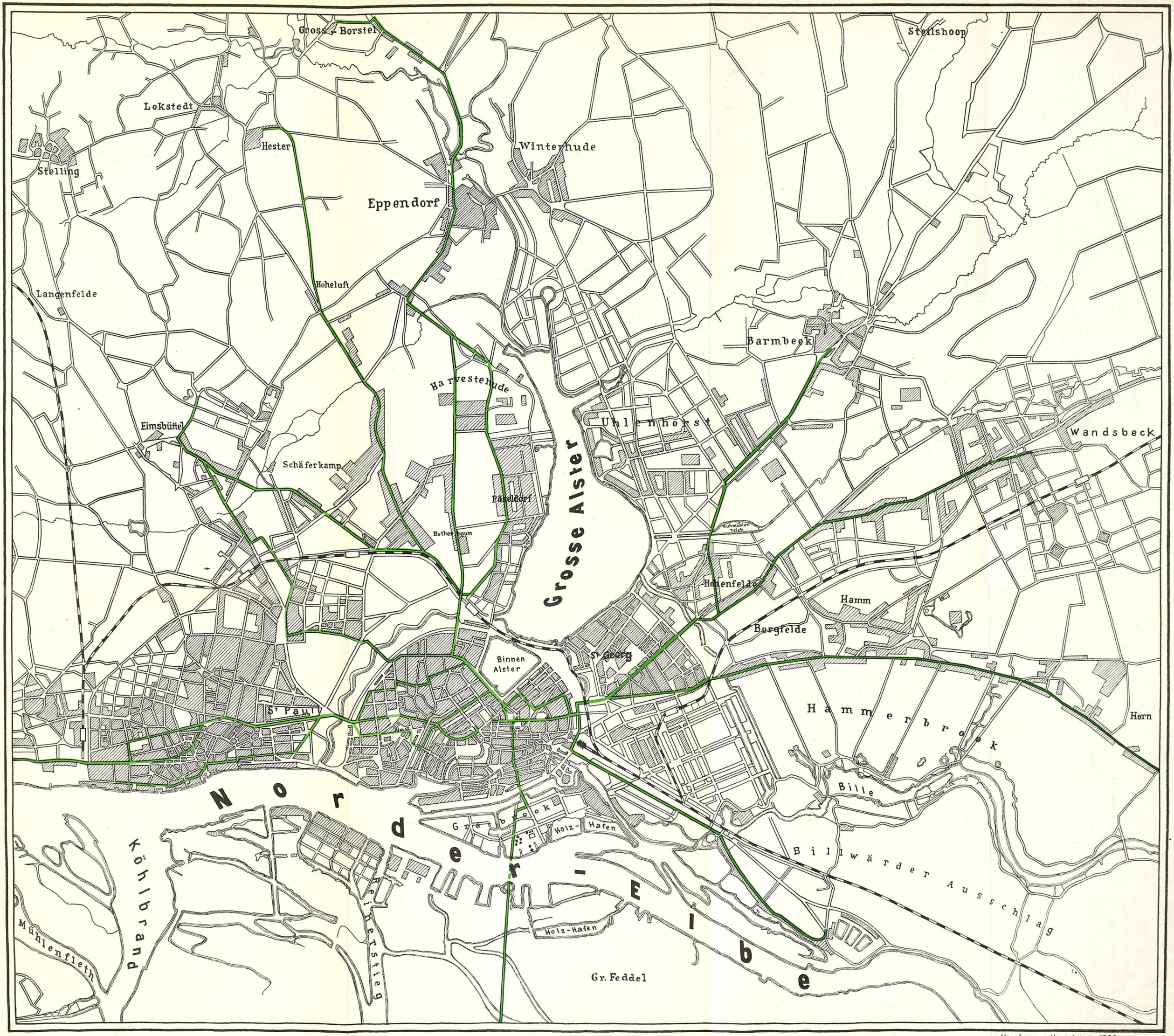


Abb. 60. Omnibus Ohlsdorf—Langenhorn—Ochsenzoll, Photographie um 1910.

Das Netz der Omnibuslinien 1866
vor der Eröffnung der ersten Pferde-Eisenbahn

(R. Heyden, Die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in Hamburg von den Anfängen bis 1894, Hamburg 1962)



Das Netz der Omnibuslinien 1866 vor der Eröffnung der ersten Pferde-Eisenbahn

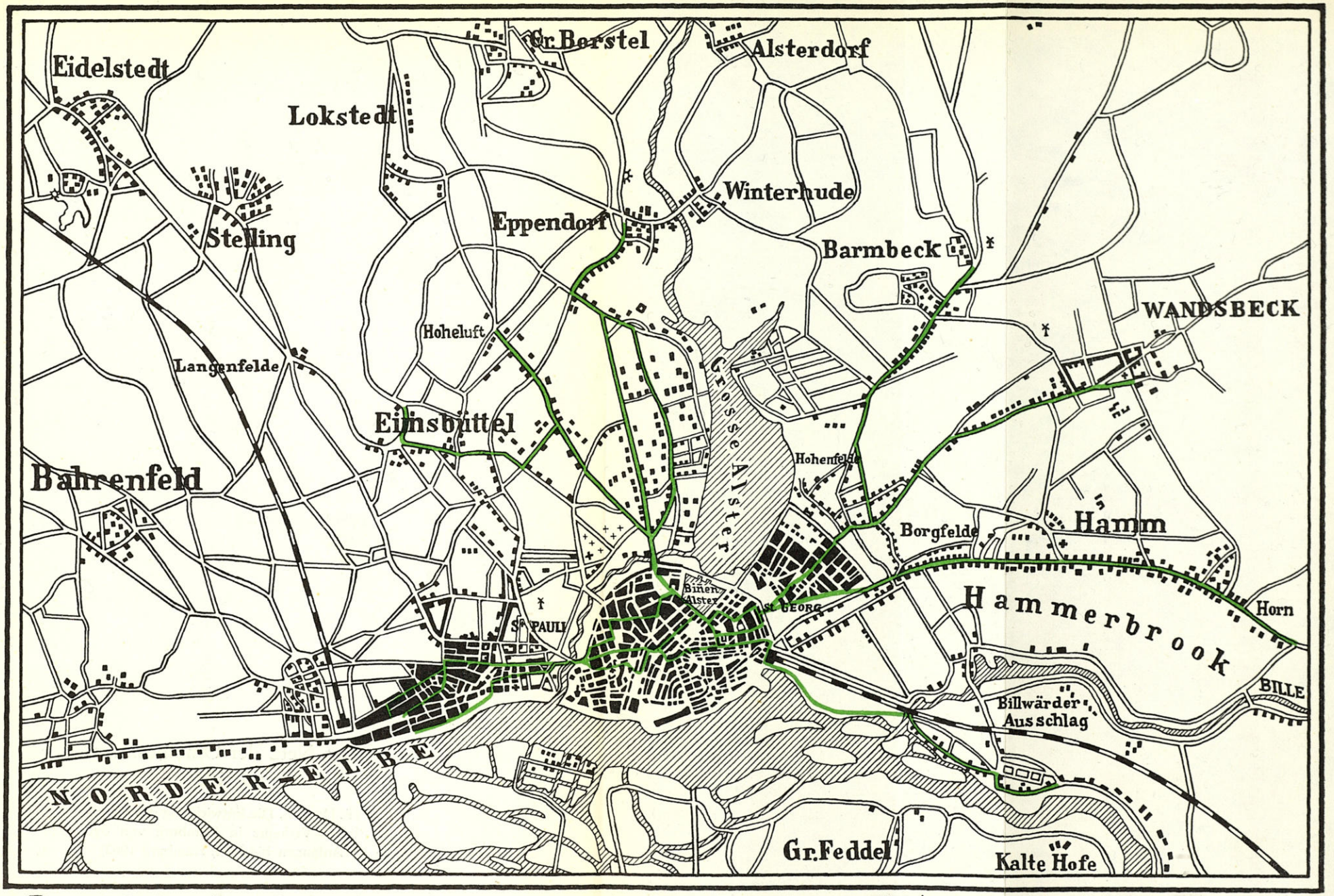
Bearbeitet von Rolf Heyden, Juni 1950

Hamburg u. Umgebung 1866
gez. W. Kalisch, April 1950

Staats- u. Universitäts-
Bibliothek Hamburg

Das Netz der Omnibuslinien um 1850

(R. Heyden, Die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in Hamburg von den Anfängen bis 1894, Hamburg 1962)



Das Netz der Omnibuslinien um 1850

Hamburg u. Umgebung. Unterlagen - Staatsarchiv

Bearbeitet von Rolf Heyden, Juni 1950 gez. F.W. Kalisch, Mai 1950

Das Netz der Straßenverkehrslinien
1880/81

(R. Heyden, Die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in Hamburg von den Anfängen bis 1894, Hamburg 1962)

Fuhlsbüttel
Niendorf
Ohlsdorf
Bramfeld
Alsterdorf
Gross-
Borstel
Steilshop
Stelling
Lockstedt
Eppendorf
Winterhude
Hellbrook
Hoheluft
Barmbeck
Hinschenfelde
Langenfelde
Uhlenhorst
Harvestehude
Eimsbüttel
Rotherbaum
WANDSBECK
Eilbeck
AUSSEN ALSTER
Rohenfelde
Hamm
BINNEN ALSTER
St. Georg
Horn
ALTONA
ST. PAULI
Borgfelde
Hammerbrook
BILLE
Sandthor Hafen
Grasbrook Hafen
Baaken Hafen
Billwärder Ausschlag
Steinwärder
Kleiner
Grasbrook
Holz
Hafen
Grosse Veddel
Billwärder a.d. Bille

Das Netz der Pferdebahnen bis 1880.
Jn den Jahren 1880 und 1881 neu durch die Straßeneisenbahn-Ges. in Betrieb genommene Pferdebahnlinien.
Das Netz der Omnibuslinien 1880.
Jn den Jahren 1880 und 1881 eingegangene Omnibuslinien.

Bearbeitet von Rolf Heyden, Juni 1950

Hamburg u. Umgebung 1878
gez. F.W. Kalisch, Mai 1950

Das Netz der Straßenverkehrslinien 1880/81

Das Netz der Pferdebahnen
Anfang 1894

(R. Heyden, Die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in Hamburg von den Anfängen bis 1894, Hamburg 1962)



Das Netz der Pferdebahnen Anfang 1894

Hamburg-Altona-Wandsbek 1894
Bearbeitet von Rolf Heyden, Juni 1950 gez. F.W.Kalisch, April 1950