

Am 13. Juni 1935 erfolgte laut H.-V.-Beschluß vom 5. Juni 1935 gemäß Umwandlungsgesetz vom 5. Juni 1934 die Übertragung des Vermögens der „Elektrische Kleinbahn Altrahlstedt-Volksdorf Akt.-Ges., Volksdorf“, auf die Hamburger Hochbahn A.-G. als alleinige Aktionärin. Die Firma Elektrische Kleinbahn Altrahlstedt-Volksdorf Akt.-Ges. ist erloschen, die Rechtsnachfolge ist auf die Hamburger Hochbahn A.-G. übergegangen. Die Anlagen sind bis auf die Strecke Ohlstedt—Wohldorf, die der Hamburgische Staat erworben hat, abgebrochen. Der Betrieb für die Personenbeförderung auf dieser Strecke wird im Anschluß an die Staatliche Walddörferbahn auf eigene Rechnung von der Hamburger Hochbahn A.-G. geführt.

1936: Am 23. Oktober wurde rückwirkend ab 1. Januar 1935 zwischen dem Hamburgischen Staat und der Gesellschaft ein neuer Vertrag über die Betriebsführung der Langenhorner Bahn abgeschlossen.

1937: Übernahme des Autobusparks der Verkehrs-Aktiengesellschaft „Vaga“, Altona, sowie des Griemischen Autobusbetriebes Barsbüttel.

Das Vertragsverhältnis mit der früheren Pächterin des Werbewesens auf den Verkehrsmitteln, der Firma Hoenicke & Kypke, wurde zum 31. Mai 1937 gelöst. Seitdem betreibt die Gesellschaft das Werbewesen selbst durch eine neugegründete Tochtergesellschaft, die Hamburger Verkehrsmittel-Werbung G.m.b.H., deren Geschäftsanteile sich voll in ihren Händen befinden.

1938: Der Betrieb der Langenhorner Güterbahn wurde am 1. Mai 1938 von der Deutschen Reichsbahn übernommen. Mit der Hansestadt Hamburg wurden Verhandlungen über den Ankauf eines rund 8700 qm großen Geländes an den Straßen Burchardstraße, Johanniswall, Steinstraße und Johanniskloster in nächster Nähe des Hauptbahnhofes aufgenommen. Es ist beabsichtigt, auf dem größeren Teil des Geländes ein Kraftverkehrshaus für den Autobusbetrieb und auf dem kleineren Teil ein Hochhausverwaltungsgebäude zu errichten. Die Pläne sind entworfen und mit den baulichen Vorarbeiten wurde begonnen.

Im Mai des Jahres 1938 wurde den inländischen Besitzern von zertifizierten und nicht zertifizierten Bonds der 5½ % amerikanischen Dollaranleihe von 1928 sowie den Inhabern der aus dem Umtausch von Stücken dieser Anleihe hervorgegangenen 4½ % RM-Schuldverschreibungen ein Angebot zum Umtausch in 4½ % Teilschuldverschreibungen einer neuen Anleihe von 1938 im Höchstbetrage von bis zu nom. RM 6 000 000.— unterbreitet. Derjenige Betrag der neuen Reichsmark-Anleihe, der als Gegenwert für die in bar eingelösten Dollarbonds in Betracht kommt und derjenige Betrag, der zum Umtausch der 4½ % RM-Schuldverschreibungen nicht benötigt worden ist, wurde von einem Hamburger Bank-Konsortium fest übernommen.

Der Betrieb auf der Strecke Barmbeck—Volksdorf—Groß-Hansdorf und Volksdorf—Wohldorf (Staatliche Walddörferbahn) wurde von der Gesellschaft während der Zeit vom 6. September 1920 bis 31. März 1934 für Rechnung des Hamburgischen Staates geführt. Seit dem 1. April 1934 führt die Gesellschaft diesen Betrieb mit Zuschußgewährung der Stadt für eigene Rechnung. Mit Gültigkeit vom 1. April 1937 an ist ein neuer Betriebsvertrag abgeschlossen worden.

Die Planungen für die künftige Erweiterung des Schnellbahnnetzes sind weiter gefördert, so daß mit dem Bau der vordringlichsten Strecken jederzeit begonnen werden kann, wenn der Zeitpunkt gekommen sein wird.

Das Autobusnetz wurde durch Einrichtung neuer Linien sowie durch Übernahme von Linien, die sich im Besitz anderer Unternehmungen befanden, erheblich erweitert.

Gegen Schluß des Geschäftsjahres 1938 Einziehung von nom. RM 1 236 500.— Vorrats-A-Aktien (siehe „Kapitalentwicklung“).

1939: Im Januar wurde den ausländischen Besitzern der am 1. Juni 1938 zur Rückzahlung fällig gewordenen Bonds der 5½ % amerikanischen Dollaranleihe von 1928 ein Prolongationsangebot unterbreitet, von dem nur in geringem Umfange Gebrauch gemacht worden ist.

Der Fortgang des Neubaus — Kraftverkehrshaus mit Verwaltungsgebäude — hat durch den Krieg eine Unterbrechung erfahren.

Einrichtung eines Schnellbahnbauamtes bei der Hansestadt zur schnelleren Fortführung der gesamten Entwurfsarbeiten für Schnellbahnen und zur Beschleunigung der Vorarbeiten für die Inangriffnahme der eigentlichen Bauarbeiten.

1940: Betriebsvertrag mit der Gemeindeverwaltung der Hansestadt Hamburg für die Langenhornerbahn, der bis 31. Dezember 1939 befristet war, auf unbestimmte Zeit verlängert.

Neuaufstellung des Generalplanes für das gesamte U-Bahn-Netz.

1941: Erwerb zweier Grundstücke. Beginn des zweigleisigen Ausbaues der Strecke in der Hindenburgstraße in Harburg-Wilhelmsburg, Inbetriebnahme 14 neuer vierachsiger Straßenbahn-Beiwagen und eines neuen vierachsigen Straßenbahn-Triebwagens.

1943: Schwere Fliegerangriffe im Sommer, die dem Unternehmen Wunden von weittragenden Folgen geschlagen haben. Nach dem vierten Angriff am 2. August war das Verkehrsnetz von Bombentreffern und nachfolgenden Bränden so schwer in Mitleidenschaft gezogen, daß der Betrieb aller Verkehrsmittel praktisch gänzlich lahmgelegt war. Die entstandenen umfangreichen Schäden erstreckten sich auf Anlagen und Betriebsmittel in fast allen Stadtteilen und Außenbezirken. Auch das Verwaltungsgebäude, das Hochbahnhof, erhielt Bombentreffer, durch die es zur einen Hälfte, in der auch die Hauptbuchhaltung untergebracht war, vollständig ausbrannte.

1944: Durch Fliegerangriffe wurden u. a. die Anlagen der H- und U-Bahn an mehreren Stellen teils durch Volltreffer, teils anderweitig beschädigt; ferner wurde die Hauptwerkstatt in Barmbeck getroffen, der Straßenbahn-Bahnhof Sandweg fast völlig zerstört und die Straßenbahnstrecken in der inneren Stadt und besonders in den Stadtteilen Harburg und Wilhelmsburg mehrfach unterbrochen.

Besitz- und Betriebsbeschreibung

1. Hoch- und Untergrundbahn.

Bahnlänge (einschließlich staatl. Langenhornerbahn Ohlsdorf—Ochsenzoll): 41,615 km.

Linien: 1. Ringlinie; 2. Schlump—Hellkamp; 3. Hauptbahn—Hof—Rothenburgsort; 4. Jungfernstieg—Kellinghusenstraße—Ohlsdorf—Ochsenzoll.

Betriebsanlagen auf Staatsgrund: 2 Betriebsbahnhöfe mit Werkstatteingebäuden. Wagenhallen und Lagerbahnhof.

Pacht-Grundbesitz (vom Hamburgischen Staat): 62 970,3 qm, bebaut 7 905,31 qm.

2. Straßenbahn

(frühere Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft in Hamburg und frühere Hamburg-Altonaer Centralbahn-Gesellschaft auf hamburgischem Gebiete).

Bahnlänge: 158,752 km.

Linien: Im Gebiet der Hansestadt Hamburg, u. a. auch nach den Stadtteilen Altona, Harburg-Wilhelmsburg und Wandsbek.

Betriebsanlagen: Bahnanlagen, Betriebsbahnhöfe mit Wagenhallen, Werkstätten, Wagenbauanstalt.

3. Alsterdampfschiffahrt.

Betriebslänge: 10,400 km.

Linien: 2 Linien und 1 Fähre.

Linienlänge: 10,400 km.

Betriebsanlagen: Werft an der Jarrestraße.

Dampfer: 4 Dampfer einschließlich Fähre, 10 Motorschiffe,

4 Barkassen, 4 Schuten.

Grundbesitz: Werftgrundstück, Jarrestraße 44.

4. Autobusbetrieb, ständige Linien und Sonderwagen.

Autobuslinien:

Tagbetrieb

C Tannenhof—Volksdorf	10,5 km
D Bramfeld/Bernestraße—Fuhlsbüttel	12,1 km
F Wandsbek, Wiesenstraße—Rahlstedt	3 km
G Billstedt—Boberg	5,3 km
H Wiesenstraße—Jenfeld—Barsbüttel	5,8 km
J Friedhof Ohlsdorf	4,4 km
L Bahrenfeld, Stadionstraße—Schenefeld	5,2 km
M Iserbrook—Waldenau	6,9 km
N Blankenese—Falkenstein	2,3 km
O Bahrenfeld—Blankenese	8,8 km
A 4 Harburg, Sand—Adolfstraße	2,1 km
A 10 Veringplatz—Vulkanstraße	4,1 km
A 7 Jägerstraße—Fleestedt	3,7 km
A 11 Veddel—Kornweide	7,3 km
O 2 Obuslinie Harburg, Sand—Bostelbek	3,85 km

Wagenpark: Zur Zeit 103 Autobusse und Beiwagen.

5. Walddörferbahn (Staatseigentum).

Bahnlänge: 30,777 km.

Spurweite: Normalspur.

Linien: Von Barmbeck nach Ohlstedt (Wohldorf) und Groß-Hansdorf.

Betriebsführung: Seitens der Gesellschaft für eigene Rechnung unter Zuschußgewährung durch die Hansestadt Hamburg.