

Bleed Through Repaired Document
Plastic Covered Document

Fahrzeuge die Straßenbahn an einem wichtigen Verkehrspunkt kreuzen mußten. Derartige Verbesserungen von Plätzen haben sich stets als großer Vorteil bei der Abwicklung des Verkehrs bewähren können. (Abb. 3)

Aber damit war die Modernisierung des Straßenverkehrs noch nicht beendet. Die Hamburger Polizeibehörde mußte auch darauf bedacht sein, auf dem

Verordnungswege

auf die Gestaltung des Verkehrs einzuwirken und sie benutzte vor allem diesen Weg, um das Straßenpublikum auf die Neuordnung des Verkehrs besonders aufmerksam zu machen. Schon lange vor der in dem vorigen Jahr erlassenen Reichsverordnung, die endlich einmal das Verkehrswesen einheitlich für das Reich regelte, hatte die Hamburger Polizei in mancherlei Verordnungen den vielseitigen Verkehr zum Teil nach eigenen, zum anderen Teil nach in Berlin bewährten Grundsätzen geregelt. Unter diesen Verordnungen, deren Vereinheitlichung zur Zeit vom Reich angestrebt wird, befand sich auch eine Verordnung über die Regelung des Straßenverkehrs, die die Nichtbeachtung der Verkehrsregeln durch das Publikum auch unter Strafe setzte.

Eine zahlreiche

Verkehrsbeamtenschaft

versieht vor allem am Tage in starker Besetzung den schwierigen Dienst der praktischen Verkehrsregelung. Zum größten Teil aus ausgesuchtem großen Material bestehend, leistet die Hamburger Polizei auf diesem Gebiete durchaus Gutes. Der Verkehrsstab ist aus dem Verkehr genommen, da sich der weiße Handschuh stets, besonders in der Dämmerung, deutlich hervorhebt und den Stab erübrigt. Im Sommer hat der Straßenbeamte auf seinem Tschako einen weißen Überzug, der ihm Erleichterung vor der Hitze und dem Fahrzeugführer sofort den Stand seines Trägers anzeigt. Die Verkehrszeichen der Beamten haben nach den letzten Reichsbestimmungen ein anderes Aussehen angenommen, da die Zeichenabgabe nunmehr vereinfacht ist. Man kennt jetzt nur noch Halt dadurch, daß der Beamte seinen Arm nach oben streckt und das Zeichen nach der Seite mit dem ausgestreckten Arm, das die freie Fahrt für die angegebene Richtung bedeutet, während im Gegensatz zu früher das gleiche Zeichen für die entgegengesetzte Richtung „Halten“ bedeutet.

Aber auch damit kann der Verkehr allein nicht geregelt werden, jedenfalls nicht der immer moderner gewordene Hamburger Straßenverkehr. Denn wollte man nach den obigen Grundsätzen den gesamten Hamburger Verkehr regeln, dann müßte sich in gleichen Maße, wie der Verkehr zunimmt, auch die Zahl der Beamtenschaft vervielfachen. Dies ist aber aus naheliegenden und vor allem außenpolitischen Gründen nicht angängig, so daß man sich nach anderen Wegen umsehen mußte, um dem Beamten auf der Straße Hilfsmittel zur Verfügung zu stellen, um auch erhöhten Anforderungen zu genügen. Hamburg hat, das muß man sagen, zur richtigen Zeit sich die Errichtung von

Hilfsverkehrsmitteln

angelegen sein lassen. Heute haben wir fast sämtliche Hilfsmittel, die sich seit Jahren in Berlin bewährt haben und die eine Hamburger Studienkommission der Polizei in dem Mutterland des Großstadtverkehrs, in Amerika, als geeignet erkannt hat. Neben den jetzt vom Reich einheitlich eingeführten Zeichen, deren Einführung dringend erforderlich war, da in Deutschland an vielen Orten der Verkehr nach eigenen Grundsätzen und Zeichen geregelt wurde, griff man auch in Hamburg bald das System der Einbahnstraße auf, so daß wir heute in Hamburg zahlreiche Straßen besitzen, in denen der Verkehr nur nach einer Seite durchgeführt wird. Auch die Errichtung von zahlreichen Verkehrsinseln hat viel Gutes geleistet. Verschiedene Pfeilzeichen genügen schon in einer Großstadt, um mit diesen „toten“ Verkehrszeichen den gesamten Verkehr unter Ersparung von Beamten in die gewünschte Richtung zu leiten. Vor allem benutzte man diese Zeichen mit einem einfachen Pfeil dazu, um die Einbahnstraße kenntlich zu machen und um auf Plätzen einen Rundverkehr zu bewerkstelligen. Der Hamburger Gänsemarkt und der Holstenplatz sind Schulbeispiele dafür, wie durch gewandte Aufstellung derartiger Zeichen der Verkehr fast mühelos umgeleitet

werden kann. Was bei der Entwicklung des Verkehrs weiter als Haupttrichlinie beachtet werden muß, ist, daß man möglichst wenige und einfache Zeichen als Hilfsmittel verwendet, da anderenfalls nicht eine Vereinfachung, sondern ein Verkehrswirrwarr angerichtet wird. In Hamburg hat man daher sich auf diese eben genannten Zeichen beschränkt und damit auch erheblich zur glatten Abwicklung des ganzen Verkehrs beigetragen. Während der Dunkelheit und während des Nebels (vor allem bei dem stets recht dunklen Hamburger Himmel!) mußte man aber schon bald zu einem weiteren Ausbau des Verkehrssignalwesens übergehen. Die Hamburger Notruf-A.-G. lieferte bereits bald Lichtständer, die jetzt aber nicht allein während der Dunkelheit, sondern auch während des Tages in Gebrauch genommen werden konnten, so daß damit der Straßenbeamte auch am Tage in dem ihm zur Verfügung stehenden Lichtsignal einen bedeutenden Bundesgenossen erhalten konnte. Damit konnte der Verkehr durch ein einfaches Zeichen Rot gestoppt und der anderen Rich-

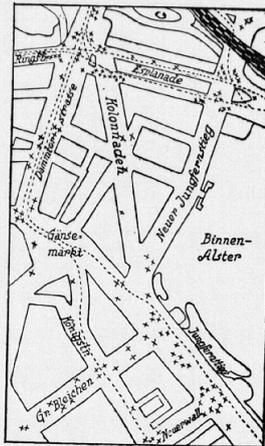


Abbildung 3

tung die Fahrt freigegeben werden, während das gelbe Signal als Achtungszeichen Verwendung fand. Auch das Publikum hatte jetzt ein bedeutsames Hilfsmittel, um sich dem Verkehr anzupassen. Weitere selbsttätige Blinklichtanlagen wurden als Warnungszeichen benutzt.

Die Erziehung des Straßenpublikums ist eine wichtige Aufgabe, die unbedingt mit zur Lösung des großen Verkehrsproblems gehört. In Hamburg hat man nichts unterlassen, um auch die Jugend auf die Gefahren der Straße aufmerksam zu machen. In jeder Hamburger Schule ist bereits im Jahre 1926 ein Verkehrsvortrag gehalten worden. Die Erziehung in Haus und Schule ist aber nicht der einzige Weg, der hier zum Ziel führt. Ein jeder muß den anderen unterstützen. Dann ist eine Besserung möglich.

Ein Aufsatz über Verkehrsfragen wäre nicht vollständig, wenn man nicht auch zum Schluß auf die Verkehrsunfälle eingehen würde, die in keiner Weise mit dem Anwachsen des Verkehrs gleichen Schritt gehalten haben. Man kann dies unbedingt sagen, auch wenn man statistisches Material nicht hierüber in der Hand hat. Allein die Hamburger Straßenbahn hat im Berichtsjahr ihre Unfälle bekanntgegeben. Man kann hier feststellen, daß die Zahl der tödlichen Unglücksfälle stark zurückgegangen ist, daß weiter die Kinderunfälle eine Mindestzahl erreicht haben wie in fast keinem Jahr zuvor, während allerdings Erwachsene mehr verunglückt sind als in den Vorjahren.

In
zusam
Siele
3 1/2 m
auf. I
nur ei
zur Ei
unter

a.
b.
c.
d.
e.

Abbild

kann. D
Kanülen
mittelba
bei Stur
Elbe für
die
gebracht
würden.
Die ge
ebenfalls