

flugzeug-Typen. In weiser Voraussicht hat sich Hamburg hier ein Mitbestimmungsrecht an einem Seeflughafen gesichert, der von der Natur für diesen Zweck selten bevorzugt ist. Die bisherigen Arbeiten in Travemünde, wie Einebnen des Landflugplatzes und Bau einer großen Halle und der Ablaufbahn für Seeflugzeuge schreiten gut vorwärts, und es ist bestimmt anzunehmen, daß dieser Seeflughafen auf Grund seiner günstigen Vorbedingungen im Flugverkehr über See künftig eine wichtige Rolle spielen wird.

In diesem Jahre sind die ersten zunächst als sportliche Ereignisse anzusprechenden Versuche der Überfliegung des Ozeans ausgeführt. Es werden diesen Flügen solche folgen, die als Vorbereitung des Verkehrsdienstes anzusprechen sind, bis dann in nicht zu langer Zeit auf verkehrsmäßiger Grundlage auch die Verbindung zwischen den Kontinenten über den Ozean hinweg eine so selbstverständliche Angelegenheit ist, wie der Verkehr mit Landflugzeugen, den wir jetzt in Deutschland mit großer Pünktlichkeit und Sicherheit sich abwickeln sehen.

## Hamburgs Großstadtverkehr im Jahre 1927

### Die automatische Verkehrsregelung.

Wer heute über Hamburgs größten Verkehrsknotenpunkt, den Stephansplatz, geht, wird sich darüber wundern, daß die gesamte früher so komplizierte Verkehrsregelungsmaschinerie nunmehr von unsichtbarer Hand geleitet und gelenkt wird. Es ist die automatische Verkehrsregelung, die seit einiger Zeit von der Hamburger Verkehrsbehörde eingeführt worden ist und die sich allem Anschein nach auch bewährt. Damit hat Hamburgs Großstadtverkehr sämtliche Entwicklungsstadien bei der Regelung des Verkehrs mitgemacht, die erforderlich waren, um mit den Riesenfortschritten gleichen Schritt zu halten, die Deutschlands Automobilisierung genommen hat. Man wird sich noch an frühere Zeiten erinnern, zu der ein Verkehrsschutzmann überhaupt nicht erforderlich war und was das Vorfahrtrecht stillschweigend beachtet wurde. Dann brachte die Nachkriegszeit den Beamten auf die Kreuzungen, dem dann bald darauf ein Verkehrsstab, die sogenannte Fliegenklappe, in die Hand gedrückt wurde. Dieser Stab erwies sich aber auf die Dauer nicht als praktisch, sodaß man nach ausländischen Vorbildern den weißen Handschuh einführte, der sich bis auf den heutigen Zeitpunkt vollauf bewährt hat, wenn man auch wünschen könnte, daß bei Nebel- und Regenwetter ein noch längerer Handschuh in Benutzung genommen werden würde.

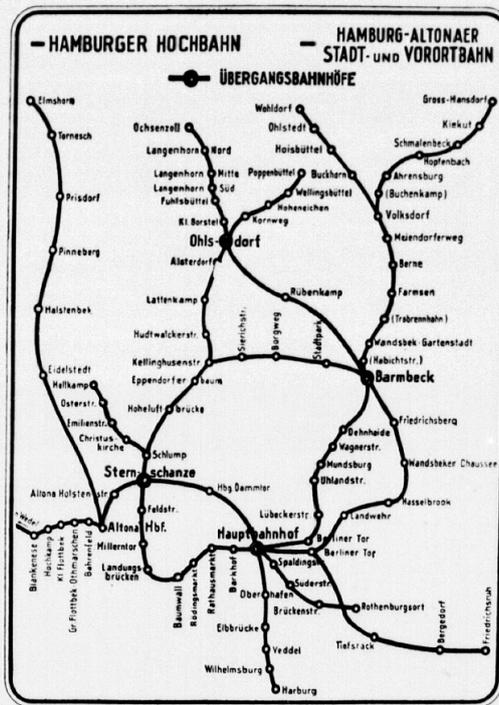
Aber Hamburgs Entwicklung zur City-Stadt, über die vor einem Jahr ausführlicher geschrieben werden konnte, forderte mit der Zunahme des Ordnungswesens neue Formen der Verkehrsregelung, vor allem an solchen Punkten, an denen ein einzelner Beamter der Vergrößerung des Großstadtverkehrs nicht mehr gewachsen war. Man führte an den schwierigsten Stellen das Stoppverfahren ein und ließ nach dem Vorbild des Verkehrsturms auf dem Potsdamerplatz in Berlin einen Hauptverkehrsbeamten auf der Mitte des Platzes mit einer Pfeife ziehen geben, wann nach der einen und wann wieder nach der anderen Seite der Verkehr freigegeben war. Beamte standen dann an den verschiedenen Straßenseiten und verschafften den Signalen des Hauptverkehrsbeamtes Geltung.

Auf die Dauer war aber dies Verfahren nicht aufrechtzuerhalten, da einerseits zu viele Beamte an diesen besonders wichtigen Punkten in Anspruch genommen wurden, andere Stellen von

Beamten völlig entblößt werden mußten, und außerdem die Pfeifensignale von dem zunehmenden Straßenlärm überhört wurden und so nicht deutlich genug gehört werden konnten, entschloß man sich auf Grund von Erfahrungen, die eine Hamburger Studienkommission in Amerika gesammelt hatte, technische Hilfsmittel einzuführen und das Stoppverfahren durch elektrische Lichtsignale zur Durchführung zu bringen. An den Hauptverkehrspunkten wurden an den bereits vorhandenen Lichtmasten oder an neu errichteten Masten die zur Verkehrsregelung nötigen Signallampen (rot-gelbgrün) befestigt, die von einem Beamten bedient wurden. In den zur Kreuzung führenden Nebenstraßen wurden mit dem Hauptsignal in Verbindung stehende automatisch betriebene Lichtsignale angebracht. Durch dieses Verfahren wurden zahlreiche Beamte frei, und es zeigte sich bald, daß die Hamburger Automobilisten diese Verkehrsregelung mit Freuden aufnahmen. Aber damit nicht genug, ließ man verschiedene Punkte aufeinander einschalten, sodaß ein Beamter mehrere Signale gleichzeitig bedienen konnte.

Als es endlich geglückt war, die verschiedenen unregelmäßig von einander entfernten Signale so aufeinander abzustimmen, daß ein auf Grün des Stephansplatz passierender Wagen auch am Dammtorbahnhof oder am früheren Kriegerdenkmalsplatz gleichfalls grünes Licht vor sich hatte, daß er gleichsam auf einer grünen Welle fuhr, hatte man den ersten Schritt zur automatischen Verkehrsregelung unternommen. Der Augenblick, der auch diesen letzten Beamten durch eine Maschine ersetzen ließ, war dann nicht mehr weit, und heute werden Hamburgs Verkehrssignale sämtlich von einem Punkt geleitet, soweit überhaupt eine einheitliche Regelung für sie in Frage kommt.

Wenn es auch heute noch zu früh ist, sich abschließend über diese Neuerung zu äußern, wird man doch sagen können, daß die automatische Verkehrsregelung beträchtliche Vorteile gebracht hat und noch bringen wird. Nicht allein der Automobilist erhält jetzt völlig einwandfreie Verkehrszeichen, auch das Fußgängerpublikum weiß stets Bescheid, wann es die Straße passieren kann, was an den meisten anderen Verkehrspunkten unmöglich zu erkennen ist, und die Straßenpolizei ist für andere Aufgaben

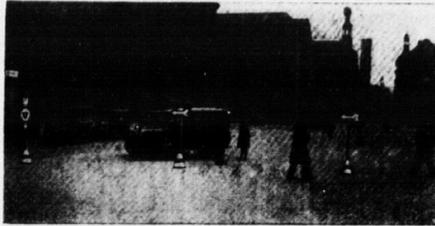


(kg  
28  
eben  
r be-  
Flug-  
hland  
lätzen  
t auf  
htige  
urden  
-Prag  
men.  
Der  
rhielt  
ngen  
Bigen  
netz,  
dieses  
doch  
schen  
fen  
t von  
ge;  
die  
Flüge  
gigen  
nden,  
von  
Be-  
e die  
die  
Linie  
gelegt  
hat  
burg  
lagen  
Roll-  
ungs-  
griff  
g im  
Ver-  
des  
ent-  
weck  
afens  
s an  
tal-  
inen  
eiger  
ismus  
der  
ktion  
rufen  
über  
große  
f ge-  
wie  
und  
ch e  
um  
ttlich  
Sec-

freigemacht worden. Letzteres ist von nicht unerheblicher Bedeutung, da nimmehr gerade der Verkehrsschutzmann viel mehr als bisher sich als Erzieher des Publikums in Verkehrsfragen bewähren kann.

**Der Siegeszug des Kreisverkehrs.**

Eine moderne Straßenpolizei wird sich immer mehr technischer Verkehrsregelungsmittel bedienen müssen, da sie nicht in der Lage ist, an allen Straßenpunkten einen Beamten zu postieren. Wir kennen daher schon aus den Vorjahren die Pfeilzeichen, die dem Automobilisten wie Fußgänger das Zeichen geben sollen, in welcher Richtung der Verkehr zu leiten ist, und kennen außerdem noch manche andere Zeichen, die allen Fahrern in ganz Deutschland einheitlich anzuzeigen sollen, wie er zu fahren hat. Darüber werden später noch einige Ausführungen zu machen sein. Was aber außer der automatischen Verkehrsregelung die



Hauptkennzeichen des modernen Hamburger Großstadtverkehrs sind, dürfte die Einbürgerung des Kreisverkehrs sein, der sich überraschend schnell in Hamburg beliebt gemacht hat. Wir sehen nimmehr an den vielen unübersichtlichen und schwierigen Plätzen einen von Pfeilzeichen umgebenen Platz, wie er von allen Gefährten, angefangen vom kleinen Handkarren bis zum großen Autoomnibus umfahren wird. Dieser Anblick ist dem Hamburger sicher nichts Neues, aber was weniger bekannt ist, sollte die Tatsache sein, daß Hamburgs Großstadtpolizei ihre Erfahrungen aus dem schon lange Zeit sich bewährenden Kreisverkehr in der Innenstadt gezogen und auch in den Außenstadtteilen diesen Kreisverkehr eingerichtet hat. Damit hat auch in Hamburg der Kreisverkehr seinen Siegeszug angetreten und wie in Berlin hat man auch bei uns viele Plätze in dieser Weise umgebaut. Man braucht nicht viele Worte darüber zu verlieren, welche beträchtlichen Vorteile gerade diese neue ebenfalls automatische Verkehrsregelung bereits gebracht hat. Den Hauptnutzen wird aber immer das Straßenpublikum aus dieser Neuerung ziehen, da der umfahrene freie Platz in der Mitte des Platzes für das Publikum bestimmt ist, so daß sicherlich viele Gefahrenmomente auf diese Weise ausgeschaltet sind.

**Eine Umwälzung im Hamburger Droschkenwesen**

hat es gleichfalls im Berichtsjahr gegeben. Die Einführung des Kleinwagens, in verschiedenen Städten, darunter in Altona auch Eimannwagen, brachte Neuerungen auch auf diesem Gebiet in Hamburgs Straßenverkehr. Nach der neuen Hamburger Droschkenordnung, die allseitig sehr begrüßt werden muß, wenn sie auch noch manche Versprechungen enthält, die erst später erfüllt werden können, gibt es jetzt drei Arten von Droschken. Wir kennen die Kleindroschke, die Einheitsdroschke und die Großdroschke, die sich sämtlich durch verschiedene Borden, von einer bis zu drei Reihen, unterscheiden. Was in Hamburg neu ist, wird die Kleindroschke sein, deren Einführung unbedingt ein Gebot der Stunde war. Da man genaue Vorschriften herausgab, wie die neuen Droschken gebaut werden müssen, hat man nach Berliner Muster in verschiedenen Punkten Wege angegeben, die der Industrie wichtige Fingerzeige und auf der anderen Seite auch den Automobilisten manche wichtige Anleitungen gaben. So war die Pflichteinführung von beidseitigen Fahrtrichtungsanzeigern eine dieser Forderungen, die eigentlich für den gesamten Straßenverkehr maßgebend sein müßten aber aus mancherlei Gründen nicht im Augenblick eingeführt werden können. Trotz dieser neuen Droschkenordnung sind aber manche andere brennenden Fragen offen geblieben. So hat sich die Frage eines einheitlichen Droschkengebietes, das sich auch über die Nachbarstädte erstreckt, als notwendig erwiesen. Wenn aber dennoch die Neueinführung der Droschkenordnung

von weiten Kreisen des großen Publikums begrüßt wird, so liegt dies daran, weil die Kleindroschke, die bereits mit 35 Pfennig anfängt, zu einem richtigen Volksbeförderungsmittel werden kann. Daß schon Bestrebungen im Gange sind, den Kleinwagentarif zu erweitern, daß bei zwei Personen ein höherer als der Eimannarif zu bezahlen ist, beweist nur, daß gerade die Kleinwagen sehr bevorzugt werden, und daß die größeren Wagen nicht mehr so benutzt werden, wie es ihre Rentabilität erfordert. Aber auch hier wird man die Entwicklung abwarten müssen, um sich ein abschließendes Urteil zu bilden. Jedenfalls war die neue Droschkenordnung ein wichtiger Schritt auf dem Wege der Verbesserung des Hamburger Droschkenwesens.

**Die Groß-Hamburger Verkehrseinheit.**

Das vergangene Jahr hat auf dem Gebiet der Vereinfachung des Hamburger Verkehrs wesens weitere Fortschritte gebracht. Erstmals wurde die Hamburger Bevölkerung mit einer Übersichtskarte überrascht, die sämtliche Linien der Hamburger Hochbahngesellschaft und der Hamburg-Altonaer Stadt- und Vorortbahn mit den verschiedenen Bahnhöfen enthielt. Einzelne Bahnhöfe, die als Übergangsbahnhöfe dienen, waren hier besonders hervorgehoben worden. Damit ist Hamburgs Verkehrswesen in ein entscheidendes Stadium getreten. Denn beide großen Gesellschaften arbeiten jetzt nicht mehr gegeneinander, sondern auf einer gemeinsamen Basis und das Publikum wird stets seinen Nutzen davon haben. Überblickt man den Plan, so wird man zu der Einsicht kommen, daß Hamburgs Verkehrsnetz ein viel einfacheres Gesicht bekommen hätte, wenn man sich bereits früher an den Tisch zur gemeinsamen Arbeit gesetzt hätte. Auf dieser Karte ist die im Bau befindliche Untergrundbahnstrecke von der Kellinghusenstraße über Dammtor-Bahnhof nach dem Jungfernstieg, deren Notwendigkeit und die Beschaffung des Baukapitals „viel Staub aufgewirbelt hat“, noch nicht enthalten, obwohl die Arbeiten schon sehr weit vorgeschritten sind. Denn nachdem man dem Anliegen von Bewohnern der Osterfelderstraße nachgegeben und statt des geraden Weges von der Kellinghusenstraße nach dem Klosterstern den großen Umweg über den Eppendorferbaum gewählt hatte, der die Kosten zweifelsohne ganz beträchtlich vergrößert haben dürfte, mehrten sich bereits Wünsche anderer durch die Hochbahn betreffender Anwohner.

Der Hamburger Sport-Verein wird durch die Baumaßnahmen derartig geschädigt, daß er kurz über lang doch zur Aufgabe seines schönen Platzes gezwungen werden wird und die Ladenbesitzer der Colonnaden sehen sich, wie der HSV, in ihrer Existenzfähigkeit erheblich geschädigt, wenn nach dem Plan der Hochbahngesellschaft weiter verfahren wird. Und weiter hört man bereits Bedenken laut werden, daß mit dieser Hochbahnlinie den von Tag zu Tag wachsenden Anforderungen des Hamburger Großstadtverkehrs noch lange nicht Abhilfe geschaffen werden wird. Schon fordert man einen weiteren Ausbau des Hamburger Hochbahnnetzes, um zu erreichen, daß das heutige Verkehrsnetz auch alle Verkehrsknotenpunkte restlos erfaßt. Eine Freihafenstrecke ist dringend erforderlich, da hier die Beförderungsmittel bisher kaum ausreichen, die arbeitende Bevölkerung von der Arbeitsstätte nach den Wohnstadtteilen zu befördern. Auch der an der Peripherie der Großstadt liegende Flugplatz und der benachbarte Pferdesportplatz Groß-Borsdorf, verlangen, daß auch hier den immer größer werdenden Zuschauermassen Rechnung getragen wird. Eine Verlängerung der Helikopterlande- und nordöstlicher Richtung dürfte daher auch nur eine Frage der Zeit sein. Jedenfalls wird auch auf dem Gebiet der Konzentration des Verkehrs wesens in Hamburg in großzügiger Weise gearbeitet, wenn auch noch viele Fragen, die allerdings einer weitblickenden Leitung bedürfen, in den nächsten Jahren ihrer Lösung harren.

**Die neuen internationalen Verkehrszeichen.**

Schon oben bei der Behandlung des Kreisverkehrs haben wir davon gesprochen, daß sich eine moderne Polizei stets technischer Hilfsmittel bedienen muß, um überall dem Kraftwagenführer und auch Publikum zu zeigen, wie es sich auf dem Fahrweg verhalten soll. Hamburg war auf diesem Gebiet in Deutschland tonangebend vorangegangen. Die Studienkommission der Hamburger Polizeibehörde hatte sich die brauchbarsten Hilfsmittel in Amerika herausgesucht und in Hamburg eingeführt. Erst viel später fanden diese Zeichen im übrigen Deutschland Eingang. Man mußte daher an eine Vereinheitlichung wenigstens in Deutschland denken, da der Automobilverkehr immer größere Ausmaße annahm und man verlangen konnte, daß ein Kraftwagenführer, der beispielsweise von Hamburg nach Traventünde fuhr, nicht

Plastic Covered Document

Ha  
=  
sel  
sta  
wi  
mi  
Di  
sel  
an  
all  
Ze  
im  
nu  
el  
Pf  
ein  
im  
ge  
Pu  
gib  
we  
die  
ob  
bel  
  
hat  
im  
ber  
An  
vo  
fac  
dri  
Kr  
mo  
um  
Ma  
ord  
bel  
um  
rid  
ger  
Ha  
me  
Kr  
Dal  
zu  
and  
bed  
auf  
Zei  
kön  
ein  
  
V  
Pas  
bur  
rich  
erci  
Aus  
dab  
ber  
gim  
und  
mat  
  
D  
lich  
und  
ca.  
geb  
west  
257,5  
ha C

liegt  
nig  
ann  
f zu  
nn-  
gen  
sch  
ein  
ene  
Ver-

des  
rst-  
hts-  
hn-  
ahn  
öfe,  
rer-  
ein  
ell-  
auf  
nen  
tan  
viel  
eits  
Auf  
ke  
em  
an-  
en,  
nd,  
er-  
ler  
reg  
ten  
ten  
er

en  
be-  
ner-  
ler  
ört  
tie  
gr  
en  
er-  
tz  
n-  
el  
er  
er  
ch  
ig  
d-  
sit  
es  
te  
n  
n.

ir  
r  
d  
n  
d  
i-  
a  
n  
e  
d  
e  
r,  
it

schon beim Austritt aus Hamburg in der preußischen Nachbarstadt Wandsbek andere Verkehrszeichen vorfand, die in Lübeck wieder ganz andere waren. Einem derartigen Verkehrswirwar müßte natürlich recht bald gründliche Abhilfe geschaffen werden. Dieser in Deutschland aus partikularistischen Gründen oftmals sehr beschwerliche Weg der Vereinheitlichung fand allerdings auf internationalen Konferenzen starke Förderung, da hier nicht allein die Forderung erhoben wurde, in einem Lande einheitliche Zeichen ins Leben zu rufen, sondern weil man sich bereits auf internationale Verkehrsschilder festlegte. So kennen wir heute nur den nach unten gekehrten Pfeil, sowie dreieckige und viereckige Schilder mit roter Umrandung. Der nach unten gerichtete Pfeil bedeutet heute immer ein Verbot, eine Straßensperrung für eine bestimmte Gattung von Fahrzeugen. So sagen dicke Punkte im Pfeil, daß die Straße für bestimmte Fahrzeuge die ganze Zeit gesperrt ist, während kleine Kreise in der gleichen Größe wie die Punkte sagen, daß die Sperrung nur für Sonn- und Feiertage gilt. In den Dreiecks-Schildern, die in Hamburg auch versuchsweise beleuchtet gezeigt werden, befinden sich alle Bezeichnungen, die Warnungen und Achtung bedeuten und bisher in dem nach oben gerichteten Pfeil sich befinden haben. In dem Viereck-Schild befinden sich Geschwindigkeitsangaben.

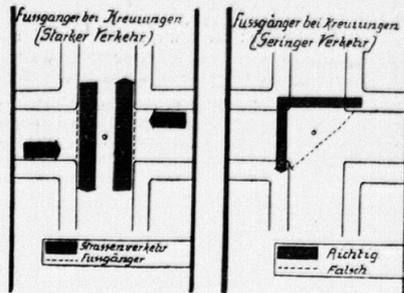
**Das Fehlen einer modernen Straßenordnung. \***

hat sich in Hamburg bereits in den zurückliegenden Jahren infolge des verstärkten Verkehrs oftmals in recht störender Weise bemerkbar gemacht, wie auch die Beleuchtungsfrage und die Anbringung von stets sichtbaren Straßenschildern nicht mehr von den zuständigen Fachdezernenten sondern von Verkehrsleuten behandelt und entschieden werden müßten. Aber dringend nötig ist die baldige Herausgabe der jetzt 25 Jahre in Kraft befindlichen Hamburger Straßenordnung in einer neuen modernen Fassung, da viele Bestimmungen schon lange überholt und im Zeitalter des modernen Straßenverkehrs veraltet sind. Man hat im Vorjahr davon gelesen, daß diese neue Straßenordnung im Verordnungsamt entstanden ist, aber noch ist nicht bekannt geworden, ob sie bereits das Stadthaus verlassen hat, um der neuen Hamburger Bürgerschaft zur Beschlußfassung übergeben zu werden. Dabei ist eine grundlegende Änderung gerade der Straßenordnung ein Gebot der Stunde. Noch kann in Hamburg ein Handkarren ohne Beleuchtung gefahren werden und noch haben wir für sämtliche Fahrzeuge, Pferdefahrzeuge, Kraftfahrzeuge und Fahrräder verschiedene Beleuchtungszeiten. Dabei dürfte doch nichts einfacher sein, als die für Pferdefahrzeuge maßgebenden Straßenbeleuchtungszeiten auch für sämtliche anderen Fahrzeuge als Pflichtzeiten einzuführen. Wenn man bedenkt, daß das Verordnungsamt auch in Hamburg gerade auf dem Verkehrsgebiet Formen angenommen hat, die an die Zeiten der Geldinflation erinnern, so wird man es verstehen können, daß in der Bevölkerung die baldige Herausgabe einer einzigen Verkehrsordnung begrüßt werden wird.

**Das Hamburger Straßenpublikum.**

Wenn es auch verfehlt erscheint, gerade dem Hamburger Passanten den Vorwurf zu machen, daß der Fußgänger in Hamburg am wenigsten sich nach den bestehenden Vorschriften richtet, und daß in Hamburg besonders viele Unglücksfälle sich ereignen, ist es doch am Platze, abschließend einige warnende Ausführungen an die Bevölkerung zu richten, um mitzuhelfen, daß die große Zahl der Verkehrsunfälle wenigstens ein wenig herabgemindert wird. Es mag zugegeben werden, daß der Fußgänger auf der Straße von dem Automobilisten nur geduldet wird, und daß er hier meistens dem Zufall preisgegeben ist, so darf man nicht außer acht lassen, daß wir auf dem Gebiet der Er-

ziehung des Hamburger Fußgängers zu einem verkehrstronnen Staatsbürger nicht sehr weit gekommen sind. Noch immer sieht man, daß die einfachsten Verkehrsregeln nicht beachtet werden und daß sich auf diese Weise die meisten Unglücksfälle ereignen. Viele Passanten sieht man häufig auch mitten in einer Hauptverkehrsstraße auf dem Fahrdamm entlangbummeln, manchmal sogar die Morgenzeitung lesend, so daß es eigentlich ein Wunder ist, daß auf diese Weise nicht noch mehr Unglücksfälle sich ereignen. Man hat an einzelnen Stellen in der Innenstadt verschiedene Punkte vergöttert und für das Publikum Richtungszeiger angebracht, um jedenfalls an diesen gefährlichen Stellen die Gefahrenmomente auf ein Minimum herabzumindern. Auch sonst sieht man die Hamburger Straßenpolizei vielfach an der Arbeit, sich des oft recht hilflosen Fußgängers anzunehmen, besonders dann, wenn ein altes Mütterlein es nicht wagt, sich der Gefahr der Straße preiszugeben, und ein Gefährte nach dem anderen ihr das Überqueren der Straße schwierig macht. Aber noch weiß kaum jeder Fußgänger, daß stets der kürzeste Weg über den Fahrdamm die geringsten Gefahrenquellen birgt, daß man immer im rechten Winkel den Fahrdamm überqueren muß,



und daß schon jedes zu lange Verweilen auf dem Fahrdamm, das stets durch ein schräges Überschreiten des Fahrdammes erzielt wird, die Möglichkeiten des An- und Überfahrens bringen muß.

Überhaupt sollte man den Fahrdamm nur an den Punkten überschreiten, die für das Publikum bestimmt sind, an den Straßenkreuzungen, da man nur hier mit Bestimmtheit darauf rechnen kann, daß an dieser Stelle der Automobilist auf einen Fußgänger besonders gefaßt ist. Gerade an den Kreuzungspunkten sieht man meistens die größten Fehler. Noch auf dem Stephansplatz eilt ein Fußgänger nach dem anderen, um Sekunden einzusparen, mitten über die Kreuzung, statt auf dem geraden Weg stets in Verlängerung der Bordkurve über die Straße zu gehen. Viele glauben, daß die Stärke des Verkehrs ausschlaggebend ist, wie er die Straße überschreitet, aber auch diese Ansicht ist fehlerhaft, da immer der kürzeste Weg gewählt werden muß, wenn man sich auf das Glätteis des Fahrdammes begeben will.

Bei dem Stoppverkehr wissen auch noch lange nicht alle unsere Mitbürger, wann sie über die Straße gehen können, ohne daß sie von Fahrzeugen behindert werden. Auch hier denke man daran, daß das senkrechte Überqueren der einzig mögliche Weg ist, und daß man stets mit dem Verkehrsstrom gehen muß, das heißt wie der Fahrzeugführer auf grünes Licht. Wenn sich jeder Fußgänger dies einprägt, wird man immer mehr die vielen Unglücksfälle vermindern können.

**Hamburgs Grünflächen**

Das Stadtgebiet Hamburgs umfaßte 1927 ca. 515 ha an öffentlichen Grünflächen einschließlich den Sportplätzen, Schulhöfen und sonstigen Gärten und Höfen bei Staatsgebäuden, das sind ca. 3,8 Prozent der Gesamtfläche des 13566 ha großen Stadtgebietes. Vor dem Kriege im Jahre 1914 war das Verhältnis wesentlich ungünstiger. Damals standen der Bevölkerung nur 257,5 ha an Grünflächen zur Verfügung, das waren bei ca. 13566 ha Gesamtfläche 1,9 Prozent.

Als letzte der deutschen Großstädte schaffte Hamburg erst im Jahre 1914 eine eigene Gartenverwaltung, vordem würden die öffentlichen Grünanlagen vom Ingenieurwesen entworfen, ausgeführt und unterhalten. Das Gartenwesen, dem seit 1911 nimmehr sämtliche öffentlichen Grünanlagen auf Staatsgrund im Stadtgebiet einschließlich der Sport- und Spielplätze sowie der Schulhöfe und die Gärten und Höfe bei Staatsgebäuden unterstellt sind, gehört neben dem Hochbauwesen und dem Ingenieur-