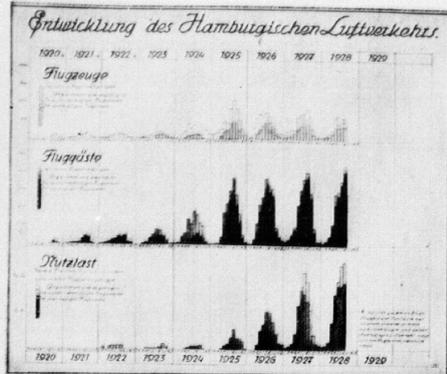


lassen noch manches zu wünschen übrig. Doch sind alle diese Fragen keine dunklen Probleme mehr, sondern werden in absehbarer Zeit gelöst sein.

Es darf nicht unerwähnt bleiben, daß das Fehlen der Militärfliegerei in Deutschland indirekt eine große Mehrbelastung des zivilen Verkehrs herbeiführt. Die Flugzeugfabriken haben



Entwicklung des Hamburgischen Luftverkehrs

nur einen Abnehmer, der die Generalunkosten, insbesondere die der aerodynamischen Versuche, allein zu tragen hat, die gesamten Kosten der Bodenorganisation, welche ihrer Natur nach ohne weiteres gleichzeitig noch eine sehr viel größere Anzahl von Flugzeugen bedienen könnte, belastet allein den zivilen Verkehr; ähnlich steht es mit der Ausbildung des Nachwuchses an Piloten und sonstigem Personal. — Kurz und gut, es wird wohl noch ein Jahrzehnt dauern, bis wir von einer Rentabilität

des zivilen Luftverkehrs allgemein sprechen können, vielleicht geht es über See etwas schneller.

Wir hörten im letzten Jahre von einer Reihe fliegerischer Großtaten: 2 Junkersflugzeuge flogen nach Peking, ein Rohrbach-Flugzeug über die Alpen nach Mailand, Dozner-Walboote nach Südamerika, deutsche Schwimmerflugzeuge nach den Azoren, Lindbergh, Chamberlin und Byrd flogen über den Nordatlantik, Köhl-Hünefeld sogar in ost-westlicher Richtung und unsere Zeppeline legten diese Strecke mit Leichtigkeit zurück.

Wir stehen voll Bewunderung vor diesen Leistungen, die wir in erster Linie sportlich werten. Aber wieviel Anregungen haben sie uns gegeben. Letzten Endes sind diese Flüge doch Schrittmacherarbeit, Pioniertaten. Sie weisen uns den Weg, der nun nicht vom Ehrgeiz, sondern von nüchtern wägenden Verkehrsüberlegungen aus getrieben, beschritten werden muß. Nicht Deutschland, nicht Europa allein ist das Betätigungsfeld des deutschen Luftverkehrs, er ist transkontinental zu denken, so schwer uns dieses auch ohne Kolonien fallen wird. Welches sind denn nun die wirklichen Hochstraßen dieser Welt?

Einmal die Linie über den Nordatlantik nach New York, deren Fortsetzung nach der Westküste bereits besteht, dann die Pazifiklinie nach Ostasien, von dort wiederum die Landverbindung über Sibirien nach Mitteleuropa. Sodann die Verbindung nach Südamerika, deren Aufnahme technisch kaum noch Schwierigkeiten bietet. Zuletzt hat England Interesse an der Luftlinie nach Indien und nach dem Kap.

Man sieht, es gibt nicht gar so viele Hochstraßen der Luft. Sollten wir uns bei deren Ausbau ausschließen lassen? Die an der deutschen Luftfahrt interessierten Kreise — das kann mit Bestimmtheit gesagt werden — sind festen Willens, entweder allein oder in Zusammenarbeit mit den Luftverkehrsgesellschaften anderer Länder an der Lösung der Aufgaben dieses Weltverkehrs tätig mitzuarbeiten, gestützt auf die Erfahrungen, die im innerdeutschen Dienst mit großen Opfern gesammelt werden. Auch unter diesem Gesichtspunkt möge ein jeder wohlwollend das mühsame Ringen des aufstrebenden deutschen Luftverkehrs betrachten, auf welchen auch zu beziehen ist der Wahlspruch Albert Ballins: „Unser Feld ist die Welt!“

Hamburgs Großstadtverkehr im Jahre 1927/28

Anwachsen des Verkehrs · Steigen der Verluste im Straßenverkehr · Der Straßenlärm eine große Gefahrenquelle · Die Fortschritte der Verkehrsregelung · Ausblicke

Befruchtliche Zunahme des Straßenverkehrs

Wie in den Vorjahren so hat auch im zurückliegenden Jahre der gesamte Straßenverkehr in Hamburg stetige Verstärkungen erfahren, die von Woche zu Woche und besonders deutlich von Monat zu Monat festzustellen waren. Wenn auch bisher eine Statistik über die jeweilige Zunahme des Großstadtverkehrs nicht vorhanden ist — obwohl es doch möglich sein müßte, durch Feststellung der einzelnen Verkehrsstärken an verschiedenen Punkten innerhalb des Stadtgebiets die Verkehrsdichte regelmäßig festzulegen, was übrigens zu interessanten Vergleichen Veranlassung geben könnte — muß der Betrachter des Hamburger Straßensbildes zu dem Urteil kommen, daß der Verkehr abermals ungeahnte Dimensionen angenommen hat, die die Ausmaße des Vorjahres um ein Beträchtliches überschritten haben. Und man wird schon sicherer als vor Jahren sagen müssen, daß wir auf diesem Gebiete in Hamburg noch nicht am Ende der Entwicklung angelangt sind. Untergrundbahnbauten, wie sie jetzt in der City am Stephansplatz ihren vorläufigen Abschluß gefunden haben, Straßenverbreiterungen, wie sie nicht weit davon in der Dammtorstraße und am Valentinskamp in Angriff genommen werden, sind klare Zeichen für das stetige, bedeutsame Anwachsen des Hamburger Großstadtverkehrs. Nur eine kluge Bau- und Verkehrspolitik mit weitschauenden Leitern kann dem Verkehr schon heute die Wege weisen, die er in der Zukunft zu gehen hat, wenn nicht die Entwicklung des Verkehrs den Händen der Führer entgleiten soll. Daß Hochhausbauten, wie sie sich jetzt auch in Hamburg einbürgern wollen, dem Verkehr neue Richtungen weisen, liegt auf

der Hand, wie man sich auch klar darüber werden muß, daß in verschiedenen Gebieten der City nur noch große Straßendurchbrüche helfen können, um die für den Verkehr erforderlichen Ausfallstore zu schaffen. Dabei wird natürlich manche historische Straße des alten Hamburg zur Schaffung des nötigen Raumes aus dem Stadtbild verschwinden müssen; mußten doch auch Denkmäler den modernen Verkehrsansprüchen weichen. — Der gesamte Straßenverkehr der Großstadt wird in erster Linie von dem dauernd zunehmenden Kraftfahrzeugverkehr beherrscht. Während man in den Jahren 1921—27 eine gewisse Stabilität im Anwachsen der Zahlen für Kraftfahrzeuge beobachten konnte, — die Zunahme betrug 1924 34%, 1925 32,12%, 1926 29%, und 1927 21,18%, — ist im Jahre 1928 dann wieder ein beträchtliches Anwachsen der Zahlen festzustellen. Gegen das Jahr 1927 hat sich die Zahl der Lastkraftwagen um 32,4%, die der Personenkraftwagen um 44,9% und die der Kraftdroschken sogar um 48,4% gehoben. (Nach dem Stande vom 1. Juli 1928.)

Kraftfahrzeuge in Hamburg in den Jahren 1926 und 1927

Jahr	Anzahl	Krafträder*	Personen-Kraftwagen	Last-Kraftwagen	Kraftdroschken
1927	16535	5927	6963	3413	1229
1926	13645	4917	5674	2872	650
Zunahme %	21,18	20,54	22,72	18,84	89,07

* Einsch. Kleinkrafträder.