



DEUTSCHE BAUZEITUNG

55. JAHRGANG. N^o 76. BERLIN, DEN 24. SEPTEMBER 1921.

* * * * HERAUSGEBER: DR.-ING. h. c. ALBERT HOFMANN. * * * *

Alle Rechte vorbehalten. Für nicht verlangte Beiträge keine Gewähr.

Der Küsten-Kanal.

(Kanalverbindung von der Ems bei Dörpen zur Unterweser über Kampe-Oldenburg-Elsfleth.)

Geschichtliches. Um die Mitte des vorigen Jahrhunderts trat ein in ganz Nordwest-Deutschland bekannter General Mosle in Wort und Schrift nachdrücklich für die Herstellung einer Kanalverbindung von der Unterweser unter Benutzung der unteren Hunte bis Oldenburg, weiter durch die oldenburgischen und preußischen Hochmoore nach der Ems ein. Wie aus den ersten Schriften über diesen Plan hervor geht, war für ihn maßgebend vor allem die Erwägung, daß dieser Kanal für die wirtschaftliche Erschließung Nordwest-Deutschlands von höchster Bedeutung sein würde. Oldenburg brachte dem Plan des Generales Mosle besonders lebhaftes Interesse entgegen, leider aber fand er bei den übrigen in Betracht kommenden Bundesstaaten nicht die nötige Unterstützung. Oldenburg mußte sich darauf beschränken, nur einen Teil des geplanten Kanales zu bauen, und zwar nur, soweit er auf oldenburgischem Gebiet lag. So wurde der Hunte—Ems-Kanal gebaut, der von Oldenburg in gerader Richtung auf die Ems zu 30 km durch die Moore führt und dann in die Leda mündet, die bei Leer von der Ems aufgenommen wird. Der Kanal, dessen Bau 1856 begonnen wurde, ist nur in kleineren Abmessungen gehalten und konnte, da er ein Torso blieb, naturgemäß keine große verkehrspolitische Bedeutung gewinnen. Er wurde dennoch für die von ihm durchzogenen Gebiete ein wahrer Segenbringer, da er die einzige Verkehrsstraße in dem öden Moor bildete und für die sich nach und nach ansiedelnden Kolonisten das einzige Hilfsmittel für den Verkehr mit der Außenwelt darstellte.

Im Jahr 1882, als die preußische Staatsregierung eine Denkschrift herausgab über den Ausbau des deutschen Wasserstraßen-Netzes, wurde darin auch der Plan einer Kanalverbindung von der unteren Ems nach der unteren Weser über Dörpen—Kampe—Oldenburg—Elsfleth aufgenommen. Dieser Kanal sollte seine Fortsetzung über Vegesack, Bremervörde, Stade, Brunshausen nach der Elbe finden. In jener Denkschrift erhielt dieser Kanal schon die Bezeichnung „Küst en k a n a l“. Infolge des heftigen Widerstandes von Südhannover, Westfalen und der Provinz Sachsen mußte Nordwest-Deutschland seine Wünsche auf den Bau dieses Kanales zurückstellen und begnügte sich mit dem Versprechen, daß nach Sicherstellung des Mittelland-Kanales auch für das nordwestdeutsche Wirtschaftsgebiet gesorgt werden solle. Der Zeitpunkt, wo der Küstenkanal endlich in greifbare Nähe gerückt schien, war anscheinend 1907 gekommen. Aber wiederum tauchten neue Hindernisse auf. Emden, das eben durch den Dortmund—Ems-Kanal einen beispiellosen Aufschwung genommen hatte, fürchtete eine Schädigung seiner Interessen durch den Bau des Küstenkanales und wiederum scheiterte der Plan und man vertröstete Nordwest-Deutschland auf spätere Zeiten. Der Krieg zeigte dann, welche schwere Unterlassungssünde die Hinausschiebung der Ausführung des Küstenkanales darstellt. Als die Weserhäfen durch den unglücklichen Kriegsausgang ihre Handelsflotten verloren, als das Fehlen jeden Hinter-

landes immer mehr zur Verödung der Häfen an der Weser führte, da rafften sich die Interessentenkreise Nordwest-Deutschlands im Jahr 1920 erneut auf und traten mit allem Nachdruck für die schleunige Herstellung einer Kanalverbindung nach Rheinland und Westfalen ein. Der bis in alle Einzelheiten schon seit dem Jahr 1901 vorliegende, 1912 neu bearbeitete Entwurf einer Kanalverbindung von der Unterweser nach der Unterems wurde auf das energische Drängen nordwestdeutscher Kreise im Herbst 1920 von der oldenburgischen Regierung neu bearbeitet und in einer ausführlichen Denkschrift der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Inzwischen waren die Verhältnisse auf dem Hunte—Ems-Kanal unhaltbar geworden. Die beispiellose Entwicklung, die besonders in den letzten Kriegsjahren eingesetzt hatte, führte zu einer Ueberlastung des Kanales und damit zur Notwendigkeit des schnellen Ausbaues des Hunte—Ems—Kanales. Der bevorstehende Uebergang der Wasserstraßen auf das Reich verhinderte diesen Ausbau des Kanales. Sofort nach Uebernahme des Hunte—Ems-Kanales wurde im Reichs-Verkehrsministerium auf die Unzulänglichkeit des Kanales hingewiesen und in mehreren Besichtigungen überzeugten sich die Vertreter des Reichs-Verkehrsministeriums von der Notwendigkeit des schleunigen Ausbaues des Kanales. Im Nachtragsetat für 1921 wurde die erste Rate für den Ausbau des Kanales angefordert und vom Reichstag bewilligt. Ein Drittel der Kosten des Ausbaues wurde vom Oldenburgischen Staat durch einstimmigen Beschluß ebenfalls zur Verfügung gestellt. Da die untere Hunte bis Oldenburg für große Kanalschiffe und für Seeschiffe bis 2000 Tonnen befahrbar ist, so wird nach dem nunmehr in Angriff genommenen Ausbau des Hunte—Ems-Kanales in 2—3 Jahren von der insgesamt 95 km langen Strecke von Elsfleth bis Dörpen der größte Teil, nämlich 55 km, zu einer leistungsfähigen Großschiffahrts-Strasse ausgebaut sein.

Verkehrspolitische Bedeutung des Küstenkanales. Als die Preußische Regierung sich zum Bau des Dortmund—Ems-Kanales entschloß, da betonte sie ausdrücklich, daß dieser Kanal ein Teilstück des gesamten deutschen Wasserstraßen-Netzes sei, und daß von diesem Kanal Abzweigungen in einer den Interessen der mittleren und unteren Weser und Elbe entsprechenden Weise gebaut werden sollten. Der Mittellandkanal ist inzwischen gebaut oder bis Magdeburg gesichert und wird eine Verbindung zwischen den deutschen Strömen in ihrem Mittellauf herstellen. Dagegen fehlt es immer noch an einer Verbindung der Unterläufe der deutschen Flüsse. Wie verhängnisvoll das für die Entwicklung der deutschen Nordseehäfen ist, das zeigen die Ziffern über die Entwicklung des Verkehrs in den einzelnen Nordseehäfen: Rotterdam, das über ausgezeichnete Kanalverbindungen verfügt, konnte in den Jahren 1880—1913 eine achtfache Steigerung des Verkehrs buchen. Die

Weserhäfen mit ihren schlechten Wasserstraßen-Verbindungen hatten nicht einmal eine fünffache Steigerung. Von dem Verkehr Rotterdams entfielen 90% auf den Wasserweg, bei den Weserhäfen dagegen nur 20%! Damit ist die Ursache der langsamen Entwicklung der Weserhäfen klar dargetan. Massengüter bevorzugen den billigen Wasserweg und selbst die Seehäfen-Ausnahme-Tarife konnten hier vor dem Krieg keinen Ausgleich schaffen. Doppelt verhängnisvoll wird das Fehlen leistungsfähiger Wasserstraßen für die Weserhäfen jetzt nach dem Fortfall dieser Sondertarife. Unsere Häfen an der Weser stehen tatsächlich vor der Gefahr der Verödung. Die Massengüter gehen über Rotterdam und eine ungeheure Schädigung des deutschen Nationalvermögens ist die dauernde Folge. Auf der Weser und auf der Elbe drängt sich — und das ist weiter beachtlich — in steigendem Maß die englische Kohle vor. Gewiß wird es schwer halten, die englische Kohle aus Nordwestdeutschland von den Küstenplätzen zu verdrängen, zu einem gewissen Teil dürfte das aber mit Hilfe eines leistungsfähigen und billigen Wasserweges möglich sein. Voraussetzung ist dabei selbstverständlich, daß nur ein Kanal vom Ruhrgebiet nach den deutschen Nordseehäfen gebaut wird, der so billig als möglich ist, um möglichst niedrige Abgaben zu gestatten. Diese elementarsten Vorbedingungen erfüllt nur der Küstenkanal restlos. Er führt durch völlig ebenes Gelände. Von der Hunte bis Dörpen durchschneidet er in einer einzigen Haltung die riesigen Hochmoore. Der Grunderwerb erfordert wenig Kosten, da keinerlei Kulturland vernichtet wird und die Besitzer der Ländereien selbst das höchste Interesse an dem Kanal haben, weil er das öde Land erst wertvoll macht. Die technische Ausführung des Kanales ist äußerst einfach. Schwierigkeiten wegen des Bodenaushubes bestehen keine, da es sich durchweg nur um die Fortschaffung der Moormasse handelt, die zudem sofort zur Herstellung von Brenntorf verwertet werden kann. Außerdem sprechen für den Küstenkanal verkehrsgeographische Gründe; der Kanal kreuzt viermal die Eisenbahn. Das ganze Gebiet im Süden und Norden von Ostfriesland und Oldenburg wird durch diese Bahnen an den Kanal angeschlossen. Der Kanal würde seine belebenden, segensreichen Kräfte mit Hilfe der vielen Schienenwege in allen Richtungen in das Land hinausstrahlen und das Wirtschaftsleben des ganzen Gebietes zwischen Ems und Weser gleichmäßig befruchten. Vor allem aber ist für die Gesamtinteressen der Unterweser die Linienführung des Küstenkanales aus verkehrsgeographischen Gründen die einzig gegebene. Die Ausmündung des Kanales in die Weser liegt fast genau in der Mitte zwischen Bremen einerseits und den Häfen und Industriepätzen an der Mündung der Weser (Nordenham, Geestemünde — Bremerhaven — Blexen) andererseits. Die Frachtparität würde somit gewahrt, die Verbilligung der Frachten durch den Kanalweg käme der gesamten Unterweser ganz gleichmäßig zugute.

Nach dem Ausbau des Hunte—Ems-Kanales ist nur noch ein Stück von 40 km neu zu bauen, was dank der technischen Einfachheit für 240 Mill. M. möglich ist. Die Rentabilitätsberechnung hat ergeben, daß, selbst wenn nur ein Verkehr von 2 Mill. Tonnen vom Ruhrgebiet nach der Unterweser im ersten Jahr in Betracht kommt, man mit den gleichen Abgaben auskommt, die heute auf dem Mittelkanal üblich sind. Es würde eine Tonne Kohle für rd. 36 M. von Gelsenkirchen bis Bremerhaven zu befördern sein. Das ist gegenüber der Bahnfracht, die heute 68,60 M. beträgt, eine Verbilligung um fast 33 M. für 1 t. Daran erkennt man die große verkehrspolitische Bedeutung des Kanales.

Zum Vergleich sei darauf hingewiesen, daß ein von anderer Seite geplanter Kanal vom Mittellandkanal zur Unterweser (sog. Bramscher Kanal), der zwar den Gesamtweg um etwa 35 Streckenkilometer abkürzen würde, Baukosten in Höhe von 1367 Mill. M. erfordert, und zwar aus dem Grund, weil die Neubaustrecke von Bramsche bis Bremen 92 km beträgt, weil dieser Kanal technisch erschwert ist und als neuer Abstiegskanal mit einer Anzahl Schleusen versehen sein müßte. Diese Schleusen müßten zudem als Sparschleusen angelegt werden und würden ganz gewaltige Kosten erfordern. Gewaltige Erdmassen-Bewegungen sind erforderlich, da der Kanal streckenweise auf hohen Dämmen geführt werden muß, dann aber wieder tief (bis 14 m) in das Gelände einschneidet. Nebenbei dürfte nicht unbeachtlich sein, daß der Bramscher Kanal wertvolles Kulturland vernichtet, daß er aber vor allem die wirtschaftlichen Verhältnisse in Nordwestdeutschland grundlegend verschiebt. Die Mündung des Bramscher Kanales soll bei Bremen sein. Damit würden sämtliche Umladungen in Bremen erfolgen, die übrigen Hafentorte an der Unterweser wären so ungünstig gestellt,

daß jeder Wettbewerb unmöglich wäre. Außerdem schließt der Bramscher Kanal das ganze Gebiet zwischen Weser und Ems vom deutschen Binnenwasserstraßen-Netz ab. Es kann nicht Aufgabe von Kanälen, die aus Mitteln der Allgemeinheit erbaut wurden, sein, nur einer einzelnen Stadt Vorteile zu bringen.

Schaffung von Handels- und industriellem Neuland durch den Küstenkanal. Solange man in Nordwest-Deutschland immer wieder für den Bau des Kanales durch die oldenburgischen Moore eintrat, wurde der Gesichtspunkt besonders hervorgehoben, daß ein solcher Wasserweg in den jetzt öden Gebieten Industrie- und Handelsplätze erstehen lassen würde, die für unsere gesamte Volkswirtschaft, insbesondere für unsere Weserhäfen von höchster Bedeutung sein würden. Daß diese Hoffnungen keine utopistischen sind, beweist wiederum die Entwicklung am Hunte—Ems-Kanal. Nur mit Hilfe dieses Kanales war es überhaupt möglich, so weite Oedlandflächen im westlichen Oldenburg zu besiedeln. Bald nach der Fertigstellung dieses Kanales ließ sich an seinen Ufern eine vielgestaltige Industrie nieder. Heute finden wir neben blühenden Moorkolonien etwa 40 größere industrielle Werke im Kanalgebiet. Neben Torfwerken sind es vor allem Ziegeleien, Zementwarenfabriken, Torfkoks-Anlagen und Torfstreu-Fabriken. Die Höhe des investierten Kapitals in diesen Werken beträgt über 150 Mill. M. Zu diesen Werken gesellten sich dann in den letzten Jahren die großen Moorgüter. Damit ist die Kultivierung dieses Landes in schnellem Fortschreiten. Immer mehr wird das bis vor kurzem völlig öde Gebiet zu einer fruchtbaren Gegend. Großartige Gutshöfe sind entstanden, Gewächshaus-Anlagen von riesiger Ausdehnung stehen mitten im Moor.

Von der Bedeutung der Industrie kann man sich ein ungefähres Bild machen, wenn man die Statistik über den Verkehr im Jahr 1920 zu Hilfe nimmt. Die Werke am Kanal hatten 1920 eine Produktion von allein 326 000 Tonnen Torf und Torfstreu. Da in den eigentlichen Mooren nur eine Eisenbahn vorhanden ist, die Werke im Uebrigen ganz auf den Kanal angewiesen waren, so blieb von der Torfproduktion ein großer Teil, und zwar etwa 100 000 Tonnen liegen und ist im Winter durch Frost zum Teil verdorben. Alle diese Werke sind erst im Anfang begriffen und werden nach Ausführung ihres Programmes in ganz wesentlichem Maß am Kanalverkehr interessiert sein. Das alles zeigt, welche Entwicklungs-Möglichkeiten auf der neuen Strecke des Kanales von Kampe bis Dörpen liegen. Die Untersuchungen über die Absichten der Werke am Kanal ergab, daß allein auf der jetzt bestehenden Strecke (30 km) in einigen Jahren mit einer Gesamtproduktion von 700 000 Tonnen zu rechnen ist. Man sieht daraus, welche große lokale Bedeutung der Kanal haben würde und das soll man bei der Beurteilung der Frage, welcher Kanal der zweckmäßigste für die Gesamtheit ist, nicht außer Betracht lassen.

Erschließung der Torfmoore. Es ist ein bekannter Grundsatz, daß das Moor so lange tot ist, als ein Kanal fehlt. Kanäle sind in den Mooren die pulsierenden Lebensadern. Die Torfindustrie ist durch die Erfahrungen in den letzten Jahren zu einer solchen Entwicklung gekommen, daß sie heute in dem schweren Maschinentorf ein Produkt liefert, das in hohem Maß geeignet ist als Brennstoff-Ersatz. Durch die maschinelle Ausbeute ist es auch gelungen, den Torf zu einem Preis auf den Markt zu bringen, der einen Wettbewerb mit der Kohle zuläßt. Deshalb wird guter Torf immer ein begehrtes Brennmaterial im Hausbrand und auch in einzelnen Industrien sein. Die bedrohliche Lage, in die unsere Brennstoff-Versorgung wiederholt geraten war durch die verminderte Kohlenförderung, durch die Lieferungen an die Entente vor Allem, zwingt uns jedenfalls dazu, in steigendem Maß unsere Schätze in den Torfmooren zu heben. Die gewaltigsten Moore Deutschlands liegen bekanntlich in dem Gebiet, das der Kanal durchziehen soll. Mitten durch die größten Moore Oldenburgs und Preußens führt die Linie des Küstenkanales. Das Land wird entwässert und somit vorbereitet für die industrielle und landwirtschaftliche Ausnutzung. Unzählige Werke warten auf diesen Kanal, der die Voraussetzung für eine weitere Entwicklung ist. Von Papenburg aus sind eine Anzahl Kanäle weit ins Moor vorgetrieben worden, die alle Luft bekommen durch den Anschluß an den Küstenkanal. Alles in Allem sagt man nicht zu viel, wenn man prophezeit, daß nach Anlage des Kanales das schlafende Hochmoor mit einem Schlag erwachen wird und daß sich hier eine Industrie entwickelt, die für unser gesamtes Wirtschaftsleben von höchster Bedeutung sein muß.

Nach den angestellten Berechnungen liegen im Gebiet des Küstenkanales, wenn man zu beiden Seiten des Kanales ein Einflußgebiet von 10 km rechnet, etwa 175 Mill. To. Torf.

Die Beschaffung von Siedlungsland am Küstenkanal. Ein Kulturwerk allerersten Ranges wird

der Küstenkanal dadurch schaffen, daß er die jetzt öden Moorländereien in fruchtbares Ackerland verwandeln hilft. Wohl eine der brennendsten Gegenwartsfragen ist die Schaffung von Siedelungsland, einmal, um damit für unsere Erwerbslosen eine neue Heimat und ein neues Betätigungsfeld zu schaffen; zum Anderen aber auch, um der Nahrungsmittel-Knappheit entgegen zu wirken. Die Erhöhung unserer Lebensmittel-Produktion ist ein Problem von höchster nationaler Bedeutung. Ob wir es lösen werden, von dieser Frage hängt das Schicksal von Millionen ab. Das schreckliche Wort, „wir müssen Menschen oder Waren exportieren“, ist heute mehr denn je wahr geworden. Der Krieg hat uns argrarreiche Provinzen im Osten geraubt, die für unsere Lebensmittel-Versorgung von höchster Bedeutung waren. Die Kolonien sind uns genommen und damit die Möglichkeit die vielen Menschen, die wir in Deutschland nicht mehr ernähren können, geschlossen unter deutscher Obhut anzusiedeln. Die Einführung der fehlenden Lebensmittel aus dem Ausland wird uns bald völlig unmöglich sein, wenn wir nicht ganz und gar verarmen wollen. Es mag darauf hingewiesen werden, daß wir schon vor dem Krieg mehr Waren einfuhrten als ausfuhren. Wenn dieser Zustand, der sich infolge des Krieges noch bedeutend verschlechtert hat, zu einem Dauerzustand werden sollte, so müßte das naturnotwendig zu unserem Ruin führen. Wir können nicht jährlich für Milliarden von Mark Lebensmittel einführen und nicht Milliarden für Erwerbslosen-Unterstützungen ausgeben. Gebieterisch erfordert die Not der Zeit, daß wir alle Mittel anwenden, um unsere Nahrungsmittel-Erzeugung aufs höchste anzuspannen. In erster Linie ist erforderlich die Kultivierung unserer gewaltigen Oedlandflächen. In welcher Weise auch hier der Küstenkanal segensreich wirken wird, das ergibt sich aus den Tatsachen, daß zwischen Oldenburg und Dörpen zu beiden Seiten des Kanales Oedländereien in Größe von 70 000 ha liegen, die unmittelbar durch den Kanal erschlossen werden können. Sehr lehrreich ist auch hier die Entwicklung am Hunte—Ems-Kanal, die wiederum zeigt, daß es sich bei diesem Problem um Ideen handelt, die sich zweifellos verwirklichen lassen, wenn das schlafende Hochmoor durch den Kanal erwacht ist. Der Kanal entwässert einmal das Moor. Die Höhenlage des Kanales ist so überaus glücklich, daß der Kanal für die Landeskultur äußerst segensreich sein wird. Die Kolonisten und Moorgesellschaften finden in dem Wasserweg sofort dasjenige Mittel, das ihnen ein erträgliches Leben und eine sichere Entwicklung gestattet. Wir sehen es am Hunte—Ems-Kanal, wo seit seiner Fertigstellung in den 90er Jahren des vorigen Jahrhunderts eine ganze Menge blühender Kolonien entstanden sind, wo das Moor planmäßig in Angriff genommen wurde und wo man, soweit das Einflußgebiet des Kanales reicht, heute statt des wilden öden Hochmoores prächtige Getreidefelder und Wiesen erblickt. Eine Menge Moorgüter haben in den letzten Jahren die Kultivierung des Hochmoores planmäßig in Angriff genommen. Ein Teil des Moores wird für die Torfentwicklung bestimmt. Später wird auf dem Sanduntergrund die sogenannte Vehnkultur ausgeübt. Bis zur Abtorfung des Geländes betreibt man Hochmoor-Kultur. Mit Hilfe eines Landbaumotors werden von den Gesellschaften jährlich hunderte von Hektaren neu in Kultur genommen. Von der Fruchtbarkeit des Moorbodens mögen einige Zahlen Zeugnis geben, die ermittelt sind auf Grund der Ernte-Ergebnisse im Jahr 1920. Es erbrachte ein Hektar 400—500 Ztr. Kartoffeln (der Durchschnitt in Deutschland ist 268 Ztr.), 56 Ztr. Roggen (das ist ebenfalls über dem Durchschnitt), 50 Ztr. Hafer und 200 Ztr. Heu. Die Moowiesen und die Weiden stehen im Ertrag den besten Marschwiesen nicht nach. Von den 70 000 ha Oedländereien sind bisher erst 16 000 ha kultiviert. Die Zahlen zeigen, wieviel tausende von Arbeitslosen im Moore eine neue Heimat und sicheres Auskommen finden können.

Regelung der Wasserwirtschaft und Kraftgewinnung. Die Gebiete an den Unterläufen

Von der 46. Abgeordneten-Versammlung des „Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine“.

(Schluß.)

Der Ausschuß für Bauordnungs- und Wohnungswesen, vertreten durch seinen Vorsitzenden, Hrn. Magistratsbaurat De Jonge, Hannover, legt einerseits Leitsätze vor zur Wohnungsfrage, andererseits eine Entschließung zur Bauordnungsfrage, die eingehend beraten werden. Die Leitsätze, die die Aufstellung von Wohnungsbau-Programmen auf finanzieller und örtlich-bautechnischer Grundlage durch Reich, Staat, Gemeinde, Verbände, Interessengemeinschaften usw. nach bestimmten Gesichtspunkten verlangen und über die zu bewilligenden baulichen Erleichterungen, die Beschaffung der Mittel und

von Leda und Jümme, Nebenflüsse der Ems, haben bisher jährlich unter Ueberschwemmungen zu leiden. Je mehr das Hochmoor in Angriff genommen wird, umso mehr Wasser wird diesen Flüssen zugeführt. Die Folge ist, daß durch die monatelang andauernden jährlichen Ueberschwemmungen am Unterlauf der genannten Flüsse ständig altes Kulturland vernichtet wird. Schon vor dem Krieg finden sich Zahlen über die jährlichen Ernteschäden durch das Hochwasser von 2—3 Mill. M. Etwa 23 000 ha Kulturland ist von diesen Ueberschwemmungen in Mitleidenschaft gezogen und nachweislich in seinem Ertrag um die Hälfte und noch mehr beeinträchtigt. Die Ursache der Ueberschwemmungen war der Umstand, daß die Flüsse das Niederschlagswasser und das Moorwasser nicht schnell genug abführen konnten. Der Küstenkanal durchschneidet nun das Niederschlagsgebiet dieser Flüsse in 2 Teile, fängt die Hälfte des Wassers auf, das durch den leistungsfähigen Kanal nach Oldenburg in die Hunte abgeführt wird. Man gewinnt also durch die Anlage des Kanales abermals Zehntausende von Hektaren Kulturland, das in seinem Wert um das 2—3-fache steigt. Man vermeidet jährlich Ueberschwemmungsschäden in Höhe von vielen Millionen Mark und man erspart die Kosten für eine anderweitige Regelung der Wasserwirtschaft, die auf etwa 30 Mill. M. geschätzt wurde.

Durch die Zuführung dieses Niederschlagswassers wird dem Kanal derart viel Wasser zugeführt, daß sich bei Oldenburg die Anlage eines Wasserkraft-Werkes lohnt. Die Berechnungen ergaben, daß mit einer Erzeugung von jährlich 3—3½ Millionen Kilowattstunden gerechnet werden kann und daß die Kraftanlage bei Annahme eines Preises von 1,70 M. für 1 Kilowattstunde sich in etwa 1½ Jahren bezahlt machen würde.

Alle diese Nebenumstände zeigen, wie außerordentlich segensreich der Küstenkanal für unsere gesamte Volkswirtschaft wirken wird. Er hat gegenüber anderen Kanalplänen nicht nur den Vorzug großer Billigkeit, sondern ist in seinen mancherlei günstigen Nebenerscheinungen auch allen anderen Plänen in kultureller und volkswirtschaftlicher Hinsicht überlegen.

Es haben nun, wie das bei widerstreitenden Interessen nicht unnatürlich ist, sich starke Gegensätze zum Küstenkanal herausgebildet. Diese kommen zum Ausdruck namentlich in einer Erklärung wirtschaftlicher Verbände des Ruhrgebietes. Eine sorgfältige Nachprüfung der Einwände aber ergab ihre Unhaltbarkeit, ja, die Stimmung schlug hier für den Küstenkanal um. Auch die „Vereinigung Niedersächsischer Handelskammern“ hat sich in einer Entschließung für den Küsten-Kanal ausgesprochen. Sie lautet:

„Die „Vereinigung Niedersächsischer Handelskammern“ begrüßt den Beschluß des Reichsverkehrs-Ministeriums, den Reichskanal Oldenburg—Kampe den vorhandenen Bedürfnissen entsprechend auszubauen. Die gleichen Gründe, die für den Ausbau dieses Kanales maßgebend waren, Ausbeutung der gewaltigen Brennstoff-Vorräte, Schaffung wertvollsten landwirtschaftlichen Kulturlandes und großzügiger Siedlungsmöglichkeit — sprechen auch für die Weiterführung des Kanales durch die weiten preußischen Moore nach Dörpen. Die „Vereinigung der Niedersächsischen Handelskammern“ gibt daher der Erwartung Ausdruck, daß der jetzt zu erweiternde Kanal Oldenburg—Kampe kein Rumpfstück bleibt, sondern rasch bis Dörpen durchgeführt wird.“

Am 9. August unternahm die Teilnehmer einer Sondertagung dieser Handelskammern eine Fahrt auf dem Hunte—Ems-Kanal und besichtigten Torfwerke und Moorgüter. Am Schluß der Tagung faßte der Vorsitzende des „Verbandes Deutscher Großhändler“, Bezirk Hannover, Großkaufmann Bühring-Hannover, den Dank aller Teilnehmer zusammen in die Worte, daß man mit hohen Erwartungen gekommen sei, daß aber das Gehörte und Geschaute alle Erwartungen übertroffen habe, und daß die Vertreter der Niedersächsischen Handelskammern in dem Bewußtsein schieden, an einem segensreichen Werk mitgewirkt zu haben, das hoffentlich bald zustande komme. —

die Organisation noch nähere Angaben machen, werden mit einigen Zusätzen angenommen. Es wird ihnen aber ein Satz vorausgeschickt, in dem der Verband ausspricht, daß er zur Beseitigung der Wohnungsnot vor allem eine allmähliche Rückkehr zur freien Wohnungswirtschaft als unerläßlich hält. Es wird ferner bei den finanziellen Mitteln betont, daß die Mieten in den Neubauten so bemessen sein müssen, daß der unrentierliche Teil der Baukosten allmählich verschwindet. Und bei der Organisation wird der Techniker in leitender Stelle als der richtige Mann zur Durchführung aller dieser Maßnahmen bezeichnet.

In der Bauordnungsfrage wird eine Entschlie-

Bung angenommen, die sich ganz in den Bahnen der Ideen und Vorschläge Baumeisters bewegt, der eine Fortentwicklung der Baupolizei im Sinne der Baupflege für erstrebenswert hält unter Ersatz der bisherigen Landesbaugesetze und Landesbauordnungen durch ein Reichsbaugesetz. Dieses soll aber nicht bei den z. Zt. geltenden Gesichtspunkten der Stand-, Feuer- und Verkehrssicherheit, der Gesundheit, sowie der Verhütung von Verunstaltungen stehen bleiben, sondern soll den heimatlichen Stadt- und Landbau durch unmittelbare Forderung der Schaffung schöner Ortsbilder und Hebung der Wohnungskultur pflegen, sowie allgemein-wirtschaftliche und soziale Gesichtspunkte zur Geltung bringen. Es soll nur grundsätzliche Bestimmungen enthalten, während weitere Vorschriften unter Ausschaltung aller bauwissenschaftlichen Regeln durch Bezirks- und Ortsbauordnungen zu erlassen sind. Soweit den zeitlich wechselnden oder aus anderen Gründen entstehenden Anforderungen zu entsprechen ist, soll das durch im Aufsichtsweg zu erlassende Verordnungen geschehen. Für die Uebergangszeit ist anzustreben, daß die bestehenden Baugesetze und Verordnungen, insbesondere die jetzt in Preußen auf Grund der „Musterbauordnung“ zu erwartenden neuen Bauordnungen den vorstehenden Gesichtspunkten Rechnung tragen.

Die Versammlung nahm ferner Stellung zur Frage der Hochschulreform und der praktischen Ausbildung der Studierenden. Berichterstatter für diese Frage war Hr. Prof. Kohnke, Danzig, der mit Hrn. Geh. Brt. Fr. Krause, Berlin, als Vertreter des Berliner „Architekten-Vereins“ auf Grund ihrer beiderseitigen Vorschläge eine EntschlieÙung verfaÙt hatte, die den Gegenstand einer längeren Besprechung bildete. Es wurden dabei namentlich die Fragen der Zulassung der Absolventen der Baugewerkschulen zum Vollstudium, ferner der Vereinigung der beiden Abteilungen für Architektur und Bauingenieurwesen zu einer Bauenfakultät, die Angliederung weiterer Anstalten an die Technische Hochschule (Handelshochschule, landwirtschaftliche Hochschule usw.), Vorschläge, wie sie in Preußen von Aumund gemacht worden sind, näher berührt. Ein Antrag auf Verweisung der ganzen Frage an einen Ausschuß zur nochmaligen Durcharbeitung wurde abgelehnt. Ablehnend stellte sich auch die Versammlung zur Schaffung der erwähnten Bauenfakultät, während sie sich für die weiteren Angliederungen jedenfalls nicht erwärmen konnte. Verlangt wurde in der Resolution für die Zulassung zum Studium an den technischen Hochschulen nach wie vor das Reifezeugnis einer höheren Schule, wobei gefordert wurde, daß alle höheren Lehranstalten bei der Reifeprüfung in Mathematik und Naturwissenschaften die Kenntnisse nachweisen sollten, wie sie jetzt auf den Realgymnasien gewonnen werden. Das Studium soll im Interesse der Freizügigkeit an allen technischen Hochschulen im Oktober beginnen. Eine praktische Arbeitszeit von wenigstens 4 Monaten wird empfohlen, dagegen nicht eine nochmalige Unterbrechung des Studiums nach der Vorprüfung zwecks weiterer praktischer Tätigkeit. Eine Zulassung der Absolventen von Baugewerkschulen zum Vollstudium wird nur als Ausnahme unter bestimmten Voraussetzungen zugestanden, jedoch in der Resolution nicht berührt. Den Aumundschen Vorschlägen betr. eine allgemeine Einführung in das Fachgebiet bei Anfang des Studiums, Entlastung in den Pflichtfächern, weitgehende Einführung von Wahlfächern, Ausbau der Grenzgebiete, Vertiefung der Kenntnisse in den Wirtschaftswissenschaften wird zugestimmt. Schließlich spricht sich die EntschlieÙung dahin aus, daß der Forderung des „Verbandes deutscher Diplom-Ingenieure“ und des „B.D.A.“, daß die Staatsprüfung im Baufach (Baumeisterprüfung) in eine reine Verwaltungsprüfung umzuwandeln sei und auf eine Prüfung in technischen Fächern und nach der Richtung der künstlerischen Befähigung zu verzichten, nicht zugestimmt werden könne.

Zur Frage der Neuordnung der Staats- und Gemeinde-Verwaltungen, insbesondere in ihrer Rückwirkung auf die Techniker, erstattet Hr. Ob.-Brt. Guth, Berlin, eingehenden Bericht, der sich namentlich auf die Verhältnisse in der preuß. Staatsverwaltung bezieht und die bisherigen Arbeiten und Erfolge des Verbandes auf diesem Gebiet beleuchtet. Der Bericht wird dann noch durch Mitteilungen aus anderen Verwaltungen aus der Versammlung heraus ergänzt und der Beschluß gefaÙt, sich erneut mit der Organisation der sämtlichen öffentlichen Körperschaften im Reich und in den Ländern näher zu befassen. Die EntschlieÙungen des Verbandes vom Jahr 1908 und seine Denkschrift über „Die Verwaltungsreform und das Bauwesen in Preußen“ soll den neuen Verhältnissen im Reich und den Ländern angepaÙt und neu bearbeitet werden. Dazu wird ein zehngliedriger Ausschuß eingesetzt, der sich aus beamteten und privaten Architekten und Ingenieuren verschiedener Fachrichtungen zusammen setzt. In diesen Ausschuß werden die Hrn.: Minist.-Dir.

Schubert, Berlin; Minist.-Rt. Kramer, Dresden; Ob.-Reg.-Baurat Mayer, Stuttgart; Minist.-Rat Dantscher, München; Wasserbaudir. Leichtweiß, Lübeck; Minist.-Rat Ulrich, Berlin; Beigeord. Ehlgötzt, Essen; Landesbaurat Stahl, Königsberg; Baurat Seel, Berlin; Reg.-Bmstr. a. D. W. Becker, Berlin gewählt. Der Vorstand wird beauftragt, die erforderlichen Eingaben den zuständigen Stellen des Reiches und der Länder einzureichen.

Derselbe Berichterstatter gibt auch eine Uebersicht über das, was bisher in der Frage der Einrichtung von Architekten- und Ingenieur-Kammern sowie des Schutzes der Berufsbezeichnung „Architekt“ und „Ingenieur“ geschehen ist. Nach kurzer Aussprache wird der Beschluß gefaÙt, daß durch Gesetz die Befugnis, sich „Architekt“ oder „Ingenieur“ zu nennen, einheitlich für das ganze Reich geregelt werden und daß im Anschluß daran Kammern gebildet werden müÙten, in denen die Architekten und Ingenieure ihre gesetzliche Vertretung finden. Der Vorstand wird beauftragt, sich mit allen in Frage kommenden Verbänden in Verbindung zu setzen, um mit diesen gemeinsam auf Grund der vorhandenen Unterlagen zu zweckdienlichen Vorschlägen zu gelangen, die dann der Reichsregierung vorzulegen sind. Die Versammlung schließt sich außerdem ausdrücklich dem Protest an, den der „Verein deutscher Ingenieure“ auf seiner Hauptversammlung in Cassel am 26. Juni d. J. gegen unzulässige amtliche Verwendung des Wortes „Ingenieur“ in Dienst- und Amtsbezeichnungen erhoben hat.

Zum Schluß werden noch einige Anregungen und Anträge erledigt, die nicht mehr rechtzeitig auf die Tagesordnung gesetzt werden konnten. Ein Antrag des Bonner Vereins, daß die Verbandsmitglieder bei Uebersiedelung nach einem anderen Ort in den dortigen Ortsverein eintreten müssen, wird, wie schon wiederholt, abgelehnt. Ein Antrag des Pfälzer Vereins führt zu der Erklärung, daß die Arbeiten des Reichsnormen-Ausschusses sich nicht auf zusammen gesetzte Bauteile erstrecken sollten, da darin eine Schädigung der Architekten und der Handwerker zu erblicken sei, doch soll der Verein dazu noch eine nähere Begründung ausarbeiten. Ein weiterer Antrag desselben Vereins knüpft an einen Erlaß des preuß. Ministers für Volkswohlfahrt an, der für die entscheidende Bearbeitung von Bebauungsplänen hochbautechnische Sachverständige fordert. Die Versammlung ist mit den Antragstellern der Ansicht, daß dadurch einseitig und in ungerechtfertigter Weise für eine bestimmte Fachrichtung Partei genommen werde, während bei den heutigen Verhältnissen für die Aufgaben des allgemeinen Städtebaues sowohl der Architekt wie der Ingenieur als Führer und Leiter berufen erscheine, sodaß es bei der Auswahl weniger auf die Fachrichtung als hauptsächlich auf die Persönlichkeit ankomme.

Aus der Versammlung heraus wird auch der Wunsch ausgesprochen, daß doch baldmöglichst die Frage des Verbandsorganes gelöst werden möge, da der jetzige Zustand auf die Dauer ein unhaltbarer sei. Seitens des Vorstandes wird die Erklärung abgegeben, daß er sich dauernd mit dieser Frage beschäftigt habe, daß aber die in Braunschweig gegebenen Anregungen nicht zu einem Ergebnis geführt hätten. Die Frage werde aber im Vorstand weiter behandelt.

Seitens des Verbandsdirektors wird noch über Verhandlungen berichtet, die mit dem österreichischen „Ingenieur- und Architekten-Verein“ auf dessen Anregungen angeknüpft worden sind mit dem Endziel, engere Beziehungen zwischen unserem Verband und einem in Oesterreich unter Führung genannten Vereines in Gründung begriffenen ähnlichen Verband herzustellen, wozu die Abhaltung gemeinsamer Abgeordneten- und Wander-Versammlungen sowie Austausch von Vorstandsmitgliedern in Vorschlag gebracht werden. Der Vorstand begrüÙt die Anregung auf das Wärmste, hat aber zu den Vorschlägen, die erst unmittelbar vor der Versammlung an ihn herangetreten sind, noch keine nähere Stellung nehmen können. Die Versammlung hält eine solche nähere Vereinigung ebenfalls für dringend erwünscht und ermächtigt den Vorstand zu weiteren Verhandlungen. Es wird dabei die Anregung gegeben, auch mit dem deutschen Verein in Prag Anschluß zu suchen.

Die Versammlung schließt mit einem Dank an den Vorstand und namentlich an den Vorsitzenden, den Hr. Arch. Löwengard, Hamburg, namens der Versammlung ausspricht. —

F. Eiselen.

Inhalt: Der Küsten-Kanal. (Kanalverbindung). — Von der 46. Abgeordneten-Versammlung des „Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine“. (Schluß). —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin. Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachf. P. M. Weber in Berlin.