

STADT UND SIEDLUNG

STADT- UND LANDESPLANUNG
VERKEHRSWESEN
VERSORGUNGSANLAGEN

DBZ

65. JAHR 1931

11. FEBRUAR

ST NR. 3

BEILAGE ZUR DEUTSCHEN BAUZEITUNG NR. 13-14

HERAUSGEBER • PROFESSOR ERICH BLUNCK UND REG.-BAUMEISTER FRITZ EISELEN
ALLE RECHTE VORBEHALTEN • FÜR NICHT VERLANGTE BEITRÄGE KEINE GEWÄHR

BERLIN SW 48



Reliefplan des oberschles. Industriegebietes mit Gleiwitz, Hindenburg, Beuthen
Bearbeitet von der Arbeitsgemeinschaft der Stadtbauämter Gleiwitz, Hindenburg, Beuthen

DAS OBERSCHLESISCHE INDUSTRIEGEBIET UND DAS OSTPROGRAMM

WICHTIGSTE AUFGABEN DER VERKEHRSWIRTSCHAFT UND SIEDLUNGSPOLITIK
VON STADTBAURAT DR.-ING. M. WOLF, HINDENBURG O.-S. • 22 ABBILDUNGEN

Im Jahrgang 1930 der DBZ, Wirtschaftsbeilage Nr. 33, ist bereits auf den oben wiedergegebenen Reliefplan Abb. 1 der oberschles. Dreistädte-Einheit Gleiwitz-Hindenburg-Beuthen mit kurzen Erläuterungen hingewiesen worden. Es wurde dabei kurz ausgeführt, daß es sich hier nicht um den üblichen Flächennutzungsplan der Stadterweiterungsämter handle, sondern daß ihm die Starrheit rücksichtslos diktiert Reichsgrenzverhältnisse das Gepräge geben, daß dieser Aufbauplan der Industrie Oberschlesiens (mit seinen rund 20 000 ha Flächenspannung und nahezu 500 000 Einwohnern) daher auch nur zu verstehen sei, wenn die wichtigsten Tatsachen des Genfer Spruches dabei berücksichtigt würden. Es wurde ein näheres Eingehen auf die Frage in Aussicht gestellt, das heute, wo das Ostprogramm der Reichsregierung festere Gestalt annimmt, von besonderem Interesse sein dürfte und daher nachstehend erfolgt.

Die Auswirkungen des Genfer Spruches für die Provinz Oberschlesien lassen sich gliedern in:

1. Verluste an deutschem Nationalvermögen.
2. Zerreißung der ehemals vorhandenen Wirtschafts- und Kultureinheit.
3. Notwendige Neugliederung als gesundes Wirtschafts- und Kulturgebiet unter völlig veränderten Grundlagen¹⁾.

Zu 1. Verluste an deutschem Nationalvermögen.
Auf Grund der Entscheidung der interalliierten Mächte (Genfer Spruch vom 15. Mai 1922) mußte der wirtschaftlich wertvollste, am dichtesten besiedelte östliche Teil der Provinz mit den Hauptpunkten Katto-

¹⁾ Statistische Quellen: Ausschuß zur Untersuchung der Erzeugungs- und Absatzbedingungen der deutschen Wirtschaft; und das Presse-, Statistische und Verkehrsamt der Provinzialverwaltung von Oberschlesien in Verbindung mit dem Oberschlesischen Verkehrsverband e. V., Ratibor.

witz und Königshütte an Polen abgetreten werden (Plan Abb. 2). Nachdem bereits 1920 das Hultschiner Ländchen mit 31 600 ha Fläche und 48 000 Einwohnern an die Tschechoslowakei verloren war, fielen 521 542 ha mit 985 000 Einwohnern an Polen (Abb. 4 u. 5). Was damit an Bodenschätzen (Steinkohle, Eisen-, Zink- und Bleierze), an Gruben- und Hüttenanlagen verloren gegangen ist, zeigen die Abb. 5 u. 6 bis 8. Der Anteil der Provinz Oberschlesien an der Steinkohlenproduktion Deutschlands ist von 20,5 auf 5,27 v.H. zurückgegangen. Die Einbuße an landwirtschaftlicher Produktion fällt für die angehäuften Industriebewohner besonders stark ins Gewicht: Sie beträgt für Weizen 25 000, für Roggen 220 000, für Gerste 56 000, für Hafer 70 000, für Kartoffeln 240 000 t jährlich.

Wie sehr die Steuerkraft Oberschlesiens durch den Länderverlust gelitten hat, beleuchten zwei Beispiele: Die Stadt Ratibor hat durch Abtrennung des Hultschiner Ländchens 61 v.H. und die Stadt Beuthen durch den Verlust des jetzt polnischen Hinterlandes 50 v.H. Steuerkraft verloren. Was an sozialen, gesundheitlichen und kulturellen Einrichtungen des ehemals einheitlichen oberschlesischen Wirtschaftsgebietes verloren gegangen ist, läßt sich in Zahlen kaum ausdrücken. Einige Stichproben mögen immerhin zur Beleuchtung dienen. Während von den Mitgliedern des oberschlesischen Knappschaftsvereins etwa ein Drittel bei Deutschland verblieb, wurden von 16 Knappschaftslazaretten nur 2 Deutschland belassen. Die einzige Lungenheilstätte, die einzige Trinkerheilstätte, die beiden Solbäder sind an Polen gefallen. Auf 10 000 Einwohner des jetzigen Deutschoberschlesien treffen nur 32 Krankenhausbetten gegen 53 im Staatsdurchschnitt. Von 10 000 in Krankenhäusern Verpflegten starben 776 gegenüber 614 im Staatsdurchschnitt.

Zu 2. Zerreißen der ehemals vorhandenen Wirtschaftskräfte und Kultureinheit. Nicht weniger schlimm als die unmittelbaren Verluste an Nationalvermögen wirkt sich die Tatsache der buchstäblichen Zerreißen des ehemals einheitlichen Wirtschaftsgebietes durch die neue Grenzziehung aus. 1928 passierten die Reichsgrenze im oberschles. Industriebezirk 35 Mill. Menschen und 625 000 Kraftwagen und Fuhrwerke. Dieser natürliche Verkehrsstrom ist zerschnitten, indem beispielsweise auf der wirtschaftlich besonders innig zusammenhängenden Strecke von 95 km Grenze 61 Zolldienststellen ihren Behinderungsdienst versehen. Die neue Grenzziehung hat nicht weniger als 15 Reichsbahnstrecken zerschnitten, desgl. 9 Schmalspurbahnstrecken, 7 Straßenbahnlinien und 45 Landstraßen. Heute noch ist der Straßenbahnverkehr von Hindenburg nach Beuthen nur durch Passieren des polnischen Korridors möglich, weil die neue Grenze ein Straßenknie der einzigen Verkehrsstraße Hindenburg—Beuthen an Polen gezogen hat. Eine Eisenbahnverbindung zwischen Hindenburg mit 150 000 Einwohnern und Beuthen mit 95 000 Einwohnern ist überhaupt nicht vorhanden, wenn man also solche nicht etwa den 17 km langen Umweg über Gleiwitz ansehen will.

Wenn vom Flüchtlingselend gesprochen wird, hält man dies oft für Übertreibung und Redensart. Es ist aber eine Tatsache, daß mehr als 100 000 Menschen Zuflucht im deutsch verbliebenen Teil Oberschlesiens gesucht haben, mit der Folgeerscheinung einer Überflutung der Randstädte und Steigerung des Wohnungselends (Abb. 9—11). Über 44 000 Wohnungen fehlen in Oberschlesien, 60 v.H. aller Wohnungen sind Kleinstwohnungen, in der Stadt Hindenburg sogar 84 v.H. Dürftigste Barackensiedlungen großen Stiles bilden einstweilen Ersatz für reguläre Massivwohnungen. Obdachlosenheime fehlen nahezu ganz. Das Flüchtlingselend vergrößert die Säuglings- und Tuberkulosensterblichkeit. Erstere beträgt für Oberschlesien 12,8 gegenüber 9,7 v.H. preußischem Durchschnitt, letztere 10,11 gegenüber 7,7 v.H. preuß. Durchschnitt. Schon von früher her in sozial-gesundheitlicher Beziehung stark vernachlässigt, braucht Ober-

schlesien, namentlich infolge des Flüchtlingszustromes, außer dem verstärkten Kleinwohnungsbau noch Krankenhäuser, Altersheime, Wandererarbeitstätten, Blindenheime, Heilstätten, Jugendheime, Volksbildungstätten sowie Kindergärten und Kinderhorte.

Die Wasserversorgung war für ganz Oberschlesien durch sechs untereinander verbundene Wasserwerke einheitlich gewährleistet. Vier von diesen Werken gingen an Polen verloren, und zudem wurde das weitverzweigte einheitliche Röhrensystem zerschnitten. Die neue Grenze hat in bezug auf die Wasserversorgung das deutsch verbliebene Industriegebiet Oberschlesien vor völlig neue Aufgaben größten Stiles gestellt, die um so schwieriger zu lösen sind, als der Bergbau eine gewisse Wassergrenze erfordert.

Ähnlich liegen die Verhältnisse für die Elektrizitätsversorgung des oberschles. Industriebezirkes. Von den ehemals vorhandenen zwei Werken wurden durch die Teilung das Hauptkraftwerk sowie der größte Teil der Kabel Polen zugesprochen.

Die neue Grenze ist mitten durch Ortschaften, Gruben- und Hüttenanlagen geführt worden, ohne Rücksicht auf die Interessen der miteinander verbundenen Werke. Es sind fast alle bedeutenden Industrieunternehmen durch die Teilung Oberschlesiens zerrissen worden. Es wurden Kohlen- und Erzgruben von den Hütten, Walzwerke von ihren Verfeinerungsbetrieben, Arbeiterwohnungen von ihren Werken getrennt. Es fielen ferner Förderanlagen an Polen, während Teile des Grubenfeldes bei Deutschland verblieben. Heute noch krankt der Kohlenbergbau an diesen unsinnigen Zerteilungen; Tauschverträge zwischen Deutsch-Oberschlesien und Polen können nur teilweise Linderung dieser Wirtschaftsschwierigkeiten bringen. Der Gang der Wirtschaft in Oberschlesien leidet unsäglich unter diesen Grenzziehungsnachteilen. Betriebsstillegungen und Arbeiterentlassungen sind die Folge. Die Rückwirkung der Arbeitslosigkeit auf den schlechten Geschäftsgang des Mittelstandes ist zu einer Gefahr für den ganzen Mittelstand geworden. Zahlungseinstellungen und Konkurse — weit über den Durchschnitt des Reiches — beleuchten das traurige Bild. Im Jahre 1928 stieg die Konkursziffer gegenüber dem Vorjahre um 75 v.H., gegenüber 35 v.H. Reichsdurchschnitt. Die Not der oberschles. Wirtschaft ist anerkanntermaßen großenteils bedingt durch die verheerende Wirkung der Grenzzerteilungsschäden.

Zu 3. Notwendige Neugliederung des bei Deutschland verbliebenen oberschles. Wirtschaftsgebietes stellt uns vor große Wirtschafts- und Kulturaufgaben, deren Gestaltung aus den vielgehäuften Schadenfaktoren der neuen Grenzziehung, aus unmittelbaren Verlusten an Nationalvermögen und aus den Zerreißensschäden gegeben ist. Das Wirtschaftsproblem stellt hierbei zwei Hauptaufgaben:

- Beseitigung der Unzulänglichkeit der oberschlesischen Wasserstraßen,
- Erstellung eines frachtverbilligenden Transportweges vom Gruben- und Hüttenrevier zur Oder.

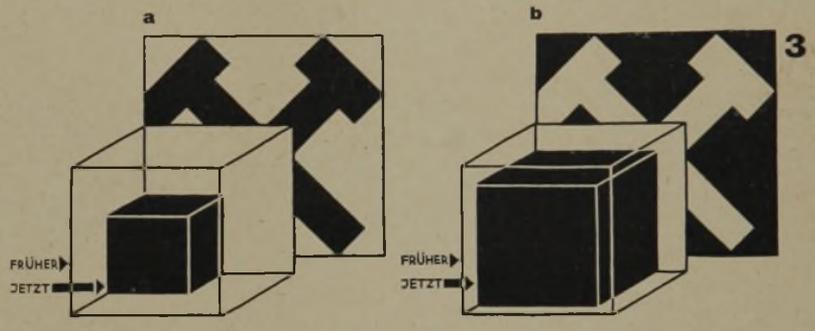
Der Ausbau der Oder zum Großschiffahrtsweg durch Errichtung von Staubecken mit einem Gesamtfassungsvermögen von etwa 500 Mill. cbm Wasser und als Ergänzung hierzu ein ausreichender Stichtkanal mit teilweiser Schleppbahn für den Transport der Kohle nach dem Wasserwege und für den Rücktransport von Grubenversatzmaterial ist für Industrie-Oberschlesien lebenswichtig geworden, nicht bloß durch die Zerreißen seines Gebietes, sondern vor allem durch den Verlust weitgespannter und starker Absatzgebiete im Osten und Südosten, an deren Stelle nunmehr Hunderte von Kilometern westwärts liegende Märkte aufgesucht werden müssen (Abb. 16 u. 17). Der bei Deutschland verbliebene Teil des Gruben- und Hüttenreviers (West-

2 Oberschlesien und die abgetretenen Gebiete
(schwarze Flächen gleich abgetretene Gebiete)

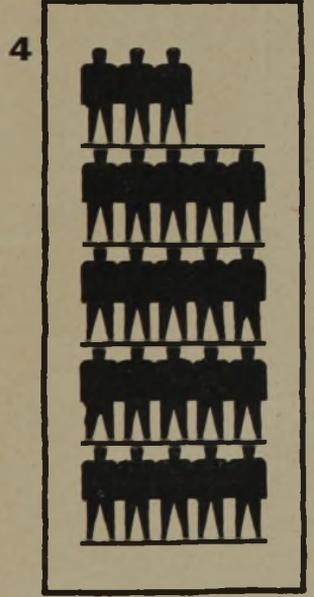


3 Verlust an Bodenschätzen

- a) Steinkohlen (von 57,5 Milliarden Tonnen bleiben nur 8,67 bei Deutschland)
- b) Zink- und Bleierz (von 20 Millionen Tonnen bleiben nur 11 Mill.)

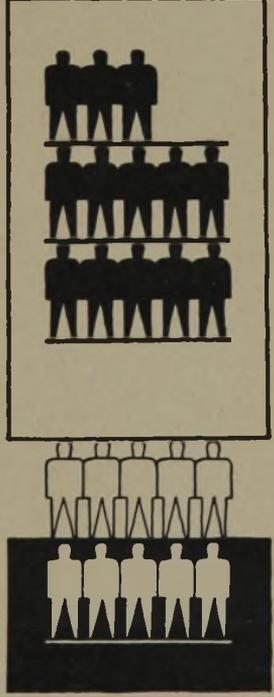


VOR DER TEILUNG



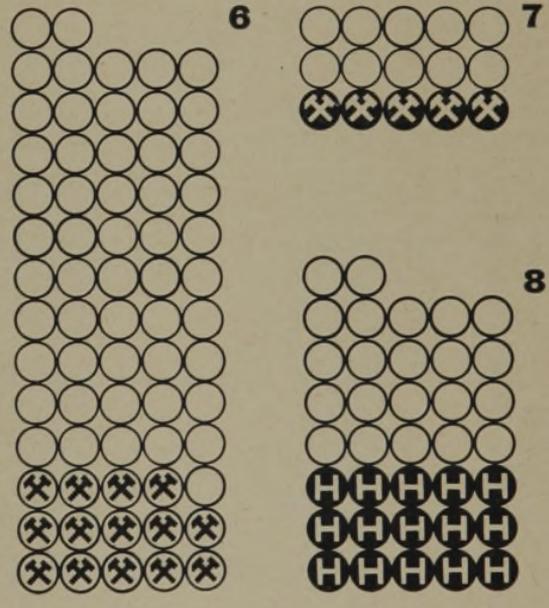
4 Fläche 1323 246 ha, Einwohner 2,3 Millionen

NACH DER TEILUNG



5 Obere Fläche 1 100 904 ha, Einwohner 1 315 000
untere Fläche 321 342 ha, Einwohner 985 000
Jede Figur 1000 Einwohner

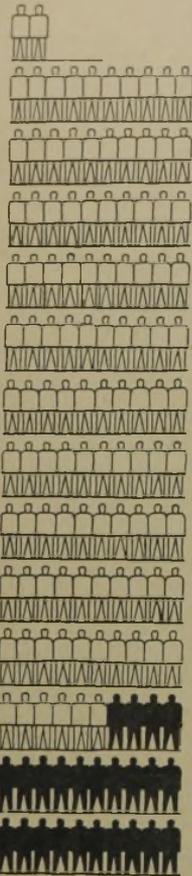
4 u. 5 Die Zerreißung Oberschlesiens



6 Von 67 Steinkohlenbergwerken verbleiben nur 14 bei Deutschland
7 Von 15 Zink- und Bleigruben nur 5
8 Von 37 Hochöfen nur 15

6-8 Verlust an Gruben und Hüttenanlagen

9



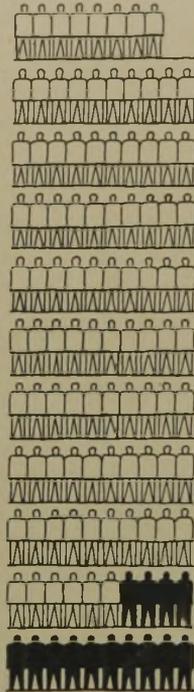
Hindenburg

9-11 Flüchtlingszustrom

Je 1000 zugewanderter Flüchtlinge

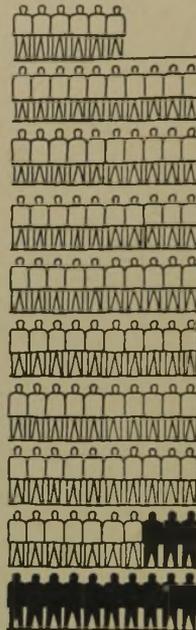
- 9 Hindenburg 132 000 Einw., 23 000 Flüchtl.
- 10 Gleiwitz 108 000 Einwohn., 14 000 Flüchtl.
- 11 Beuthen 96 000 Einwohn., 12 500 Flüchtl.

10



Gleiwitz

11



Beuthen

1922



1925



1929



12



= 1 polnisches Mandat



= 1 deutsches Mandat

13



14



12-14 Deutsche Bevölkerung Oberschlesiens 1922, 1925 u. 1929

Mandatsverteilung im oberschlesischen Landtag

oberschlesien) ist seit der Teilung in ganz außerordentlich nachteilige Konkurrenz mit den an Polen gefallenen Gruben und Hütten (Ostoberschlesien) gestellt. Polen hat um 40 v. H. niedrigere Löhne und dazu um vieles günstigere Frachtsätze (Abb. 18) auf den polnischen Staatsbahnen. Dabei sind die Entfernungen zu den nächsten Seehäfen (Abb. 19) in Deutschland und Polen für beide Gruben- und Hüttenreviere fast gleich, Oberschlesien—Stettin = Ostoberschlesien—Gdingen (Polen). Die Geschäfte der westoberschles. Gruben und Hütten sind daher vielfach verlustbringend, solange nicht die Frachtenverbilligung durch den Ausbau der Oder zur vollgültigen Wasserstraße nach dem Inneren des Reiches durchgeführt ist. Die Oder ist in manchen Sommern monatelang infolge Wassermangels gar nicht oder nur für teilweise beladene Fahrzeuge schiffbar (Abb. 20 und 21); in Oberschlesien können infolgedessen nur 7,2 v. H. des Gesamtgütertransports durch die Binnenschifffahrt befördert werden, gegenüber einem Reichsdurchschnitt von 20,3 v. H. Den Rückstand Oberschlesiens in der Binnenschifffahrt gegenüber den anderen Zwischenstromgebieten beleuchten am besten folgende Ziffern:

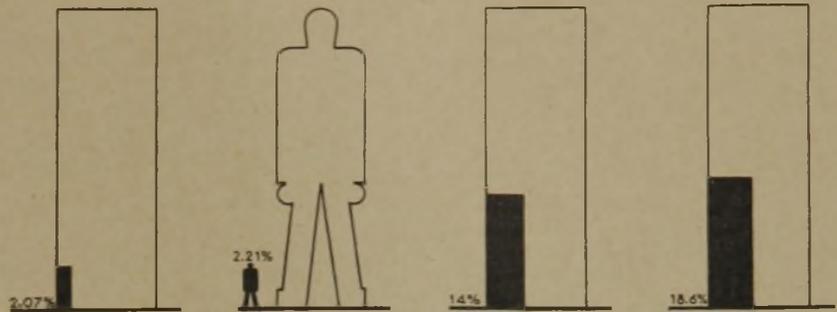
Im Durchschnitt der letzten drei Jahre hatte die Oder 199 Schifffahrtstage mit voller Ausnutzung der Ladefähigkeit zu verzeichnen, im Jahre 1929 sogar nur 106 Tage, gegenüber 279 für die Elbe und 318 für den Rhein. Dabei fällt besonders nachteilig ins Gewicht, daß die mittlere Größe der vorhandenen Kähne in Oberschlesien 155 t (Klodnitzkanal) und im Odergebiet 380 t beträgt, gegenüber 458 t des Elbegebietes und 770 t des Rheingebietes.

Die Erstellung eines frachtverbilligenden Transportweges vom Gruben- und Hüttenrevier zur Oder ist über die vollwertige Schiffbarmachung der Oder hinaus notwendig, weil der oberschlesische Industriebezirk auch unter einer außerordentlich hohen frachtlichen Vorbelastung leidet. Die Güter müssen durchschnittlich 56 km mit der Reichsbahn zurücklegen, bis sie den billigen Wasserweg erreichen. In Rheinland-Westfalen können sie bereits nach Überwindung von 10 km Eisenbahnstrecke auf dem Wasser transportiert werden. Die dadurch entstehende frachtliche Vorbelastung gegenüber dem konkurrierenden westlichen Produktionsgebiete beträgt in Oberschlesien das Fünf- bis Sechsfache. Es sind verschiedene Lösungen in jüngerer Zeit in Vorschlag gebracht worden, um diese hohe

Frachtvorbelastung wenigstens teilweise zu beseitigen. Diese Lösungen sollen hier nur kurz angedeutet sein:

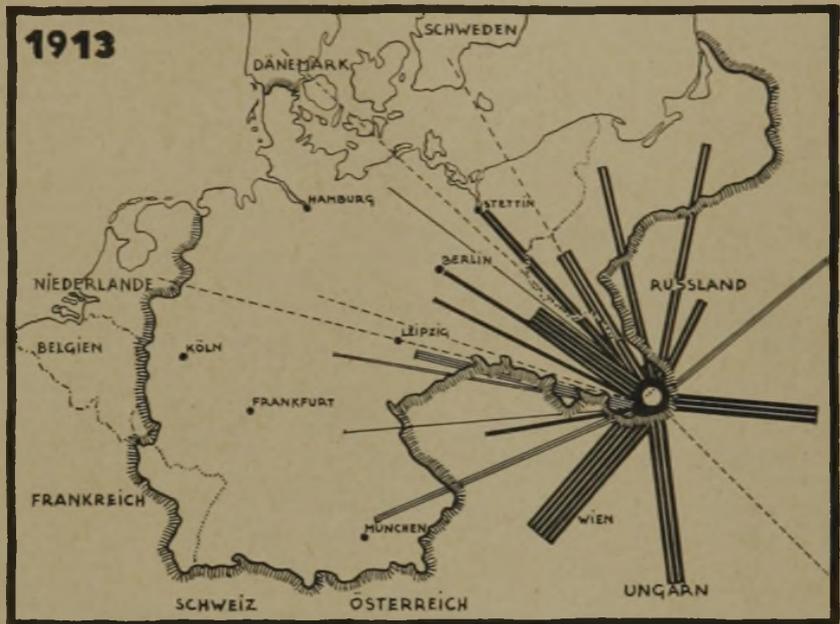
Die scheinbar einfachste wäre wohl ein verbilligter Tarif der Reichsbahn, ähnlich wie es in Polen gemacht wird. Bisher hat die Reichsbahn eine solche Frachtenverbilligung als nicht tragbar abgelehnt. Aus Industriekreisen wird behauptet, daß es auch betrieblich mit außerordentlichen Schwierigkeiten verbunden wäre, die Reichsbahnstrecke vom ober-schlesischen Industriegebiet nach dem Umschlaghafen Cosel a. d. O. für die besonderen Zwecke des Kohle- und Sandversatztransportes richtig auszunutzen. Aus Industriekreisen ist daher im vorigen Jahr eine „Denkschrift der erweiterten Studiengesellschaft für die Ermittlung der wirtschaftlichen Verkehrswege des deutsch-oberschles. Industriebezirkes“ herausgegeben worden, in der unter eingehender Kostenvergleichung der Vorschlag gemacht wird, eine sog. Schleppebahn bis zur Oder zu erbauen und auf dieser Spezialbahn, die als Privatbesitz der Industrie gedacht ist, nur Kohle nach der Oder und Sandversatzgut für die Gruben von der Oder nach dem Industriegebiet zu befördern. Gegen diesen Vorschlag der Montanindustrie wendet sich die übrige Wirtschaft mit Recht, weil die Frachtenverbilligung nicht einseitig einer bestimmten Industriegruppe, sondern der Allgemeinheit zugute kommen muß, schon deshalb, weil dieser verbilligte Frachtenweg ohnedies auf Reichskosten erstellt werden muß. Man kommt unter diesem Gesichtspunkte zu dem wohl grundsätzlich richtigen Vorschlag, den bereits bestehenden, aber in der Leistungsfähigkeit völlig unzulänglichen Wasserweg (Klodnitzkanal) von der Oder nach dem Industriegebiet bis zum Becken von Sersno (Nähe Gleiwitz) auszubauen (Abb. 22).

Beide Maßnahmen, sowohl der Ausbau der Oder zum Großschiffahrtsweg als auch die Durchführung des neuen Stichkanals nach dem Industriegebiet stellen die brennendsten Tagesfragen für die Wirtschaft Oberschlesiens im Zusammenhang mit dem viel besprochenen Ostprogramm des Reiches dar. In vorderster Linie stehen als weitere dringlichste Verkehrswege: der Neubau der Eisenbahnlinie Hindenburg—Beuthen und Gleiwitz—Ratibor sowie der Neubau der Straßenbahnlinie in Nord-Südrichtung von Rokittnitz über Mikultschütz—Hindenburg nach Sosnizza—Gleiwitz, wobei anzustreben bleibt, daß diese wichtige Nord-Südstraßenbahn mit der bestehenden und noch weiter auszubauenden Nord-West-Linie Gleiwitz—

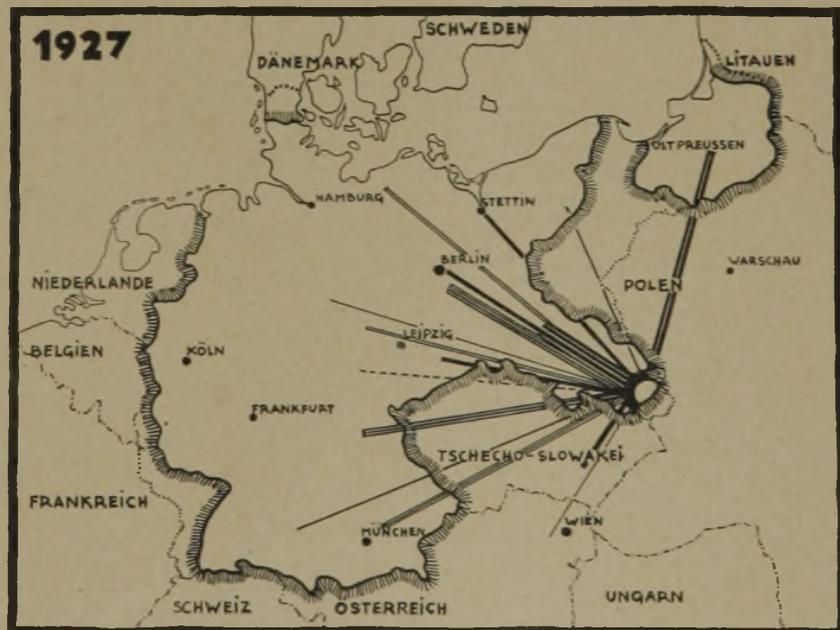


15 Vergleich Oberschlesiens mit dem Deutschen Reich

a) 2,07 v. H. Anteil an der Gesamtfläche, b) 2,21 v. H. an der Bevölkerung, c) 14 v. H. am Steinkohlenvorkommen bis 1000 m. d) 18 v. H. dgl. bis 2000 m



16



17

16 u. 17 Verluste an Absatzgebieten für die ober-schles. Steinkohlenproduktion durch die neue Grenzziehung

Beuthen in gemischtwirtschaftlicher Form bau- und betriebstechnisch zusammengebracht wird. Dieses Hauptverkehrsnetz wäre unvollständig, wenn nicht auch die Autoschnellstraße Beuthen—Hindenburg—Gleiwitz über Ludwigsglück baldigst verwirklicht würde. Nebenher bleibt noch genug zu tun übrig, um das übrige Hauptstraßensystem verkehrstüchtig auszubauen und zu ergänzen.

Auch ohne das ungeheuerliche Flüchtlingselend infolge der neuen Grenzziehung mit einem Sonderbedarf für das Industriegebiet von etwa 20 000 Klein- und Kleinstwohnungen, wären die Wohnungsverhältnisse infolge der Vernachlässigung früherer Zeiten noch trostlos genug, so daß ein großzügiges Siedlungsprogramm für Klein- und Kleinstwohnungen im gesamten Industriebezirk einheitlich beschleunigt durchgeführt werden muß. Das Programm liegt für Industrieoberschlesien in dieser Beziehung kurz folgendermaßen (vgl. Plan Abb. 1):

Die Stadt Beuthen liegt eng zusammengedrängt auf einem Kohle- und Zinkerzpfiler, kann sich daher in normaler Stadterweiterung nicht entwickeln. Durch Innenausbau lassen sich vielleicht noch bis zu etwa 1000 bis 1500 Wohnungen innerhalb des Stadtgebietes erstellen, der übrige Bedarf muß systematisch ausgesiedelt werden, in der Hauptsache wohl auf die benachbarten, ebenfalls auf Kohlenpfeilern stehenden Vororte und schließlich der Rest bis nordwestlich in die Gegend von Rokittnitz-Stollarzowitz im Landkreis Beuthen in einer Entfernung von 10 bis 12 km von der Stadt Beuthen.

Anders liegen die Verhältnisse für die Stadt Hindenburg, die zwar ebenfalls den größten Teil ihres Gebietes dem Kohlenbergbau freihalten muß, die aber immerhin in ihrer unmittelbaren südlichen Stadterweiterung geeignetes Wohnungsbaugelände für etwa 10 000 Wohnungen in Stockwerksbauweise besitzt und außerdem in ihrem Nordgebiet noch Platz für einige 1000 Wohnungen, dort allerdings größtenteils unter Anwendung von Stahlhausbauweise, hat. Dazu kommt für Hindenburg nicht bloß die Möglichkeit, sondern aus stadtwirtschaftlichen Gründen die Notwendigkeit, die zahlreichen und ausgedehnten Baulücken im Innern der Stadt mit Wohnungsbau auszufüllen und so die z. T. vorhandenen und z. T. noch zu erstellenden Versorgungsleitungen nutzbar zu machen. Am wichtigsten ist dabei der weitere Ausbau der Hauptverkehrsstraße nach Gleiwitz, so daß in nicht allzu ferner Zeit die beiden Städte Hindenburg und Gleiwitz baulich völlig ineinander übergehen.

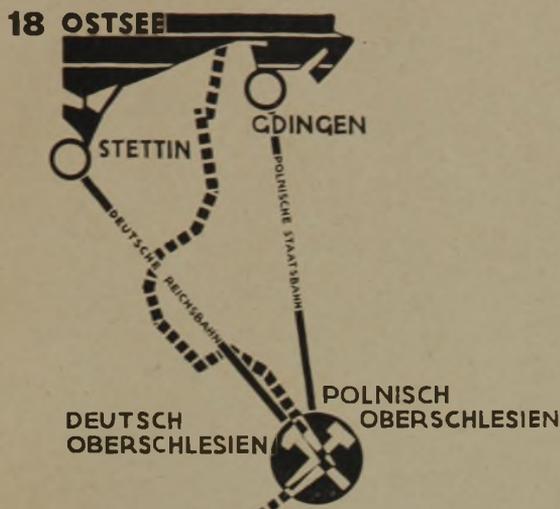
Im Gegensatz zu Beuthen und Hindenburg liegen für die Stadt Gleiwitz in städtebaulicher Beziehung fast gar keine Hemmnisse vor. Die Stadt Gleiwitz kann sich nach fast allen Seiten vollwertig ausdehnen, hat in noch stärkerem Maße als Hindenburg für den Anbau von Wohnungen vorläufig fertiggestellte Straßen und ist hinsichtlich der landschaftlichen Gestaltung und den gesundheitlichen Erfordernissen für neue Wohnsiedlungen besonders gut geeignet.

Es ist eine natürliche Folge des Vorrechtes des Bergbaues, daß sich im Industriegebiet — namentlich in Beuthen und in Hindenburg — der Bodenvorrat für die Wohnsiedlungen sehr verengt hat. Man ist daher gezwungen, örtliche Teile von Gleiwitz ausgenommen, diesen verhältnismäßig geringen Bodenvorrat für Wohnungsbau in mehrstöckiger Bauweise, wenn auch unter Einschaltung der notwendigen Freiflächen, entsprechend der neuzeitlichen siedlungstechnischen Auffassung, auszunutzen. Der Flachbau kann nur in sehr beschränktem Umfange zur Anwendung kommen, soweit er überhaupt infolge der höheren Baukosten an sich bei den schlechten Einkommensverhältnissen etwa tragbar wäre. Die niedrigen Löhne und die hohe Erwerbslosenziffer lassen im Durchschnitt nur Mieten von 20 bis 40 RM. monatlich zu. In Hindenburg sind Wohnungen mit über

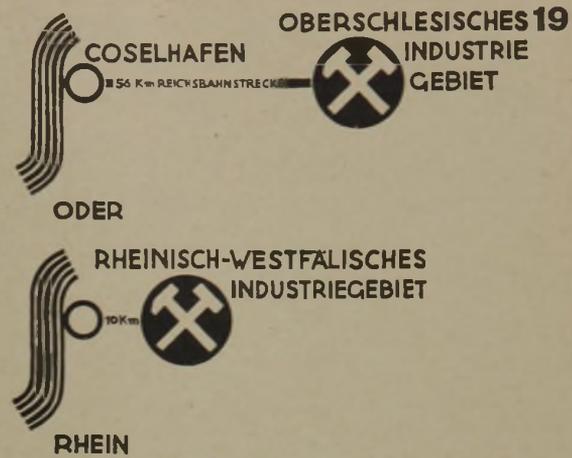
30 RM. Monatsmiete hinaus schon schwer vermietbar. Dieser Übelstand wird noch verstärkt durch die Tatsache, daß das eigene Hauszinssteueraufkommen sehr gering ist (nur etwa 5 RM. für den Kopf der Bevölkerung in Hindenburg). Beide Umstände zusammen genommen charakterisieren die katastrophale Lage des ober Schles. Industriebezirks in bezug auf den neuen Wohnungsbau, trotzdem der Staat sich bemüht, aus dem Ausgleichsfonds die Hauszinssteuer zu ergänzen. Die Verhältnisse sind derart, daß nur durch eine großzügige Hilfsmaßnahme von Reich und Staat die Katastrophe zu vermeiden ist. Die Erwartungen der Bevölkerung sind daher verständlicherweise in bezug auf das jetzt so viel besprochene Ostprogramm hochgespannt.

Der Außenstehende legt sich die Frage vor, warum denn in Industrieoberschlesien die Dinge in Wirtschaft, Siedlung und Kultur bis auf diesen Siedepunkt sich haben entwickeln können, nachdem doch in allen übrigen Teilen des Reiches gerade die größeren Städte — namentlich in den letzten zehn Jahren — soviel für die Bevölkerung in Wohnungsbau, Freiflächengestaltung und kulturellen Einrichtungen geschaffen haben. Warum hat nicht auch Oberschlesien diese Zeit in ähnlich fruchtbarem Aufbau genutzt? Die Antwort hierauf kann der Oberschlesier nur mit einem Gefühl der Bitterkeit in das Reich hinausgeben in dem Bewußtsein, daß er in der Nachkriegszeit so ungeheuer viel als Einwohner des Grenzlandes zu leiden hatte, und daß von diesen Leiden wirtschaftlicher und persönlicher Art das übrige Deutschland — namentlich Mittel- und Westdeutschland — fast bis auf den heutigen Tag so wenig Notiz genommen hat. Während die übrigen deutschen Städte sich der friedlichen Entwicklung — namentlich in städtebaulicher fortschrittlicher Beziehung — hingeben konnten, hat die Bevölkerung Oberschlesiens in der Nachkriegszeit durch die polnischen Aufstände, durch die Besatzungszeit, durch Streiks und übermäßig oft vollzogene Wahlen hemmende und verzehrende Aufregungen durchmachen müssen. Kaum drei Jahre liegen zurück, seitdem Industrie-Oberschlesien sich an diesen Neuaufbau mit gesammelten Kräften und ohne äußere Hemmungen heranmachen konnte. Nach den ersten Ansätzen für Neuaufbau mußte man erkennen, daß inzwischen die wirtschaftlichen Auswirkungen des Genfer Diktats die eigene Leistungsfähigkeit in finanzieller Beziehung untergraben hatte. Die Zuschüsse von Reich und Staat waren unzureichend und stets an die Bedingung eigener hoher Kapitalsaufwendung gebunden, so daß sich in kürzester Frist — namentlich auch unter dem außerordentlichen Druck der sozialen Lasten — eine Verschuldung der Kommunen herausgestellt hatte, die für die ober Schlesische Wirtschaft die höchsten Steuersätze des Reiches zur Notwendigkeit machte, und dies angesichts der Tatsache, daß beispielsweise die Stadt Hindenburg mit 130 000 Einwohnern bei ihrem unerhört starken sozialen Tiefstand den Haushalt mit nur 15 Millionen RM. trotzdem nicht ausgleichen kann. Der Zustand im wirtschaftlichen und kulturellen Stadtausbau ist daher im ober Schles. Industriegebiet im Vergleich zu den übrigen Reichen der, daß die Verschuldung und damit die Leistungsfähigkeit schlimmer als anderswo besteht, ohne daß die Vorteile eines wichtigen gesundheitlichen und kulturellen Stadtausbaues vorhanden waren, d. h. Oberschlesien hinkt dem übrigen Reiche nicht bloß wirtschaftlich, sondern auch besonders kulturell weit nach und müßte doch als deutsches Grenzland ein kulturelles Bollwerk bilden.

Gegenüber den bisherigen unzulänglichen und nicht gerade systemreichen Förderungsmaßnahmen von Wirtschaft und Kultur des Grenzlandes Oberschlesien taucht neue Hoffnung auf in Gestalt des Ostprogramms, innerhalb dessen auch für die gefährdete Provinz Oberschlesien Mittel des Reiches bereitgestellt werden sollen. In erster Linie sollen mit dieser Reichshilfe die dring-

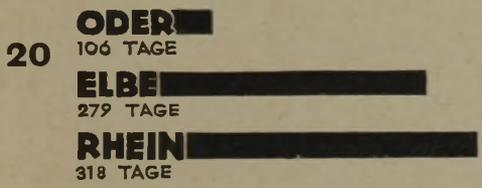


18 Ungünstige Frachtenlage des ober-schl. Industriegebietes und die Konkurrenz Poln. Oberschl.



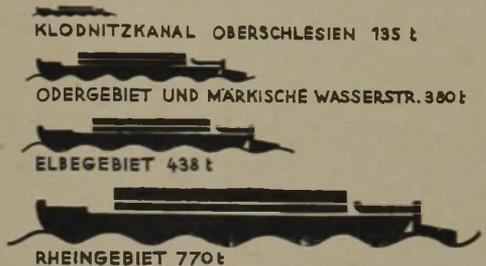
19 Ungünstige Lage zum Wasserweg Im Vergleich zum rhein.-westf. Industriegebiet

18 Entfernung der nächsten Seehäfen in Deutschland und Polen für beide Hütten- und Grubenanlagen fast gleich, Frachtsätze dagegen für das deutsche Revier wesentlich höher

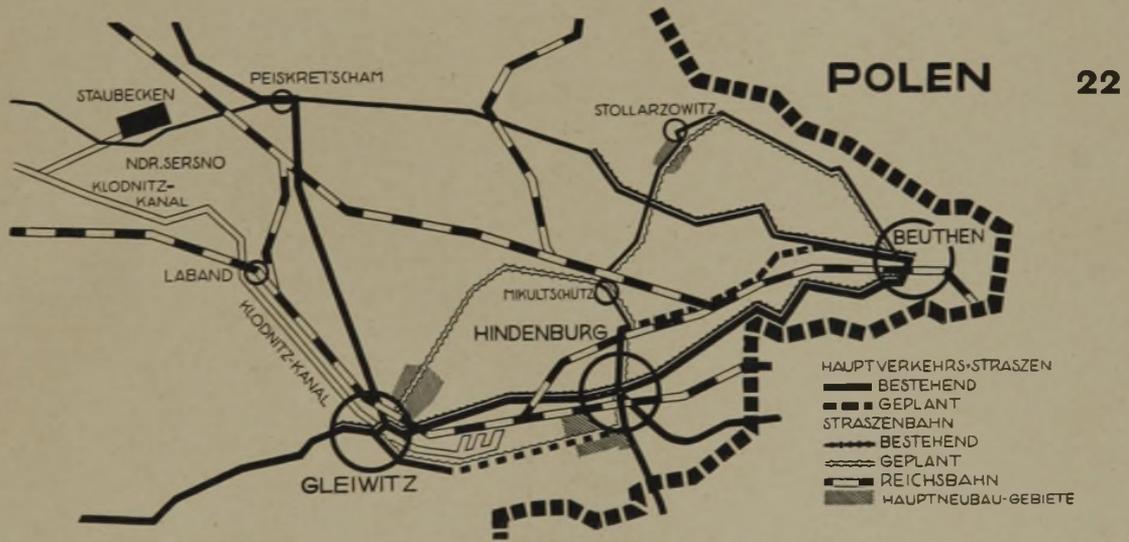


20 Schifffahrtstage mit voller Ausnutzung der Ladefähigkeit für die Hauptwasserstraßen Deutschlands

20 u. 21 Unzulänglichkeit der O.-S. Wasserstraße



21 Mittlere Größe der vorhandenen Kähne



22 Verkehrsplan des ober-schlesischen Verkehrsgebietes

lichsten Verkehrsmaßnahmen und hoffentlich auch ein gut Teil Wohnungsbaudurchgeführt werden. Wenn auch im einzelnen die Gestaltung dieses Ostprogramms noch nicht feststeht, so kann doch das eine festgestellt werden, daß mit der Tatsache dieses Ostprogramms erfreulicherweise in allen Reichsteilen mehr und mehr die national-politische Bedeutung eines wirtschaftlich und kulturell starken Ostens und die Notwendigkeit einer Behebung der in Auswirkung des Versailler Friedensdiktales aufgetretenen außerordentlichen Notstände erkannt wird. Die Lage ist nur dann nicht hoffnungslos, wenn die Selbsthilfemaßnahmen der von einem tätigen Aufbauwillen beseelten Provinzbevölkerung eine starke Förderung von Reich und Staat erfahren. Eine solche

Förderung ist nicht nur ein national-politisches Gebot, sondern auch allgemein-volkswirtschaftlich für das Deutsche Reich vertretbar, weil Oberschlesien immer noch ein an Erdschätzen über und unter der Erde und an Menschenkraft ungewöhnlich reiches Gebiet ist.

Um die eigene Kraft von Industrie-Oberschlesien bei dem notwendig gewordenen Neuaufbau besser zur Wirkung kommen zu lassen, sind seit Jahren starke Einheitsbestrebungen, nicht bloß innerhalb der Privatwirtschaft, sondern auch auf kommunalem Gebiet, im Gange. Durch das Eingemeindungsgesetz vom 5. Januar 1927 sind die Städte Gleiwitz und Beuthen kommunal-politisch auf neue Grundlagen gestellt unter Zuteilung erheblicher Landkreisgebiete, und gleichzeitig ist die Stadt Hin-

denburg durch Zugemeindung von starken Industrievororten zu einer Großstadt mit 150 000 Einwohnern gemacht worden. Mit dieser Stärkung der Selbständigkeit der drei Industriestädte sind aber auch die kommunalen Aufgaben auf sozialem, wirtschaftlichem und insbesondere städtebaulichem Gebiet gewachsen. Das alles erfordert neue Mittel, deren Aufbringung es wiederum bedingt, daß außer den Reichs- und Staatszuschüssen durch Vornahme weiterer Vereinheitlichung mehr und mehr gemeinsame Lösungen für die wichtigsten großen Aufgaben erstrebt werden. Die Problemstellung lautet heute so, daß die einen das Heil in einem regionalen Lastenausgleich mit Steuerabzweigung — namentlich aus dem verhältnismäßig am günstigsten fundierten Landkreis Beuthen nach den bedürftigsten, vorwiegend sozial am schwersten leidenden Industriestädten — erblicken. Andere glauben, man kann mit einem Zweckverband die wichtigsten kommunalwirtschaftlichen und verkehrstechnischen Einrichtungen auf der Grundlage freiwilliger Zusammenarbeit gemeinsam lösen; schließlich haben aber wohl jene nicht unrecht, die in den beiden vorgenannten Maßnahmen ebenso eine Halbheit erblicken, wie sich die vor drei Jahren vollzogene Neugemeindung schon als

solche Halbheit herausgestellt hat. Wer mit vertiefter Sachkenntnis, insbesondere auf dem Gebiete des wirtschaftlichen Städtebaues, unvoreingenommen, nur unter dem Gesichtspunkte der möglichst starken Eigenhilfe des Grenzlandes Industrie-Oberschlesien die Dinge beurteilt, frei von regional-fiskalischen und frei von politischen Gebundenheiten, der kann eine wirkliche höchstgesteigerte Selbsthilfe des oberschles. Industriebezirkes nur in einer straffen verwaltungspolitischen Zusammenfassung der Dreistädteeinheit Gleiwitz, Hindenburg, Beuthen mit Teilen vom Landkreis Beuthen sehen. Ob diese straffe Dreistädteeinheit sich dann Großstadt oder Großkreis nennen wird, ist nebensächlich. Hauptsache bleibt, daß es sich bei diesem neuen Gebilde um ein wirtschaftlich und kulturell starkes Gebilde handelt, dergestalt, daß sowohl die bestehenden Kommunalverbände an sich mit möglicher Selbständigkeit gesund sich weiter entwickeln in ihrer nun einmal gegebenen Eigenart, daß aber darüber hinaus auch deren Zusammenfassung zur Einheitsstadt oder zum Einheitsgroßkreis ein gesundes Gesamtgebilde mit gesunder und sparsamer Entwicklungsmöglichkeit darstellt. —

ZEITSCHRIFTENSCHAU

bearbeitet im Deutschen Archiv für Siedlungswesen, Berlin

Allgemeines Siedlungswesen.

1. Die Umsiedlung. Von Rudolf Böhm er.

Eine dauernde Arbeitslosigkeit läßt sich angesichts der Unmöglichkeit einer erheblichen industriellen Produktionssteigerung nur durch Selbsthaftmachung der Arbeiter in Heimstätten verhindern. Jedem Arbeiter muß die Möglichkeit zu gärtnerischer Nebenbeschäftigung auf eigenem Grund und Boden gegeben werden. Vorbedingung für die Umsiedlung der Arbeiter und die Wirtschaftlichkeit ihrer Wohnform ist die Umsiedlung der nicht ortsgebundenen Industrie. Zur Durchführung sollen öffentlicher Boden und alle verfügbaren öffentlichen Mittel bereitgestellt und eine zweijährige Arbeitsdienstpflicht eingeführt werden.

Zeitschrift für Wohnungswesen 1950 Nr. 15 und 16 (vgl. Gartenstadt 1950 Nr. 4/5).

Ländliches Siedlungswesen.

2. Siedlung Lauth bei Königsberg.

Eine aus ländlichen, vorstädtischen, Landarbeiter- und Gärtnerstellen zusammengesetzte Rentenguts-siedlung.

Ostpreuß. Heim 1950/51 Nr. 1.

Städtebau. Gesamtgestaltung.

3. Umgestaltung und Ausgestaltung der heutigen Stadt. Von Ph. A. Rappaport.

„Mit einheitlichen wirtschaftlichen, städtebaulichen und baupolizeilichen Maßnahmen ist bei der heutigen Stadtgestaltung nicht zu arbeiten; der Städtebauer muß genau überlegen, ob er eine Aufgabe im engsten Stadttinnern, im normalen Erweiterungsgebiet oder draußen im ganz frei aufgelösten, mehr zwischen-gemeindlichen Gebiet zu erfüllen hat.“

Bauamt und Gemeindebau 1950 Nr. 20.

4. Großstädtische Kleinsiedlung. Ihre Entwicklung und Bedeutung vom Standpunkte der großstädtischen Behörden. Von Joh. Grobler.

(Vgl. Nr. 121 bis 123, 145, 240, Jahrg. 1929.)

DBZ 1950 Nr. 81/82 und 87/88, Beilage „Bauwirtschaft und Baurecht“ Nr. 39/40 und 45.

5. Idee und Durchführung eines Generalbau-planes. Von Otto Schmidt.

Gezeigt am Beispiel von Trier.

Süddeutsche Bauztg. 1950 Nr. 41.

6. Kassels städtebauliche Zukunft. Von Fritz Stück.

Wasmuths Monatshefte 1950 Nr. 10.

7. Der Baustufenplan der Stadt Dortmund. Von Kabel.

Das Wachstum der Stadt Dortmund. Die vorhandene Stadtgliederung. Der Wirtschaftsplan. Die Baustufenvorschriften. Städtebauliche Ziele des Baustufenplanes.

Zeitschrift für Bauwesen 1950 Nr. 9.

8. Die Letchworth-Nummer der Zeitschrift Garden-Cities and Town Planning (1950 Nr. 6) enthält u. a.:

North Hertfordshire vor Gründung der Gartenstadt. Von William L. Hare. Der Erwerb des Letchworth Landbesitzes. Von Herbert Warren. Die Aufstellung des Planes für Letchworth. Von Raymond Unwin. Die erste Gartenstadtgesellschaft. Von Edgar Bonham-Carter. Straßen und Leitungen in Letchworth. Von A. W. E. Bullmore und Charles Gould. Die Industrie in Letchworth. Von H. C. Coaten. Die Häuser in Letchworth. Von Crickmer und Foxley. Die Gemeindeverwaltung in Letchworth.

9. Die Sammeltangente, eine Lösung für Bestand und Erweiterung der Großstadt über das Verkehrsproblem. Von Friedrich Kneller.

„Die Sammeltangente ist eine Linie, angelegt an die Peripherie der Weichbildkomplexe. Sie sammelt einerseits das Fernliniennetz in Stadtnähe auf eine Strecke und andererseits den gesamten Schnellverkehr der Stadt selber bzw. der Stadtteile auf dieselbe Strecke, um ihn von hier aus wieder zu verteilen.“

Verfasser beschreibt Vorteil und Auswirkung der Sammeltangente und ihre Ausbildung und untersucht den Umfang ihrer Anwendbarkeit bei zehn deutschen Großstädten.

Stadtbaukunst 1950/51 Nr. 5 und 6.

10. Einige Gedanken zur verkehrstechnischen Entwicklung der Weltstädte, insbes. Berlins, auf weite Sicht, vom großstädtischen Standpunkte aus betrachtet. Von G. Maas.

Stadtbaukunst Nr. 1950/51 Nr. 5.

11. Verkehr und Siedlung. Von M. Weigel.

Die Durchfahrstraßen, Ortsstraßen, Plätze, Eisenbahnanlagen in kleineren und mittleren Städten.

Bauamt und Gemeindebau 1950 Nr. 19.

12. Städtebau und Eisenbahn. Bemerkungen zu dem Werke von Blum „Personen- und Güterbahnhöfe“. Von W. Eymann.

Bauamt und Gemeindebau 1950 Nr. 20.

13. Wirtschaftliche Ziele des öffentl. Grünwesens. Von J. Leibig.

Verfasser behandelt die Abhängigkeit der Freiflächenbewirtschaftung von der Gartenwirtschaftslage und zieht daraus die Folgerung, daß das Hauptgewicht bei der Anlage von Freiflächen auf die Wirtschaftlichkeit gelegt werden muß.

Gartenkunst 1950 Nr. 9.