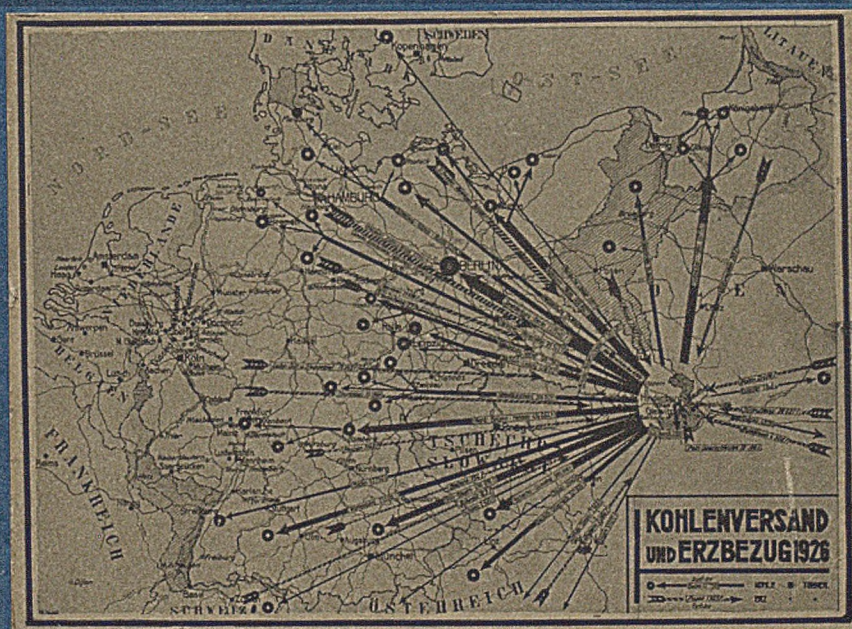


DREISTÄDTEINHEIT

BEUTHEN GLEIWITZ HINDENBURG LANDKREIS BEUTHEN



Doc 1/302



Alle Rechte vorbehalten.

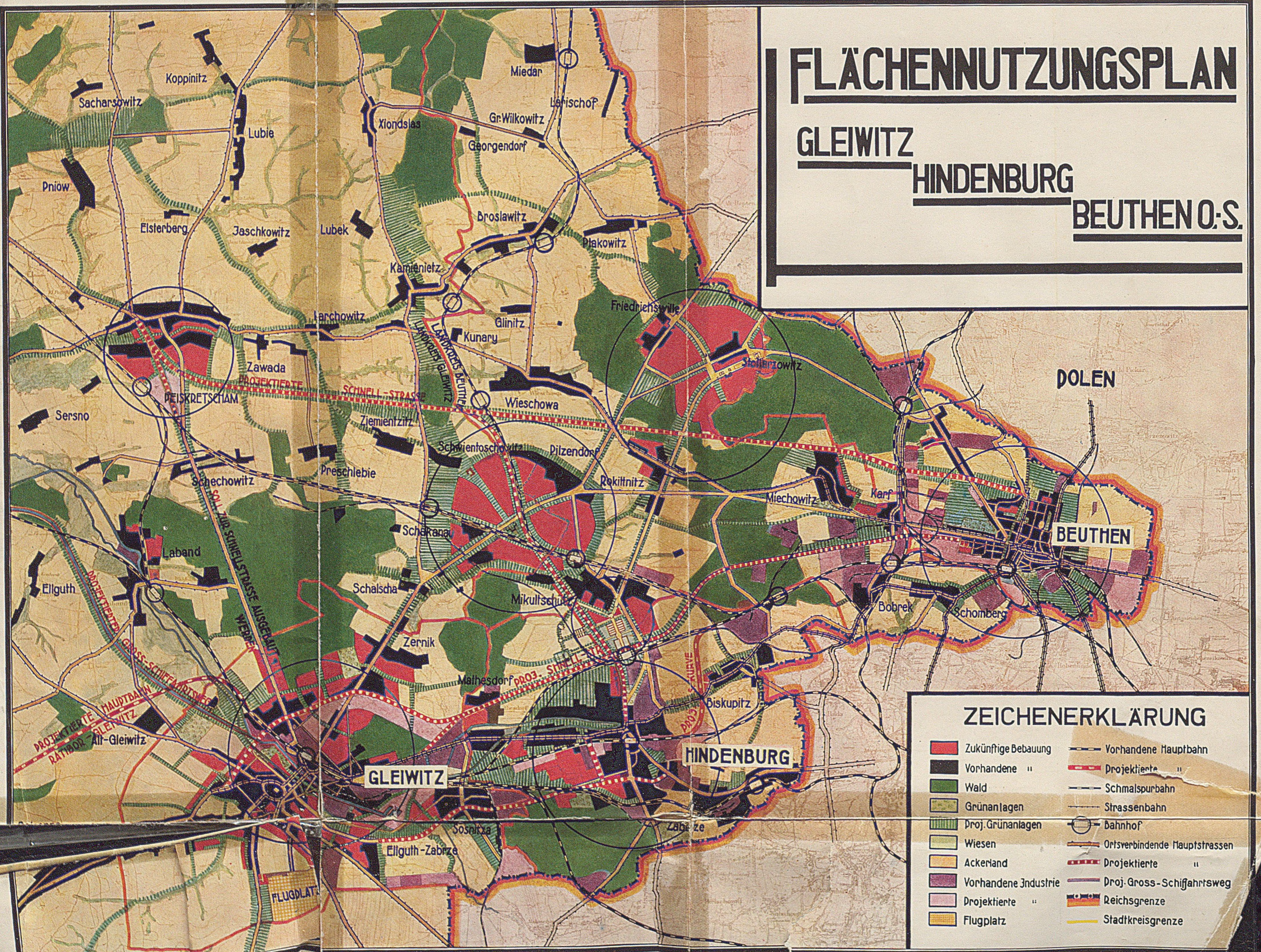
Copyright 1929 by Friedrich Ernst Hübsch Verlag,
Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Berlin,
Leipzig und Wien. — Die Photographien der
abgebildeten Arbeiten entstammen nachstehen-
den Ateliers: Aerokartograph. Institut, Breslau;
Anders, Beuthen O.-S.; „Germania“ Photohaus,
Beuthen O.-S.; G. Juncker, Hindenburg;
H. Klette, Breslau; A. P. Walther, Dresden.
Den Druck besorgte J. S. Preuß in Berlin.

FLÄCHENNUTZUNGSPLAN

GLEIWITZ

HINDENBURG

BEUTHEN O.S.



ZEICHENERKLÄRUNG

- | | |
|----------------------|-------------------------------|
| Zukünftige Bebauung | Vorhandene Hauptbahn |
| Vorhandene " | Projektierte " |
| Wald | Schmalspurbahn |
| Grünanlagen | Strassenbahn |
| Proj. Grünanlagen | Bahnhof |
| Wiesen | Ortsverbindende Hauptstrassen |
| Ackerland | Projektierte " |
| Vorhandene Industrie | Proj. Gross-Schiffahrtsweg |
| Projektierte " | Reichsgrenze |
| Flugplatz | Stadtkreisgrenze |

DREISTÄDTEINHET

BEUTHEN
GLEIWITZ
HINDENBURG
LANDKREIS BEUTHEN

HERAUSGEGEBEN VON DEN
STADTBAURÄTEN
SCHABIK, STÜTZ, DR.-ING. WOLF



FRIEDRICH ERNST HÜBSCH VERLAG G. M. B. H.
BERLIN / LEIPZIG / WIEN



131645



Wn. inv. 1254

Die Vereinigung der kommunalen Körperschaften des Industriebezirks spielt seit einer Reihe von Jahren in den politischen Erörterungen kommunal interessierter Kreise eine nicht unerhebliche Rolle. Das Für und Wider wird je nach dem lokalen Interesse lebhaft erörtert. Eine solche Vereinigung kann aber nicht aus dem Gefühl von Gunst und Ungunst betrachtet werden, sondern es ist dazu notwendig, daß wissenschaftliche Unterlagen das denkbar größte Ausmaß dafür geschaffen haben, damit in sachlicher Ruhe jeder Gesichtspunkt gewertet werden kann. Dem soll diese Denkschrift dienen, insbesondere soll von außenstehender Seite rein wissenschaftlich eine Grundlage für die künftige Erörterung geschaffen werden. Hoffentlich dient sie dazu, die vorhandenen Ideen zu klären.

Oberpräsident Dr. Lukaschek
Hindenburg

Während der Abfassung und der Drucklegung der hier vorliegenden Schrift ist durch eine Reihe von Ereignissen die kommunalpolitische Gestaltung des oberschlesischen Industriegebietes in den Mittelpunkt des öffentlichen Interesses gerückt. Sie ist auch der Gegenstand eingehenderer Untersuchungen geworden, die in der Schrift „Oberschlesische Dreistädteeinheit? Kritik und Abwehr von Landrat Dr. Urbanek, Beuthen, und Oberbürgermeister Dr. Lukaschek, Hindenburg“, der Öffentlichkeit übergeben worden sind. Der Inhalt jener Schrift und der im Anschluß daran hervorgetretenen Meinungsäußerungen führender Männer aus dem kommunalen Leben Oberschlesiens kann hier unmöglich wiederholt werden. Ich möchte lediglich in großen Zügen dasjenige hier hinstellen, was mir als das Ergebnis des bisherigen Meinungs-austausches herauszuspringen scheint:

1. Die finanziellen Voraussetzungen, insbesondere die Steuerkraft der oberschlesischen Städte weisen fühlbare Unterschiede auf. Von dem in den Vorarbeiten für den kommenden Finanzausgleich sichtbar werdenden Grundgedanken, wonach für die Steuerverteilung in stärkerem Maße als bisher der Mensch als „Maß aller Dinge“, der Mensch also in seiner zahlenmäßigen Bedeutung als Rechnungsfaktor und nicht so sehr die Lokalisierung der in dem einzelnen steuerbaren Unternehmen greifbar werdenden Steuerkraft anerkannt werden soll, ist eine gewisse Angleichung der Steuerkraft, also eine Minderung der Unterschiede unter den drei Städten, zu erwarten. Übrigens kommt auf der Basis des Menschen als Zahlenfaktors auch ein regionaler Lastenausgleich zwischen den Kommunalverbänden des Industriegebietes in Betracht.
2. Die kommunalen Individualitäten der im Industriegebiete vorhandenen Gemeinden, insbesondere der drei Städte, aber auch des vor Aufgaben ungewöhnlicher Art gestellten Landkreises sind zu ausgeprägt, als daß im gegenwärtigen Zeitpunkt die Verschmelzung der über eine Strecke von 25 km sich ausbreitenden Räume zu einer einzigen Stadt in Betracht käme.
3. Andererseits sind die Gemeinsamkeitsbedürfnisse innerhalb des oberschlesischen Industriegebietes, dessen Grenzen im ganzen unschwer bestimmbar sind, offensichtlich und treten immer deutlicher hervor. Eine optimistische Anschauung geht dahin, daß es möglich sein werde, bei jedem sich ergebenden Gemeinsamkeitsbedürfnisse die im Industriegebiete zusammengestellten Bezirkskörperschaften zu einheitlichem Handeln zusammenzuführen. Andere be-

zweifeln diese Möglichkeit oder halten doch mindestens die im einzelnen Falle zu erwartenden Schwierigkeiten sachlich und wegen der in Kauf zu nehmenden Zeitversäumnisse für zu bedeutend, als daß man nicht besondere Organisationsmittel zur prompteren Ingangbringung des von Fall zu Fall erforderlich werden- den Willens zu gemeinsamer Tat vorbereiten müßte. Es sei schon jetzt eine formalrechtlich ausgebaute Verbundenheit der Kommunalverbände des Industriegebietes nötig. Für diese Verknüpfung eigne sich die historisch erprobte Form des Landkreises, innerhalb dessen die kommunalen Individualitäten ihr Eigenleben behalten, aber zu gewissen auf parlamentarischem Wege festgestellten gemeinsamen Aufgaben zusammengeführt werden.

Dies scheint mir die Entwicklung zu sein, die das Vorhandene und historisch Gegebene am meisten schonen, die am meisten den Charakter organischen Weiterwachsens bewahren und für die praktischen Bedürfnisse genügen würde, die also am meisten Aussicht hat, verwirklicht zu werden.

Landrat Dr. Urbanek
Beuthen O.-S.

Dreistädteeinheit! — Ein schöner Gedanke in der Theorie. Die drei Städte Gleiwitz, Beuthen und Hindenburg, welche bisher untereinander scharfe Rivalen waren, sollen in Zukunft, geeint in der Harmonie eines engen Zusammenschlusses, mit gemeinsamen Kräften sich gegenseitig stützen und fördern. Aber da kam die Praxis. Gleiwitz und Hindenburg streckten bereitwilligst die Hände aus, um den Zusammenschluß zu verwirklichen. Aber der Dritte blieb aus. Vergebens wartete man auf eine Erklärung der Beuthener Seite etwa des Inhalts: „Ich sei, gewährt mir die Bitte, in Euerm Bunde der Dritte.“ Statt dessen erhoben Beuthen-Stadt und -Land die Hände und riefen dem sich bereits fester formenden Doppelgebilde Gleiwitz—Hindenburg die Worte zu: „Heinrich, mir graut vor dir.“ Soweit der bisherige Tatbestand.

Nun kommt aber als erste Hauptfrage die: „Kann man es Beuthen verdenken, eine Vereinigung mit Hindenburg und Gleiwitz abzulehnen?“ Ich glaube, daß jeder objektive Beobachter diese Frage wird verneinen müssen. Es genügt ein einfacher Blick auf die Grundsteuerbeträge, welche der Berechnung der kommunalen Zuschläge zugrunde gelegt werden, um festzustellen, daß tatsächlich zwischen Gleiwitz und Hindenburg einerseits und Beuthen-Stadt und -Land andererseits eine ganz tiefe Kluft vorhanden ist. Man kann es also wohl verstehen, wenn die Beuthener nicht Lückenbüßer sein wollen, um die mageren Grundsteuerbeträge der beiden anderen Städte aufzufüllen, Beträge, die für das kommunale Existenzminimum zu gering, für den kommunalen Untergang noch zu hoch sind.

Es entsteht nun aber die zweite Hauptfrage: ob die Beuthener durch staatlichen Zwang in die Dreistädteeinheit hineingepreßt werden dürfen, auch wenn sie diese Verbindung aus durchaus begrifflichen Gründen ablehnen. Formaljuristisch ist dies sehr wohl möglich. Aber grenzwirtschaftlich scheint mir das Verfahren nicht unbedenklich. Auch wenn man gerade mit Rücksicht auf obiges Verhalten der Beuthener feststellen muß, daß es ihnen zweifellos nicht schlecht geht, jedenfalls ungleich besser als den Stiefgeschwistern Gleiwitz und Hindenburg, so wird man sich andererseits schon wegen der Grenzlage der Erwägung nicht verschließen dürfen, daß, wer hat, eben hat, und es sich nicht empfiehlt, die bessere Position des einen Teiles zu verschlechtern, weil es anderen noch schlechter geht. Lasse man also den Beuthenern, wenn sie nicht mitmachen wollen, das, was sie haben, damit sie mit

ihren stärkeren Kräften den Fortschritt in wirtschaftlicher, kultureller und sozialer Hinsicht dienen.

Und endlich kommt die dritte Hauptfrage: Was wird aus den armseligen Kommunen Gleiwitz—Hindenburg, wenn Beuthen nicht mitmacht? In dieser Beziehung glaube ich die in Hindenburger Kreisen aufgetauchten Besorgnisse nicht voll zu teilen. Denn zunächst werden ja Reich und Staat nunmehr wissen, wenn es nicht schon der Fall war, wo entscheidende Hilfe der Zentralstellen am meisten not tut. Das können selbstverständlich grundsätzlich nur die Kommunen sein, von denen sich selbst ihre unmittelbaren Nachbarn mit Entsetzen abwenden. Aber dann besteht ja auch die Möglichkeit, den dritten Mann, der durch die Ablehnung von Beuthen ausfällt, durch einen anderen zu ersetzen. Das könnte selbstverständlich nur der Staat sein. Weshalb könnte der Zweckverband nicht ein gemischtwirtschaftliches Unternehmen aus Staat und Kommunen sein? Ich bin fest überzeugt, daß, wenn der Staat auch nur für 10 Jahre in diese Gemeinschaft eintreten und jährlich 15 Millionen Mark zum kommunalen Fortschritt beisteuern würde, soweit dieser Fortschritt eine staatliche Notwendigkeit darstellt, daß dann eben nach Ablauf von schon 10 Jahren die Gesamtlage sich wesentlich anders gestaltet haben könnte und dann Beuthen an dieses Gemeinschaftsgebilde mit den Worten herantreten würde: „Mein schönes Fräulein darf ich's wagen...“

Oberbürgermeister Dr. Geisler
Gleiwitz

Schneller als wie es bei der erst vor 2 Jahren vollzogenen Umgemeindung vorausgesehen werden konnte, ist die Frage der kommunalen Neugliederung des ober-schlesischen Industriebezirks ins Rollen gebracht worden. Die Stadt Beuthen hat allerdings an der Lösung dieser Frage vorläufig kein Interesse, da bei ihr ein Verlangen auf Änderung des durch die letzte Eingemeindung für sie geschaffenen Zustandes nicht besteht und sie der Meinung ist, daß die auch ihr zugute kommenden gemeinsamen Angelegenheiten des ganzen Industriebezirks im Wege freier Vereinbarung unter den Beteiligten geregelt werden können. Gleichwohl kann sich die Stadt den Erörterungen des aufgeworfenen Problems nicht entziehen, weil der durch eine außergewöhnliche Konjunktur vorübergehend aufgefüllte Geldbeutel der Stadt als begehrenswertes Objekt für die Lösung des Problems bezeichnet worden ist. Die vorliegende Schrift zeigt, daß der Umfang der allein auf baulichem Gebiete meist zwangsläufig durch die Grenzziehung entstandenen Aufgaben einen über die eigene Kraft hinausgehenden Finanzbedarf erfordert. Die vorliegende Schrift zeigt aber auch, daß es möglich ist, den Willen zu einer einheitlichen Gestaltung des ganzen Bezirks in die Tat umzusetzen, ohne daß die Dreistädteeinheit gesetzlich sanktioniert wird.

Oberbürgermeister Dr. Knakrick
Beuthen O.-S.

Die Frage der oberschlesischen Dreistädteeinheit.

Maßgebende Gesichtspunkte für die einheitliche städtebauliche Gestaltung der Stadtkreise Gleiwitz-Beuthen-Hindenburg und des Landkreises Beuthen.

Von den Stadtbauräten Schabik, Stütz und Dr.-Ing. M. Wolf.

RÜCKBLICK.

Um auf das Problem der oberschlesischen Dreistädteeinheit, über das im Laufe der letzten Jahre seit Aufrollung der oberschlesischen Eingemeindungsfragen soviel geschrieben und gesprochen wurde, näher einzugehen, ist es notwendig, einen Rückblick zu tun auf die Verhältnisse Oberschlesiens in der Vorkriegszeit. Man wird dann verstehen, daß diese Frage nicht künstlich ins Leben gerufen wurde, sondern daß sie eine Folge des Versailler Friedensvertrages und des Genfer Diktats ist, mit der daraus hergeleiteten oberschlesischen Grenzziehung.

Das oberschlesische Industriegebiet erstreckte sich vordem über das Gebiet von Gleiwitz, Hindenburg und Beuthen hinaus nach Königshütte, Kattowitz bis Myslowitz im Osten und bis Pleß und Rybnik im Süden. Einigermassen gleichwertig standen sich die Städte Kattowitz, Beuthen und Gleiwitz gegenüber, wenngleich auch damals schon die kleinste unter diesen drei Städten, Kattowitz, Sitz zahlreicher industrieller und behördlicher Verwaltungen war und damals ein wirtschaftliches Übergewicht hatte vermöge des Umstandes, daß sie Sitz der Eisenbahndirektion und verkehrstechnischer Knotenpunkt des oberschlesischen Industriebezirkes war. Die heutige größte Stadt Hindenburg war ja damals noch Landgemeinde (Zabrze).

Heute aber, wo nach Verlust von drei Vierteln der oberschlesischen Industriewerke uns als Schwerpunkte nur die Städte Gleiwitz, Hindenburg und Beuthen geblieben sind, haben sich die wirtschaftlichen und städtebaulichen Verhältnisse hier in der Südostecke Deutschlands zu schwerwiegendsten Fragen entwickelt, die gewaltsam auf eine befriedigende Lösung hindrängen. Der wirtschaftliche Wettkampf der drei Städte und ihrer gewerblich-industriellen Bevölkerung ist keine Zufallserscheinung und keine Mache, sondern eine Folge schwersten wirtschaftlichen Ringens. Große Menschenmengen haben sich seit der Gebietsabtretung vom heutigen Polen her im Laufe der letzten Jahre in unserem Gebiete festgesetzt. Die Industrie mußte, um nach der Grenzziehung sich noch lebensfähig zu erhalten, unter Aufbietung aller Mittel und Kräfte moderner Einstellung weiterentwickelt werden. Dabei aber traten ihr auf allen Gebieten die größten Hindernisse in den Weg.

SIEDLUNG.

Wohnungsnot haben wir überall. Sie ist keine besondere Erscheinung in unserem Gebiete. Der Grad aber, in dem sie hier auftritt, kann kaum mehr überboten werden. Der Grund hierfür liegt einmal in der ungeheuren Zuwanderung der Deutschen aus dem abgetretenen Gebiete nach unseren drei Städten, zum anderen Teile aber auch darin, daß Oberschlesien immer sehr kinderreich war und geblieben ist. Die Menschenmassen können heute nicht in demselben Maße wie früher in das innere Deutschland, ins Ausland oder in Kolonialgebiete abfließen, da innerhalb Deutschland die Wohnungsnot die Freizügigkeit hemmt und Ausland sowie Kolonialgebiete uns heute verschlossen sind. Dazu kommt noch, daß Zahl und Beschaffenheit der hiesigen Vorkriegswohnungen weit hinter dem Durchschnitt zurückbleiben.

Der Kampf gegen die Wohnungsnot konnte erst nach Klärung der oberschlesischen Frage, also erst vom Jahre 1922 ab durch planmäßige Neubautätigkeit in Angriff genommen werden. Diese Neubauförderung stößt aber vor allem auf zwei Schwierigkeiten: Die zur Verfügung stehenden Mittel waren sehr gering, weil infolge der Minderwertigkeit des vorhandenen Wohnungsbestandes die aus Hauszinssteuern aufkommen den Beträge klein waren. Die bergbaulichen Verhältnisse andererseits zwingen heute mehr denn je dazu, das kleine, Deutschland noch verbliebene abbauwürdige Gebiet aufs weitgehendste bergbaulich auszunützen. Die Baulandbeschaffung wurde dadurch insbesondere für Beuthen und Hindenburg sehr erschwert und zum Teil unmöglich gemacht. Als Folge hiervon stiegen für vorhandenes Bauland die Preise ganz ungewöhnlich. Die Städte Beuthen und Hindenburg mußten sich deshalb der Hauptsache nach damit begnügen, die vorhandenen Baulücken innerhalb erschlossener Baugebiete baulich auszunützen. Da dieser Vorrat jedoch dem Ende entgegengeht, sehen sich diese beiden Städte in die Notlage versetzt, die Planung von Außensiedlungen aufzunehmen.

Hier traten zuerst die großen Konflikte auf. Beuthens Weiterentwicklung im Wohnungsbau kann nur westlich seines Stadtgebietes und außerhalb der Bergbauzone angesetzt werden, und auch Hindenburg muß sich um Siedlungsland im Nordwesten der alten Stadt umsehen. Die Gebiete von Stollarzowitz und Rokittnitz einerseits und Wieschowa, Schakanau und Pilzendorf andererseits, die in den Landkreisen Beuthen und Gleiwitz liegen, kämen hierfür in erster Linie in Frage.

Der Landkreis Beuthen macht aber geltend, daß er durch die Abtrennung weiterer Kreisgebiete existenzunfähig wird. Den Städten kann man aber nicht zumuten, daß sie ihre Steuer- und Sachwerte außerhalb ihres eigenen Steuerhoheitsgebietes in fremden Verwaltungsgebieten investieren. Aus diesen Schwierigkeiten und Streitfragen hat nun die Eingemeindung des Jahres 1927 keine Lösung gebracht.

WIRTSCHAFT.

Neben diese Schwierigkeiten treten solche wirtschaftlicher Natur. Die oberschlesischen Wirtschaftswerte, die Gruben und Hütten, sind räumlich derart verteilt, daß die Werksanlagen meistens isoliert liegen und ohne größere Werkssiedlungen sind. Ihre Belegschaften wohnen zerstreut in den benachbarten Stadt- und Land-

kreisen, und die hieraus sich ergebenden öffentlichen und sozialen Lasten treffen also vielfach Kommunalverbände, die an der Steuerkraft der arbeitgebenden Betriebe verhältnismäßig wenig Anteil haben.

Und so kam es, daß der Streit in der oberschlesischen Eingemeindungsfrage hauptsächlich dahin ging, industrielle Werke einverleibt zu erhalten. Wenn man ferner berücksichtigt, daß die kommunalen Steuersätze in den einzelnen Kommunalverbänden in der Höhe stark differieren, so wird man den Ruf nach Steuerausgleich, wie er von der Stadt Hindenburg insbesondere erhoben wird, verstehen.

VERKEHR.

Das Bestreben, möglichst viel Steuerkraft anzuziehen, brachte aber die Städte dann dazu, Verkehrseinrichtungen zu schaffen, um die Bevölkerung des Hinterlandes möglichst bequem nach und von der Stadt zu bringen. Es entstanden auf diese Weise neue Straßenbahnlinien und zahlreiche Kraftwagenverkehrsstrecken. Aber auch auf diesen Gebieten kam es zu Interessenkollisionen der einzelnen Gemeindeverbände, die noch einer sachlichen Lösung harren. Das Verkehrswesen Oberschlesiens kann sich daher nicht gedeihlich weiterentwickeln, wenn der Ausbau der Linien nicht unter einheitlichen Gesichtspunkten und einheitlichen Betriebsrichtlinien zur Ausführung gebracht wird. Es ist also Aufgabe der beteiligten Kommunalverwaltungen, unter Führung der provinziellen Aufsichtsorgane die Planung und Ausführung dieser Verkehrseinrichtungen in die Hand zu nehmen und durchzusetzen. Daß hierbei die noch der Privatwirtschaft gehörigen und aus der Vorkriegszeit stammenden Verbindungen planmäßig in diesen Verkehr einbezogen werden müssen, ist selbstverständlich.

Aber auch der Staat und das Reich haben im hiesigen Notstandsgebiet für eine Verbesserung der oberschlesischen Verkehrsverhältnisse noch Erhebliches zu leisten. Es darf als bekannt vorausgesetzt werden, in welcher unglückseliger Weise das Straßen- und Eisenbahnnetz Oberschlesiens durch das Genfer Diktat zerrissen wurde. Um diese Schäden nun einigermaßen gut zu machen, ist unbedingt die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Hindenburg und Beuthen mit der sogenannten S-Kurve baldmöglichst erforderlich. Es ist ferner eine gute und direkte Eisenbahnverbindung zwischen Gleiwitz und Ratibor notwendig. Gerechtfertigt erscheint auch weiter die Forderung, daß für den internen Verkehr im oberschlesischen Industriegebiet reichsbahnseitig Vororttarife gewährt werden, zumal die oberschlesische Arbeiterbevölkerung arbeitstariflich äußerst ungünstig dasteht gegenüber den übrigen Arbeitern Deutschlands und andererseits die Arbeits- und Erholungsstätten fast durchweg nur in größeren Entfernungen von den Wohnstätten liegen.

Auch im Straßenbau muß noch vieles geschehen, um die oberschlesischen Straßenverhältnisse einigermaßen denen des übrigen Deutschland anzugleichen. Das wird jeder bestätigen, der Oberschlesien im Kraftwagen befährt.

Ein Problem aber, das auf dem Gebiete des Verkehrs- und Wirtschaftslebens für Oberschlesien von größter Bedeutung ist, ist die Kohlentransportfrage zur Wasserstraße und der Ausbau der verfügbaren Wasserstraßen selbst zur größtmöglichen Leistungsfähigkeit. In der Vorkriegszeit hatte man die Notwendigkeit einer wirt-

schaftlichen Hilfe für die oberschlesische Industrie anerkannt und für Kohlen- und Erztransporte Frachtverbilligungstarife gewährt. Heute aber, wo dies nicht mehr möglich ist, muß alles von Reichs wegen getan werden, um die oberschlesische Industrie konkurrenzfähig und damit die oberschlesische Bevölkerung erwerbsfähig zu machen. Die frachtlichen Nachteile für die oberschlesischen Kohlen und Hütten sind zu groß, als daß Oberschlesien bei den heutigen Verkehrsverhältnissen mit seinen Erzeugnissen genügend Absatz findet. Ob nun diese Schwierigkeiten mit einem Kanalbau oder durch Ausführung einer Kohlenschleppbahn zweckmäßig beseitigt werden, mag dahingestellt bleiben. Baldige Entschließungen hierin und daran anschließend die sofortige Durchführung der Projekte sind aber ein dringendes Gebot.

VERSORGUNGSNETZE.

Der Aufgabenkreis des oberschlesischen Industriebezirkes für die nächste Zukunft ist aber damit noch nicht erschöpft. Der Bezirk hatte früher einen derart günstigen Grundwasserstand, daß jedes Gehöft seinen eigenen Brunnen besaß. Durch den oberschlesischen Bergbau ging dieser hohe Grundwasserstand verloren. In der Erkenntnis dieser Tatsache ist schon in der Vorkriegszeit die Wasserversorgung Oberschlesiens unter Führung der Preußischen Berg- und Hütten-A.-G. für das Gebiet der Industriekreise einheitlich bearbeitet worden, wenngleich auch in noch nicht völlig befriedigendem Maße. Erst in letzter Zeit machen sich hier erneut Schwierigkeiten in der Wasserversorgung bemerkbar, die weitere Maßnahmen erforderlich machen. Neben dieser Wasserfrage muß aber auch im übrigen Versorgungswesen unter den Kommunalverbänden gemeinschaftlich vorgegangen werden. Erst in letzter Zeit wurde durch den Zusammenschluß von Beuthen und Hindenburg zu einer Gasfernversorgungsgesellschaft ein verheißungsvoller Anfang gemacht, der vor allem den Vorteil mit sich bringt, daß große Mengen Gases, die als Nebenprodukte industriell abfallen, einer wirtschaftlichen Verwertung nutzbar gemacht werden.

Die elektrische Versorgung ist heute schon auf einer einheitlichen privatwirtschaftlichen oberschlesischen Zentrale aufgebaut. Ob auch auf dem Gebiete der Abwasserbeseitigung in Oberschlesien bald eine einheitliche Regelung durchgeführt werden kann, wird die nächste Zeit entscheiden. Im Interesse der sanitären Verbesserung der Wohnverhältnisse im Industriebezirk wie auch im Interesse der besseren Reinhaltung des oberschlesischen Schifffahrtskanales wäre dies jedenfalls sehr zu wünschen.

Neben diesen gemeinschaftlichen Aufgaben der vier beteiligten Industriegebiete hat aber naturgemäß heute noch jeder der vier Kommunalverbände eine Reihe von Einzelaufgaben zu lösen, auf deren Ziel und Zweck aber hier nicht näher eingegangen werden kann, weil sie ganz verschieden liegen, deren Verschiedenartigkeit aber kein Hindernis ist und keines sein darf, als daß dadurch die großen gemeinschaftlichen Fragen, die für den Industriebezirk gelöst werden müssen, zum Nachteil des ganzen Gebietes weiter hinausgeschoben werden können.

Die städtebauliche Zusammenfassung und Durcharbeitung nach einheitlichen, wirtschaftlichen, gesundheitlichen, sozialen und künstlerischen Gesichtspunkten ist zum ersten Male im Laufe des letzten Jahres von den drei Stadtbauämtern Beuthen, Hindenburg und Gleiwitz in Angriff genommen worden und als geschlossene, einheitliche Arbeit der Dresdner Ausstellung „Die Technische Stadt“ der Allgemeinheit



zur Kenntnis gebracht worden. Auf diesen Grundlagen ist inzwischen systematische Weiterarbeit geleistet worden. Wie diese gemeinsame Arbeit in Fachkreisen gewertet wird und welche Fingerzeige durch die weitere Verfolgung der angestrebten Ziele von fachmännischer Seite gegeben werden, zeigen die nachfolgenden gutachtlichen städtebaulichen Arbeiten des Städtebauers Stadtbaurat Dr.-Ing e. h. Paul Wolf, Dresden, und des Leiters des Deutschen Archivs für Städtebau und Siedlungswesen Regierungsbaumeister a. D. Langen, Berlin.

Das oberschlesische Dreistädtegebiet als städtebauliches Problem.

Von Stadtbaurat Dr.-Ing. e. h. Paul Wolf, Dresden.

Der oberschlesische Industriebezirk war bis zu der Abtrennung Ostoberschlesiens vom Deutschen Reiche ein typisches Beispiel einer dichten, aber in sich streusiedlungsartig dezentralisierten Besiedlung, die nicht eine einzige zentrale Großstadt zum Mittelpunkt hatte, sondern sich auf eine ganze Anzahl größerer und kleinerer Mittelstädte und größerer und kleinerer Landgemeinden erstreckte. Für den städtebaulichen Gesamtorganismus dieses ausgedehnten Gebietsteiles waren daher nicht die Gesichtspunkte des Wachstums einer einzigen Stadt, sondern die Gesamtheit der Siedlungerscheinungen in Stadt und Land bestimmend, die — wäre Ostoberschlesien nicht vom Reich gewaltsam abgetrennt worden — nach den Gesichtspunkten der Landesplanung heute einheitlich zu bearbeiten wäre. Die wichtigsten Verkehrslinien für die Beförderung von Menschen und Gütern tendierten nach Südosten, mehr oder weniger in der Richtung nach dem Eisenbahnknotenpunkt Kattowitz. Durch das Genfer Diktat wurde dieser in städtebaulicher und wirtschaftlicher Hinsicht einheitliche Körper gewaltsam auseinander gerissen; die neue Grenze zwischen dem Deutschen Reich und Polen erscheint dem Städtebauer so gewaltsam gezogen, wie es schlimmer nicht geschehen konnte. Durch die neue Grenze hat insbesondere die südöstliche Tendenz der Verkehrsausstrahlungen ihren Sinn verloren: Anstatt wie seither nach Südosten weiter zu laufen, nimmt der Verkehr gewaltsam an der neuen politischen Grenze, die heute auch eine wirtschaftliche Grenze darstellt, eine rückläufige Bewegung nach Norden und Westen an. Die neue politische Grenze wirkt sich aus wie eine Mauer, die nur durch einzelne Öffnungen durchbrochen ist, an der aber heute zahlreiche Verkehrsstränge tot laufen. Da die Grenze im Süden und Osten des oberschlesischen Industriebezirkes eine weitere Besiedlung infolge der unmittelbaren Nähe der Grenze zur Unmöglichkeit macht, ist die weitere städtebauliche Entwicklung gezwungen, ihren Weg in der Richtung nach Norden und Nordwesten zu nehmen.

Für das bei Deutschland verbliebene Gebiet von Westoberschlesien: die Städte Beuthen, Hindenburg und Gleiwitz, sowie den Landkreis Beuthen ergibt sich unter den heutigen politischen und wirtschaftlichen Verhältnissen eine ganz neue Grundlage der weiteren städtebaulichen Gestaltung. An die Stelle des einstigen oberschlesischen Industriegebiets mit seiner dezentralisierten großmaschigen Besiedlung tritt die charakteristische Erscheinung der Städtegruppe. Soll der städtebauliche Gesamtorganismus dieses neu umgrenzten Gebietes sich als lebensfähiger Körper

weiterentwickeln, so wird — rein städtebaulich betrachtet ohne Rücksicht auf kommunalpolitische Bestrebungen — früher oder später eine neue Gesamtstadtform sich herausbilden. Diese Entwicklung kann sehr schnell sich vollziehen und muß daher bereits heute vorbereitet werden. Für den Städtebauer, der gewohnt ist, seine Berechnungen über die Erscheinungen des Alltags hinaus auf eine künftige Entwicklung zu richten, ergibt sich daher die unabweisliche Pflicht, dafür zu sorgen, daß durch entsprechende bebauungsplanmäßige und baupolizeiliche Maßnahmen die künftige Entwicklung nicht gehemmt oder gar unmöglich gemacht wird. Auch für die neue Stadtform wird eine Dezentralisation anzustreben sein, die dadurch erleichtert wird und von Natur aus gegeben ist, daß große Bergbaugebiete für eine Bebauung über der Erde im wesentlichen ausscheiden, und daß erhebliche Teile bereits bestehender Stadtteile infolge des fortschreitenden Bergbaues verschwinden und anderwärts angesiedelt werden müssen. Die weitere Entwicklung der Industrie und des Bergbaues einerseits und der starke Kinderreichtum der vorhandenen Bevölkerung andererseits lassen die zu treffenden Maßnahmen heute schon als dringlich erscheinen.

Bis vor kurzem hatte jede einzelne der drei Städte Beuthen, Hindenburg und Gleiwitz lediglich für ihre eigenen Gebiete jeweils Siedlungspläne bearbeitet, wobei insbesondere die Städte Gleiwitz und Beuthen die städtebaulichen Ziele (vor allem in bezug auf den künftig zu erwartenden Verkehr) über ihre Grenzen hinaus angedeutet und in vorausschauender Weise Überlegungen angestellt hatten, in welcher Weise künftig eine Besiedlung einzelner Stadtteile nach Norden hin außerhalb ihres Weichbildes zu erfolgen hat. Die großen Eingemeindungen vom Jahre 1926 hatten nun zum ersten Male die gemeinsamen Ziele der drei Nachbarstädte in der Ferne erkennen lassen; insbesondere hatte Gleiwitz durch die Wirksamkeit von Oberbürgermeister Dr. Geisler und Stadtbaurat Schabik und Beuthen durch die Tätigkeit von Oberbürgermeister Knakrick und Stadtbaurat Stütz in dieser Richtung vorgearbeitet. Es fehlte jedoch zunächst die Mitwirkung des durch die geographische Lage gegebenen Verbindungsfaktors: Hindenburg. Diese Lücke wurde aber in ausgezeichnete Weise ausgefüllt in dem Augenblick, als Oberbürgermeister Dr. Lukaschek an die Spitze der Stadtverwaltung von Hindenburg getreten war und durch seine Initiative Stadtbaurat Dr.-Ing. M. Wolf mit dem ausgesprochenen Ziele nach Hindenburg berufen wurde, die städtebaulichen Gesamtbelange der in amerikanischem Tempo chaotisch zu einem Gesamtbilde von fast 140 000 Seelen gewachsenen Stadt Hindenburg fachmännisch zu bearbeiten. Nunmehr war der Weg frei für eine gemeinsame technische Bearbeitung des Gesamtproblems der drei Städte. In erstaunlich kurzer Zeit entstand in intensiver Zusammenarbeit aller drei Stadtbauämter unter der Leitung der Stadtbauräte Stütz-Beuthen, Schabik-Gleiwitz und Dr.-Ing. M. Wolf-Hindenburg in großen Zügen der Gesamtplan für die künftige Entwicklung der Dreistädteeinheit des west-ober-schlesischen Industriebezirkes, der auf der Dresdner Ausstellung 1928 „Die Technische Stadt“ berechtigtes Aufsehen und begründetes Interesse erregt hat.

Für die Gesamtplanung der Dreistädteeinheit sind in erster Linie die wirtschaftlichen Belange grundlegend, die sich aus der Notwendigkeit ergeben, das Bergbauvermögen — das trotz der durch die neue Grenze bewirkten Verstümmelung noch vorhanden ist — für die gesamte Wirtschaft Deutschlands so intensiv als möglich nutzbar zu machen. Demgemäß müssen von vornherein für die künftige Wohn-

besiedlung alle Flächen ausscheiden, unter denen der Bergbau noch im Gange ist, oder die für die künftige Kohlenförderung in Frage kommen. Darüber hinaus müssen für die künftig anzusiedelnde Industrie, insbesondere für chemische Fabrikanlagen, die die Kohle als Rohstoff benötigen, neue Ansiedlungsmöglichkeiten in ausreichendem Maße geschaffen werden.

In zweiter Linie sind die durch die neue Reichsgrenze zerrissenen Verkehrsverbindungen für Menschen und Güter nach einem neuen einheitlichen Plan zu gestalten. Schon heute reichen die für die Beförderung von Menschen und Gütern zur Verfügung stehenden Verkehrseinrichtungen längst nicht aus, obgleich sowohl von seiten der Industrie durch neue Güterkleinbahnen, als auch von seiten der Städte durch neue Omnibuslinien und von der Kleinbahn A.G. durch die Modernisierung der Straßenbahn in den letzten Jahren erhebliche Verbesserungen geschaffen worden sind.

In richtiger Erkenntnis der Notwendigkeit dieser Forderungen erstrebt der von den drei Städten gemeinsam aufgestellte Verkehrsplan vor allem den Anschluß der größten der drei Städte, Hindenburg, an die Schnellzugsverbindung Beuthen—Hindenburg durch die Einschaltung einer S-Kurve zwischen den Eisenbahnstrecken Gleiwitz—Beuthen und Hindenburg—Königshütte. Damit würde gleichzeitig auch eine ausgezeichnete Verbindung zwischen den drei Städten unter sich geschaffen werden. Die bereits im Jahre 1928 fertiggestellte Bahnstrecke Mikultschütz—Brynnek stellt die durch die neue Reichsgrenze verlorengegangene Verbindung der rechtsseitigen Oder-Uferbahn mit dem Industriebezirk, d. h. die Verbindung mit Kreuzburg—Rosenberg—Namslau innerhalb des deutschen Gebietes wieder her.

Straßenbahnen mit größtenteils eigenem Gleiskörper sind bereits vorhanden auf den Strecken: Gleiwitz—Hindenburg—Landesgrenze, Hindenburg—Beuthen, Beuthen—Landesgrenze in Richtung Königshütte, Beuthen—Landesgrenze in Richtung Bismarckhütte, Beuthen—Landesgrenze in Richtung Friedenshütte, Beuthen—Landesgrenze in Richtung Scharley—Deutsch-Piekar. Dazu kommt die Beuthener städtische Straßenbahn von Bleischarley-Grube durch Beuthen nach Wieschowa mit Zweiglinien nach Helenenhof—Stollarzowitz und Beuthen—Stadtwald. Schnellfahrende Straßenbahnen werden in Zukunft in wesentlich größerem Umfange anzulegen sein, einmal um rasche Verbindungen zwischen den drei Städten mit Umgehung der Stadtkerne herbeizuführen und zum anderen, um direkte Verbindungen zwischen den jetzigen Wohnvierteln und den wichtigsten vorhandenen Arbeitsstätten, sowie den künftigen Siedlungskörpern im Norden und den jetzigen und künftigen Bergbaugebieten herzustellen. Demzufolge sieht der von den drei Städten bearbeitete Verkehrsplan solche Schnellbahnen vor, die als Verkehrsbänder festzusetzen sind. Bei weiterer Durcharbeitung der Pläne für die Dreistädteeinheit, insbesondere auch bei Festlegung der wichtigen künftigen Freiflächen wird gerade die Frage der Schnellbahnen eine besonders sorgfältige Bearbeitung erfahren müssen. Dabei dürfte es sich empfehlen, die Linienführung so zu wählen, daß sowohl die von Westen nach Osten verlaufenden Schnellbahnen, als auch einzelne, in Nord-Süd-Richtung vorzusehende Linien das, als neues Stadtzentrum in Betracht kommende Gelände berühren. Auch zwischen den vorhandenen und besonders den künftigen Wohngebieten und den wichtigsten künftigen Freiflächen und Ausflugszielen sind nach Möglichkeit derartige Verbindungen anzustreben. Mit der Schnell-

bahnlinie Gleiwitz—Hindenburg—Beuthen müßte auch eine besondere Auto-Fernstraße verbunden werden. Das Problem des Gütertransportes ist für den oberschlesischen Industriebezirk noch nicht gelöst. In der Planungsarbeit der Stadtbauämter sind zwar Ansätze hierfür vorhanden, die Lösung aber muß zurückgestellt bleiben, bis die Ausführungspläne für die obenerwähnte S-Kurve (Eisenbahn Hindenburg—Beuthen) mit ihrer Auswirkung auf die Güterbahnhöfe vorliegen und die Frage der oberschlesischen Kohle- und Erzverfrachtung — ob Wasserstraße oder Schleppbahn — endgültig entschieden ist. Für die eventuelle Entscheidung der Frage zugunsten des Wasserweges ist von Bedeutung, daß Gleiwitz vorausschauend in seinem Bebauungsplane die Verbreiterung des Klodnitzkanals und die Schaffung einer Hafenanlage auf Gleiwitzer Gebiet vorgesehen hat, um damit einen direkten Wasserweg vom oberschlesischen Industriegebiet bis zur Ostsee zu schaffen.

Besonders notwendig erscheint der weitere Ausbau des Straßennetzes, vor allem die Schaffung neuer Verbindungsstrecken an Stelle der durch die neue Reichsgrenze zerrissenen Landstraßenzüge.

Die jetzigen und künftigen Bergbauggebiete zusammen mit den vorstehend erörterten Verkehrsverbindungen bilden die Hauptgrundlage für den künftigen Flächennutzungsplan, der in großen Zügen von den drei Städten bereits bearbeitet worden ist. Wie in anderen Bergbaugebieten, so ist auch im Gebiete der oberschlesischen Dreistädteeinheit naturgemäß die Festsetzung der Wohnsiedlungen stark begrenzt durch die ausgedehnten jetzigen und künftigen Bergbauggebiete.

Auch an den Stellen, wo in absehbarer Zeit ein völliger Abbau der Kohlenflöze zu erwarten ist, werden die bis zu mehreren Metern auftretenden Bodensenkungen eine Bebauung über der Erde auf absehbare Zeit hinaus zur Unmöglichkeit machen, dafür aber in beschränktem Umfange die Anlage von Freiflächen gestatten. Der Flächennutzungsplan sieht im wesentlichen zwei große zusammenhängende neue Siedlungskörper im Norden auf dem Gebiete des Landkreises Beuthen und teilweise auch des Landkreises Gleiwitz vor: Im Gebiet von Stollarzowitz einerseits und Mikultschütz-Pilzendorf-Schakanau andererseits. Diese beiden neuen Siedlungskörper liegen innerhalb eines Aktionsradius von 10—12 km Maximum von den entsprechenden Produktionsgebieten entfernt. Diese verhältnismäßig großen Entfernungen, die natürlich kostspielige Verkehrseinrichtungen zur Voraussetzung haben, müssen wohl oder übel in Kauf genommen werden angesichts der Tatsache, daß eine anderweitige Ansiedlung der zahlreichen Industriebevölkerung nicht möglich ist. Dafür bietet sich hier aber auch der große Vorteil, im wesentlichen auf Neulandboden neue Wohnstätten planmäßig zu schaffen und sie in organischen Zusammenhang zu bringen mit vorhandenen Waldbeständen und neu anzulegenden anderen Freiflächen. Wenn auch im Gebiete der Dreistädteeinheit bereits gute Ansätze von Neu-Siedlungen, z. B. in Rokittnitz, vorhanden sind, und wenn auch die drei Städte selbst in den letzten Jahren anerkanntswerte Anstrengungen zur Schaffung neuzeitlicher Wohnungen im Flachbau wie in Hochbauweise gemacht haben, besonders auch die Wohnungs-Fürsorge-Gesellschaft Oppeln wertvolle Arbeit geleistet hat, so zeigt doch heute noch die vorherrschende Wohnweise im oberschlesischen Industriegebiet, vor allem in Hindenburg und in einzelnen Landgemeinden der Landkreise Beuthen und Gleiwitz, einen außergewöhnlichen Tiefstand der Wohnkultur.

Besonders schädlich wirkt sich die Zerreißung des oberschlesischen Wirtschaftsgebietes durch die neue Reichsgrenze auf dem Gebiete der Versorgung mit Gas, Wasser, Elektrizität, sowie der Entwässerung aus. Es wird Aufgabe einer künftigen sorgfältigen Planbearbeitung sein, eine einheitliche Lösung dieser Aufgabe herbeizuführen, um die Grundlagen zu schaffen für einwandfreie gesundheitstechnische Zustände, vor allem auf dem Gebiete des Straßenbaues und der Ent- und Bewässerung. Die vorhandenen und neu zu schaffenden Freiflächen und verbindenden Grünflächen werden hierbei Gelegenheit bieten, die Hauptversorgungsleitungen zweckmäßig unterzubringen. Der bereits aufgestellte Versorgungsplan wird dabei eine wertvolle Grundlage für die weitere Bearbeitung darstellen, in der auch das Gebiet der in den Anfängen bereits vorhandenen Fernheizung und Gasfernversorgung mit einzubeziehen ist.

Von außerordentlicher Bedeutung für die künftige Entwicklung der Dreistdteinheit ist die planmäßige Behandlung der Freiflächengestaltung. ber die planmäßige Verteilung der Bergbau-, Industrie- und Wohngebiete und die Festsetzung der Verkehrslinien hinaus sieht der Flächennutzungsplan auch eine planmäßige Erfassung aller vorhandenen und die Schaffung neuanzulegender Freiflächen in bedeutendem Umfange vor. Zum ersten Male werden dadurch die Freiflächen des west-oberschlesischen Industriegebietes in ihrer Gesamtheit Gegenstand planmäßiger Überlegung. Daß für die künftigen Geschlechter der im Dreistädtegebiet wohnenden Bevölkerung die Schaffung grüner Freiflächen in besonderem Maße eine Lebensnotwendigkeit sein wird, bedarf wohl keiner weiteren Begründung. Ein Netz von grünen Freiflächen, von Stadtwldern, Erholungsparkanlagen, Spiel- und Sportplätzen und von Dauerkleingärten soll in Zukunft planmäßig den gesamten Organismus des Dreistädtegebietes durchdringen wie die Adern den menschlichen Körper. Soweit die zwingenden Forderungen des Bergbaues es zulassen, sollen die vorhandenen landschaftlichen Werte und Grnbestnde, vor allem die vorhandenen Wälder sorgsam geschtzt und unter sich und mit den benachbarten Siedlungs- und Industriegebieten so verbunden werden, daß die künftigen Bewohner des Dreistädtegebietes auf dem kürzesten Wege von den einzelnen Stadtkernen im Grünen nach den neuen Siedlungsgebieten und den draußen an der Peripherie liegenden grünen Freiflächen und Wanderzielen und umgekehrt gelangen und auch nach Möglichkeit im Grünen von der Wohnstätte zur Arbeitsstätte, die Kinder zur Schule usw. gehen können. Soweit möglich, sollte wenigstens für die neuen Siedlungsgebiete angestrebt werden, daß von den Wohnungen eine Grünfläche in wenigen Minuten erreicht werden kann. Es ist nicht nötig und auch gar nicht erwünscht, daß jede der erwähnten Freiflächen etwa für sich angelegt wird, vielmehr kann gerade in der Verbindung und Zusammenfassung von Erholungsparkanlagen, Spiel- und Sportplätzen, Dauerkleingärten und Hausgärten zu umfangreichen Gesamtgrnanlagen ein besonderer praktischer Wert liegen, der auch zu eigenartiger künstlerischer Gestaltung Anlaß bietet.

An bedeutsamen Grünflächen sind zu nennen innerhalb des Aktionsradius der Stadt Gleiwitz: die Parkanlagen im Osten und Westen, der Stadtwald und weiter nördlich, im Gebiete des Landkreises Gleiwitz, der Labander und Schakanauer Forst, sowie der auch für die künftige Bevölkerung der Stadt Hindenburg gleichzeitig in Betracht kommende Wald zwischen Schalscha und Mikultschütz; im Süden der Stadt Hindenburg der bestehende Guido-Wald, die neu geplanten Volksparkanlagen der

Südstadt und der Nordstadt, sowie für die Bewohner der nordöstlichen Stadtteile die südlichen Teile des Forstes zwischen Rokittnitz und Miechowitz; für Beuthen und die westlich und südlich anschließenden Landgemeinden des Kreises Beuthen besonders der Stadtpark mit den anschließenden Sport- und Spielanlagen und die zusammenhängenden Waldgebiete bei Städt.-Dombrowa, Miechowitz, Borsigwerk, Rokittnitz, Stollarzowitz und Friedenswille. Die Lage der im Entwurfsgebiete vorhandenen Wälder ist außerordentlich günstig verteilt in bezug auf die Gebiete der drei Städte und die für Neu-Siedlungen im Norden besonders in Betracht kommenden Teile der Städte Beuthen und Hindenburg. Es wird Sache vorausschauender Maßnahmen sein, diese Wälder forsttechnisch so zu behandeln, daß ihre Erhaltung trotz der im oberschlesischen Bergbaugebiet besonders schädlichen Einwirkungen der Abgase der großen Werke für die Zukunft gesichert ist. Dies gilt im besonderen Maße auch für den Guido-Wald in der Südstadt von Hindenburg, der durch allmählichen Ersatz der Nadelwaldbestände durch widerstandsfähigen Laubwald und geeignete Nadelhölzer als wichtige Erholungsfläche unter allen Umständen erhalten werden sollte.

Bilden so die vorhandenen Wälder an der Peripherie des oberschlesischen Siedlungsgebietes nach Umfang und Lage eine ausgezeichnete Grundlage für das anzustrebende Freiflächennetz, so wird es Aufgabe der nächsten planmäßigen Überlegung sein, die weiteren, zum überwiegenden Teil neuanzulegenden Freiflächen: Erholungsparkanlagen, Sport- und Spielplätze, Dauerkleingärten, sowie auch die dezentralisiert im Gesamtgebiet anzulegenden Friedhöfe so anzuordnen, daß sie jeweils in Beziehung treten zu den entsprechenden Wohn- und Siedlungsgebieten, und daß sie die bereits bestehenden Grünflächen unter sich und mit den neu zu schaffenden Freiflächen verbinden. Hierbei sollte nach Möglichkeit für Erholungsparkanlagen die sogenannte „Kinderwagen-Entfernung“ als Maßstab dienen, d. h. die neuen Siedlungsflächen sollten in der Regel nicht weiter als 10 Minuten entfernt sein von der nächsten Erholungsfläche. Für Sport- und Spielplätze und für Dauerkleingärten möchte der Aktionsradius jeweils tunlichst 2 km nicht überschreiten. Indessen wird angesichts der ausgedehnten Bergbauflächen dieser Grundsatz nicht immer durchgeführt werden können, vielmehr mitunter 3 km und eine noch größere Entfernung nicht ganz zu vermeiden sein.

Auch Spiel- und Sportplätze und Dauerkleingärten müssen bebauungsplanmäßig in einer, den Siedlungsgebieten entsprechenden Dezentralisation angelegt, die Spiel- und Sportplätze in einem Ausmaß von mindestens 3 qm pro Kopf der vorhandenen und künftig zu erwartenden Bevölkerung und die Dauerkleingärten in einem ausreichenden Ausmaß vorgesehen werden.

Darüber hinaus aber erscheint es im oberschlesischen Industriegebiet besonders notwendig, in Verbindung mit den radial von den einzelnen bestehenden und den künftigen Siedlungsgebieten ausstrahlenden Freiflächen Wanderwege im Grünen anzulegen, die auch über den eigentlichen oberschlesischen Industriebezirk hinaus nach den landschaftlich besonders bemerkenswerten Wanderzielen führen. Solche Möglichkeiten scheinen mir besonders gegeben zu sein im Westen nach den schönen Waldungen von Slavensitz und im Norden nach den Wäldern um Stollarzowitz und ins Dramatal. Gerade für die künftige Entwicklung des oberschlesischen Industriegebietes ist es notwendig, die Bevölkerung wieder in möglichst enge Verbindung mit

der Natur zu bringen, mit der ewig neues Leben spendenden Mutter Erde. Die durch die Initiative des Landrates Dr. Urbanek in schöner Landschaft entstandene Kreischänke innerhalb des vom Landkreise Beuthen von der Preußengrube gepachteten Waldgeländes bei Rokittnitz bildet einen verheißungsvollen Anfang für solche künftige Gestaltung.

Zunächst wird es Sache der drei Städte und des Landkreises Beuthen sein, in einem eingehend zu bearbeitenden Flächennutzungsplan die planmäßige Lösung für die vorstehend gekennzeichneten Aufgaben zu schaffen und durch eine zielbewußte Grundstückspolitik, nötigenfalls unter Zuhilfenahme von Enteignungsbestimmungen die Verkehrsbänder bauplanmäßig festzusetzen, besonders die für den Bergbau nicht in Frage kommenden, bzw. die bereits bergtechnisch abgebauten, für Freiflächen geeigneten Gebiete nach und nach in die öffentliche Hand zu bringen und bauordnungsmäßig von der Bebauung frei zu halten.

Ausgezeichnete Vorarbeit ist in diesem Sinne bereits von den Städten Gleiwitz und Beuthen und in letzter Zeit besonders von der Stadt Hindenburg geleistet worden. Dieser amerikanisch gewachsenen Stadt mit ihrer dichten Besiedlung fehlte es bislang so gut wie ganz an öffentlichen grünen Freiflächen. Stadtbaurat Dr.-Ing. M. Wolf hat im Verein mit dem Gartenarchitekten Gustav Allinger, Berlin, (den die Stadt Hindenburg vor kurzem durch ein besonderes Vertragsverhältnis als Stadtgarten-direktor verpflichtet hat) in kurzer Zeit planmäßige Grundlagen für die künftige Gestaltung der Freiflächen in Hindenburg geschaffen, für Schmuckplätze und Erholungsanlagen, für Spiel- und Sportplätze, für Schulgärten und für Dauerkleingartenanlagen in erheblichem Ausmaße. Vorhandene und geplante Freiflächen: Stadtpark, Volkspark-Nord und Volkspark-Süd, sowie Guido-Wald, sollen unter sich und mit den neu zu schaffenden Wohnvierteln verbunden werden und in Beziehung treten zu den in den Händen der Industrie befindlichen Parkflächen: dem Hüttenpark der Henkel-Donnersmarck-Werke, dem Park der Preußischen Bergwerkdirektion und dem Steinhofpark. Der in der Nordstadt geplante Stadtpark soll nördlich der Eisenbahnlinie Gleiwitz—Beuthen in einer flachen, von Ost nach West sich hinziehenden Mulde bis zum Stadtkern hineinreichen und nach einheitlichem Gesamtplan umbaut werden. In interessanter Raumfolge entwickelt der Plan Teichanlagen und langgestreckte, durch Baumalleen eingerahmte Wiesenflächen und findet seinen Ausklang nach Westen hin an der Stelle des ehemaligen Montagmarktes in einer in der Ausführung begriffenen reizvollen monumentalen Platzanlage, deren Wandungen zum Teil von öffentlichen Gebäuden, zum Teil von Wohnhausgruppen gebildet werden. Während der terrassenförmig nach der Mitte gesenkte Platzraum im Osten durch eine Schulhausgruppe abgeschlossen wird, soll nach dem Entwurf von Professor Dominikus Böhm, Köln, die Nordwand, die eigentliche Platzdominate durch Kirche, Kloster und Altersheim erhalten. Sämtliche Gebäude der Platzwandung sind bereits im Entstehen begriffen.

Im Plan des Volkparkes Nord haben Wolf und Allinger im Anschluß an den geplanten Kommunalfriedhof Erholungsparkanlagen, Sport- und Spielplätze und Dauerkleingärten zu einer bedeutsamen künstlerischen Einheit verbunden und nach Osten hin durch Wohnhausblöcke mit weiträumigen Innengärten und durch ein Krankenhaus mit Krankenhausgärten abgeschlossen.

Auch der Plan des Volksparkes Süd faßt Wohnhausblöcke mit Hausgärten, Erholungsparkanlagen, Sport- und Spielplätze und Dauerkleingärten zu einer großen städtebaukünstlerischen Einheit zusammen.

Es wäre außerordentlich zu begrüßen, wenn die in den drei Städten und im Landkreis Beuthen bereits vorhandenen bzw. geplanten grünen Freiflächen durch eine planmäßige Freiflächenpolitik zu einer einheitlichen Grünflächen-Gesamtplanung zusammengefaßt würden.

Wenn es in der nächsten Zeit noch möglich sein sollte, das gesamte, eine städtebauliche und wirtschaftliche Einheit bildende Gebiet auch kommunalpolitisch zu einer Einheitsstadt zusammenzuschließen, so muß doch — ganz unabhängig von einer der Zukunft vorbehaltenen kommunalpolitischen Einheitslösung unter allen Umständen auf dem bereits angebahnten Wege einer engsten städtebaulichen Zusammenarbeit weitergeschritten werden. Rein städtebaulich betrachtet, muß künftig jede technische Maßnahme, die von einer der drei Städte oder dem Landkreis Beuthen innerhalb des städtebaulichen Interessengebietes getroffen werden oder für die Zukunft vorbereitet wird, so erfolgen, daß sie sich dem Zukunftsbild einer städtebaulich-einheitlichen Gesamtlösung organisch einfügt. Dies gilt nicht nur für die vielgestaltigen Fragen der Be- und Entwässerung, der Gas-, Wasser- und Elektrizitätsversorgung und der früher oder später auftauchenden Frage der Städte-(Fern-)Heizung, für die Freiflächengestaltung, die Anlage von Friedhöfen und für alle Fluchtlinien- und Bauordnungsänderungen, sondern im besonderen auch für die neu zu errichtenden öffentlichen Gebäude der Städte, Kreise und der Landgemeinden innerhalb des erörterten Gebietes. Die zahlreichen in der nächsten und fernerer Zukunft notwendig werdenden öffentlichen Gebäude für die Zwecke der Verwaltung und der sozialen Fürsorge, Schulbauten, Volksbäder, Spiel- und Sportanlagen, Klein- und Großmarkthallen, Schlachthöfe, Ausstellungsgebäude, die Anlage der öffentlichen werbenden Betriebe und nicht zuletzt alle Verkehrseinrichtungen müssen sich organisch dem künftigen Gesamtplan einfügen und Teile einer zu erstrebenden städtebaulichen Einheit bilden. Dabei wird sich ergeben, daß in vielen Fällen eine Anlage für das gesamte Wirtschaftsgebiet genügt und durch gemeinsamen Bau und Betrieb bedeutende wirtschaftliche Erleichterungen möglich sein werden. Durch eine solche planmäßige Lösung werden nicht zuletzt auch in städtebaukünstlerischer Hinsicht neue wirkungsvolle Dominanten geschaffen werden, deren gerade das schnell und chaotisch gewachsene oberschlesische Industriegebiet so sehr bedarf. Durch einheitliche Zusammenfassung zusammengehöriger oder verwandter Gebäudegruppen zu groß angelegten Plätzen — wie z. B. der schöne Plan der Behauung des ehemaligen Montagmarktes in Hindenburg, der Moltkeplatz in Beuthen, der Reichspräsidentenplatz in Gleiwitz u. a. m. — werden höchste Steigerungspunkte innerhalb der bereits besiedelten (und der neu anzusiedelnden) Gebiete sich ergeben.

Daß die neuen Wohnhausblöcke, Wohnviertel und Siedlungsgebiete und ganz besonders die im wesentlichen auf Neuland entstehenden großen neuen Siedlungskörper im Norden des Entwurfsgebietes in weitgehender Weise den Forderungen einer künstlerischen Einheit zu entsprechen haben, ist selbstverständlich. Die Tätigkeit des Städtebauers ist eine zweifache: Einmal den horizontalen Grundplan für die künftige städtebauliche Entwicklung zu schaffen, zum anderen aber seine vertikale

Durchführung so zu überwachen und von zentraler Stelle aus straff zu leiten, daß das Ganze in der wirklichen Gestaltung und praktischen Durchführung den Grundgedanken des Gesamtplans in allen Teilen entspricht. Dies gilt aber nicht allein für die öffentlichen Gebäude und für die Grünanlagen der verschiedenen Arten, sondern ebensowohl — und in einem Zentrum der Großindustrie sogar ganz besonders — auch für die Bauwerke der Industrie. Baukunst und Städtebaukunst sind letzten Endes immer ein klarer Spiegel des Lebens und Wirkens der Menschen und einer Zeit, und so soll und muß auch in Zukunft der äußere Aufbau der Dreistädteeinheit die Kraft und Größe und die wirtschaftliche Bedeutung der großen industriellen Werke zum äußeren Ausdruck bringen. Die gewaltigen, aus der Technik des Ingenieurs geborenen Schöpfungen der Großindustrie müssen in jedem einzelnen Falle auch eine solche architektonisch-künstlerische Form erhalten, daß sie in ihrer Gesamterscheinung letzten Endes eine neue Art von Monumentalstadt darstellen, einen äußeren Ausdruck kraftvoller Stätten der Arbeit. Da diese großen Werke der Bergbau-Industrie in der Regel von Bergbauflächen, also von an der Oberfläche unbebautem Gelände oder auch von Land umgeben ist, das bereits abgebaut ist, so ist ihr äußerer Gesamtaufbau in der Regel auch von außen her als großes körperliches Gesamtgebilde mit einem Blick wahrnehmbar und tritt sozusagen jeweils als ein geschlossenes Industriestadtgebilde für sich in Erscheinung.

Aus der Summe aller dieser einzelnen Elemente des Wohnhauses, des Baublockes, des Wohnviertels und letzten Endes der gesamten neuen Wohnstädte, den öffentlichen Gebäuden und technischen Anlagen, Freiflächen und Verkehrsanlagen der verschiedensten Art, des Einzelbauwerkes der Industrie, bis zum Gesamtbild der Industriestadt, wird sich schließlich der gesamte äußere Aufbau der künftigen Dreistädteeinheit zusammensetzen.

Die Untersuchungen über die anzustrebende und zu erwartende künftige städtebauliche Gesamtform des Dreistädtegebietes wären aber nicht vollständig, würde man nicht schon heute in vorausschauender Weise die Frage ins Auge fassen: Führt die weitere städtebauliche Entwicklung zu der Notwendigkeit der Schaffung eines neuen gemeinsamen Stadtzentrums, oder aber soll die Zukunft sich damit begnügen, drei einzelne Stadtzentren in den Städten Gleiwitz, Hindenburg und Beuthen und neuer Stadtzentren in den großen neu entstehenden Wohnstädten im Norden des Gesamtgebietes weiter zu entwickeln bzw. neu zu schaffen?

Wie auch die kommunalpolitische Entwicklung später sein wird, ob in Zukunft eine Einheitsstadt gebildet wird oder nicht — immer werden die einzelnen Stadtgebiete ihren besonderen *genius loci* tragen: Gleiwitz und Beuthen schon durch ihren historischen Stadtkern, Hindenburg durch die zwangsläufige Neugestaltung der City, und die neuen Wohnstädte im Norden vielleicht in einer Form, wie wir Städtebauer sie heute für die großen Trabantenvororte an der Peripherie der Großstädte uns denken. Die eigenartige, durch die Gegebenheiten bedingte Gesamtform der Dreistädteeinheit wird immer eine starke Dezentralisation zur Folge haben und es würde ein unzumutbarer und unfruchtbarer Versuch sein, eine gemeinsame Geschäftsstadt für das gesamte Gebiet anstreben zu wollen. Das gesamte Gebiet ist viel zu ausgedehnt und in der Zusammensetzung der Bevölkerung auch viel zu verschiedenartig, als daß man im wesentlichen mit einer einzigen Geschäftsstadt sich begnügen-

könnte. Mir erscheint vielmehr als einzig möglicher Weg der, daß in Zukunft jedes einzelne Stadtgebiet — die bestehenden Städte Gleiwitz, Beuthen, Hindenburg und die beiden großen, neu entstehenden Wohnstädte im Norden — jeweils ihre eigene charakteristische Geschäftsstadt zu erhalten bzw. behalten, wie dies bereits in dem Flächennutzungsplan der drei Stadtbauämter grundlegend zum Ausdruck gebracht worden ist.

Auch in dieser Hinsicht ist die von der Stadt Hindenburg für die Gestaltung einer neuen City in der Umgebung des Bahnhofs bereits geleistete Vorarbeit von besonderer Bedeutung. Nachdem der unter schlesischen Architekten im Jahre 1927 ausgeschriebene Wettbewerb ohne befriedigendes Ergebnis verlaufen war, hat Stadtbaurat Dr.-Ing. M. Wolf mit weitem Blick die Sachlage erkannt und einen neuen Plan aufgestellt, der besonders die verkehrstechnische Seite der Aufgabe einer interessanten und bedeutsamen Lösung zuführt. Auf dieser Grundlage haben dann Berg, Bonatz und Poelzig im Auftrage der Stadt Ideenskizzen für die baukünstlerische Gestaltung entworfen, die ein interessantes Zukunftsbild entrollen. Wenn ich auch im Interesse des Gesamtorganismus der Dreistädteeinheit der Meinung Ausdruck geben möchte, daß einzelne in diesen Entwürfen enthaltene Monumentalgebäude, nämlich Theater und Museum, besser an anderer Stelle als Gemeinschaftsbauten für alle drei Städte und für die angrenzenden Gebiete der Landkreise errichtet werden möchten, so wird doch auch aus den bereits erwähnten Gründen selbst im Falle der Entwicklung zur Einheitsstadt gerade in Hindenburg eine charakteristische Stadtkrone eine zwingende Notwendigkeit sein, die nicht allein das Geschäftsviertel umfaßt, sondern auch Sitz der zu dezentralisierenden Verwaltungszweige (Steueramt, Sparkasse, Standesamt, Polizeiwache usw.) sein würde.

Aber trotz entschiedener Betonung der Notwendigkeit einer dauernden Dezentralisation, auch in bezug auf die Geschäftsstadtteile, muß vom Standpunkt des Städtebauers aus ein neuer gemeinsamer Stadtmittelpunkt planmäßig geschaffen werden. Auch wenn die kommunalpolitische Einheitsstadt noch in sehr ferner Zukunft liegen sollte, so muß doch einmal mit dieser Entwicklung gerechnet werden, und es würde ein schwerer und nie wieder gut zu machender Fehler sein, wenn nicht die städtebauliche Gesamtplanung diese spätere Möglichkeit oder Wahrscheinlichkeit entsprechend berücksichtigen würde. Dieser gemeinsame Mittelpunkt wäre in erster Linie als Sitz der Verwaltung zu gestalten, als ein Forum der Verwaltung, das alle städtischen und staatlichen Behörden zu umfassen hätte, soweit sie nicht als zu dezentralisierende Verwaltungszweige in den örtlichen Stadtzentren der einzelnen Stadtteile untergebracht sind. An dieses Verwaltungsforum würde sich ein Forum der Volksbildung und Volkserziehung anschließen, das ein zentrales Theater, Stadthalle und Museum und solche Schulgebäude vereinigen könnte, für die in der Gesamtstadt jeweils eine einzige Anlage genügt. Und weiterhin wäre in diesem neuen Stadtzentrum der gegebene Platz für eine einheitliche Zusammenfassung aller der Volkswohlfahrt und sozialen Fürsorge dienenden Gebäudeanlagen, Gesundheitsamt, Wohlfahrtsamt, Mütterberatungsstelle, Jugendamt, Jugendheim, Amt für Leibesübungen usw. Hier wäre auch die Stelle für ein gemeinsames Stadion, sowie für ein Ausstellungsgelände mit allen jenen Einrichtungen, die heute für solche Anlagen gefordert werden. Dieser neue Stadtmittelpunkt würde von Parkanlagen und Gärten zu durchsetzen und zu umgeben sein und von ihm aus würden große Promenadenstraßen (an denen Geschäfte aller Art sich ansiedeln könnten) zu den einzelnen Stadtgebieten führen.

Selbstverständlich wird an eine Verwirklichung so weitgehender Gedanken in unserer heutigen Zeit wirtschaftlichen Tiefstandes nicht zu denken sein. Aber notwendig ist es, daß solche Möglichkeiten für die Zukunft heute nicht verbaut, daß vielmehr planmäßig entsprechende Flächen von jeglicher Bebauung vorläufig frei gehalten werden.

Bleibt noch die Frage, welche Stelle für diesen zukünftigen gemeinsamen Stadtmittelpunkt zu wählen ist. Schon aus wirtschaftlichen Gründen kann hierfür ein Teil der bereits bebauten Stadtteile von Gleiwitz, Hindenburg und Beuthen nicht in Frage kommen, weil der Grund und Boden zu teuer ist und die Beseitigung einer vorhandenen Bebauung unnütze Kosten verursachen würde. Es kommt also nur billiges, unbebautes Gelände in Betracht. Unter Berücksichtigung der einzelnen Entfernungen nach den verschiedenen vorhandenen Stadtgebieten und der Lage der künftigen großen Siedlungsgebiete im Norden erscheint mir das Gelände nordwestlich von Mikultschütz als besonders geeignet.

Ich fasse zusammen:

Die Untersuchung der städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten des Dreistädtegebietes ergibt, daß nur auf dem Wege einer Zusammenfassung des Gesamtgebietes zu einer städtebaulichen Einheit eine befriedigende Lösung möglich ist. Diese städtebauliche Einheit des schon heute einen einheitlichen Wirtschaftsbezirk darstellenden Gebietes muß angestrebt werden, wenn auch eine kommunalpolitische Einheitsstadt bis auf weiteres noch nicht geschaffen werden sollte. Die von den Stadtbauräten der drei Städte Gleiwitz, Hindenburg und Beuthen in richtiger Erkenntnis der städtebaulichen Notwendigkeit bereits aufgestellten speziellen und generellen Pläne für die Dreistädteeinheit bilden in ihrer richtigen Disposition einen wertvollen Anfang für die Bearbeitung des Gesamtplanes. Den bereits vorliegenden Planungen kann in allen wesentlichen Teilen zugestimmt werden.

Es erscheint nicht notwendig und auch nicht empfehlenswert, eine ausgesprochen zentrale Stadtform anzustreben, vielmehr muß als natürliche Entwicklung die Lösung angesehen werden, daß die bestehenden Stadtgebiete, soweit noch möglich, weiter ausgebaut, zum städtebaulichen Abschluß gebracht und in ihrem Organismus nach und nach verbessert, insbesondere auch die Geschäftsviertel dieser Stadtgebiete weiter entwickelt werden. Aber für die fernere Zukunft ist auf unbebautem Gelände eine neue Stadtmitte als Sitz der gemeinsamen Verwaltung und aller jener Einrichtungen anzustreben, die für dieses ausgedehnte gesamte Stadtgebiet für Zwecke der Volksbildung und Volkserziehung, der Volkswohlfahrt usw. als gemeinsame Anlagen erforderlich werden.

Bei der fortgeschrittenen Entwicklung der Stadterweiterung der einzelnen Stadtgebiete darf mit der Weiterbehandlung der Pläne und deren Verankerung durch baupolizeiliche Verordnungen nicht gezögert werden, wenn die vorstehend gekennzeichneten Ziele nicht durch weitere planlose Entwicklung für alle Zukunft in Frage gestellt werden sollen.

Trotz des nicht zu leugnenden Chaos, das besonders im Gebiet von Hindenburg die städtebauliche Entwicklung der letzten Jahrzehnte kennzeichnet, sind die Möglichkeiten für eine technisch zweckmäßige, gesunde und städtebaukünstlerisch groß angelegte Entwicklung noch durchaus gegeben. Bei richtiger Behandlung ergibt sich für die fernere Zukunft das Bild eines charakteristischen und kraftvollen deutschen Städtegebildes an der äußersten Südostgrenze des Reiches.

Gutachten

über die städtebauliche Gesamtplanung im Raume der drei Städte Gleiwitz—Hindenburg—Beuthen und des Landkreises Beuthen und über die raumwirtschaftlichen Zukunftsaufgaben Oberschlesiens, erstattet von Gustav Langen, Regierungsbaumeister a. D., Leiter des Deutschen Archivs für Städtebau, Siedlungs- und Wohnungswesen.

Zweck des Gutachtens ist die Beurteilung der von den drei Städten im Einverständnis mit dem Landkreis aufgestellten vorläufigen Gesamtplanung und eine weitergehende Erörterung über die wirtschaftliche und siedlungsmäßige Entwicklung des oberschlesischen Industriegebietes, im Zusammenhang mit der Entwicklung des deutschen Ostens.

A. DIE STÄDTEBAULICHE GESAMTPLANUNG.

Kommunalpolitische Voraussetzungen. Mit der Stadtwerdung Hindenburgs und der damit entstehenden Aufgabe, das völlig ungeordnete Siedlungsgebiet der zusammengefaßten Gemeinden einheitlich städtebaulich zu gestalten, entstand zwischen den alten Stadtgebieten Gleiwitz und Beuthen ein neuer Selbstverwaltungskörper von nahezu 130000 Einwohnern, der sich schon aus Selbsterhaltungstrieb mit den beiden Nachbarstädten auseinandersetzen hatte. Als vierter Verwaltungskörper kam dabei der Landkreis Beuthen in Betracht, der sich mit einem kleineren, aber sehr hochwertigen Gebiet zwischen Hindenburg und Beuthen einschiebt und mit den drei Städten zusammen ein ununterbrochenes Industrieband längs der heutigen Reichsgrenze bildet.

Mit der Stadtwerdung Hindenburgs war somit der äußere Anlaß zu einer planungstechnischen Zusammenarbeit der drei Städte und des Landkreises in einem dicht gedrängten Gebiet von rund 400000 Einwohnern gegeben.

Siedlungs- und wirtschaftspolitische Voraussetzungen. Die für alle vier Verwaltungen entstehenden Siedlungs- und wirtschaftspolitischen Aufgaben wurden durch das gemeinsame Schicksal der verhängnisvollen Grenzziehung die gleichen. Alle verloren südliche Gebietsteile und südliches Hinterland, verloren an Land, Einwohnern, Industrien, Bodenschätzen und Steuerkraft. Dadurch wurde eine allen einzelnen kommunalen Interessen übergeordnete Schicksalsgemeinschaft herbeigeführt, die bei allem Eigenleben der bestehenden Verwaltungen und Bevölkerungsgruppen unerbittlich zu gemeinsamen planmäßigem Vorgehen zwingt.

Nächste Aufgaben aus der neuen Lage. Als nächste Aufgabe nach der gewaltsamen Grenzziehung mußte sich folgerichtig ergeben ein Ersatz der abgerissenen Verbindungen, eine Neubildung der aus dem Gesamtkörper herausgerissenen Organe.

Dies zeigte sich auf fast allen Gebieten notwendig. Es seien hier aufgeführt: Verkehr: Überführung der abgedrosselten Eisenbahnverkehrsader Gleiwitz—Katto-

witz nach Hindenburg—Beuthen; Ablenkung der von Breslau kommenden Eisenbahnhauptstrecke nach Beuthen;

Umführung der zerschnittenen Landstraße Hindenburg—Beuthen diesseits der Grenze zwischen Biskupitz und Bobrek;

Sammlung des abgeschnittenen Landstraßen-Grenzverkehrs im Norden durch eine Grenzstraße: Beuthen—Dombrowa—Stollarzowitz—Ptakowitz und weiter.

Wasserversorgung: Ersatz der früheren großen Wasserzentrale östlich von Beuthen durch Ausbau von Wasserwerk Zawada und besonders des Wasserwerkes Laband.

Gasversorgung: Ausbau einer interkommunalen Gasversorgung durch das Verbundgaswerk Hindenburg-Beuthen in Hindenburg.

Elektrizitätsversorgung: Planung einer interkommunalen Elektrizitätsversorgung, besonders durch Anlage eines einheitlichen Kabelnetzes und Ausbau des Elektrizitätswerkes Hindenburg-Zaborze.

Kanalisation: Durchführung einer einheitlichen Kanalisations-Hauptleitung bis zu den neuen Reinigungsanlagen und Rieselwiesen bei Klüschau.

Erholungs- und Gesundheitsanlagen: Ersatz der durch die Grenzziehung südlich und östlich abgetrennten Erholungsstätten, Ausflugsorte, Parks und Bäder durch neue Grünanlagen;

Ersatz des von Polen willkürlich an sich gerissenen Knappschaftslazaretts durch neue Lazarettanlagen.

Weitergehende interkommunale Aufgaben eines bewußten Neuaufbaues. Mußten schon die Ersatz- und Ausflickungsarbeiten zur Heilung der ärgsten Grenzsäden zum großen Teil interkommunal gelöst werden, so führte der Versuch der drei Städte und des Landkreises, einen siedlungsmäßigen Neuaufbau zu planen und dadurch das deutsche Grenzgebiet wirtschaftlich und kulturell zu stärken, zum Bewußtsein einer Schicksalsgemeinschaft, die in den auf der Dresdener Ausstellung 1928 gezeigten gemeinsamen Entwicklungsplänen ihren äußeren Ausdruck gefunden hat. Es ist das Verdienst der drei Oberbürgermeister und des Landrats, in gemeinsamer Arbeit das Problem eines Zusammenschlusses aufgegriffen und vorbereitet zu haben, und vor allem das Verdienst der drei Stadtbauräte von Gleiwitz, Hindenburg und Beuthen, das Problem dann technisch-planungsmäßig durchgearbeitet zu haben.

Die großen Linien der künftig zu verfolgenden nächsten Entwicklung sind bereits in mehreren Denkschriften sowohl der Verwaltungsbeamten wie der Techniker herausgearbeitet worden und weisen folgende gemeinsame Grundzüge auf:

1. Das völlige Abschneiden der Verkehrsverbindungen und des Hinterlandes im Süden und Nordosten weist alle Beteiligten auf eine Ausdehnung nach Norden bzw. Nordwesten.
2. Diese völlige Umstellung und Frontänderung der Entwicklung ist nur möglich bei genauester gegenseitiger Verständigung über die einzelnen Planungsmaßnahmen und ihre Gesamtanordnung.
3. Nicht nur bei der Planung sondern auch bei der Durchführung sind alle Beteiligten mehr oder weniger aufeinander angewiesen, da sich die meisten technischen Maßnahmen, besonders auf dem Gebiete des Verkehrs- und Verteilungswesens, über-

haupt nur einheitlich durchführen lassen, wenn sie wirtschaftlich sein sollen; da ferner bei der großen Knappheit an Bauland wegen des Kohlenbergbaues die Wahl der Siedlungsgelände völlig zwangsläufig ist und nur unabhängig von den kommunalen Grenzen richtig getroffen werden kann; da sich die Beteiligten ferner auch bezüglich der Erholungsgebiete gegenseitig ebenso ergänzen müssen wie bezüglich der Baugebiete.

4. Neben dieser Schicksalsgemeinschaft auf Gedeih und Verderb zwischen allen Beteiligten besteht aber auch die Überzeugung, daß jeder der vier Verwaltungsbezirke, die drei Großstädte sowohl wie der Landkreis, bestimmte Einzelaufgaben zu lösen haben, die etwa den Funktionen der verschiedenen Organe am Gesamtkörper entsprechen und jedem Teil eine besondere Entwicklung zur Aufgabe machen.
5. Es besteht ferner Einigkeit darüber, daß die künftige Entwicklung, schon wegen der weiten, infolge des Bergbaues unbebaubaren Flächen, nicht auf eine geschlossene Stadtbildung, auf ein Zusammenwachsen aller Siedlungen hinauslaufen kann, sondern daß nur die Neuaufgabe gut gepflegter, gut miteinander verbundener und in sich zusammengehaltener Siedlungskerne angestrebt werden kann, von denen einer unter Umständen auch gewisse Funktionen eines Zentralorgans für alle alten und neuen Siedlungskerne übernehmen kann, soweit diese Funktionen an der neuen Stelle besser erfüllt werden können oder in den bisherigen Stadtkernen kein Raum dafür vorhanden ist.

Diesen Grundlinien der Entwicklung kann sich der Unterzeichnete im allgemeinen voll und ganz anschließen.

Die Prüfung der Planungen im besonderen und die Begutachtung der Zweckmäßigkeit der einzelnen Maßnahmen soll im folgenden, soweit es auf Grund der vorhandenen Unterlagen bereits möglich ist, erfolgen.

Die Planungen.

Die geplanten Flächenmaßnahmen entsprechen durchaus den vorhandenen Bedingungen. Diese sind in erster Linie durch den Bergbau gegeben, und zwar sowohl durch die abbauwürdigen Kohlevorkommen unter Tage wie auch durch den Grubenbesitz über Tage.

Das Kohlevorkommen verhindert in erster Linie eine bauliche Nutzung zwischen Hindenburg und Beuthen. Auch Hindenburg selbst steht auf einem Sicherheitspfeiler, und ebenso ist Gleiwitz mit Umgebung noch in der Kohlenmulde gelegen. Infolgedessen konnte die Frage auftauchen, ob nicht bei Neuplanungen großen Stils die ganze Neubautätigkeit von der Kohle fort nach Norden zu verlegen und dort mit der Zeit eine neue Stadt aufzubauen sei. Gegen diesen Gedanken aber sprechen die gewaltigen Mittel, die zu seiner Ausführung notwendig wären und andererseits die historische und kulturelle Bedeutung besonders der Städte Gleiwitz und Beuthen, die gerade als Kulturmittelpunkte und Zeugen altdeutschen Anspruchs auf dieses Land nicht aufgegeben werden dürfen. Die sozialen und gewerblichen Einrichtungen, der noch lebendige Bürgersinn der Bevölkerung, der trotz abgeschnittenem Hinterland und ungünstiger Handelslage auf seinem Außenposten verharret, fordern eine Erhaltung und einen, wenn auch räumlich nur begrenzten Ausbau dieser Städte.

Die Besetzung der Grenze mit wohlgepflegten deutschen Stadtgebilden bedeutet eine starke moralische Sicherung gegen künftige Grenzgefahren.

Der letztere Grund trifft auch auf Hindenburg zu, das zwar keine historische Stadt, wohl aber eine Siedlung über 130000 Einwohnern darstellt, deren Ausbau gerade als Wahrzeichen neuen deutschen Lebenswillens an der Grenze von nationaler Bedeutung ist. Auch der Ausbau von Hindenburg ist in beschränkten Grenzen vom Bergbau freigegeben.

Ist aber die Erhaltung und der Ausbau der drei Stadtkörper in ihrer jetzigen Lage als zweckmäßig und notwendig anerkannt, dann kann auch kein Zweifel sein, wie dieser Ausbau zu erfolgen hat. Da die drei Städte auf Sicherheitspfeilern über wertvollen und wertvollsten Kohlenschätzen stehen, so kann nur inklusivste und hochwertigste Bebauung den Verzicht auf Abbau rechtfertigen. Der Ausbau der drei Städte kann also nur auf kleinstem Raum bei stärkster Nutzung erfolgen. Eine in anderen bergbaulichen Lagen angewandte Bebauung mit verankertem Flachbau kann hier nicht in Frage kommen, da bei einer Mächtigkeit der Kohle von 35—50 m alles zu Bruche gehen müßte.

Vom Standpunkt des Kohlevorkommens aus kann also die Planung stärkster baulicher Ausnutzung im Kern der drei Städte nur gutgeheißen werden. Besonders der städtebauliche Gedanke, in Gleiwitz, unter Erhaltung des historischen Stadtkerns, mit einer modernen, neuen Stadtentwicklung im Anschluß an einen großen Straßenzug neben dem Stadtkern vorbeizugehen, ist geradezu vorbildlich, wobei die Ausführung im einzelnen hier nicht beurteilt werden soll. Auch die Pläne für Hindenburg, den Stadtkern zu einem Verwaltungs- und Handelsmittelpunkt modernsten Gepräges auszubilden, können in diesem Zusammenhang als gut und zweckentsprechend bezeichnet werden. Beuthen hat den monumentalen Ausbau des Stadtkerns außerhalb der Altstadt zum Teil schon verwirklicht, auch in neuester Zeit mit guten neuzeitlichen Bauten. Die z. T. häßliche Bebauung des Ringes aus vergangenen Jahrzehnten müßte im Sinne dieser Entwicklung durch neuere gute und den heutigen Bedürfnissen entsprechende Bauten ersetzt werden.

Zwingen so Tradition und bergbauliche Verhältnisse zu stärkstem Ausbau der Stadtkerne, so wirkt auch die Verteilung des bergbaulichen Grundbesitzes mit zu einer Konzentrierung der unmittelbar anschließenden Bebauung. Dies ist bei allen drei Städten im Generalbebauungsplan richtig beachtet worden.

Noch deutlicher aber wird der Zusammenhang der Grundbesitzverhältnisse mit der Siedlungsentwicklung bei der geplanten Anlage der neuen Siedlungen nördlich und nordwestlich der drei Städte, sowohl der geplanten Zentralstadt bei Mikultschütz wie der drei neuen Siedlungsgruppen bei Peiskretscham, ferner bei Pilzendorf—Rokittnitz—Schakanau und bei Stollarzowitz. Auch die Ortswahl dieser drei neuen Siedlungstracen ist in der Gesamtplanung in verständiger Anlehnung an bestehende Siedlungen richtig und im Einklang mit den bergbaulichen Verhältnissen erfolgt.

Daß die drei Neustädte auch zum Grün, zu den vorhandenen Waldbeständen günstig liegen, und daß dadurch der Anhalt für ein gut durchgebildetes Grünsystem des künftigen Siedlungsgebietes gegeben ist, zeigt die beigegebene mehrfarbige Hauptkarte des Gesamtplanes. Besonders hervorzuheben ist hierbei die

Grünpolitik und Bodenankaufspolitik der Kreise Beuthen. Der Plan zeigt gleichzeitig, daß auch in bezug auf Benutzung und Pflege der Freiflächen die vier Interessenten völlig aufeinander angewiesen sind.

Bezüglich der Industrieflächen schließt sich der Generalplan der bisherigen Entwicklung im wesentlichen an und baut die bisher vorhandenen Industriegebiete unter besonderer Berücksichtigung der bestehenden Werke weiter aus. Auch diese Maßnahme kann als vorsichtig und zweckmäßig bezeichnet werden. Vielleicht wäre es möglich — wie im Ruhrgebiet, — noch Näheres über die Lage künftiger Schächte zu erfahren und auch diese noch in den Plan einzutragen, um noch weiteren Anhalt für die künftigen Wohn- und Arbeitsstätten zu gewinnen.

Besondere Maßnahmen der Planung.

An besonderen Maßnahmen, die für die künftige Entwicklung entscheidend sind, spielen auch bei der zu prüfenden Generalplanung die Verkehrsvorschläge eine Rolle.

Auf dem Gebiete des Wasserverkehrs ist ein Ausbau des Klodnitzkanals durch Gleiwitz bis zum Großkohlenbahnhof vorgesehen mit einem dort anzulegenden Kohlenhafen. Dies Projekt ist eine selbstverständliche Folge des geplanten Ausbaues der oberen Oder und daher ein gut begründetes Glied in der Gesamtplanung. Für die beabsichtigte weitere Bearbeitung des Projektes dürften aber folgende Erwägungen noch empfehlenswert sein:

Der Kohlenhafen kann erst dann seine volle Bedeutung erlangen, wenn er für alle Zechen Westoberschlesiens erreichbar ist, und zwar möglichst unter Vermeidung doppelter Umladung. Die erstere Bedingung ist bisher nur indirekt durch die Eisenbahn erfüllbar, welche alle Kohlen des Gebietes im Kohlenbahnhof sammelt. Die zweite Bedingung ist infolge der abseitigen Lage des Hafens nur für ganz wenige Zechen, die südlich von Gleiwitz angelegt werden könnten, erfüllbar. Die indirekte Verbindung des Kohlenhafens mit den Zechen durch die Eisenbahn ist insofern bedenklich, als, wenn erst einmal die Kohle im Waggon ist, ihr alle Bahnstationen des Ostens erreichbar sind, während für den Wasserverkehr eine nochmalige Umladung, und dann auch nur für Abnehmer unmittelbar neben der Oder und mit dieser in Verbindung stehenden Wasserstraßen, in Frage kommt. Soll also der Wasserverkehr für Oberschlesien an Bedeutung gewinnen, dann müßte dafür gesorgt werden, daß sowohl die Kohle, die versandt wird, wie auch die Massengüter, welche zu den ober-schlesischen Werken hingebracht werden müssen, z. B. Kalk, Sand, Erz, Hüttenkoks, Baumaterial usw., unmittelbar ohne Eisenbahnvermittlung zwischen Wasser und Werken verfrachtet werden können. Es wäre für den Plan wichtig zu erwägen, ob dies nicht durch eine Groß-Seilbahn geschehen könnte, die in gerader Linie nördlich von Gleiwitz, Mikultschütz und Beuthen oder nördlich von Gleiwitz, dann zwischen Mikultschütz und Hindenburg bis nördlich Schomberg geführt werden könnte, und die durch kurze Anschlußstrecken mit allen Werken Ostoberschlesiens in Verbindung gebracht werden könnte. Jedenfalls wäre es gut, im Plan die betreffenden Tracen freizuhalten. Die Vorteile, welche gegebenenfalls für eine solche Maßnahme sprechen könnten, wären:

1. Der Kohlenhafen kann nördlich von Gleiwitz angelegt, die ganze Kanalstrecke durch Gleiwitz durch also erspart werden.

2. Der jetzige Kohlenbahnhof ist doch für besondere Umschlagsvorrichtungen zum Wasserverkehr hin nicht leistungsfähig genug. Es ist also ohnehin ein besonderer Hafenumschlagbahnhof notwendig, der ebensogut nördlich von Gleiwitz möglich ist.
3. Mit einer Groß-Seilbahn sind die Höhenunterschiede des Geländes leichter und billiger zu überbrücken als mit einer Eisenbahn.
4. Die in den verschiedensten Werken gebrauchten Loren können unmittelbar ohne Umladen von der Seilbahn befördert werden.
5. Die Seilbahn gestattet, auch Haldenmaterial überall dorthin zwecks Aufschüttung und Einebnung zu verteilen, wo es gewünscht wird.
6. Neben einer Vermittlung zwischen Hafen und Werken ermöglicht die Seilbahn auch die Anlage großer Industrien unmittelbar neben der Wasserstraße, z. B. einer Zentralkohlenwäsche- und Sortieranstalt, zentraler Bunkeranlagen, kohleverbrauchender Industrien der verschiedensten Art.
7. In der geradlinigen Trace der Seilbahn wäre auch die gegebene Linienführung für Ferngasleitungen, Großwasserversorgung, Ölleitungen usw. vorhanden und für alle Zeit gesichert. Es könnte dabei immer noch offen bleiben, verschiedene Seilbahn- und Leitungsstränge für die einzelnen Konzerne nebeneinander unabhängig laufen zu lassen. Ihre räumliche Verbindung wäre jedenfalls ein Gebot der Raumwirtschaft. Alle Straßenübergänge könnten gemeinsam gesichert und sonstige Kunstbauten gemeinsam am wirtschaftlichsten ausgeführt werden.

Selbstverständlich würde ein großer Teil aller Frachten aus dem Industriegebiet und ins Industriegebiet, vor allem im Verkehr mit den weiten durch Wasserstraßen nicht erschlossenen Flächen des Ostens, immer der Eisenbahn verbleiben. Es ist aber nicht zweifelhaft, daß gerade ein Kohlen- und Schwerindustriegebiet erster Ordnung wie das oberschlesische sich den Weg zum Wasser durch geeignete Großumschlagseinrichtungen für jedes größere Werk offen halten sollte.

Dies noch in der Generalplanung einzuarbeiten, dürfte empfehlenswert sein.

Auf dem Gebiete des Eisenbahnverkehrs sieht die vorliegende Generalplanung in erster Linie die Einschaltung von Hindenburg in den Schnellzugverkehr Gleiwitz—Beuthen durch die sogenannte S-Kurve vor. Auch dieser Teil des Projektes, der zunächst etwas gekünstelt zu sein scheint, erweist sich bei näherer Prüfung als gut begründete, zweckmäßige Maßnahme.

Gleiwitz hat durch das Abschneiden der vier südlichen Strecken nach Rybnik, Oderberg, Sohrau, Pleß-Auschitz und Königshütte—Kattowitz—Krakau seine Bedeutung als Eisenbahnknotenpunkt verloren. Auch die Strecke Ratibor—Gleiwitz ist durch die neue Grenzziehung nur noch unbedeutende Grenzbahn. Die große, fast geradlinige Verbindung (Berlin—)Reppen—Breslau—Oppeln—Beuthen—(Kattowitz) führt nicht über Gleiwitz. Mit der Abschneidung vom Hinterland hat aber die Umwegstrecke Kandrzin—Gleiwitz—Beuthen die erhöhte politische Bedeutung gewonnen, der gefährdeten Grenze Leben und „Blut“ zuzuführen und alle Kräfte zusammenzuhalten. Es kommt nicht darauf an, eine halbe Stunde eher in Beuthen zu sein, sondern darauf, das ganze Westoberschlesien so eng wie möglich unter sich und mit dem Reich zu verbinden.

In diesem Sinne hat auch die S-Kurve, welche die Stadt Hindenburg mit Beuthen verbindet und die frühere Strecke Gleiwitz—Kattowitz zu einer Strecke Gleiwitz—Hindenburg—Beuthen umwandelt, erhöhte politisch-wirtschaftliche Bedeutung. Die beim ersten Betrachten der Verhältnisse naheliegende Verlegung der Zukunftsentwicklung Hindenburgs in den Norden nach Mikultschütz an die geradlinige Strecke Oppeln—Beuthen würde Gleiwitz in unvertretbarer Weise in den Hintergrund drängen. Die Einschaltung der jetzigen Kernlage der zu Hindenburg vereinigten Ortschaften durch die S-Kurve in die Strecke Gleiwitz—Hindenburg—Beuthen macht diese Strecke zur Hauptstrecke und stärkt alle drei Städte und den industriellen südlichen Teil des Landkreises Beuthen gegenüber der drohenden polnischen Entwicklung. Diese Bedeutung muß die Linie auch dann behalten, wenn eine stärkere Entwicklung bei Peiskretscham und Mikultschütz—Schakanau entsteht. Die letztere Strecke wird auch dann für den Personenverkehr jedenfalls Nebenstrecke bleiben müssen.

Die Stadt Beuthen allein könnte bei kurzsichtiger Lokalpolitik auf den Gedanken kommen, es sei für sie vorteilhaft, direkt auf kürzestem Wege mit Oppeln, Breslau und Berlin verbunden zu werden. Hier zeigt sich aber die unlösliche Schicksalsgemeinschaft der drei Städte besonders stark, denn, wie die Dinge heute liegen, kann Beuthen allein den Außenposten des Deutschtums dort nicht halten.

Die übrigen Bahnen behalten als Industriebahnen ihre Bedeutung und werden zum Teil durch die S-Kurve für den Personenverkehr entlastet. Die Abfertigung der Züge auf der Hauptstrecke hätte mit möglichst wenig Zeitverlust, wie auf der Berliner Stadtbahn, zu erfolgen.

Auf dem Gebiete des Straßenbahnverkehrs sieht der Generalplan außer den vorhandenen Strecken einen erheblichen Ausbau vor. Vorhanden ist die Grundstrecke Gleiwitz—Hindenburg—Biskupitz—Bobrek—Schomberg—Beuthen, ferner Beuthen—Karf—Rokittnitz—Wieschowa, etwa in der winkelhalbierenden des Beuthener Dreiecks. In naher Zeit ist die Ausführung der Straßenbahn Hindenburg—Mikultschütz—Rokittnitz zu erwarten, die durch die Stadt Beuthen bis Stollarzowitz nach Norden verlängert werden soll. Geplant ist ferner eine Strecke Beuthen—Dombrowa—Stollarzowitz, so daß sich damit innerhalb des Beuthener Dreiecks mit Beuthen als Spitze eine Süd-, Mittel- und Nordstrecke ergeben würde mit den Querstrecken bei Karf und Rokittnitz. Bei Verstärkung der Entwicklung in Peiskretscham würde noch eine dritte Querverbindung von Gleiwitz aus über Waldenau—Schechowitz im Zuge der dort geplanten Schnellverkehrsstraße in Frage kommen, ferner Gleiwitz—Schalscha—Schakanau—Pilzendorf und Gleiwitz—Mikultschütz. Die weiteren für spätere Zeit notwendigen Verbindungen ergeben sich aus dem Schema der künftigen Siedlungsgruppen.

Auf dem Gebiete des Straßenbaues sind im Generalplan alle diejenigen Straßen als Schnellverkehrsstraßen vorgesehen, die sich auch aus dem besprochenen Straßenbahnverkehr als notwendig ergeben. Auch hierfür gibt das Schema die beste Beurteilungsmöglichkeit. Dabei dürfte zu berücksichtigen sein, daß alle Schnellverkehrsstraßen, wo sie durch Ortschaften gehen, zweckmäßig im Einschnitt zu führen wären, um den Ortsverkehr nicht zu hindern oder durch ihn gehindert zu werden. Sonst würde eine Führung um die Ortskerne herum zu erwägen sein. Außerhalb der Ortskerne müßten die Schnellverkehrsstraßen ohne Bebauung bleiben und wie Bahnlinien geführt werden.

Für das Straßennetz wird maßgebend sein, daß die Hauptortsverbindungen, zwischen Wohnungen im ländlichen Norden und Arbeitsstätten im industriellen Süden an der Grenze, bestmöglich zu führen sind, und zwar von der Basis Gleiwitz-Hindenburg—Beuthen möglichst in nordwestlicher und nördlicher Richtung. Das bestehende Landstraßensystem wird dabei öfter durchkreuzt werden müssen.

Zusammenfassung.

Nach Prüfung der Unterlagen von den verschiedensten Gesichtspunkten aus kann das Gutachten dahin zusammengefaßt werden, daß die bisher bearbeitete Generalplanung eine brauchbare und wertvolle Grundlage für die Weiterentwicklung der Dreistädteeinheit und des südlichen Landkreises Beuthen bildet. Die Planung beweist an fast allen Punkten, daß ein weiteres Gedeihen der in Frage kommenden Gemeinwesen nur bei enger Zusammenarbeit, besonders auf plantechischem Gebiet, möglich ist.

Neben den hierbei berücksichtigten Gesichtspunkten des Verkehrs, des Wohnungswesens und der Volksgesundheit spielen aber auch die Fragen der Kulturpflege und einer würdigen Vertretung des Deutschtums in dieser gefährdeten Grenzstellung eine besondere Rolle, wie sie sich die drei Städte und der Landkreis bereits haben angelegen sein lassen. Alle hier wirkenden Kräfte haben schon bisher auf diesem Gebiet sehr Bemerkenswertes geleistet. Die Hauptaufgabe der Zukunft wird sein, diese Kräfte in geeigneter Form zu vereinigen.

Die besonderen Fragen der Wirtschaft sollen im folgenden noch einmal in weiterem Zusammenhang betrachtet werden.

B. DIE RAUMWIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG OBERSCHLESIENS ALS AUFGABE DER LANDESPLANUNG AUF DER GRUNDLAGE DER WIRTSCHAFTS- UND VOLKSKULTUR.

Die übliche Auffassung der Landesplanung als Großregelung des Verkehrs, der Grünflächenerhaltung und der Bauordnungen kann für die Entwicklung Oberschlesiens und seiner Einflußgebiete nicht maßgebend sein.

Die ganze Wirtschaft des Ostens ist durch die willkürlichen Grenzziehungen des Versailler Vertrages aus den Fugengeraten und muß von Grund auf neu aufgebaut werden.

Maßgebend für eine Landesplanung Oberschlesiens ist also in erster Linie die Wirtschaft, dann die Volkskultur. Alles andere ist nur Mittel zum Zweck.

Die folgenden Äußerungen können selbstverständlich nur allgemeine Grundgedanken entwickeln, ohne auf die Einzelheiten des Wirtschaftslebens einzugehen. Sie sollen in erster Linie von der Raumwirtschaft aus Anregungen für eine bewußte Gestaltung und Zusammenfassung künftiger Entwicklungen geben, die im Einzelnen der Nachprüfung und Durchbildung bedürfen.

Wenn sich diese Erwägungen an die städtebauliche Gestaltung der drei deutsch gebliebenen ober-schlesischen Städte anschließen, so deshalb, weil wir dort, im südöstlichen Zipfel des Reichs, denjenigen Brennpunkt und das Kraftzentrum haben, aus welchem am ersten die Wirtschaft des Ostens wieder aufgebaut werden kann.

Der heutige Notzustand.

Über die geradezu katastrophalen Schädigungen des gesamten deutschen Ostens gibt das von Prof. Dr. A. Hesse für den Enquête-Ausschuß bearbeitete Gutachten „Die Einwirkungen der Gebietsabtretungen auf die Wirtschaft des deutschen Ostens“ einen erschütternden Überblick.

Die Hauptpunkte dieses Gutachtens sind folgende:

1. Das deutsche Ostgebiet (östlich der Regierungsbezirke Stralsund, Potsdam, Merseburg und des Landes Sachsen) hat 28% der Fläche und 31% der Bevölkerung verloren; das bedeutet „ein Drittel seiner landwirtschaftlichen und ein Viertel seiner gewerblichen Produktionskraft“. — „Das sind Mindestergebnisse“.

Dadurch ist eine „Verminderung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit Deutschlands infolge des Rückganges der Produktiv- und Kaufkraft der deutsch gebliebenen Ortsgebiete“ eingetreten. (Im Gutachten nur gestreift.) Ferner ist die Hauptquelle gesunden landwirtschaftlichen Bevölkerungszustroms in die deutschen Städte und Industriegebiete stark geschwächt worden.

Eine Hebung der östlichen Wirtschafts- und Bevölkerungsverhältnisse ist daher für das ganze Reich von entscheidendem Einfluß.

2. Von den oberschlesischen Industrierwerten entfielen an Polen u. a.:

53 von 63 privaten Steinkohlengruben.

3 von 4 staatlichen Kohlengruben.

92½% der abbaufähigen und abbauwürdigen Kohlenvorräte von etwa 113 Milliarden Tonnen.

100% der Erzbergwerke.

11 von 16 Zink- und Bleierzgruben.

100% aller Zink- und Bleihütten.

5 von 8 Zinkblechwalzwerken; die kleineren blieben bei Deutschland.

5 von 8 Hochofenwerken und 21 von 37 Hochöfen.

15 von 25 Eisen- und Stahlgießereien.

9 von 14 Stahl- und Walzwerken.

(Nach dem „Erläuterungsbericht zu dem Planmaterial der drei oberschlesischen Städte“ hat Deutschland von einem Bergbauvermögen von 50 Milliarden Reichmark nur 6 behalten.)

(Nach der Schrift des Landrats Urbanek „Über die Selbstverwaltung des oberschlesischen Industriegebietes nach der Grenzziehung“ sind von dem 7200 qkm großen Steinkohlenbecken nur etwa 600 qkm = $\frac{1}{12}$ bei Deutschland geblieben, während früher $\frac{1}{3}$ mit 2800 qkm deutsch waren.)

Das bedeutet einen gewaltigen Ausfall an Nationalvermögen, der nur durch stärkste Veredelung der verbliebenen Werte wettgemacht werden kann. Es bedeutet eine das ganze Leben verteuernde Abhängigkeit des deutschen Ostens, der entweder vom deutschen Westen oder von Polen (!) z. B. seinen Stahl beziehen muß.

Es bedeutet den Ausfall einer starken, kaufkräftigen industriellen Bevölkerung für die landwirtschaftlichen Produkte des Ostens.

3. Die abgetrennten ländlichen Gebiete sind als Absatzgebiete des ostdeutschen

Handels (Steinkohle, Düngemittel, Baumaterial, Fertigware wie Schuhe, Papier, Eisenwaren, landwirtschaftliche Maschinen) verlorengegangen, und die ländlichen Erzeugnisse dieser Gebiete werden nicht mehr wie früher in niederschlesischen Mälzereien, Brauereien, Kartoffelstärke- und Kartoffeltrocknungsfabriken, besonders aber auch Zuckerfabriken, veredelt.

4. Die Grenzkreise und Grenzstädte verloren durch Zerreißung, Abtrennung vom Hinterland, Unterbindung von Verkehrslinien vielfach ihre Beziehungen untereinander und zu den nächstgelegenen Wirtschaftsgebieten.
5. Die Rückwanderung vertriebener Deutscher aus den abgetrennten Gebieten nach Deutschland, wo sie beschäftigungslos und vielfach mittellos ankamen, vergrößerte die Arbeitslosigkeit, schädigte die ohnehin gelähmte Wirtschaft und vermehrte die Wohnungsnot. Sie führte endlich zu einer Wohnungsbautätigkeit für eine vielfach nicht genügend beschäftigte Bevölkerung. Unter dem Druck dieser Verhältnisse verließen und verlassen noch heute gerade die tüchtigsten aufstrebenden Kräfte den deutschen Osten, während Qualittsarbeiter unter diesen ungünstigen Umständen nur schwer im Osten zu bekommen sind.
6. Rationalisierungsmaßnahmen und Zusammenschlüsse in Handel und Industrie haben keine Vorteile bringen, sondern nur eben mit den gleichen Bestrebungen im Reich Schritt halten können.
7. Die ungünstigen allgemeinen Wirtschaftsverhältnisse haben die Kreditverhältnisse höchst ungünstig beeinflusst; der notleidende Osten muß höhere Zinsen zahlen als das übrige Reich.
8. Die ungünstigen Wirtschaftsverhältnisse (Kredit- und Frachtverhltnisse, hohe Preise der Produktionsmittel und niedrige Preise der Erzeugnisse) haben zu einer Schwächung der Kaufkraft im deutschen Osten geführt, die alle Gewerbe in Mitleidenschaft zieht und die Landwirtschaft zu einer extensiveren Wirtschaft treibt.
9. Oberschlesien ist durch die Abtrennungen der reichsten und wertvollsten Bodenschätze seiner mineralischen Reserven für eine weitere Zukunft fast ganz beraubt.

Das Gutachten fat alle diese mit reichem Zahlenmaterial belegten Ergebnisse in folgende, überaus pessimistische Sätze zusammen: „Das Bild, das sie ergeben, zeigt Verfall, Niedergang, Stockung auf fast allen Gebieten . . . Ganz überwiegend ist die Aussicht trübe . . . Die Wirtschaftspolitik ist außerstande, die periphere Lage und die natürlichen Bedingungen der deutschen Ostgebiete wesentlich zu beeinflussen . . . Blicken wir auf den deutschen Osten als Ganzes, so sehen wir: er beginnt wirtschaftlich zu verfallen. Ein solcher Niedergang vollzieht sich, wie die Geschichte lehrt, gewöhnlich in langen Zeiträumen. Der Beobachter der Tagesereignisse überblickt nur einen kurzen Zeitraum und sieht allein die kleinen Veränderungen, vielleicht einmal eine vorübergehende Besserung. Wer weit ausschauend den Ablauf des geschichtlichen Werdens bedenkt, das langsam, aber unerbittlich fortschreitet, verfolgt die Erscheinungen des Niederganges mit wachsender Sorge und sieht drohend das Schicksal Gestalt gewinnen, zu dem die Bestimmungen des Friedens von Versailles den deutschen Osten verurteilt haben.“

Gibt es einen Weg aus dieser Not?

Ehe das Schicksal wahr wird, das Hesse als einer der ersten Kenner des deutschen Ostens hier fast unentrinnbar zeigt, muß alles versucht werden, was in deutscher Kraft steht, den Osten zu retten.

Nach Hesse war der deutsche Osten vor der Katastrophe ein ziemlich in sich geschlossenes Wirtschaftsgebiet mit eigenen inneren Handels- und Gewerbebeziehungen, mit Austausch ländlicher und industrieller Erzeugnisse von Ostpreußen bis Oberschlesien, von Berlin bis Posen und Bromberg. Er hatte eigene Preisgestaltung, eigene Arbeitsverhältnisse, Lebensweise und Kultur, die sich vom Westen und Süden Deutschlands stark unterschieden. Die Nachkriegsversuche, den Osten in engere Wirtschaftsbeziehungen zum deutschen Westen und Süden zu bringen und damit das im Osten Verlorengegangene zu ersetzen, sind gescheitert und haben dem Osten nur die untragbaren westlichen Preise und westliche Einflüsse gebracht.

Somit bleibt der Osten auf sich allein angewiesen. Dies ist übrigens keine Ausnahme. Nach Sering: „Deutschland unter dem Dawesplan“, geht ein Streben nach wirtschaftlicher Unabhängigkeit durch die ganze Welt. Jedes Land will seine Industrie- und Agrarprodukte möglichst selbst erzeugen oder doch im Notfall erzeugen können. Diese Unabhängigkeit wird sogar von einzelnen Landesteilen desselben Staates angestrebt. Ein so stark industrielles Land wie Württemberg mit überwiegend landwirtschaftlichen Klein- und Zwergbetrieben strebt danach, sich „selbst ernähren“ zu können (Dr. Losch, Präsident des Württ. Statistischen Landesamtes, Stuttgart).

Dieses Wirtschaftsziel auch für den verkleinerten und zerrissenen deutschen Osten wieder neu aufzustellen, liegt also durchaus im Zuge der Zeit. Es bedeutet:

1. Ersatz der verlorenen landwirtschaftlichen Gebiete durch gesteigerte Erzeugung. Aufschließung und Verkehrsverbindung der noch verbliebenen landwirtschaftlichen Gebiete.
2. Ersatz der verlorenen Industriegebiete durch möglichste Industrialisierung des ganzen Ostens, besonders also durch industriellen Ausbau des ober-schlesischen Kraftzentrums und seiner wirtschaftlichen Ausstrahlungen auf die weitere Umgebung.

Nur in einer solchen Stärkung und Selbständigmachung des deutschen Ostens scheint nach Lage der Dinge noch eine Möglichkeit zu bestehen, ihn zu erhalten.

Stellt man die nach den wirtschaftlichen und kulturellen Bedürfnissen zu verfolgenden Ziele zusammen, so ergeben sich für ein großes Ostwerk folgende Forderungen:

1. Es gilt, die Autarkie des deutschen Ostens nach Möglichkeit wiederherzustellen.
2. Es gilt, die Verluste an Agrar- und Industriegebieten durch Steigerung der landwirtschaftlichen Erzeugung und Ausbildung einer Veredelungsindustrie von Beuthen bis Tilsit zu ersetzen.
3. Es gilt, die Produkte des deutschen Ostens durch diese Entwicklung wettbewerbs- und versandfähig zu machen, sowohl für das Reich wie auch für das Ausland, besonders innerhalb Osteuropas. Dies ist durch Qualitätsverbesserung wie durch Preissenkung anzustreben.
4. Es gilt auf dieser Wirtschaftsgrundlage den in vielen Gebieten stark gesunkenen Lebensmut der Bevölkerung wieder aufzurichten, das deutsche Bewußtsein und den Kulturwillen der Bevölkerung auf neuer Grundlage zu stärken und die

Ziele für eine neue Ostentwicklung zu zeigen, ohne die ein Auftrieb und eine Überwindung der großen entgegenstehenden Schwierigkeiten nicht denkbar ist.

Das Hesse'sche Gutachten nennt als Wege zu diesem Ziel, die bereits besprochen wurden: Außenhandelspolitik besonders nach dem Osten, Verkehrspolitik besonders durch Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Korridor und Tarifmaßnahmen der Reichsbahn, Neubau von Eisenbahngrenzstrecken, Neubau von Wasserstraßen, Landstraßen, Elektrisierung Verbesserung des Kreditwesens und an letzter Stelle eine verstärkte Siedlungstätigkeit.

Wenn unter Siedlungstätigkeit nicht nur Ansiedlung von Bauern auf Ödland oder zerschlagenen Gütern sondern eine geregelte ländliche Wasserwirtschaft und Melioration, Bodenverbesserung und Verbesserung des landwirtschaftlichen Kleinverkehrs, Intensivierung und Technisierung der Landwirtschaft, ferner die Durchdringung des Landes mit Verarbeitungsbetrieben, Molkereien, Käseereien, Mälzereien, Brauereien, Brennereien, Kartoffelflocken- und Stärkefabriken, Zuckerfabriken, Gärtnereien, Konservenfabriken, Schlachtereien, Mühlenbetrieben, Betrieben der Leder- und Knochenverarbeitung, der Spinnstoff- und Holzverarbeitung usw. verstanden wird, wenn auch Ansiedlung anderer Industrien wie Tabak-, Textil-, Metallindustrien, Glas-, Porzellan-, Steingut-, Baustoff- und Bauindustrien darunter verstanden wird, wenn schließlich unter verstärkter Siedlungstätigkeit auch die Ansiedlung chemischer Großindustrien, Maschinenfabriken, Metallveredelungs- und verarbeitungsbetrieben verstanden wird, dann ist diese wirtschaftsaufbauende Siedlungstätigkeit unbedingt an erste Stelle zu rücken.

Wie bei einer solchen raumwirtschaftlichen und produktiven Siedlungstätigkeit in Landkreisen und in kleineren Städten vorzugehen wäre, hat der Verfasser in zwei Gutachten besonders bearbeitet, von denen das landwirtschaftliche einen Vortrag des Verfassers vor dem Enquête-Ausschuß weiter ausbaut, während das kleinstädtische Gutachten aus einer praktischen Planung für die Entwicklung der östlichen Grenzstadt Fraustadt entwickelt ist.

Die Gesamtziele und Wege sind in einer besonderen Broschüre allgemein werbender Art unter dem Titel „Deutscher Lebensraum, ein Beitrag zur deutschen Raumwirtschaft und zur Gesamtrationalisierung in Wirtschaft, Siedlung und Volksleben“, Verlag Reimar Hobbing und Deutsche Bauzeitung, Berlin, zusammengefaßt, worauf hier nur verwiesen werden soll.

Die vorliegenden Ausführungen sollen die Frage eines Wirtschaftsaufbaues im Deutschen Osten von den besonderen raumwirtschaftlichen Verhältnissen Oberschlesiens aus beleuchten.

Wer die Verhältnisse Oberschlesiens vor dem Kriege betrachtet, muß zu dem Schluß kommen, daß dieses an Bodenschätzen bei weitem reichste Gebiet ganz Europas sich dem rheinisch-westfälischen, sächsischen und niederschlesischen Kohlen- und Industriegebiet gegenüber in einer Art Roh- und Urzustand befindet, der mehr auf Ausbeute und Rohförderung eingestellt ist als auf Veredelung. Es fehlt der weite und reiche Kranz veredelnder und begleitender Industrien, der besonders im Rheinland das Kraftzentrum der Kohle umgibt.

Und doch hat gerade der Osten einen Hunger nach Fertigware, eine genügend starke Bevölkerung und bei normaler Wirtschaftslage auch genügende Kaufkraft, wie das ja aus den Statistiken des Hesse'schen Gutachtens klar hervorgeht.

Eine planmäßige und großzügige Angliederung von Veredelungsindustrien an die Kohle-, Eisen-, Blei- und Zinkvorkommen Oberschlesiens ist aber um so dringender, als durch die neue Grenzziehung das, was an Verarbeitungsindustrien in Oberschlesien vorhanden war, zum größten Teil an Polen gefallen ist.

Es ist aber auch die Aufgabe, über einen bloßen Ersatz des Verlorenen hinaus, die Angliederung von Veredelungsindustrien mit allen Mitteln zu fördern, denn da uns der Friedensvertrag alle Reserven an Bodenschätzen genommen hat, heißt es, im Interesse der deutschen Zukunft sparsam sein mit jeder Tonne Kohle, jedem Zentner Eisen, jedem Kilo Blei und Zink und aus diesen Stoffen das Wertvollste zu machen, was irgend daraus zu machen ist. Nichts wäre auf die Dauer verhängnisvoller, als die oberschlesische Tradition der Rohausbeute fortzusetzen oder gar als Ersatz für die verlorenen Kohlen- und Erzgruben noch zu steigern, wie das in der Not der ersten Jahre nach dem Kriege tatsächlich geschehen ist.

Was in Zukunft siedlungsmäßig in Oberschlesien zu geschehen hat, läßt sich nur entwickeln, wenn man einmal das gesamte Kohlen- und Erzbecken nach dem Wort des Oberpräsidenten von Oberschlesien, Herrn Lukaschek, „als Ganzes nimmt, als ob es keine Grenzen gäbe“. Dann zeigt sich Oberschlesien als das große künftige Kraftzentrum für das gesamte Osteuropa. Von den Erzlagern Nordschwedens und den Mineralschätzen des Ural bis zu den nur kurze Zeit ausreichenden Ölquellen des Kaspischen und Schwarzen Meeres ist Oberschlesien das einzige große Kohlevorkommen, das an Reichtum das Ruhrkohlenbecken um ein Mehrfaches übertrifft. Die landwirtschaftliche Intensivierung und wirtschaftliche Erschließung der weiten Gefilde Rußlands und aller kleineren Oststaaten von Riga bis Konstantinopel ist nur möglich mit Hilfe des oberschlesischen Kraftzentrums, das noch vorhanden sein wird, wenn die englische und die Ruhrkohle längst abgebaut sein werden. Der Riesenbedarf an künstlichem Dünger, an landwirtschaftlichen Maschinen, an elektrischem Strom, an Betriebsöl für stehende Motore und Autos, an Maschinen zum Bau von Kanälen und zum Ausbau der großen natürlichen Wasserstraßen des osteuropäischen Kontinents, der Riesenbedarf an Zement, Eisen, Naturstein und Ziegelstein ist wirtschaftlich nur zu decken aus dem Kraftzentrum Oberschlesiens. Wenn dieses Kraftzentrum mit seinem industriellen Massenbedarf und Massenversand und den Bedürfnissen seiner immer dichter werdenden Bevölkerung ein entsprechendes Wasserstraßennetz erhalten soll, wie es das Rheinstromgebiet mit seinen Anschlüssen für Westeuropa ist, dann kann es sich einmal um ein Wasserstraßensystem Oder—Donau—Weichsel (—Don—Wolga usw.) handeln, das zu schaffen ebenfalls nur vom oberschlesischen Kraftzentrum aus lohnend ist.

Geht man von diesen wirtschaftlich ganz natürlichen und selbstverständlichen, beinahe zwangsläufigen Gedankengängen aus und vergleicht man das oberschlesische Gebiet mit den Ausdehnungen und dem industriegefüllten Raum der westlichen Kohlen-Erzbasis zwischen Lüttich und Dortmund, Wesel und Saarbrücken, das von einem Band von Veredelungsindustrien von Krefeld bis Mühlhausen im Westen und von Bielefeld bis Friedrichshafen im Osten begleitet ist, dann ist es nur ein beschei-

dener Umfang, wenn wir den Raum zwischen Oppeln und Krakau, Tschenschostchau und Olmütz als engeres Einflußgebiet des oberschlesischen Kraftzentrums betrachten. In diesem Raum nähert sich das Oder-Stromgebiet dem der Donau auf 20 km, dem der Weichsel auf 30 km. Wenn es möglich sein sollte, die großen Wasserstraßen Osteuropas zu einem Verkehrssystem auszubauen, das die Wirtschaft dieses Riesengebietes belebt, wie wir das an den Wasserstraßen der Vereinigten Staaten sehen können, dann ist dieser Ausbau jedenfalls nur mit Hilfe des oberschlesischen Kraftzentrums möglich, das in dem verhältnismäßig tiefliegenden Quellgebiet der drei Ströme liegt.

Dasselbe gilt aber auch für den Ausbau der Haupteisenbahnstrecken als Großgüterstrecken durch den ganzen Ostkontinent, was ebenfalls von Oberschlesien aus am wirtschaftlichsten und natürlichsten ist. Dafür spricht die Verkehrslage des Kohlenbeckens, das an der Spitze einer fächerförmigen Verkehrsausstrahlung liegt, die schon heute mit Hauptverbindungen von 1000 bis 1400 km nach Helsingfors — Leningrad — Moskau — Kiew — Jekaterinoslaw — Odessa — Bukarest — Konstantinopel — Athen reicht. Man muß sich gewöhnen, in größeren Räumen zu denken, als wir sie im Westen gewohnt sind, wie uns ja auch Oberschlesien gelehrt hat, in mächtigeren Kohlenflözen zu denken, als sie in irgendeinem anderen Gebiet vorkommen. Nur amerikanische Verhältnisse können hier einen Maßstab geben, auch für die Überwindung großer Landstrecken durch die Eisenbahn.

Wird so das oberschlesische Kraftzentrum zum Ausgangspunkt moderner landwirtschaftlicher Entwicklung für den ganzen Osten, so wird auch die Industrieentwicklung für den später einmal gewaltig sich steigernden Ostbedarf nur vom oberschlesischen Kohlenbecken aus zu entwickeln sein.

Im engsten Gebiet auf der Kohle selbst in konzentrischen Ringen, in weiteren Entfernungen an den Wasserstraßen strahlenförmig und durch die Eisenbahn bis in die entlegeneren Städte punktförmig dürfte sich ein Industriesystem entwickeln können, das nach wirtschaftlicher Selbständigmachung der überseeischen Länder das Gesicht Deutschlands und Europas noch einmal nach Osten wenden kann.

Für diese Industrieentwicklung liegt die Oderwasserstraße mit ihrem Anschluß an den Klodnitzkanal am nächsten. Sie erfaßt bei richtigem, auf den Ostbedarf eingestellten Wirtschaftsaufbau außer den Oderstädten Breslau, Glogau, Frankfurt und Stettin auch die Ostseestädte Danzig, Königsberg, Riga, Reval und Leningrad.

Eine Erschließung der Weichsel mit Krakau, Warschau, Thorn und Danzig und ebenso der Donau über die March mit Olmütz, Wien, Preßburg, Budapest usw. dürfte erst mit einer großzügigen einheitlichen Osteuropapolitik möglich sein. Dann aber würde dem westlichen, nach Übersee gerichteten Industrieband von Manchester bis Mailand ein östliches, auf den in Zukunft viel aussichtsvolleren Ostmarkt gerichtetes Industrieband zwischen Leningrad und Konstantinopel entsprechen, in dessen Mitte das oberschlesische Kohlenbecken ebenso liegen würde, wie das Becken Ruhr—Maas—Luxemburg—Saar in der Mitte des westlichen Industriebandes gelegen ist. — Gewiß ist das westliche Band viel konzentrierter und auf engeren Raum gedrängter, durch den Rheinstrom ideal erschlossen und durch

reiche Küstendildung zum Weltmeer offen; dafür entspricht aber der lockeren, weiten Industriebasis des Ostens eine gewaltige Landfläche, die Absatz- und Produktionsgebiet zugleich und bei verschiedensten Klimaten und kräftiger Bevölkerung ebenso entwicklungsfähig ist wie die Vereinigten Staaten.

Stellen wir uns die Struktur dieses osteuropäischen Wirtschaftsgebietes vor, „als ob es keine Grenzen gäbe“, so würde im Kern auf der Kohle selbst die chemische Industrie mit Kohleverflüssigung, Ferngaszentrale, Stickstoffdüngergewinnung und die Hüttenindustrie mit Eisen- und Stahlerzeugung, Blei- und Zinkverhüttung und den Walzwerken in Frage kommen. Raumwirtschaftlich wären hier also erhebliche Flächen, sowohl für die Industrien selbst wie für die Arbeiterbevölkerung außerhalb der reicheren Kohlevorkommen vorzusehen und freizuhalten. In dieser Zone würden vor allen Dingen Hindenburg und Beuthen liegen. Hier wären vor allem Großwasserversorgung, Abführung der Abwässer, Reinigung der Gewässer und der Luft, Konzentration der Bebauung und Unterhaltung sozialer und kultureller Einrichtungen, soweit irgendmöglich auch Naturpflegegebiete für die Erholung der Bevölkerung vorzusehen, wie das der Generalplan der Dreistädteeinheit vorsieht.

Um diesen Kern hätte sich der erste Ring der Verfeinerungsindustrien herumzulegen, auf chemischem Gebiet die Industrien der Teerprodukte usw., auf mechanischem Gebiet die großen Eisenkonstruktions- und Maschinenindustrien, die Feingießereien und Verarbeitungsindustrien für Blei, Zink, Kupfer, Messing u. a. Diese außerhalb der Kohle liegenden Industrien, die hauptsächlich auf Gas, Öl, Kohlenstaub und elektrischen Strom angewiesen wären, würden mit größeren Nutzgrüngebieten und Wohngebieten für die hier mit anzusiedelnde Bergmannsbevölkerung und die eigene Industriebevölkerung zu durchsetzen sein. In diesem Ring würden Gleiwitz und die im Generalplan vorgesehenen neuen Nebenstädte liegen. Hier wäre bereits auf genügende Wasserversorgung für die Nutzgrüngebiete zu achten.

Der zweite Ring würde die weiteren Verfeinerungsindustrien für landwirtschaftliche Maschinen, Instrumente, Eisen-, Stahl- und Blechwaren usw., Leder-, Textil-, Konfektionsbetriebe für den Bedarf des engeren Industriegebietes und an den Wasserstraßen Glas-, Porzellan-, Zement- und andere Bauindustrien und die großen Elektrizitätszentralen zu enthalten haben. Bodenwirtschaftlich würde hier bereits Gartenbau, Obst- und Gemüsebau und Kleintierzucht in halbgewerblicher Form für einen Teil der Industriebevölkerung (etwa nach dem Beispiel von Württemberg) in Frage kommen. Diese Gebiete würden sich bereits im nördlichen Kreis Beuthen, im Kreis Gleiwitz und bis nach Ratibor hin zu entwickeln haben.

Der dritte Ring würde neben Holzindustrie bereits intensive Landwirtschaft mit an geeigneter Stelle eingestreuten Industriemittelpunkten enthalten, an den Wasserstraßen von dichteren Industriebändern durchzogen.

Diese zunächst nur schematisch anzudeutenden Zonen würden sich praktisch natürlich je nach Bodenart, Gelände- und Verkehrslage durchdringen und überschneiden. Im ganzen dürfte im Osten eine weit stärkere Dezentralisierung auf weiter auseinanderliegende Industriemittelpunkte in Frage kommen als im europäischen Westen.

Jedenfalls geben diese Gedankengänge einen ungefähren Anhalt für die raumwirtschaftlichen Verhältnisse und Entwicklungsmöglichkeiten in der Provinz Oberschlesien.

Eine Konkurrenz gegenüber den Westindustrien dürfte in einer solchen Entwicklung nicht liegen, da die Ostindustrien sich ihre Absatzmärkte im Osten erst selbst zu schaffen hätten. Ja, man könnte hier wohl mit Recht von einer Monroe-Doktrin des Ostens sprechen: „Der Osten dem Osten“ und würde damit nur einen Zustand bestätigen, wie er vor dem Kriege für den deutschen Osten tatsächlich bestanden hat und selbst, wenn es einmal ein wirtschaftliches Paneuropa geben sollte, eine natürliche und Wirtschaftsgruppierung im Rahmen der Weltwirtschaft bilden würde.

Die hier in großen Zügen gezeichnete natürliche Zukunftsentwicklung der osteuropäischen Wirtschaft um das oberschlesische Kraftzentrum herum dürfte jedoch ohne das Weltkapital kaum anzukurbeln sein. Wie in Ostoberschlesien der amerikanische Harriman-Konzern bereits geldwirtschaftlich herrscht, so dürfte es kaum zu vermeiden sein, daß auch in Westoberschlesien Weltkapital stärker als bisher beteiligt wird. Es ist das gewiß eine zweischneidige Sache, die unter Umständen zu einer Art Internationalisierung des ganzen Gebietes führen könnte. Um so mehr hat Deutschland die Pflicht, durch Höchstleistung innerhalb des ihm verbliebenen Sektors unter größter Sparsamkeit mit den Rohstoffen und bei stärkster Umstellung auf Verfeinerung sein Recht auf Oberschlesien durch Tat und Leistung zu beweisen. Wenn es dabei nicht nur die Aktienmajorität behält, sondern vor allem die geistige Führung, die man ihm heute schon streitig macht, durch großzügigen Ausbau seines Sektors und dessen Ausstrahlungen auf Ostdeutschland wieder erobert, dann ist auch ein erheblicher Prozentsatz ausländischen Kapitals zu ertragen.

Wichtiger aber ist die Beteiligung deutschen Kapitals im deutschen Osten zu erträglichen Bedingungen, vor allem eine möglichst baldige Festsetzung der deutschen chemischen Industrie nach dem Muster der Leunawerke in Oberschlesien. Hier liegt bei anfänglich zu bringenden Opfern vielleicht der Hebelpunkt für einen beginnenden Aufschwung im deutschen Osten und für die Rettung des deutschen Ostens überhaupt. Denn mit einer stärkeren Industrieentwicklung in Westoberschlesien durch Verfeinerungsindustrien würde zunächst der landwirtschaftliche Osten einen Teil der mit Ostoberschlesien verlorenen Absatzgebiete wiedergewinnen, Bautätigkeit, Verkehr und Handel würden belebt, die kaufkräftigere Landwirtschaft zur Intensivierung und Veredelung instand gesetzt, und auf dem Wasserwege längs der Oder, auf dem Bahnwege längs der wirtschaftlich absterbenden Grenze ließe sich, von Oberschlesien ausgehend, planmäßig wieder neues Blut der notleidenden deutschen Ostwirtschaft zuführen. Erst dann würde auch die Ostsiedlung den wirtschaftlichen Untergrund finden, ohne den jede Siedlung ein dauerndes Zuschußunternehmen bleibt.

Heute wandern bereits wieder hunderte und tausende deutscher Familien aus Oldenburg, aus Baden, aus der Pfalz aus nach Übersee, um dort unter den heutigen für Deutsche denkbar traurigen Verhältnissen zum großen Teil als Kulturdünger zu verkommen. Für diese zum Teil auch gewerblich geschickten, im landwirtschaftlichen Kleinbetrieb geübten Auswanderer ist Raum in einem planmäßig industrialisierten und intensivierten Osten.

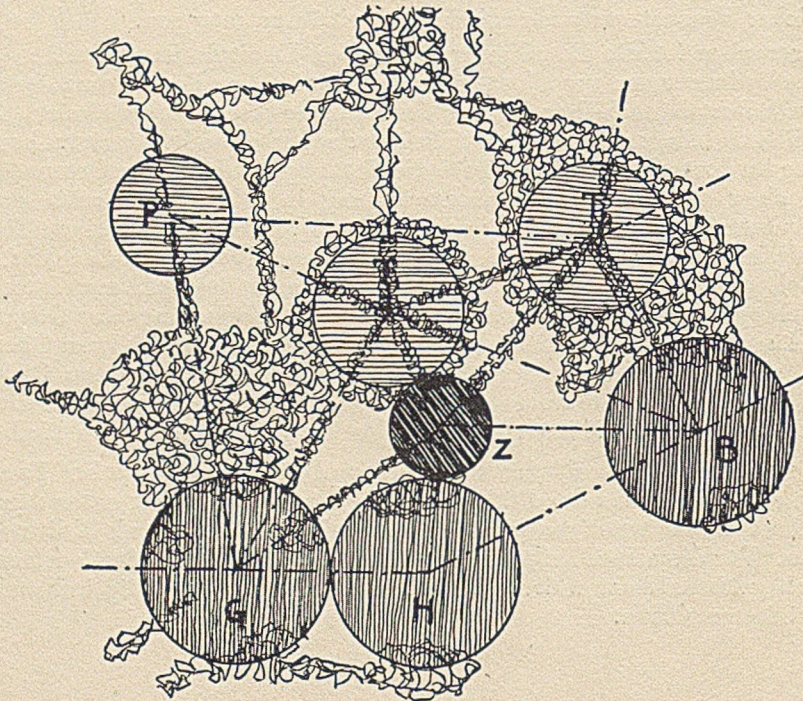
Wirft Deutschland nicht bald seine Kraft nach Osten, wie es das im Mittelalter, der Deutschordenszeit, getan hat, dann wird das schwarze Wort des Hesseschen Gutachtens vom Verfall des deutschen Ostens zur furchtbaren Gewißheit. Erkennt aber die deutsche Wirtschaft und Kultur, daß die Zukunft nicht im Westen, nicht auf dem Wasser, sondern im Osten liegt mit seinem gewaltigen, entwicklungsfähigen Hinterland, dann kann die drohend heraufziehende Gefahr beschworen und in zukunftsreiche deutsche Arbeit verwandelt werden. Solange die Ostgrenze noch feindlich verschlossen ist, haben wir die Aufgabe, vom oberschlesischen Kraftzentrum aus unsere ganze Ostgrenze zu stärken, wirtschaftlich und kulturell zu beleben und uns für die friedliche Wirtschaftsaufgabe zu rüsten, die wir einmal mit unserer ganzen Ostfront in den Nachbargebieten zu leisten haben.

Für diese deutsche Zukunftsaufgabe ist die Neuordnung in der Dreistädtecke Gleiwitz—Hindenburg—Beuthen der unentbehrliche Anfang, für den die vorliegende Generalplanung eine wertvolle Vorarbeit bedeutet.

Der nächste Schritt müßte eine wirtschaftlich aufgebaute Landesplanung für die Provinz Oberschlesien sein, die auf völlig neuen Grundlagen und mit eingehendem, neuem Studienmaterial das hier in rohen Umrissen gezeigte Zukunftsbild im einzelnen weiter zu prüfen und in eine brauchbare, rechnerisch prüfbare Konstruktionszeichnung umzuformen hätte.

Berlin, im April 1929.

G. Langen,
Regierungsbaumeister a. D.,
Leiter des Deutschen Archivs für Städtebau,
Siedlungs- und Wohnungswesen.



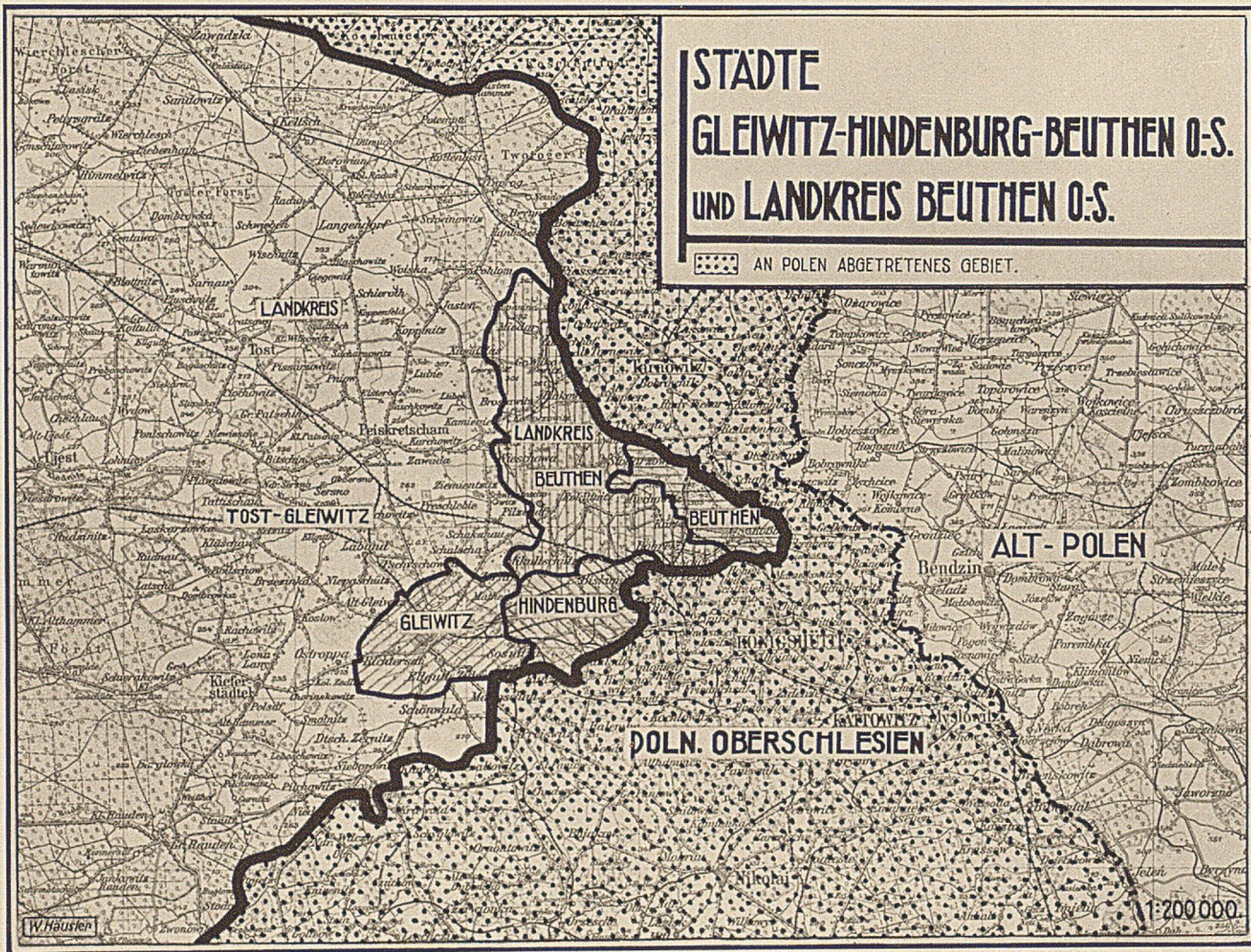
Schema der anzustrebenden Gesamtform der Städtegruppe (mit schematischer Darstellung der vorhandenen und anzustrebenden Grünflächen-Verteilung) G = Gleiwitz. H = Hindenburg. B = Beuthen. P = Preiskretscham. T = Wohn-Vorort Trabanten. Z = Gemeinschaftszentrum.

ABBILDUNGEN

STADTE GLEIWITZ-HINDENBURG-BEUTHEN O.S. UND LANDKREIS BEUTHEN O.S.



AN POLEN ABGETRETENES GEBIET.



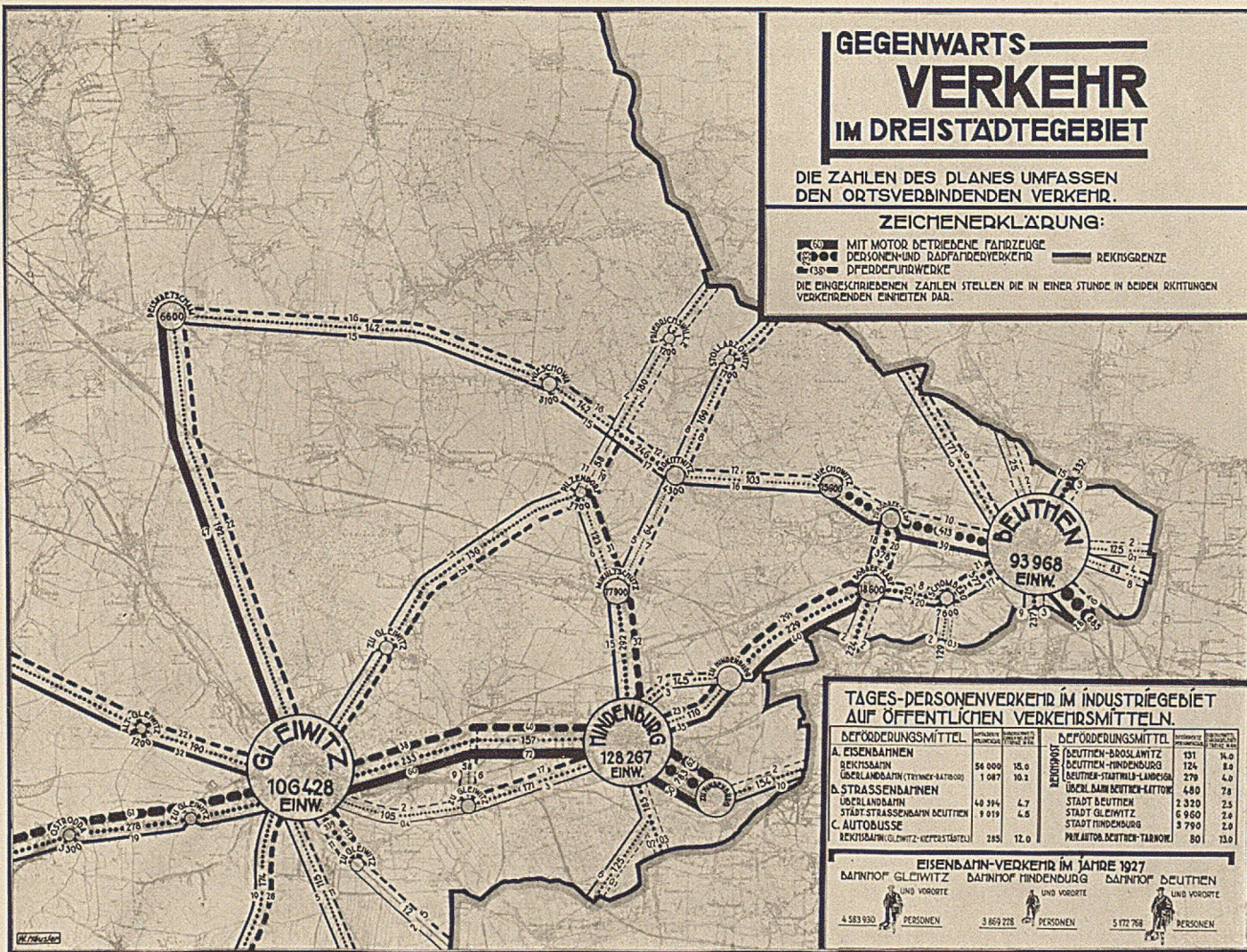
GEGENWARTS VERKEHR IM DREISTÄDTEGEBIET

DIE ZAHLEN DES PLANES UMFASSEN DEN ORTSVERBINDENDEN VERKEHR.

ZEICHENERKLÄRUNG:

- MIT MOTOR BETRIEBENE FAHRZEUGE
- PERSONEN- UND RADFAHRTVERKEHR
- PFERDEFUHRWERKE
- REKVISITENZE

Die eingeschriebenen Zahlen stellen die in einer Stunde in beiden Richtungen verkehrenden Einheiten dar.



TAGES-PERSONENVERKEHR IM INDUSTRIEGEBIET AUF ÖFFENTLICHEN VERKEHRSMITTELN.

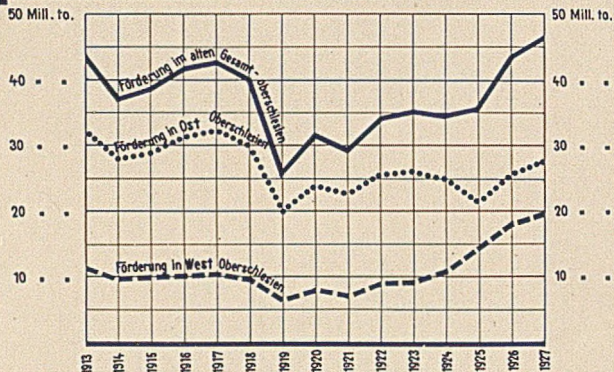
BEFÖRDERUNGSMITTEL	PERSONEN	WAGENZUG	BEFÖRDERUNGSMITTEL	PERSONEN	WAGENZUG
A. EISENBÄHNNEN			BEUTHEN-BROSLAWITZ	131	14,0
BEUTHENBAHN	54 000	15,0	BEUTHEN-TINSBURG	124	14,0
ÜBERLANDBAHN (TINSBURG-BATHO)	1 087	10,3	BEUTHEN-STÄDTLICH-LANDESB.	279	4,0
B. STRASSENBAHNNEN			ÜBERL. AMM. BEUTHEN-KATTOW	480	7,8
ÜBERLANDBAHN	40 384	4,7	STADT BEUTHEN	2 320	2,5
STADT-STRASSENBAHN BEUTHEN	9 019	4,5	STADT GLEIWITZ	6 960	2,0
C. AUTOBUSSE			STADT TINSBURG	3 790	2,0
REKVISITENBAHN GLEIWITZ-KEPPESTÄDTL.	285	12,0	PAULASTB. BEUTHEN-TARKOW	80	13,0

EISENBAHN-VERKEHR IM JANUAR 1927

BAHNHOF GLEIWITZ	BAHNHOF TINSBURG	BAHNHOF BEUTHEN
UND VORORTE	UND VORORTE	UND VORORTE
4 583 930 PERSONEN	3 869 228 PERSONEN	5 172 752 PERSONEN

*
↑
*

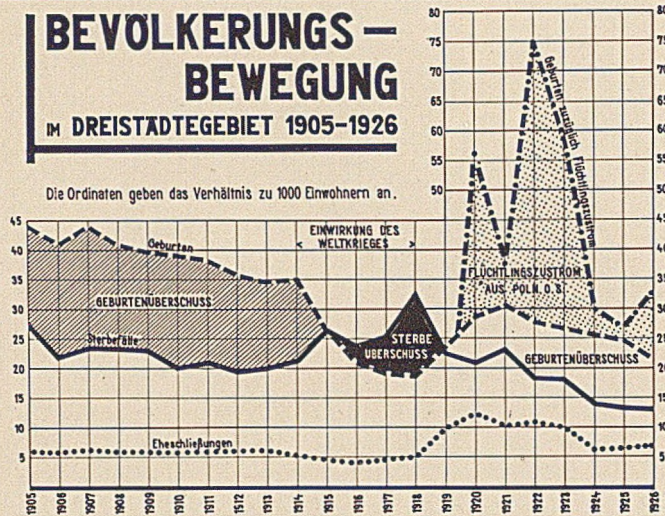
GESAMT STEINKOHLENFÖRDERUNG IN WEST UND OST OBERSCHLESIEN



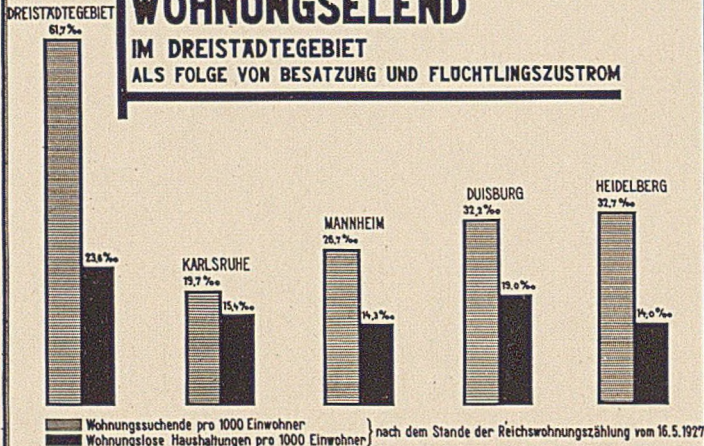
BEVÖLKERUNGS- BEWEGUNG

IM DREISTÄDTEGEBIET 1905-1926

Die Ordinaten geben das Verhältnis zu 1000 Einwohnern an.

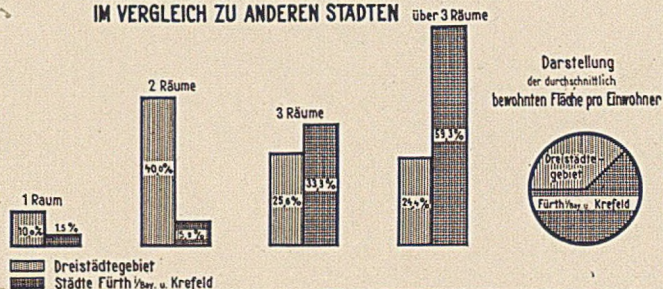


WOHNUNGSELEND IM DREISTÄDTEGEBIET ALS FOLGE VON BESATZUNG UND FLÜCHTLINGSZUSTROM



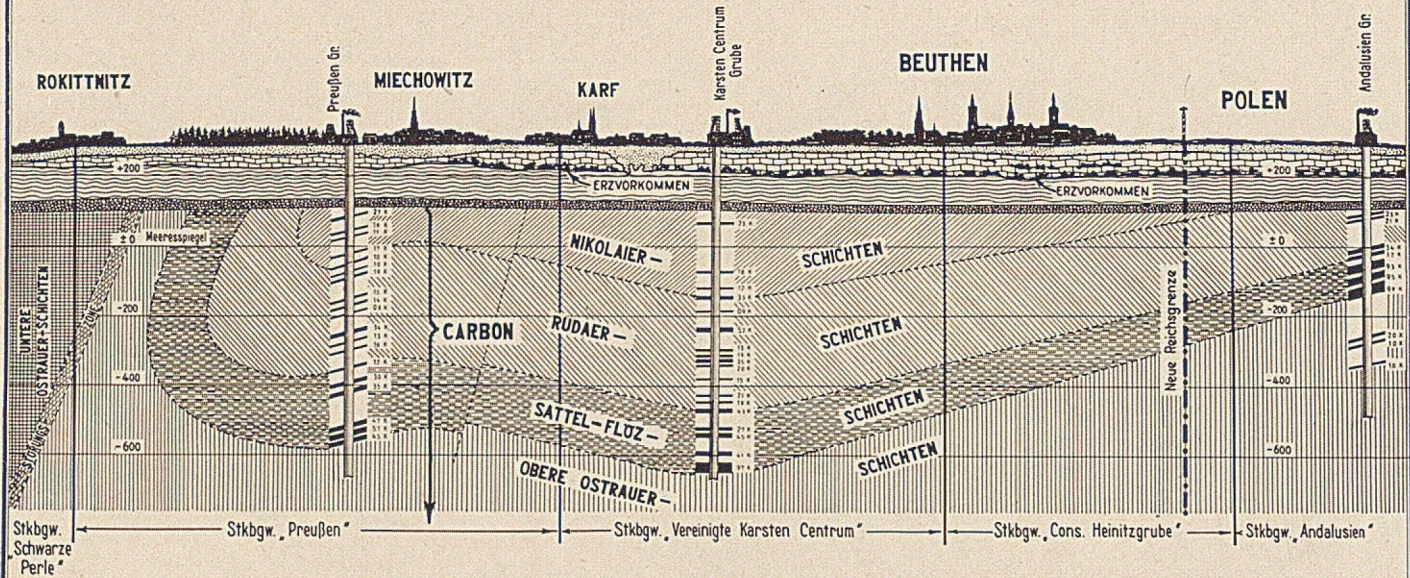
ÜBERWIEGEN DER KLEINWOHNUNGEN IM DREISTÄDTEGEBIET

WOHNKLASSEN IM DREISTÄDTEGEBIET
IM VERGLEICH ZU ANDEREN STÄDTEN

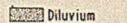
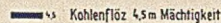
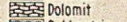
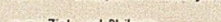
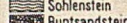



OST-WEST-PROFIL DURCH DIE BEUTHENER ERZ- UND STEINKOHLENMULDE

Kohlenmenge unter 1qm Tagesfläche = ca. 64 cbm = 70 to.
Zinkkonzentrate " " " = ca. 6 cbm = 15 to.



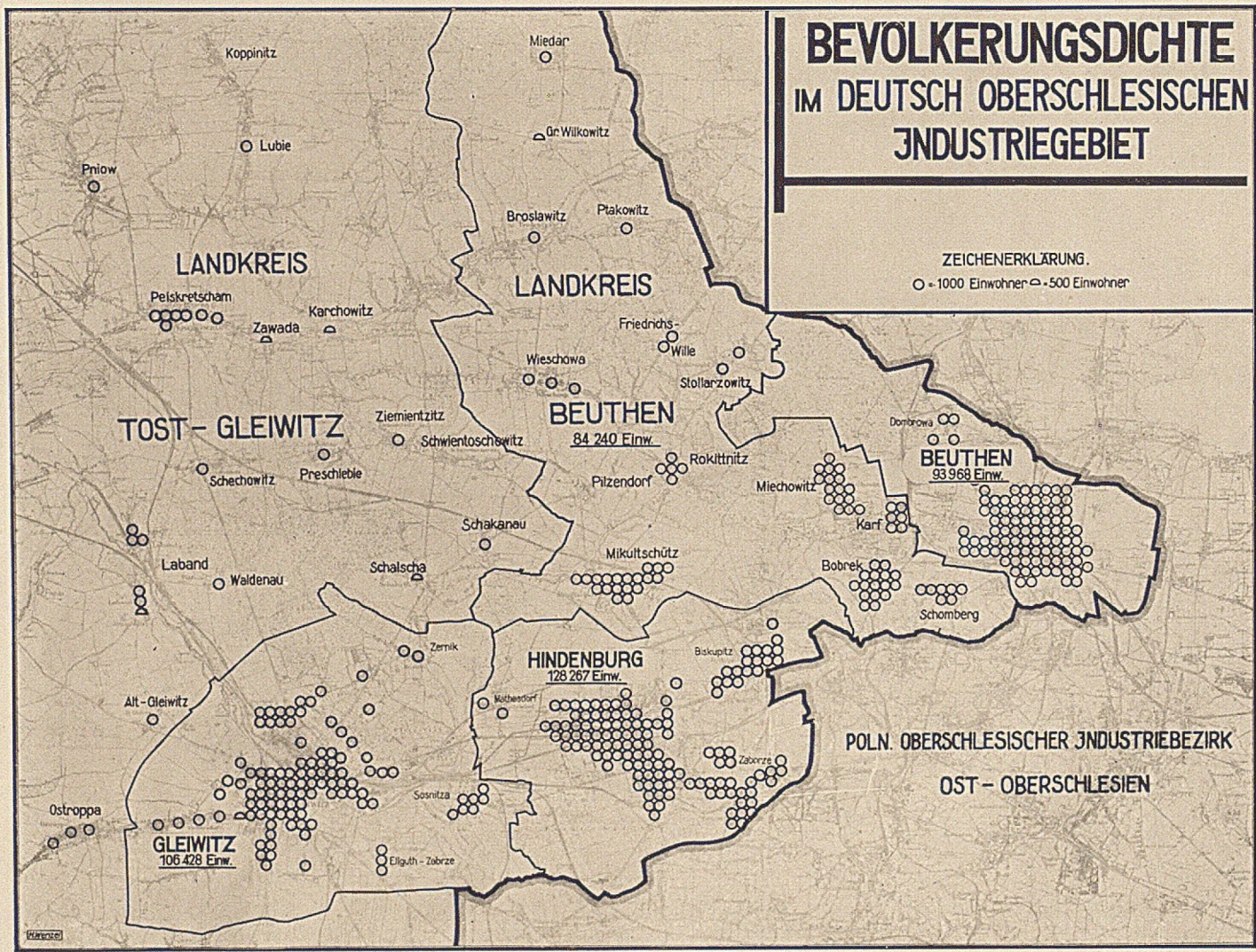
ZEICHENERKLÄRUNG:

- | | | | |
|---|---------------|--|-----------------------------|
|  | Diluvium |  | Kohlenflöz 4,5m Mächtigkeit |
|  | Dolomit |  | Zink- und Bleilager |
|  | Sohlenstein | | |
|  | Buntsandstein | | |
- } Triasformation

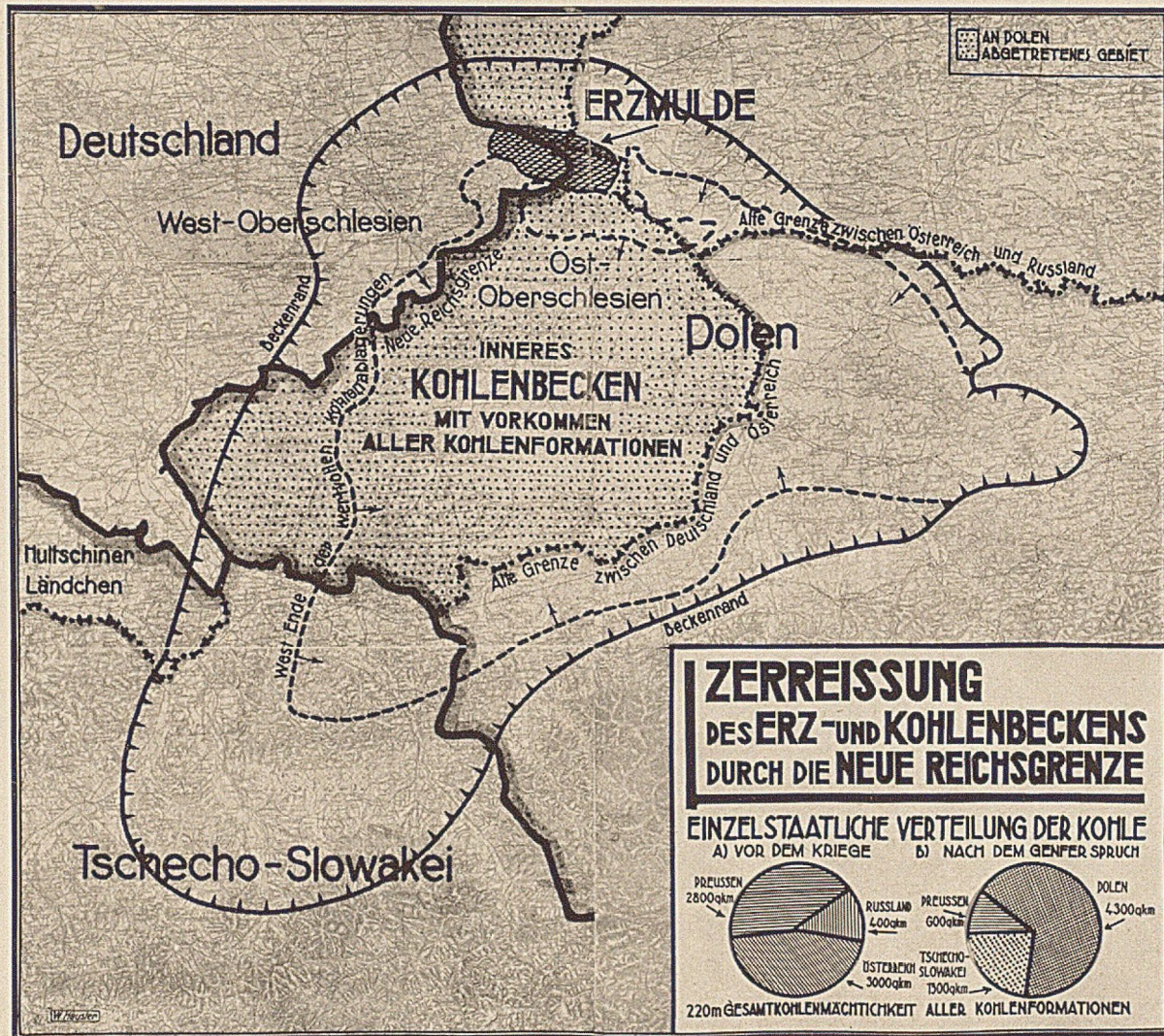
BEVÖLKERUNGSDICHTE IM DEUTSCH OBERSCHLESISCHEN INDUSTRIEGEBIET

ZEICHENERKLÄRUNG.

○ - 1000 Einwohner ○ - 500 Einwohner

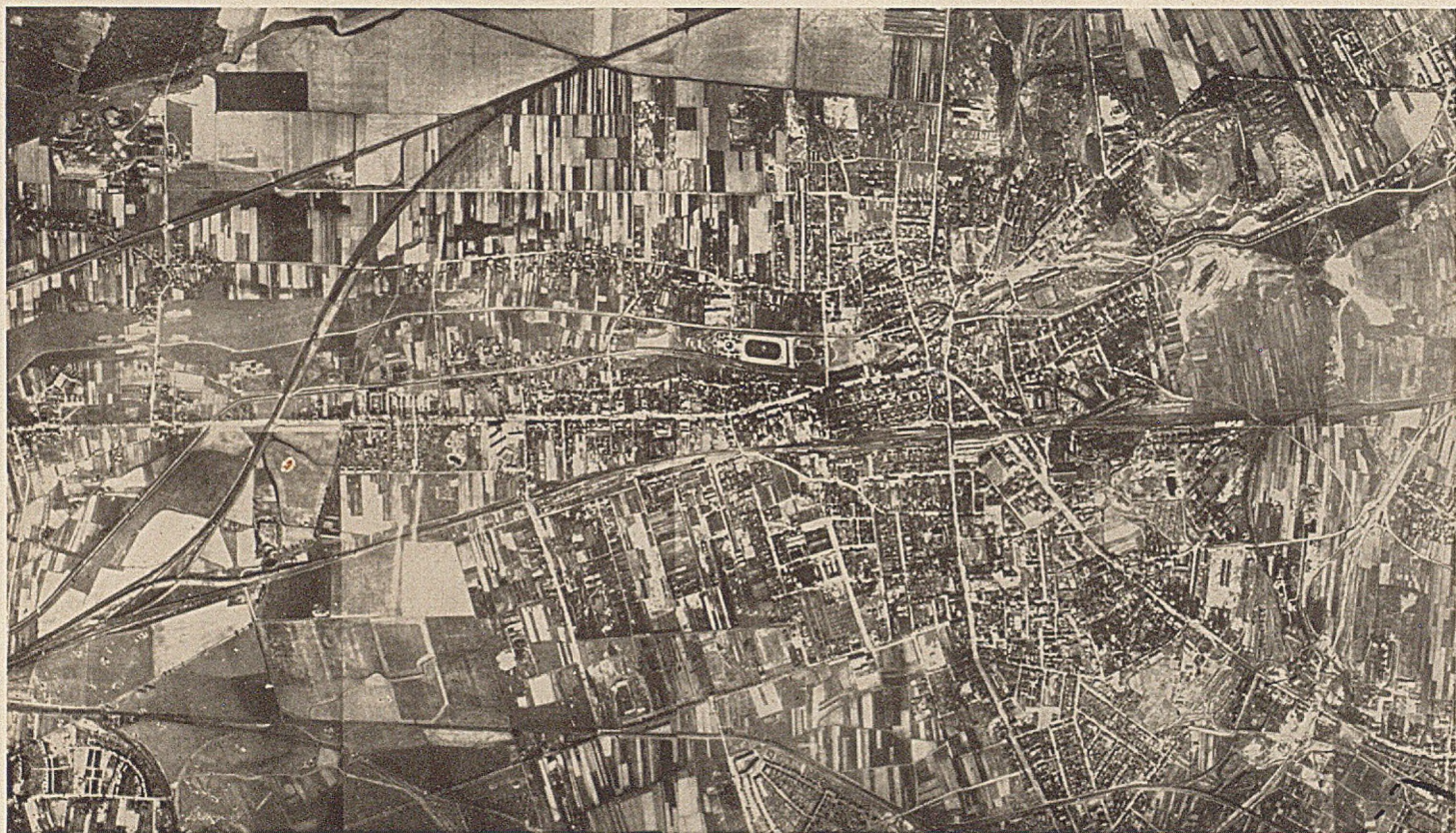


*
S
*





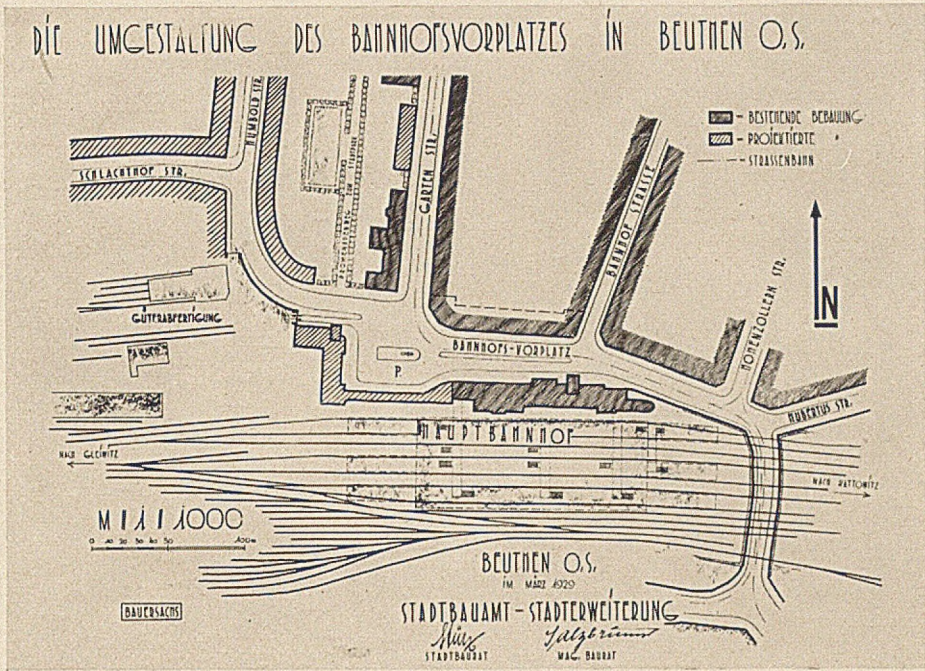
STADT BEUTHEN



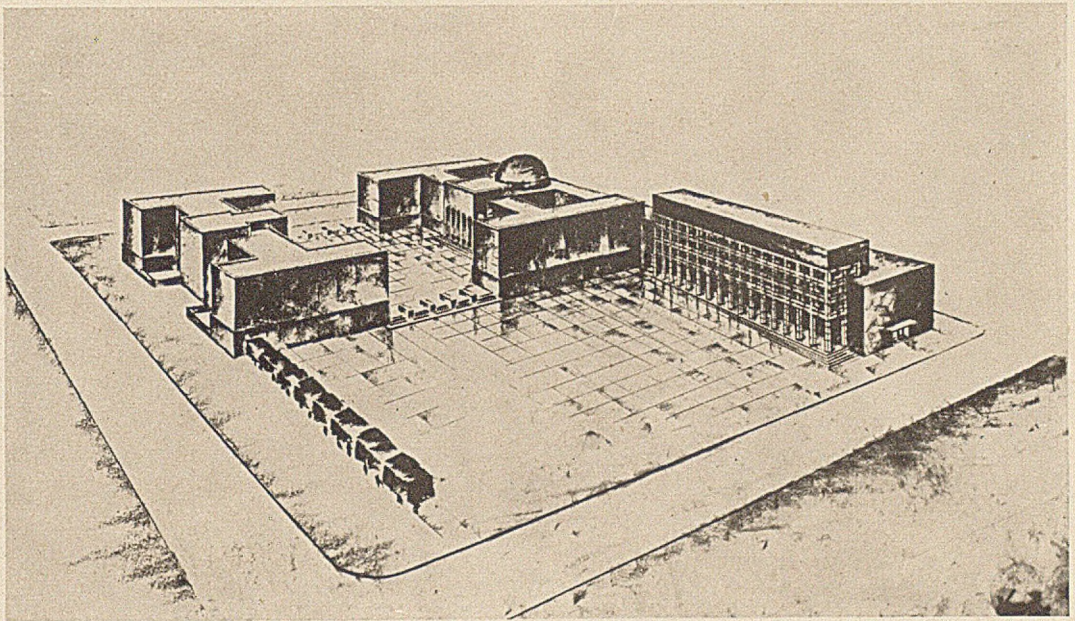
STADT HINDENBURG



STADT GLEIWITZ

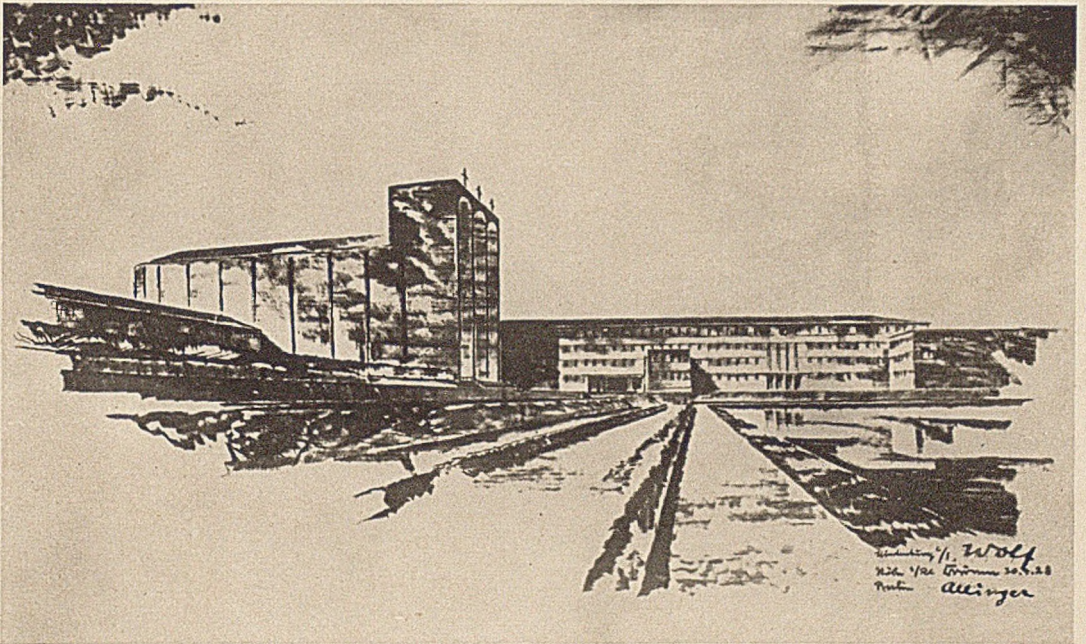
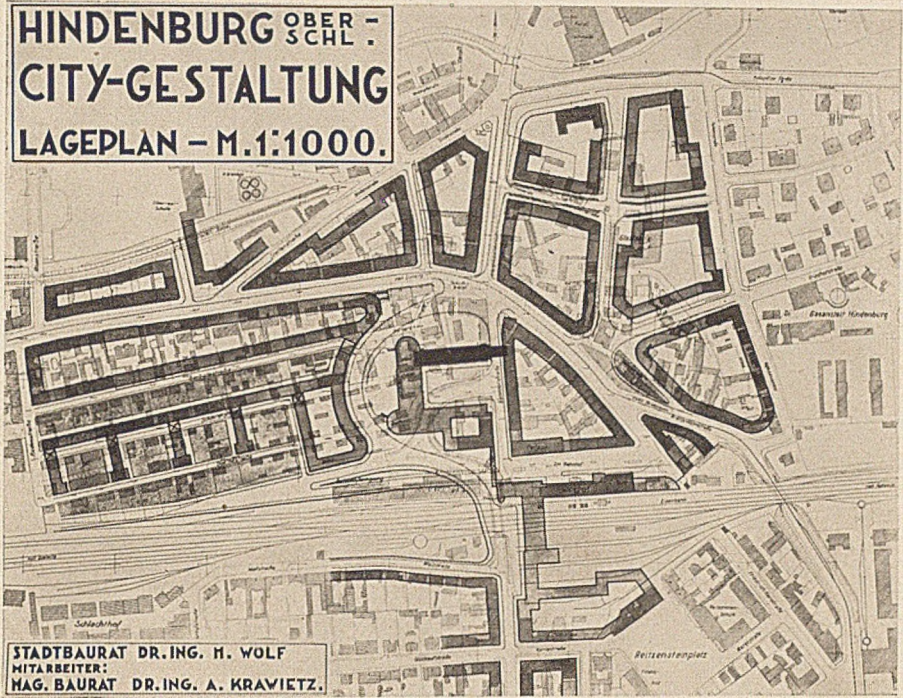


BEUTHEN. UMGESTALTUNG DES BAHNHOFVORPLATZES

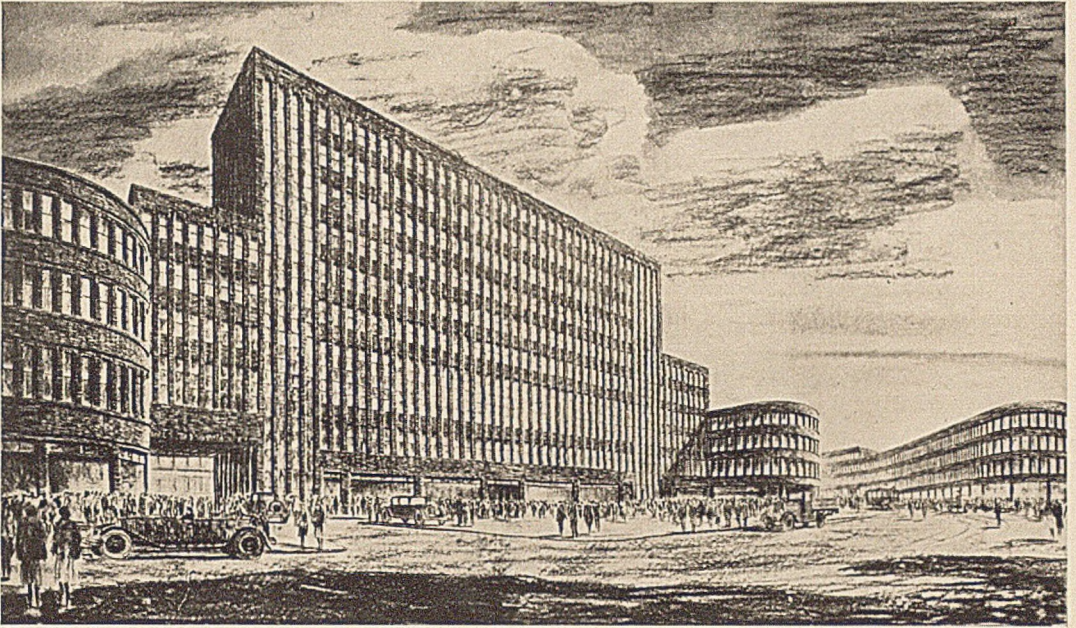


BEUTHEN. BEBAUUNG DES MOLTKEPLATZES

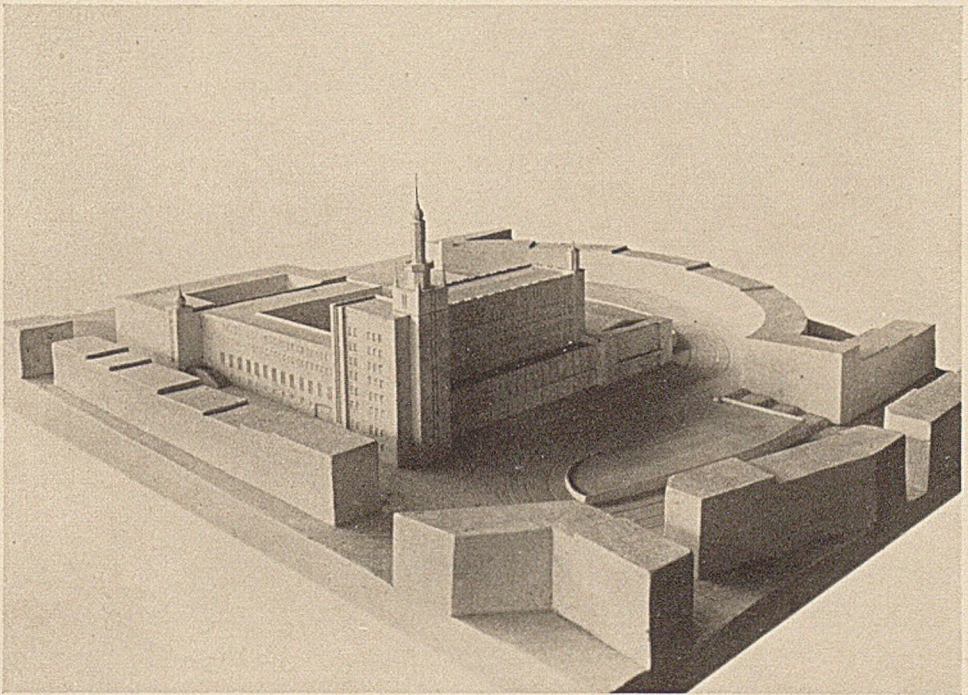
**HINDENBURG OBER -
SCHL -
CITY-GESTALTUNG
LAGEPLAN - M.1:1000.**



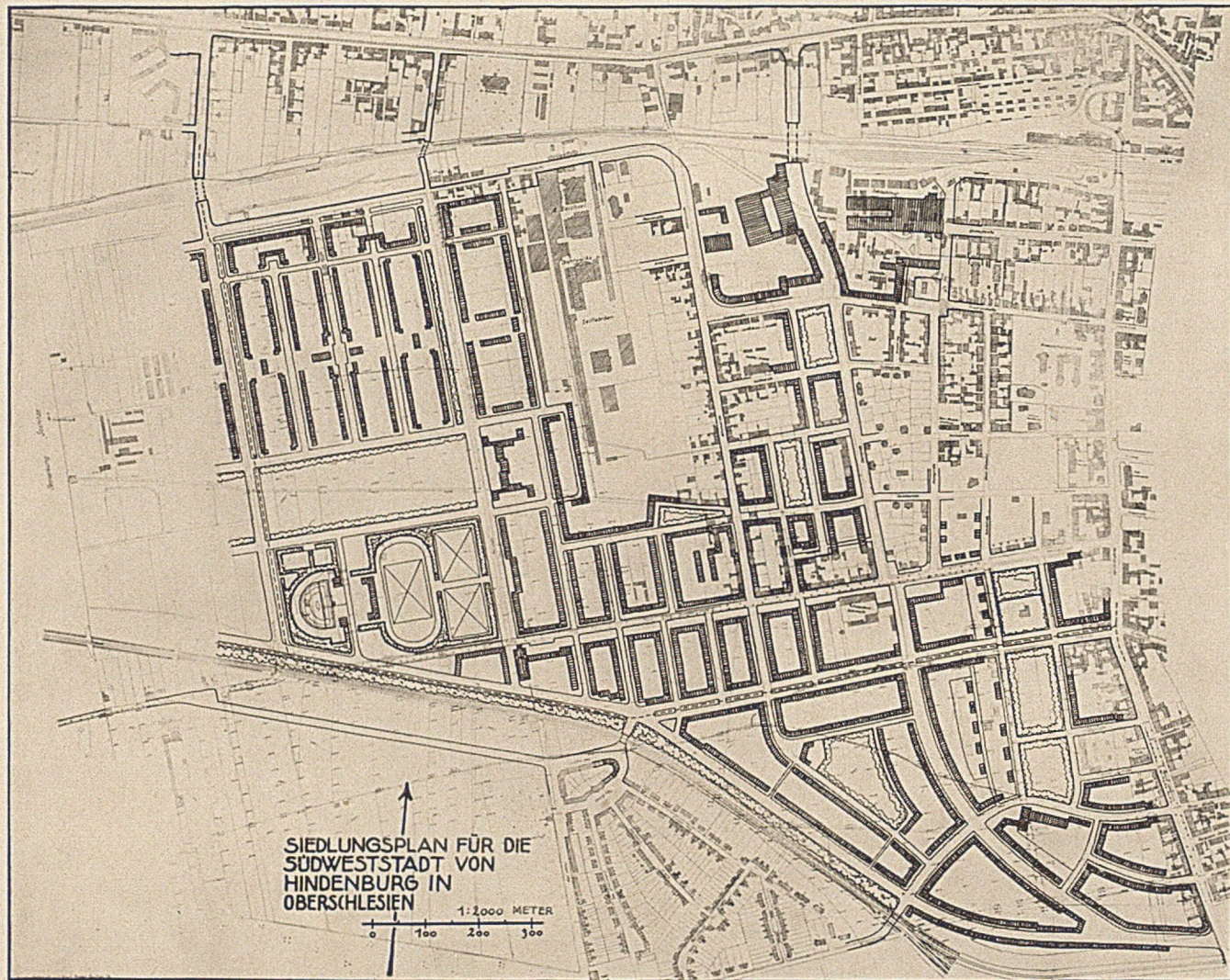
HINDENBURG. CITYGESTALTUNG. MONTAGMARKT MIT KAMILLUSKIRCHE, BERUFS-
SCHULE UND OBERREALSCHULE. STÄDTEBAULICHE UND ARCHITEKTONISCHE GE-
STALTUNG: STADTBAURAT DR.-ING. WOLF, HINDENBURG; PROFESSOR BÖHM, KÖLN;
GARTENARCHITEKT ALLINGER, BERLIN



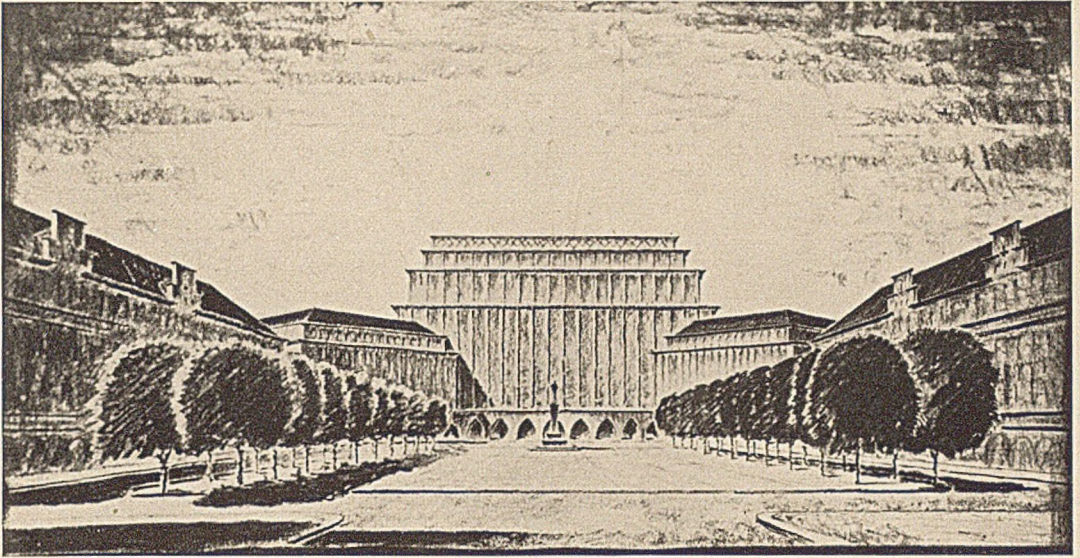
HINDENBURG. CITYGESTALTUNG (VERWALTUNGSGEBAUDE UND GESCHÄFTSHÄUSER)
 STÄDTEBAULICHE AUFSCHLIESSUNG: STADTBAURAT DR.-ING. WOLF;
 ARCHITEKTONISCHE GESTALTUNG: PROFESSOR POELZIG



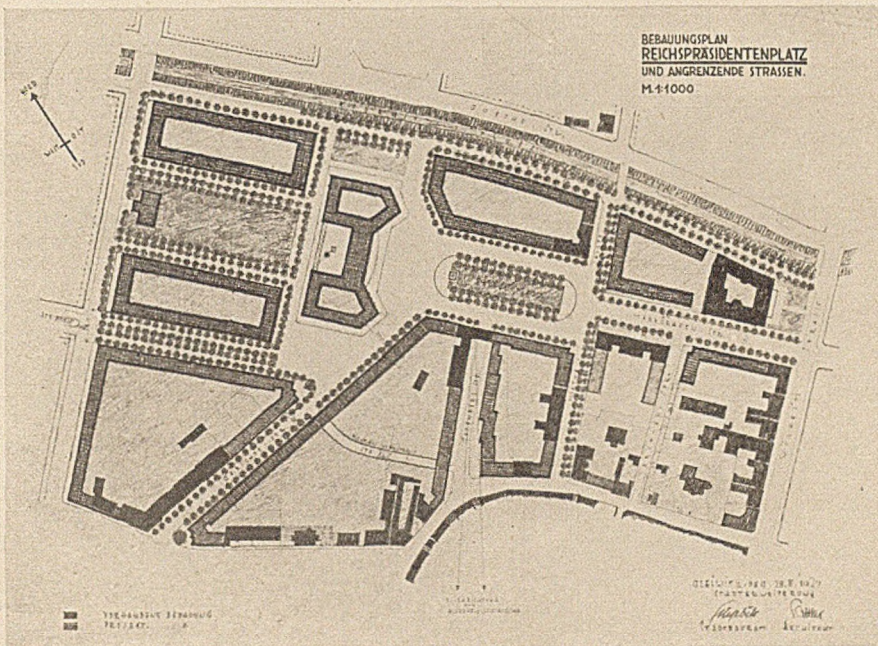
HINDENBURG. CITYGESTALTUNG (RATHAUS UND GESCHÄFTSHÄUSER)
 STÄDTEBAULICHE AUFSCHLIESSUNG: STADTBAURAT DR.-ING. WOLF;
 ARCHITEKTONISCHE GESTALTUNG: PROFESSOR BONATZ



SIEDLUNGSPLAN FÜR DIE SÜDWESTSTADT VON HINDENBURG

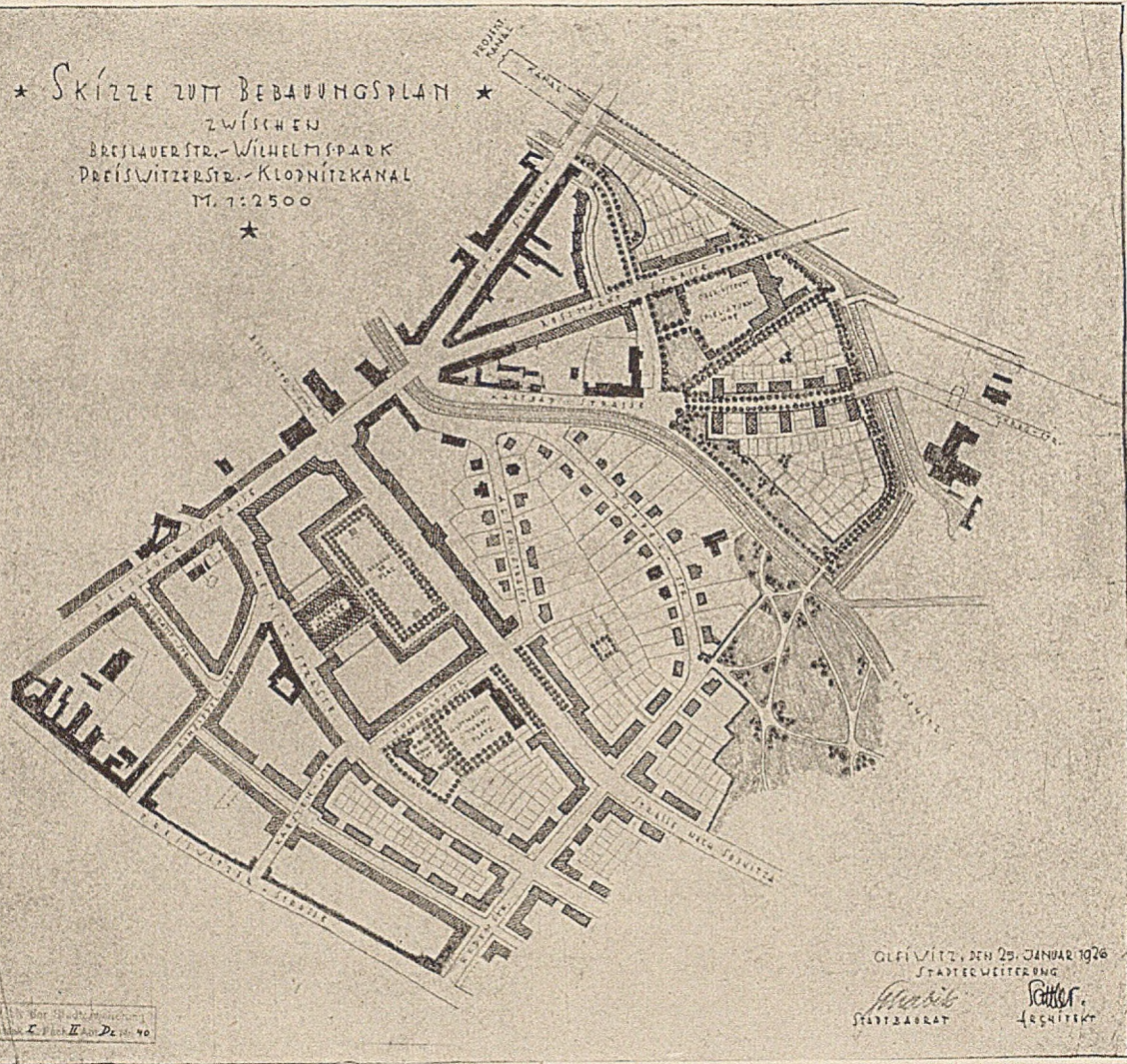


GLEIWITZ. MODELLSKIZZE FÜR DIE GESTALTUNG DES REICHSPRÄSIDENTENPLATZES
MIT RATHAUS. VERFASSER: STADTBAURAT SCHABIK;
MITARBEITER: STADTBAUMEISTER SÄTTLER



GLEIWITZ. BEBAUUNGSPLAN DES REICHSPRÄSIDENTENPLATZES
UND ANGRENZENDEN STRASSEN

★ SKIZZE ZUM BEBAUUNGSPLAN ★
 ZWISCHEN
 BRESLAUER STR. - WILHELMSPARK
 PREISWITZER STR. - KLODNITZKANAL
 M. 1:2500
 ★



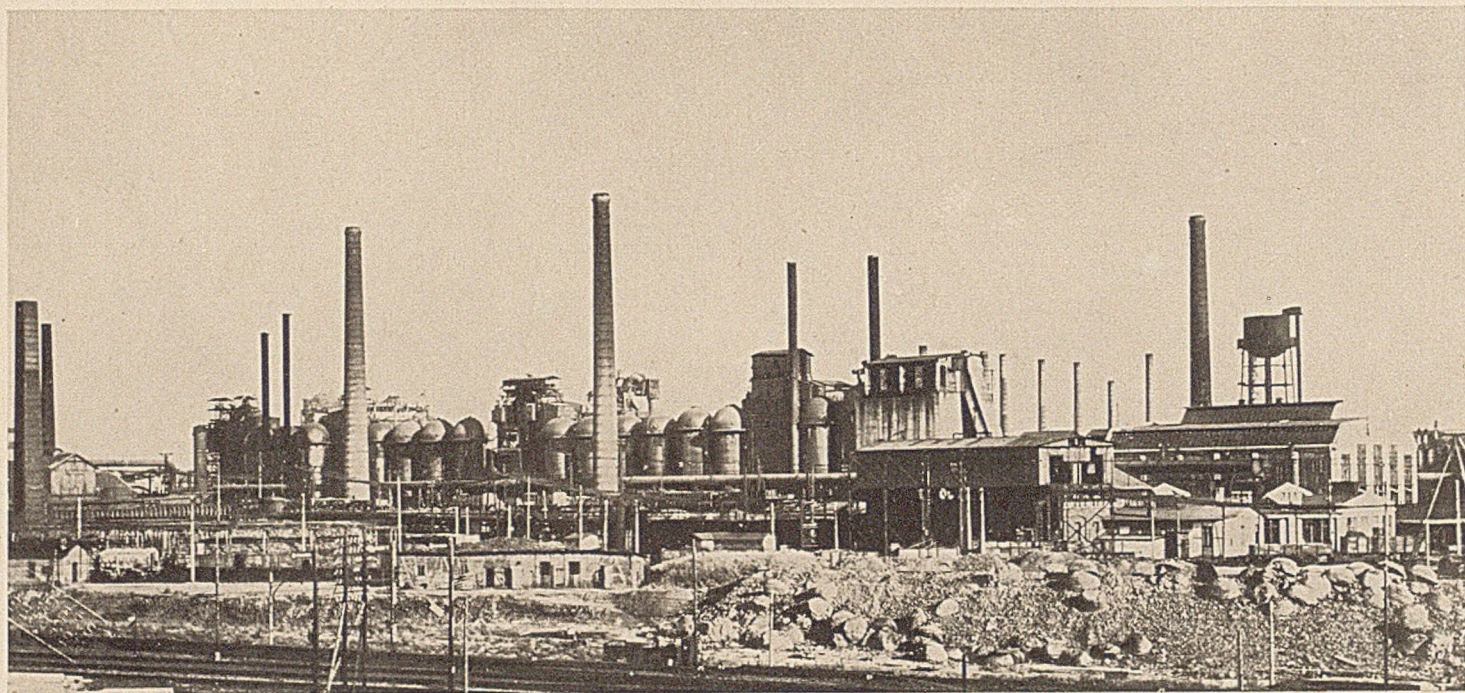
Arch. u. Ing. Büro
 L. F. II. A. D. Z. 10

GLEIWITZ, DEN 25. JANUAR 1926
 STADTVERWEITERUNG

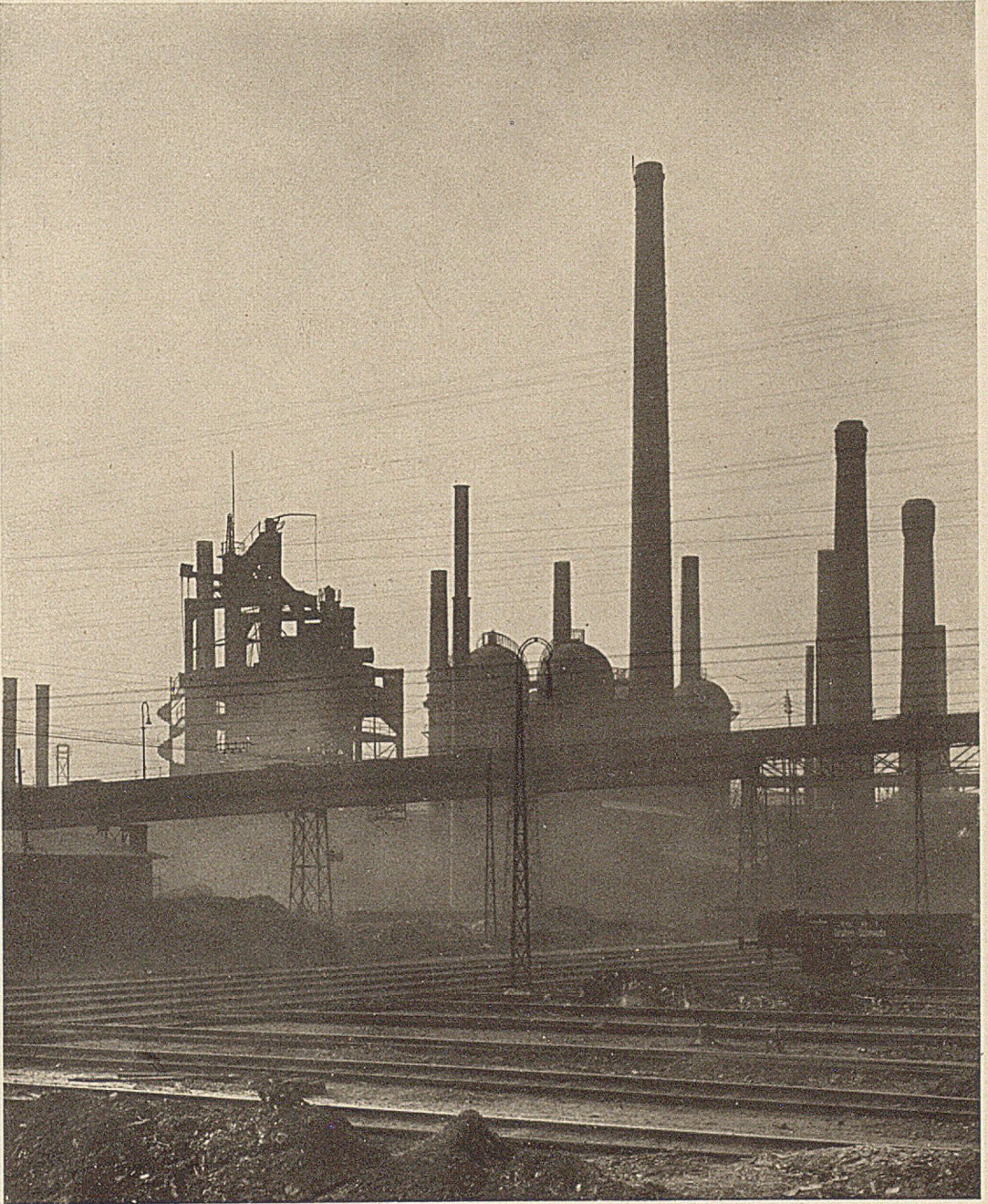
M. W. S.
 STADTBÜRGER

Sattler
 TECHNIKER

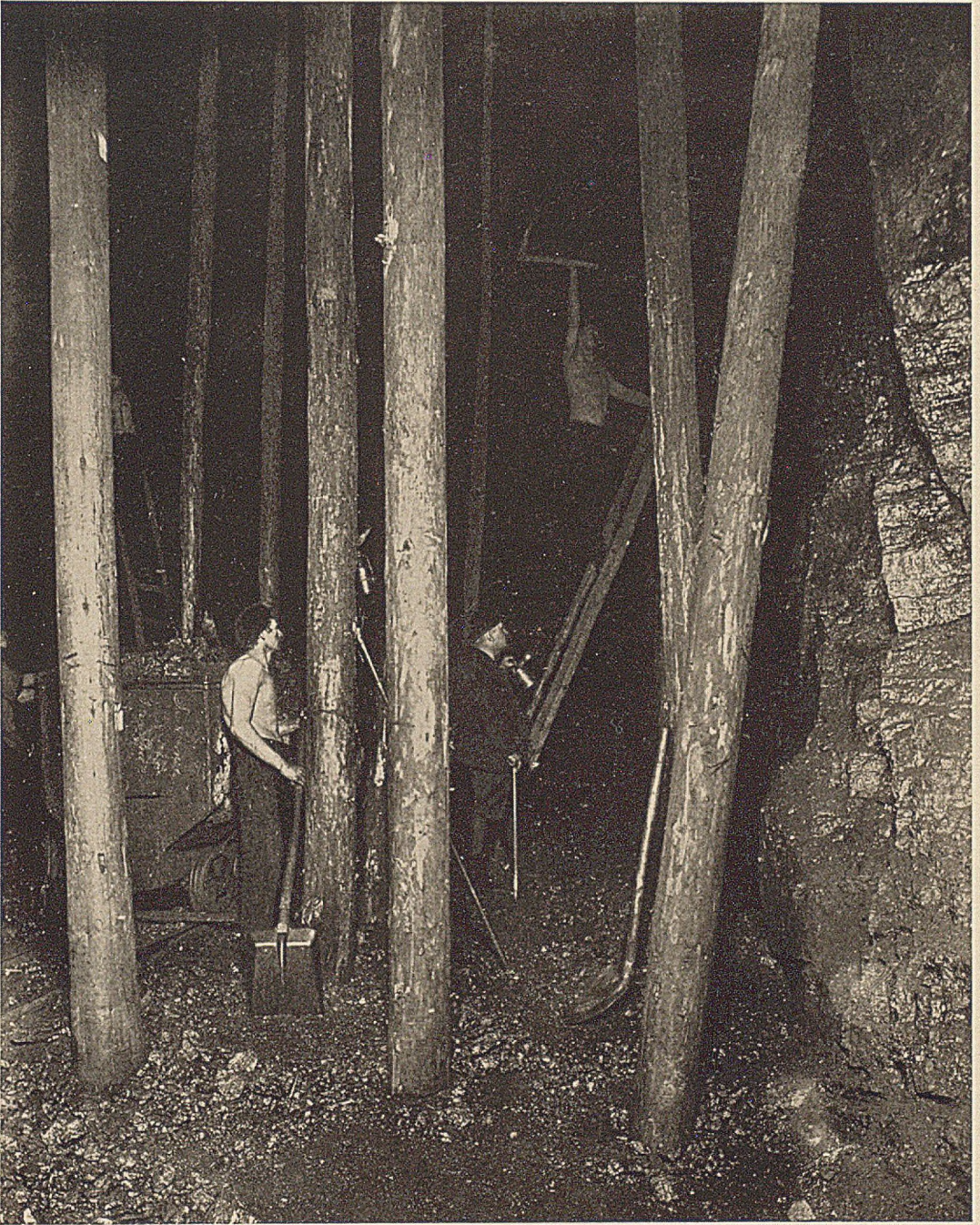
GLEIWITZ. BEBAUUNGSPLAN



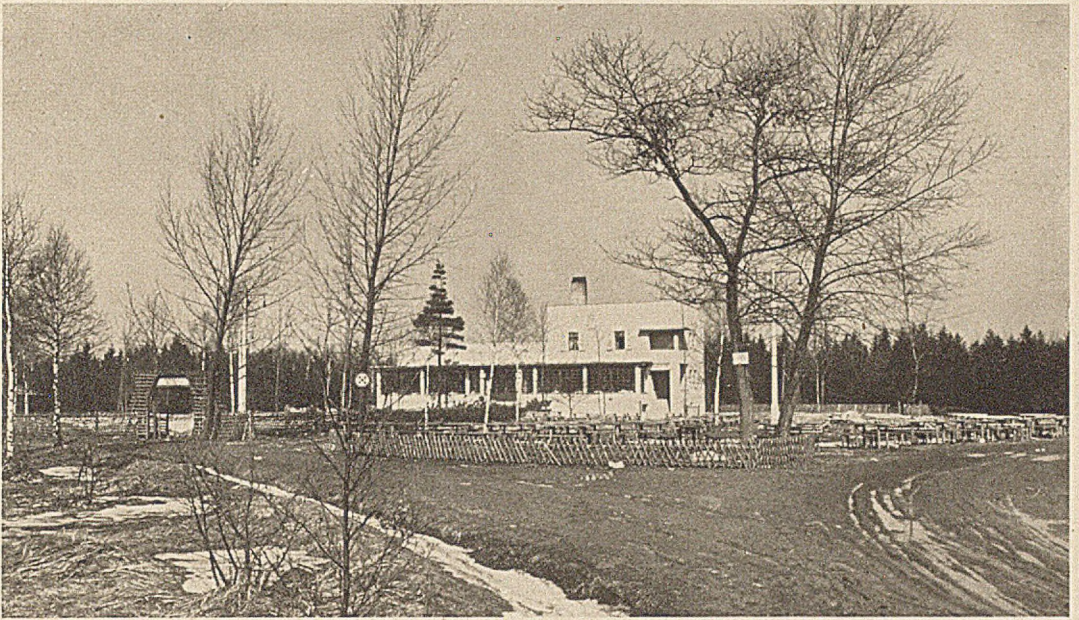
LANDKREIS BEUTHEN. HOCHOFENANLAGE DER JULIENHÜTTE IN BOBREK



HINDENBURG. ORTSTEIL BORSIGWERK. TEILANSICHT DER HOCHOFENANLAGE
DER BORSIGWERK A.-G.



DIE MÄCHTIGKEIT DER OBERSCHLESISCHEN KOHLENFLÖZE (BIS 14 METER HOCH)

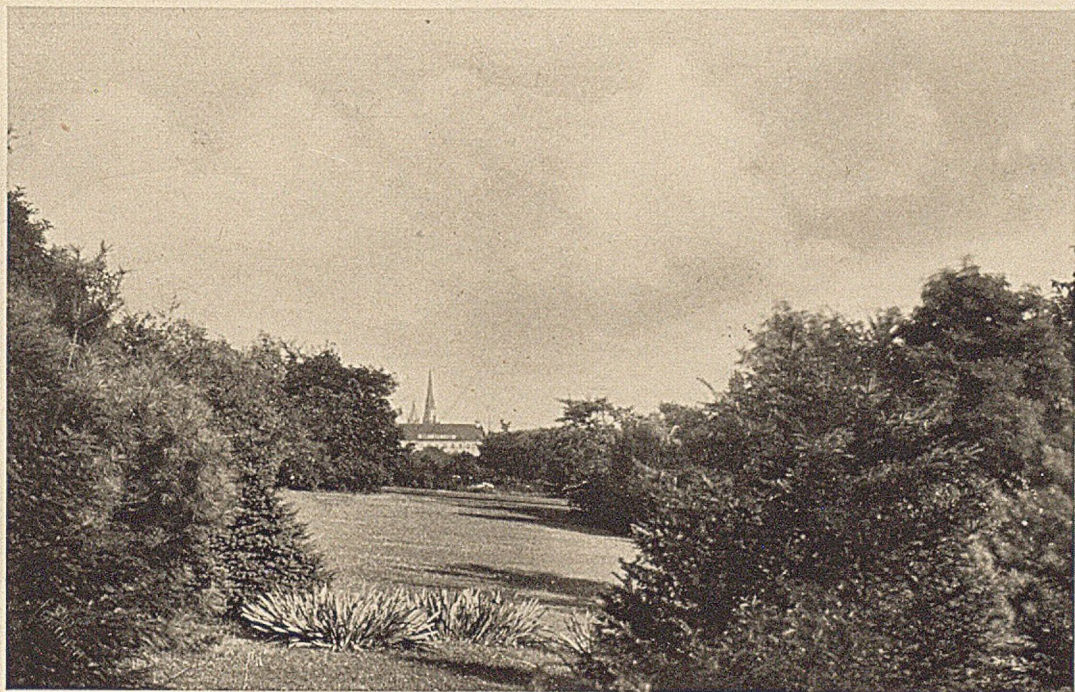
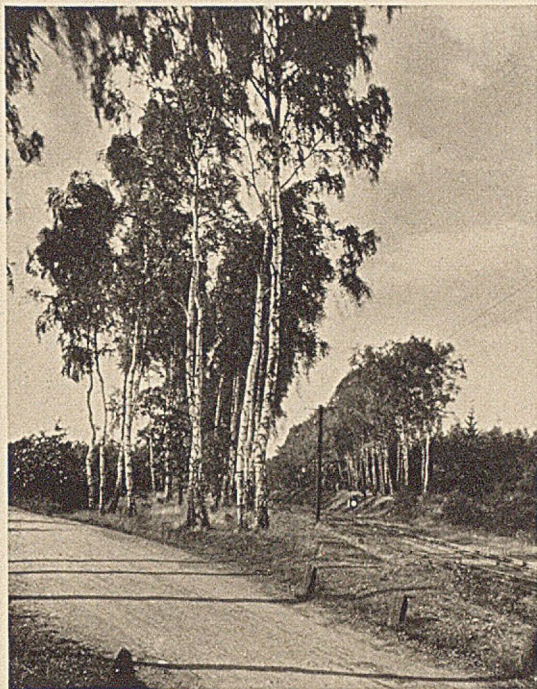


LANDKREIS BEUTHEN. ROKITTNITZ. KREISSCHÄNKE IM WALDPARK



GLEIWITZ. KLODNITZKANAL. BLICKRICHTUNG AUF SCHLEUSE 17, PETERSDORF

BEUTHEN. BIRKENWEG IM STADTWALD



BEUTHEN. PARTIE IM STADTPARK

BG Politechniki Śląskiej
nr inw.: 102 - 131645



Dyr.1 131645

