

ZENTRALBLATT DER BAUVERWALTUNG

VEREINIGT MIT

ZEITSCHRIFT FÜR BAUWESEN

MIT NACHRICHTEN DER REICHS- U. STAATSBEHÖRDEN · HERAUSGEGEBEN IM PR. FINANZMINISTERIUM
SCHRIFTFLEITER: DR.-ING. NONN UND DR.-ING. e. h. GUSTAV MEYER

BERLIN, DEN 6. JUNI 1934

54. JAHRGANG, HEFT 23

Alle Rechte vorbehalten.



Abb. 1. Gesamtansicht, von Neuyork aus gesehen.

DIE GEORGE-WASHINGTON-BRÜCKE BEI NEUYORK UND DIE STRASSENFÜHRUNG AN DEN BRÜCKENKÖPFEN

Bis zum 24. Oktober 1931 bildete die Bearmountain-Brücke bei Peeksville, weit oberhalb der Südspitze der Insel Manhattan gelegen, den ersten Übergang über den Hudson-Fluß von der Mündung her¹⁾. Mit 497,8 m Lichtweite ihrer Hauptöffnung ist sie schon ein sehr beachtliches Bauwerk, sie tritt aber weit zurück hinter der 60 km flußabwärts gelegenen George-Washington-Brücke, die in den Jahren 1927 bis 1931 gebaut worden ist²⁾. Diese hat mehr als

die doppelte Lichtweite bei einer Spannweite von 1067,5 m. Über dieses Bauwerk selbst soll nachstehend nur kurz berichtet, hauptsächlich aber seine Eingliederung in das Verkehrsnetz seiner Umgebung behandelt werden.

In den letzten Jahren hatten sich der nördliche Teil der Insel Manhattan, der dahinter liegende Stadtteil Bronx und der Bezirk West-Chester lebhaft entwickelt, und wenn auch unmittelbar gegenüber auf dem östlichen Flußufer noch viel unbebautes Gelände lag, so gab es doch in seinem Hinterland verkehrsreiche

¹⁾ Vgl. Zentralblatt der Bauverwaltung 1927, S. 172; — ²⁾ ebenda 1928, S. 683; 1930, S. 367; 1931, S. 750.



Abb. 2. Übersichtsplan der Brücken und Verkehrswege von Newyork. (Die Abbildungen 2 bis 4 sind der von der American Society of Civil Engineers im Jahre 1933 herausgegebenen Veröffentlichung über die Brücke entnommen.)

Ortschaften, die nach einer Verbindung mit dem Westufer des Hudson drängten. Diese Umstände legten die Brückenbaustelle innerhalb gewisser, allerdings noch ziemlich weiter Grenzen fest, und es galt nun, die Lage der Brücke so zu bestimmen, daß beim Bau die geringsten Schwierigkeiten zu überwinden sein würden. Die Gestalt der Ufer am Nordende der Insel Manhattan und auf dem gegenüberliegenden Ufer ist für den Bau einer Brücke insofern günstig, als das Gelände auf der Seite von Newjersey etwa 150 m hinter der Uferlinie ungefähr 85 m, auf Newyorker Seite etwa 300 m hinter der Uferlinie ungefähr 60 m hoch liegt. Es war also ohne erhebliche Schwierigkeiten möglich, die Fahrbahn der Brücke, für die eine lichte Höhe von 61 m über dem Wasserspiegel des Hudson gefordert wurde, an die beiderseits vorhandenen Straßennetze anzuschließen. Den Ausschlag für die Wahl der Brückenbaustelle gab ein Geländevorsprung auf dem östlichen Ufer. Bodenuntersuchungen zeigten, daß der Baugrund an dieser Stelle zur Aufnahme der Pfeiler geeignet war. Vergleichende Pläne und Berechnungen führten zu dem Entschluß, eine Kabelhängebrücke zu bauen; die Lage ihrer Pfeiler wurde so gewählt, daß die Kabel eine Länge von 1067,5 m überbrücken müssen. Die vier Rückhalte-kabel überspannen Längen von 186 und 198 m und haben je einen Durchmesser von 91,4 cm. Für die Kabel ist ein kalt gezogener Draht verwendet, von dem verlangt wurde, daß er eine Mindestfestigkeit von 16 470 kg/cm² haben soll; die Streckgrenze soll bei 10 550 kg/cm² liegen. Der gelieferte Draht hat diese Grenzen noch etwas überschritten. Die Kabel ruhen auf Türmen, die sich 180 m über Mittelwasser erheben. An ihnen hängt die 27,45 m breite Fahrbahn mit ihren beiderseits ausgekragten Fußwegen von 3,05 m Breite. Von der Fahrbahn sind bis jetzt nur zwei seitliche Streifen von 8,77 m Breite befestigt;

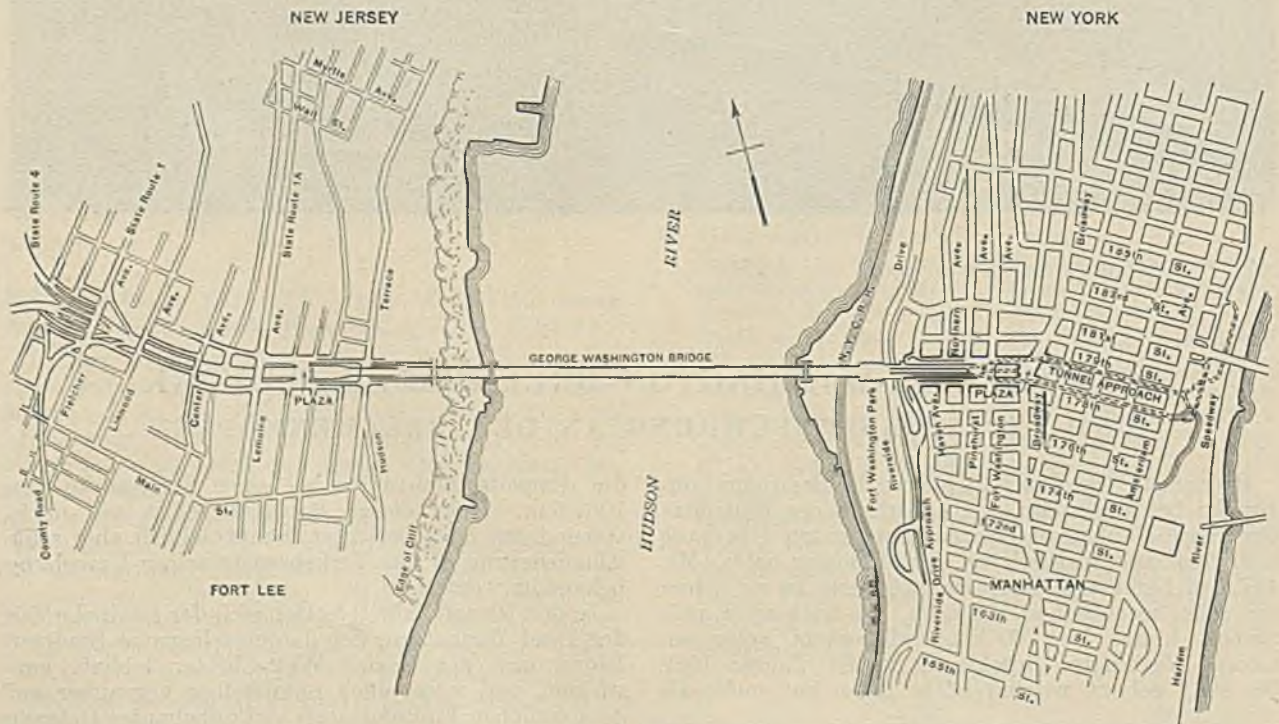


Abb. 3. Lageplan der Brücke zwischen Newyork und Newjersey.

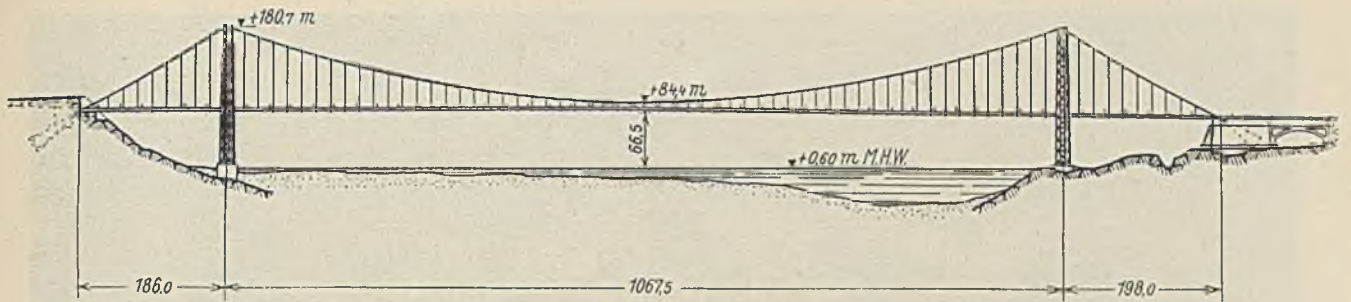


Abb. 4. Längsschnitt.

der mittlere Streifen (vgl. Abb. 6) soll erst fertiggestellt werden, wenn die beiden seitlichen zur Aufnahme des Verkehrs nicht mehr ausreichen. Ebenso sieht der Entwurf ein zweites Geschoß unterhalb der jetzigen Fahrbahn zur Aufnahme einer Schnellbahn mit vier Gleisen für die Zukunft vor.

Bei einer Brücke, von der man erwartet, daß sie gegen Mitte des Jahrhunderts einen Verkehr von 15 Millionen Fahrzeugen, nach neueren Schätzungen sogar von 25 Millionen Fahrzeugen im Jahre aufzunehmen haben wird, spielt natürlich der Anschluß an das Straßennetz auf den benachbarten Ufern eine ausschlaggebende Rolle; eine Brücke von den Abmessungen der George-Washington-Brücke hat geradezu nur einen Sinn, wenn der Strom der Fahrzeuge, der sich über sie bewegt, auch ungehindert von den anschließenden Straßen auf sie geleitet werden und sich von ihr auf sie verteilen kann.

Am Ufer der Insel Manhattan führt bekanntlich die Hochstraße für den Schnellverkehr „Riverside Drive“ hin (Abb. 3 u. 7); sie liegt an der Kreuzung 35 m

unter der Brückenrampe, die als Wölfbücke von 60 m Lichtweite ausgeführt wurde. Dagegen waren umfangreiche Straßenanlagen nötig, um die Fahrbahn der Schnellstraße und die der Brücke miteinander in Verbindung zu bringen.

Die Brückenrampe besteht an dieser Kreuzungstelle aus drei Teilen: einem unter 1:25 fallenden, 18,3 m breiten Mittelteil und zwei unter 1:55 steigenden, je 9,15 m breiten Seitenteilen. Neben ihr liegen zwei ansteigende Einbahnstraßen, die vom Riverside Drive auf die Brückenrampe führen. Jenseits der Vereinigung dieser beiden in entgegengesetzter Richtung ansteigenden Straßenzüge ist ein versenkter freier Platz vorgesehen; von ihm aus unterführen zwei Einbahntunnel den zur Brücke strebenden und den von ihr kommenden Verkehr unter dem Broadway, der die Insel Manhattan ungefähr in der Mitte in ihrer ganzen Länge durchziehenden Hauptstraße. Diese Tunnel reichen bis an das nach dem Harlem-Fluß gelegene Ufer der Insel Manhattan und münden hier in den Highbridge-Park; sie vermitteln den



Abb. 5. Brückenportal mit Rückhaltekel.

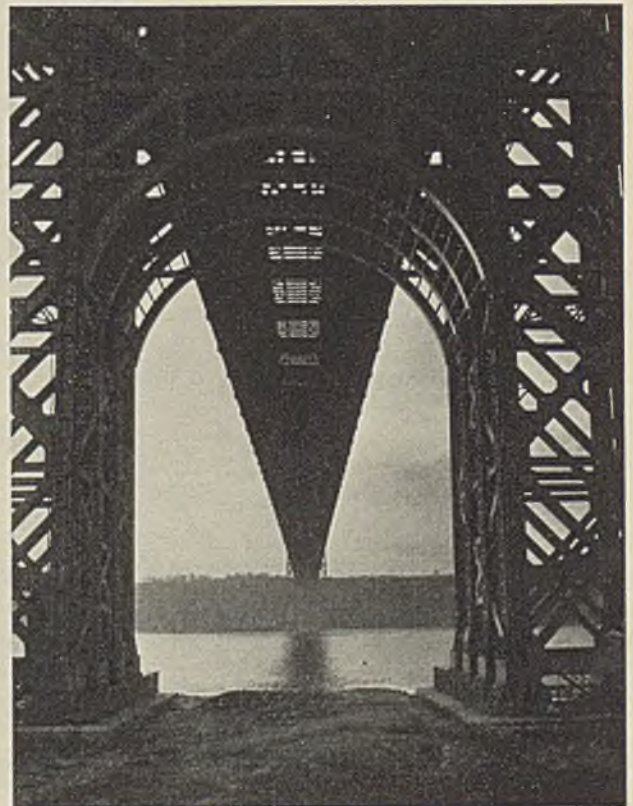
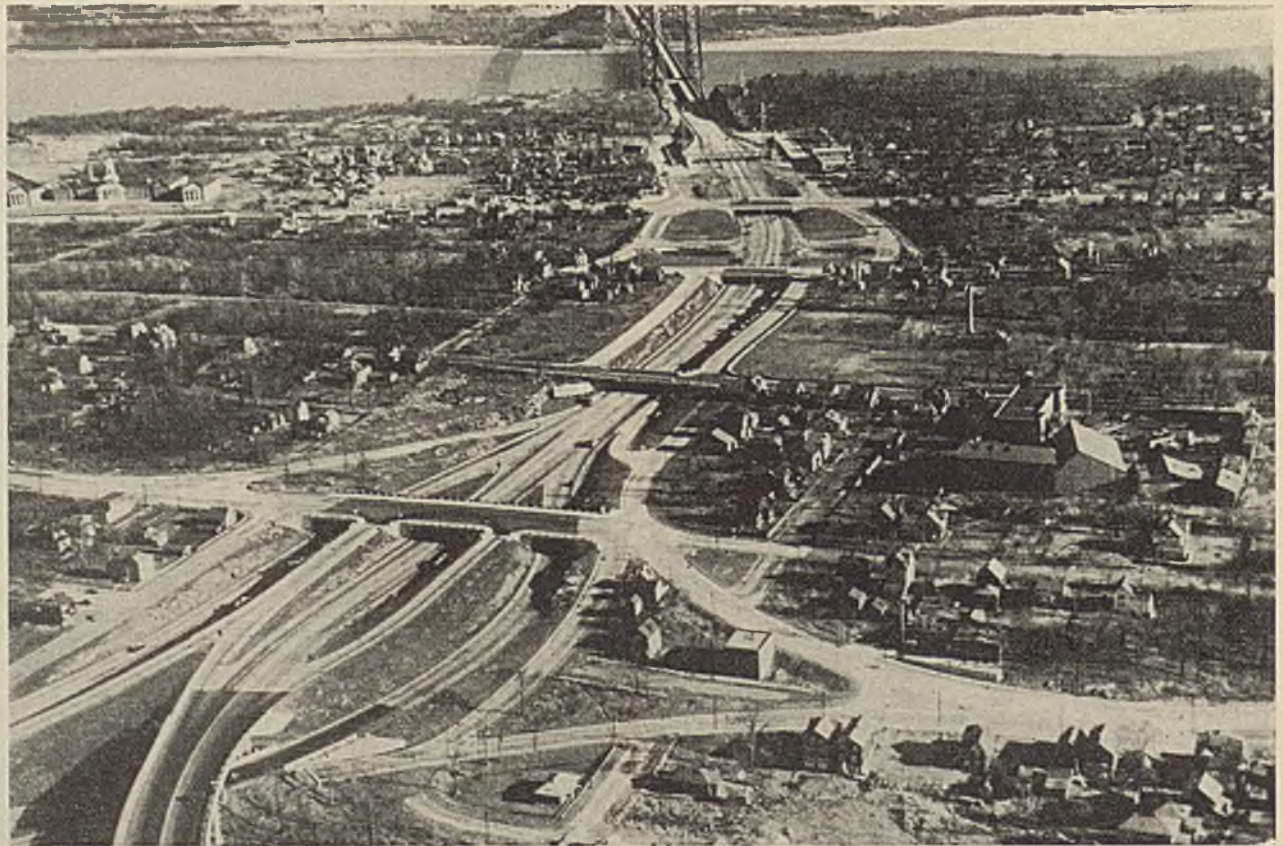


Abb. 6. Brückenuntersicht.



Phot. Associated Press (A. P. Photos).

Abb. 7. Straßenführung am Brückenkopf Newyork.



Phot. Associated Press (A. P. Photos).

Abb. 8. Straßenführung am Brückenkopf Neujersey.

Verkehr nach und von der Washington-Brücke über den Harlem-Fluß. Die verschiedenen Verkehrsströme nach der Brücke sind also vollständig voneinander getrennt und vereinigen sich erst auf dem 18,3 m breiten Mittelteil der Brückenrampe; entsprechend verlaufen die Verkehrsströme in der Gegenrichtung. Die vom Broadway kommenden Fahrzeuge, ebenso die die Tunnel benutzenden Fahrzeuge gelangen über den versenkten Vorplatz in geradliniger Fahrt auf die Brücke, entsprechend verläuft der Strom der Fahrzeuge in der Richtung vom Broadway und aus dem Einbahntunnel. Von den übrigen Straßen mündet der Verkehr in die eine der beiden seitlichen Rampen ein, die die Verbindung mit dem Riverside Drive herstellen, und zweigt auf der anderen Seite von dieser Rampe ab.

Auf der Seite von Neu Jersey führt die Zufahrtstraße zur Brücke (vgl. Abb. 3 und 8) zunächst in 27,5 m Breite durch einen 15 m tiefen Einschnitt; sie steigt hier 1:25, bis sie nach ungefähr 180 m Geländehöhe erreicht. Dann überschreitet sie die Straße Hudson Terrace auf einer 41 m langen Brücke (Abb. 3 und 8). Jenseits dieser Brücke ist sie zu einem 76 m breiten Platz erweitert, auf dessen Mittelteil die Anlagen zur Erhebung des Brückengeldes untergebracht sind. Seitliche Rampen, parallel zur Brückenachse, vermitteln den Verkehr mit den senkrecht zur Brückenstraße verlaufenden Straßenzügen. Weiterhin wird die Brückenstraße, sich wieder auf 27,5 m einschnürend,

unter den gleichgerichtet zum Ufer verlaufenden Straßen durchgeführt. Sie verzweigt sich schließlich zum Anschluß an das landeinwärts führende Netz von Fernstraßen. Die vorstehende Beschreibung schildert den Endzustand der Anlagen; vorläufig sind nur die Teile ausgeführt, die zur Aufnahme des gegenwärtigen Verkehrs für erforderlich gehalten werden. Wenn es die Zunahme des Verkehrs nötig macht, sollen sie weiter ausgebaut werden.

Die George-Washington-Brücke ist, ein in den Vereinigten Staaten nicht seltener Fall, als werbendes Unternehmen gedacht. Die Baukosten sind durch eine Anleihe von 60 Millionen Dollar aufgebracht worden, die durch die Brückengelder verzinst und getilgt werden sollen. Mit zunehmendem Verkehr und abnehmender Last des Schuldendienstes soll die Brücke sogar eine Einnahmequelle für die an ihrem Bau beteiligten Körperschaften bilden. Das Brückengeld steigt von 0,25 Dollar für ein Fahrrad bis auf 1,10 Dollar für einen dreiachsigen Omnibus und 1,50 Dollar für einen Schleppzug. Die Anlagen zur Erhebung des Brückengeldes befinden sich, wie schon erwähnt, auf dem rechten Flußufer. Die Fahrbahn des hier gelegenen Vorplatzes ist in 16 Streifen geteilt, an denen die Schalterhäuser für den Brückenzoll liegen. Ein Dach überspannt die Stelle des Vorplatzes, wo das Brückengeld erhoben wird. Der 137 × 76 m breite Vorplatz wird von vier Türmen mit Flutlicht bestrahlt.

Wernecke.

VIA DELL' IMPERO IN ROM*)

Von Professor Dr. Rodenwaldt, Berlin.

Vitruv gibt in der Einleitung seines Werkes „De architectura“ eine knappe Definition des Wesens der römischen Monumentalarchitektur. Der Kaiser Augustus, dem das Buch gewidmet ist, bemüht sich darum, so heißt es, daß nicht nur der Staat um neue Provinzen bereichert werde, sondern daß die „maiestas imperii“ auch „publicorum aedificiorum egregias auctoritates“ habe. Wort und Begriff „auctoritas“ sind spezifisch römisch, kaum übersetzbar und schwer zu umschreiben. Wenn wir im Sinne des Strukturgedankens der modernen Geschichtsphilosophie sagen wollten, daß die Majestät des Imperiums in den öffentlichen Bauten Ausdruck gewönne, so würden wir dem Gehalt des Wortes nicht gerecht werden. Auch die Fassung, daß die Würde der monumentalen Architektur der Majestät des Imperiums entspräche, würde noch nicht genug bedeuten. Der Begriff „auctoritas“ enthält die Vorstellung einer dynamischen Kraft, von der eine Wirkung ausgeht. Die Majestät der Herrschaft erfährt durch die den öffentlichen Bauten sichtbar innewohnende und von ihnen ausstrahlende Macht eine Steigerung. Diese Wirkung setzt ein Volk voraus, das zu sehen und, wie die Bedeutung der Malerei in Rom zeigt, nicht nur durch das gesprochene und gelesene Wort, sondern auch durch das anschaulich gemalte Bild zu lernen gewohnt war.

Von allen Künsten steht die Architektur dem staatlichen Leben am nächsten; aufbauende Staatsmänner sind stets große Bauherren gewesen. Aber so bewußt und unmittelbar wie bei den Römern ist selten die Architektur mit der Politik verbunden

worden. Römische Architektur kann nicht rein ästhetisch, sondern erst aus dem Begriff der „auctoritas“ heraus ganz gewürdigt werden.

Sie hat auf ihre Zeit und selbst noch in ihren Trümmern auf die Nachwelt eine auch in der Gegenwart andauernde Wirkung ausgeübt. Ganz wenige Bauten des kaiserlichen Roms, wie der durch die Klarheit in sich beruhigten Daseins unvergleichliche Innenraum des Pantheon oder die machtvoll emporwachsende Fassade des Colosseums, haben sich fast in originaler Vollkommenheit erhalten. Reste anderer monumentaler Schöpfungen waren in unschönen Quartieren der modernen Stadt verborgen.

Im Jahre 1911 veröffentlichte Corrado Ricci den Plan einer Freilegung der Kaiserfora und entwarf ein Bild von dem Aussehen, das dieser gewaltige Architekturkomplex nach Beseitigung der ihn bedeckenden Stadtteile gewinnen würde. Es wäre wohl der Traum eines großen Gelehrten geblieben, wenn nicht der Wille eines Gewaltigen die Leistung des Augustus und seiner Nachfolger erneuert hätte. Mussolini hat im Jahre 1924 die Anordnung zu dem Werke gegeben, das jetzt unter Riccis Leitung vollendet ist. Freilich, mancher romantische Zauber ist verschwunden, und die volle Klangfülle jener Symphonie von Bauten läßt sich nicht wiederherstellen. Wohl aber können wir das Gefüge des Ganzen und die einzelnen Motive wieder empfinden und genießen. Die Bauten atmen wieder im Raum, der für römische Architektur eine Lebensbedingung ist.

Früher hätte man wohl für dieses wiedergewonnene Ensemble eine „zona archeologica“ geschaffen, eine friedliche Insel der Versenkung in die Vergangenheit, um die man den Strom gegenwärtigen Lebens

*) Auszug aus einem in der „Gesellschaft für Antike Kultur“ gehaltenen Vortrag.



Abb. 1. Ausschnitt aus dem Stadtplan von Rom.
Das eingezeichnete Viereck umgrenzt das Gebiet der Kaiserfora, vgl. Abb. 2.

herumgeleitet hätte. Die große, faszinierende Idee der neuen Leistung ist, daß man die Wirklichkeit mitten in die Vergangenheit hineingeführt, die Freilegung der Antike mit der Verkehrsproblematik der modernen Weltstadt verbunden hat. In dem stillen Rom vor der „marcia su Roma“ stieß der Verkehr des Corso Umberto, der antiken Via Flaminia, an der Piazza Venezia mit einer Querachse zusammen, die auf der einen Seite zum Vatikan, auf der anderen zum Zentralbahnhof führte. Der Platz selbst lag in beschaulicher Ruhe. Heute teilt sich über ihn hinweg der von der Piazza del Popolo flutende Strom in zwei Arme, von denen der eine um das Capitol herumführt, der andere in gerader Linie mitten durch die Kaiserfora zum Colosseum verläuft (Abb. 1). Die Via del Mare (Abb. 3) verbindet Rom mit seinem Lido, dem modernen Ostia, die Via dell' Impero (Abb. 4) führt weiter am Lateran vorüber zu den neuen Hügeln Roms, den Albaner Bergen. Aber sie reichen in noch weitere Fernen. Der Kraftwagen hat die alten, natürlichen und historischen Straßen wieder zum Leben erweckt. Die Via Flaminia verbindet Rom

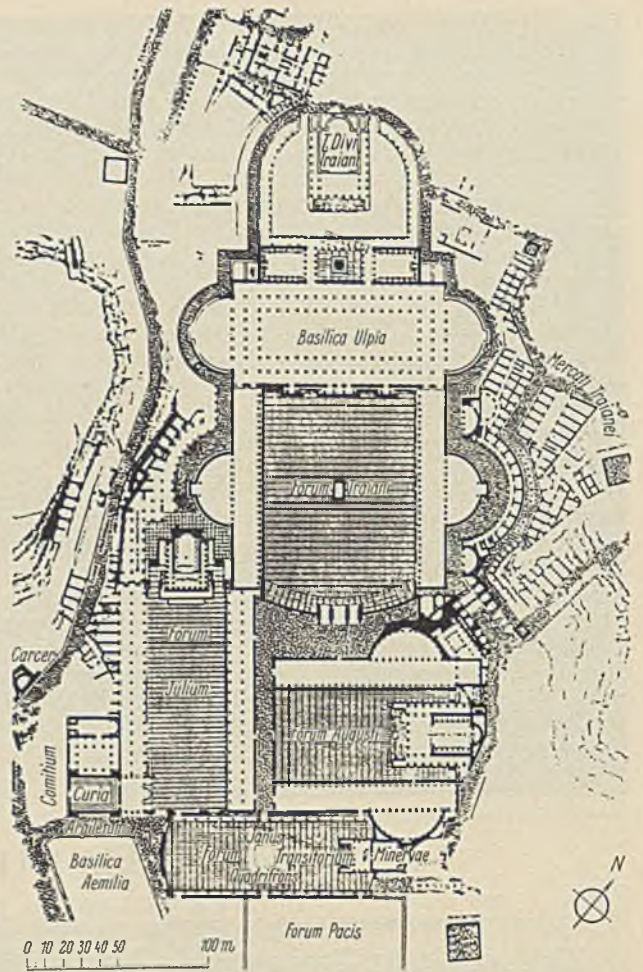


Abb. 2. Plan der Kaiserfora (Arch. J. Gismondi).

mit Oberitalien und dem ganzen nördlichen Eurpa; die Via Appia führt nach Neapel und Brindisi und darüber hinaus über das „mare nostrum“ nach Nordafrika und den östlichen Besitzungen Italiens. Auch die Querverbindung des Corso Vittorio Emanuele hat eine ideelle Steigerung der Bedeutung erfahren, seit



Abb. 3.
Via del Mare mit
Marcellustheater.



Abb. 4. Via dell' Impero mit Colosseum im Hintergrund.

sie zur Vatikanstadt führt. In der Mitte dieses großen Systems, an der Piazza Venezia, schlägt das Herz Italiens. Die Sala del Mappamondo ist das Arbeitszimmer Mussolinis. Sein Balkon, seit den Tagen Pauls II. nur ein Zierat, ist zur Tribüne des politischen Geschehens Italiens geworden.

In den antiken Bauten, die durch die Via dell' Impero neu erschlossen werden, verkörpern sich ewige und stets neu bleibende Grundprobleme monumentaler Architektur überhaupt. Das Colosseum hat durch die Straße, die axial auf seine erhaltene Fassade zu- führt, wieder eine dem alt- römischen Empfinden entsprechende Bedeutung erhalten. Seine Front zeigt in der Verbindung der Bogen- und Gewölbekonstruktion mit den klassischen Säulenstellungen, wie dem technisch Notwendigen, dem „necessarium“, das der römische Ingenieur Frontinus als das Wertvolle römischer Nutzbauten rühmt, ein Schmuck (Kosmos als Überschreitung des Notwendigen bei Aristoteles) hinzugefügt wird. Erst diese Säulenarchitektur verleiht dem Bau eine „auctoritas“, wie die Peristasis dem griechischen Tempel und die Vorhalle des Philon dem Mysterienbau von Eleusis (Vitruv). Sie vermittelt den Eindruck des Feierlichen oder Festlichen. Von ähnlicher Bedeutung ist in der Renaissance der Schritt vom Palazzo Pitti, in dem die Festungsarchitektur des mittelalterlichen Herrnsitzes nachlebt, zur Fassade des Palazzo Rucellai. Berlin besitzt eines der größten Beispiele der „auctoritas“ einer Säulen- vorhalle an Schinkels Altem Museum. Wie brennend das

Problem auch heute noch ist, zeigt das neue Haus der Kunst in München. Der Wille des Führers hat für die Säulenhallen entschieden. Sie sind ein unverlierbares Symbol der Würde für die ideale Bedeutung eines Bauwerks.

Kaiserforum und Parthenon repräsentieren den tief im Volkstum wurzelnden Unterschied von griechischer und römischer Architektur. Alle Einzel- formen der römischen Bauten sind von den griechischen Vorbildern abhängig, aber sie stehen im Dienste eines neuen Baugedankens. Jeder Teil der Kaiserfora steht künstlerisch tief unter der Vollendung der Akropolis- Bauten. Am Parthenon be- wundern wir die Autarkie des in sich geschlossenen, keinerlei Ergänzung bedürftigen Kunst- werks. Aber die verschiedenen Bauten der Akropolis stehen unverbunden nebeneinander wie griechische Polisstaaten. Der Römer organisiert Tempel, Hallen, Basiliken und offene Höfe zu einem großen Ganzen, dem sich jeder einzelne Teil unterordnet. Die Kaiserfora (Abb. 2) sind ein künst- lischer Ausdruck des staats- bildenden Willens, der das römische Reich geformt hat. Die Organisation baulicher Komplexe hat in Europa seit dem Barock erneute Be- deutung gewonnen. In Berlin sind die großen Entwürfe von Schlüters Schloß- und Dombau und des Forum Fridericianum nur in Bruchstücken ausgeführt worden. In dem Olympiastadion wird ein modernes Gegenstück zum Trajansforum verwirk- licht werden.

Von der Via dell' Impero betritt man eine antike



Abb. 5. Antike Straße hinter der Kon- stantinbasilika.

Straße (Abb. 5), die um die Rückseite der Konstantinbasilika herumführt. Hier wird man unmittelbar in die Stimmung der Antike zurückversetzt. Der von Maxentius begonnene, von Konstantin vollendete Bau war einer der großartigsten Innenräume der Welt. Die Kühnheit der spätantiken Architektur gab dem in einem großen Zusammenhange gebundenen kreuzgewölbten Thermoaal durch Isolierung und Richtungswandel einen neuen Sinn. Es ist der gleiche Geist, aus dem heraus wenig später in der Laterankirche die römische Basilika geschaffen wurde, in der ein monumentales Querschiff die in fünf Schiffen flutende Bewegung auffing. Die Entstehung der christlichen Basilika ist nicht, wie Dehio meinte, ein Akt müder Entsagung, sondern die großartigste Schöpfung der letzten Blütezeit der römischen Architektur. Nur als Zukunftsaufgabe kann hier auf ein modernes Gegenbeispiel verwiesen werden. Die Gegenwart verlangt für die große politische Massenversammlung, die bisher in behelfsmäßig hergerichteten Sälen stattfindet, den Innenraum, dessen Bedeutung auch in seiner künstlerischen Gestaltung Ausdruck findet.

Die Via dell' Impero wurde am zehnten Jahrestage der „marcia su Roma“ eingeweiht. Früher waren

patriotische Italiener auf die große Vergangenheit eifersüchtig; sie wollten um ihrer selbst willen gewertet werden. Aber Tradition schreckt nur den Schwachen. Das starke, sich und seinem Führer vertrauende Italien stellt sie in seinen Dienst und geht ihren Quellen ehrfürchtig nach, selbst wenn sie aus anderem Lande kommen. Die „auctoritas“ der Antike verbindet sich mit der „auctoritas“ des modernen Staates. Auch wir sind Erben der Antike. Nur schwächliche Perioden und unbedeutende Künstler haben sie als Last und Hemmung empfunden. Allen starken Zeiten und schöpferischen Menschen, mögen wir an die romanischen Dome am Rhein, an die Meister der Skulpturen von Bamberg und Naumburg, an Dürer, an Schlüter und Schinkel denken, ist die Auseinandersetzung mit der Antike eine Quelle der Kraft zur eigenen, neuen Leistung gewesen. Die Via dell' Impero, die der Duce Italiens seinem Volk und der Welt geschenkt hat, gehört auch für uns Deutsche zu den Stätten, von denen unser Führer das Wort geprägt hat: „Die Kulturdenkmäler der Menschheit waren noch immer die Altäre der Besinnung auf ihre bessere Mission und höhere Würde.“

DIE DEUTSCHEN SEEHÄFEN UND IHRE NATIONALEN WIRTSCHAFTSAUFGABEN

Der eiserne Wille, dem Wohle des Ganzen zu dienen, hat, angeregt durch die Berliner Ausstellung „Deutsches Volk — Deutsche Arbeit“, die in gemeinverständlicher Form auch die deutsche See- und Wasserverkehrswirtschaft zeigt, die Spitzenvertretung der deutschen Seeschifffahrt Hamburg im Verein mit der im nationalen Werk rühmlichst bekannten Hafenbautechnischen Gesellschaft Hamburg veranlaßt, in der Reichshauptstadt einen Vortragsabend zu veranstalten, der in hanseatischem Geiste ein Bekenntnis zu diesem Willen ablegen sollte. Die Veranstaltung fand am 16. Mai d. J. im großen Saal des Ingenieurhauses, der bis auf den letzten Platz gefüllt war, statt und brachte am nächsten Tage eine Besichtigung der Abteilung „Deutsche Wirtschaft“ in den Ausstellungshallen am Kaiserdamm (u. a. See- und Binnenschifffahrt, Spedition, Reichsbahn und Luftfahrt).

Nach einleitenden Worten des stellvertretenden Vorsitzenden der Spitzenvertretung der deutschen Seehäfen, Generaldirektors Firle, Bremen, wies der Vorsitzende der Hafenbautechnischen Gesellschaft, Geheimer Baurat Prof. Dr.-Ing. e. h. G. de Thierry, Berlin, auf die vor kurzem gemachten Ausführungen des anwesenden Staatssekretärs Königs vom Reichsverkehrsministeriums hin, wonach die künftige Reichswasserstraßenpolitik die Richtung auf die deutschen Seehäfen haben würde. Diese Ziele wolle die Gesellschaft tatkräftig unterstützen, indem sie der Vervollkommnung deren Ausrüstung erhöhte Aufmerksamkeit widme. Die baulichen Anlagen unserer deutschen Häfen genügten für lange Zeit allen Anforderungen; ihre Leistungsfähigkeit könne aber durch bessere Ausrüstung und Entlastung des Hafenarbeiters in seiner schweren Arbeit gesteigert werden. Ohne etwa dadurch die Bedeutung der übrigen Seehäfen gering einschätzen zu wollen, begrüßte de Thierry es mit besonderer Dankbarkeit, daß die beiden Regierenden Bürgermeister von Hamburg und Bremen, C. V. Krogmann und Dr. Markert, selber die Vorträge übernommen hätten.

Durch die von der Reichsregierung mit allen Mitteln erstrebte Ankurbelung der Binnenwirtschaft wird der Ausfuhrbedarf des deutschen Volkes gesteigert. Dadurch entsteht die gewichtige Frage nach Stellung und Aufgaben der Seehäfen in dieser nationalen Wirtschaft, die beide Redner behandelten, und zwar Krogmann der Hauptsache nach die Schifffahrt betreffend und Dr. Markert vom Gesichtspunkte des Handels.

Der erstere Redner gab zunächst an Hand von Lichtbildern einen Überblick über die Entstehungsgeschichte der beiden großen Seehäfen Hamburg und Bremen, als Städte, durch Blut und Boden mit dem deutschen Volke verbunden, als Glieder der Hansa, die allerdings zunächst den Häfen der Ostsee Ansehen und Reichtum brachte, dann als die Pforten des eigentlichen überseeischen Verkehrs, dem die Entwicklung der baulichen Anlagen in gleichem Schritt folgte. Sie bieten nun dem deutschen Volke nicht nur den hansischen Menschen, die Geschlechter der Kaufleute, die die Schifffahrt aufgebaut haben und durch ihre Niederlassungen in fremden Ländern die Pioniere unserer Kolonien wurden; sie bieten heute auch mit ihrem ausgedehnten Netze von Wasser- und Schienenwegen und mit den neuzeitlichen Lagerhäusern die wirtschaftlichste Möglichkeit des Warenumschlages für Ausfuhr und Einfuhr. 17 000 Seeschiffe haben 1933 Hamburg, 6 500 den Bremer Hafen angelaufen, 195 regelmäßige Linien verbinden Hamburg, 88 Bremen mit fast allen größeren Häfen der Welt. Die beiden Städte verfügen außerdem über 80 vH der deutschen Handelsflotte. Der Wert dieser Flotte beruht nicht nur auf den vereinnahmten Frachten, wiewohl dieser Wert angesichts der heutigen Devisenlage besonders wichtig erscheint; er beruht vor allem auf der Schaffung unmittelbarer Handelswege, wobei der deutsche Handel stets der deutschen Flagge folgte. Nachdem andere Nationen mit den Mitteln der Währungsabwertung und beträchtlicher Regierungsbeihilfen arbeiten, ist uns ein Wettbewerb aus eigener Kraft nahezu unmöglich. Die

Schiffe müssen fortlaufend erneuert werden. Die hierin liegenden Gefahren muß unser Volk erkennen und sich vor Augen halten. Wenn die erste Hilfe dem deutschen Bauern, die zweite dem deutschen Arbeiter gilt, so muß auch der deutsche Seehandel und mit ihm die deutsche Schifffahrt gerettet werden. Seefahrt ist not! Wir brauchen sie letzten Endes um des deutschen Menschen willen nach dem Dichterwort:

Treue und wurzelnde Kraft erwachsen heimischem Boden,

Weitblick und wagenden Mut schafft nur das wogende Meer.

Der hansische Mensch steht bereit, für sein Volk zu kämpfen. Das deutsche Volk gebe ihm die Mittel, Deutschlands Weltgeltung zurückzuerobern.

Über die Handelsbeziehungen führte anschließend Dr. Markert, Bremen, aus, wie wichtige Stapelplätze Seehäfen für die Rohstoffversorgung Deutschlands und darüber hinaus für die umgebenden Staaten, ja selbst für Überseeländer seien. An der Gesamteinfuhr nach Deutschland haben Bremen und Hamburg mengenmäßig einen Anteil von ein Drittel und zwar der lebenswichtigsten Rohstoffe für unsere Lebenshaltung und unsere Industrie. Dazu kommt die Versorgung mit Bau-, Nutz- und Verbrauchshölzern, mit Eisen- und anderen Metallerzen, mit Erd- und Mineralölen, auch mit Häuten für Lederwaren. An der Ausfuhr aus Deutschland sind Bremen und Hamburg nach Übersee mit ein Sechstel beteiligt. In der Passivität der Übersee-Handelsbilanz liegt der Schlüssel für die neue Handelspolitik, die davon ausgehen muß, daß jetzt ein Zeitabschnitt heraufkommt, in dem sich auf dem Weltmarkt geschlossene Volkswirtschaften gegenüberstehen, die auf dem Grundsatz der Gegenseitigkeit miteinander Handel treiben. Deutschland muß seinen Bedarf an Rohstoffen in die Waagschale werfen können, um damit die eigene Ausfuhr zu steigern. Die Bestrebungen, die sich in den letzten Jahren, insbesondere seit der Ottawa-Konferenz und seit der Abwertung der Währungen der Vereinigten Staaten, Englands, Japans und der nordischen Staaten zeigen, erschweren die deutsche Ausfuhr. Da wir hierdurch die Einfuhr und die Zinsen der Auslandsverschuldungen bezahlen müssen, erfährt der gesamte deutsche Außenhandel eine Einschnürung. Hierin eine Änderung eintreten zu lassen, ist lebenswichtige Aufgabe, zu deren Lösung alle am Außenhandel beteiligten Kräfte in einer Willensrichtung zusammengeführt werden müssen mit dem Ziele des Wiederaufbaues des deutschen Volkes.

Adolf Hitler und die nationale Revolution haben die deutschen Kräfte wieder freigemacht, die durch fremdartige Einflüsse überschattet waren. Der alte, kühne und abwägende Hansatengeist kennt gesunden

Wettbewerb, lehnt es jedoch ab, daß sich Hamburg und Bremen auf Kosten anderer beleben, etwa auf Kosten der Rheinschifffahrt. Alle Kräfte sind einzusetzen, die Gesamtmenge des Außenhandels zu heben, so daß jeder der Beteiligten einen Vorteil hat. In diesem Sinne stellen Hamburg und Bremen eine einheitliche Front dar, treten sie mit dem Binnenhandel an einen Tisch und stellen mit der Ausfuhrindustrie eine einheitliche Linie her. Auch mit dem deutschen Bauerntum wird eine gemeinsame Grundlage gefunden werden. Dies ist bereits zum großen Teil durchgeführt. Es gilt, die deutsche Arbeitsschlacht zu gewinnen, das deutsche Volk mit den Rohstoffen sicherzustellen; es gilt, den Arbeitern der Stirn und der Faust Brot zu geben. Damit ist die Lebensaufgabe der deutschen Seehäfen, insbesondere der deutschen Hansestädte, für das deutsche Volk und die nationale Wirtschaft gekennzeichnet.

Zum Schluß der Tagung untersuchte vom Standpunkt des Hafenbautechnikers Professor Dr.-Ing. Agatz von der Berliner Technischen Hochschule, in welcher Form es möglich wäre, die Schlagkraft unserer Seehäfen zu verstärken, da insbesondere die ausländischen Wettbewerbshäfen mit allen Mitteln versuchen, in das so schmal gewordene Hinterland einzudringen. Da gilt es einmal hinsichtlich der Verwendung der Rohstoffe denjenigen Baustoff zu wählen, der sich der nationalen Wirtschaft am besten anpaßt. Zum Vorteil des Ganzen wird hierfür nicht immer der einseitige Gesichtspunkt der zahlenmäßigen wirtschaftlichen Berechnung, sondern oft die ausreichende Beschäftigung von Arbeitskräften ausschlaggebend sein. In neuerer Zeit ist ferner der Grundsatz der örtlichen Erfahrung für die Gestaltung der Bauwerke (Ufereinfassungen, Schleusen, Dockanlagen, Molen) erheblich beeinflußt durch die rein statische Erfassung der Konstruktionen. Doch sind hierbei statt der hochbaumäßigen festen Belastungs- und Spannungsannahmen, soweit es sich um Grundbauwerke handelt, die Naturgewalten in Erde und Wasser als Gegner in Rechnung zu stellen, die sich aber nicht in feste Normen drücken lassen. Es bleibt dem Entwerfenden, auf dem allein die Verantwortung ruht, nichts übrig, als auch wieder auf die Schätze der Erfahrung zurückzugreifen, aber auf dem Wege dahin aus der Statik empfindungsgemäß Lehren zu ziehen.

Aus richtigem Ingenieurgeist muß die Form gefunden werden, die sich der Natur am zweckmäßigsten anschließt. Der Wasserbauer muß als erster zurückkehren zur Einfachheit, die Leitstern des Ingenieurs ist. So harren des Hafengebäuers Aufgaben genug. Ans Werk, sie anzufassen mit heißem Herzen, mit kühlem Verstande und im festen Glauben an die Zukunft unseres Volkes!
Bergius.

MITTEILUNGEN

Robert Schmidt †.

Am 19. Mai erlag der frühere Verbandsdirektor des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk Dr.-Ing. Robert Schmidt in Essen im Alter von 65 Jahren einem längeren Leiden. Mit ihm ist einer der führenden deutschen Städtebauer dahingeshieden, der auch über Deutschlands Grenzen hinaus bedeutenden Ruf genoß. Nachdem er zunächst bei der Rheinstrombauverwaltung und der Wasserbauinspektion in Düsseldorf tätig gewesen war, trat er im Jahre 1901 in den Dienst der Stadt Essen und war hier als Stadtbauinspektor

und Stadtbaurat tätig, bis er im Jahre 1907 auf Grund seiner Verdienste um die Aufstellung der Bebauungspläne für die Stadtteile Rütterscheid und Altendorf sowie der Wege- und Kanalentwürfe der Gesamtstadt zum Beigeordneten gewählt wurde. In dieser Stellung hat er entscheidenden Einfluß auf die städtebauliche Entwicklung Essens ausgeübt. Er wurde der Schöpfer des neuzeitlichen Essener Stadtbildes und hat durch weitschauende Bauordnungen dem gemeinnützigen Baudanken zum Durchbruch verholfen und so Pläne für ästhetisch wie technisch vorbildliche Straßen- und

Platzgestaltungen geschaffen. Er erkannte, daß es mit der Ordnung innerhalb eines Gemeindegebietes allein nicht getan sei und widmete sich weitzblickend einer planvollen Ordnung zwischengemeindlicher städtebaulicher Entwicklung durch seine Denkschriften, in denen er der Entwicklung des Verkehrs und der Industrie sinnvoll Rechnung trug und auf den so notwendigen Schutz und die zweckentsprechende Aufteilung der Grünflächen im Ruhrgebiet hinwies. Diese von ihm frühzeitig erkannten Ideen führten zur Schaffung des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk, zu dessen Direktor er am 3. September 1920 gewählt wurde. In unermüdlicher Tätigkeit setzte er seine Ideen in die Tat um, so daß sich heute bereits ein Netz planvoll angelegter Verbandstraßen zwischen erhaltenen und gepflegten Grünflächen und ansprechenden Siedlungen durch das ganze Ruhrgebiet zieht. Sein wichtigstes Verdienst aber wird bleiben, daß er dem wilden Nebeneinanderbauen und -planen der Einzelgemeinden Einhalt getan und Pläne für die umfassende Gestaltung des gesamten zusammengehörigen Gebietes geschaffen hat, die eine gesunde und ineinandergreifende Entwicklung für die Zukunft gewährleisten. Als solch überragender Geist wurde er Mitglied vieler in- und ausländischer Studiengesellschaften des Städtebaues, Siedlungs- und Wohnungswesens. Als äußeres Zeichen der Anerkennung wurde ihm im Jahre 1929 von der Technischen Hochschule Danzig die Würde eines Doktor-Ingenieurs ehrenhalber und 1932 die Staatsmedaille „Für Verdienste um die Volksgesundheit“ verliehen. Am 30. September 1932 schied er aus seiner Tätigkeit aus, bis ihn jetzt der Tod ereilte, der für den deutschen Städtebau einen schmerzlichen Verlust bedeutet. *Kl.*

German Bestelmeyer 60 Jahre.

German Bestelmeyer, der Präsident der Münchener Akademie der Künste, wurde am 8. Juni 1874 in Nürnberg geboren. Sein Vaterhaus stand der Sebalduskirche gegenüber. Die Städte Nürnberg und Bamberg, zwei deutsche Kunststätten von seltener Geschlossenheit, in denen Volksleben und alte Baukunst bis auf den heutigen Tag lebendig miteinander verbunden blieben, bestimmten die Eindrücke seiner Jugend und seiner im Tiefsten heimatgebundenen Baugesinnung. Schon als Knabe stand er in persönlichen Beziehungen zum Dombaumeister Schmitz. In München fand er als Schüler von Friedrich Thiersch schnell Anschluß an die Gemeinschaft der großen Münchener Künstler um die Gebrüder Seidl und Adolf von Hildebrand, die wie in keiner anderen deutschen Stadt das Kulturleben des Landes vom Künstler her bestimmten. Aus dieser Welt wird der überzeugende Ernst, das hohe Verantwortungsgefühl und die Sauberkeit der Bestelmeyerschen Arbeit verständlich, die ihn zugleich zu einem hervorragenden Lehrmeister der Jugend gemacht hat. So kam es, daß ihm inmitten einer Schar großer Baukünstler schon mit 31 Jahren der große Erweiterungsbau der Münchener Universität übertragen wurde, ein Bau, der bei größter Selbständigkeit und Freiheit durch die sichere Beherrschung der bleibenden Grundgesetze für die Bildung von Raum und Form seinen Ruhm begründete. 1911 als Nachfolger Wallots nach Dresden berufen, 1919 als Nachfolger Otzens und Raschdorfs an der Akademie und Technischen Hochschule in Berlin und schließlich 1922 gleichfalls an Akademie und Technischer Hochschule in München, entwickelte er seine Schule, in der er in seltener Weise die Lehre von der Baukunst als einer schönen Kunst, die natürliche Einbeziehung von

freien Künsten und Handwerk in die Arbeit des Architekten, die innige Verbindung des Bauwerks mit Landschaft, Stadtbild und Menschen, mit den einfachen großen Regeln italienischer Monumentalkunst vereint. Nach dem Erweiterungsbau des Germanischen Museums, dessen große Eingangshalle zu seinen schönsten klassischen Schöpfungen gehört, schuf er in Berlin den Bau der Reichsschuldenverwaltung und bewies auch für Norddeutschland in unmittelbarer Nachbarschaft mit Schinkelschen Bauten sein sicheres Einfühlungsvermögen in die bodenständige Bauweise. In dem Krankenhaus an der Hallerwiese, in der Gothaer Lebensversicherungsbank in Gotha und im Bankhaus Kroch in Leipzig bewundert die Fachwelt in immer neuer Wandlung seine Kunst im klaren schönen Grundriß. Zu den wärmsten und unmittelbarsten Schöpfungen zählen zwölf protestantische Kirchen, in denen er lebendige Bautradition ebenso in der Anmut ländlicher Dorfkirchen wie in der monumentalen Strenge seiner großen Stadtkirchen sprechen läßt. In seine neuere Münchener Zeit fallen zwei große Monumentalwerke: die Erweiterungsbauten an der Technischen Hochschule von Neureuther mit dem großen amphitheatralischen Physiksaal und der Bibliothek des Deutschen Museums an der Isar.

Als Führer im deutschen Kunstleben hat Bestelmeyer mehrfach in Vorträgen vor der deutschen und ausländischen Fachwelt und erst jüngst vor der preußischen Akademie des Bauwesens*) seine Lehre von deutscher Baukunst in klaren Sätzen entwickelt, die in bewußter Ablehnung allen literarischen Richtungstretes vom Fach und vom Künstler her dem neuen Schaffen den Weg weisen. *March.*

Heinrich Mönch 75 Jahre.

Am 27. Mai beging der Geheime Oberbaurat Heinrich Mönch seinen 75. Geburtstag. Mönch war nach Beendigung seiner Studien als Regierungsbauführer beim Eisenbahn-Betriebsamt Berlin und bei der Marine-Hafenbaukommission in Wilhelmshaven tätig. Als Regierungsbaumeister trat er 1889 in den Dienst der Kaiserlichen Werft Wilhelmshaven und wurde 1892 zum Marine-Hafenbaumeister ernannt.

Nachdem er in den Jahren 1898—1902 die Bauleitung der großen Trockendocks in Kiel gehabt hatte, kam Mönch nach kurzer Tätigkeit in Wilhelmshaven 1903 als Vortragender Rat in das Reichs-Marine-Amt zur Führung des Referats für Land- und Wasserbauten. Als solcher hat Geheimer Oberbaurat Mönch in den Zeiten der großen Entwicklung unserer Marine maßgebenden Einfluß auf die bedeutenden Wasser- und Ingenieurbauten gehabt, die nun begonnen wurden, und von denen besonders die Nord- und Süderweiterung der Werft in Wilhelmshaven, der Bau der dritten Hafeneinfahrt dort, die Jadekorrektur und der Bau des Hafens in Helgoland zu nennen sind.

Als die Marine nach Kriegsende zwangsweise stark verkleinert wurde, mußte auch Mönch ausscheiden, und er lebt seit dieser Zeit in Zinnowitz, verehrt von allen, die mit ihm zu tun gehabt haben, im besonderen von seinen früheren Untergebenen, die ihm einen noch recht langen, sonnigen Lebensabend wünschen. *Rollmann, Ministerialrat i. R.*

*

Zum Stadtbaurat für Hochbau in Braunschweig wurde Regierungsbaumeister a. D. Dr.-Ing. Hans Reichow in Hellerau bei Dresden gewählt. Er war bisher Abteilungsleiter im Büro der Dresdner Stadtplanung.

*) Vgl. S. 221 d. Bl.

Zum Stadtbaurat für Hochbau in Breslau

ist der bisherige Stadtbaurat von Forst i. d. Lausitz Dr.-Ing. Kühn berufen worden.

Tagungen, Vorträge.

Tagung der Koldewey-Gesellschaft in Marburg 1934.

Die Koldewey-Gesellschaft, Arbeitsgemeinschaft bauforschender Architekten, veranstaltete ihre diesjährige Hauptversammlung in Marburg vom 24. bis 26. Mai. Die aus allen Gauen nach Marburg eilenden Mitglieder wurden von der Universität und der Unterrichtsbehörde begrüßt. Ministerialrat Dr.-Ing. Nonn gab auf dem Empfangsabend einen Einblick in die Arbeit der Gesellschaft. Wie alljährlich lagen auch diesmal wieder zahlreiche Neuerscheinungen der Mitglieder im Buchhandel vor, andere im Druck befindliche wurden angekündigt. Dann wies Dr. Nonn auf die notwendige Arbeit auf allen Gebieten der geschichtlichen Bauforschung hin, die heute mehr denn je gefordert werden muß. Er berichtete weiter über einen an den preußischen Finanzminister gerichteten Antrag, die im Ausgrabungsdienst beschäftigten Regierungsbaumeister nach ihrer Rückkehr von der Grabungsarbeit als besonders für Denkmalpflege qualifiziert in den Staatsdienst wieder einzureihen. Für den Ausgrabungsdienst und die Denkmalpflege interessierte junge Regierungsbaumeister setzen sich daher vorteilhaft mit der Koldewey-Gesellschaft in Verbindung. Eine zweite Eingabe wurde verlesen, die an den Minister für Wissenschaft, Kunst und Volksbildung gerichtet war, in der aufmerksam gemacht wurde, daß es ausgeschlossen erscheint, an der Inventarisierung der deutschen Baudenkmäler, die in erhöhtem Maße gefördert werden soll, nur eine unbedeutende Anzahl von Architekten zu beschäftigen. Auch hier war vom Ministerium eine günstige Antwort erteilt. — In der gleichen Eingabe wurde auf die Bedeutung der Staatlichen Bildstelle (Meßbildanstalt) für die Bauforschung aufmerksam gemacht.

Die Arbeitstagung eröffnete am Freitag morgen Prof. Gruber, Darmstadt, mit einem Vortrag über Städtebau in der Antike und im Mittelalter, in dem er nachweisen konnte, daß auch zahlreiche mittelalterliche Städte Südwestdeutschlands ebenso städtebaulich geplante Gründungen waren wie die bekannten Kolonialstädte Ostdeutschlands. Er konnte nachweisen, etwa am Beispiel von Freiburg i. B., daß in frühmittelalterlicher Zeit städtebauliche Raumkunst noch nicht bewußt getrieben wurde. Interessante Parallelen fand Gruber in den Städtegründungen der Alten Welt. — Regierungsbaurat Dr.-Ing. Mylius, Koblenz, wußte in einem fesselnden Vortrage von seinen tief eindringenden Untersuchungen der Badenweiler Heilthermen zu berichten. Es ist ihm gelungen, an diesen bereits im 18. Jahrhundert ausgegrabenen Thermen die Bauzeiten herauszuschälen und die Eigentümlichkeiten dieser Thermen klarzustellen. — Dr. Martiny, Berlin, legte seine neue Rekonstruktion des Babylonischen Turmes vor (vgl. die Abbildungen auf S. 292 d. Bl.). Neu waren seine Betrachtungen über die Gottesauffassung der Babylonier, abgelesen an deren Kultbauten. — Am Nachmittag führte Prof. Wachsmuth, Marburg, durch den Jubiläumsbau der Universität. Anschließend wurden die Elisabethkirche und das Schloß besichtigt. — Abends berichtete Prof. Dr. Reuther, Dresden, über Parthisches, Sasanidisches, Islamisches und zeigte an zahlreichen Lichtbildern, wie stetig Formen von einer Stilepoche in die nächste hinüberwandern. Überraschend wirkten die

byzantinischen und romanischen Formenanklänge. — Prof. Dr. von Merhart, Marburg, sprach über das Thema: Wie kam das Eisen nach Europa? Er konnte sehr überzeugend nachweisen, daß das Eisen oder vielmehr seine Herstellung in Europa von germanischen Stämmen erstmalig erfunden worden ist. — Die Vorträge am nächsten Tage leitete Dr. Heinrich, Berlin, mit einem ausführlichen Bericht über seine und seiner Kameraden Ausgrabung in Uruk-Warka während des vergangenen Winters ein. An zahlreichen Lichtbildern zeigte er die neugefundene Form des sumerischen Tempels und die Schönheit früher sumerischer Steingefäße, deren zwei mit bedeutenden Reliefs geziert waren. Diese Warkafunde sind die bis jetzt aufgedeckten frühesten Zeugen menschlicher Kunst und Kultur. — Die Vortragreihe schloß Dr. Köthe, Bonn, mit Ausführungen über noch nicht veröffentlichte römische Villen bei Trier, die in ihrer Grundrißgestaltung und in der auffälligen Üppigkeit ihrer Badeanlagen die hohe Wohnkultur der römischen Gutsbesitzer auf deutschem Boden darlegten. — Die Tagung wurde durch eine gemeinsame Fahrt nach Kloster Haina und Frankenberg beschlossen. Beide Orte bildeten anschauliche Ergänzungen zu dem Gruberschen Vortrage. Die nächste Tagung der Gesellschaft findet 1935 in der Woche nach Pfingsten in Berlin statt.

Günter Martiny.

Das Programm des Reichssiedlungskommissars.

Am 30. Mai entwickelte Staatssekretär Gottfried Feder im alten Herrenhaus vor geladenen Gästen sein Programm als Reichssiedlungskommissar. Er baut seine Arbeit organisatorisch auf unter Heranziehung aller Stellen, die bisher mit Siedlungstätigkeit befaßt waren. Nur die ländliche, beim Reichsernährungsministerium behandelte Siedlung wird dort, aber im Einvernehmen mit dem neuen Reichssiedlungskommissar, weiterbehandelt. Der Kommissar beabsichtigt nicht, neben einem bestehenden schon allzu verwickelten Behördenapparat etwa noch einen besonderen Parteiapparat für Siedlungszwecke zu errichten. Das bestehende Parteiamt für Heimstätten wird diesem Gesamtapparat eingegliedert. Der Leiter dieses Parteiambtes, Dr. Ludowici, ist zum hauptamtlichen Stellvertreter des Reichssiedlungskommissars ernannt worden. Der Reichssiedlungskommissar wird vier Hauptarbeitsgruppen aufbauen: Eine gesetzgeberische Abteilung, welche die Vereinfachung und Zusammenfassung bestehender Vorschriften und die Ausarbeitung neuer Gesetzesvorschläge vorzubereiten hat. Die Bearbeitung des lange erstrebten Baugesetzes steht hierbei an erster Stelle. Sodann wird eine technische Hauptabteilung sich mit den Standortfragen, der Industrieverlagerung usw. befassen. Eine Organisationsabteilung bearbeitet neben allgemeinen Fragen vornehmlich die Finanzierungsangelegenheiten, während das Heimstättenamt sich mit den Fragen des Siedlers als Mensch befaßt, und damit jene wesentliche Schwerpunktverlagerung in der Organisationsrichtung vornimmt, die den Nationalsozialismus grundsätzlich von der Vergangenheit unterscheidet. Zur sorgfältigen Durchberatung aller in den einzelnen Teilen des Vaterlandes so verschieden liegenden Siedlungsfragen wird ein Beirat gebildet werden. Der Reichskommissar hofft, schrittweise zur Gründung von tausend neuen Ortschaften zu gelangen, die in sich völlig abgerundete, von vornherein planvoll aufgebaute Wirtschaftskörper bilden werden. Schließlich wurde die Errichtung eines Parteiambtes der Technik als unmittelbar

bevorstehend verkündet. Damit werden die seit 15 Jahren trügerisch fehlgeleiteten Hoffnungen des deutschen Volkes, den gesamten deutschen Lebensraum dem Wohle des deutschen Menschen gemäß zu gestalten, endlich in die richtigen Bahnen geleitet.

N.

Konstruktion und Ausführung.

Grundsteinlegung zum Adolf-Hitler-Kanal.

Seit Jahrzehnten drängt die ober-schlesische Industrie nach einer frachtbilligen Verbindung mit der Oder. Verschiedene Entwürfe für eine solche Verbindung (Schleppbahn, Schwebezug) sind bereits in früheren Jahren aufgestellt worden, ohne daß diese über den Stand der Entwurfsbearbeitung hinausgekommen sind. Erst der neuen Regierung blieb es vorbehalten, im Rahmen des Arbeitsbeschaffungsprogramms diesen Wunsch der ober-schlesischen Industrie in Erfüllung zu bringen und hiermit gleichzeitig den von Oberschlesien längst geforderten Ausgleich für den Mittellandkanal, der die Wettbewerbfähigkeit Oberschlesiens, namentlich auf dem Berliner Markt, stark bedrohte, zu schaffen. Im deutsch-ober-schlesischen Industrieviertel befinden sich 16 Kohlengruben und 3 Blei- und Zinkgruben. Hierzu kommt die verarbeitende Industrie, Hütten, Drahtwerke, Röhrenwerke und andere. Die Jahresleistung der Kohlengruben hat im Durchschnitt der letzten Jahre etwa 15 000 000 t betragen. 20 vH hiervon kommen für den Wasserweg in Frage. Dazu treten die Erzeugnisse der Blei- und Zinkgruben sowie der verarbeitenden Industrie und sonstige Güter.

Durch Kabinettsbeschluß vom 22. September 1933 wurde der Kanalbau beschlossen. Der Bau wurde unmittelbar in Angriff genommen, die Arbeiten möglichst beschleunigt, so daß zur Zeit bereits drei Erd-arbeitslose vergeben und etwa 3- bis 4000 Mann auf den Baustellen beschäftigt sind. Am 14. Mai d. J. fand in feierlicher Weise die Grundsteinlegung zum Adolf-Hitler-Kanal in Cosel-Hafen statt. Dem Fest-

akt wohnten als Vertreter der Reichsregierung der Stellvertreter des Führers Rudolf Heß sowie der Reichsverkehrsminister Freiherr von Eltz-Rübenach bei. Ferner waren die Spitzen der Behörden, der Parteiorganisationen sowie die Vertreter der ober-schlesischen Industrie erschienen, um diesen für Ober-schlesien so bedeutungsvollen Tag mitzuerleben. Nr.

Zahlen zur Bauwirtschaft.

Gegenstand	Einheit	1933 März	1934	
			März 1934 = 100	April
Indexziffern				
der Baukosten ¹⁾	1928/30=100	71,7	74,9 ²⁾	130,9 ³⁾
der Baustoffpreise ²⁾	1913 = 100	103,0	109,6	111,0
Preise in RM:				
Mauersteine, Berlin ⁴⁾	1000 St.	20,85	24,00	137
Dachziegel, Berlin ⁴⁾	1000 St.	44,00	42,00	122
Stückkalk, Berlin ⁴⁾	10 t	215,30	215,30	127
Zement, Berlin	10 t	367,00	357,00	116
Zement, Essen	10 t	355,50	368,00	119
Träger, ab Oberhausen	1 t	107,50	107,50	95
Schmiedeeis. Röhren ⁴⁾	100 m	81,00	77,70 ⁵⁾	108 ⁶⁾
Fichtenbretter, Süddtschl. ⁴⁾	1 cbm	25,50	34,00	108
Kantholz ⁷⁾	1 cbm	36,00	43,00	40,00
Fensterglas ⁴⁾	1 qm	1,35	1,35	79
Tariflöhne:				
gelernte Bauarb., Berlin	Rpf. je Std.	108,0	108,0	131,7
ungelernte Bauarb., Bln.	" " "	90,0	90,0	103,0
Arbeitslose ⁸⁾ am Monatsende	in 1000	708	235 ⁹⁾	230
Baubeginne ¹⁰⁾ :				
Wohnungen	Stück	2956	3815	.
gewerb. Gebäude	1000 cbm	353,9	432,0	.
öffentl. Gebäude	1000 cbm	13,1	58,7	.
Bauvollendungen:				
Wohnungen	Stück	4040	7281	.
darunter Umbau	"	1937	4848	.
gewerb. Gebäude	1000 cbm	198,4	232,3	.
öffentl. Gebäude	1000 cbm	37,5	25,0	.

¹⁾ Für städt. Wohnhäuser. — ²⁾ Für Baustoffe insgesamt (Hoch- und Tiefbau). — ³⁾ Berichtigt infolge nachträglicher Berücksichtigung der Preisangaben für Königsberg; für Januar und Februar lauten die entsprechenden Zahlen 73,9 und 120,2 bzw. 74,5 und 130,2. — ⁴⁾ Ab Werk. — ⁵⁾ Berichtigt. — ⁶⁾ Siegfellende Ware, Werkverkaufspreise ab Oberbayern. — ⁷⁾ Nach Aufgabe. — ⁸⁾ Vom 1. bis 18. April 1,35 RM, ab 19. April 1,28 RM. — ⁹⁾ Gelernte, angelernte und ungelernete Arbeiter. — ¹⁰⁾ Ohne Um- und Aufbauten.

AMTLICHE NACHRICHTEN

Preußen.

Versetzt ist der Regierungsbaumeister (H) Grünberg von Hanau nach Minden.

Zur Beschäftigung überwiesen sind unter Wiederaufnahme in den Staatsdienst die Regierungsbaumeister (H) Otto Friedrichs der Regierung in Potsdam und Emil Krauß der Regierung in Schleswig; ferner sind zur Beschäftigung überwiesen die Regierungsbaumeister (H) Dr.-Ing. Wolfgang Dronke der Regierung in Liegnitz und Wilhelm Pook der Regierung in Stettin.

Die Staatsprüfung haben bestanden: die Regierungsbauführer Erich Matthes, Wolfgang Binder, Ernst Busch, Friedrich Jochem (Hochbaufach); — Hermann Grübmeier, Karl Eglau (Wasser- und Straßenbaufach); — Friedrich Hartling (Eisenbahn- und Straßenbaufach); — Heinrich Rambuschek, Georg Riemenschneider, Erwin Röhl, Richard Putz (Maschinenbaufach).

Dem Regierungsbaumeister Eduard Pecks in Gumbinnen ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste erteilt worden.

RdErlaß d. FM. v. 24. 5. 1934, betr. Verdingungsordnung für Bauleistungen — VOB —. (V11 Nr. 571 Td-8).

Durch Erlaß des Herrn Reichsministers der Finanzen vom 13. Mai 1934 — O 6100 Bh II-17/34 I B Bau — ist die VOB. in Abschnitt B — Allgemeine Vertragsbedingungen für die Ausführung von Bauleistungen (DIN 1961) im § 18 — Streitigkeiten — geändert worden. Die Ziffern 3 und 4 sind gestrichen und dafür gesetzt:

„§ 3. Streitigkeiten aus dem Verträge sind auf dem ordentlichen Rechtswege zu entscheiden.

Bei behördlichen Auftraggebern ist das Gericht des Ortes zuständig, in dem der Auftraggeber seinen Sitz hat.“

Die folgende Ziffer 5 ist Ziffer 4 geworden.

Ich ersuche, die dortigen Exemplare der vorgenannten VOB. berichtigen zu lassen.

Im Auftrage
Eggert.

An die Reg.-Präs. u. den Präs. d. Bau- u. Fin.-Dir.