

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 14. NOVEMBER 1934

54. JAHRGANG, HEFT 46

Alle Rechte vorbehalten.

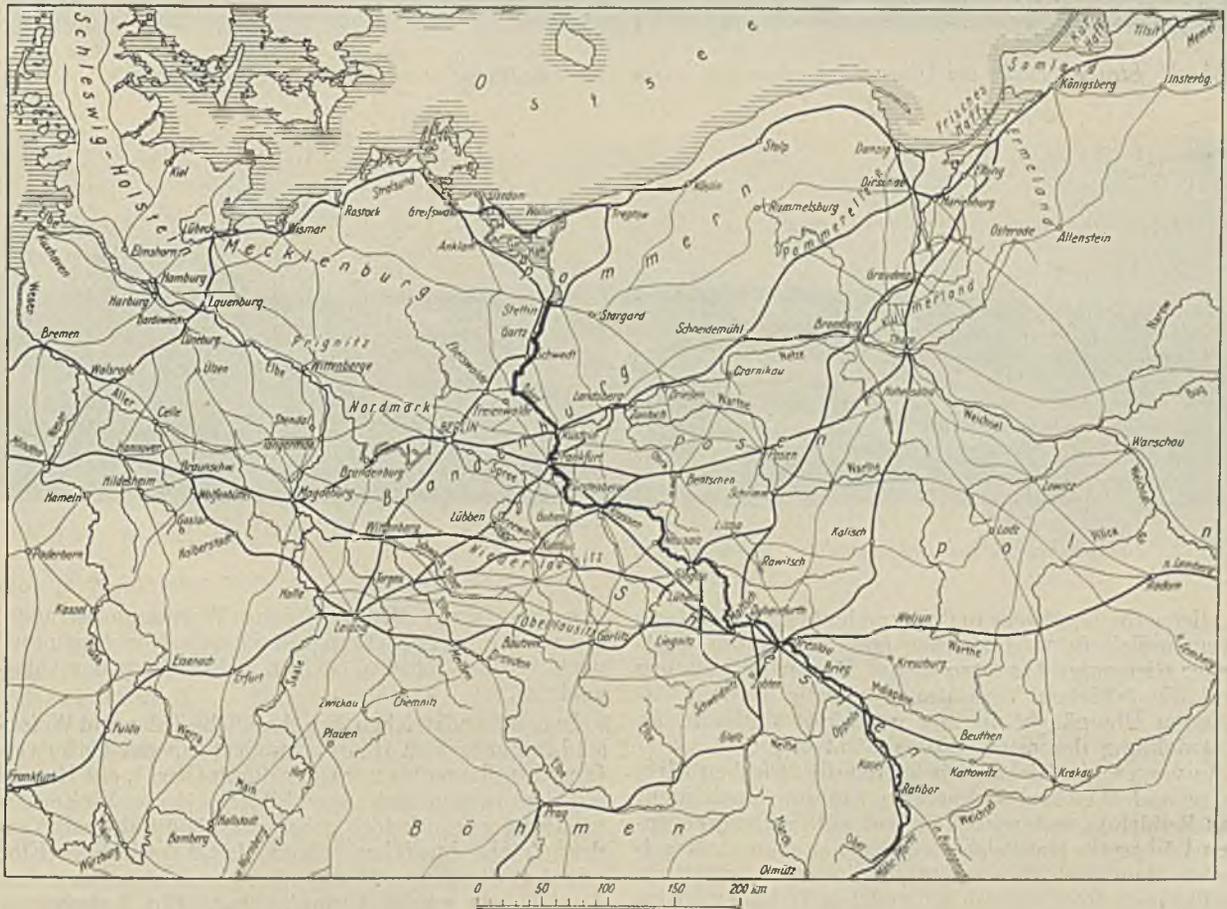


Abb. 1. Alte Handelsstraßen im Gebiet der Ode.

STROMÜBERGÄNGE IM ODERGEBIET EINE VERKEHRSGEOGRAPHISCHE BETRACHTUNG

Von Regierungsbaurat Dr.-Ing. Möhlmann, Berlin

Die natürlichen Wasserläufe können sowohl verkehrsfördernd als auch verkehrshemmend wirken, fördernd vornehmlich in der Richtung ihres Laufes, hemmend oder gar unterbindend in der Querrichtung. Dieses Hemmnis trat um so mehr in die Erscheinung, je weniger die Technik, insonderheit die Brückenbaukunst, entwickelt war. Für den Verkehr spielten seit Menschengedenken Wasserfahrzeuge und Landfuhrwerke, wenn sie zunächst auch nur von geringer Trag-

fähigkeit waren, die ausschlaggebende Rolle, bis in jüngerer Zeit neben ihnen Eisenbahn und Kraftwagen große Bedeutung erlangten. Der Schifffahrt wird der Weg durch den Wasserlauf vorgezeichnet. Das Landfuhrwerk ist unabhängiger. Wenn es auch früher in unwegsamen Gegenden nicht selten gezwungen war, auf längeren Strecken den Flüssen in ihren Tälern zu folgen, so war es doch in erster Linie dazu bestimmt, den Querverkehr zu übernehmen. Demgemäß



Abb. 2. Straßenbrücke bei Olsau. Schweißler-Träger. 1878/79. Anzahl der Öffnungen $z = 3$, Gesamtlänge $L = 107$ m.



Abb. 3. Straßenbrücke bei Schichowitz. Eisenbeton. 1922/24. $z = 7$, $L = 172$ m.

verliefen die Landwege in der norddeutschen Tiefebene vornehmlich in westöstlicher oder südwest-nordöstlicher Richtung. Dort, wo sie auf Wasserläufe stießen und die örtlichen Verhältnisse günstig waren, entstanden Übergänge, die eng verknüpft sind mit der Entwicklung der alten Handelsstraßen¹⁾.

In vorgeschichtlicher Zeit hatten die zwischen Elbe, Oder und Weichsel wohnenden Stämme noch nicht das Bedürfnis, untereinander und mit den angrenzenden Völkern in Handelsbeziehungen zu treten. Regelmäßig entstanden hier erst verhältnismäßig spät im Vergleich zu anderen Gebieten. Eine Ausnahme bilden die sogenannten Bernsteinstraßen, die von der deutschen Ostseeküste strahlenförmig ausgingen und zum Teil schon lange vor Beginn unserer Zeitrechnung bestanden. Zwei von diesen Straßen führten durch das Odergebiet (Abb. 1). Die eine folgte der Ostseeküste etwa bis zum heutigen Schleswig-Holstein und wandte sich dann nach Südwesten, um durch das Rhonetal Massilia zu erreichen; die andere, am meisten benutzte, ging am Frischen Haff entlang, überschritt bei Graudenz die Weichsel, kreuzte die Warthe bei Schrimm und die Oder bei Glogau oder Dyhernfurth und folgte dem Odertal stromaufwärts, um unter Vermeidung der hohen Gebirge über die Mährische Pforte das Donautal unterhalb Wien zu erreichen. Von dort lief sie weiter östlich und südlich um die Alpen herum nach Rom, dem damaligen Kulturmittelpunkt, wo der Bernstein zu Schmuck verarbeitet wurde. Eine dritte Bernsteinstraße führte an der Memel und dem Dnjepr entlang

zum Schwarzen Meer. Weitere Welthandelsstraßen, die nach dem Niedergang Roms von Konstantinopel nach Westen führten, hielten sich südlich des Odergebietes.

In den Landstrichen zwischen Elbe, Oder und Weichsel begann erst im 10. Jahrhundert mit der Unterwerfung der Slaven bis zur Oder durch Otto I. ein Handel auf Landwegen sich auszubilden. Seine Weiterentwicklung wurde jedoch gehemmt, als durch den Wendenaufstand im Jahre 983 das Land östlich der Elbe mit den Bistümern Brandenburg und Havelberg dem Deutschtum wieder verloren ging. Ein Aufschwung trat ein, nachdem die Deutschen unter den Askaniern sich wieder in den Besitz des Landes gebracht hatten, und das Gebiet an der Weichsel durch die Kolonisationstätigkeit des Deutschen Ordens erschlossen worden war. In jener Zeit führte eine wichtige Handelsstraße



Abb. 4. Fußgängerbrücke in Oppeln (Bolkobrücke). 1931/32. $z = 4$, $L = 195,5$ m.

¹⁾ Von Sadowski: Die Handelsstraßen der Griechen und Römer. Jena 1877. Gobbin: Dissertation, Techn. Hochschule Hannover 1924.



Abb. 5. Eisenbahnbrücke in Oppeln. Gelenkfachwerkträger. 1927/28. $z = 4$, $L = 178$ m.

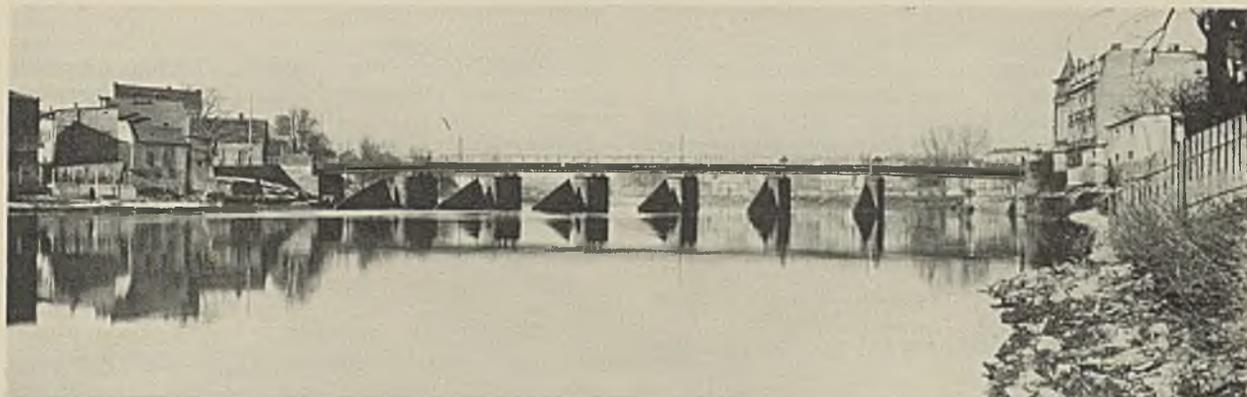


Abb. 6. Straßenbrücke in Oppeln (Jahrhundertbrücke). Vor dem Umbau. Blechträger. 1840/42 (1886/87). $z = 7$, $L = 107$ m.

vom Rhein über Erfurt nach Leipzig und weiter über die Elbe bei Meißen durch die Lausitz nach der Oderstadt Breslau (Hohe Landstraße). Von Breslau aus ging ein Handelsweg nach Nordosten über Kalisch nach Thorn und nach den Salzbergwerken von Hohensalza. Als weitere das Odergebiet kreuzende Straßen seien genannt: eine von Torgau ausgehende, die über Kottbus und Krossen den Westen mit dem Königreich Polen verband, ferner eine von Torgau über Lübben und Frankfurt a. d. Oder nach dem damaligen Herzogtum Preußen führende Straße.

Im Norden erlangte eine große West-Ost-Verbindung Bedeutung, die sich von Brügge und Antwerpen bis nach Kowno und Wilna erstreckte und zwischen Lübeck und der Memel im wesentlichen der Küste

folgte, teilweise unter Benutzung der alten Bernsteinstraße. An der Oder war eine Gabelung vorhanden. Der eine Zweig benutzte die Inseln Usedom und Wollin, der andere verlief über Anklam und Stettin.

Nach zeitweisem Rückgang dieser Handelsbeziehungen im 16. Jahrhundert während der Wirren des 30jährigen Krieges strömten unter der tatkräftigen Leitung des Großen Kurfürsten dann von Brandenburg mit dem Mittelpunkt Berlin aus neue wirtschaftliche Kräfte nach dem Osten, insbesondere nach Frankfurt und Küstrin. Von Frankfurt ging eine Handelsstraße über Krossen nach Schlesien, eine andere über Posen nach Polen. Die Küstriner Straße setzte sich über Landsberg nach Bromberg und über Schneidemühl, Dirschau nach Königsberg fort.

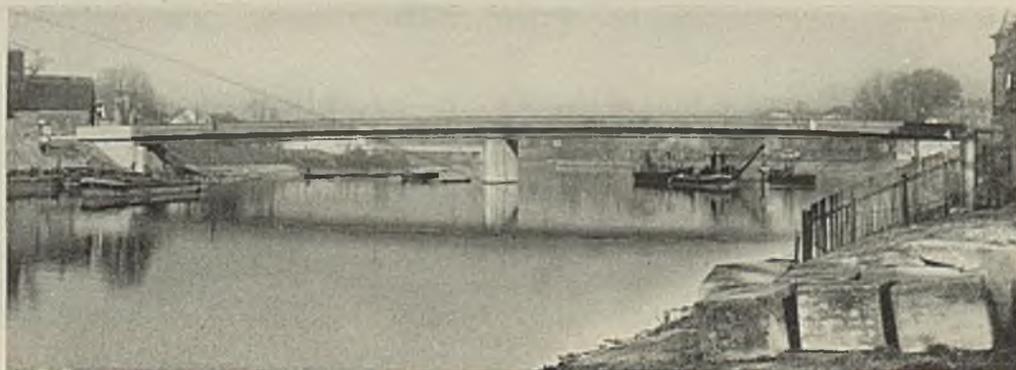


Abb. 7. Straßenbrücke in Oppeln (Jahrhundertbrücke).

Nach dem Umbau.

Durchlaufender Träger.
1933. $z = 2$, $L = 114$ m.

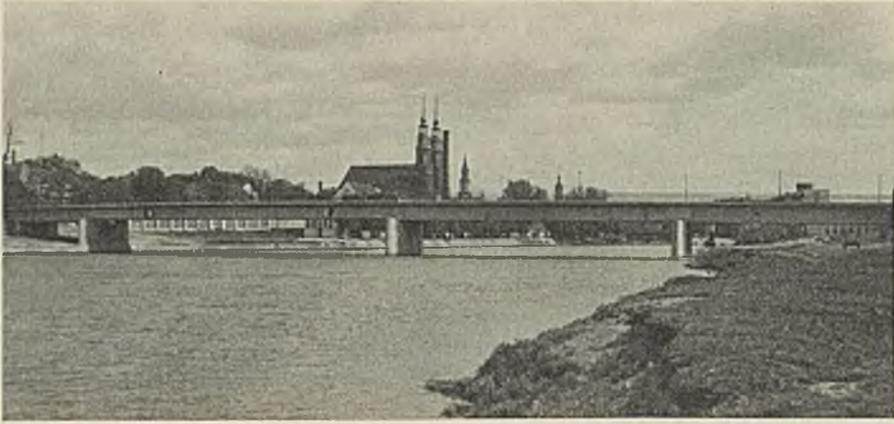


Abb. 8. Straßenbrücke in Oppeln (Adolf Hitler-Brücke).

Gerberträger. Eisenbeton mit einem eingehängten Blechträger. 1932/33. $z = 4$, $L = 158$ m.

Durch die Verfolgung der alten Handelswege wird es vielfach erst möglich, das Entstehen und die Bedeutung alter Stromübergänge, Brücken und Brückenorte zu erklären. Für jeden einzelnen an dem mehr als 700 km langen deutschen Oderlauf gelegenen Brückenort die besonderen Merkmale zu erläutern, auf die seine Entstehung und Bedeutung zurückzuführen ist, würde hier zu weit führen und auch

durch die Wiederholung ermüden. Im folgenden soll daher nur auf die wesentlichsten näher eingegangen werden.

In der schlesischen Bucht war stets der Längsverkehr am Strom entlang vorherrschend. Ihm verdanken auch die wichtigeren Orte, wie Ratibor, Brieg und Ohlau in erster Linie ihre Entwicklung. Bei Ratibor war aber auch schon sehr früh ein Flußübergang



Abb. 9. Straßenbrücke in Ohlau. Gerberträger. 1898/1900. $z = 3$, $L = 150$ m.

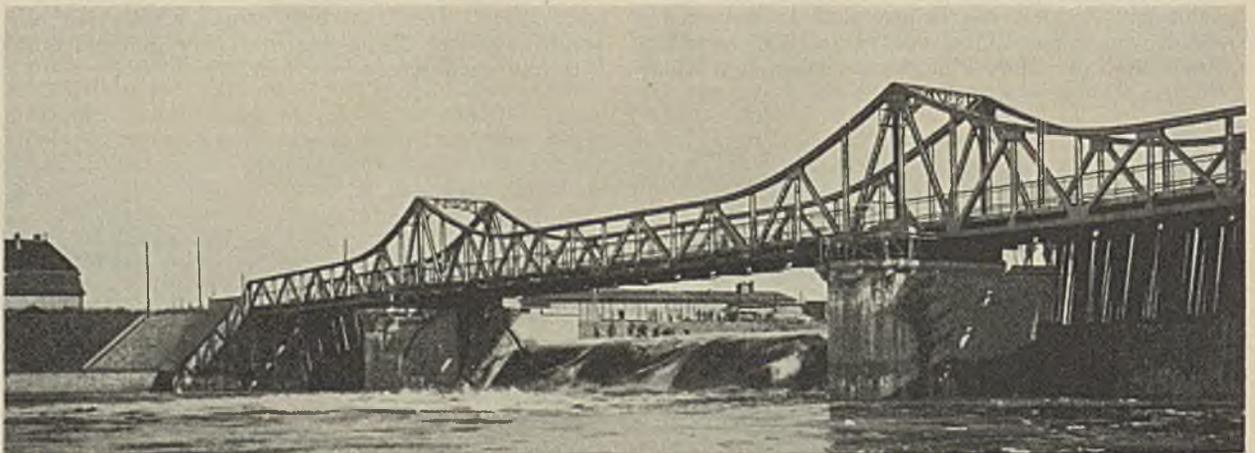


Abb. 10. Straßen- und Wehrbrücke Bartheln über den Flutkanal bei Breslau. Gelenkfachwerkräger. 1915. $z = 3$, $L = 118$ m.



Abb. 11. Straßenbrücke in Breslau (Kaiserbrücke). Hängebogenträger. 1917. $z = 1$, $l = 187$ m (Lichtweite = 112,5 m).

vorhanden. Von dort führte ein Weg auf dem rechten Oderufer nach Laskowitz und Massel bei Breslau, weiter über Kalisch, Kolo, Wloclawek und die Ossafurten nach Ermland.

Bei Oppeln spielt der Querverkehr eine wesentliche Rolle, besonders in neuerer Zeit; strahlen doch von hier vier wichtige Ausfallstraßen und fünf Eisenbahnlinien in das Gebiet östlich der Oder aus.

Unterhalb Oppeln, etwa von der Mündung der Glatzer Neiße bis zur Katzbachmündung, hat das Überschwemmungsgebiet eine bedeutende Breite und erschwert somit den Verkehr von der einen Seite zur anderen. Wenn sich trotzdem auf dieser Strecke der bei weitem bedeutendste und älteste Brückenort des Südostens, das bei den Handelswegen schon erwähnte Breslau, zu einem Verkehrs- und Handelsplatz erster Ordnung mit sternförmig ausstrahlenden Verbindungen entwickeln konnte, so muß das einen besonderen Grund haben. Daß durch die Stromverzweigungen und die von ihnen eingeschlossenen Inseln die Überwindung des Wasserlaufs selbst erleichtert und der Siedlung ein gewisser Wasserschutz geboten wurde, gibt keine hinreichende Erklärung für die Bedeutung dieses Ortes. In der Tat waren es auch vornehmlich die orographischen Verhältnisse in den Gebieten zu

beiden Seiten des Stromes und die allgemeine Gesamt- richtung der durchgehenden Handelsstraßen, die den Verkehr auf Breslau lenkten. Hier trafen die alten von Magdeburg, Halle, Leipzig ausgehenden und an dem südlichen Rande der Norddeutschen Tiefebene (Erz- und Riesengebirge) entlang nach Osten laufenden Handelsstraßen die Oder, um dann über Weljun nach Radom und Lemberg oder über Oppeln nach Beuthen und Krakau weiter zu laufen. Auf der rechten Seite zwang die sumpfige Bartschniederung dazu, den Oderübergang soweit südlich zu suchen. Diesem Sumpfgebiet weicht auch die alte Bernsteinstraße Thorn—Kalisch—Breslau—Mährische Pforte nach Osten aus.

Der heute wenig bedeutende Übergang bei Dyhernfurth mag nur deshalb erwähnt werden, weil — wie schon der Name sagt — eine seichte Stelle vorhanden war, wo der Strom und das breite Vorland in trockenen Zeiten durchquert werden konnten.

Als Umschlagplatz für das Waldenburger Kohlengebiet ist in erster Linie das an einer nach Südwesten vorspringenden Oderbiegung gelegene Maltsch zu werten.

Stromab konnte sich erst wieder unterhalb der Bartschmündung in Glogau ein größerer Brückenort entwickeln. Für die West—Ost—Verbindung war



Abb. 12. Straßenbrücke in Breslau (Werderbrücke). Durchlaufender Träger. 1929/30. $z = 3$, $l = 90$ m.

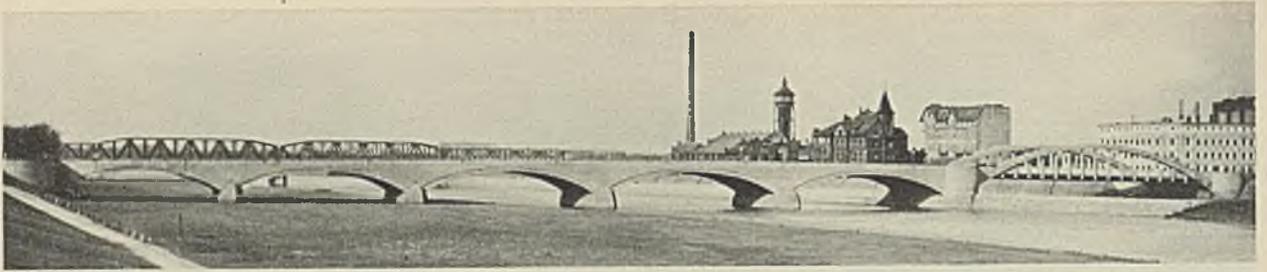


Abb. 13. Straßenbrücke in Breslau über alte Oder und Breitenbachfahrt (Hindenburgbrücke).
Eisenbetonbogenträger nach Emperger. 1914/16. $z = 5+1$, $L = 181+70$ m.



Abb. 14. Straßenbrücke in Breslau über alte Oder und Großschiffahrtweg (Rosenthaler Brücke).
Ziegelkneipbogen. 1914/16. $z = 4$, $L = 239$ m.



Abb. 15. Eisenbahnbrücke in Pöpelwitz bei Breslau. Vordere Brücke: Trapezträger und Gewölbe. 1898 bzw. 1856. $z = 2+28$, $L = 455$ m.
Hintere Brücke: Ausleger- und Trapezträger. 1896. $z = 2+12$, $L = 455$ m.



Abb. 16. Straßenbrücke in Steinau. Gerberträger. 1896. $z = 8$, $L = 349$ m.



Abb. 17. Eisenbahnbrücke in Glogau. *Vordere Brücke: Parallelgitterträger. 1857/58. $z = 6$, $L = 166$ m.*
Hindere Brücke: Halbparabelträger. 1898/99. $z = 4$, $L = 169$ m.

Glogau ein Zwangspunkt, denn stromab trat dem Querverkehr ein bedeutendes Hindernis in der sumpfigen Obramündung entgegen. Deshalb haben dort auch Orte wie Carolath und Milzig keine Bedeutung gewinnen können, obwohl sie an Talverengungen liegen.

Unterhalb der Obramündung verengt sich das Odertal in der Nähe von Krossen. Dieser alte wichtige Brückenort mit altem Schloß ist eine ausgesprochene Flußmündungsstadt in dem Winkel zwischen Bober und Oder, die sie im Westen und Norden schützen.

Als besonders bedeutungsvoll muß der mittlere Oderabschnitt zwischen Fürstenberg und Küstrin mit dem hervorragend gelegenen Übergang bei Frankfurt, dem neben Breslau bedeutendsten Brückenort

an der Oder, angesprochen werden. Die Verkehrsbedeutung dieses Ortes ist bereits bei der Betrachtung der Handelswege erwähnt worden. In strategischer Hinsicht spielte er schon in vorgeschichtlicher Zeit (die ältesten Funde weisen auf die jüngere Steinzeit, 3. Jahrtausend v. Chr.) eine wichtige Rolle in den Kämpfen gegen die östlichen Völker, die bei ihrem Vordringen nach Westen zwischen der Wartheniederung und dem im Krossener Gebiet ebenfalls ostwestlich verlaufenden Odertal zwangsläufig gegen diesen Abschnitt geleitet wurden.

Dort, wo die Durchgangsstraßen aus dem Osten, dem Thorn-Eberswalder-Urstromtal folgend, an der Warthemündung auf die Oder stoßen, entstand Küstrin. Bei der Weiterführung nach Westen blieb nichts anderes übrig, als das breite Oderbruch zu



Abb. 18. Straßenbrücke bei Beuthen. *Parabel-, Halbparabelträger und I-Eisen in Beton (Überführung). 1906. $z = 13 + 13$ (Überführung), $L = 616$ m.*

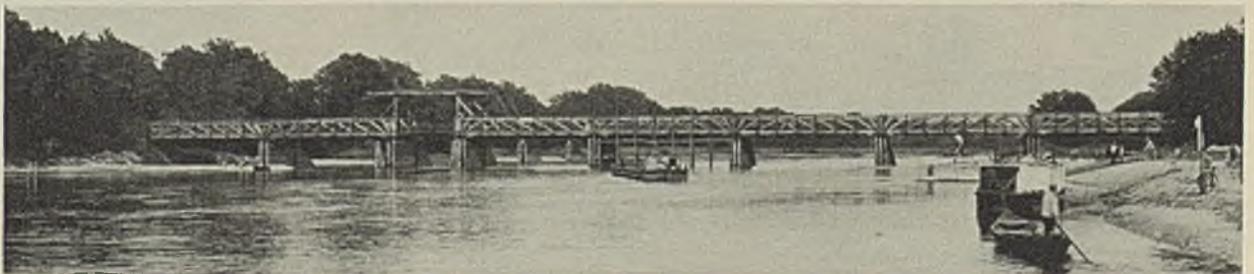


Abb. 19. Straßenbrücke bei Neusalz. *Vor dem Umbau. Holzerner Hängeschwcrträger mit Klappe. 1870. $z = 9$, $L = 190$ m.*

Abb. 20. Straßenbrücke
bei Neusalz.

Nach dem Umbau.

Eiserner Gerberträger. 1932.
z = 9, L = 306 m.



durchqueren. Eine Umgehung im Norden, in der Gegend von Freienwalde, hätte einen großen Umweg erfordert. Im Süden war das Warthebruch vorgelegt. Küstrin hat von jeher eine erhebliche militärische Bedeutung gehabt, in den früheren Zeiten namentlich auch für die Polen (polnisches Wasserschloß), da es auf der Ostseite des Stromes und des Bruches liegt.

Zwischen Küstrin und Stettin wird die Oder nicht von großen durchgehenden Verkehrslinien in der Querrichtung getroffen. Auf dieser Strecke können demnach bedeutende Übergänge nicht erwartet werden. Wenn auch das unterhalb des Oderbruchs liegende Durchbruchstal sich stellenweise bis zu 1,5 km Breite

verengt, so bereitet hier doch die Überquerung des Stromlaufes selbst wegen der beträchtlichen Spiegelbreite schon größere Schwierigkeiten als oberhalb der Warthemündung. Stellenweise ist auch das Tal, dessen Entwässerung infolge des geringen Längsgefälles schwierig ist, von vielen Altarmen durchzogen. Die wenigen Übergänge haben mehr örtliche Bedeutung. Hervorzuheben ist noch Schwedt. Dort überschreitet die von Küstrin über Königsberg i. Pr. führende Straße die Oder, um sich mit der Straße Berlin-Stettin zu vereinigen. Die oberhalb gelegenen, an sich günstigeren Kreuzungsstellen, etwa bei Bellinchen, hätten eine größere Ablenkung von der Richtung Küstrin-Stettin erfordert.



Abb. 21. Straßenbrücke bei Fürstenberg. Eisenbetonbogen und eiserner Sichelstahlträgerbogen. 1914/19. z = 12, L = 618 m.

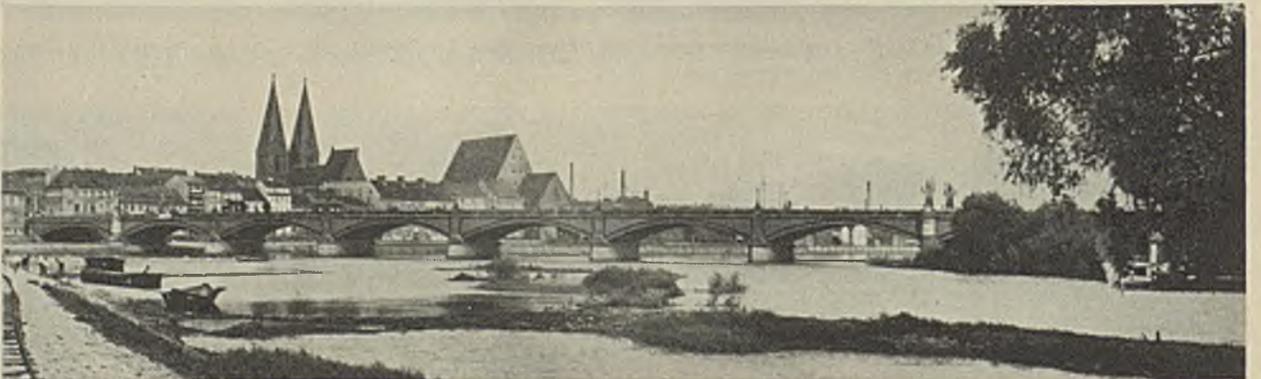


Abb. 22. Straßenbrücke bei Frankfurt. Gewölbe in Ziegelrohbau. 1892/93. z = 8, L = 256 m.

**Abb. 23. Eisenbahnbrücke
bei Stettin-Jungfernberg**

(Umgebungsbahn). Fachwerk-
Parallelträger. 1925/27. $z = 3$,
 $L = 206$ m.



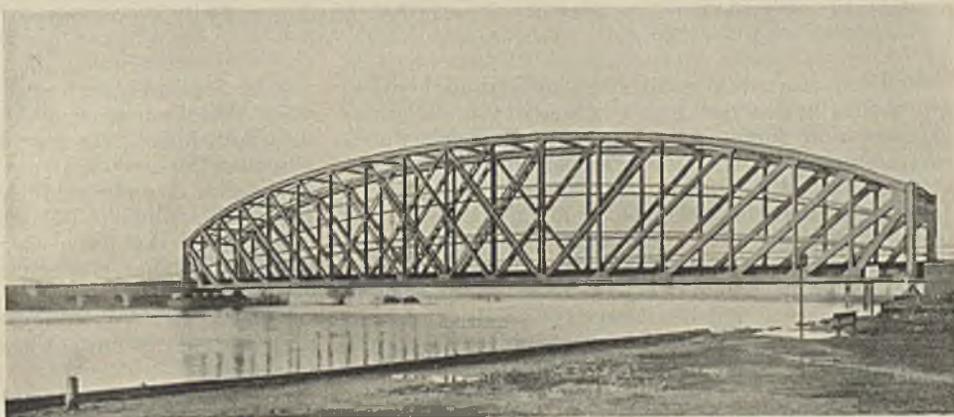
**Abb. 24. Eisenbahnbrücke
bei Stettin-Podejuch**

(Umgebungsbahn über Gr. Reglitz).
Fachwerk-Parallelträger. 1925/27.
 $z = 3$, $L = 230$ m.



**Abb. 25. Eisenbahnbrücke
bei Stettin-Finkenwalde**

(Zeggelinstrom). Halbparabel- bzw.
Vollwandträger. 1874/75. $z = 9$,
 $L = 214$ m, mittlerer Überbau 92 m.



**Abb. 26. Eisenbahnbrücke
bei Stettin (beim Hauptper-
sonenbahnhof). Parallelträger mit
Drehbrücke. 1864/65 (1926/28).**

$z = 4$, $L = 138$ m.

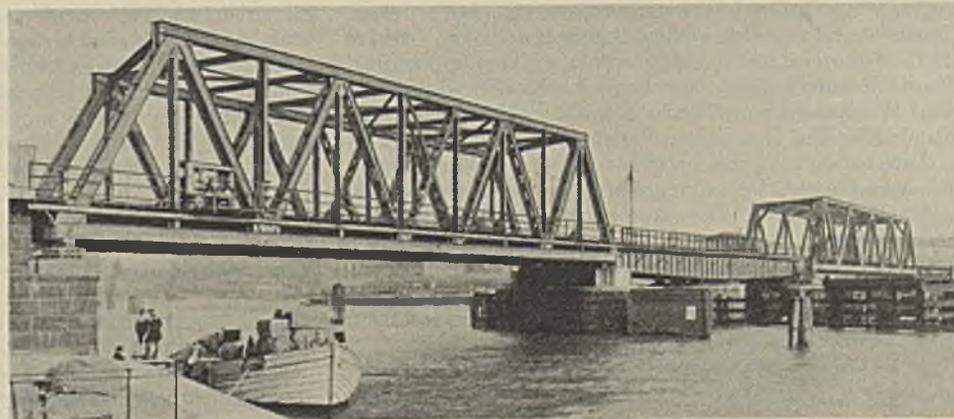




Abb. 27. Straßenbrücke in Stettin (Baumbrücke). Eiserner Fachwerkhogen mit Klappe. $z = 3$, $L = 124$ m.



Abb. 28. Eisenbahnbrücke über die Warthe bei Landsberg (mit Mastenkranpfeilern ober- und unterhalb). $z = 6$, $L = 289$ m.

Vor dem Eintritt der Oder in den Dammschen See und weiter in das Haff ergab sich Stettin als letzter Zwangspunkt für den Querverkehr. Zugleich wurde es Anfangspunkt der Seeschifffahrt; und diesem Umstande verdankt es in der Hauptsache seinen Aufschwung. Die beherrschende Stellung, die es an der unteren Oder als Umschlagort gewonnen hat, ist allgemein bekannt.

Mit der Entwicklung der Verkehrsmittel, besonders der Eisenbahnen und Kraftwagen, und des Brückenbaues haben sich die Handelsbeziehungen erweitert und geändert. Auch die Grundlagen für die Entwicklung der Brückenorte und die Entstehung neuer Übergänge haben sich verschoben. Heutzutage ist es technisch ohne weiteres möglich, selbst große Ströme nahezu an jeder beliebigen Stelle zu überbrücken. Dadurch haben einige alte Brückenorte ihre frühere Bedeutung verloren. Als Beispiel sei Krossen genannt. Zwei Eisenbahnlinien kreuzen oberhalb in der Nähe von Pommerzig und Deutsch-Nettkow die Oder, ohne Rücksicht auf den alten Brückenort zu nehmen.

Im großen und ganzen gehen aber auch heute noch die wichtigsten Verkehrslinien über die bedeutenden alten Brückenorte. Dies mag zum Teil darauf zurückzuführen sein, daß sich die Orte zu größeren Städten entwickelt haben und dadurch auch für den neuzeitlichen Verkehr Anziehungspunkte geblieben sind.

Nicht selten scheidet noch in der Gegenwart trotz technischer Durchführbarkeit die Herstellung einer Brücke, und zwar aus wirtschaftlichen Gründen. Das gilt namentlich für den Unterlauf der Ströme,

wo der Stromschlauch eine große Breite aufweist und viele Flutöffnungen zur Abführung des Hochwassers erforderlich sind. Auch an der Oder gibt es noch große Strecken (bis zu 60 km), auf denen weder eine Straßen- noch eine Eisenbahnbrücke anzutreffen ist. Wenn hier auch zahlreiche Fähren betrieben werden, so sind doch dem Verkehr von Ufer zu Ufer selbst heutzutage noch Schranken gezogen, denn das Übersetzen ist zeitraubend und bei höheren Wasserständen und Eis schwierig, wenn nicht unmöglich. Es kommt hinzu, daß die Fähren ein starkes Hindernis für die Schifffahrt bilden.

Auch Brücken können für die Schifffahrt treibenden mehr oder weniger hinderlich sein. So mußten die Schiffe früher, als auf den Binnenwasserstraßen noch allgemein gesegelt wurde, vor jeder Brücke den Mast umlegen und ihn nach der Durchfahrt wieder setzen. Oberhalb und unterhalb der Brücke war je ein Mastenkran vorhanden. An verschiedenen Brücken sind noch jetzt als Überreste jener Zeit Mastenkranpfeiler zu finden, z. B. an der Warthebrücke bei Landsberg (Abb. 28). In der Gegenwart sind es besonders die alten Brücken, die wegen der geringen Durchfahrtsweite der Schifffahrt zu schaffen machen und von der Besatzung außerordentliche Aufmerksamkeit und Geschicklichkeit beim Durchfahren verlangen. Bei höheren Wasserständen kann durch eine Brücke mit zu geringer Durchfahrthöhe die ganze Schifffahrt lahmgelegt werden.

Daher fördert die Reichswasserstraßenverwaltung, der die Aufrechterhaltung und Verbesserung der

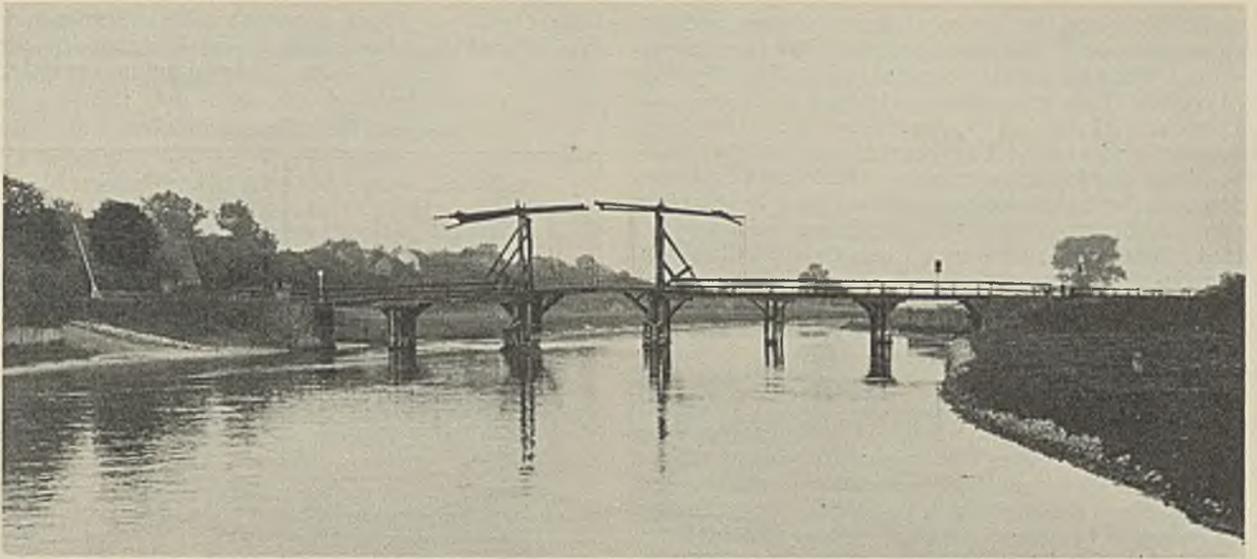


Abb. 29. Straßenbrücke über die Netze bei Dratzig. Alte hölzerne Brücke mit Klappe (Unterhaltung je zur Hälfte von Deutschland und Polen). $z = 6$, $l = 68$ m.

Schiffbarkeit und der Vorflut an den Wasserläufen erster Ordnung obliegt, den Neubau von Brücken, sofern diese an die Stelle von Fähren oder von alten Brücken treten und hinreichend große Schiffahrtöffnungen und Hochwasserquerschnitte aufweisen. In solchen Fällen hat sich die Reichswasserstraßenverwaltung auch verschiedentlich an der Aufbringung der Mittel in beschränktem Umfange beteiligt. Schon mehrfach ist dadurch für den Unterhaltungspflichtigen einer alten Brücke ein Umbau oder für die Hauptbeteiligten der Neubau einer Brücke überhaupt erst möglich geworden. So ist es, um ein Beispiel aus der jüngsten Zeit zu nennen, im verflossenen Jahre gelungen, eine der letzten alten Holzbrücken an der Oder bei Neusalz (Abb. 19) zu beseitigen, die wegen der geringen lichten Höhe noch eine Klappenöffnung für die Schiffahrt besaß und dem Wasserverkehr wegen der engen Jochstellung sehr hinderlich war. Als Ersatz wurde eine den neuzeitlichen Ansprüchen gerecht werdende eiserne Brücke (Abb. 20) neben der alten errichtet. Eine weitere Erleichterung für die Oder-schiffahrt konnte durch den Umbau der zu niedrigen und zu engen Jahrhundertbrücke in Oppeln (Abb. 6 und 7) erreicht werden. In gleicher Weise wird es voraussichtlich durch Mitwirkung der Reichswasserstraßenverwaltung ermöglicht werden, noch im laufenden Jahre mit dem Neubau der Eisenbahnbrücke in Glogau zu beginnen, und nach deren Fertigstellung im nächsten Jahre die alte Brücke (Abb. 17) zu beseitigen, an deren ungünstig stehenden Strompfeilern schon mehrere Schiffsunfälle eingetreten sind.

Bei Um- oder Neubauten wird eine lichte Durchfahrthöhe von wenigstens 4 m über höchstem schiffbaren Wasserstand und an der freien Oder unterhalb Breslau eine lichte Weite der Schiffahrtöffnung von 60 bis 70 m angestrebt.

Auch bei behelfsmäßigen Bauten, die nach kurzer Zeit wieder beseitigt werden, wird auf die Belange der Schiffahrt weitgehend Rücksicht genommen. Bei einem im Jahre 1933 ausgeführten Oerdurchstich bei Maltsch mußte der Aushubboden auf das gegenüberliegende Oderufer gebracht werden, was zweckmäßig mittels Spülleitung geschah. Auf Verlangen der Bauverwaltung wurde die Brücke für die Rohr-

leitung als Hängebrücke mit einer Schiffahrtöffnung von 70 m Lichtweite und 4 m lichter Höhe hergestellt. Diese Ausführungsweise hat die Behinderung der Schiffahrt auf ein Mindestmaß beschränkt und sich hervorragend bewährt.

Aus der großen Anzahl der Oderbrücken sind einige hier im Bilde wiedergegeben. Die Auswahl ist so getroffen, daß die durch das Alter der Brücken und durch die örtlichen Verhältnisse bedingte Mannigfaltigkeit in Baustoff und Bauart zum Ausdruck kommt. Ferner ist darauf Bedacht genommen, nach Möglichkeit auch von den bedeutenden Brückenorten einen kleinen Bildausschnitt zu geben.

Während vielfach die älteren Oderbrücken in baukünstlerischer Hinsicht wenig befriedigen, sind unter den neueren Bauwerken manche gute Lösungen zu finden. Eine Brücke soll, um eine gute Wirkung zu erzielen, die Gliederung klar zum Ausdruck bringen und kein störendes Beiwerk aufweisen. Sie soll sich unauffällig in das Stadt- oder Landschaftsbild einfügen. Während beispielsweise gewölbte Massivbrücken in der freien Landschaft oft reichlich schwer wirken, sind sie am Platze in den großen Städten, wo ein Häuserblock neben dem anderen steht (Abb. 22). Hier läßt man sich auch kräftige, torartig zusammengefaßte Turmpfeiler bei Hängebrücken gefallen (Abb. 11), wenn auch sonst bei derartigen Bauwerken schlichte eiserne Turmpfeiler in Verbindung mit vollwandigen eisernen Versteifungsträgern unserm Geschmack am meisten entsprechen.

In einer flache Landschaft ordnet sich besonders gut der Balkenträger ein, der sich nur wenig über das angrenzende Gelände erhebt. Neben leichten Betonbauwerken ist dort vor allem der eiserne Überbau zu empfehlen, weil er große Spannweiten zuläßt und die Weite des Gesichtsfeldes nur wenig einschränkt (Abb. 24). Im Hügellande oder dort, wo das Stromtal von Gebirgszügen begleitet ist, wirkt der einfache Balken oft zu streng. Hier ist eine bewegte Linienführung am Platze, wie sie u. a. die Bogenbrücken zeigen.

Im allgemeinen ist bei Strombrücken, die fast immer verschieden große Spannweiten und dementsprechend auch wechselnde Trägerhöhen aufweisen, auf einen

guten Übergang der Linien über den Pfeilern Bedacht zu nehmen. Ein in dieser Hinsicht nicht empfehlenswertes Beispiel ist die Straßenbrücke bei Beuthen (Abb. 18). Eine gute Lösung dagegen zeigt die neue Eisenbahnbrücke bei Oppeln (Abb. 5). Daß auch massive und eiserne Überbauten in günstiger Weise vereinigt werden können, zeigt Abbildung 21. Durch den über der Fahrbahn liegenden eisernen Bogenträger wird die Strom- und Schiffahrtöffnung besonders betont. Hier wirken auch im offenen Gelände die massigen Brückenteile nicht schlecht, weil die Betonbögen sich dem eisernen Bogen der Hauptöffnung gut anpassen und durch die großen Spannweiten den Eindruck der Leichtigkeit erwecken.

Zur Zeit gibt es, wie die nebenstehende Zusammenstellung zeigt, an der Stromoder ohne Berücksichtigung der Nebenarme und Schleusenkanäle etwa 60 Eisenbahn-, Straßen- und Fußgängerbrücken, 78 Wagenfähren und 38 Kahnfähren. Dabei sind mehrgleisige Brücken, auch wenn sie aus getrennten Überbauten bestehen, als eine Brücke gezählt.

An der Seeschiffahrtstraße Stettin-Swinemündes Ostsee sind keine Brücken vorhanden. Hier wird der Querverkehr durch Dampffähren, darunter eine Eisenbahnfähre bei Swinemünde, vermittelt. Über die anderen Odermündungsarme, die Peene und die Dievenow, führen verschiedene Brücken. Zu erwähnen sind besonders die Eisenbahnbrücke über die Peene bei Carnin, von der ein Teil im vorigen Jahre in eine Hubbrücke umgewandelt worden ist, die Straßen-

brücke bei Zecherin, die sogenannte Bäderbrücke nach Wollin und die Straßenbrücke bei Wolgast, die vor kurzem an die Stelle der Fährverbindung getreten sind.

Übersicht über die Oderbrücken.

Oderabschnitt	Reichsrenze- Ransern (unter- halb Breslau)	Ransern- Wartbe- rührung	Wartbe- rührung- Dammischer See	Zusammen
1. Eisenbahnbrücken:				
a) über den Stromlauf	9	10	3	22
b) über Nebenarme und Schleusenkanäle ...	2	2	6	10
2. Straßen- und Feldwegbrücken:				
a) über den Stromlauf	20	8	6	34*)
b) über Nebenarme und Schleusenkanäle	31	2	4	37
3. Fußgängerbrücken	4	—	—	4
4. Wagenfähren	23	30	25	78
5. Kahnfähren	22	14	2	38

Summe 1 a, 2 a u. 3 = 60, Summe 1 bis 3 = 107.

*) Am 15. Oktober wurde die neue Oderbrücke bei Poppelau im Kreise Oppeln, die Helmut-Brückner-Brücke, dem Verkehr übergeben. Sie überspannt in einer Länge von 325 m in Stahl- und Betonbauweise den Strom und erschließt den nördlichen Teil des Kreises Oppeln sowie die Kreise Kreuzburg und Rosenberg dem Verkehr mit Niederschlesien.

M I T T E I L U N G E N

Tagungen.

Der Reichsverband Deutscher Baumeister.

Bund der Absolventen Höherer Technischer Lehranstalten, Verband Berlin, veranstaltet am 16. November in den Kammersälen in Berlin, Teltower Straße 1—4, eine öffentliche Versammlung. Der Führer des Reichsverbandes Deutscher Baumeister, Stadtbaumeister Siebke, spricht über „Die Reichskammer der bildenden Künste und das Planungsrecht der deutschen Baumeister und der Absolventen von Höheren Technischen Lehranstalten“.

Der Architekten- und Ingenieur-Verein Berlin.

Bezirksverein der Deutschen Gesellschaft für Bauwesen (D. G. f. B.), hält seine nächste Hauptversammlung am Montag, den 19. d. M., abends 8 Uhr, im Grünen Saal des Meisterhauses, Köthener Straße 38, ab. Als Hauptpunkte stehen auf der Tagesordnung: Wahl des Vorstandes, des Vertrauensausschusses und der sonstigen Ausschüsse; Bericht des Reichsbahndirektors Schenck über die Münchener Tagung und die Organisation der D. G. f. B.

Die diesjährige Berliner Holztagung

findet am 30. November und 1. Dezember statt. Am 30. November sind drei Fachsitzungen im Ingenieurhaus Berlin vorgesehen über Holzigenschaften, künstliche Holztrecknung und Holzschutz. Diese Sitzungen behandeln insbesondere Untersuchungen an Nadelhölzern, Güteklassen für Holz und die Einführung von Schnittholznormen im Holzhandel. Ferner wird berichtet werden über neue Ergebnisse der künstlichen Holztrecknung und ihre Anwendung in der Praxis sowie über die wichtige Frage der Feuchtigkeitsbestimmung beim Holz. Von besonderer Be-

deutung sind auch die Vorträge über die Herabsetzung der Brennbarkeit der Hölzer, feuerbeständige Holzbalkendecken und über die Untersuchungen mit Holzschutzmitteln. Am Abend erfolgt im Plenarsaal der Stiftung Preußenhaus eine Kundgebung, auf der Dr. Eugen Diesel, Prof. Dr. Ubbelohde und Forstmeister Dr. von Monroy sprechen werden über „Wald und Mensch im technischen Zeitalter“, „Holz und Textilwirtschaft“ und „Der Wald als Rohstoffquelle“. Am 1. Dezember findet dann die vierte Fachsitzung vormittags im Ingenieurhaus statt, in der Fragen der Holzverwendung behandelt werden.

Wissenschaftliche Tagung des Deutschen Stahlbauverbandes.

Der Deutsche Stahlbauverband veranstaltete seine diesjährige wissenschaftliche Tagung am 25. und 26. Oktober in der Technischen Hochschule Berlin. Die Tagung erfreute sich einer sehr starken Beteiligung. Der Verband kann in diesem Jahre auf sein 30-jähriges Bestehen und sein Ausschuß für Versuche im Stahlbau auf ein Alter von 25 Jahren zurückblicken. Von den ersten Mitgliedern des Versuchsausschusses, deren Namen der Vorsitzende in seiner Begrüßungsansprache in die Erinnerung zurückerief, seien hier nur die Namen Martens, Rudeloff, Schaper und Schnapp genannt.

Nach dem Bericht des Geschäftsführers des Verbandes Dr. Oelert ist die Beschäftigung der Stahlbauindustrie seit 1933 beträchtlich gestiegen, sie war aber erst etwa halb so groß wie vor dem Kriege. Die früher sehr starke Ausfuhr ist leider ganz erheblich zurückgegangen. Im Inlande überwogen die Behördenaufträge. Sie betragen 1932 fast 90 vH, 1933 noch mehr als 70 vH. Infolge allzu kurz bemessener

Lieferfristen sei die Beschäftigung der Werke teilweise noch sehr stoßartig. Eine fruchtbare Zusammenarbeit ergab sich zwischen dem Verband und großen vergebenden Behörden bei der Verteilung der Aufträge und bei der Festsetzung angemessener Preise.

Aus dem Vortrage des geschäftsführenden Vorstandsmitgliedes des Vereins Deutscher Eisen- und Stahlindustrieller Dr. Reichert über die Eisenwirtschaft im Außenhandel ist die Feststellung besonders bemerkenswert, daß die gesamte eisenschaffende und verarbeitende Industrie in den Jahren 1924 bis 1933 für im ganzen 27,7 Milliarden RM ausgeführt und nur für 6,5 Milliarden RM eingeführt hat. Dies bedeutet in diesen Jahren einen mittleren Ausfuhrüberschuß von rund 2 Milliarden RM. Damals war die Eisenindustrie mit 29 vH an der Ausfuhr und mit nur 6,7 vH an der Einfuhr Deutschlands beteiligt. Infolge der wachsenden Schwierigkeiten im Auslandsgeschäft sank der Ausfuhrüberschuß allerdings im Jahre 1933 auf rund 1,1 Milliarden RM und in den ersten 9 Monaten dieses Jahres auf etwa $\frac{2}{3}$ Milliarden Reichsmark. Die Ausfuhr hatte in diesen 9 Monaten einen Wert von 1 Milliarde RM, die Einfuhr eine solche von rund 3,3 Milliarden RM. Die Einfuhr entfiel nach ihrem Wert zu je $\frac{1}{3}$ auf Eisenerz, Schrott und Fertigerzeugnisse. Die beiden letzten Posten könnten zum großen Teil im Inland gedeckt werden.

Reichsbahnoberrat Dr.-Ing. Schaechterle erörterte eingehend die Aufgaben, die der Bau der Reichsautobahnen dem Stahlbrückenbau stellt. Für die kleineren Kreuzungsbauwerke empfahl er die Verwendung von Mustern. Für größere Brücken sei in jedem Fall eine den örtlichen Verhältnissen angepaßte Einzelösung erforderlich. Die Forderung sehr schlanker Linienführung der Straßen und Autobahnen und ihrer guten Einpassung in das Gelände macht häufig sehr spitze Kreuzungswinkel und geringe Bauhöhen notwendig. Beide Forderungen können für den Stahlbrückenbau die Möglichkeit überlegener Lösungen bieten. Als einfache und natürlichste Lösung besonders für die kleineren Stützweiten empfahl der Redner vollwandige Balkenbrücken mit oberliegender Fahrbahn und Mittelstütze.

Direktor Dr. Erlinghagen schilderte in fesselndem Vortrage, unterstützt von sehr guten Lichtbildern und einem Film, den Brückenbau über den kleinen Belt. Die großen Stützweiten, die hohe Lage der Brücke über dem Wasser und die großen Wassertiefen boten ungewöhnliche Schwierigkeiten. Dank sorgfältigster Vorarbeiten sind sie glücklich im Freivorbau überwunden worden. Die Brückenöffnungen sind inzwischen geschlossen. Mit Recht hob der Vortragende die große Verantwortung hervor, die die deutschen Firmen Krupp und Eilers für den Stahlbau und Grün u. Bilfinger für die Gründung in der Zusammenarbeit mit den beteiligten dänischen Firmen zu tragen hatten.

In seinem Vortrage über die Stabilitätsprobleme vollwandiger Stahltragwerke behandelte Professor Dr.-Ing. Schleicher die Knickbedingungen von Platten für verschiedene Belastungszustände und Abmessungsverhältnisse und erörterte den erforderlichen Sicherheitsgrad. Bei der sich dauernd steigernden Stegblechhöhe seien besondere Maßnahmen erforderlich, damit das Stegblech eben bleibe. Auf diesem Gebiete seien noch viele Lücken durch wissenschaftliche Untersuchungen und Versuche auszufüllen.

Professor Dr.-Ing. Kuntze erörterte in seinem Vortrag die Fähigkeit der Werkstoffe, sich den Beanspruchungen bei Spannungsspitzen durch Erhöhung

der Festigkeit anzupassen. Es sei erforderlich, die Bedeutung der vorgeschriebenen Mindestdehnung nachzuprüfen, da ein Abbau von Spannungsspitzen durch örtliche bleibende Dehnungen des Werkstoffes so gut wie nicht vorkomme.

Ein Vortrag von Reichsbahnrat Rostek über das Verhalten stählerner Eisenbahnbrücken unter ruhenden und bewegten Verkehrslasten und über die Verfahren zur Messung von Durchbiegungen und Dehnungen brachte allgemeine Angaben über Meßgrößen, Meßgrenzen und Anforderungen an dynamische Meßgeräte, ferner über ihre Fehlerquellen und ihre Eichung und über die bei der Deutschen Reichsbahn neu entwickelten Meßverfahren. Hierbei erörterte der Redner auch die Schwierigkeiten, die sich der Übertragung der Meßergebnisse von einem Bauwerk auf ein anderes entgegenstellen. Auf diesem Gebiet steht die Forschung noch vor großen Aufgaben.

Zum Schluß berichtete Dr.-Ing. Klöppel über die technisch wissenschaftliche Tätigkeit des Verbandes im vergangenen Jahre, besonders über die Dauerfestigkeitsversuche mit Nietverbindungen, bei denen sich besonders auch die Bedeutung des Gleitwiderstandes an den Zusammenbaustellen zeigte, ferner über Versuche betreffend die Widerstandsfähigkeit verschieden ummantelter Stahlsäulen gegen Feuer. Vorbereitet sind Versuche über die zweckmäßigste Ausbildung geschweißter Stöße bei Blech- und Walzträgern.

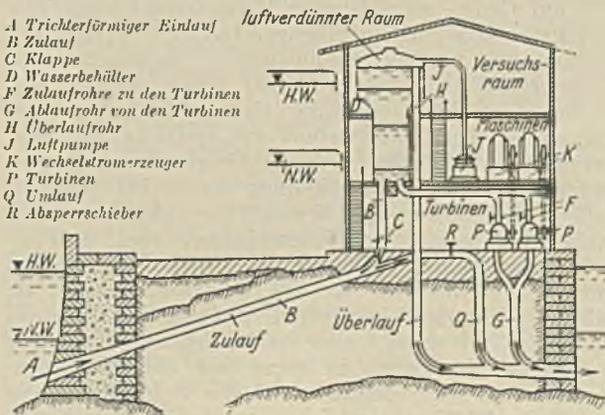
Nach Abschluß der Vortragsreihe besichtigten die Teilnehmer das Schiffshebewerk Niederfinow.

B. W.

Konstruktion und Ausführung.

Die Ausnutzung der Kraftquellen der See.

Während Verfahren zur Ausnutzung der Kraftquellen „Ebbe und Flut“ und „Meereswellen“ bekannt, aber ihrer Kostspieligkeit wegen noch kaum ausgeführt worden sind, wird in der Anstalt zur Erforschung der Kraftquellen der See in Biarritz ein „Stoßwider-Heberverfahren“ nach Grasset erprobt, das vielleicht berufen ist, mit weitaus geringeren Aufwände an Anlagekosten dem bewegten Wasser der See mechanische Arbeit abzugewinnen (vgl. Le Génie civil 1934, Nr. 14, S. 314). Jedesmal, wenn eine Brandungswelle aufläuft, wird Wasser durch das Mundstück A (vgl. Abb.) in das Rohr B hineingetrieben; wird der Umlauf Q durch Schieber R abgesperrt, dann wird widerderartig Wasser durch die Klappe C in den Behälter D hochgedrückt; von dort strömt es durch die Rohre F in die Turbinen P und durch G ins Meer zurück. Der Behälter D wird durch eine Luftpumpe J und ein Überlaufrohr H bis auf den



Querschnitt einer Stoßwider-Heberanlage.

erreichbaren Unterdruck von $-8,5$ bis 9 m Wassersäule luftleer gemacht; die Wasserspiegel im Behälter D liegen deshalb auch schon im Ruhezustande um etwa 9 m über dem jeweiligen Meereswasserspiegel und das Spiel des Widder-Hebers ist unabhängig von den Seewasserständen; der Widder spricht allein auf das Brandungsspiel (Wiederkehr etwa 10 sek.) an und benutzt den Behälter D zum Speichern der stoßweise zugeführten Wassermenge für gleichmäßigere Versorgung der Turbinen. Versuchsergebnisse werden noch nicht mitgeteilt.

Bkw.

Wettbewerbe.

Das teilbare, steuerfreie Einfamilienhaus

(vgl. S. 683 d. Bl.). Verfasser des mit dem ersten Preise ausgezeichneten Entwurfs ist der Architekt Dipl.-Ing. Fritz Schaarschmidt in Dresden.

Buchbesprechungen.

Die Siedlungsfrage im Ruhrgebiet.

Untersuchungen des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk, Mai 1934.

Die interessante Untersuchung deckt offen die vielfachen Fehler auf, welche in den Jahren der Blüte Deutschlands vor dem Kriege und noch mehr nach dem Kriege die sinnvolle Ansiedlung der zusammengedrängten Arbeiterschaft dieses wichtigsten Industriezentrums in falsche Bahnen gelenkt haben.

Die Ausführungen sind allein lesenswert, weil zum erstenmal die Wurzel der jetzigen, nahezu unentwirrbaren Lage bloßgelegt wird: nämlich die einseitige Förderung der Großstadtbildung auf Kosten des Landes, die Vernachlässigung der natürlichen Bindungen zwischen Industrie und Landwirtschaft, zwischen Binnenmarkt- und Exportsteigerung, Bevölkerungszunahme, Zuwanderung, Wohnungsbedarf und Arbeitsmöglichkeiten. Man wird bei diesen jetzt zutage tretenden Erkenntnissen zugeben, daß Einsicht nie zu spät kommt, daß aber andererseits gerade der Ruhrsiedlungsverband seine überragende volkswirtschaftliche Aufgabe bisher nicht gelöst hat und nun vor der schwierigen Aufgabe steht, zu bessern, was noch zu bessern ist.

Günstig ist, daß die Geburtenziffer im Ruhrgebiet von etwa 17 je 1000 Einwohner über dem Reichsdurchschnitt liegt, der 15 Geburten je 1000 Einwohner beträgt; die Arbeitsmöglichkeiten sind der andere Angelpunkt der Lösung des Siedlungswerkes im Ruhrbezirk. Es wird dabei ohne rücksichtsloses Durchgreifen in bezug auf die Umsiedlung derjenigen Belegschaften, welche auf die Wiederbelebung nicht mehr lebensfähiger Betriebe warten, nicht abgesehen. Die auf Grund sorgfältigster Voruntersuchungen nur in jahrelangem Aufbau mögliche Industrieverlagerung bestimmter Fertigwarenindustrien, chemischer Industrien, Eisenindustrien, wird diese Arbeiterumsiedlung aus dem überfüllten Ruhrgebiet in bevölkerungsarme Teile des Ostens zwangsläufig mit sich bringen. Mit Recht wird bei diesem Aussiedlungsprozeß die bäuerliche Siedlung kaum ins Gewicht fallen. Der Schwerpunkt liegt auf der nichtbäuerlichen Nebenerwerbssiedlung (Kurzarbeiter- und Stammarbeitersiedlung). Kleingewerbe und Einzelhandel sind von Anfang an ebenfalls anzusiedeln; sie pflegen nicht der bäuerlichen Siedlung nur langsam zu folgen, wie man bisher irrtümlich annahm. Als wichtigste Erkenntnis in bezug auf die Wohnungsbauten des Ruhrbezirktes muß die Schlußfolgerung auf Seite 36/37 unterstrichen werden: „Wir dürfen nicht mehr Wohnungen bauen, wir müssen siedeln.“

Der Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk wird in Erfüllung dieser Erkenntnis guttun, sich restlos den Richtlinien des Reichsheimstättenamtes der NSDAP bezüglich der Durchführung dieser neuen Siedlungen anzupassen, um weitere Fehlschläge zu vermeiden.

Das Ruhrgebiet erfordert bevorzugte Behandlung infolge seiner besonders schwierigen Lösung und der großen Siedlermassen, die aus ihrem Elend herausgeführt und der Heimat, d. h. dem Grund und Boden, wieder nahe gebracht werden müssen.

Dipl.-Ing. Helgen.

Ausbau der Arbeiterwohngemeinden.

Von Dr. Ludwig Neundörfer. Heft 20 der Veröffentlichungen des deutschen Vereins für öffentliche und private Fürsorge. Leipzig 1933. Kommissionsverlag von Lühe u. Ko. G. m. b. H. 107 S. in 8° . Geh. $2,80$ RM.

Der Verfasser hat die Struktur der Arbeiterwohngemeinde Lorsch bei Mannheim eingehend untersucht und zeigt, welche — in der Fachliteratur bisher nur zu generell behandelten — verschiedenartigen Existenzmöglichkeiten sich einem Arbeiterhaushalt in einer Arbeiterwohngemeinde 1. durch die Nähe der Industrie, 2. durch die Frauenarbeit in lohnempfindlichen Industrien (im vorliegenden Fall hauptsächlich Tabak), 3. durch zusätzliche Eigenversorgung aus Pachtland und kleinem Eigenbesitz bieten. Lorsch, das als Typ für die Wohngemeinden des rhein-mainischen Wirtschaftsgebiets (schätzungsweise $250\,000$ Menschen wohnen in diesen Gemeinden) anzusehen ist, hat trotz der Großstadtnähe dörfliche Lebensformen und dörfliche Wohnungsverhältnisse: es fehlt das Miethaus. Jedes Haus wird vom Eigentümer bewohnt; Ein- und Zweifamilienhaus sind zahlenmäßig fast gleich; das Mehrfamilienhaus fehlt. Der Grundstückspreis richtet sich nicht nach der Lage, sondern nach der Güte des Bodens.

Vom reinen Bauernbetrieb über den Eigenversorgungsbetrieb (Zuverdienst in der Industrie) ist die Berufsgliederung bis zum Arbeiterhaushalt, der im wesentlichen aus Barlohn bestritten wird, sehr mannigfaltig. Die Konsumhöhe ist in der Arbeiterwohngemeinde wenigstens zum Teil von der persönlichen Tüchtigkeit in der Bewirtschaftung des Gartenlandes abhängig. Die große Krisenfestigkeit dieser Haushalte kann Neundörfer zahlenmäßig belegen. Als ein Ergebnis der Strukturuntersuchung ist die Erkenntnis anzusehen, daß die Sicherung und Neugründung von Existenzen in den Arbeiterwohngemeinden, dieser Kampfstätte gegen die Landflucht, nicht durch Schaffung von Bauern- und Gärtnersiedlungen zu geschehen hat, sondern durch den Ausbau der Selbstversorgungswirtschaften.

In einem Aufbauplan zeigt der Verfasser, durch welche Mittel Lorsch dies Ziel erreichen kann: Vermehrung und Neuschaffung von Gartenland, Obstbauförderung, Frühkartoffelanbau, Schaffung von billigem Pachtland in öffentlicher Hand für den Kleinstbesitz, Kaufmöglichkeiten für tüchtige junge Arbeiter, Arbeitswegverkürzung zur Industriearbeitsstätte und zum Feld usw. Der sehr konkrete Plan soll der Verwaltung der Gemeinde und ihren Mitgliedern Richtpunkte geben, nach denen nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Mittel vorzugehen ist.

Entscheidend aber ist die Bereitschaft der Menschen zu ihrer Daseinsform. Durch Schulung nach Art der dänischen Volkshochschulen, die nichts mit theoretischer „Berufsausbildung“ gemein hat, will der Verfasser die junge Generation auf ihre künftige Aufgabe

vorbereiten. Der Ansatzpunkt zum Kampf gegen die Arbeitslosigkeit, der hier von Neundörfer mit produktiven Mitteln und nicht mit konservierenden Maßnahmen geführt wird, ist erfreulich, weil er mit geringem Aufwand von unten her und mit der Aussicht auf dauernden Erfolg geführt werden kann.

Wann wird die Regionalplanung in den Regierungsbezirken unter staatlicher Leitung, getragen von den Landkreisen, eine ähnliche gewissenhafte und not-

wendige Kleinarbeit beginnen? Nur so wird sie die Wegweiserin für eine gesunde Siedlungspolitik werden. Die Begründung zum Wohnsiedlungsgesetz stellt zwar gesetzgeberische Maßnahmen in Aussicht, es könnte aber schon vorher viel nützliche Vorarbeit geleistet werden. Die vorliegende Arbeit bietet ein Beispiel, wie die Dinge im kleinen gesehen werden müssen, um dann dem Ganzen dienstbar gemacht zu werden.

Grünberg.

AMTLICHE NACHRICHTEN

Preußen.

Beauftragt: Regierungsbaurat (H) Schäfer in Düsseldorf mit der selbständigen örtlichen Leitung der Um- und Erweiterungsbauten in der Polizeiunterkunft daselbst.

Versetzt: die Regierungs- und Bauräte (H) Geick von Aurich an die Regierung in Trier, Mertens von Aachen an die Regierung in Köslin, Muhr vom Polizeipräsidium Berlin zum Staatskommissar in der Hauptstadt Berlin; — die Regierungsbauräte (H) Dr.-Ing. Babenzien von Treuburg als Vorstand des Staatshochbauamtes nach Liegnitz, Frank von Aachen als Vorstand des Staatshochbauamtes nach Treuburg, Weitz von Trier an die Regierung in Aachen.

Die Staatsprüfung haben bestanden: die Regierungsbauführer Rudolf Feld, Heinrich Löhr (Hochbaufach); — Otto Kumpel, Friedrich Sabinski (Wasser- und Straßenbau fach); — Hans Meltzer, Friedrich Lemmerhold (Eisenbahn- und Straßenbau fach); — Heinz Dohrmann (Maschinenbau fach).

In den dauernden Ruhestand versetzt auf seinen Antrag: Regierungs- und Baurat (H) Walter Wolff bei der Preuß. Bau- und Finanzdirektion in Berlin.

*

RdErl. d. FM. v. 29. 10. 1934, betr. Beteiligung an den Landesgutachterausschüssen (V 11 Nr. 596 Td-8).

Das in Abschrift beigelegte Schreiben des Herrn Reichshandwerksführers vom 10. 8. 1934 — TE Nr. 34 R 8447 —

Abt. IV

1) übersende ich hiermit zur Kenntnisnahme mit der Anweisung, sich auf Einladung der Landeshandwerksführer (jetzt Landeshandwerksmeister) an den Arbeiten zu beteiligen, soweit es die dienstlichen Verhältnisse gestatten und besondere Kosten nicht entstehen.

Sie wollen dafür sorgen, daß Ihnen vor den jeweiligen Besprechungen die Tagesordnung durch die Landesgutachterausschüsse bekanntgegeben wird, damit Sie die zur Teilnahme bestimmten Beamten anweisen können, wieweit sie auf Grund der behördlichen Bestimmungen zu den einzelnen Fragen der Tagesordnung Stellung nehmen sollen.

Bei dieser Gelegenheit verweise ich nochmals auf die Richtlinien des Reichskabinetts vom 14. 7. 1933²⁾ über die Vergebung öffentlicher Aufträge bei Reich, Ländern und Gemeinden, nach denen ausschließlich die verantwortlichen amtlichen Organe nach Maßgabe der behördlichen Bestimmungen zu entscheiden haben.

Die Tätigkeit der Landesgutachterstellen bzw. der Bausachverständigen wird sich daher in allen mit der

Vergabung von Aufträgen zusammenhängenden Fragen nur auf eine gutachtliche Äußerung erstrecken, soweit in Zweifelsfällen die vergebenden Dienststellen von der ihnen nunmehr gebotenen Möglichkeit Gebrauch machen, vor der Auswahl der aufzufordernden Firmen oder des preiswürdigsten Angebots Sachverständige der betr. Berufsvertretungen zu hören.

Der Reichsstand des Deutschen Handwerks hat von Vorstehendem Abschrift erhalten.

In Vertretung
Dr. Landfried.

An die RegPräs. und den Präs. d. Preuß. Bau- und Finanzdirektion.

Deutsches Reich.

RdErl. d. RWiM. u. d. Pr. MfWuA. v. 19. 9. 1934, betr. Anerkennung von Siedlungsvorhaben als vorstädtische Kleinsiedlung (VIII R. Nr. 11-60. 34).

In dem Rundschreiben des vormaligen Reichskommissars für die vorstädtische Kleinsiedlung vom 22. März 1932 — RKS 11/53 (Reichsarbeitsblatt I S. 56) — ist es als erforderlich bezeichnet worden, die *Vergünstigungen*, die durch die Verordnung des Herrn Reichspräsidenten vom 6. Oktober 1931 Vierter Teil Kap. II (Reichsgesetzbl. I S. 537, 551) und die Ausführungsverordnung vom 23. Dezember 1931 (Reichsgesetzblatt I S. 790) für die Errichtung vorstädtischer Kleinsiedlungen gewährt werden, *auch solchen Siedlungsvorhaben* zuzuwenden, für die *keine Reichsmittel* in Anspruch genommen werden.

Im Interesse stärkster Förderung der Siedlungs- und Bautätigkeit und nachdrücklichster Fortführung der Arbeitsbeschaffung halte auch ich dies für *dringend geboten*. Von den gegebenen Möglichkeiten zur Förderung von Siedlungsvorhaben, für die keine Reichsmittel in Anspruch genommen werden, wird *um so mehr* Gebrauch zu machen sein, als zur Zeit nur in beschränktem Umfange Reichsmittel eingesetzt werden können und es infolgedessen bei weitem nicht möglich ist, die große Nachfrage nach Darlehen für Kleinsiedlungen auch nur annähernd zu befriedigen.

Ob ein Bauvorhaben nach *Raum- und Landgröße* sowie Bauaufwand als Kleinsiedlung angesehen werden kann, ist nach wie vor *grundsätzlich* nach den *Richtlinien des Herrn Reichsarbeitsministers für die vorstädtische Kleinsiedlung vom 20. Februar 1933* — IV Nr. 11 — 300/33 K. S. —¹⁾ und den verschiedenen dazu ergangenen, erläuternden und ergänzenden Rundschreiben zu beurteilen. Die Kosten für den Aufbau und die Einrichtung einer Stelle ausschließlich Grunderwerbs sollen also *normalerweise 3000 RM* nicht übersteigen.

¹⁾ Hier nicht abgedruckt, vgl. hierzu jedoch S. 605 d. Bl.

²⁾ Vgl. Zentralbl. d. Bauverw. 1933. S. 423, 541 und 568.

¹⁾ Vgl. hierzu Zentralbl. d. Bauverw. 1933, S. 202.

Im übrigen kann dabei den Verschiedenheiten der Praxis aber auch dadurch Rechnung getragen werden, daß Über- und Unterschreitungen der in diesen Bestimmungen vorgesehenen Höchst- und Mindestgrenzen — wie schon bisher (vgl. I, Abs. 4 des Runderlasses vom 22. März 1932) — nicht ausgeschlossen sein sollen.

Entscheidend bleibt aber in jedem Falle, daß das Bauvorhaben den Charakter als Kleinsiedlung wahr.

Das *Charakteristische* einer Kleinsiedlung liegt vor allem in der gartenbaumäßig genutzten *Landzulage*, die zur *Erleichterung des Lebensunterhalts* bestimmt ist und im allgemeinen für die *Selbstversorgung* des Siedlers und seiner Familie mit Gartenerzeugnissen ausreichen soll. Wirtschaftlich ist diese Selbstversorgung aber nur dann, wenn das *Siedlungsland billig* ist.

Geeigneter Boden, ausreichende Grundstücksgröße und geringer Bodenpreis sind also die *ersten Voraussetzungen* für die Anerkennung eines Siedlungsvorhabens als vorstädtische Kleinsiedlung.

In baulicher Hinsicht muß der Gedanke des *Siedelns* ebenfalls voranstellen. Wichtig ist daher das Vorhandensein eines *Stalles*, um Kleintierhaltung und damit eine, wenn auch nur bescheidene Selbstversorgung mit tierischen Erzeugnissen zu ermöglichen, sowie eines *Wirtschaftsraumes*, in dem der Siedler die für Gartenarbeit und Kleintierhaltung erforderlichen Nebenarbeiten verrichten und Geräte unterstellen kann. Auf einen Stall wird nur in Ausnahmefällen, wenn aus besonderen Gründen ausschließlich Gartenbau betrieben werden soll, verzichtet werden können. *Ein Wirtschafts- und Geräteraum* wird jedoch *immer unentbehrlich sein*.

Soweit die Baukosten die Höchstgrenzen überschreiten, die für mit Reichsdarlehen geförderte Kleinsiedlungen festgesetzt sind, ist zu beachten, daß Kleinsiedlungen in erster Linie für die *minderbemittelte* Bevölkerung bestimmt sind und daher zu starke finanzielle Belastungen des Siedlers vermieden werden müssen.

Hiernach werden Bauvorhaben, die auf *kleinen* und verhältnismäßig *teueren* Bauparzellen errichtet werden sollen und fast ausschließlich dem *Wohnbedürfnis* dienen, *nicht* als vorstädtische *Kleinsiedlungen* anerkannt werden können.

Der Ausbau eines *zweiten Vollgeschosses* für die eigenen Bedürfnisse des Siedlers sowie der Einbau einer zweiten abgeschlossenen Wohnung im Dach- oder Obergeschoß (sog. *Einliegerwohnung*) schließen im Einzelfall die Anerkennung eines Bauvorhabens als vorstädtische Kleinsiedlung *nicht* aus, sofern *nur die sonstigen Voraussetzungen gegeben* sind und insbesondere feststeht, daß es sich trotz des erhöhten Bauaufwandes vornehmlich um die Befriedigung eines *Siedlungs-* und nicht eines bloßen *Wohnbedürfnisses* handelt. Diese Gewähr wird allerdings beim Einbau einer *Einliegerwohnung* nur dann als gegeben angesehen werden können, wenn diese geringwertiger und kleiner ist als die für den Siedler in Aussicht genommene Wohnung und wenn außerdem die aufzunehmenden Personen mit dem Siedler verwandt oder verschwägert sind oder ihm sonst auf Grund persönlicher oder wirtschaftlicher Beziehungen nahestehen. Auf eine eingehende Prüfung dieser letzteren Voraussetzung kann im Einzelfall verzichtet werden, falls die diesbezüglichen Angaben des Siedlers zu Zweifeln keinen Anlaß geben.

In keinem Falle darf ein Bauvorhaben als vorstädtische Kleinsiedlung anerkannt werden, *wenn das Grundstück unter 600 qm groß ist und die Kosten für Aufbau und Einrichtung ausschließlich der Kosten des Grunderwerbs und der Geländeerschließung äußerstenfalls 5000 RM überschreiten.*

Zusatz für Preußen:

Soweit Bestimmungen früherer preußischer Erlasse, insbesondere der Erlasse des vormaligen Preußischen Ministers für Volkswohlfahrt vom 29. Juli 1932 (II. 1003/1. 7. (19) und des Preußischen Ministers für Wirtschaft und Arbeit vom 21. Juli 1933 — ZA II. 1003 b./27. 6. L. —²⁾) mit den Vorschriften dieses Runderlasses in Widerspruch stehen, gelten sie hierdurch als aufgehoben.

In Vertretung
Feder.

An die Regierungen der Länder — Wohnungsressorts und Ressorts für die vorstädtische Kleinsiedlung —, in Preußen an die RegPräs., den Verbandspräs. in Essen, und den Staatskommissar der Hauptstadt Berlin.

Bayern.

Der Reichsstatthalter in Bayern hat auf Vorschlag der bayerischen Landesregierung mit Wirkung vom 1. November 1934 den Regierungsbaurat I. Kl. bei der Regierung von Unterfranken und Aschaffenburg, Kammer des Innern, Hans Eitel, zum Bauamtsdirektor und Vorstand des Landbauamtes Amberg in etatmäßiger Weise ernannt, den Regierungsbaurat I. Kl. beim Landbauamt Regensburg, Ferdinand Wenning, in gleicher Diensteseigenschaft an die Regierung von Unterfranken und Aschaffenburg, Kammer des Innern, in Würzburg in etatmäßiger Weise berufen, den Bauassessor bei der Regierung von Oberbayern, Kammern des Innern, Karl Fischer, zum Regierungsbaurat beim Landbauamt Regensburg unter Berufung in das Beamtenverhältnis in etatmäßiger Eigenschaft ernannt, den Regierungsbaurat I. Kl. am Flurbereinigungsamt München, Wilhelm von Scala, auf sein Ansuchen wegen nachgewiesener Dienstunfähigkeit mit dem Ausdruck des Dankes für seine treuen Dienste in den dauernden Ruhestand versetzt und den ordentlichen Professor für chemische Technologie in der Fakultät für Chemie der Technischen Hochschule München, Dr. Hans Theodor Bucherer, seinem Ansuchen entsprechend von der Verpflichtung zur Abhaltung von Vorlesungen mit dem Ausdruck des Dankes für seine treuen Dienste befreit.

Baden.

Ernannt: Oberregierungsbaurat Karl Spieß bei der Abteilung für Wasser- und Straßenbau des Finanz- und Wirtschaftsministeriums zum Ministerialrat.

Hessen.

Ernannt wurden: der planmäßige außerordentliche Professor für aeronautische Meteorologie an der Technischen Hochschule Darmstadt Dr. Walter Georgii zum persönlichen Ordinarius, die Privatdozentin an der Technischen Hochschule Darmstadt Dr. Ottilie Rady und der Privatdozent an der Technischen Hochschule in Darmstadt Professor Dr.-Ing. Adolf Kleinlogel zu außerplanmäßigen außerordentlichen Professoren.

²⁾ Zentralbl. d. Bauverw. 1933, S. 435.