ZENTRALBLATT DER BAUVERWALTUNG
VEREINIGT MIT
ZEITSCHRIFT FÜR BAUWESEN
MIT NACHRICHTEN DER REICHS- U. STAATSBEHÖRDEN · HERAUSGEGEBEN IM PR. FINANZMINISTERIUM
SCHRIFTLEITER: DR.-ING. NONN UND DR.-ING. e. h. GUSTAV MEYER
BERLIN, DEN 19. DEZEMBER 1934 54. JAHRGANG, HEFT 51

Alle Rechte vorbehalten.

WETTBEWERB SCHLAGETER-FORUM IN DÜSSELDORF

Von Dipl.-Ing. E. L. Wehner, Düsseldorf.

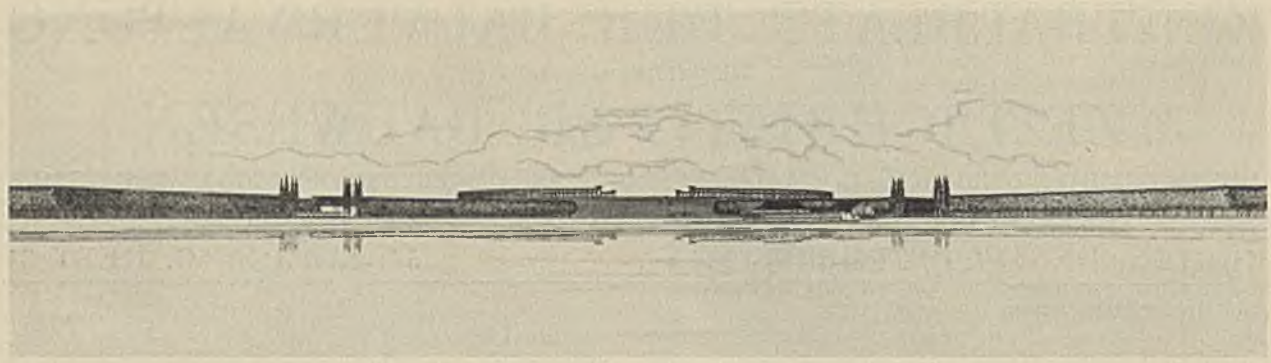
Im Mai 1934 schrieb der Obergebietsführer West der Hitlerjugend und stellvertretende Reichsjugendführer Hartmann Lauterbacher einen Wettbewerb[1]) für die Gestaltung eines Gemeinschaftshauses und einer Führerschule der deutschen Hitlerjugend in Verbindung mit der Planung eines Schlageter-Haines auf der Golzheimer Heide in Düsseldorf aus. Einzubeziehen in den städtebaulichen Gesamtentwurf war außerdem die Gestaltung des künftigen Ausstellungsgeländes und des Stadionausbaues.

Das Programm stellte neben Raumanforderungen für die einzelnen Anlagen besondere städtebauliche Forderungen hinsichtlich der Verkehrsstraßen, Parkplätze, Straßenbahnen, des Wasserverkehrs, Landschaftsbildes und des in der Nähe liegenden Flughafens. Auf die geplante neue Rheinbrücke stromabwärts des Geländes wurde im Programm hingewiesen. Allgemein sagt dieses:

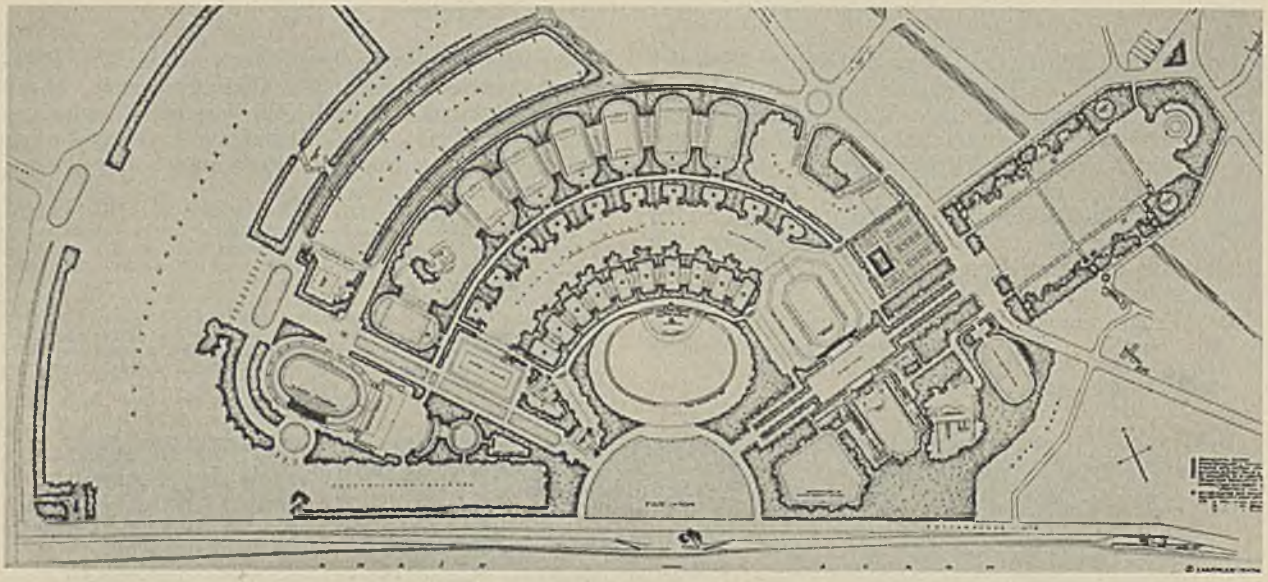
„Zwischen dem Schlageterkreuz und dem Rheinstrom soll in einer Länge von 1½ km die gewaltige Anlage — das Schlageter-Forum — erstehen. In Anlehnung an die historische Richtstätte, an der Stelle, wo Blut und Opfer der deutschen Jugend zum Symbol der deutschen Freiheit wurde, soll, in Verbindung mit dem deutschen Schicksalsstrom, das Forum der geistigen und körperlichen Schulung der deutschen Jugend aufgebaut werden. Der tragische Charakter des Blutopfers Schlageters verlangt für die Anlage eine außergewöhnliche Gestaltung. Die Formen einer akademischen Garten- und Friedhofskunst sind abzulehnen. Der westdeutsche Schicksalsraum ist ausgefüllt von einem heroischen Ringen um Deutschlands Strom. Schlageter lebte und starb in herber Schlichtheit und einfacher Größe.

[1]) Vgl. S. 371 d. Bl.

Übersichtsplan des Wettbewerbgebietes bei Düsseldorf. *Der Kreis bezeichnet das Schlageter-Kreuz.*



Gesamtanlage vom Rheinstrom aus.



Lageplan.

Aus dem Erläuterungsbericht:

Die Lösung der Aufgabe ist über die Ausbildung eines Landschaftsausschnittes hinaus, in einer zweiachsigen Forumanlage, gekrönt von einer Thingstätte mit Fernblicken auf Landschaft und Strom gesucht. Die rechte Achse durch architektonische Raumausbildungen und die linke Achse durch malerische Landschaftsräume geführt, sind am Rhein durch Festwiese und Thingstätte zu einer einheitlichen Anlage zusammengefaßt. Den Bogen zwischen den beiden Achsen füllt der Sportpark mit Waldwiese, Übungsplätzen und Spielfeldern mit besonderen Garderobenhäuschen aus, alles im Sinne deutscher Parklandschaft, dabei doch in zweckmäßiger Raumbildung für ungestörte Sportausübung. In seiner Gesamtheit stellt der Sportpark die unbedingt notwendige, weiträumige Trennung dar, zwischen dem Forum der geistigen und körperlichen Schulung und dem fröhlichen Leben und Treiben rheinischer Ausstellungen. Im Anschluß an die vorhandenen Jachthäfen ist ein kleiner zweckmäßiger Hafen für die Marine-Hitler-Jugend angeordnet.

Technische Ausführung: Der Erdaushub der vertieften Rasenflächen des Schlageterhains deckt sich mit den Aufschüttungen für die Wälle um den Schlageterhain, die Sportarena und die Thingstätte. Das Aufmarschgelände im Schlageterhain ist als vertiefte Rasenfläche so angeordnet, daß an besonderen Gedenktagen der umschließende Hainwall an der Richthofenstraße die Führertribüne bildet und so den Gedenkraum gegen den Straßenverkehr abschließt. Hauptgarderobenanlagen sind im Untergeschoß der Thingstätte und unter der Führertribüne der Sportarena angeordnet.

Städtebauliche Forderungen: Die Entlastungsstraße der Hauptverbindungsstraße Düsseldorf—Kaiserswerth ist auf die Ostseite der Kleinbahnlinien D 11 gelegt, zum Zwecke: 1. eine besondere Verbindung Düsseldorf und Reichsautobahn zu erzielen, die Kaiserswerth umgeht; 2. eine besondere Verbindung Düsseldorf—Flughafen zu erzielen, die das Wettbewerbgebiet nicht schneidet; 3. die Verkehrsbelastung Düsseldorf (Roßstraße bzw. Uerdinger Straße—Ringstraßenzug) und Kaiserswerth einerseits und Düsseldorf—Wettbewerbgebiet—Kaiserswerth anderseits den verschiedenen Anforderungen anpassen zu können.

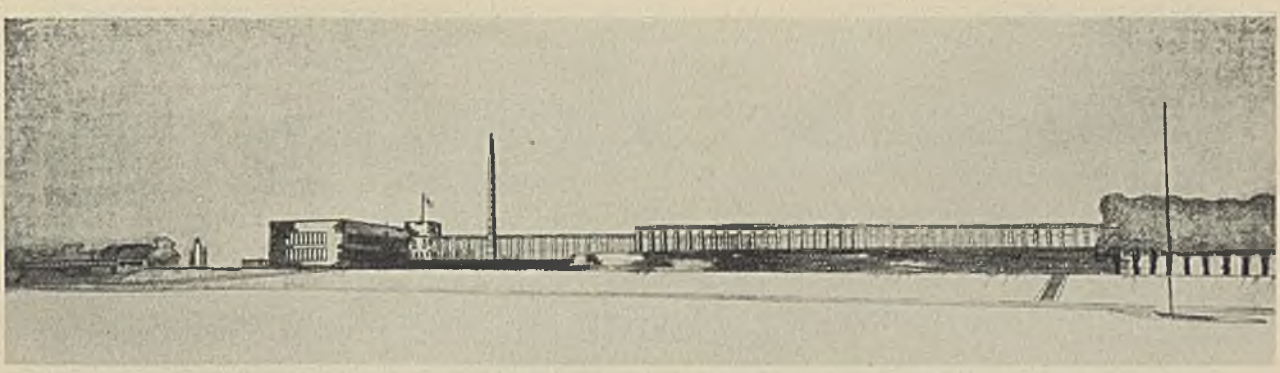
Parkplätze: Die An- und Abfahrtstraßen der Parkplätze sind stets als Einbahnstraßen ausgebildet.

Neue Rheinbrücke: Die neue Rheinbrücke, die neben Erfordernissen des Verkehrs, Aufmarsch usw. auch bei Luftangriffen leicht einzunebeln sein muß, ist so gelegt, daß die Zufahrtstraße so weit als möglich von dem auffälligen Park Lohausen entfernt liegt.

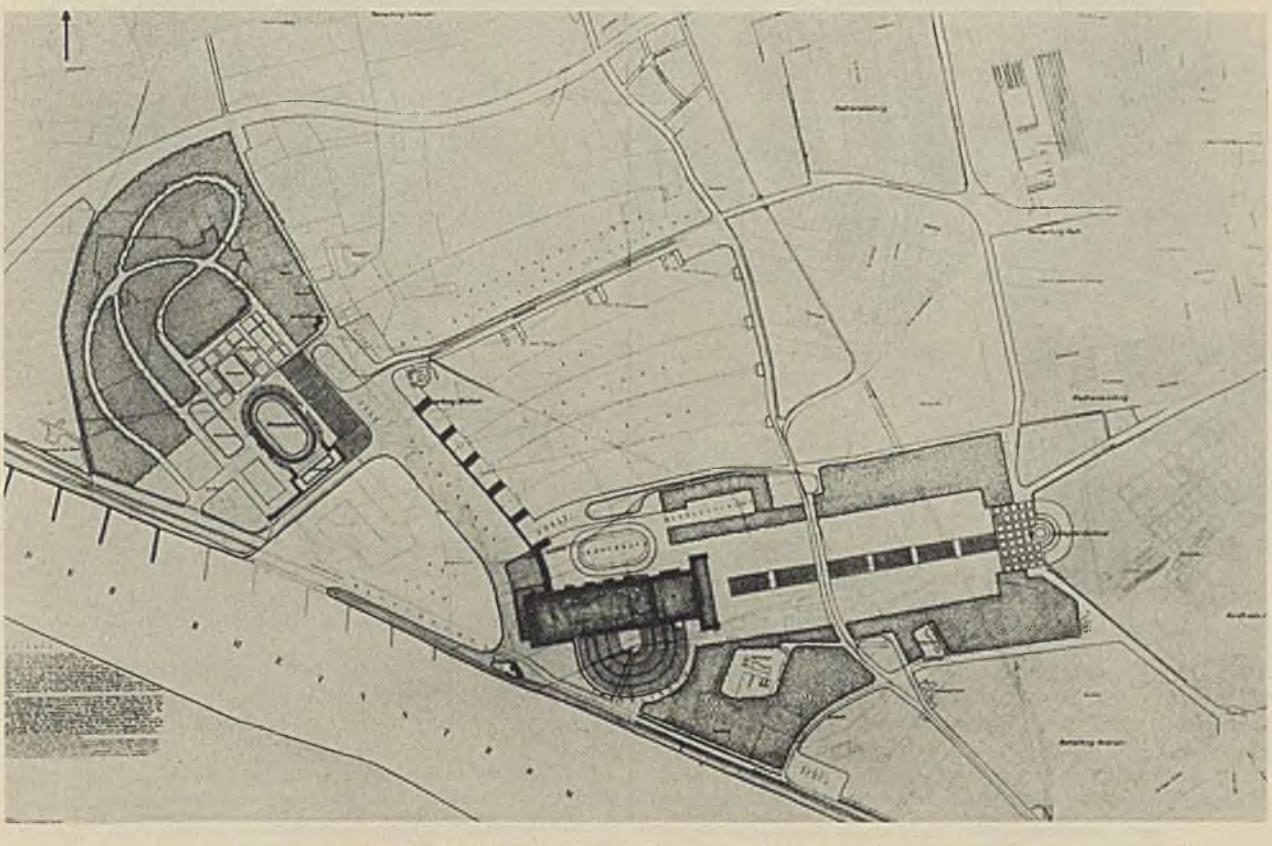
Urteil des Preisgerichts:

Der Verfasser hat mit seinem Projekt folgende Punkte klar herausgestellt: Verkehr, Gesamtbebauungsplan, Anlehnung an den Rhein, Verbindung zum Schlageter-Ehrenmal, Verbindung des Hauses der Jugend zum Ehrenmal und zum Rhein. Die vom Verfasser gefundenen Achsenbeziehungen zwischen Schlageter-Ehrenmal und Rhein, die ihn zur Anlegung eines Rundplatzes, der sich mit seiner Basis auf den Rhein stützt, führten, hat er folgerichtig mit der Anlage und Verbindung des Thingplatzes zum Rundplatz zu Ende geführt und damit eine innere geistige Einheit, durch seine Achsenbeziehungen gebunden, hergestellt. Die in seiner Architektur klar zum Ausdruck kommende große Horizontale, mit der er die Horizontale des Rheinstroms und der Rheinlandschaft aufnimmt, ist zu loben. Sie kommt im Gesamtaufbau der Massen klar und eindeutig zum Ausdruck. Die starke Begabung des Verfassers für Raumschöpfungen und Achsengestaltungen zeigt sich besonders in der Gestaltung und Einzelgliederung der Verbindungsachse zwischen Festwiese über den Ehrenplatz zum Schlageter-Ehrenmal. Gelobt wird außerdem die Anlage des Ausstellungsplatzes. Der auf das vorhandene Stadion gestützte große Bogen dürfte in seiner etwas stark kunstgewerblichen Untergliederung zu viel des Guten aufweisen.

EIN ERSTER PREIS. Verfasser: Architekt Erich zu Putlitz, Hamburg.



Ansicht vom Rheinstrom aus.



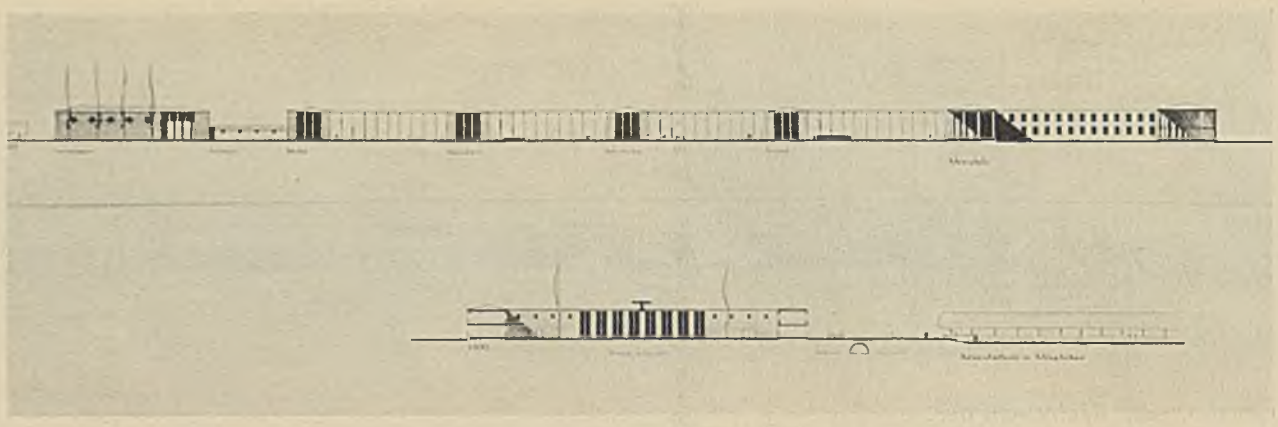
Lageplan.

Urteil des Preisgerichts:

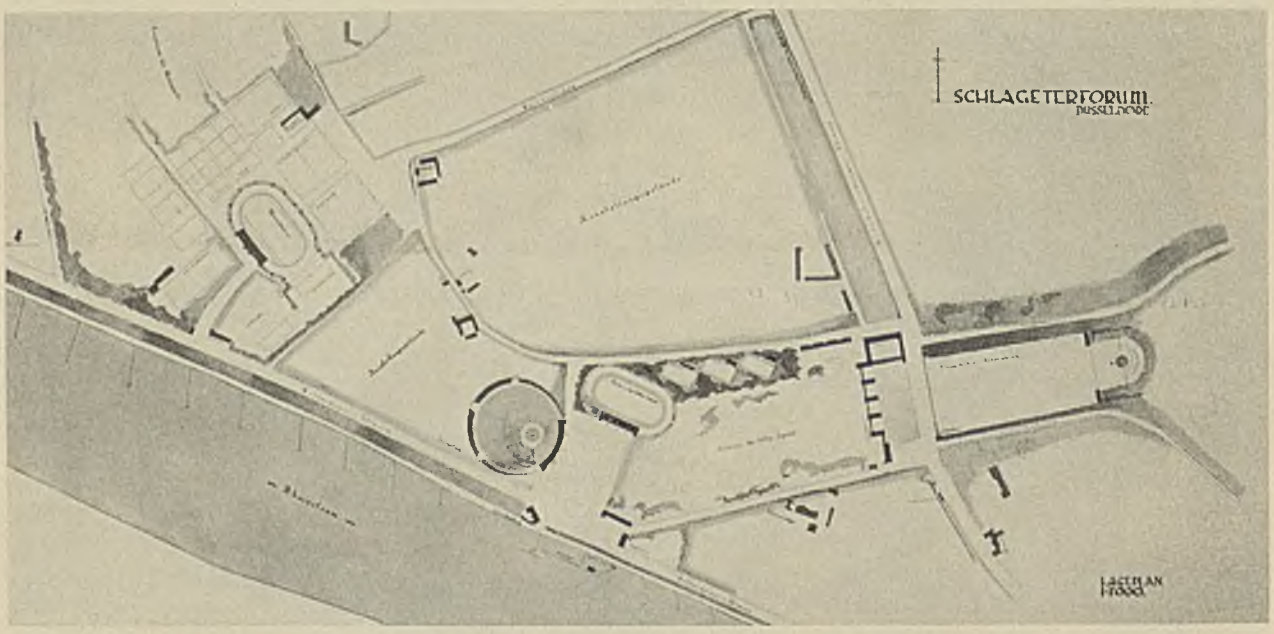
Der Verfasser stützt seinen Gedanken, die Verbindung des Schlageter-Ehrenmals mit dem Haus der Jugend zum Hauptbestandteil der Gesamtanlage zu machen, auf eine Hafenanlage, die ihn indes dazu verleitet, auf die logische Zuendeführung dieser Generalachse zu verzichten. Er hätte darum besser die Molenbucht nicht so nahe an das Haus der Jugend herangezogen, damit ihm genügend Vorplatz geblieben wäre, der Achse in diesem Vorplatz die letzte Vollendung zu geben. Durch die Hafenanlage erreicht der Verfasser auf glückliche Weise die Heranziehung des schrägstehenden Stadions an eine Grundlinie, welche die Schräge aufhebt. Die Herumführung der Säulenhalle an der nordöstlichen Uferlinie des Hafens und damit die architektonische Umrahmung und Verbindung des Hauses der Jugend mit der vorhandenen Stadionanlage ist gut. Die Gestaltung der Baumassen des Hauses der Jugend mit der Oeffnung nach Süden und zur Thingstätte ist von einfacher Würde und Größe, welche bei aller Geschlossenheit dem großen Ehrenhof die Weite des Rheinstroms offenläßt. Der Maßstab der Architektur und die nach Westen vorgelegte Freitreppe und Terrasse vor der Ehrenhalle sind gut und leiten von der rein architektonischen Gestaltung des großen Ehrenhofes zum vorgelegten Rheinterrassenterrain über. Das ganze Projekt zeigt eine sichere Hand.

EIN ERSTER PREIS. Verfasser: Professor Karl Wach, Baurat Heinrich Rosskotten, Mitarbeiter Philipp Stang, Düsseldorf.

Im einzelnen wird verlangt: Schlageterhain mit Aufmarschgelände für 300 000 Personen, Thingstätte mit Freilichtbühne für 100 000 Personen, Ausstellungsgelände von rd. 70 ha, Stadionpark von 65 ha einschließlich der vorhandenen Anlage, Führerschule nach besonderem Raumprogramm mit Sonderräumen, wie Ehrenhalle für 1000 Personen, Hörsaal für 300, Tagungsraum für 200 Mann, drei Hörsäle für je 60 Mann, Turnhalle von 500 qm außer umfangreichen Gebrauchsräumen mit Zentralküchenanlage, Wohn-, Eß- und Aufenthaltsräumen, Sportarena für 50 000 Personen mit Hindernis- und Geländebahn, Wassersportanlage für die Marinejugend. Das Gemeinschaftshaus soll außer den für den Unterricht und die Verpflegung erforderlichen Räumen enthalten: Versammlungssaal für 500, kleinen Saal für 200 Plätze, Speisesaal und Turnhalle von je 500 qm. Von der Thingstätte wird amphitheatralische Anlage verlangt, und von der Gemeinschaftsanlage aus darf durch diese die Übersicht zum Schlageterkreuz nicht gestört werden. Das Ausstellungs-



Ansicht des Hauses der Jugend. *Links oben Versammlungssäle, rechts Führerschule, unten Ehrenhalle der Führerschule.*



Lageplan.

Urteil des Preisgerichts:

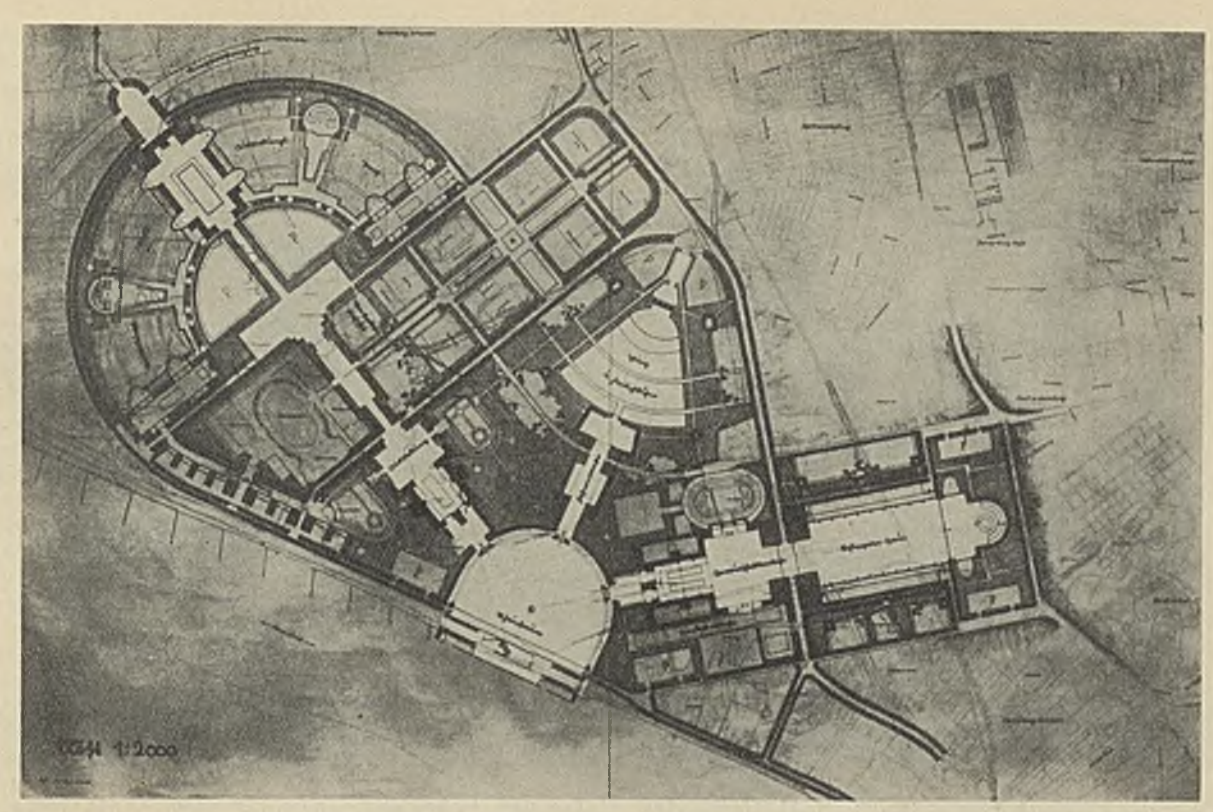
Vom linken Rheinufer aus gesehen ist der Maßstab der Schnellenburg mit den umgebenden Baumgruppen im heutigen Eindruck so, daß anzunehmen ist, daß der Verfasser südöstlich in der Ecke der beiden Gebäude diesen Maßstab als Gegengewicht wieder aufnehmen wollte. Der Verfasser deutet eine Platzgestaltung, auf dem Rhein fußend in nordöstlicher Richtung durch den Tribünenbau des Stadions, in nordwestlicher Richtung durch den Bühnenkulissenbau des Thingplatzes markiert, an. Er hat jedoch diesen Platz architektonisch nicht gefaßt, sondern ihn in der Richtung auf das Schlageter-Ehrenmal offengelassen. Das Haus der Jugend bildet einen Querriegel zwischen Festwiese der Hitler-Jugend und dem Aufmarschplatz vor dem Schlageter-Ehrenmal, wodurch er die Verbindung zwischen Platz am Rhein und Schlageter-Ehrenmal unterbricht. Er hat indes durch die offenen Säulenstellungen des Hauses der Jugend den Querriegel offengelassen und dadurch eine gewisse Verbindung hergestellt. Das ganze Projekt zeigt das Bestreben, nur die Landschaft wirken zu lassen. Es steht damit im bewußten Gegensatz in der Auffassung zu den Projekten 16 und 68 (der beiden Entwürfe auf S. 790 und 791 — Schriftl.). Die in den Baumgruppen angelegten Sportplätze mit den dazu gehörigen Turnhallen sind in ihrer Schrägstellung nicht besonders glücklich. Die Architektur in ihrer zuchtvollen Haltung ist logische Fortsetzung der feinen, etwas ästhetischen landschaftlichen Gesamthaltung des Entwurfs.

EIN ERSTER PREIS. Verfasser: Architekt Kurt Marohn und Dipl.-Ing. Werner Gabriel, Stuttgart.

gelände soll mit möglichst breiter Front an den Rhein anstoßen mit guter Verbindung zum Stadionpark. Letzterer soll allen Bedürfnissen der verschiedenen Sportarten (ohne Golf) genügen, die bestehende Hauptkampfbahn und Schwimmanlage sollen erhalten bleiben. Unter Hinweis darauf, daß das Wettbewerbgebiet in der besten Wohnlage der Stadt liegt, soll die Verkehrs-Aufschließung der Vorortgebiete besonders beachtet werden. Die Zubringerstraße zur Ostwest-Autobahn schließt das Gebiet an den großen Verkehr an. Dieser Straßenzug muß daher erhalten und am Schlageterdenkmal vorbei an das nördliche Stadtgebiet angeschlossen werden möglichst unter Einfügung einer Entlastungsstraße. Für das Ausstellungsgelände und den Stadionpark ist eine besondere Verkehrsstraße zwischen Rhein und Autobahnzubringerstraße anzulegen.

Landschaftlich ist gefordert: weitgehende Rücksichtnahme auf die „weitraumige niederrheinische Landschaft mit ihren charakteristischen Pappelgruppen und Fernblicken" und erwünscht die Erhaltung der Stockumer Höfe nebst Kapelle. — Für den Schlageterhain, der von beiden Seiten mit breiten Baumflächen eingeschlossen werden soll, wurde bestimmt, daß die Richthofenstraße, die das Aufmarschgelände schneidet, so zu verlegen ist, daß sie möglichst rechtwinklig zu der Achse Schlageterdenkmal — Atelierhaus Stockum verläuft. Zwei Kleinbahnlinien können in Tunnel oder offene Einschnitte oder in die verschobene Richthofenstraße, vielleicht auch auf besondere Bahnkörper mit vier Gleisen, verlegt werden. Ein Entwurf des Garten- und Friedhofsamtes kann beibehalten oder ein neuer Vorschlag eingereicht werden. Der Wettbewerb dient zur vorläufigen Klärung der großen städtebaulichen Gesamtanlage."

Das Preisgericht nahm Stellung zu der nördlich der Gesamtanlage geplanten neuen Rheinbrücke bei Lohausen. Die Brückenlage hängt mit der geplanten

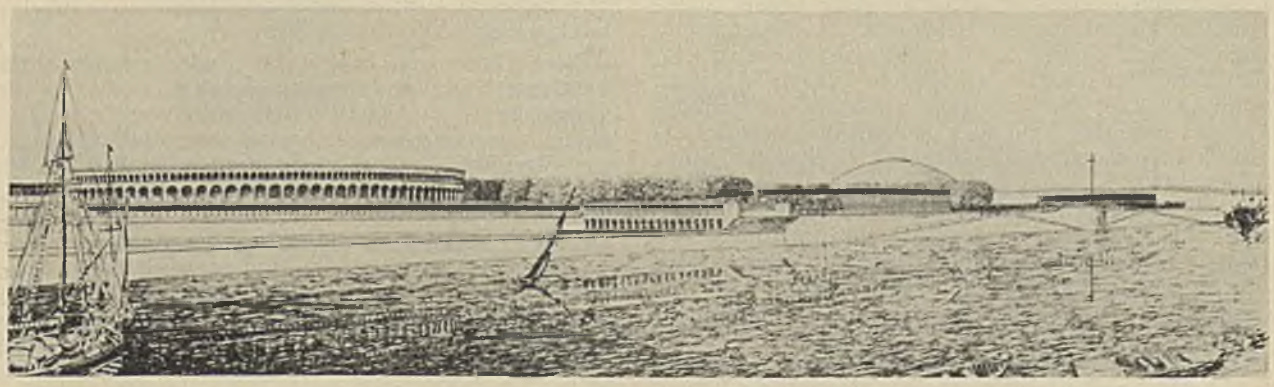


EIN ANKAUF. Verfasser: Stadtbaurat Heinrich Timmermann, Stadtbaumeister Sepp Spannmacher, Dipl.-Ing. Wilhelm Seidensticker und Garteninspektor Hans Wende, Bochum.

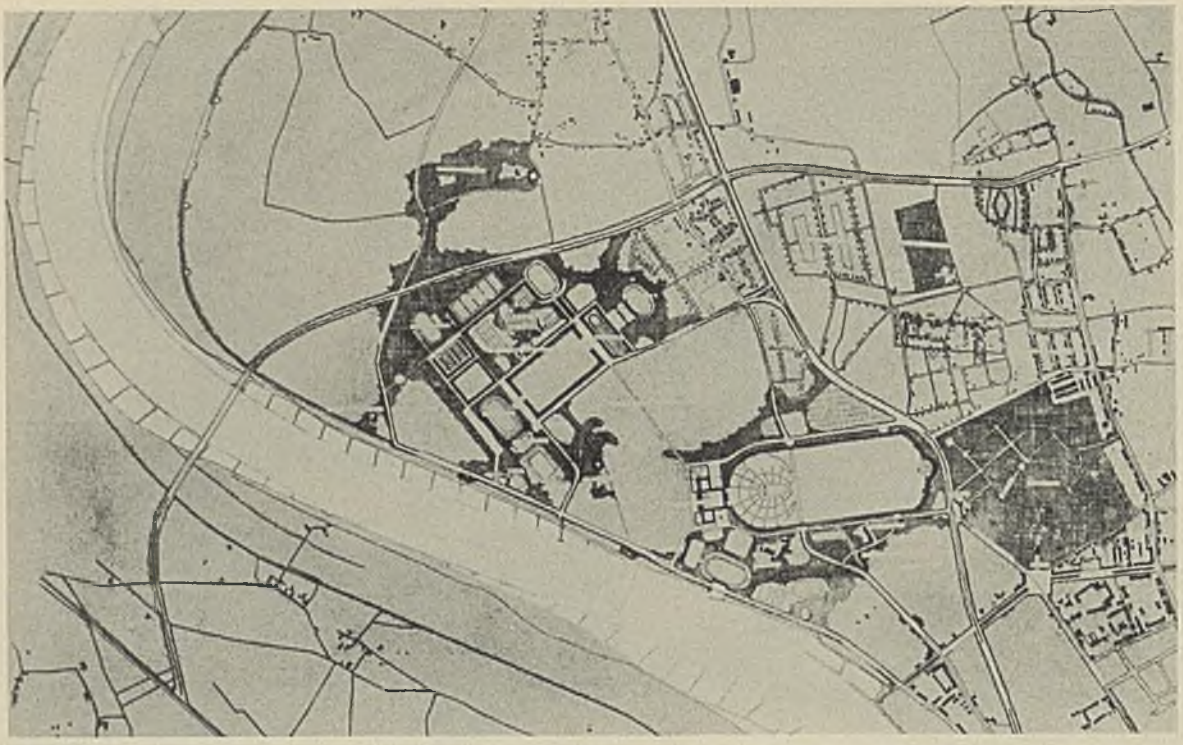
Linienführung der Reichsautobahn zusammen. Die Notwendigkeit dieser Brücke ist noch nicht geklärt. Die Ansichten darüber, ob eine Brücke an dieser Stelle sich landschaftlich einfügen lasse oder nicht, waren geteilt. Es sei hierzu bemerkt, daß die Einpassung einer Brücke in die Landschaft, auch im flachen Gelände, immer dann möglich ist, wenn die Baubedingungen künstlerischer Gestaltung entsprechend gestellt werden. Bei den neuesten im Bau befindlichen Rheinbrücken hat man es leider versäumt, die Bedingungen für Höhenlage, Spannweiten und Anrampung so zu stellen, daß künstlerisch einwandfreie Lösungen zustande kommen konnten. Man muß bei den Vorbereitungen solcher Brücken vollständig umlernen, worauf immer wieder hinzuweisen ist. Die Preisrichter stellten außerdem fest, daß das Schlageterkreuz an seinem jetzigen Standort verbleiben müsse. Man kam ferner überein, daß die städtebaulichen Fragen als primär zu gelten haben.

Dieses Voranstellen der städtebaulichen Fragen hat die Entscheidung ausschlaggebend beeinflußt. Aus dem Bericht des Preisgerichts[2]) geht nicht hervor, daß das sehr eingehende Raumprogramm der großen Bauten wie der Führerschule und des Gemeinschaftshauses bei den einzelnen Entwürfen in ihrer Lösung besonders geprüft wurde. Die Bearbeitung des inneren Aufbaues dieser Bauten in ausgedehnten Grundrissen hat den Wettbewerbteilnehmern nicht unerhebliche Arbeit gemacht. Es wäre daher sehr wünschenswert gewesen, wenn das Preisgericht sich über die Bewertung in einzelnen Fällen geäußert hätte, um der großen Arbeitsleistung auch in dieser Hinsicht gerecht zu werden.

[2]) Vgl. das Ergebnis des Wettbewerbs auf S. 755 d. Bl.



EIN ANKAUF. Verfasser: Architekt Franz Roeckle, Mitarbeiter Sepp Correggio, Frankfurt a. Main.



Verfasser: Regierungsbaumeister a. D. Heinz Arns Götze und Helmuth Franke, Dresden.

Eine schriftliche Äußerung der Preisrichter über die grundsätzlichen Erwägungen, die zu ihrem Urteil im allgemeinen und besonderen geführt haben, wie dies bei dem Ideenwettbewerb für eine Kongreßhalle in Hamburg[3]) im Mai d. J. der Fall war, ist leider nicht erfolgt. Gerade bei den außergewöhnlich schwierigen städtebaulichen Anordnungen in dem sehr großen Gelände und bei den Riesenausmaßen der Räume wäre es aufschlußreich gewesen, zu erfahren, welches Urteil das Preisgericht grundsätzlich über die neuen städtebaulichen Probleme hat, die die neu zu schaffenden städtebaulichen Aufgaben des Reiches und seiner politischen Bewegung dem Städtebauer stellen. Denn die Probleme, die durch den Schlageterwettbewerb aufgeworfen sind, bedürfen gewiß der ernstesten Prüfung. Der Beschauer, der die Ausstellungsräume mit dieser unermeßlichen Arbeitsleistung an den Wänden durchwandert, wird immer wieder vor die Frage gestellt, ob die Zeit reif ist, diese neuen städtebaulichen Fragen restlos baukünstlerisch zu lösen. Im einzelnen sind hervorragende Leidenschaften zu einer neuen künstlerischen Gestaltung im Großraum mit Genugtuung festzustellen. Unsere Zeit braucht nicht bange zu sein, daß ihre Baukünstler an diesen Fragen scheitern könnten. Aber die Lösungen, auch die der preisgekrönten Bewerber, sind doch noch nicht so raumkünstlerisch abgewogen, daß man jenes Glücksgefühl empfinden könnte, das beim Beschauen früherer städtebaulicher Schöpfungen, etwa der Barockzeit, unwillkürlich sich auslöst. Wir wissen, daß im Süden Europas, in Griechenland und Italien, Stadt-Raumschöpfungen aus verschiedenen Zeiten stehen, die, aus elementarer Gestaltungskraft geboren, heute noch nicht wieder erreicht worden sind. Wir tun gut, uns um die Erkenntnisse zu bemühen, die andere vor uns erworben haben, und müssen versuchen, hieraus zu lernen.

[3]) Vgl. S. 449 d. Bl.

So eingestellt, ist etwas Grundsätzliches zu diesem Wettbewerb zu sagen.

Das Wettbewerbprogramm hat den Teilnehmern für die Lösung der Aufgabe einige Hauptbindungen auferlegt, die zwangläufig zu bestimmten Planungsgedanken führen mußten, ganz gleich, ob auch eine städtebaulich reife Lösung dabei herausspringen konnte. Dies war einmal die Festlegung der Achse Schlageterdenkmal—Atelierhaus Stockum, die in spitzem Winkel nach einer Länge von 1½ km den Rhein schneidet. Die bereits vorhandene Stadionachse schneidet den Rhein in entgegengesetzter Richtung ebenfalls im spitzen Winkel. Beide Achsen haben keine rechtwinklige Beziehung zur Stromlinie . Eine zweite, wenn auch undeutlich ausgesprochene Bindung war die, das Schlageterdenkmal offenbar in weiterer Verfolgung des Entwurfes des Garten- und Friedhofsamtes durch Klammerung an die Achse Denkmal—Atelierhaus möglichst in direkte Beziehung zum Rheinstrom bringen zu sollen. Eine dritte Bindung erfolgte durch die zugelassene Überschneidung des Geländes durch die südnördlichen Verkehrsstraßen.

Diese Bindungen haben die Teilnehmer an dem Wettbewerb in eine schwierige Lage gebracht, da sie infolge der Geländebedingungen miteinander städtebaulich nur sehr schwer in harmonische und natürlichsinnfällige Beziehung gebracht werden können. Hinzu kommt die Einfügung der Hauptgebäude und Nebenanlagen für Sportzwecke und die Angliederung eines Ausstellungsgeländes im Umkreis der Achsenbindungen längs des Stromes. Die drei preisgekrönten Entwürfe haben auf dem Reißbrett die Angelegenheit für das Auge mit großem Schwung gelöst. Auch bei den angekauften und nicht angekauften Entwürfen sind viele Entwürfe, die mit großzügiger Schöpferkraft die einzelnen umfangreichen Raumteile mehr oder weniger glücklich zusammenfügen. Man erkennt indessen an

allen Entwürfen die Schwierigkeit der Überwindung der Raumgrößen. Hierbei hätte man sich über eines klar sein müssen, was allerdings nicht die Schuld der Teilnehmer ist, daß nämlich die Achsenbindung Schlageterdenkmal—Rhein die Aufgabe ganz ungeheuer erschwerte, desgleichen aber auch die verlangte Überbetonung des Schlageterkreuzes als Mal an sich.

An alten Beispielen könnten wir mühelos erkennen, daß die Monumentalität eines Platzes nicht in Riesenausmaßen beruht. Man wird diese Entfernungen um so sorgfältiger überprüfen müssen, wenn ein Denkmal als Blickpunkt im Platze steht. Ein kleines Denkmal verliert im großen Platz den optischen Maßstab. Es fehlt die Maßstabeinheit von Raumwand und Denkmal. Es tritt eine Beziehungslosigkeit zwischen Denkmal und umgebenden Raum ein, das Denkmal wird vernichtet, der Platz aber durch das Monument nicht mehr betont. Die Anordnung verliert ihren städtebaulichen Sinn und Wert, sie wird inhaltlos und nichtssagend. Der feste Zielpunkt, den für das Auge das Denkmal sein sollte, verschwindet somit. Es unterliegt gar keinem Zweifel, daß ein so dünnes Kreuz, und mag es auch noch höher sein als 27 m, eine gewisse Monumentalwirkung auf ebenem Gelände nur in engem Raume wird erreichen können, niemals aber in Riesenräumen, wie sie zurzeit geplant werden. Oder man wird bei besonderen Anlässen zusätzlich vorübergehende Dekorationen schaffen müssen, wie etwa bei unseren großen Parteitagen, um dem Auge auf dem geplanten Riesenplatz einen Blickhalt zu geben. Das Schlageterkreuz, wie es jetzt ist, bleibt eine rein örtliche Angelegenheit und ist für derartig große Räume von dem österreichischen Erbauer 1931 unmöglich gedacht gewesen. Will man diese Stelle aber zu einem monumentalen Zielpunkt machen, so muß man ganz neue Erwägungen anstellen oder aber das Kreuz auf kleinen Raum beschränken, wie dies ja auch einige Wettbewerber in richtiger Erkenntnis geplant haben. Das Denkmal muß vom Großraum abgesondert werden. Und damit ist auch gesagt, daß die Beziehung des Kreuzes zum Rhein tatsächlich gar nicht vorhanden ist und sein kann, weil man es vom Rheinufer aus, wie jeder feststellen kann, wegen seiner Kleinheit und Unkörperlichkeit als monumentalen Blickpunkt nicht ansprechen kann, von Platzbeherrschung ganz zu schweigen. Die Bindung axialer und städtebaulich-räumlicher Art auf das Kreuz hin stellt sich somit als grundsätzlicher Fehler heraus. Ein Teilnehmer hat diesen Mangel besonders stark empfunden und sich aus der Verlegenheit zu ziehen versucht, indem er das Kreuz auf eine Bastion direkt an den Rhein verschob, wo es vom Weltverkehr wirklich deutlich hätte bemerkt werden können. Er vergaß allerdings, daß die Kreuzform nur auf der Stätte der Erschießung ihren Sinn behält.

Die Barockarchitekten verstanden das Wasser in Bau- und Gartenplanung einzubeziehen. Ein preisgekrönter Entwurf stellt durch Vorschlag einer Hafenanlage ebenfalls eine Beziehung zu den Gemeinschaftsbauten in glücklicher Weise her. Vielleicht ließe sich dieser Gedanke, losgelöst vom Zwang der Achsen und der schiefen Anschnitte, ins größere Hafenrechteck erweitern mit maßstäblich geordnetem architektonischem Rahmen der Uferbebauung. Der Rhein selbst ist bekanntlich nur hart am Ufer im Blickfeld des Beschauers wegen seiner geringen Breite und der steilen Ufer.

Im Ganzen gesehen gibt der Wettbewerb mancherlei Anregung für die weitere Verfolgung der Planung. Bei der städtebaulichen und verkehrstechnischen Durcharbeitung werden noch sehr viele Fragen einer reifen Lösung zugeführt werden müssen, ehe eine Spitzenleistung deutscher Städtebaukunst in allen ihren Beziehungen zu erwarten sein dürfte, auch wenn man sich mehr für eine gelockerte parkmäßige Lösung entschließen sollte. Der Weg von der Idee zur Vollendung ist stets dornenreich; nur wenigen Begnadeten in Jahrhunderten ist es vergönnt, diesen Weg bis zum Erfolg zu gehen. Ohne gegenseitig fördernde Zusammenarbeit dazu Berufener und Erfahrener aber sind solche gewaltigen Aufgaben großräumiger neuerer Stadtbaukunst, wie sie die Planung des Schlageter-Forums stellt, heute überhaupt nicht mehr zu lösen.

GESTALTUNG UND BAUAUSFÜHRUNG DER LUITPOLDARENA IN NÜRNBERG*)

Von Stadtgartendirektor Alfred Hensel, NSBDT, Nürnberg.

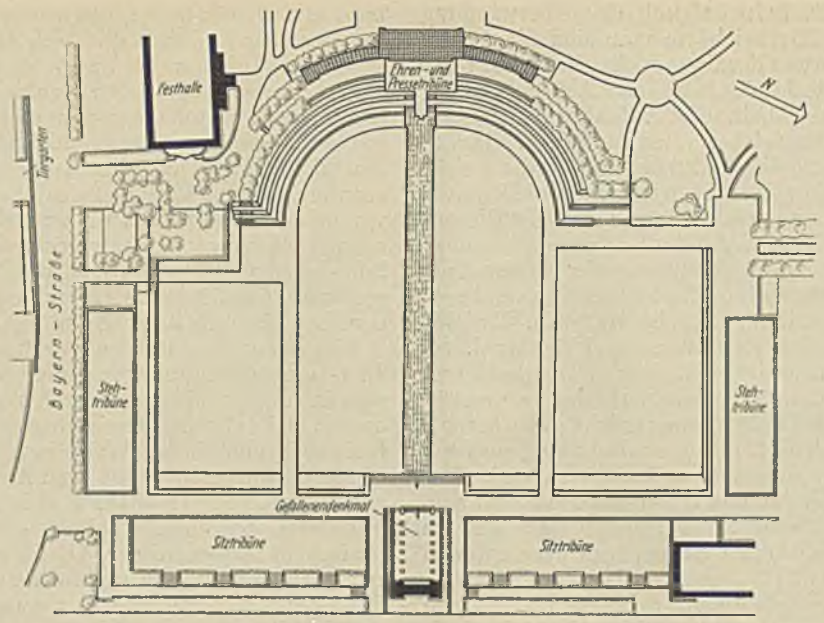
Als im Sommer 1933 der Führer und Reichskanzler Adolf Hitler für alle Zeiten Nürnberg zur Stadt der Reichsparteitage der NSDAP erklärt hatte, setzten sofort die ersten Arbeiten ein, die heute dem Aufmarsch- und Kongreßgelände im Luitpoldhain und dem Zeppelinfeld ihr Gepräge geben. Die Wahl des Führers fiel bekanntlich auf Nürnberg, weil der Luitpoldhain, die Stätte früherer Reichsparteitage, mit seinen vorhandenen Bauten einen außerordentlich wertvollen Rahmen bot, und die Erdterrassen, von denen er früher zur SA gesprochen, in historischer Treue erhalten und in die Neuanlage eingebaut werden konnten.

Zum Reichsparteitag 1933 war die Anlage aus Mangel an Zeit nur behelfsmäßig hergerichtet worden. Dabei mußten die Ulmenalleen und Eichengruppen, die dem geplanten machtvollen Aufmarsch der Hunderttausend hindernd im Wege standen, ebenso der Springbrunnen und Wasserturm verschwinden, und aus dem alten Ehrenhof wurde in Verbindung mit den beiden Spielwiesen die neue Aufmarschfläche gebildet. Schon während der Arbeiten zum ersten Parteitag wurde plan- und modellmäßig festgelegt, nach welcher Richtung sich die künftige Gestaltung entwickeln sollte. Für diesen Aufbau gab der Führer persönlich die großen Richtlinien, indem er die Raumgliederung der auf seinen Wunsch „Luitpoldarena" genannten Fläche bestimmte, die einzelnen Bauten und deren Zweckbestimmung festlegte und während der Ausführung der Arbeiten noch entsprechende Weisungen gab.

Zweck und Ziel war, eine Aufmarschfläche zu schaffen, die für etwa 120 000 SA-, SS-Leute, Abordnungen des Freiwilligen Arbeitsdienstes, der Reichswehr und Kriegsteilnehmer Platz bot und dabei allen die Möglichkeit gab, den Führer zu sehen und sprechen zu hören. Außerdem waren außer den zu erwartenden Ehrengästen und Pressevertretern rund 50 000 Zuschauer unterzubringen.

Die jetzige Anordnung, bei der von allen Zuschauerplätzen aus ein gleichmäßig guter Blick auf die

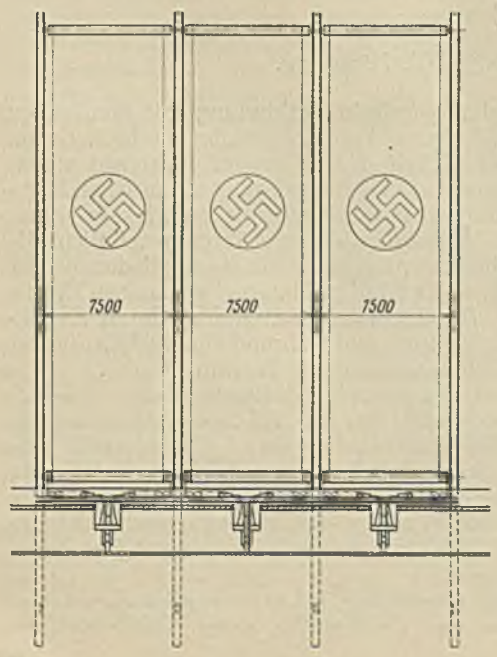
*) Vgl. a. die Veröffentlichungen über den „Tag der deutschen Arbeit in Berlin" von Dr. Rendschmidt im Jahrg. 1933 d. Bl., S. 241. und 1934, S. 277.

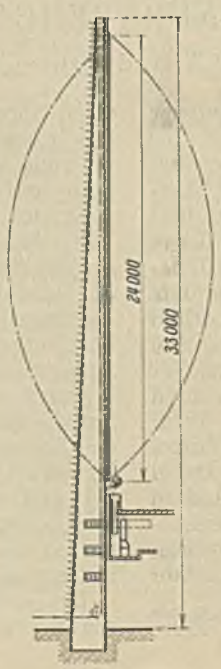


Lageplan.
M. 1:5000.

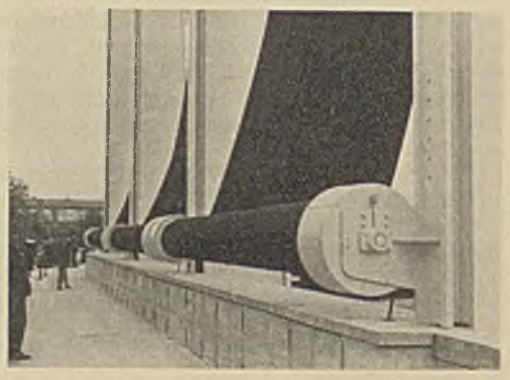
Stadion und Luitpoldarena. *Modellansichten.* *Luitpoldarena.*

1 Bahnhof, 2 Abstellanlage für Züge, 3 Festwiese, 4 Stadion, 5 Luitpoldarena, 6 Schwimmbad.





Unten: Aufrolltrommeln der Fahnen.
Links: Die eisernen Fahnenmaste.
M. 1:400.



Fahnenmaste der Luitpoldarena.

Rednertribüne ermöglicht wurde, ist aus den beigefügten Abbildungen ersichtlich. In der Mitte der Anlage liegt der aus Fichtelgebirgsgranit gebildete 18 m breite Plattenweg zwischen Ehrentribüne und Gefallenendenkmal, den der Führer in diesem Jahr zu Beginn des SA-Appells zusammen mit dem Chef des Stabes und dem Reichsführer der SS zum Gedenken der Toten auf dem Weg zum und vom Gefallenendenkmal benutzt hat. Die Weisung für die Anlage und die Art der Ausführung dieses Weges, der mit 1 qm großen, aus vier Granitarten geschaffenen Platten belegt ist, gab der Führer selbst.

Die seitlich des Gefallenendenkmals angeordneten Sitztribünen wurden mit dem aus der Tieferlegung der Wiesenflächen gewonnenen Erdaushub angeschüttet. Nach der Aufmarschfläche zu wurde eine niedere Brüstungsmauer eingeordnet, die es einmal ermöglicht, die erste Zuschauerreihe gegenüber der Straßenhöhe zu heben, und die zum andern einen festen Abschluß zwischen Wall und Straße bildet. Sie verbindet ferner die seitlichen Stützmauern dieser Wälle und leitet zum Vorhof des Gefallenendenkmals über.

Die Ehrentribüne, die 1933 nur behelfsmäßig aus Holz ausgeführt werden konnte, wurde inzwischen in Eisenbeton mit Muschelkalkverkleidung errichtet. Dabei wurde die Pressetribüne, die 1933 einen ungünstigen Platz hatte, zu beiden Seiten des Hauptbaues angeordnet und durch zwei seitlich begrenzende, von Adlerfiguren bekrönte Ecktürme mit diesen zu einer Einheit verbunden. Über die Gestaltung des Tribünenbaues wurde bereits in Heft 34 dieser Zeitschrift berichtet.

Die vier stählernen Fahnenmaste stehen unmittelbar hinter der Ehrentribüne und sind mit ihr fest verbunden. Um bei sehr starkem Wind die 6 × 24 m großen Fahnen nicht der Gefahr des Zerreißens auszusetzen, wurden die unteren Enden der Fahnentücher auf eine Trommel gewickelt, die mit Hilfe einer maschinellen, selbsttätig sich regelnden Spannvorrichtung je nach der Windstärke das Fahnentuch bald mehr, bald weniger spannt.

Der Wunsch des Führers, für die mit der Tagung verbundenen Kongresse ein Gebäude zu errichten, das mindestens für 60 000 Besucher Sitzplätze aufweisen soll, veranlaßte zunächst zu einer vorläufigen Einordnung des Baues in die vorhandenen Anlagen. Es wurde für die Errichtung des Gebäudes die Achse zur großen Wiese des Zeppelinfeldes gewählt, die dadurch gemäß den Absichten des seinerzeitigen Entwurfes für die Theresienanlage in wirkungsvolle Beziehung zu den neuen Anlagen der Luitpoldarena gebracht wird. Bei der Einordnung der Kongreßhalle in das Modell wurde, um den späteren baukünstlerischen Absichten des betreffenden Architekten nicht vorzugreifen, diese Kongreßhalle als Rundbau vorgesehen. Eine neue Straße ist östlich der Luitpoldarena gedacht, sie führt auf die Achse der Kongreßhalle in die dort verbreiterte Bayernstraße.

Für den nächsten Reichsparteitag werden nunmehr auch die beiden seitlichen Holztribünen unter Angleichung an die in diesem Jahre entstandenen massiven Längstribünen errichtet und mit Einbauten für verschiedene Zwecke versehen. Nach dem Wunsche des Führers soll hierbei durch eine vorzunehmende Bindung bzw. Überbrückung eine räumlich und architektonisch geschlossene Wirkung der Gesamtanlage der Luitpoldarena erreicht werden.

Die Pläne wurden im Entwurf und Modell vom Stadtgartenamt bearbeitet und unter Leitung des Verfassers nach dem „Öffa"-Programm durchgeführt; die Tribünenbauten und Stützmauern durch das städtische Hochbauamt unter Leitung von Stadtrat und Oberbaurat Walter Brugmann. Die konstruktiven Entwürfe für die Ehrentribüne und für die Fahnenmaste sowie für die übrigen Eisenbetonbauten, auch der Gedanke, die großen Fahnen zwischen den Masten zum Ausgleich des Winddruckes auf bewegliche Rollen zu spannen, stammt vom Oberingenieur und städtischen Baurat Walter Zech, Nürnberg.

Bei der gesamten Bauausführung wurden etwa 20 Tief-, Hoch- und Gartenbaufirmen und etwa 700 Arbeitskräfte mit rund 150 000 Tagschichten im Laufe eines Jahres beschäftigt. Dazu kommt noch die durch diese Bauarbeiten erfolgte Belebung der Industrie und des Handwerks.

DIE DEUTSCHEN SEEWASSERSTRASSEN AN DER NORDSEE ALS VERKEHRSTRÄGER

Von Ministerialrat Rudolf Schmidt, Berlin.

(Schluß von Seite 781.)

DIE ELBE.

Die Seewasserstraße Unterelbe beginnt an den Hamburg-Harburger Elbbrücken, der dadurch bedingten Grenze der Seeschiffahrt. Sie ist mit ihren Nebenarmen Reichswasserstraße. Das Reich hat jedoch durch den Zusatzvertrag mit Hamburg zum Staatsvertrage betr. den Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich 1921 den auf hamburgischem Gebiet liegenden Stromteil des großen durch die Norderelbe und die Süderelbe gebildeten Stromspaltungsgebiet, d. h. die Norderelbe und die unterhalb der Köhlbrandmündung anschließende Unterelbe bis Blankenese, den Köhlbrand und den Reiherstieg in die Verwaltung Hamburgs zurückgegeben. In einem späteren Zusatzvertrage mit Preußen vom Jahre 1928 geschah das Gleiche bezüglich der auf preußischem Gebiet gelegenen Stromteile Süderelbe, Köhlbrand und Reiherstieg mit Rethe. Die Ausbauhoheit über diese den beiden Ländern delegierten Wasserläufe hat das Reich sich jedoch vorbehalten, um nötigenfalls

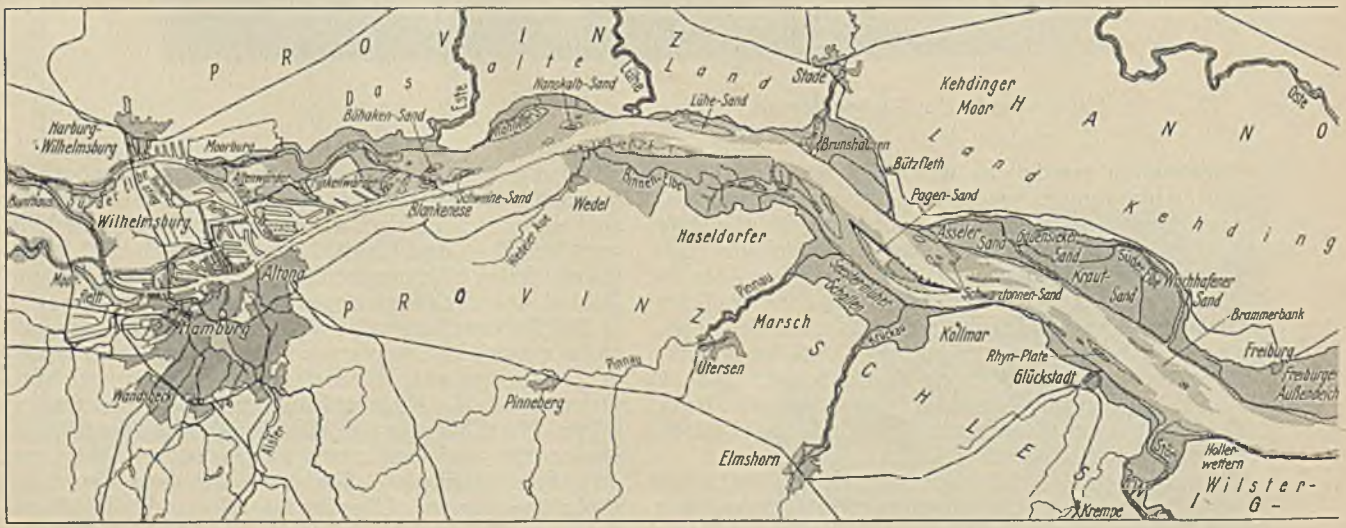


Abb. 5. Die Elbe von See bis zur Bunthauser Spitze. M. 1:400000.

kraft dieser Hoheit den Ausgleich zwischen etwa widerstreitenden Belangen Hamburgs und Preußens beim Ausbau der Häfen und der genannten Wasserstraßen als Bestandteile des ganzen Hafengebiets herbeizuführen. Dieser Vorbehalt hat sich auch bereits als durchaus notwendig erwiesen gelegentlich des Ausbaues der preußischen Rethe und des preußischen Reiherstiegs im Zusammenhang mit dem Bau der dortigen Kali-Umschlaganlage, bei Fragen der Brückenüberführungen usw.

Das Hafengebiet in diesem Stromspaltungsbereich umfaßt drei in der Verwaltung getrennte Häfen, den Hamburger Hafen, den preußischen Hafen Harburg-Wilhelmsburg und den preußischen Hafen Altona. Es besteht zwischen ihnen nicht eigentlich ein wirtschaftlicher Wettbewerb, indem Hamburg im Wesentlichen der Handelsverkehr und der Umschlag nach dem Binnenlande zufällt, Harburg-Wilhelmsburg in erster Linie seine ortsansässige Industrie versorgt und Altona vorwiegend Fischereihafen ist. Die trotzdem vorhandenen Gegensätze erstrecken sich auf den Raum und die Wasserverteilung auf die beiden Elbarme, Norder- und Süderelbe mit Köhlbrand. Abbildung 5 zeigt den schmalen Raum, der Hamburg hoheitlich für die Entwicklung seiner Häfen zur Verfügung stand und es zu einer Längenausdehnung seiner Häfen am linken Ufer der Unterelbe bis zu 13 km unterhalb der Elbbrücken zwang, womit siedlungs- und verkehrstechnische Schwierigkeiten erheblichen Ausmaßes erwuchsen. Preußen hingegen hatte dafür zu sorgen, daß nicht durch die Gestaltung der Verhältnisse im hamburgischen Köhlbrand die Zugänglichkeit nach Harburg-Wilhelmsburg für große Seeschiffe beeinträchtigt wurde, nachdem der zweite Mündungsarm der preußischen Süderelbe, die alte Süderelbe, einen großen Teil seiner Wasserführung im Zusammenhang mit dem Ausbau der Hamburger Häfen, die einen gewaltigen Flutspeicherraum schufen, verloren hatte und als Zugang für größere Seeschiffe bedeutungslos geworden war: Preußen hatte anderseits mit seiner hoheitlichen Gewalt über den ganzen Elbelauf unterhalb der hamburgischen Grenze bei Blankenese gewissermaßen den Schlüssel für die Seezufahrt zum gesamten Hafengebiet in der Hand. Beide Länder schließlich hatten Anlaß, sich dauernd darüber verständigt zu halten, daß die Verteilung der Wasserführung der Oberelbe oberhalb des Stromspaltungsgebiets bei Bunthaus auf die beiden Stromarme nicht willkürlich durch Ausbau der Süder- oder Norderelbe von einem der beiden Länder zum Schaden der Belange des anderen Landes verändert werden konnte, sondern möglichst im Gleichgewicht gehalten wurde. Für Preußen lag der Schlüssel zu seinem Hafen Harburg im hamburgischen Köhlbrand. Von ihm haben die verschiedenen Staatsverträge zwischen Preußen und Hamburg über die Gestaltung der Grenz- und Wasserverhältnisse des Stromspaltungsgebiets und über den Ausbau der Unterelbe ihren Namen erhalten, sie fanden vor dem Kriege ihren Abschluß in dem Köhlbrandvertrage vom Jahre 1908. Nach dem Kriege verstärkte sich in der Annahme, daß nach einer Neuordnung der Welthandelsbeziehungen ein weiterer Ausbau der Häfen erforderlich sein würde, wobei Hamburg wegen der erwähnten siedlungs- und verkehrstechnischen Schwierigkeiten auf größere Stadtnähe Bedacht nehmen wollte, auf beiden Seiten das Bedürfnis und der Wille zu gemeinschaftlicher Arbeit, und so entstand im Jahre 1928 der preußisch-hamburgische Hafengemeinschaftsvertrag, kraft dessen zu den drei selbständig bleibenden Häfen Hamburg, Harburg und Altona als viertes das Hafengemeinschaftsgebiet westlich des Reiherstiegs kam, dessen weitere Erschließung von den beiden Ländern gemeinschaftlich erfolgen sollte. Die welthandels- und verkehrspolitischen Verhältnisse haben neue Hafenpläne noch nicht reifen lassen.

Die kurze Beleuchtung dieser Verhältnisse zeigt, welchen starken Einfluß auf die Gestaltung der Dinge das Reich sich mit dem Vorbehalt der Ausbauhoheit über die Preußen und Hamburg zur Verwaltung zurückgegebenen Wasserläufe gesichert hatte, denn die hafentechnische Erschließung des Gebietes ist entscheidend bedingt durch die Ausgestaltung der Wasserläufe, zu denen auch die alte Süderelbe gehört, der hierfür eine besonders wichtige Rolle zufallen kann, wenn das Bedürfnis zum Bau neuer Häfen einmal eintreten sollte. Die Alte Süderelbe hat das Reich deshalb auch in unmittelbarer eigener Verwaltung behalten, zumal sie nicht in enger technischer, verwaltlicher und polizeilicher Verbindung mit den bestehenden Häfen steht. Diese Verbindung war im übrigen Anlaß und Grund für die Delegation der übrigen Wasserläufe des Stromspaltungsgebietes an Hamburg und Preußen.

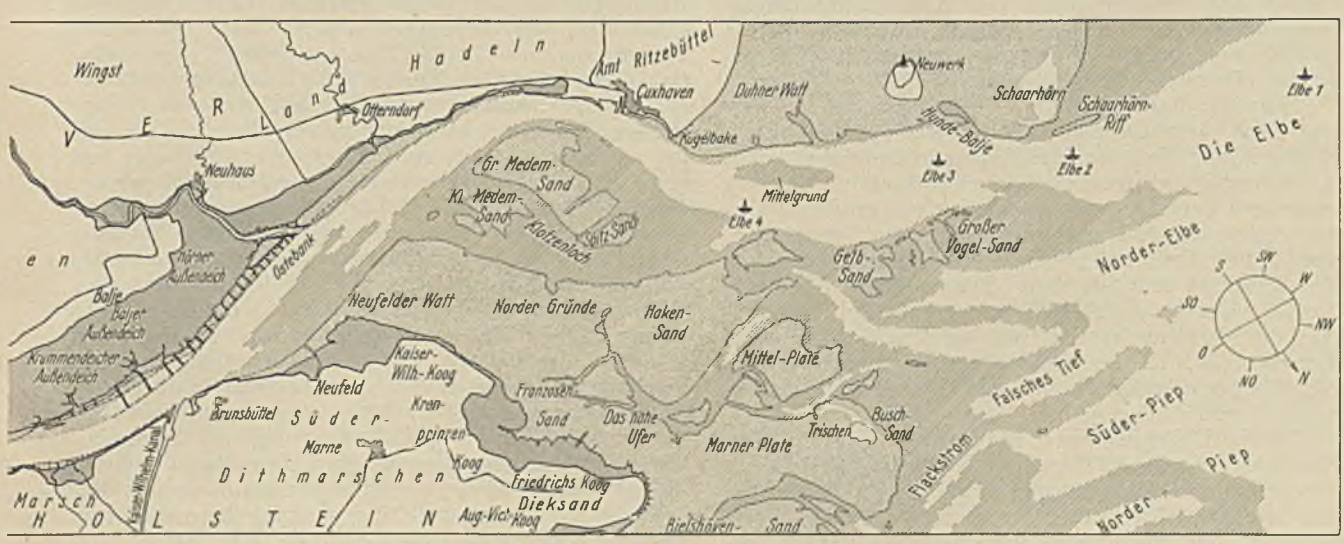


Abb. 5. Die Elbe von See bis zur Bunthauser Spitze. M. 1:400000.

Verkehrspolitische Gegensätze, die der Verwaltung der Unterelbe Schwierigkeiten bereiten könnten oder bereitet hätten, bestehen an der Unterelbe also nicht; insoweit sind die Dinge einfacher gelagert als an der Unterweser. Dem unbezweifelbaren Bedürfnis, für den bedeutendsten deutschen Gesamthafen Hamburg-Harburg-Wilhelmsburg-Altona die erreichbar beste Zugänglichkeit für die Seeschiffe des alle Meere befahrenden und ungefähr sämtliche Güterarten befördernden Weltfrachtverkehrs zu schaffen, stehen also von dieser Seite irgendwelche Hindernisse oder Schwierigkeiten nicht entgegen. Die vorhandenen Schwierigkeiten sind strombautechnischer Art. Die heutige Wasserbaukunst verfügt jedoch über die Mittel zur Beherrschung des Stromes im Rahmen seiner allerdings nicht unbegrenzten Leistungsfähigkeit. Tatsächlich ist das für den Ausbau des Stromes gesteckte Ziel, den Strom so zu gestalten, daß in der Regel die größten Seeschiffe Hamburg unter Ausnutzung des Hochwassers erreichen können, fast erreicht. Es darf vielleicht der dahin gehenden Bestimmung des mit Hamburg abgeschlossenen Zusatzvertrages vom Jahre 1921 nur insoweit eine gewisse einschränkende Auslegung gegeben werden, als hier für den regelmäßigen Verkehr unter den größten Seeschiffen die größten Frachtschiffe zu verstehen sind, nicht aber auch die größten Fahrgastschiffe, denn für den Verkehr von Schiffen der Größenordnung der „Europa" oder „Normandie" nach Hamburg besteht kein Bedürfnis. Ebenso wie sich Bremen für seinen Großschiff-Fahrgastverkehr weiter seewärts in Bremerhaven seinen Fahrgasthafen an von Natur günstigerer Stelle geschaffen hat, so hat sich Hamburg für die fahrplanmäßige Abfertigung seines Großschiff-Überseeverkehrs auf der Nordamerika-Linie seinen Vorhafen Cuxhaven geschaffen. Die Verhältnisse auf der Unterelbe erlauben gleichwohl den weniger tiefgehenden großen Schiffen des Hamburg-Südamerika- und des Hamburg-Afrika-Dienstes und anderer Linien auch die regelmäßige fahrplanmäßige Abfertigung von Hamburg aus.

Die strombautechnische Entwicklung der Unterelbe abwärts Blankenese hat ihr Bild im Laufe der Jahrhunderte vielfach und erheblich verändert; diese Entwicklungsgeschichte kann hier nicht aufgezeigt werden. In den natürlichen Ablauf der Dinge hat menschliche Hand zuerst durch den von Hamburg auf Grund der Bestimmungen des Köhlbrandvertrages ausgeführten Ausbau des Stromes von Hamburg bis Brunshausen an der Mündung der Schwinge eingegriffen. Damit wurde der durch eine Reihe von Sänden — Schweine-Sand, Böhaken, Hanskalbsand, Hahnöfer-Sand und Lühe-Sand — mehrfach gespaltene Strom in der Hauptwasserführung in ein einheitliches tiefes Bett gezwungen, nachdem bis dahin die für den jeweiligen Verkehr benötigte fortlaufend größere Fahrwassertiefe durch Baggerungen hergestellt wurde, soweit es mit diesem allgemein meist unwirtschaftlichen Behelfsmittel möglich war. Dieser beim Übergang der Elbe auf das Reich 1921 im wesentlichen beendete Ausbau bis Brunshausen hat das Ziel, 9½ bis 10 m Tiefe bei MNW, im Großen und Ganzen erreicht. Notwendige ständige Nachbaggerungen halten sich in vertretbaren Grenzen.

Unterhalb Brunshausen übernahm das Reich den Strom unausgebaut, Hamburg hatte sich auf diesem Stromteil mit Baggerungen begnügt, die allerdings das wirtschaftlich vertretbare Maß alsbald überschritten und auch nicht von bleibendem und ausreichendem Erfolg begleitet waren. Der mehrfach in der Hauptfahrwasserlinie ziemlich stark gekrümmte Flußlauf war durch den Pagensand mit den gegenüberliegenden Schwarztonnensänden, die Rhyn-Plate, die Brammerbank und die Ostebank mehrfach gespalten, Ebbe und Flut bewegten sich teilweise in verschiedenen Rinnen, die feste Stromführung fehlte; in den Krümmungen zeigten sich insbesondere an zwei Stellen, am Pagensand und an der Ostebank, bedenkliche Entwicklungen, die den Großschiffverkehr nach Hamburg gefährdeten und ernstlich behinderten.

Unterhalb Brunsbüttel verliert der Strom, der bis dahin, zwischen festen Ufern geführt, eine Breite von etwa 2,3 km erreicht hat, am rechten Ufer bald seine feste Führung; das Ufer springt auf der Höhe von Neufeld im rechten Winkel zurück, der Strom erweitert sich bis dahin — gegenüber der Ostemündung — trichterförmig auf 5,5 km und weiterhin beim Eintritt in die offene See auf der Linie Cuxhaven (Kugelbake)-Dieksand, etwa 100 km unterhalb Hamburg, auf annähernd 18 km. Es leuchtet ein, daß bei diesen Strombreiten die Herstellung und Erhaltung einer tiefen festliegenden Fahrrinne in einer von Hamburg bis Cuxhaven von etwa 200 auf 500 m zunehmenden Breite keine einfache Aufgabe ist.

Die Tideverhältnisse ähneln denen an der Unter- und Außenweser nach deren endgültigem Ausbau. Der gewöhnliche Tidehub bei Cuxhaven beträgt rd. 3 m, er nimmt bis Hamburg auf etwa 2,20 m ab; die Wasserstandsverhältnisse sind durch den bisherigen Ausbau nicht wesentlich beeinflußt worden; diese bedeuteten auch keinen so gewaltigen Eingriff in die Natur des Stromes, wie es an der Weser geschehen ist.

Das Reich hat seit 1921 neben der Fertigstellung der restlichen Strombauarbeiten aus dem Köhlbrandvertrage von 1908 die beiden großen Stromregelungen an der Ostebank und dem Pagensand durchgeführt und im wesentlichen abgeschlossen. Auch für sie soll eine eingehende Darstellung den örtlich beteiligten Beamten überlassen bleiben und die vorliegende Erläuterung sich auf die Grundzüge der Planung beschränken.

Die Schwierigkeiten an der Ostebank, vgl. Abbildung 5, waren dadurch entstanden, daß der am linken Elbufer entlang schälende Flutstrom von dem Aufnahmebecken der Oste abgelenkt und durch den aus dem Klotzenloch kommenden Flutast noch weiter gegen das Ufer am Osteriff gedrängt wurde. Dadurch wurde ein ständig fortschreitender Einbruch dieses Ufers und eine sich mehr und mehr verschärfende Krümmung des Stromschlauches bewirkt; er verlor dabei einen großen Teil seiner Räumungskraft für das Hauptfahrwasser und gab Anlaß zu starken nachdrängenden Sandablagerungen von Norden her, auf der sogenannten Ostebank. Anderseits klebte der von oben ablaufende Ebbestrom am gegenüberliegenden rechten Ufer zwischen Hollerwettern gegenüber Freiburg bis Brunsbüttel und schoß, seiner Richtung folgend, mit großer Kraft, auch unterhalb Brunsbüttel am rechten Ufer haftend weiter, lief sich auf dem Wattengebiet vor Neufeld tot, ohne den Weg zum anderen Ufer und zur Vereinigung mit der vom Flutstrom gebildeten Hauptrinne zu finden. Auch hier war die Folge die Bodenablagerung in der Fahrrinne, das gewohnte Bild des rechts aneinander Vorbeilaufens von Flut- und Ebbestrom mit der Zwischenbarre auf der Übergangsstrecke. Der Ausbau mußte deshalb darauf abzielen, beide Ströme in ein einheitliches Bett zu zwingen. Die strombaulich am nächsten liegende Lösung wäre es gewesen, den Strom von beiden Seiten zu fassen und soweit durch Strombau-

werke einzuengen, daß dem Flut- wie dem Ebbestrom nur der eine Weg zwischen den Werken verblieben wäre. Solche Pläne lagen auch vor. Ihre Durchführung verbot sich aus zwei Gründen. Zunächst hätte in dem selbst zwischen den Niedrigwasserlinien (Wattkanten) noch bis zu etwa 5 km breiten Strom seine Zusammendrängung auch von der Nordseite her — vom Neufelder Watt aus — außerordentlich hohe, nicht vertretbar erscheinende Kosten verursacht. Außerdem war auf die Einfahrtverhältnisse zum Kaiser-Wilhelm-Kanal und die für wartende Schiffe am Nordufer unterhalb Brunsbüttel belegene Kanalreede Rücksicht zu nehmen. Im übrigen zeigen die Beispiele an der unteren Ems und der Außenweser, daß es in diesem seeartigen Tidegebiet nicht unter allen Umständen nötig ist, dem Strom eine feste Führung von beiden Ufern aus zu geben. Die Regelung des Ostebank-Fahrwassers setzte sich deshalb das erreichbare, aber schwierigere Ziel, die Wiederherstellung eines gestreckteren Fahrwassers mit glatter ungehemmter Stromführung durch den Ausbau allein des linken Ufers zu erreichen, d. h. die Selbsträumung des Fahrwassers nach beendetem Ausbau im wesentlichen dem Flutstrom zu überlassen. Dazu bedurfte es neben der Beseitigung des starken Einbruchs in das Osteriff durch Vorschieben der Werke bis zu einer gestreckten Ausbaulinie der Verlegung der Ostemündung in eine solche Richtung, daß das unvermeidliche Abströmen gewisser Teile der heraufkommenden Flutwassermengen in die Oste sich unter einem möglichst spitzen Winkel vollzog. Dieser Ausbau der Ostemündung wurde zu einem wesentlichen Bestandteil der ganzen Planung. Es war von ausschlaggebender Bedeutung, daß Elbe wie Oste Reichswasserstraßen sind, die Entscheidung über den gemeinschaftlichen Ausbau also allein in der Hand des Reiches lag. Vor 1921 hätte es hierzu eines neuen Staatsvertrages zwischen Hamburg und Preußen bedurft. Der Ausbau hatte großen Erfolg, die Ostebank und damit die von ihr vordem gebildete Spaltung des Stromes sind verschwunden, die Tiefe in dem erheblich begradigten und deshalb leichter zu befahrenden Fahrwasser ist um mehr als 2 m verbessert worden. Außerdem ist es breiter geworden. Eine Nachregelung zur Erzielung einer noch besseren Selbsträumung in der Übergangsstrecke nach Brunsbüttel und zur Verbesserung der Linienführung des Stromüberganges durch den Bau von mehreren rippenartigen Buhnenverlängerungen bei Balje, die in Abb. 5 angedeutet sind, ist noch im Gange.

Die „Ostebank" ist lange das Schreckgespenst für die Elbelotsen und die Kapitäne der die Strecke befahrenden tiefgehenden Schiffe gewesen. Die Gefahr ist beseitigt.

Am Pagensand, vgl. die vorstehende Abb. 5, lagen die Verhältnisse vergleichbar, erschwert nur noch durch die Abspaltung der Nebenrinne, in die die Krückau und die Pinnau münden, und die deshalb nicht — was im Belange des Hauptstromes das Erstrebenswerte gewesen wäre — abgedämmt werden durfte; es mußte im Gegenteil der Nebenrinne eine so große Wasserführung erhalten bleiben, daß sie die für die Pinnau- und Krückauschiffahrt und die Entwässerung der angrenzenden Marschländereien nötige Breite und Tiefe behielt. Die Planung mußte deshalb neben der Regelung des Hauptstromes eine den beiderseitigen Bedürfnissen entsprechende Wasserverteilung ins Auge fassen. Das ist geschehen. Auch hier wurde der Ausgleich dadurch erleichtert und ermöglicht — frühere Hamburger Planungen waren unerfüllbaren Bedingungen von seiten der preußischen beteiligten Behörden begegnet —, daß auch die Krückau und die Pinnau Reichswasserstraßen sind und die Sorge für die Erhaltung ihrer Schiffbarkeit und Vorflut an höchster Stelle in der gleichen Hand liegt wie die Sorge für die Elbe. Die Vergleichbarkeit der Verhältnisse am Pagensand mit denen an der Ostebank ist darin gegeben, daß auch hier Flut- und Ebbestrom auseinanderstrebten mit der gleichen Folge fortschreitender Krümmung des Fahrwassers und dauernden Sandeintreibungen in das Fahrwasser. Der Flutstrom stieß mit mächtigen Nebenarmen hart am linken Ufer gegen die Schwarztonnensände, staute sich auf, erzeugte Querströmungen über sie hinweg in das Fahrwasser, dieses mehr und mehr nach Norden gegen den unteren Ausläufer des Pagensandes drängend. Die gleiche Wirkung hatte der vom linken Ufer im scharfen Winkel auf dieselbe Stelle in Richtung auf den Kollmarer Deich einfallende Ebbestrom. Der Ausläufer des Pagensandes wurde dabei vollkommen abgeräumt, eine geschlossene Stromführung hatte aufgehört, und das Fahrwasser hatte eine fast rechtwinklige Krümmung angenommen, die die Schiffahrt zu ganz hartem Kurswechsel zwang und schließlich zu einer großen Gefahrenquelle für sie geworden war. Die Ausbauplanung zielte deshalb darauf ab, dem Strom wieder seine alte gestreckte Lage zurückzugeben und ihm durch einen langgestreckten Leitdamm und eine Anzahl daran anschließender Buhnen nach oben und nach unten hin eine sichere Führung zu geben. Ausgedehnte Baggerungen öffnen auch seitlich des Hauptfahrwassers unter Abräumung des Nordrandes der Schwarztonnensände den Stromquerschnitt so weit, daß davon eine vermehrte und verbesserte Fluteinströmung in die Hauptrinne unter Schwächung des am Asseler Sand entlang schälenden Flutastes erwartet werden kann und damit eine Wiedervereinigung des Hauptflutstromes mit dem nunmehr fest geführten Ebbestrom, dessen Räumungskraft hier an dieser Stelle — und insoweit anders als an der Ostebank — in erster Linie für die Erhaltung des Fahrwassers ausgenutzt wird und der Planung zugrunde gelegt worden ist.

Das schiffahrttechnische Ziel ist auch hier am Pagensand bereits erreicht, obwohl die Strombauwerke und die Baggerungen seitlich des Hauptfahrwassers noch nicht ganz fertig sind.

Mit diesen beiden Ausbaumaßnahmen hat das Fahrwasser der Unterelbe eine ganz erhebliche Verbesserung und Sicherung erfahren. Strombautechnisch ist im Sinne einer größeren Wirtschaftlichkeit seiner Unterhaltung noch mancherlei zu tun, das Ziel aber, den größten Frachtschiffen unter Ausnutzung des Hochwassers ungehinderten Zugang zu den großen Elbhäfen zu verschaffen, kann als erreicht gelten.

*

Es wurde im vorstehenden versucht, ein Gesamtbild der Seewasserstraßenverhältnisse des Nordseegebiets zu zeichnen; die Darstellung mußte sich deshalb auf das Allgemeine und das Wesentliche der Hauptstromgebiete beschränken. Die Nebenflüsse, deren Wichtigkeit damit nicht verkleinert werden soll, konnten in diesem Rahmen nicht behandelt werden. Auch die Jade hat keine Erwähnung gefunden. Sie steht insoweit abseits, als sie als einzige der Seewasserstraßen nicht der Reichswasserstraßenverwaltung eingegliedert, sondern der Reichsmarineverwaltung verblieben ist, in deren Hand sie zur Zeit der Gründung des Reichskriegshafens Wilhelmshaven gelegt worden

ist, als es eine Reichswasserstraßenverwaltung noch nicht gab. Abseits des Rahmens dieser Darlegungen steht die Jade auch in ihrer Zweckbestimmung deshalb, weil ihre Verwaltung und Gestaltung nicht in erster Linie von handelswirtschaftlichen, sondern den Bedürfnissen der Reichsmarine bestimmt wird; die nach dem Kriege in dem Wunsch, dem Erwerbsleben der Doppelstadt Wilhelmshaven-Rüstringen nach dem erzwungenen Abbau der Reichsmarine neue Erwerbsquellen zu erschließen, gemachten Versuche, Wilhelmshaven zum Handelshafen zu machen, treten hinsichtlich der verkehrstechnischen Anforderungen an das Jadefahrwasser in den Hintergrund, beeinflussen auch nicht das verkehrspolitische Gesamtbild, in dem die Verhältnisse hier gesehen werden sollten und darzustellen versucht wurden.

Die Darlegungen mußten auch auf die Erörterung mancher anderen bedeutungsvollen Aufgaben an den Seewasserstraßen, die mit ihrer Verwaltung, ihrem Ausbau und ihrer verkehrspolitischen Zweckbestimmung auf das engste zusammenhängen — Seezeichen und Lotsenwesen —, verzichten, sollte nicht der Gesamtüberblick verloren gehen; auch die besonders wichtigen Wechselwirkungen zwischen Stromausbau, Wasserführung, Wasserwirtschaft, Landeskultur und Deichverhältnissen konnten nur an einer Stelle, wo sie besonders in die Erscheinung traten — an der Unterweser —, gestreift werden. Über diese wichtige und belangreiche Frage könnte eine besondere, umfassende Arbeit geschrieben werden.

In diese Gesamtübersicht wurden aber, um den Fortschritt seit 1921 gegenüber der früheren Zeit der Landeshoheit über die Wasserstraßen aufzuzeigen, Hinweise eingestreut auf die im Nordseeküstengebiet besonders stark empfundene staatspolitische frühere Zersplitterung mit all ihren Folgeerscheinungen staats- und verwaltungsrechtlicher sowie einzelstaatlicher sonderpolitischer Art. Heute ist wohl überall die Überzeugung vorhanden, daß die Seewasserstraßenpolitik als Seehafenpolitik und im weitesten Sinne Verkehrs- und Wirtschaftspolitik, wenn auch all die hervorragenden örtlichen Triebkräfte, der hansische Geist und der hansische Mensch ihr dienstbar sind und bleiben müssen, nicht hamburgische, bremische, oldenburgische und preußische Angelegenheit ist und auch nicht — um hier auch das Ostseegebiet mit einzubeziehen — mecklenburgische und lübeckische, sondern eine gesamtdeutsche, die von allen noch aus der vergangenen Zeit einzelstaatlicher Sonderpolitik und Rechtsverschiedenheit etwa noch vorhandenen Hemmungen befreit werden und in der führenden und ausgleichenden Hand allein des Reiches liegen muß. Zu wünschen bleibt noch eine Beseitigung der Zersplitterung in der Verwaltung der Reichswasserstraßenverwaltung, die in diesem Nordseeküstengebiet ganz besonders groß ist. Sie entstammt der historisch-politischen Entwicklung. Nicht weniger als sieben Mittelbehörden — die preußischen Regierungen in Aurich, Stade, Lüneburg und Schleswig, die Wasserstraßendirektionen in Hamburg und Bremen und eine bei dem oldenburgischen Ministerium gebildete Reichswasserstraßenabteilung — teilen sich in die Verwaltung des Seewasserstraßengebiets der Ems, Weser und Elbe. Nur in der obersten Behörde, im Reichsverkehrsministerium, finden sie ihre gemeinsame Spitze. Eine straffere Zusammenfassung dieser sieben Mittelbehörden ist erwünscht. Es wäre, könnten die Dinge allein unter dem Gesichtspunkt der Wasserstraßenverwaltung gesehen werden, das Erstrebenswerteste, die Zusammenfassung an einer Stelle erfolgen zu lassen, die sich den Gesamtüberblick über die strombaulichen, wasserwirtschaftlichen, landeskulturellen und verkehrspolitischen Zusammenhänge und Wechselwirkungen laufend verschaffen könnte, den auch die Mittelbehörde haben sollte. Eine vollständige Herauslösung der Wasserstraßenverwaltung aus der allgemeinen Verwaltung als Sonderverwaltung würde aber die Erhaltung der Verbindung mit den wasserwirtschaftlichen, landeskulturellen, polizeilichen und politischen Aufgaben der allgemeinen Verwaltung erschweren. Es darf heute die Überzeugung ausgesprochen werden, daß auch bei der Neugliederung des Reiches in dem betrachteten Küstengebiet im gesamtpolitischen und gesamtwirtschaftlichen Sinne eine Lösung erfolgen wird, die jene Zersplitterung beseitigen und auch für die Verwaltung der Reichswasserstraßen einen neuen passenden Rahmen schaffen wird. Mit der Hoffnung, daß diese Lösung bald gefunden werden möge, soll unter diese Arbeit der Schlußstrich gezogen werden.

MITTEILUNGEN

Baupolizei.

Entscheidung des Oberverwaltungsgerichtes vom 11. Oktober 1934 — IV. C. 47. 34 —.

Die Verpflichtung zum Anschluß an eine öffentliche Entwässerungsanlage auf Grund einer Polizeiverordnung besteht auch dann, wenn eine Gefahr nicht nachgewiesen ist.

Der Klägerin Sch. in M. war der Anschluß ihres Grundstückes an die Kanalisation durch polizeiliche Verfügung aufgegeben worden. Sch. erhob gegen diese Verfügung Beschwerde und nach deren Abweisung Klage, die ebenfalls ohne Erfolg blieb. Die daraufhin eingelegte Revision wurde mit folgender Begründung zurückgewiesen:

Die Verfügung der Polizei stütze sich auf eine Verordnung, nach der alle bebauten Grundstücke an die Entwässerungsanlage anzuschließen seien. Da in der Straße, an der das bebaute Grundstück der Klägerin liege, die Kanalisation ausgebaut sei, so sei diese verpflichtet, den Anschluß herzustellen, gleichgültig, ob sich infolge des bisher fehlenden Anschlusses Mißstände ergeben hätten oder nicht. Denn wenn eine Polizeiverordnung einen bestimmten Zustand als gefährlich betrachte und Bestimmungen zu seiner Beseitigung gebe, sei dieser Zustand damit ein für allemal als gefährlich festgestellt. Eines besonderen Nachweises, daß im Einzelfalle tatsächlich eine Gefahr vorliege, wie ihn die Klägerin verlange, bedürfe es dann nicht mehr. — Allerdings könne in Ausnahmefällen eine Befreiung von den Vorschriften der Verordnung eintreten. Jedoch bestehe hierauf ein im Verwaltungsstreitverfahren verfolgbarer Rechtsanspruch nicht; es liege vielmehr allein im pflichtmäßigen Ermessen der Polizeibehörde, hierüber zu entscheiden. Über die Grenze dieses Ermessens sei diese aber nicht hinausgegangen. — Die Klage habe daher abgewiesen werden müssen. *B.*

Wettbewerbe.

Eigenheimsiedlung in Hannover-Döhren.

Zur Teilnahme sind alle Architekten berechtigt, die seit dem 1. April 1934 in der Stadt Hannover ansässig sind und der Reichskammer der bildenden Künste

angehören. Einlieferfrist: 2. Februar 1935. Vorgesehen sind drei Preise von 1500, 1000 und 600 RM sowie vier Ankäufe zu je 350 RM. Im Preisgericht u. a. Dipl.-Ing. E. Fiedeler, Dr.-Ing. G. Heintze, Stadtbaurat Prof. Elkart, Oberregierungs- und -baurat Hartung, Architekt Rebhahn und Regierungsbaurat a. D. Dr.-Ing. Ziegeler, sämtlich in Hannover. Unterlagen für 2 RM beim Stadtbauamt Hannover, Abt. II, Zimmer 120.

Städtebauliche Gestaltung des Adolf Hitler-Platzes in Dresden.

Die ehemaligen Güntzwiesen — in Zukunft Adolf Hitler-Platz — sollen in forumartiger Ausgestaltung die zukünftigen Monumentalbauten des Gaues, des Staates und der Stadt, die aus den Bedürfnissen des Dritten Reiches entspringen, aufnehmen und damit den Rahmen bilden, auf dem die feierlichen Akte der Bewegung durchgeführt werden. Zur Erlangung von Grundlagen für die Gestaltung des Platzes und seines architektonischen Rahmens schreibt die Stadt Dresden unter allen freischaffenden Architekten deutscher (arischer) Abstammung und deutscher Reichsangehörigkeit, die Mitglieder der Reichskammer der bildenden Künste sind und im Reichsgebiet leben, einen städtebaulichen Wettbewerb aus. Beamtete Architekten, Studierende und Schüler sind von der Teilnahme ausgeschlossen. Einlieferfrist: 1. März 1935. Ausgesetzt sind drei Preise von 4000, 2000 und 1000 RM, ferner vier Ankäufe zu je 500 RM. Preisrichter sind u. a. Professor Oswald Bieber, München, Architekt Clemens Klotz, Köln, Ministerialrat Dr. Kramer und Stadtbaurat Dr.-Ing. e. h. Wolf, Dresden; Ersatzpreisrichter: Regierungsbaumeister a. D. Werner Hennig, Dresden; Vorprüfer: Baudirektor Dr. Conert, Dresden. Unterlagen sind für 5 RM, die bei Abgabe eines Entwurfs zurückerstattet werden, in der Hausinspektion des Neuen Rathauses in Dresden zu haben.

Rathaus in Riga.

Internationales Preisausschreiben, veranstaltet vom Stadtamt in Riga mit Frist bis zum 1. März 1935. Zur Verteilung gelangen fünf Preise von 5000, 3000 und dreimal je 1500 Lat (100 Lats etwa 81 RM).

Gauführerschule in Berlin

(vgl. S. 462, 522 u. 592 d. Bl.). Im Wettbewerb für den Bau einer Gauführerschule der NSDAP, Gau Groß-Berlin, in Waldsieversdorf bei Buckow waren 163 Arbeiten eingegangen. Das Ergebnis des Wettbewerbs entsprach nicht den Erwartungen der Ausschreiber, so daß von einer Verteilung der Preise nach dem Programm abgesehen wurde. Die Preissumme wurde auf 8000 RM erhöht und zu gleichen Teilen auf die acht vom Preisgericht überhaupt als bemerkenswert bezeichneten Entwürfe verteilt. Verfasser dieser Arbeiten sind die Architekten: Dipl.-Ing. D. Brandi, Berlin-Zehlendorf; Georg Günther, Berlin NW.; Walter Kuhnert mit Karl Josef Pfeiffer, Berlin-Wilmersdorf; Dipl.-Ing. Walter Lehmann, Berlin-Charlottenburg; Dipl.-Ing. W. Neveling mit Regierungsbaumeister J. W. Prendel, Berlin-Charlottenburg; Hein A. Schaefer, Berlin-Schöneberg; Friedrich Tamms, Berlin-Lichterfelde-Ost; Rudolf Ullrich, Berlin SW, mit Siegfr. Schalow, Berlin-Dahlem, und Heinz Boettcher, Berlin-Pankow.

AMTLICHE NACHRICHTEN

Preußen.

Der Leiter der Staatlichen Prüfungsstelle für statische Berechnungen, Oberregierungs- und -baurat Wedler, ist auch zum Geschäftsführer und stellvertretenden Vorsitzenden des Sachverständigenausschusses für neue Baustoffe und neue Bauarten ernannt worden.

Die Staatsprüfung haben bestanden: die Regierungsbauführer Friedrich Frintrop, Klemens Nellissen (Hochbaufach); — Friedrich Hess, Walter Rodloff (Wasser- und Straßenbaufach); — Kurt Horst, Matthäus Selzer (Eisenbahn- und Straßenbaufach).

*

Zulassung neuer Baustoffe und neuer Bauarten durch die Hochbauabteilung des preußischen Finanzministeriums auf Grund der Vorschriften über die allgemeine Zulassung neuer Baustoffe usw. vom 8. Februar 1934 (Zentralbl. d. Bauverw. S. 114).

Widerrufen worden ist:

Die Zulassung für das Feuerschutzmittel „Niebrand A. B. und C.", Bescheinigung vom 8. 12. 1931 für die Fa. Monopol-Handelsges. Berlin NW 7.

*

RdErl. d. FM. v. 8. 12. 1934, betr. Verwendung von Kupfer, Nickel und deren Legierungen — V 11 Nr. 19/Ha. - 27 —.

Auf Anweisung des Herrn Reichswirtschaftsministers sind von dem Reichsbeauftragten der Überwachungsstelle für unedle Metalle, Berlin-Wilmersdorf 1, Badensche Str. 24, Anordnungen mit Gesetzeskraft ergangen zur Umstellung der deutschen Wirtschaft auf eine weitgehende haushälterische Nutzbarmachung einheimischer Rohstoffe und bodenständiger Erzeugnisse zur Minderung der Verwendung ausländischer unedler Metalle.

Auf die Beachtung dieser in den Tageszeitungen bekanntgegebenen Anordnungen werden alle Baubeamten ausdrücklich hingewiesen. Für den Bereich der Staatshochbauverwaltung kommen bisher folgende Verbote in Betracht:

Es ist verboten:

1. die Verwendung von Kupfer und Kupferlegierungen, von Nickel und Nickellegierungen, außer in Form von Überzügen oder leichten Plattierungen, zu
   a) Dachdeckungen und Dacheinfassungen, Regenrinnen und Ablaufrohren,
   b) Decken-, Fußboden-, Wand- und Türplatten,
   c) Gittern, Geländern, Treppen- und Herdeinfassungen,
   d) Umkleidungen von Fenster- und Türöffnungen, insbesondere zu Schaufenstereinfassungen, Fensterrahmen,
   e) Verkleidungen von Heizungs- und Lüftungsanlagen,
   f) Hausanschluß und Verteilungsleitungen für Kalt- und Warmwasser,
   g) Blitzableitern, insbesondere in der Form von Drähten, Seilen, Auffangstangen und Erdeinführungen,
   h) Freileitungen über 25 mm², auch nicht für Niederspannungsortsnetzleitungen,
   i) Starkstromrückleitungen (Nulleitern) für Erdverlegung, auch wenn diese schwach umhüllt sind,

j) Einfassungen für Spiegel und Bilder,
k) Schanktischen (Tischabdeckungen, Tropfbleche),
l) Stromabnehmer-Schleifbügel,
m) Rundleitern von 25 mm² und darüber bei Spannungen bis 10 kV einschl. für Mehrfach-Bleikabel mit Papierisolation,
n) Heizkörpern (Radiatoren) mit Ausnahme der elektr. Heizelemente und der Brenner,
o) Gewichtsätzen,
p) Tragstützen und Zierleisten bei Kleiderablagen, Bade- und Wascheinrichtungen,
q) Zier- und Trittleisten sowie Zier- und Trittblechen, auch für Fahrzeuge,
r) Wärmflaschen,
s) Schildern, wie Firmen-, Haus-, Marken- und Leistungsschildern und Buchstaben,
t) Festabzeichen, Plaketten, Reklame- und Büroartikeln;

2. die Verwendung von
a) Zinn und Zinnlegierungen zur Herstellung von Lötzinn mit mehr als 40% Zinngehalt,
b) Zinn und Zinnlegierungen mit einem Zinngehalt über 40% zur Verzinnung von Drähten, Drahtgeflechten und Drahtgeweben,
es sei denn, daß die nach a) und b) verbotenen Erzeugnisse bestimmt sind für die Herstellung von Gegenständen, welche bei ihrem bestimmungsgemäßen Gebrauch mit Lebensmitteln, Arznei- und Genußmitteln in unmittelbare Berührung kommen oder bei welchen das Lot oder die Verzinnung bei ihrem bestimmungsgemäßen Gebrauch mit dem Munde in Berührung kommt;

3. die Verwendung von Quecksilber zur Herstellung von
a) Holzimprägnierungsmitteln,
b) Zinnober-Farbstoff.

Das Verbot erstreckt sich bei den unter 1. a) bis k) genannten Verbrauchszwecken nicht nur auf neue Aufträge, sondern auch auf bereits erteilte Aufträge, auch wenn die von dem Verbot betroffenen Einzelstücke bereits zugerichtet oder fertiggestellt, aber noch nicht verlegt oder eingebaut sind. Bei den Warengruppen unter l) bis t) dürfen die beim Inkrafttreten der Verbotsanordnung vorhanden gewesenen Bestände vorerst noch verwendet werden.

Ausnahmen von dem Verbot können nur in Einzelfällen zugelassen werden. Anträge sind mit eingehender Begründung an den eingangs erwähnten Reichsbeauftragten zu richten. Vor erteilter Genehmigung ist die Verwendung der den vorstehenden Verboten unterliegenden Metalle unzulässig.

Über diese von dem Reichsbeauftragten ergangenen Verbote hinaus ist jedoch im Bereiche der Staatshochbauverwaltung auch die Verwendung von Zink bis auf weiteres nach Möglichkeit einzuschränken. An Stelle von Zinkblech oder Zinkguß sind, wo es angeht, Bauteile von verzinktem Eisenblech oder sonst geeignetem Metall, Platten oder anderen bodenständigen Werkstoffen zu verwenden. Auf deren Ermittelung, Erprobung und die Bekanntgabe ihrer Verwendungsmöglichkeiten haben die Baubeamten ihr besonderes Augenmerk zu richten.

Dieser Erlaß wird im Zentralblatt der Bauverwaltung bekanntgegeben.

In Vertretung
Dr. Landfried.

An sämtl. RegPräs., d. Präs. d. Pr. Bau- u. FinDir., d. Staatsk. d. Hauptst. Bln., d. Präs. d. Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk.

Deutsches Reich.

Der Staatssekretär im Reichswirtschaftsministerium Dipl.-Ing. Feder ist unter gleichzeitiger Abberufung von dem Amt als Reichskommissar für das Siedlungswesen in den einstweiligen Ruhestand versetzt worden.

Reichsbahngesellschaft. Ernannt: zum Direktor bei der Reichsbahn die Reichsbahnoberräte Brandt in Oppeln, Schloe in Frankfurt (Oder), Eggert bei der Oberbetriebsleitung Ost in Berlin, Linke in Wuppertal, Brühl-Schreiner in Breslau, Grabski in Berlin, Münz in München, Feil in Nürnberg, Pestel in Dresden und Renz in Stuttgart; — zum Reichsbahnoberrat die Reichsbahnräte Enßlin, Vorstand des Betriebsamts Hanau, Borchert, Vorstand des Betriebsamts Sorau, Berthold Kirsch, Vorstand des Betriebsamt Frankfurt (Main) 1, Molt, Dezernent bei der Obersten Bauleitung für den Bau einer Kraftfahrbahn in Halle (Saale), Pantel, Vorstand des Betriebsamts Stargard (Pomm.) 2, Schindler, Vorstand des Betriebsamts Torgau, Winde, Seib und Dr.-Ing. Gläsel, Dezernenten der RBD Breslau, Kuhnke und Kellberg, Dezernenten der RBD Berlin, Georg Neumann, Vorstand des Betriebsamts Saalfeld (Saale), Otto Braun, Vorstand des Betriebsamts Wuppertal 1, Klett, Dezernent der RBD Erfurt, Max Müller, Dezernent der RBD Essen, Dr.-Ing. Frölich, Vorstand des Betriebsamts Berlin 7, Maager, Vorstand des Betriebsamts Eisenach, Daub, Vorstand des Betriebsamts Trier, Dr.-Ing. Zissel, Vorstand des Betriebsamts Duisburg 1, Dobmaier, Dezernent des RZB in Berlin, Dr.-Ing. Feindler, Vorstand des Betriebsamts Koblenz 1, Felix Krug, Vorstand des Neubauamts Berlin 6, Karl Fröhlich, Dezernent der RBD München, Blaimberger, Dezernent der RBD Ludwigshafen (Rhein), Saurler, Dezernent bei der Obersten Bauleitung für den Bau einer Kraftfahrbahn in München, Kurt Körner, Vorstand des Betriebsamts Pirna, Dreßler, Dezernent bei der Obersten Bauleitung für den Bau einer Kraftfahrbahn in Dresden, Klötzer, Dezernent der RBD Dresden, und Paul Friedrich Schulz, Vorstand des Betriebsamts Rostock; — zum Reichsbahnrat die Reichsbahnbaumeister Geitmann bei der RBD Königsberg (Pr.), Mützelburg bei der RBD Wuppertal, Dannenberg, Vorstand des Neubauamts Duisburg 1, Wilhelm Fischer beim Betriebsamt Donauwörth, Huber bei der RBD Regensburg, Krumbach und Roßbach bei der RBD Ludwigshafen (Rhein), Wolz bei der RBD Nürnberg, von Werden bei der RBD München, und der technische Reichsbahnoberinspektor Schönberg bei der RBD Dresden; — zum Reichsbahnamtmann die technischen Reichsbahnoberinspektoren Mahnke in Altona, Stolzenberg in Hamburg, Gustav Becker in Duisburg, von der Heyden in Hamm, Imig und Lühr in Frankfurt (Main), Holzapfel in Gießen, Luckow in Leipzig-Wahren, Foehde in Merseburg, Söffge in Minden (Westf.), Koschel in Magdeburg, Hugo in Lehrte, Fürstenberg in Braunschweig, Rädeke in Hannover, Barthelmeß in Hohenbudberg, Wentzlik in Oppeln, Alfred Günther in Stettin, Wolter in Wuppertal, Bernhard Schröder in Berlin, Jäger in Nürnberg, Paul Schmidt in Zwickau (Sachsen), Berghänel, Poscharsky und Lieberwirth in Dresden, Otto in Chemnitz und Mangold in Stuttgart; — zum Oberlandmesser auf wichtigeren Dienstposten die Oberlandmesser Sommer in Altona, Heyder in Kassel, Ferber in Köln, Bongers in Königsberg (Pr.), Schwittay und Möller in Frankfurt (Oder).

Schriftleitung: Berlin C 2, Am Festungsgraben 1. Für den nichtamtlichen Teil verantwortlich: Ministerialrat Dr.-Ing. Nonn als Hauptschriftleiter und Geheimer Oberbaurat Dr.-Ing. e. h. Gustav Meyer als Ingenieurschriftleiter, beide Berlin. — Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn, Berlin. Druck: Preußische Druckerei- und Verlags-Aktiengesellschaft Berlin.