

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 31. OKTOBER 1934

54. JAHRGANG, HEFT 44

Alle Rechte vorbehalten.

DER ADOLF HITLER-KANAL

VORBEMERKUNG DER SCHRIFTFLEITUNG.

Ein Beispiel, wie die Technik durch die schöpferisch belebende Kraft des Nationalsozialismus neu befruchtet wird, bietet die Darstellung des Oderstrombaudirektors Franzius, der seinerzeit mit einer Denkschrift an den Führer und unterstützt durch den schlesischen Gauleiter und Oberpräsidenten Helmuth Brückner erreichte, daß der vom kleinlichen Wirtschafts- und Parteiinteresse bis dahin bekämpfte Plan des Adolf Hitler-Kanals endlich zur Ausführung kommen konnte. Dieser Kanal verbindet bisher vom Verkehr abgeschlossene Teile des Industriegebietes mit der schiffbaren oberen Oder. Damit ist der seit vielen Jahren tobende unfruchtbare Kampf um die Milderung der Verkehrsferne dieses Grenzgebietes beendet, und damit sind nach langen Zeiten wirtschaftlicher Verkümmern neue Lebensbedingungen für die gesamte oberschlesische Industrie geschaffen. Durch eine unnatürliche Grenzziehung und durch ungeeignete wirtschaftliche Maßnahmen vor der Machtergreifung war diese Industrie nahezu zum Erliegen gebracht worden, während Polen in seinen neuen Grenzgebieten mit größten Mitteln eine starke Belebung erreichte. — Der dadurch schwelende Zwiespalt in der Grenzbevölkerung wird durch die nun eingeleitete Neubelebungen des deutsch geliebten Oberschlesiens ebenfalls beseitigt. Der Tat der Erbauung des Adolf Hitler-Kanals wohnt demnach eine besondere, nationalpolitisch nicht zu unterschätzende versöhnliche Auswirkung inne. So hat Franzius Wesentliches zur Wiederbelebung des deutschen Ostens beigetragen. Damit wurde aber auch — was allgemein wichtig ist — der staatliche Hohencharakter der technischen Arbeit wieder in das rechte Licht gerückt. Der Techniker hat über sein Reißbrett hinaus alle Folgen seines technischen Tuns zu bedenken, und nur der Techniker selbst kann die Technik in die dem Volksganzen dienenden Bahnen lenken. — In einem weiteren Aufsatz von Regierungsbaurat Albrecht und Regierungsbaumeister Niebuhr wird die technische Ausgestaltung des Kanals eingehend geschildert.

DIE BEGRÜNDUNG FÜR DEN BAU

Von Georg Franzius, Oderstrombaudirektor, vordem Vorstand des preuß. Wasserbauamts Gleiwitz.

Der Bau des „Oberschlesischen Kanals“, der heute den stolzen Namen „Adolf Hitler-Kanal“ trägt, wurde begonnen auf Grund der eigenen Entscheidung des Führers in der Reichskabinettsitzung vom 22. September 1933. Eine Begründung für die zwingende Notwendigkeit dieses Baues hatte ich dem Führer schon im Mai 1932 in einer Denkschrift überreicht. Diese blieb bis zur Entscheidung alleinige Grundlage; sie endete einen dreißigjährigen Kampf um die Sicherung der Zukunft Oberschlesiens. Diesen Erfolg erreichte die Denkschrift im Deutschland Adolf Hitlers, weil sie frei war von jeder kapitalistischen Errechnung von Zins und Rente aus Bau-, Unterhaltungs- und Betriebskosten, weil sie statt dessen ein Bild gab von den unerläßlichen Bedürfnissen eines deutschen Grenzgebietes. Die Denkschrift war nicht Rechnung, sondern Leben. Darin liegt ihre grundsätzliche Bedeutung.

Von diesem Gesichtspunkt aus möge die nachstehende kurze Darstellung der genannten Denkschrift ein Beispiel sein für die Art, in der heute der Ingenieur seine Planung schaut.

Das heutige oberschlesische Industriegebiet springt als Keil in das polnische Land hinein. Mehr als eine halbe Million Volksgenossen leben auf engem Raum,

weitere arbeiten in ihm, wohnen aber außerhalb davon bis hinaus über die Oder. Noch jetzt ist es trotz der Zerstücklung infolge des Versailler „Friedens“ das zweitgrößte Industriegebiet Preußens.

Grundlage der Wirtschaft ist die Kohle. Die neue Blei-Scharley-Grube fördert auf deutschem Boden Zinkerz. Daneben stehen Eisenhütten und Stahlbetriebe, weitere verarbeitende Industriezweige und der Lebensbedarf der Bevölkerung. Dieses Industriegebiet ist grenzpolitisch in einer schwierigen Lage. Von drei Seiten eng von Grenzen umschnürt, ist es militärisch kaum zu decken. An das deutsche Mutterland aber schließt es nur die Provinz Schlesien, die selber langgestreckt zwischen zwei Grenzen liegt. Erst dreihundert Kilometer vom Industriegebiet entfernt beginnt das deutsche Land sich zu weiten.

In der Menge der Bevölkerung besteht diesseits und jenseits der unnatürlichen Grenze kein Unterschied; sie ist hüben und drüben gleich in Blut, Sprache, Religion und bodenwüchsiger Kultur. Dazu bestehen zahllose verwandtschaftliche, freundschaftliche und geschäftliche Verbindungen. Die westoberschlesische Wirtschaft ist in wichtigen Teilen angewiesen auf die ostoberschlesische, also heute polnische Wirtschaft. Die einzige Grobstraße für Walzeisen steht in der ostoberschlesischen Friedenshütte, die

einzig Zinkhütte im ostoberschlesischen Lipine. Deutscher Stahl und deutsches Zinkerz müssen daher auch zur Weiterverwendung in Deutschland zunächst über die Grenze.

Das junge Polen förderte von Beginn an mit allen Mitteln auf seiner Seite jede nationale Bewegung. Auch wirtschaftlich setzte es alle Kräfte gerade hier ein. Der Absatz ostoberschlesischer Kohle wurde durch den Bau der Bahn nach Gdingen und durch Ausnahmetarife begünstigt, die nicht die Selbstkosten der Beförderung deckten. Die Städte, besonders Kattowitz, wurden ausgebaut, große hervorragende Bauwerke entstanden. Als trotz allem die wirtschaftliche Lage Ostoberschlesiens ungünstig blieb, beschloß die polnische Regierung die Kanalisierung der Przemsza zur Weichsel und den Bau eines großzügigen Kohle- und Industriehafens bei Myslowitz. Der Beginn der Arbeiten folgte dem Beschluß auf dem Fuß.

Währenddem überließen die damaligen Machthaber in Deutschland Westoberschlesien sich selbst. Schlimmer als anderwärts war in Oberschlesien der Rückgang der Wirtschaft im Anschluß an die Scheinblüte der letzten Jahre des vorigen Jahrzehnts. Die erwähnte Zerstücklung, die den vorher einheitlichen Bau des Industriegebiets zerstört hatte, machte sich geltend. Schwerer noch waren die Folgen der wirtschaftsgeographischen Lage. In einem Umkreis von 300 km waren mehr als neun Zehntel der Fläche Ausland, das eigene Industriegebiete gleicher Art in Ostoberschlesien und im tschechischen Mährisch-Ostrau-Witkowitz-Karvin besaß. Fast der gesamte Inlandabsatz mußte erst mehr als 300 km durchlaufen, ehe sich ihm Abnahmegebiete öffneten. Diese Verkehrsferne war Oberschlesiens Verhängnis.

Die Arbeitslosigkeit im Industriebezirk erreichte fast die höchsten Sätze von ganz Deutschland, und der Blick in die Zukunft mußte die aus der geschiederten Lage sich ergebenden Besorgnisse noch verstärken. Fast wie ein Schicksalsjahr lag vor Oberschlesien das Jahr 1937. Mit ihm läuft das Genfer Abkommen ab, das zur Zeit die Grenzverhältnisse zwischen West- und Ostoberschlesien regelt. Mit der Notwendigkeit weiterer Sonderregelung muß gerechnet werden. Dabei günstige Ergebnisse zu erzielen, bedingt eine gesunde und gesicherte Lage der westoberschlesischen Wirtschaft, ein starkes Deutschbewußtsein diesseits der Grenze.

Das gleiche Jahr bringt die neue Verbindung des Ruhrgebiets mit Berlin und dem Osten des Reichs durch den Mittellandkanal. Der ohnehin übermächtig gewordene Wettbewerb der Ruhr wird damit erneut verstärkt. Ihn zurückzudrängen auf das bis dahin bestehende Maß durch die von der Regierung versprochene zusätzliche Kanalabgabe war weder ernstlich zu fordern noch durchzuführen: man baut keine Verkehrswege und darf sie nicht bauen, um dann auf ihren volkswirtschaftlichen Nutzen zu verzichten.

Der mitteldeutsche, vor allem der Berliner und der Stettiner Markt mußte Oberschlesien durch den Bau des Mittellandkanals verlorengelassen. Das hätte den Zusammenbruch des ober-schlesischen Bergbaues bedeutet. Bei den Eisenhütten und der Stahlindustrie war fraglich, ob sie diesen Zeitpunkt überhaupt noch erleben würden. Durchgreifende Hilfe war daher für das ober-schlesische Industriegebiet wirtschaftlich wie grenzpolitisch Lebensnotwendigkeit. Es galt, die verhängnisvolle Verkehrsferne vom inländischen Absatzgebiet so sehr wie möglich zu verringern.

Vierzig Kilometer westlich des Industriegebiets floß die von Cosel-Hafen abwärts schiffbare Oder. Sie

konnte und mußte das Gegenstück sein zu der Verbindung der Ruhr nach dem Osten durch den Mittellandkanal. Mit dem Industriegebiet aber verbindet die Oder außer der Reichsbahn nur der auf Friedrich den Großen zurückgehende Klodnitzkanal. Er ist heute kein Verkehrsweg mehr, und doch wird er noch befahren. Noch 1932 wollte die Stahlindustrie sich an zwei großen Ausschreibungen in Magdeburg und Oppeln nur dann beteiligen, wenn sie ihre Bauteile auf dem Kanal verladen könne. Denn die Zulauffrachten der Reichsbahn vom Industriebezirk zur Oder sind dank den Staffeltarifen so hoch, daß selbst die äußerst gedrückten Schiffsfrachten auf der Oder keinen ausreichenden Ausgleich ergeben.

Die Frage wirtschaftlicher Hilfe mußte beantwortet werden mit der Forderung einer frachtbilligsten Verbindung zur Oder. Diese Forderung bestand tatsächlich seit mehr als dreißig Jahren. Über die Durchführung herrschte Uneinigkeit. Ursprünglich wollte Oberschlesien den Kanal. Die Regierung verlangte aber eine wesentliche Beteiligung Oberschlesiens und seiner Industrie an den Baukosten und daran scheiterte jahrzehntelang der Bau. Volkswirtschaftliche Notwendigkeiten hätten nicht an bürokratischen Grundsätzen scheitern dürfen. Als dann die ober-schlesische Wirtschaft niederging, fehlte der Regierung vollends das zum Bau erforderliche Geld. Da der Bau aber das Mittel zum Wiederaufstieg war, hätte dafür Geld vorhanden sein müssen. Daß es da sein kann, hat inzwischen die nationalsozialistische Regierung gezeigt.

Die Haltung der früheren Regierungen führte zur Untersuchung zweier anderer Möglichkeiten, den frachtbilligen Anschluß an die Oder zu geben. Vom Bergbau wurde eine private Grubenbahn nach Cosel-Hafen geplant. Sie mußte billiger werden als ein Kanal und bot den Gruben noch im Falle späteren Bedarfs den Vorteil, aus dem Oertal Sand für ihren Spülversatz zurückbringen zu können. Noch ist die Frage solchen späteren Bedarfs unsicher; auf lange Sicht sind nähere Sandlager vorhanden; ungewiß ist, ob der Spülversatz bleiben wird. Aus eignen Mitteln die Grubenbahn zu bauen, waren am Ende die Gruben nicht in der Lage; die Hilfe des Reichs blieb erforderlich. Rascher und einfacher als ein großer Bau, zudem ohne Einsatz von Mitteln erreichbar, war ein letzter Weg; er hieß: Senkung der Reichsbahnfrachten. Jeder Plan fand seine Verfechter in Oberschlesien.

Die Erzielung eines frachtbilligen Anschlusses des Industriebezirks an die schiffbare Oder durfte aber nie das alleinige Ziel der Maßnahmen zur Verbesserung der wirtschaftlichen Lage sein. Erforderlich war vor allem und unter allen Umständen, das Grenzdeutschtum zu erhalten und darüber hinaus zu kräftigen. Hierfür ist die verarbeitende Industrie von einem Werte, der ihre wirtschaftliche Bedeutung weit übersteigt. Denn der gelernte Arbeiter der verarbeitenden Industrie unterscheidet sich hier durchweg von dem größeren Teile der Bevölkerung. Die völkischen Unterschiede gegenüber Ostoberschlesien, die im ganzen wenig vorhanden sind, bestehen gerade bei dem gelernten Arbeiter. Er ist dadurch der stärkste Träger des Deutschlandtums. Deswegen muß die verarbeitende Industrie unbedingt erhalten und möglichst weiter ausgebaut werden. Ferner aber war, auch gerade aus nationalpolitischen Rücksichten, der außerordentlichen Arbeitslosigkeit mit großzügiger Arbeitsbeschaffung zu Leibe zu gehen. Nur damit war eine rasche Besserung der wirtschaftlichen Lage Tausender darabender Volksgenossen zu erzielen.

Die oben umrissene besondere Bedeutung der verarbeitenden Industrie wird in Zukunft noch wachsen. Die Kohlenvorräte des Industriebezirks sind nicht unerschöpflich; schon ist bei einzelnen Teilbezirken der Zeitpunkt vorzusehen, an dem die Gruben stillgelegt werden müssen. Die dann frei werdenden Arbeitskräfte wird die verarbeitende Industrie aufnehmen müssen, oder es bleibt dort sterbendes Volk zurück. Schließlich ist wichtig, die schwer ringende Oderschiffahrt zu stärken. In ihr stecken nicht nur die zweitausend Schiffseigner, die ihre Selbständigkeit in den Jahrzehnten der immer mehr um sich greifenden Konzernbildung bewahrt haben. Mit ihr auf Verderb und Gedeih verbunden sind kleine Schiffswerften, Ausrüstungsgeschäfte und Handwerker aller Art. In diesen wirtschaftlichen Kleinbetrieben liegt ein volkswirtschaftlicher und nationalpolitischer Wert, der unbedingt erhalten werden muß.

Den geschilderten Forderungen an die Art der Hilfe für das oberschlesische Industriegebiet vermag am wenigsten eine einfache Ermäßigung der Reichsbahntarife gerecht zu werden.

Mit dem Bau der Grubenbahn gemeinsam mußte sie einen geradezu nachteiligen Einfluß auf die Entwicklung der verarbeitenden Industrie haben, indem sie die von jener benötigte Kohle an der entfernt bleibenden Wasserstraße verbilligte. Das war ein verstärkter Anreiz zu jener Standortverlagerung der verarbeitenden Industrie, die schon abzuwandern begonnen hatte. Schon war im Odertal unterhalb Cosel-Hafen eine Großkokerei erbaut, unweit davon hatte Bata eine große Schuhfabrik errichtet, bei Cosel selber war ein Großkraftwerk geplant, eine Zinkhütte für oberschlesische Erze war an der Kreuzung von Elbe und Mittellandkanal vorgesehen. Diese örtliche Trennung von Erzeugung und Verarbeitung ist wertvoll an anderer Stelle; an der oberschlesischen Grenze durfte sie nicht begünstigt werden.

Arbeit schuf im Gegensatz zur Tarifiermäßigung der Bau der Grubenbahn. Die Arbeit mußte freilich stark einseitig auf die Stahlindustrie fallen, während ihre weitestgehende Vielseitigkeit erwünscht war. Sie mußte Antrieb geben für viele Gewerbe und vor allem auch für ungelernete Arbeiter. Nur damit konnte sie jedem Erwerbslosen offen stehen.

DIE TECHNISCHE AUSGESTALTUNG

Von Regierungsbaurat Albrecht, Vorstand des Wasserbauamts Gleiwitz,
und Regierungsbaumeister Niebuhr, Gleiwitz.

Bei der Aufstellung des Entwurfs für den Industriekanal Cosel-Industriegebiet waren drei Hauptgesichtspunkte maßgebend. Der Kanal mußte erstens weit genug ins Industriegebiet hineingeführt werden, um seine Aufgabe, den frachtbilligen Anschluß herzustellen, zu erfüllen. Zweitens war an eine Verwirklichung des Kanals nur zu denken, wenn die Kosten für den Kanal in mäßigen Grenzen blieben; kostspielige Bauwerke mußten vermieden werden. Schließlich wurde der Entwurf bestimmt durch die Rücksichtnahme auf die für Speisungszwecke verfügbaren beschränkten Wassermengen. Durch die bereits seit 1930 im Bau befindliche Staubeckenanlage in Sersno¹⁾ wurde die Frage der Speisung des Kanals erheblich vereinfacht. Das Vorhandensein der Staubecken, von denen das erste bereits im Laufe des Jahres 1936 in

Schon aus ihrer Einseitigkeit heraus konnte die Arbeit des Grubenbahnbaues nicht jenen Widerhall in der Bevölkerung finden, der erstrebt wurde. Mehr noch deshalb nicht, weil es sich nicht um ein Werk für die gesamte Allgemeinheit handelte, sondern um eine Hilfe nur für die Gruben. Aus diesem Grunde aber war auch ausgeschlossen, Reichsmittel dafür einzusetzen: Geld des deutschen Volkes durfte nicht wieder für einzelne Konzerne gegeben werden.

Endlich hatten für die Binnenschiffahrt Tarifiermäßigung und Grubenbahn gleichermaßen allein mittelbare Bedeutung.

Der Bau eines neuzeitlichen, allen Bedürfnissen des Verkehrs entsprechenden Kanals war den beiden genannten Hilfsmitteln weit überlegen. Er stellte nicht eine Verbindung vom Industriebezirk zur Oder dar, sondern er legte das Industriegebiet unmittelbar an die Wasserstraße, die dem Bergbau und jeder Industrie, wie jedem Lebensbedarf der Bevölkerung zur Verfügung stand für alle Zeit.

An dieser Stelle braucht nicht mehr die Übereinstimmung der Anforderungen mit den von dem Kanalbau gewährten Möglichkeiten einzeln dargelegt zu werden. Nur noch ein Blick in die Zukunft sei gestattet. Eines Tages wird der Gedanke eines Oder-Donau-Kanals Wirklichkeit werden, einer Wasserstraße von der Ostsee zum Schwarzen Meer. Mit ihm erschließen sich im Südosten Europas neue aufnahmefähige Märkte. Der wird diese besitzen, der sie zuerst gewinnt. Oberschlesien besitzt dann eine gute und unmittelbare Verbindung mit dem Oder-Donau-Kanal durch den

„Adolf Hitler-Kanal“.

Die Denkschrift vom Frühjahr 1932 war Kampfschrift. Dieser Charakter kommt in der vorstehenden Wiedergabe nicht zum Ausdruck. Damals war er zwingendes Erfordernis. Denn das Erkennen des Notwendigen allein genügt nicht. Erst der Kampf gibt den Erfolg. —

Den letzten und schönsten Erfolg erreichte ich, als der Führer dem begonnenen Werk auf meine Bitte seinen Namen verlieh. Werde der Adolf Hitler-Kanal Oberschlesien, mit ihm dem ganzen deutschen Osten zum Segen!

Betrieb genommen wird, ermöglichte es, auf der unterhalb Sersno gelegenen Kanalstrecke ohne Pumpwerke auszukommen, was eine erhebliche Verbilligung sowohl in der Herstellung als auch im Betriebe des Kanals bedeutet.

Ausbaugröße.

Der Adolf Hitler-Kanal stellt die Fortsetzung der Oderwasserstraße dar. Seine Abmessungen waren daher den Schifffahrtsverhältnissen auf der Oder entsprechend zu wählen. Für die Oder und die anschließenden Kanäle ist zur Zeit der sogen. „neue Plauer Maßkahn“ mit 67 m Länge, 8,20 m Breite und 1,80 m Tiefgang maßgebend. Im Hinblick auf den geplanten Oder-Donau-Kanal, dessen Mündungsstrecke in die Oder mit 0 bis 9 km des Adolf Hitler-Kanals zusammenfällt, waren auch die zur Zeit auf der Donau

¹⁾ Vgl. S. 141 d. Bl.

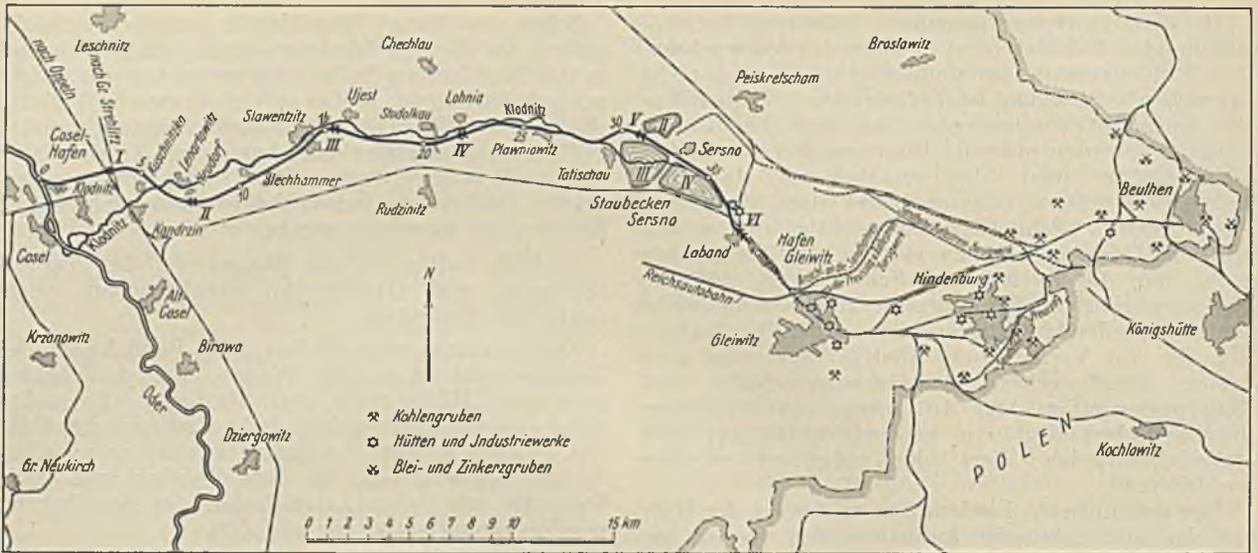


Abb. 1. Übersichtsplan.

verkehrenden größten Fahrzeuge zu berücksichtigen; dies sind Schiffe von 67,3 m Länge, 9,5 m Breite und 2,25 m Tiefgang. Größere Fahrzeuge verkehren auf der Donau erst unterhalb Gonjõe, kommen also für den Verkehr nach Oberschlesien nicht in Frage. Waren die Abmessungen des Kanals somit durch die genannten Schiffgrößen festgelegt, so ist doch, um einen späteren Ausbau des Kanals auf das 1000 t-Schiff nicht auszuschließen, bei der Wahl des Kanalquerschnittes sowie bei den lichten Weiten der Schleusen und Brücken auf das 1000 t-Schiff entsprechend Rücksicht genommen worden.

Linienführung.

Die gewählte Linie (Abb. 1, Übersichtsplan) ist nach verschiedenen Untersuchungen als die zweckmäßigste festgelegt worden. Den Ausgangspunkt des Kanals bildet das dritte Hafenbecken des Coseler Oderhafens. Die Wahl dieses Ausgangspunktes vermeidet einerseits die Schaffung einer neuen Einmündung in die Oder, die stets vermehrte Unterhaltungsarbeiten bedeutet, andererseits kann der durch den Bau des Kanals naturgemäß an Bedeutung verlierende Oderhafen in Cosel in Zukunft bequem als Liege- und Kuppelplatz für Schleppzüge Verwendung finden.

Der Kanal verläuft zunächst ostwärts und kreuzt die zweigleisige Hauptbahnstrecke Kandrzin-Oppeln und etwa 200 m weiter östlich die eingleisige Nebenbahnstrecke Kandrzin-Groß-Strehlitz. Von hier ab wendet sich der Kanal nach Südosten, überschreitet das Klodnitztal, um am Südufer in östlicher Richtung bis nach Slawentzitz weiter zu führen. Auf dieser Strecke wird die spätere Einführung des geplanten Oder-Donau-Kanals erfolgen. Von Slawentzitz bis Plawniowitz folgt der neue Kanal im allgemeinen der Linie des alten Klodnitzkanals, erst oberhalb Plawniowitz schwenkt er nordöstlich ab. Von hier ab werden der im Rahmen des Entwurfs für eine Staubeckenanlage bei Sersno bereits ausgehobene Unter- und Obergraben unter entsprechender Erweiterung des Querschnittes benutzt. Der Kanal endet zwischen Laband und Gleiwitz. Hier wird auch der Endhafen liegen. Die gewählte Lage des Hafens hat den Vorteil, daß die Reichsbahn über den östlich von Petersdorf gelegenen Gleiwitzer Verschiebe- und Güterbahnhof angeschlossen wird, so daß dieser für den Verschiebe-

betrieb mitbenutzt werden kann. In dem ausgedehnten ebenen Niederungsgelände der Klodnitz zwischen Gleiwitz und Laband bietet sich ferner genügend Erweiterungs- und Entwicklungsmöglichkeit für den Hafen. Auch Industriegelände steht in ausreichendem Maße zur Verfügung.

Längsschnitt des Kanals.

Der gesamte Höhenunterschied zwischen der Oder und dem Endhafen Gleiwitz beträgt 43,60 m (Abb. 2). Durch die besonderen örtlichen Verhältnisse lagen, abgesehen von der Oderhaltung, bereits drei weitere Haltungshöhen fest:

1. die Haltung des Oder-Donau-Kanals auf NN + 182,0 m,
2. die Haltung des Unterkanals der Staubecken in Sersno auf NN + 194,50 m und
3. die Haltung des Oberkanals Staubecken Sersno auf NN + 204,80 m.

Die Festlegung der übrigen Haltungen ergab sich aus den örtlichen Verhältnissen, wobei mit Rücksicht auf die Ausführung der Schleusenkammern in Stahlpundwänden übermäßig große Schleusengefälle möglichst zu vermeiden waren. Im ganzen sind sechs Schleusen vorgesehen mit einem mittleren Gefälle von $43,6 : 6 = 7,27$ m, gegenüber 18 Schleusen des alten Kanals mit i. M. $49,13 : 18 = 2,73$ m Gefälle. Das höchste Schleusengefälle beträgt 10,4 m, das kleinste 4,20 m.

Die erste Schleuse „Klodnitz“ liegt oberhalb der zweigleisigen Hauptbahnstrecke Kandrzin-Oppeln. Sie erhält ein Gefälle von 10,40 m. Die Lage der Schleuse war bestimmt durch die Reichsbahnstrecke Kandrzin-Oppeln. Die Höhenlage der weiteren Haltung wurde gewählt mit Rücksicht auf die bestehenden Vorflutverhältnisse; ferner war auf die an dieser Stelle erforderliche Zusatzspeisung des Kanals durch die Klodnitz Rücksicht zu nehmen. Der Aufstieg zur dritten Haltung erfolgt mittels Schleuse „Neudorf“ bei km 7,96. Die Schleuse liegt unmittelbar südlich der Provinzialstraße Kandrzin-Slawentzitz und erhält ein Gefälle von 6,20 m. Die Höhenlage der Haltung ist mit Rücksicht auf den geplanten Oder-Donau-Kanal, dessen spätere Einmündung, wie schon erwähnt, hier vorgesehen ist, auf NN + 182,0 m gewählt. Bei km 15,3 oberhalb Slawentzitz erfolgt der Aufstieg zur vierten

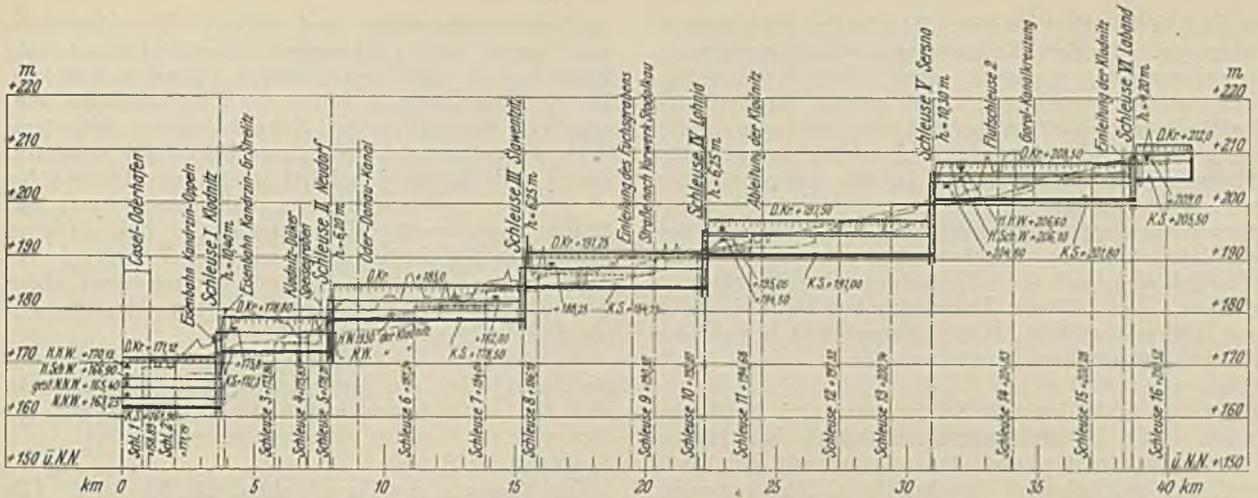


Abb. 2. Längsschnitt des Kanals.

Haltung. Die Schleuse „Slawentzitz“ liegt westlich der Michniksberge, sie erhält ein Gefälle von 6,25 m. Der neue Kanalspiegel liegt 1,47 m über dem Wasserspiegel des alten Kanals, der neue Querschnitt wird durch entsprechende Verbreiterung des alten Kanals hergestellt. Die vierte Schleuse „Lohnia“ vermittelt den Aufstieg zum Unterkanal Staubecken Sersno und erhält ein Gefälle von ebenfalls 6,25 m. Die Haltungshöhe entspricht dem niedrigsten Stau in den Staubecken Sersno, deren Grundablässe unmittelbar in die Haltung NN + 194,50 einmünden. Das Staubeckengefälle wird überwunden durch die fünfte Schleuse „Sersno“ mit einem Normalgefälle von 10,30 m, das sich bei Hochwasser bis auf 11,60 m vergrößert. Der Aufstieg zur letzten Haltung erfolgt durch die Schleuse „Laband“, die Lage der Schleuse ist durch die örtlichen Verhältnisse bedingt. Das Schleusengefälle beträgt 4,20 m. Die Haltungshöhe der Endhaltung ist mit Rücksicht auf den Gleiwitzer Hafen auf NN + 209,0 m festgelegt.

Querschnittausbildung.

Der Kanal erhält einen muldenförmigen Querschnitt (Abb. 3), der ähnlich dem des Mittellandkanals ausgebildet ist, mit einem Wasserquerschnitt von 91,76 m². Das Verhältnis von Wasserquerschnitt zu eingetauchtem Schiffquerschnitt beträgt für den

$$\frac{91,76}{8,20 \cdot 1,80} = 1 : 6,21.$$

Die Wasserspiegelbreite beträgt 37,0 m, die Wassertiefe in der Mitte des Kanals 3,50 m. Von der Mitte steigt die Sohle auf 9,5 m mit einer Neigung 1 : 19, dann auf 4,0 m mit einer Neigung 1 : 4, von hier ab auf 7,0 m mit einer Neigung 1 : 2 1/2. Diese Böschungsneigung reicht bis + 0,80 m über Normalspiegel. Eine Steindecke ist von - 0,80 bis + 0,80 m vorgesehen. Oberhalb der Steindecke erhalten die Einschnittböschungen 1 1/2fache Neigung. Ein Treidelweg ist in 3,0 m Höhe über Kanalspiegel mit einer Breite von 1,5 m angeordnet. Die angegebenen Böschungsneigungen gelten für den Regelfall. In Einzelfällen werden, soweit es die Bodenverhältnisse verlangen, flachere Böschungen zu wählen sein. Für die Brücken ist eine lichte Weite von 37,0 + 2 · 1,5 = 40,0 m vorgesehen. Die lichte Durchfahrthöhe

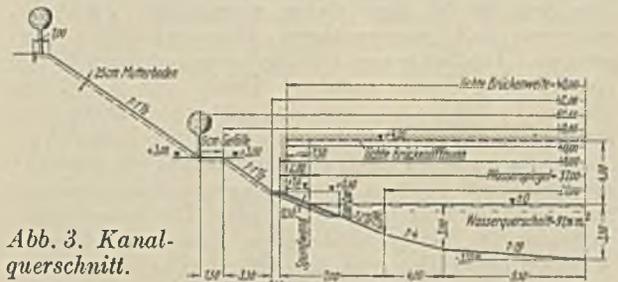
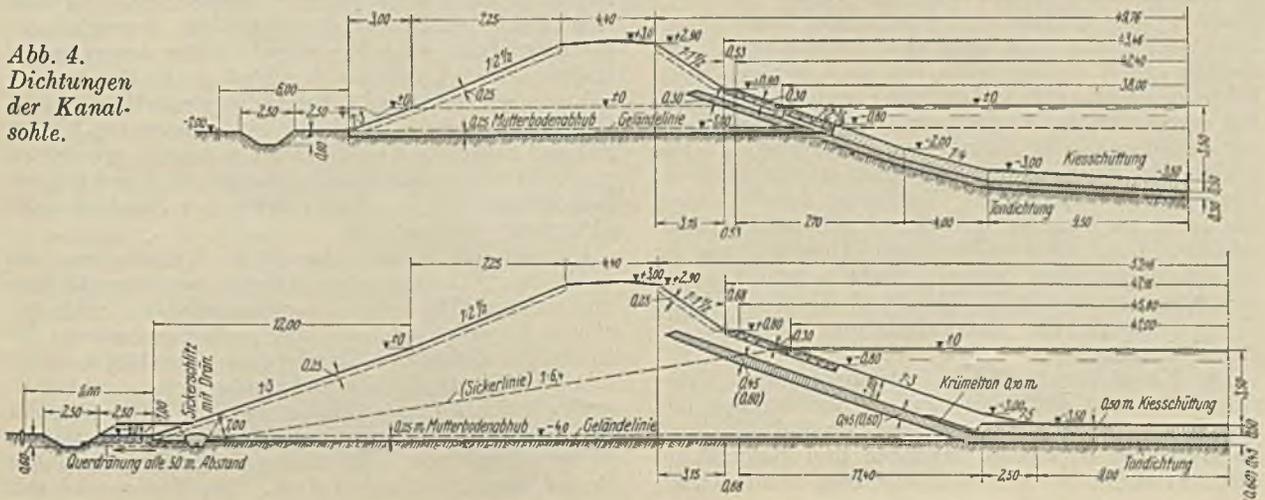


Abb. 3. Kanalquerschnitt.

Abb. 4. Dichtungen der Kanalsohle.



soll 4,0 m über dem höchsten schiffbaren Wasserspiegel betragen. In den Krümmungen sind Querschnittserweiterungen, abgestuft nach dem Krümmungshalbmesser, vorgesehen. Bei einem Krümmungshalbmesser $r = 500$ m beträgt die Kurvenverbreiterung 5,0 m und nimmt dann bis auf 0,0 m bei einem Halbmesser $r = 2000$ m ab. In den Auftragsstrecken sind je nach Lage des Kanalwasserspiegels über dem Grundwasserstand verschiedene, gedichtete Querschnitte (Abb. 4) in Aussicht genommen. Die Tondichtung hat im allgemeinen eine Stärke von 0,30 m. Bei höheren Dammstrecken wird diese bis auf 0,60 m verstärkt. Die Schutzschicht besteht aus einer 0,5 m starken Kiesdecke.

Bauwerke.

Für die Ausbildung der Schleusen war die Forderung nach einer hohen Leistungsfähigkeit bei billiger Ausführung maßgebend. Ferner war mit Rücksicht auf die verfügbaren, beschränkten Wassermengen zu Speisungszwecken auf Wasserersparnis besonders Bedacht zu nehmen. Vergleichende Voruntersuchungen führten zu dem Ergebnis, daß unter diesen Voraussetzungen die einschiffige Zwillingschleuse am wirtschaftlichsten ist. Für die einschiffige Schleuse sprach ferner der Umstand, daß es sich bei dem Adolf Hitler-Kanal um einen etwa 40 km langen Stichkanal der Hauptwasserstraße Oder—Donau handelt. Aus dem Endhafen bei Gleiwitz sowie einzelnen Privat-Ladestellen gehen die Schiffe zur Oder und von dort entweder diese abwärts oder später in den Oder-Donau-Kanal. Umgekehrt findet die gleiche Zusammenfassung und Wiederverteilung des Verkehrs statt. Für solchen Verkehr ist es gegeben, Schlepplzüge nur auf der durchgehenden Wasserstraße laufen zu lassen, auf dem Zubringer aber mit Einzelschiffen zu fahren. Hinzu kommt die Tatsache der zunehmenden Verwendung von Motorschiffen, die gleichfalls für die einschiffige Schleuse spricht. Für den Kanal sind daher einschiffige Zwillingschleusen mit gegenseitigem Wasserausgleich vorgesehen. Die Schleusen erhalten eine nutzbare Länge von 72 m und eine nutzbare Breite von 12 m. So können die Schleusen, wenn sich später hierfür die Notwendigkeit erweisen sollte, durch entsprechende Verlängerung auch für 1000 t-Schiffe befahrbar gemacht werden. Die Schleusen erhalten Kammern aus eisernen Spundwänden und massive Häupter. Die Spundwandbauweise ist bei verschiedenen neueren Schleusen bereits angewendet und hat sich durchaus bewährt; sie ist erheblich billiger als jede andere Bauweise. Zum Zwecke des Wasserausgleichs werden die Oberhäupter der Schleusen durch einen Stollen von 9 m² Querschnitt mit einander verbunden. Der Stollen erhält in der Mitte ein nach beiden Seiten kehrendes Rollkeilschütz. Die Oberhäupter werden mit versenkbaren Segmenttoren, die Unterhäupter mit Hubtoren oder Stemmtoren ausgerüstet. Das Füllen oder Entleeren der Schleusen erfolgt durch die Torverschlüsse selbst, im Oberhaupt durch Senken des Tores, im Unterhaupt durch eingebaute Segmentstütze. Über die zweckmäßigste Ausgestaltung der Schleusenverschlüsse sowie der Füll- und Leereinrichtungen werden z. Zt. Untersuchungen durch die Versuchsanstalt für Wasserbau und Schiffbau in Berlin durchgeführt.

Der Kanal kreuzt drei Reichsbahnstrecken, ferner eine Reihe von Provinzialstraßen, Kreisstraßen und verschiedene Land- und Feldwege. Es sind im ganzen im Zuge des Kanals zu errichten drei Reichsbahnüberführungen, davon zwei zweigleisig, neun Kunst-

straßenüberführungen und sieben Überführungen von Land- und Feldwegen. Hierzu kommt eine Reihe von Treidel- und sonstigen kleineren Brücken. Im einzelnen auf die geplanten Überführungen einzugehen, liegt nicht im Rahmen dieses Aufsatzes.

Bei Kanal-km 6,4 kreuzt der Kanal die Klodnitz. Zur Unterführung der Klodnitz ist ein Dücker für rd. 60 m³/sek. Durchfluß mit einem Querschnitt von 30 m² aus Eisenbeton vorgesehen. Bei größerer Wasserführung der Klodnitz wird der Kanal zur Abführung des Klodnitzwassers mit herangezogen. Dies geschieht durch einen gepflasterten Hochwasserüberfall bei Kanal-km 7,5.

An weiteren Bauwerken sind noch zu erwähnen: ein Rohrdücker, ein Auslaßbauwerk für die Klodnitz und ein Einlaßbauwerk für die Klodnitz, auf die hier aber nicht näher eingegangen werden soll.

Speisung des Kanals.

Zur Speisung des Kanals dient die Klodnitz. Die Klodnitz führt bei Gleiwitz ein Mittelwasser von 2,74 cbm/sek., bei Sersno von 3,79 cbm/sek. Das Niedrigwasser beträgt bei Gleiwitz 0,68 cbm/sek., bei Sersno 0,92 cbm/sek. Bei dem zunächst zu erwartenden Verkehr von etwa 3 Millionen t je Jahr zu Tal beträgt der Wasserbedarf des Kanals bei Gleiwitz 0,72 cbm/sek., bei Sersno 1,89 cbm/sek. und bei Lohnia 1,15 cbm/sek. Bei Lohnia sind außerdem zur Speisung der Klodnitz ständig mindestens 200 Liter je Sekunde abzugeben, ferner zweitweise 200 bis 300 Liter je Sekunde zu Berieselungszwecken. Es ergeben sich daher bei Niedrigwasser in Gleiwitz eine Fehlmenge von 0,04 cbm/sek., in Sersno eine Fehlmenge von 0,97 cbm/sek., in Lohnia eine Fehlmenge von 0,14 bzw. 0,44 cbm/sek. Die Fehlmengen in Gleiwitz und in Sersno müssen durch Pumpen gedeckt werden, die Fehlmenge in Lohnia wird durch entsprechende Zuschüsse aus den oberhalb gelegenen Staubecken gedeckt.

Häfen.

Die Lage des Endhafens zwischen Gleiwitz und Laband ist bereits bei dem Abschnitt „Linienführung“ erläutert. Für die Planung und den Ausbau des Hafens sowie der erforderlichen Hafenschlußgleise hat sich ein Hafenausschuß gebildet, der sich aus Vertretern der Industrie sowie der beteiligten Stadtgemeinden Gleiwitz und Hindenburg zusammensetzt. Der Hafen dient in erster Linie dem Verladen der Kohle, man rechnet mit 2,5 bis 3 Mill. t jährlich. Außerdem werden die von Schweden kommenden Eisenerze, die Erzeugnisse der Eisenindustrie, ferner Benzol sowie Stückgüter usw. umgeschlagen werden. Der Hafen erhält selbstverständlich Anschluß an die Reichsbahn sowie die erforderlichen Zuwegungen. Insbesondere ist auch ein Anschluß an die Reichsautobahn vorgesehen, die die drei Industriestädte Gleiwitz, Hindenburg und Beuthen miteinander verbinden soll und bereits in diesem Jahre in Angriff genommen wird. Von privater Seite ist ferner ein Anschluß der Ball-Borsigschen Sandbahn sowie der Sandbahn der „Preussag“ geplant.

Für den Kohlenumschlag ist die Verwendung von Kübelwagen vorgesehen, welches das neuzeitlichste und wirtschaftlichste Umschlagverfahren und zugleich dasjenige ist, das die größte Schonung der Kohle gewährleistet. Der letztere Gesichtspunkt ist sehr wichtig, da die oberschlesische Kohle verhältnismäßig weich ist. Der Hafen wird im ersten Ausbau zwei Hafenbecken mit insgesamt 2400 m Kailänge, ferner einen von den übrigen Häfen getrennten Benzolumschlaghafen erhalten. Der Hafen wird mit

den erforderlichen Umschlagvorrichtungen (Torwippkränen, Schuppen, Speicheranlagen und dergl.) ausgerüstet. Ferner gehört zum Hafen ein größerer Hafenhafenbahnhof, auf dem die Wagen zu ordnen sind.

Der Hafen Gleiwitz liegt von Beuthen rd. 24 km entfernt. Alle drei Großstädte Oberschlesiens liegen also noch innerhalb des Fahrbereichs des Lastkraftwagens vom Gleiwitzer Hafen entfernt.

Im Zuge des Kanals sind ferner einige private Umschlagstellen geplant. Bei km 37,0 wird von der Herminenhütte und dem Nickelwerk in Laband eine gemeinsame Umschlagstelle hergestellt werden. Bei km 11,3 ist eine Umschlagstelle für die Papierfabrik in Blechhammer geplant, außerdem wird voraussichtlich bei Ujest, km 15,0, eine Ladestelle eingerichtet werden.

Bauzeit.

Mit dem Bau des Adolf Hitler-Kanals ist auf Grund des Reichskabinettsbeschlusses vom 22. September 1933 bereits Anfang November desselben Jahres begonnen worden²⁾. Als Bauzeit sind etwa 4 Jahre vorgesehen. Da der Adolf Hitler-Kanal die Wettbewerbsfähigkeit der oberschlesischen Kohle auf dem Berliner Markt gegenüber der Ruhrkohle auch nach Vollendung des Mittellandkanals, die im Jahre 1938 zu erwarten

²⁾ Über die Grundsteinlegung vgl. S. 316 d. Bl.

ist, sichern soll, so folgt zwangsläufig, daß der Adolf Hitler-Kanal ebenfalls im Jahre 1938 dem Verkehr übergeben werden muß.

Kosten.

Die Kosten des Kanals betragen etwa 45 Millionen Reichsmark, bei 40,6 km Länge daher rd. 1,11 Millionen RM je km. Bei einer wirtschaftlichen Betrachtung des Kanals würden die ersparten Kosten an Arbeitslosenunterstützung von den Kanalkosten abzuziehen sein. Auf den Baustellen werden nach überschlägiger Berechnung etwa 4 Millionen Tagewerke anfallen. Hierzu kommen noch rd. 2 Millionen Tagewerke in den Betrieben und Werkstätten. Werden die ersparten Beträge an Arbeitslosenunterstützungen als verlorene Zuschüsse angesetzt, so betragen die eigentlichen Baukosten des Kanals bei einem Zuschußsatz von 2,50 RM je Tagewerk entsprechend dem von der Reichsanstalt für Arbeitsvermittlung bei Notstandsmaßnahmen z. Zt. gezahlten Sätzen und bei rd. 6 Millionen Tagewerken 30 Millionen RM. Bei einer voraussichtlichen Einnahme an Schifffahrtabgaben von 720 000 RM im Jahr und einem Aufwand an Verwaltungs- und Unterhaltungskosten von etwa 360 000 RM im Jahr ergibt sich ein Einnahmeüberschuß von 360 000 RM im Jahr. Die Verzinsung des Kanals errechnet sich daher zu etwa 1,2 Prozent.

TECHNISCHE HOCHSCHULE BERLIN 50 JAHRE IN CHARLOTTENBURG

Von Dr. phil. Franz Jahn, Berlin.

Am 2. November sind 50 Jahre vergangen, seit das neue Gebäude der Technischen Hochschule an der Berliner Straße in Charlottenburg in Gegenwart des Kaisers Wilhelm I. feierlich eingeweiht und dem Rektor und Senat übergeben wurde¹⁾. Bei dieser Gelegenheit ist es angebracht, in Erinnerung zu bringen, wo überall und in welcher Weise die Hochschule seit ihren ersten Anfängen im Jahre 1799 untergebracht gewesen ist²⁾.

Als erstes Gebäude ist die alte Kunstakademie zu nennen, die Unter den Linden dort, wo sich heute die Preussische Staatsbibliothek befindet, gestanden hat. Dieser Bau, aus dem heraus die verschiedensten Institute, vor allem Hochschulen, Museen und Bibliotheken, sich selbständig gemacht haben, hat der Bauschule provisorisch für die ersten eineinhalb Jahre als Unterkunft gedient. Sie ist hier unter Becherers Leitung am 21. April 1799 mit 10 Studierenden eröffnet worden.

Das zweite Gebäude war die alte Münze, die auf dem Platz des 1794 abgebrannten Friedrichswerderschen Rathauses am Werderschen Markt von 1800 bis 1886 gestanden hat, bis sie abgerissen wurde, um einem modernen Geschäftshause Platz zu machen. In der Münze hat die Bauschule das oberste Stockwerk innegehabt. Sie besaß hier eine Bibliothek mit Lesezimmer, einen Zeichensaal, Vorlese- und Unterrichtszimmer sowie einen besonderen Saal für die großen Modelle. Alle Räume zusammen werden kaum eine größere Grundfläche als 300 qm eingenommen haben. Jedoch scheinen sie von Heinrich Gentz, dem Erbauer

der Münze, mit besonderer Sorgfalt eingerichtet gewesen zu sein³⁾.

Als drittes Gebäude hat ein Haus an der Ecke der Charlotten- und Zimmerstraße, also im südlichen Teil der Friedrichstadt, zu gelten. Man verlegte einen Teil der Vorlesungen in dieses Haus, als im Jahre 1806 der Raum in der Münze zu eng geworden war.

Das vierte Gebäude wurde die von Schinkel errichtete Bauakademie. Auch diese war anfangs nicht für die Bauschule allein bestimmt. Im Erdgeschoß enthielt sie Verkaufsläden, die vermietet wurden, im zweiten Stockwerk die Diensträume der Oberbaudeputation. Aber es war hier doch zum erstenmal erreicht, daß die Räume, die für die Bauschule bestimmt waren, von Anfang an für ihre Zwecke eingerichtet werden konnten. Bei der Münze war das noch nicht möglich gewesen. Die Bauschule bekam wie dort wieder nur ein Stockwerk, das erste, aber die Grundfläche ihrer Räume betrug doch jetzt schon rd. 1200 qm, also das vierfache von der in der Münze. Jetzt kommen auch zum erstenmal Säle von 10 × 30 m vor; die kleineren Räume waren 10 × 10 m groß. Dieses Gebäude ist 1835 bezogen worden, und in ihm ist die Schule bis 1884 geblieben. Die Besucherzahl stieg zwar auch in dieser Periode weiter an, von 139 im Studienjahr 1829/30 bei mehrfachen erheblichen Schwankungen auf 809 im Jahre 1873/74 und 930 im Jahre 1875/76. Aber die erforderlichen Erweiterungen konnten zunächst in dem Gebäude selbst vorgenommen werden. Sowohl das zweite Stockwerk als auch das Erdgeschoß wurden allmählich der Schule überlassen.

¹⁾ Vgl. Zentralblatt der Bauverwaltung 1884, S. 455.

²⁾ Für die Geschichte der Hochschule vgl. Dobbert: Bauakademie, Gewerbeakademie und Technische Hochschule zu Berlin. Berlin 1884. Vergl. auch Stülve: Neubau der Technischen Hochschule in Berlin, Zentralblatt der Bauverwaltung 1883, S. 403 ff., und Koss: Zur Geschichte der Technischen Hochschule in Berlin, Zentralblatt der Bauverwaltung 1884, S. 447 ff.

³⁾ Doeber, Heinrich Gentz, Berlin 1916, S. 47, wo die Beschreibung, die Gentz selbst von der Münze gegeben hat, im Auszuge wiedergegeben ist.

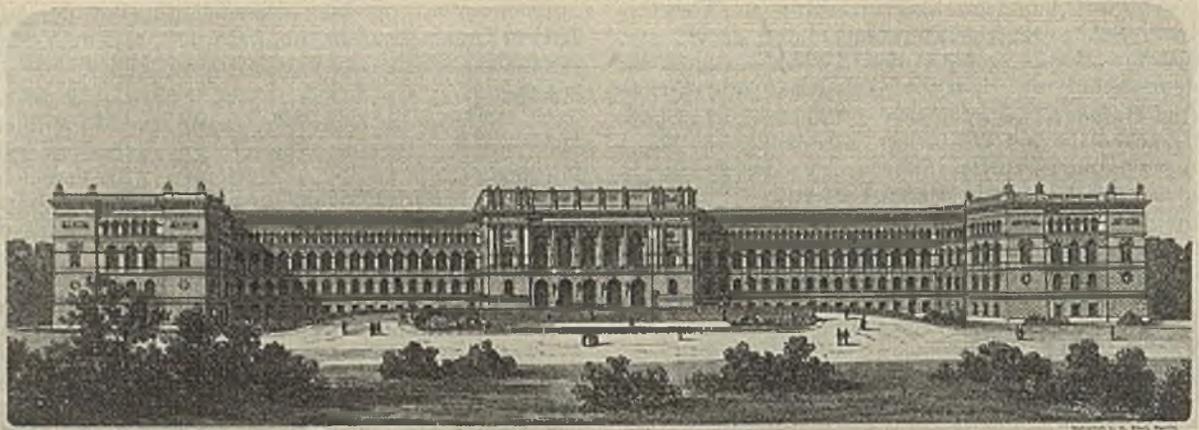


Abb. 1. Die Technische Hochschule im Jahre 1884.

Das nun zu nennende fünfte Gebäude ist Entwurf geblieben (vgl. Abb. 3)⁴⁾. Es handelt sich um den Platz der Werderschen Mühlen zwischen der Bauakademie und dem Schloß. Die Bauakademie sollte auf diese Weise durch einen ganz in ihrer Nähe liegenden Neubau um die Hälfte vergrößert werden. Der Plan stammt aus dem Jahre 1876 und ist von dem damaligen Direktor der Bauakademie, Richard Lucae, entworfen worden. Die Ausführung unterblieb infolge der Bildung der Technischen Hochschule, die noch im Jahre 1876 beschlossen wurde und 1879 endgültig erfolgte. Gleichzeitig mit dem Erweiterungsbau hat Lucae noch ein anderer Plan zur Vergrößerung der Bauakademie beschäftigt. Er wollte das Akademiegebäude selbst durch Verlegung des Treppenhauses in den bis dahin freien Lichthof geräumiger machen. Dieser Plan ist nach seinem 1877 erfolgten Tode im Jahre 1879 verwirklicht worden.

Bei den bisher erwähnten Gebäuden handelt es sich um solche der Bauakademie. Im folgenden haben wir nun die Gewerbeakademie zu berücksichtigen. Denn aus diesen beiden technischen Schulen ist die Berliner Technische Hochschule hervorgegangen.

⁴⁾ Nach den im Architekturarchiv der Technischen Hochschule befindlichen Originalaquarellen von R. Lucae.

Das sechste Gebäude ist deshalb das Kreuz-, später Hackesche Palais mit seinen Nachbarhäusern. Es liegt mitten in der Berliner Altstadt, Klosterstraße 36. Der berühmte Leonhard Thurneysser hat 1584 hier gewohnt. Unter Friedrich Wilhelm I. ließ der Geheime Staatsrat von Kreuz durch den Schüler Schlüters, Martin Böhme, das Haus zu einem prächtigen Palais ausbauen. Es ist also ein sowohl historisch als auch künstlerisch in Berlin hervorragendes Gebäude. Im Jahre 1821 ist das Gewerbeinstitut hier eröffnet worden. Auch dieses Institut hat sich rasch vergrößert, konnte sich aber immer von neuem durch den Ankauf weiterer Nachbarhäuser helfen. Die Gewerbeakademie war bis 1884 in diesen Häusern untergebracht.

Das siebente Gebäude blieb wieder Entwurf. Es sollte auf den Platz an der Ecke der Zimmer- und der Königgrätzer Straße kommen, wo heute das Museum für Völkerkunde steht, und sollte ein vollständiger Neubau für die Gewerbeakademie werden. Der Plan⁵⁾ ist ebenfalls im Jahre 1876 von Lucae entworfen worden, wurde aber ebenso bald darauf, obwohl er bereits unmittelbar vor der Ausführung

⁵⁾ Der vollständige Entwurf befindet sich im Architekturarchiv der Technischen Hochschule.



Abb. 2. Der geplante Erweiterungsbau an den Werderschen Mühlen, von SO, vom Schloßplatz aus gesehen.

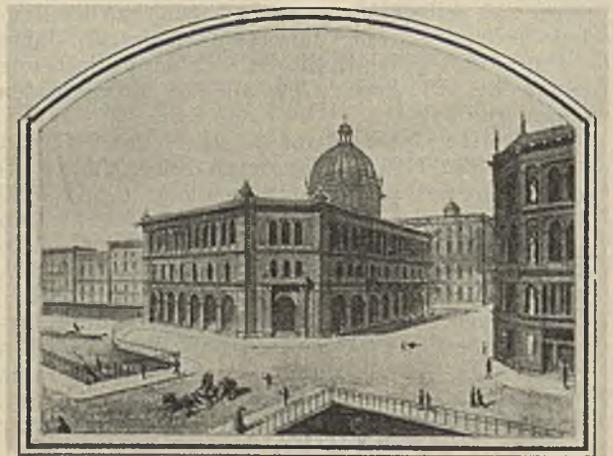


Abb. 3. Der geplante Erweiterungsbau an den Werderschen Mühlen, von SW gesehen.

stand und genehmigt war, infolge der Bildung der Technischen Hochschule fallen gelassen.

Das achte Gebäude wurde nun das der Technischen Hochschule in Charlottenburg, das vor 50 Jahren in Benutzung genommen worden ist und das noch heute, obwohl die Hochschule seitdem viele und erhebliche Erweiterungen erfahren hat, als Hauptgebäude dient.

Seit ihren ersten Anfängen im Jahre 1799 ist die Technische Hochschule also in recht vielen, zum Teil historisch bedeutenden Gebäuden untergebracht gewesen. Die Erinnerung an diese vergangenen Zeiten droht leider verloren zu gehen. Die Gefahr des Ver-

lustes ihrer Geschichte ist für die Hochschule deshalb vorhanden, weil der Neubau in Charlottenburg sich weder selbst auf historischem Boden befindet, noch sonst in irgend einer Beziehung zu den ehemaligen Gebäuden steht. Einzelne Erinnerungsstücke sind zwar mit herüber genommen worden; diese aber sind so verstreut, daß sie als Zeugen der Geschichte der Hochschule nicht wirksam hervortreten. Wäre es nicht möglich, in dem Hochschulgebäude eine kleine historische Sammlung anzulegen, durch die die Entwicklung, die hier nur kurz angedeutet werden konnte, anschaulich vor Augen geführt würde?

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

Professor Dr.-Ing. e. h. Hermann Jansen

wurde von dem „Institut Social Roumain“ in Bukarest für seine städtebaulichen Verdienste zum Ehrenmitglied ernannt.

Tagungen.

Generalversammlung des Vereins Deutscher Portlandzement-Fabrikanten in München im September 1934.

Der Vorsitzende Dr. Kneisel wies in seiner Eröffnungsansprache darauf hin, daß dem Verein der Vorwurf der Industriegebundenheit gemacht worden sei. Die Industrie sei stolz darauf, daß ihre Wissenschaft in gutem Sinne industriegebunden ist. Dieses zeige schon die uneigennützig zusammenarbeit mit den Technischen Hochschulen. Industriegebunden müsse die Arbeit des Vereins sein, 1. weil die Aufgaben aus der Industrie kämen, 2. weil die Mittel von der Industrie zur Verfügung gestellt würden. Der feste Wille des Vereins sei, an dem neuen Werk Hitlers mitzuarbeiten.

Professor Eitel führte dann ungefähr aus: Die Welt erwartet von uns Richtlinien für den besten Zement, denn immer noch ist die deutsche Wissenschaft und ihre Forschung für die Allgemeinheit von größter Wichtigkeit. Nur äußerste Anstrengung könne uns allerdings auf dem errungenen Platz in der internationalen Gemeinschaft halten. Das ganze Problem des Zementes und des Betons könne man vom medizinischen Standpunkt betrachten und zwar sei zunächst die Zusammensetzung des Klinkers und deren Klärung mit der Anatomie zu vergleichen, das Abbinden des Zementes dagegen mit der Physiologie. Geklärt sei der anatomische Teil, nämlich die Zusammensetzung des Klinkers. Die kommende Aufgabe sei die Klärung des physiologischen Teiles, es wäre nämlich festzustellen, worin das Wesen der Bindekraft eigentlich besteht. Mit Analysen allein wäre nichts anzufangen, genau wie in der Gesteinskunde. Die von den Amerikanern durchgeführte Methode der Berechnung allein sei gefährlich und führe nicht zum Ziel. Ergänzt müsse sie werden durch mineralogische Methoden. Folgende Punkte wären augenblicklich von Wichtigkeit: 1. Die Wärmeentwicklung beim Abbinden, 2. die Schwindung, 3. die Verarbeitbarkeit.

Die näheren Ausführungen des Vortragenden waren spezialwissenschaftlicher Art, deren Behandlung dem besonderen Schrifttum überlassen bleiben muß.

Dr. Haegermann verwies in seinem Vortrag darauf, daß der Zement ungeahnte Bedeutung durch das Straßenbauprogramm erlangt habe, während bisher die Betonstraße merkwürdigerweise wenig Beachtung gefunden hätte. Gefordert werde zunächst

ein geringer Abnutzungswiderstand, weiter geringe Rißbildung. Bei der jetzigen Prüfung hochwertiger Zemente wäre bisweilen ein schlechtes Verhältnis zwischen Zug und Druck festgestellt worden, aber nur deshalb, weil die Prüfung im Laboratorium eine andere sei als die Verarbeitung auf der Baustelle. Denn hier würde mit mehr Wasser und mit gemischtkörnigem Sand gearbeitet. Prüfe man in der richtigen Weise nach der Art der Baustelle, so finde ein Ausgleich statt zwischen normalem und hochwertigem Zement. Schwachbrand habe merkwürdigerweise kleine Schwindmaße, dagegen große Quellung ergeben. Vier Voraussetzungen bedingten die Eigenschaften der Zemente: 1. die Rohmehlaufbereitung, 2. die chemische Zusammensetzung, 3. das Brennen, 4. das Mahlen. Bei der Rohmehlaufbereitung sei festgestellt worden, daß mit steigender Mahlfeinheit des Rohmehls und mit steigender Brenntemperatur eine Festigkeitserhöhung Hand in Hand geht.

Bei den Prüfmethode müsse zugestanden werden, daß das Normenprüfverfahren nicht geeignet sei für die Feststellung der Eigenschaften von Straßenbauzementen. Der richtige Weg seien Rißbildungsversuche und plastische Mörtelprüfung.

Professor Graf verwies darauf, daß maßgebend sei für die Güte eines Betons der Zement, der Zuschlag, das Messen und Mischen, der Transport und die Nachbehandlung.

Bei Versuchen, die er durchgeführt habe, wäre durch Austrocknung die Festigkeit stark herabgesetzt worden, auf 67 bis 86 vH der feucht erhärteten Körper. Beim Schwinden trete die Verkürzung allmählich ein, die Risse treten erst nach Jahren auf; zu beachten sei, daß an der Oberfläche das Schwinden schneller eintrete als im Kern.

Bei den Zuschlagstoffen sei die Körnung von sehr großer Bedeutung und zwar sowohl die Gestalt des Kornes als auch das Korngrößenverhältnis. Wenig Sand sei im allgemeinen erwünscht, etwa 27 vH. Die Körnungen selbst müssen scharf getrennt geliefert werden, sonst seien Schwankungen unvermeidlich. Durch falsche, allerdings nach den Betonbestimmungen noch zulässige Körnungen könne die Festigkeit auf die Hälfte des erreichbaren Wertes herabgesetzt werden, und es wäre dann starke Zementzumischung notwendig, um die richtigen Festigkeiten zu erhalten. Diese Zementzumischung habe aber Schwinden im Gefolge. Es müsse darauf geachtet werden, daß bei der Verarbeitung der Beton im oberen Teil nicht zu wasserreich würde, sonst würde Schwinden die Folge sein. Denn dann erhielte gerade der obere Teil des Betons die unwillkommenen Eigenschaften.

Nach der Verarbeitung sei gute Nachbehandlung am Platze, bei Frost Warmhaltung. Denn zwei Zemente, die bei 21° gleiche Festigkeit hatten, wären bei tiefer Temperatur in den Festigkeiten sehr verschieden geblieben.

Dr. Petry berichtete weiter über den Bauvorgang und verwies zunächst darauf, daß alle Berechnungsmethoden von Betonstraßen versagten; wenn die Betonstraße aber in erfahrungsmäßig genügender Dicke hergestellt würde, dann wäre Biegung, Bruch oder Zersplitterung nicht möglich. Auch bei höherer Bewehrung dürfe deshalb eine Verminderung der Dicke nicht stattfinden. Beim Bauvorgang sei es notwendig, für jedes Los die Zuschläge gesondert zu lagern. Zweckmäßig wäre Gewichtszuteilung der Zuschlagstoffe und notwendig ein Prüfraum an Ort und Stelle zur Feststellung des Wassergehaltes, des Abbindebegins und der Körnung. Eine Lagerung des gemischten Betons dürfe unter keinen Umständen stattfinden. Zweckmäßig wäre es, wenn die Mischmaschinen dem Bauvorgang folgten und zwar hinter oder neben dem Bauvorgang. Ortfeste Mischer hätten den Nachteil, daß der Beton gemischt an die Verarbeitungsstelle gebracht werden müsse. Für das Planum sei gute Verdichtung erforderlich sowie vollkommene Ebenheit, damit die Betonplatte sich bewegen könne. Besonders wichtig sei die völlige Trennung der Decke vom Untergrund und von den Seitenschwellen, trotzdem träten zuweilen Risse auf, auch Bewehrung würde hier keine gute Abhilfe schaffen. Die Fugen müßten als Raumfugen ausgebildet werden. Das Problem der Mittelfuge sei noch nicht völlig gelöst. Im allgemeinen seien versetzte Querfugen bei Mittelfugen am Platze. Wichtig sei auch bei den Fugen, daß sie dicht hielten, damit kein Wasser in den Untergrund eindringe.

R. Grün.

Konstruktion und Ausführung.

Fortschritte auf dem Gebiete der Hausbrandfeuerungen.

Auf dem Gebiete der Hausbrandfeuerungen sind durch planmäßige Arbeiten im Laufe der letzten Jahrzehnte manche Fortschritte erzielt worden; sie beschränkten sich meistens aber nur auf die bessere Ausnutzung von Braunkohlenbriketts, Steinkohlen und sonstigen Kohlenarten, während die gasreicheren Brennstoffe wie Holz und Torf hierbei vollständig unberücksichtigt blieben. Gerade die Bedeutung des Holzes als Brennstoff geht daraus hervor, daß noch rd. 35 vH der jährlich im Haushalt verbrauchten Wärmemenge aus Holz erzeugt wird, eine Zahl, die den Verbrauch an Braunkohlenbriketts nennenswert

übersteigt. Es war bis vor kurzem noch Tatsache, daß in den ländlichen Feuerungen Holz und ähnliche Brennstoffe meistens mit keinem höheren Wirkungsgrad als etwa 40 bis 50 vH verbrannt wurden, während wissenschaftliche Versuche gezeigt hatten, daß in modernen, technisch richtig konstruierten Feuerungen ein Wirkungsgrad von 80 bis 90 vH ohne Schwierigkeiten zu erzielen ist.

Die vom Ausschuß für Technik in der Forstwirtschaft in Angriff genommenen Untersuchungen, die gemeinsam mit den wichtigsten Stellen der Warmwirtschaft durchgeführt wurden, hatten sich daher die Aufgabe gestellt, in einfachen und praktischen Feuerungen sämtliche im deutschen Haushalt zur Verwendung kommende Brennstoffe mit hohem Wirkungsgrad zu verwerten und gleichzeitig Versottungen der Schornsteine und andere unliebsame Begleiterscheinungen, die sich früher vor allem beim Holzbrand ergeben hatten, zu vermeiden. Im Laufe der Untersuchungen stellte sich heraus, daß die gasreicheren Brennstoffe wie Holz, Torf und bis zu einem gewissen Grade auch Braunkohle eine andere Feuerungstechnik erfordern als die gasarmen Brennstoffe wie Steinkohle, Koks usw.. Während bei letzteren schon dann eine ausreichende Verbrennung erzielt wird, wenn genügend Unterluft durch die Rostspalten dem Brennstoff zuströmt, darf bei den gasreicheren Brennstoffen nur verhältnismäßig wenig Unterluft zugeführt werden; dagegen ist verhältnismäßig viel Oberluft erforderlich, um die Teerdämpfe in der richtigen Weise zur Verbrennung zu bringen. Es handelt sich also im letzteren Falle um das Prinzip der Halbgasfeuerung, wobei der Verbrennungsvorgang in zwei Phasen zerlegt wird. Zunächst wird der Brennstoff unter geringer Luftzufuhr vergast, um dann an einer anderen Stelle der Feuerung unter verstärkter Zufuhr von erhitzter, gut

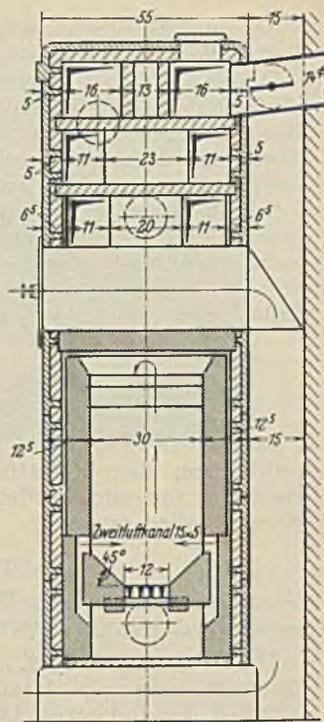


Abb. 1. Querschnitt eines Kachelofens mittlerer Größe für Holzfeuerung.

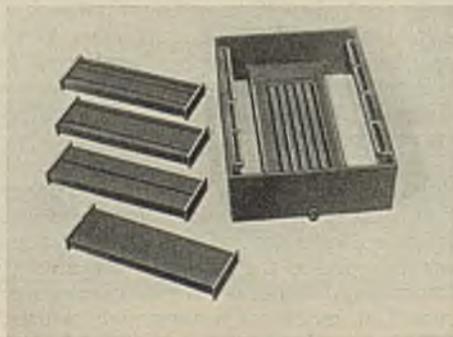


Abb. 2. Austauschbare Roste des Feuerungseinsatzes.

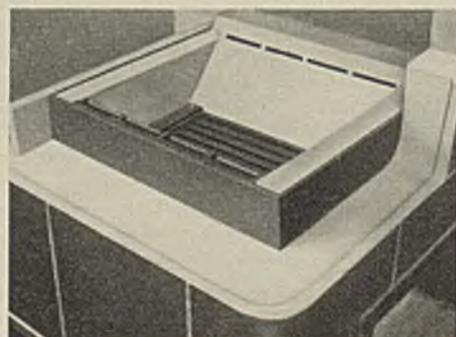


Abb. 3. Eingebauter Feuerungseinsatz.

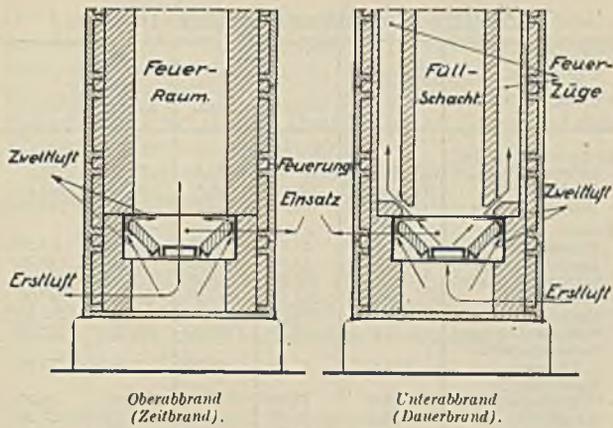


Abb. 4. Einsätze für Holzbrandfeuerung.

verteilter Zweitluft die restlose Verbrennung zu erreichen. Neben dem Prinzip der Halbgasfeuerung ist für die gasreicheren Brennstoffe aber meistens auch ein wesentlich größerer Füllschacht erforderlich, um die entsprechend großen Brennstoffmengen aufzunehmen. Schließlich hat sich herausgestellt, daß nicht der obere Abbrand für diese Brennstoffe sich am günstigsten bewährt, sondern der untere Brand, wobei stets immer nur so viel Gas erzeugt wird, wie für die Erwärmung des Raumes im Augenblick wirklich gebraucht wird. Auf diese Weise war es möglich, durch Verwendung des Prinzips der Halbgasfeuerung und des unteren Abbrandes auch in gewöhnlichen Kachelöfen bei dem sonst außerordentlich schnell verbrennenden Holz einen Dauerbrand von etwa 20 Stunden zu erzielen. Eine schematische Zeichnung von der Art der Oberluftzuführung ist in Abbildung 1 gegeben. Um den Töpfern die Arbeiten aber zu erleichtern, sind neuerdings Einsätze geschaffen worden, wodurch die jedesmalige Berechnung der Rostgröße und der Oberluftzuführung fortfällt. In diesen Einsätzen sind alle diese Maße von vornherein gegeben, und es ist lediglich notwendig, je nach dem vorwiegend zu verwendenden Brennstoff einen Rost zu wählen, der mehr oder weniger Rostspalten aufweist. In Abbildung 2 sind diese Roste dargestellt und man ersieht hieraus, wie ein Handgriff genügt, um den Ofen für die verschiedenen Brennstoffe umzugestalten. Abbildung 3 zeigt den Einbau eines solchen Einsatzes in einen Kachelofen und Abbildung 4 stellt das Prinzip des oberen und unteren Abbrandes einander gegenüber. Während beim oberen Abbrand der ganze Brennstoffvorrat gleichzeitig zur Entflammung gelangt, entwickelt sich beim unteren stets nur eine geringe Gasmenge ähnlich wie beim Holzgasgenerator, die dann durch die beiden seitlichen Öffnungen in besondere Verbrennungskammern geleitet wird und durch die Zuführung der stark erhitzten Luft sowie durch die heißen Schamotteplatten restlos verbrennt. Dasselbe Prinzip läßt sich auch bei Herden, Waschkesselfeuerungen, Dämpfvorrichtungen usw. in ähnlicher Weise anwenden. In jedem Falle ist hierbei eine wichtige Aufgabe, den Rost im Verhältnis zur Kohlefeuerung vertieft einzusetzen, so daß hierdurch das richtige Ausbrennen der Flamme vor sich gehen kann.

Durch diese feuerungstechnischen Neuerungen, die unter anderem in dem Buch „Das Holz als Brenn- und Kraftstoff“*) eingehend dargestellt sind, ist es möglich geworden, die Feuerungen, insbesondere auf

dem Lande und in den kleinen Städten, nicht nur in ihrem Wirkungsgrad wesentlich zu verbessern, sondern auch die Bedienung zu vereinfachen und zu erleichtern. Es sollte daher von allen denjenigen Stellen, die Bauaufträge zu vergeben haben, Wert darauf gelegt werden, daß bei den Feuerungen diese Neuerung zur Anwendung kommt.

Forstmeister Dr. v. Monroy.

Vom Deutschen Normenausschuß.

Der Ausschuß für einheitliche technische Baupolizeibestimmungen hat den Normblattentwurf DIN E 1055 Bl. 4 „Belastungsannahmen im Hochbau, Windbelastung“ ausgearbeitet, der in der Zeitschrift „Der Bauingenieur“, Heft 41/42, veröffentlicht wurde. Einsprüche hiergegen sind in doppelter Ausfertigung bis zum 10. Januar 1935 an den Deutschen Normenausschuß, Berlin NW 7, Dorotheenstraße 40, einzureichen.

Zur Rundholzpreisbildung

wurde auf Grund einer Besprechung der zuständigen Ministerien, des Reichsforstamtes und des Reichsnährstandes eine amtliche Stellungnahme bekanntgegeben. Danach soll grundsätzlich eine Erhöhung der Rundholzpreise in der kommenden Einschlagperiode unterbleiben. Nur in Ausnahmefällen ist für Nadelstammholz eine Erhöhung bis zu 10 vH des gewogenen Durchschnittspreises im Vorjahre zulässig. Für Buche und anderes Laubnutzholz kann, soweit sein Preis noch unter dem Friedenspreis liegt, eine Erhöhung bis zu 15 vH des oben erwähnten Durchschnittspreises stattfinden.

Wettbewerbe.

Kongreßhalle in Rostock

(vgl. S. 247 u. 329 d. Bl.). Es erhielten: den ersten Preis die Architekten Zerbe und Harder, Berlin-Hamburg, den zweiten Preis Regierungsbaumeister Ernst Krüger, Berlin, und Dipl.-Ing. Hanns Dustmann, den dritten Preis Architekt Erich zu Putlitz, Hamburg, den vierten Preis die Architekten Karl Schneider, Charlottenburg, und Willi Kaempfert, Berlin. Angekauft wurden die Entwürfe von Hans Hubert Leufken, Berlin, von Stadtbaurat Max Vogeler, Weimar, von Dipl.-Ing. Ulrich Bochden, Frankfurt a. Main, von Herbert Lusch, Bernau, und Heinz Behnke, Berlin, von Dipl.-Ing. Fritz Boysen, Bremerhaven, und von Fritz Hochfeldt, Berlin-Siemensstadt. Die öffentliche Ausstellung der Entwürfe findet vom 21. Oktober bis zum 3. November im Kunst- und Altertumsmuseum in Rostock statt.

Das teilbare, steuerfreie Einfamilienhaus.

Einen Wettbewerb um dem jeweiligen Bedürfnis entsprechende teilbare Einfamilienhäuser veranstaltete anlässlich ihres 25jährigen Bestehens die Zeitschrift „Bauwelt“, Berlin. 20 Entwürfe wurden mit Preisen und Anerkennungen ausgezeichnet. Der Träger des ersten Preises ist noch nicht ermittelt. Zweite Preise erhielten Dipl.-Ing. Sep Ruf, München, und die Architekten von Heinemann, Lorf und Jänisch, Dortmund. Je ein dritter Preis wurde zuerkannt dem Regierungsbaumeister a. D. Dr.-Ing. H. Wurster, Dresden, dem Architekten Hermann Tausch, Leipzig, und dem Dipl.-Ing. Karl Röder, Wuppertal-Barmen; je ein vierter Preis den Architekten Gerhard Weber, Berlin, Lothar Martin, Weimar, Walter Böckmann, Berlin-Marienfelde, und Franz Jaud, München.

*) Verlag „Der Deutsche Forstwirt“, Berlin.

Bücherliste.

Alle bei der Schriftleitung eingehenden Werke werden in diesem Verzeichnis aufgeführt. Rücksendungen der Werke können nicht stattfinden.

Bücher können durch den Verlag Wilhelm Ernst u. Sohn, Gropius'sche Buch- u. Kunsthandlung, Berlin W 8, Wilhelmstr. 90, bezogen werden.

Bericht über die Holztagung 1933 des Fachausschusses für Holzfragen beim Verein deutscher Ingenieure und Deutschen Forstverein. Berlin 1934. VDI-Verlag. 70 S. in Din A 5 mit 9 Abb. Geh. 2 RM.

Fischer, Theodor. Zwei Vorträge über Proportionen. München u. Berlin 1934. R. Oldenbourg. 102 S. in kl. 8° mit 43 Abb. Geb. 3,80 RM.

Fischer, Dr. und Dr. Blechschmidt, Steuerbefreiungen und Gebührenerleichterungen für den Wohnungsbau. Heft 7 der Handbücherei des Wohnungswesens. Eberswalde-Berlin-Leipzig 1934. Verlagsgesellschaft R. Müller m.b.H., 56 S. in 8°. Geh. 1,85 Reichsmark.

Für ein einheitliches deutsches Wasserrecht. Veröffentlichung der Abwasserfachgruppe der Deutschen Gesellschaft für Bauwesen. Sonderausgabe des „Gesundheits-Ingenieur“ 1934, Heft 9. München-Berlin. R. Oldenbourg. 28 S. Din A 4. Geh. 1,50 RM.

Merkblatt für die Beschaffenheit, Herstellung und Untersuchung von kalteinbaufähigen, aus Gießteer hergestellten Teermineralmassen. Ausgearbeitet vom Ausschuß „Teerstraßen“ der Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau. Charlottenburg 1934. Selbstverlag. 7 S. in 8°. Geh. 0,20 RM.

Rode, Otto. „Billiger bauen“. Untersuchungsformen im wirtschaftlichen Baubetrieb. Eberswalde-Berlin-Leipzig 1934. R. Müller, Verlagsgesellschaft m.b.H., 93 S. in 8° mit 50 Abb. Geh. 2,95 RM.

Rode, Otto. Die Selbstkostenberechnung und ihre Prüfung im wirtschaftlichen Baubetrieb. Eberswalde-Berlin-Leipzig 1934. R. Müller, Verlagsgesellschaft m.b.H. 68 S. in 8° mit 30 Abb. Geh. 3,20 RM.

Zahlen zur Bauwirtschaft 1934.

	Einheit	1933		1934	
		August	Sept.	August	Sept.
Indexziffern der Baukosten ¹⁾	1928/30=100	71,9	72,5	75,6	75,6
Baukosten ¹⁾	1913=100	125,6	126,6	132,1	132,1
Baustoffpreise ¹⁾	1913=100	104,7	104,7	111,4	111,4
Preise in RM:					
Mauersteine. Bln. ⁴⁾	1000 St.	24,00	24,00	20,90 ⁵⁾	20,50 ⁵⁾
Dachziegel. Bln. ⁴⁾	1000 St.	44,00	44,00	42,00	42,00
Stückkalk. Bln. ⁴⁾	10 t	215,30	215,30	215,30	215,30
Zement. Bln.	10 t	367,00	367,00	349,00	349,00
Zement. Essen	10 t	378,00	378,00	368,00	368,00
Trägerab Oberhaus. Schmeldeiserne Röhren ⁴⁾	1 t	107,50	107,50	107,50	107,50
Fichtenbretter. Süddeutschl. ⁴⁾	1 cbm	27,00	27,00	36,00	36,00
Kantholz ⁴⁾ . Bln. ...	1 cbm	36,00	36,00	49,50	50,00
Fensterglas	1 qm	1,35	1,35	1,28	1,28
Tariflööhne: (Bln.)					
gel. Bauarbeiter ...	Rpf. je Std.	108,00	108,00	108,00	108,00
ungel. Bauarbeiter.	Rpf. je Std.	90,00	90,00	90,00	90,00
Arbeitslose ¹⁾	in 1000	486	436	292	265
Baumarkt: ⁴⁾					
Bauerlaubnisse ¹⁾ ¹⁰⁾					
Wohngebäude	Stück	3168	2483	3026	—
Wohnungen	Stück	4932	4583	6013	—
gewerbl. Gebäude ..	1000 cbm	761,2	281,7	629,8	—
öffentl. Gebäude ..	1000 cbm	202,4	32,1	195,0	—
Baubeginne ¹¹⁾					
Wohngebäude	Stück	2805	2762	3104	—
Wohnungen	Stück	4503	4762	5839	—
gewerbl. Gebäude ..	1000 cbm	280,6	228,9	604,1	—
öffentl. Gebäude ..	1000 cbm	117,1	72,7	191,0	—
Bauvollendungen ¹²⁾					
Wohngebäude	Stück	1820	2142	2621	—
Wohnungen	Stück	5464	6907	8047	—
darunter Umbau ..	Stück	2590	2841	3769	—
gewerbl. Gebäude ..	1000 cbm	167,4	218,0	212,3	—
öffentl. Gebäude ..	1000 cbm	100,9	121,6	96,1	—

¹⁾ Für städt. Wohnhäuser. — ²⁾ Für Baustoffe insgesamt (Hoch- und Tiefbau). — ³⁾ Durchschnittlicher Marktpreis. — ⁴⁾ Ab Werk. — ⁵⁾ Sägefällende Ware, Werkverkaufspreise ab Oberbayern. — ⁶⁾ Nach Aufgabe. — ⁷⁾ Gelernte, angelernte und ungelernete Arbeiter. — ⁸⁾ In Groß- und Mittelstädten (über 50 000 Einw.). — ⁹⁾ Ohne An-, Um- und Aufbauten. — ¹⁰⁾ Die Zahlen für August 1933 sind berichtigt.

Der Zementabsatz im September 1934

belief sich nach Mitteilung des Deutschen Zementbundes auf 607 000 Tonnen gegenüber 594 000 Tonnen im August 1934.

AMTLICHE NACHRICHTEN

Preußen.

Ernannt: der Regierungsbaurat (W) Wilhelm Hartmann beim Wasserbauamt in Glückstadt zum Vorstand dieses Wasserbauamts, der Regierungsbaurat Rose beim Wasserbauamt in Rheine zum Vorstand des Wasserbauamts in Rheine.

Versetzt: der Oberregierungs- und -baurat (W) Bock von der Wasserbaudirektion in Münster an die Wasserstraßendirektion in Hannover; — Regierungsbaurat (W) Dr.-Ing. Heiser von der Regierung in Schleswig an die Wasserbaudirektion in Stettin; — die Regierungsbauräte (W) Scheunemann vom Wasserbauamt in Hameln an das Wasserbauamt in Münster i. Westf. als Vorstand, Franz Marx von Neuhaldensleben (Kanalbauamt in Magdeburg) an das Wasserbauamt in Frankfurt a. Main, Crackau vom Kanalbauamt in Oebisfelde an das Wasserbauamt in Tilsit, Franke von Dessau nach Hagen i. Westf. als Leiter der Dienststelle „Der Kulturbaubeamte“; — die Regierungsbaumeister (W) Röhrs vom Wasserbauamt in Emden nach Marne i. Holst., Giesecke vom Wasserbauamt in Tilsit an das Neubauamt in

Minden i. Westf., Clausen von Celle an die Wasserstraßendirektion in Hannover.

Überwiesen: die Regierungsbauräte (W) Edner vom Wasserbauamt Münster i. Westf. an die Wasserbaudirektion in Münster i. Westf., Schell vom Wasserbauamt II in Hannover an das Schleppamt daselbst; — der Regierungsbaumeister Friedrich Pfaue vom Schleppamt in Hannover an das Wasserbauamt II daselbst.

Überwiesen unter Wiederaufnahme in den Staatsdienst: die Regierungsbaumeister (W) Gustav Poppe dem Wasserbauamt in Tapiau, Uhl dem Vorarbeitenamt in Elbing als Leiter.

Die Staatsprüfung haben bestanden: die Regierungsbauführer Hermann Albrecht, Fritz Priesing (Hochbaufach); — Gerhard Rottmann, Joachim Timm (Wasser- und Straßenaufbau); — Herbert Fleck, Heinz Sabarth (Eisenbahn- und Straßenaufbau); — Arthur Großkopf, Wilhelm Höfinghoff (Maschinenbauaufbau).

In den Ruhestand sind versetzt: die Oberregierungs- und -bauräte (W) Raddatz bei der Wasserbau-

direktion in Stettin, Innecken bei der Wasserstraßendirektion in Hannover, Theuerkauf bei der Oderstrombauverwaltung in Breslau; — die Regierungsbauräte (W) Offenbergl, Vorstand des Wasserbauamts in Rheine, und Oskar Müller, Vorstand des Wasserbauamts in Glückstadt.

Auf Antrag aus dem Staatsdienst entlassen: Regierungsbaumeister (W) Pott (beurl.).

*

RdErl. d. Pr. FM. vom 6. 10. 1934, betr. Aufträge an bildende Künstler und Kunsthandwerker bei Bauaufgaben der Staatshochbauverwaltung — VII Nr. 131/Ao. 1-9 —.

Der Reichsminister Berlin, den 22. 5. 1934.
für Volksaufklärung und Propaganda.
VI 6200/18. 5.

(1) Baukunst ist Sinnbild des Staatslebens. Die Richtigkeit dieses Satzes beweist in bedauerlichem Maße die Baukunst der Nachkriegszeit, deren materialistische Einstellung nur zu häufig zu jener überspitzten, öden, sogenannten „neuen Sachlichkeit“ führte. Diese Sachlichkeit verzichtete auf die Mitwirkung der bildenden Kunst und des künstlerisch schaffenden Handwerks und nahm damit den deutschen Kulturschaffenden die Möglichkeit, an den großen Aufgaben der Baukunst den künstlerischen Ausdruck des Volksganzen mitzuformen. Die nationalsozialistische Regierung, in Sonderheit mein auf diesem Gebiet federführendes Ministerium, hat die Aufgabe, hier Wandel zu schaffen und im Rahmen des großen allgemeinen Arbeitsbeschaffungsprogramms — in Sonderheit auf dem Gebiete des Bauwesens — dem kunst- und kulturschaffenden Menschen wieder Arbeits- und Gestaltungsmöglichkeit zu gewähren. Zur Erreichung dieses Zweckes müssen die Bauverwaltungen des Reiches, der Länder und der Gemeinden voranschreiten und durch ihr Beispiel anregend auf die privaten Bauherren wirken.

(2) Ich halte es hierbei für unerlässlich, daß bei allen Hochbauten (Neu-, Um- und Erweiterungsbauten) des Reiches, der Länder, der Gemeinden, der Körperschaften des öffentlichen Rechtes und der Körperschaften, bei denen Reich, Länder oder Gemeinden die Aktienmehrheit oder die Mehrheit der Geschäftsanteile besitzen, grundsätzlich ein angemessener Prozentsatz der Bausumme für die Erteilung von Aufträgen an bildende Künstler und Kunsthandwerker aufgewendet wird. Als Bausumme sind die gesamten Herstellungskosten des Baues anzusehen mit Ausschluß der Kosten des Erwerbes und der Aufschließung des Baugrundstückes.

(3) Von obigem Grundsatz dürften, abgesehen von Bauten für untergeordnete Zwecke, die in keiner Beziehung zu Straßen oder Plätzen stehen, noch die Bauten ausgenommen werden, deren Bausumme den Betrag von 10 000 RM nicht übersteigt.

(4) Zu den Arbeiten der bildenden Kunst und des Kunsthandwerks rechne ich u. a. Kunstschöpfungen auf dem Gebiete der Malerei, der Bildhauerei, der Schmiedekunst, der Gießerei, der Kunstglaserei, der Kunstschnitzerei, der Kunsttischlerei und ähnlicher Kunsthandwerke. Ich rechne hierzu nicht alle serien- und fabrikmäßig hergestellten Erzeugnisse sowie rein handwerkliche Arbeiten ohne künstlerische Bedeutung, wie Anstreicherarbeit, Stuckaturarbeiten üblicher Art und dergleichen.

(5) Ich bitte ferner Vorsorge zu treffen, daß das mit dem Bau verbundene oder innerhalb des Baues angebrachte Kunstwerk nicht um seiner selbst willen als zwecklose Zutat, sondern sinnvoll in Beziehung zu dem Zweck des Gebäudes, zu den örtlichen Begebenheiten und zur Umgebung gebracht wird. Endlich bitte ich mit Rücksicht auf die furchtbare Notlage der freischaffenden Künstler und Kunsthandwerker bei den von mir gewünschten zusätzlichen Arbeiten für die bildende Kunst und das Kunsthandwerk Künstler, die einen Lehrauftrag haben oder die in irgendeinem Beamten- oder Angestelltenverhältnis stehen, nur ausnahmsweise heranzuziehen.

An die Landesregierungen.

Vorstehende Abschrift eines Erlasses des Herrn Reichsministers für Volksaufklärung und Propaganda

vom 22. Mai 1934 übersende ich zur Kenntnisnahme und Beachtung mit folgender Maßgabe:

Im Einvernehmen mit dem Herrn Reichsminister für Volksaufklärung und Propaganda soll in teilweiser Abweichung von den Ausführungen seines Erlasses vom 22. Mai 1934:

1. die Verpflichtung, bei Bauaufgaben künftighin Aufträge für Künstler und Kunsthandwerker vorzusehen, nicht von einer starren Kostengrenze abhängig gemacht werden;
2. auch ein starrer Prozentsatz von der Gesamtkostensumme für besagte Zwecke nicht festgelegt werden, weil bei den verschiedenen Bauvorhaben die Möglichkeiten, Kunstwerke u. dgl. anzubringen, zu verschieden sind;
3. die Verpflichtung, bildende Künstler und Kunsthandwerker heranzuziehen, nicht auf Hochbauten beschränkt sein, sondern sich auf alle Bauvorhaben erstrecken, bei denen der Natur der Sache nach eine solche Möglichkeit besteht.

Ich ersuche, künftig folgendermaßen zu verfahren:

In den Vorentwürfen ist im Erläuterungsbericht ein Vorschlag zu machen über die Höhe der Summe, die für Kunst und kunsthandwerkliche Arbeiten aufgewandt werden soll; nach Möglichkeit ist zu erläutern, für welche Arbeiten im einzelnen diese Summe gedacht ist. In den ausführlichen Kostenanschlägen ist ein Betrag „für künstlerische Ausgestaltung“ unter Titel „Insgemein“ aufzunehmen und dabei anzugeben, aus welchen Sonderaufträgen oder Zuschlägen zu einzelnen Positionen des Anschlages er sich zusammensetzt.

Im übrigen weise ich darauf hin, daß in besonderen Fällen die Reichskammer der bildenden Künste in Berlin sowohl wie ihre Landesstellen zu künstlerischer Beratung und zur Benennung geeigneter Künstler und Kunsthandwerker jederzeit zur Verfügung stehen.

Meldungen nach untenstehendem Muster bitte ich mir zum 1. März jeden Jahres zu machen. Fehlanzeige ist erforderlich.

Dr. Popitz.

An die Herren Reg.Präs. und den Herrn Präs. der Pr. Bau- u. Fin.Dir.

Muster.

Der Reg.Präsident

Übersicht über die bei den Bauvorhaben des Haushaltsjahres 19. ./.. für bildende Künstler und Kunsthandwerker aufgewandten Mittel.

Dienststellen	Bauvorhaben	Gesamtbausumme nach dem Kostenanschlag in RM	Für bildende Künstler und Kunsthandwerker vorgesehene Summe	
			in RM	in % der Bausumme
Pr. Staatshochbauamt bzw. selbständige örtliche Bauleitung	Neubaudes..	200 000,00	5 000,00	2½%
	Erweiterungsbau des	100 000,00	2 000,00	2%
	Umbaudes.. (Saaleinbau)	20 000,00	2 000,00	10%
	Umbau der ehemaligen Kaserne X zu Wohnungen	30 000,00	—	—

RdErl. d. FM. vom 8. 10. 1934 über die Behändigung von Merkblättern über Fernsprechleitungen bei Ausgabe der Bauscheine — V 18. 2000/33 —.

Seit Jahren bemühen sich die Baudienststellen der Deutschen Reichspost, die Bauherren, Bauunternehmer, Architekten usw. zu veranlassen, daß sie bei Errichtung von Bauten für die Fernsprechan-schlüssen nach Möglichkeit die verdeckte Leitungsführung (Führung der Leitungen in einem Rohrnetz unter Putz) vorsehen, die sich bei Starkstromleitungen schon längst eingeführt hat. Bei der verdeckten Führung werden die Leitungen der Sicht und dem Zugriff entzogen. Neben der Erhöhung der Betriebssicherheit wird auch die Sicherheit von Personen und Eigentum der Fernsprechteilnehmer erhöht, weil bei Überfällen und bei Ausbruch von Feuer eine Außerbetriebsetzung des Fernsprechers weniger leicht möglich ist. Die verdeckt geführten Leitungen sind zudem unabhängig von späteren Instandsetzungsarbeiten an Haus und Wohnungen.

Obwohl die Reichspost schon seit Jahren die Kosten für alle Rohrnetze außerhalb der geschlossenen Wohnungen (z. B. in Treppenhäusern) übernimmt, wenn die Schlitzte zur Unterbringung der Rohre für Rechnung des Bauherrn hergestellt werden, gibt es immer noch eine beträchtliche Zahl von Bauherren und Architekten, die die Herstellung dieser Schlitzte ablehnen, weil ihnen vorbereitende Maßnahmen für künftige Fernsprechan-schlüsse nicht wichtig genug erscheinen. Um diese genannten Kreise zur Aufgabe ihrer Zurückhaltung zu veranlassen, habe ich es für angebracht gehalten, ihnen die erwähnten Vorzüge der verdeckten Leitungsführung bei Gelegenheit des bauliche-n Genehmigungsverfahrens vor Augen zu führen. Der geeignete Zeitpunkt hierfür ist der der Aushändigung der Bauscheine. Wenn es auch nicht zugänglich erschien, die Bauscheine (als amtliche Urkunden) selbst mit solchen Hinweisen zu versehen, so steht doch nichts im Wege, bei ihrer Erteilung die Bauherren und Bauunternehmer auf die Zweckmäßigkeit der verdeckten Leitungsführung aufmerksam zu machen, zumal es sich dabei nicht um die Werbung für ein bestimmtes Fabrikat oder eine bestimmte Leistung zu Erwerbszwecken, also nicht um eine Reklame im eigentlichen Sinne handelt. Die Reichspostverwaltung hat zu diesem Zweck das beiliegende Merkblatt*) ausarbeiten lassen. Es erscheint zweckmäßig, bei der Aushändigung der Bauscheine für Neu- und Umbauten von Wohn- und Geschäftsgebäuden je ein solches Merkblatt beizufügen.

Die Merkblätter werden den Baugenehmigungsbehörden auf Anfordern von der Drucksachenstelle des Reichspostzentralamts in Berlin-Tempelhof unentgeltlich geliefert.

Im Auftrage
Eggert.

An die Herren Regierungspräsidenten usw.

*

RdErl. d. FM. vom 12. 10. 1934, betr. die Prüfung schwieriger statischer Berechnungen — V. 19. 2420 Bln./41 —.

Die bei der staatlichen Prüfungsstelle für statische Berechnungen eingehenden Anträge auf Prüfung schwieriger statischer Berechnungen sind häufig unvollständig und unübersichtlich. Hierdurch wird nicht nur die Prüfungsstelle belastet, sondern auch die Bearbeitung der Anträge verzögert. Deshalb ersuche

ich die Baugenehmigungsbehörden, vor der Weitergabe der vorgenannten Anträge darauf zu achten, daß

- a) die Bauvorlagen vollständig und die geplanten Bauwerke erschöpfend zeichnerisch dargestellt sind,
- b) die Berechnungen und Zeichnungen deutlich lesbar sind,
- c) die Berechnungen mit Seitenzahlen und bei größerem Umfang auch mit Inhaltsverzeichnis versehen sind,
- d) auf der ersten Seite der Berechnung angegeben ist, welche Belastungen zugrunde gelegt sind, ferner welche Baustoffe vorgesehen sind, und welche Festigkeiten sie haben sollen (bei Stahl Markenbezeichnung z. B. St 37 · 12, bei Beton z. B. $W_{bs} > 180 \text{ kg/cm}^2$), ferner welche zulässigen Spannungen zugrunde gelegt sind, wie hoch sich die Bodenpressung errechnet und welcher Art der Baugrund und ggf. die Grundwasserhältnisse sind, auch wie die Windkräfte aufgenommen und in den Baugrund geleitet werden sollen,
- e) bei Bauwerken mit besonderer Benutzungsart, z. B. bei Fabriken, nähere Angaben über den Betrieb, die Art und die Gewichte der aufzustellenden schweren Maschinen, der Behälter usw. gemacht sind. — Ihre Lage ist in den Zeichnungen durch skizzenhafte Darstellung der Umrisse anzugeben, ebenso sind ihre Auflagepunkte einzutragen. —
- f) die Zeichnungen das ganze Bauwerk in Grundrissen und Schnitten deutlich darstellen, auch alle erforderlichen Maße, die Stab- und Balkenquerschnitte und die Postennummern enthalten, nach denen die statische Berechnung einzuteilen ist. — Die Lage der Schnitte ist in den Grundrissen und ggf. in den anderen Schnitten anzugeben. —
- g) bei schwierigen Konstruktionen Einzelzeichnungen der wichtigsten Teile, bei allen Eisenbetonbauten Bewehrungszeichnungen vorliegen,
- h) die Zeichnungen gemäß DIN 823 gefaltet und außen mit Aufschrift versehen sind,
- i) für außergewöhnliche Formeln und Berechnungsverfahren entweder die zugänglichen Quellen (genauer Buchtitel, Verfasser, Auflage, Seite und wenn nötig Verlag) angegeben oder die Formeln soweit entwickelt sind, daß ihre Richtigkeit nachgeprüft werden kann. — Das gleiche gilt bei Übernahme von Zahlenwerten aus Tafeln usw. — Im allgemeinen sind möglichst die genormten Bezeichnungen zu verwenden (Erlaß vom 25. 2. 25 — II 9. 155 — Sonderbeilage zu den Reg.Amtsblättern*). — Außergewöhnliche Buchstabenbezeichnungen sind zu erklären. —
- k) ein Abdruck der Zulassungsurkunde beiliegt, wenn besonders zugelassene Bauweisen (Baustoffe und Bauarten) verwendet werden sollen,
- l) die nach der Gebührenordnung vom 13. 11. 1923 (Zentralbl. d. Bauverw. S. 563) vorgeschriebene Verpflichtungserklärung auf Zahlung der Gebühren beigelegt ist, wenn den Nachprüfungsantrag nicht eine staatliche Baugenehmigungsbehörde stellt. — Handelt es sich um Anträge, die nach § 16 der RGO. zu behandeln sind, so ist die entscheidende Beschlußbehörde anzugeben. —
- m) der Rohbauwert der Bauanlage angegeben ist und diese Angabe durch eine beigebrachte Berechnung, in der die ortsüblichen Preise eingesetzt sind, nachgeprüft werden kann.

Fehlen nötige Zeichnungen, Berechnungen oder sonstige Unterlagen, so haben die Baugenehmi-

*) Hier nicht abgedruckt.

*) Zentralbl. d. Bauverw. 1925, S. 170.

gungsbehörden bei Übersendung des Antrages an die Prüfungsstelle hierauf besonders hinzuweisen und für baldige Ergänzung und Nachsendung zu sorgen. Etwaigen Nachträgen haben sie die geprüften Hauptberechnungen nebst den Zeichnungen sowie die alten Prüfungsbemerkungen beizufügen. Entsprechendes gilt auch bei Um- und Erweiterungsbauten.

Erwünscht ist es, daß die Baugenehmigungsbehörden vor der Weiterleitung der statischen Berechnungen an die Prüfungsstelle zu den Belastungsannahmen und zu der Beanspruchung des Baugrundes Stellung nehmen.

Im Auftrage
Eggert.

An sämtl. RegPräs., den Staatskommissar der Hauptstadt Berlin, den Verbandspräs. in Essen, die Landräte, die Stadtkreise, die sonstigen Baugenehmigungsbehörden und die Staatshochbauämter.

*

RdErl. d. FM. vom 16.10.1934. betr. baupolizeiliche Zuständigkeiten (V 18. 2322/24).

Bericht vom 24. September 1934 — Ia Hr Nr. 2895 —.

Die Bestimmung im § 35 der Polizeiverordnung über die Einstellung von Kraftfahrzeugen (Erlaß vom 9. 5. 1931 — II 2322/2. 1)¹⁾, nach der die Befreiung von den Vorschriften in den Fällen des § 5 Abs. 1 und 3 und des Abschnittes B nur der Regierungspräsident erteilen kann, ist durch das Gesetz über baupolizeiliche Zuständigkeiten vom 15. 12. 1933 — Ges.S. S. 491²⁾ — abgeändert worden. Auch diese Dispensbefugnis steht jetzt der Baugenehmigungsbehörde zu, unbeschadet jedoch der Vorschrift des § 2 Abs. 2 des Gesetzes.

Im Auftrage
Eggert.

An den Herrn Regierungspräsidenten in Magdeburg
Abschrift zur Kenntnis.

Im Auftrage
Eggert.

An die übrigen RegPräs., den Staatskommissar der Hauptstadt Berlin u. den Verbandspräs. in Essen.

Deutsches Reich.

Reichsbahn-Gesellschaft. Ernann: a) bei der Hauptverwaltung zum Reichbahndirektor und Mitglied der Hauptverwaltung: der Reichsbahnoberrat Dr.-Ing. Adalbert Baumann; — zum Reichsbahnoberrat: der Reichsbahnrat Henkel; — b) bei der Betriebsverwaltung zum Präsidenten der RBD in Stuttgart: der Vizepräsident Honold daselbst; — zum Direktor bei der Reichsbahn: der Reichsbahnoberrat Karl Bauer in Ludwigshafen (Rhein); — zum Reichsbahnoberrat: der Reichsbahnoberrat i. R. Lauböck in München; die Reichsbahnräte Oskar Heyne, Vorstand des Betriebsamts Cottbus 2, Gengelbach, Vorstand des Betriebsamts Oberlahnstein, Elias, Dezernent des RZB in Berlin, Karl Koch, Vorstand des Neubauamts Rügendamm in Stralsund, Angres, Vorstand des Betriebsamts Düsseldorf, Dr.-Ing. Halank, Dezernent der RBD Dresden, Dr.-Ing. Kollmar, Vorstand des Betriebsamts Berlin 1, Eugen Ernst, Dezernent der Obersten Bauleitung für den Bau von Kraftfahrzeugbahnen in Frankfurt (Main), Dr.-Ing. Steinhagen, Dezernent der RBD Altona, Günther Lüttich, De-

zernent der RBD Berlin, Leiner, Dezernent der RBD Ludwigshafen (Rhein), Finner, Vorstand des Betriebsamts Landau (Pfalz), Dr.-Ing. Fey, Dezernent der RBD München, Heckel, Vorstand des Betriebsamts Dresden 2, Spröggel, Dezernent der RBD Dresden, Gruner, Vorstand des Betriebsamts Ulm, Eugen Kern, Dezernent der Obersten Bauleitung für den Bau von Kraftfahrzeugbahnen in Stuttgart, Kölmel, Vorstand des Betriebsamts Offenburg, Rochlitz, Vorstand des Betriebsamts Basel, Witzel, Vorstand des Betriebsamts Oldenburg 1, und Dr.-Ing. Frohne, Dezernent der RBD Dresden; — zum Reichsbahnrat: Reichsbahnbaumeister Johannes Krämer beim Neubauamt Berlin 1 und die technischen Reichsbahnoberinspektoren Edwin Schulz, Vorstand des Betriebsamts Mühldorf (Oberbay.), Keidel beim Betriebsamt Stettin; — zum Reichsbahnrat: die Reichsbahnoberinspektoren Kliese in Berlin, Decker und Stollberg in Essen, Georg Michel in Dortmund, Viktor Voß in Hanau, Westhoff in Bebra, Franz Happe in Halle (Saale), Wilhelm Grewe in Hannover, Kämmerling in Köln, Seddig in Königsberg (Pr.), Elkemann in Hagen (Westf.), Sosna und Stöckel in Dresden, Lenz in Gaschwitz, Eugen Wemmer in Stuttgart-Bad Cannstatt, Rometsch und Hans Zirn in Stuttgart, Möst in Heilbronn, Karl Moritz, Eppinger, Grosholz und Georg Fries in Karlsruhe, Hofheinz in Schwetzingen, Friedrich Vogt in Basel, Spanhake in Oldenburg, Christoph Müller in Erfurt, Tietzsch in Eisenach, Sandrock in Kassel, Kaffarnik in Oppeln, Piehl und Krienke in Frankfurt (Oder), Friedberger in München-Laim, Max Peter in Breslau; die technischen Reichsbahnoberinspektoren Demuth in Görlitz, Freischlad in Duisburg, Wilhelm Haupt, Pfau und Wilhelm Rübesamen in Essen, Karl Kothe in Frankfurt (Main), Oskar Schmidt in Stralsund, Albert Bertram in Wuppertal-Elberfeld, Wilhelm Miller in Augsburg, Zanner in München, Reithmann in Regensburg, Konstantin Gall und Karl Stoll in Stuttgart, Graser in Kornwestheim, Wilhelm Kaiser in Oldenburg; die Reichsbahninspektoren Pfahl in Essen und Kiessner in Ludwigshafen (Rhein).

Versetzt: die Reichsbahnoberräte Karl Schneider, Vorstand des Betriebsamts Halle (Saale) 2, als Dezernent zur RBD Wuppertal, Dr.-Ing. Paul Hoffmann, Vorstand des Betriebsamts Bremen 1, als Leiter zur Obersten Bauleitung für den Bau von Kraftfahrzeugbahnen in Stettin, Fölsing, Vorstand des Betriebsamts M.-Gladbach, als Dezernent zur Obersten Bauleitung für den Bau von Kraftfahrzeugbahnen in Frankfurt (Main), Johannes Neumann, Dezernent der Obersten Bauleitung für den Bau von Kraftfahrzeugbahnen in Frankfurt (Main), als Leiter zur Obersten Bauleitung für den Bau von Kraftfahrzeugbahnen in Breslau, Käufler, Vorstand des Betriebsamts Leipzig 4, als Vorstand des Betriebsamts Breslau 4; die Reichsbahnräte Dr.-Ing. Halank, Dezernent der RBD Wuppertal, als Dezernent zur RBD Dresden, Albert Seeger, bisher bei der RBD Hannover, zur Hauptverwaltung in Berlin, Dr.-Ing. Zinßer, bisher bei der Hauptverwaltung in Berlin, als Vorstand zum Betriebsamt Halle (Saale) 2, Karl Eitel, bisher bei der RBD Köln, als Vorstand zum Betriebsamt Altena (Westf.), Dr.-Ing. Heinrich Meyer, Vorstand des Betriebsamts Altena (Westf.), als Vorstand zum Betriebsamt Braunschweig 1, Max Müller, Vorstand des Betriebsamts Duisburg 3, als Dezernent zur RBD Essen, Ehrenberg, Vorstand des Neubauamts Driesen (Neum.), als Vorstand zum Betriebsamt

¹⁾ Zentralbl. d. Bauverw. 1931, S. 325; — ²⁾ ebenda 1933, S. 674.

Berlin 5, Steinfatt, bisher bei der RBD Essen, als Vorstand zum Betriebsamt Kassel 2, Weiler, bisher bei der RBD Oppeln, als Vorstand zum Betriebsamt Berlin 6, Wintgen, bisher bei der RBD Wuppertal, als Vorstand zum Betriebsamt Duisburg 3, Recker, Vorstand des Neubauamts Duisburg 1, als Vorstand zum Betriebsamt Köln, Reinhard, bisher beim RZB in Berlin, als Vorstand zum Betriebsamt M.-Gladbach, Albrecht Schmidt, Vorstand des Betriebsamts Allenstein 1, als Vorstand zum Betriebsamt Bremen 1, Dr.-Ing. Gerhard Schramm, bisher bei der RBD Augsburg, zur Hauptverwaltung in Berlin, Hermann Seibel, bisher bei der RBD Ludwigshafen (Rhcin), als Vorstand zum Betriebsamt Augsburg 2, Langewand, bisher bei der RBD Oldenburg, als Dezernent zur RBD Münster (Westf.); — die Reichsbahnbaumeister Dannenberg, bisher beim Neubauamt Düsseldorf 1, als Vorstand zum Neubauamt Duisburg 1, und Quarek, bisher bei der RBD Karlsruhe, zum RZB in Berlin.

Übertragen: den Reichsbahnoberräten Grabski, Dezernent der RBD Berlin, die Geschäfte eines Abteilungsleiters, Walter Binder, Vorstand des Betriebsamts Berlin 6, die Geschäfte eines Dezernenten bei der RBD Berlin, Walter Gaecks, Vorstand des Betriebsamts Stettin 2, die Geschäfte eines Dezernenten bei der RBD Stettin; — den Reichsbahnräten Johannes Kuhnke, Vorstand des Betriebsamts Berlin 5, die Geschäfte eines Dezernenten bei der RBD Berlin, Klingbeil, bisher bei der RBD Stettin, die Stellung des Vorstandes des Betriebsamts Stettin 2; — dem Reichsbahnbaumeister Stüwe in Driesen (Neumark) die Stellung des Vorstandes des Neubauamts Driesen (Neumark).

Überwiesen: der Reichsbahnoberrat Ernst Rohde, Leiter der Obersten Bauleitung für den Bau von Kraftfahrbahnen in Breslau, als Dezernent zur RBD Breslau, der Reichsbahnrat Lempe, Vorstand des Betriebsamts Braunschweig 1, als Vorstand zum Betriebsamt Braunschweig 2.

In den Ruhestand getreten: der Reichsbahndirektionspräsident Hermann Meyer, Präsident der RBD Erfurt, die Reichsbahnräte Hallstein, Vorstand des Betriebsamts Gießen 2, Putmans bei der RBD Wuppertal.

Auszeichnungen: der Präsident des Deutschen Roten Kreuzes, SKH Herzog Carl Eduard von Sachsen-Coburg und Gotha, hat mit Zustimmung des Führers und Reichkanzlers dem Direktor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft Staatssekretär a. D. Vogt und dem Reichsbahndirektor und Abteilungsleiter Geheimen Regierungsrat Dr. Beyer für ihre Verdienste um den Reichsbahn-Waisenhort die I. Klasse des Deutschen Roten Kreuzes und dem Reichsbahnoberamtmann Eugen Jaeger aus dem gleichen Anlaß die II. Klasse dieses Ehrenzeichens verliehen.

Gestorben: die Reichsbahnräte Joachim Busch, Vorstand des Betriebsamts Köln, und Franz Behrens, Vorstand des Betriebsamts Hameln.

Bayern.

Der Reichsstatthalter in Bayern hat auf Vorschlag der bayer. Landesregierung mit Wirkung vom 1. September 1934 in etatmäßiger Weise befördert: den mit dem Titel und Rang eines Regierungsoberbaurates ausgestatteten Bauamtsdirektor und Vorstand des Straßen- und Flußbauamtes Neu-Ulm Eduard Hohenleitner zum Oberregierungsrat an der Regie-

rung von Oberfranken und Mittelfranken, K. d. I.; den mit dem Titel und Rang eines Regierungsoberbaurates ausgestatteten Bauamtsdirektor und Vorstand des Kulturbauamtes Weilheim Ottmar Huß zum Regierungsoberbaurat bei diesem Amte; mit Wirkung vom 1. Oktober 1934 den mit Titel und Rang eines Oberregierungsrates ausgestatteten Bauamtsdirektor und Vorstand des Straßen- und Flußbauamtes Bamberg, Eduard Dürst, auf sein Ansuchen wegen nachgewiesener Dienstunfähigkeit mit dem Ausdruck des Dankes für seine treuen Dienste in den dauernden Ruhestand versetzt; mit Wirkung vom 1. November 1934 den mit Titel und Rang eines Oberregierungsrates ausgestatteten Regierungsbaurat I. Kl. im Staatsministerium des Innern, August Schuller, zum Bauamtsdirektor und Vorstand des Straßen- und Flußbauamtes Regensburg; in etatmäßiger Eigenschaft unter Berufung in das Beamtenverhältnis ernannt: den Bauassessor bei der Regierung von Niederbayern und der Oberpfalz, K. d. I., Otto Bauschinger, zum Regierungsbaurat am Landbauamt Amberg; den bei der Ministerialbauabteilung im Staatsministerium des Innern verwendeten Bauassessor bei der Regierung von Oberbayern, K. d. I., Karl Gsänger zum Regierungsbaurat beim Landbauamt Traunstein; den Bauassessor beim Kulturbauamt Hof Hermann Ehrmann zum Regierungsbaurat bei diesem Amt.

Kraft allgemeiner Ermächtigung durch den Reichsstatthalter in Bayern wird mit Wirkung vom 1. September 1934 der Regierungsbaurat am Landbauamt Nürnberg Dr.-Ing. Winfried Leonhardt in gleicher Diensteseigenschaft an das Landbauamt Ansbach berufen und der Regierung von Oberfranken und Mittelfranken, Kammer des Innern, zur Dienstleistung zugeteilt; mit Wirkung vom 1. November 1934 der mit dem Titel und Rang eines Regierungsoberbaurates ausgestattete Bauamtsdirektor und Vorstand des Straßen- und Flußbauamtes Regensburg, Josef Schmid, in gleicher Diensteseigenschaft an das Straßen- und Flußbauamt Bamberg in etatmäßiger Weise berufen.

Der Reichsstatthalter in Bayern hat auf Vorschlag der bayer. Landesregierung mit Wirkung vom 1. Oktober 1934 den Bauassessor bei der Regierung von Unterfranken und Aschaffenburg, K. d. I., Hans Poppel zum Regierungsbaurat am Straßen- und Flußbauamt Würzburg unter Berufung in das Beamtenverhältnis in etatmäßiger Eigenschaft ernannt.

Dem wegen Erreichung der gesetzlichen Altersgrenze mit Wirkung vom 1. November 1934 in den dauernden Ruhestand tretenden, mit Titel und Rang eines Regierungsoberbaurates ausgestatteten Bauamtsdirektor und Vorstand des Landbauamtes Amberg Ferdinand Rothe wurde für seine treuen Dienste der Dank ausgesprochen.

Sachsen.

Die Regierungsbauführer: Krauß, Wittgenstein, Schwarz, Haenel, Dr.-Ing. Rauda und Hoyer erhielten die Befugnis zur Führung der Bezeichnung „Regierungsbaumeister“.

Württemberg.

Der Reichsstatthalter hat im Namen des Reichs den im Geschäftskreis des Technischen Landesamts planmäßigen Baurat der Bes.-Gr. 4a Steinheil beim Straßen- und Wasserbauamt Ludwigsburg zum Vorstand dieses Amtes ernannt.