

# SCHLESISCHES HEIM

Monatsschrift der Wohnungsfürsorge-Gesellschaft für Oberschlesien G. m. b. H. und der Schlesisch-Heimstätte Provinziellen Wohnungsfürsorge-Gesellschaft m. b. H. Mitteilungsblatt für die schlesischen Baugenossenschaften

Herausgeber: Dr. Immenkötter-Oppeln und Dr. Dunaj-Breslau  
Verlag: Wohnungsfürsorge-Gesellschaft f. Oberschles.-Oppeln

Nachdruck bedarf in jedem Fall besonderer Vereinbarung

Jahrgang 11

Mai 1930

Heft 5

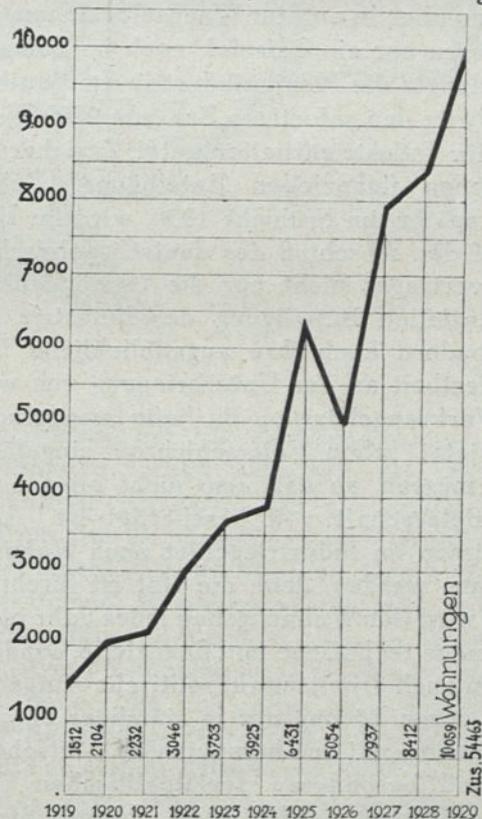
## 10 JAHRE OBERSCHLESISCHER WOHNUNGSBAU

Vom Bezirkswohnungsaufsichtsbeamten Regierungs- und Baurat MÜLLER-Oppeln.

Durch Gesetz vom 14. Oktober 1919 erhielt Oberschlesien die provinzielle Selbständigkeit. Der Aufbau der Provinz Oberschlesien konnte aber erst nach Klärung der politischen Verhältnisse, nach der Abstimmung und dem Abrücken der Besatzung beginnen. Die anfängliche Lähmung auf allen Gebieten des öffentlichen Lebens und die Forträumung der Trümmerreste währte sogar noch bis zum Jahre 1924. Erst im Jahre 1925 konnte Oberpräsident Dr. Proske im Verein mit den politischen, kommunalen und wirtschaftlichen Vertretern Oberschlesiens mit dem „Oberschlesischen Programm“ für den Wiederaufbau und den Neuaufbau Oberschlesiens hervortreten. Dieses Programm war der Ausgangspunkt für die alsbald einsetzende Grenzhilfe von Reich und Staat geworden. Diese Entwicklung zeigt sich nicht nur im Aufbau der Verwaltung, der Wirtschaft und des kulturellen Lebens, sondern kommt auch in der Kurve der ober-schlesischen Wohnungsproduktion in den Nachkriegsjahren zum Ausdruck: mit dem Jahre 1925 beginnt ein zunächst noch schwankender, dann aber stetig zunehmender Aufstieg. Während im Jahre 1919 nur 1500 Wohnungen in Oberschlesien gebaut worden sind, waren es 1925 schon 6400 und 1929 sogar mehr als 10000 Wohnungen. Insgesamt sind 54465 Wohnungen in den Nachkriegsjahren in Oberschlesien gebaut worden.

Wenn der ober-schlesische Wohnungsbau heute nicht mehr so sehr im Vordergrund des öffentlichen Interesses steht wie etwa zur Zeit der erregten Flüchtlingsversammlungen von 1922, und

Anzahl der in den Nachkriegsjahren in Oberschlesien baupolizeilich abgenommenen Wohnungen.



Aufgestellt, Oppeln den 15. März 1930.

wenn der Behebung des Wohnungsmangels in der Denkschrift über das zehnjährige Bestehen der Provinz Oberschlesien kein besonderes Kapitel gewidmet ist, so könnte man annehmen, daß die Behebung der Wohnungsnot als eins der

dringlichsten Aufbauprobleme der Provinz Oberschlesien aufgehört hat zu existieren. Das wäre in der Tat die höchste Anerkennung für den Wohnungsbau, der mit der Lösung des Problems dann seine Schuldigkeit getan hätte. Leider aber bleiben die tatsächlichen Verhältnisse in der Entwicklung der Wohnungswirtschaft hinter dem Scheinerfolge der Erstellung von einer großen Zahl von Wohnungen weit zurück. Wohnungsnot ist in erhöhtem Maße jetzt Ausdruck der Wirtschaftsnot geworden. Das Niveau der Leistungsfähigkeit von Bauherren und Mietern ist durch das Siechtum der Wirtschaft arg gesunken. Wieder stehen wir vor einem ober-schlesischen Programm, das des Oberpräsidenten Dr. Lukaschek, welches einen vielleicht noch ernstern Anlaß als das frühere hat, nämlich die Gefahr des Zusammenbruchs der Kommunal-finanzen und der Bedrohung des gesamten Wirtschaftslebens in den Ostprovinzen überhaupt. Solche ungeheuren allgemein volkswirtschaftlichen Probleme gehen naturgemäß weit über den Aufgabenkreis des Wohnungsbaues hinaus. Sie stehen aber in engster Wechselbeziehung zu ihm. Hierzu nur ein Beispiel: noch im Sommer 1929 verlangte die Montanindustrie um Beuthen und Gleiwitz den sofortigen Bau von 2000 Wohnungen für Industriearbeiter unter Zusicherung der eigenen finanziellen Beteiligung. Schon  $\frac{1}{2}$  Jahr später, im Frühjahr 1930, wird im Hinblick auf den Abschluß des deutsch-polnischen Handelsvertrages nicht nur die Unmöglichkeit der finanziellen Beteiligung der Industrie erklärt, sondern auch ihre augenblickliche Uninteressiertheit an der Unterbringung von weiteren Werksangehörigen, da beim mangelnden Absatz jetzt schon Feierschichten eingeführt werden müssen, so daß also nicht einmal die jetzige Belegschaft voll beschäftigt ist. Und doch müssen im Industriegebiet noch Wohnungen gebaut werden, denn die Not ist fürchterlich. So wird der Wohnungsbau jedes Jahr nicht nur vor neue technische und finanzielle, sondern vor allem auch arbeitsmarktpolitische Aufgaben gestellt, deren Lösung nur in ständiger engster Fühlungnahme mit den kommunalen, wirtschaftlichen und besonderen sozialpolitischen Vertretern gefunden werden kann. Hierzu bietet vor allem auch der Siedlungsbeirat Gelegenheit, der im Frühjahr jedes Jahres vom Oberpräsidenten einberufen wird. Dabei entwickeln sich regelmäßig starke Gegensätze in der Auffassung über die Zweckmäßigkeit einer stärkeren Förderung des Wohnungsbaues in den größeren Städten oder auf dem Lande. In diesem fried-

lichen Wettbewerb einen Ausgleich zu schaffen, war und ist ständige Aufgabe der staatlichen Wohnungspolitik. Wie der geographische Plan zeigt, verteilt sich das Netz der Wohnungsbautätigkeit annähernd gleichmäßig über ganz Oberschlesien etwa im Verhältnis der Bevölkerungsziffern in den einzelnen Stadt- und Landkreisen. Naturgemäß konzentrieren sich die Wohnungsbauquadrate im Industriegebiet, aber auch die nördlichen Teile des Bezirks mit vorwiegend landwirtschaftlicher Struktur sind dabei nicht zu kurz gekommen. Namentlich zeigt die Wohnungsproduktion im Landkreise Oppeln mit annähernd 6000 Wohnungen, daß die Förderung der Wohnungsbautätigkeit durch Reichs- und Staatsmittel in Ergänzung der auf dem Lande äußerst wirksamen Selbsthilfe durchaus den arbeitsmarkt- und wohnungs-politischen Bedürfnissen Rechnung getragen hat. Auch die tabellarische Übersicht über das Ergebnis der Erhebungen für die Zwecke des Preußischen Statistischen Landesamtes rechtfertigt die staatlichen Maßnahmen der ausgleichenden Wohnungsbauförderung in der Stadt und auf dem Lande. Der Zugang an Wohnungen von 1919 bis 1929 beträgt bei den Stadtkreisen 21 460, bei den Landkreisen 33 005. Mit dem Erfolge, daß wenigstens die Unterbringung der in den Städten massierten Flüchtlinge als Problem im großen und ganzen aufgehört hat. Und langsam lösen sich auch bereits die Ketten der Wohnungszwangsbewirtschaftung von den Gemeinden bis zu 8000 Einwohnern, also auf dem Lande, wo die Besserung der Wohnungsverhältnisse erhebliche Fortschritte gemacht hat. Das bedeutet indessen keine Beseitigung der Wohnungsnot auf dem Lande überhaupt, denn Mieterschutz und Reichsmietengesetz haben selbst auch in kleineren Gemeinden noch nach wie vor volle Bedeutung.

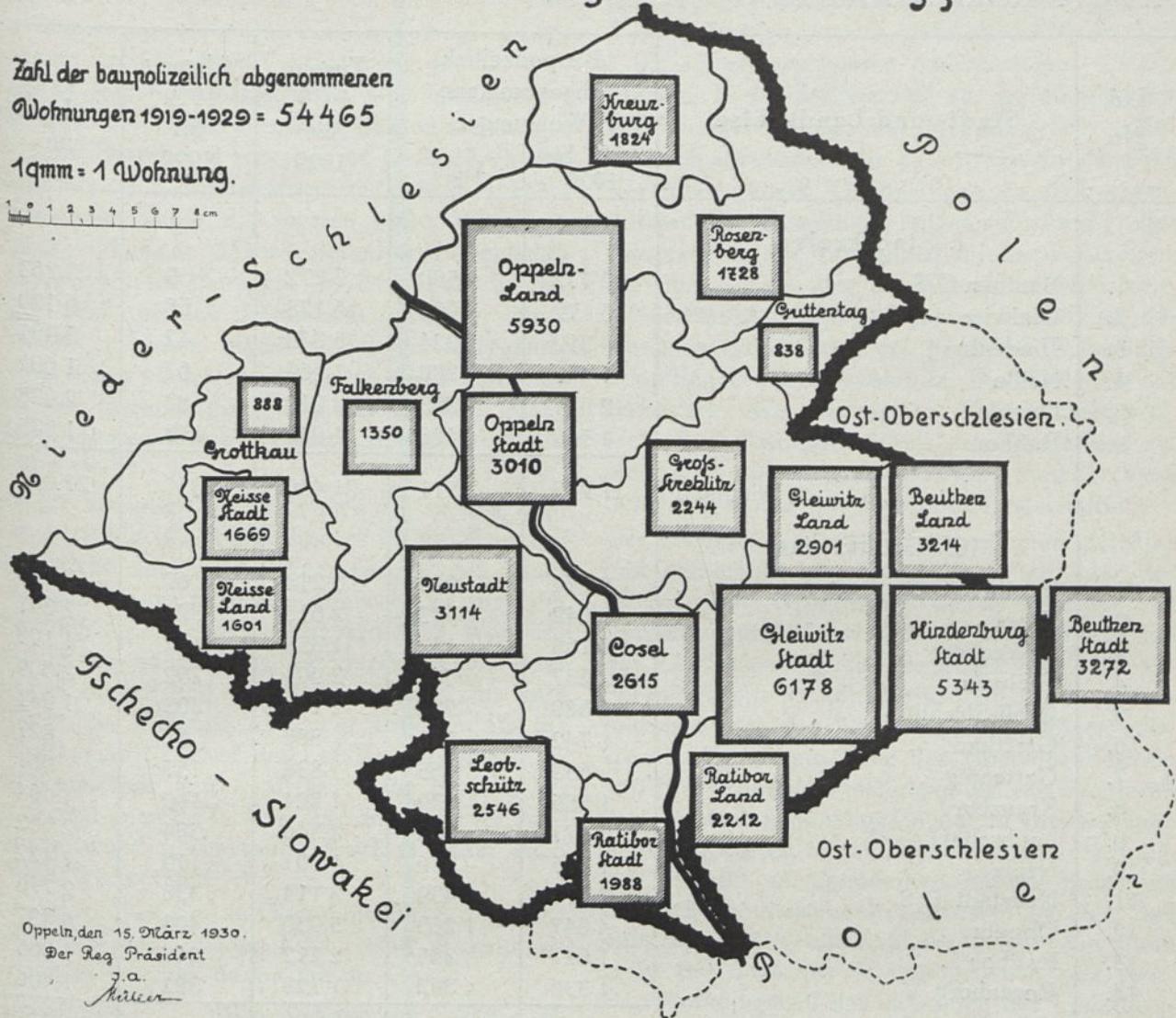
Zweifellos kann für die 3 letzten Jahre eine aktive Wohnungsbilanz festgestellt werden, denn der laufende, jährlich neu entstehende Bedarf umfaßt etwa 6500 Wohnungen, die durch die Wohnungsproduktion um durchschnittlich 2000 Wohnungen überschritten wurden. Endlich scheint auch der weitere Flüchtlingszustrom, der jährlich noch 1500 Familien betrug, im Abnehmen begriffen zu sein, was sicher auch auf die Veränderung der Wirtschaftsverhältnisse in Ost- und Westoberschlesien zurückzuführen ist. Durch den Bau von insgesamt rund 54 000 Wohnungen nach dem Kriege sind mindestens 200 000 Menschen wohnlich untergebracht worden, das bedeutet bei einer Einwohnerzahl von

# Der oberschlesische Wohnungsbau in den Nachkriegsjahren.

Zahl der baupolizeilich abgenommenen  
Wohnungen 1919-1929 = 54 465

1 qmm = 1 Wohnung.

1 0 1 2 3 4 5 6 7 8 cm



Oppeln, den 15. März 1930.

Der Reg. Präsident

J. a.

*Müller*

1 379 268 Köpfen im Jahre 1929 mehr als  $\frac{1}{7}$  der Bevölkerung.

Durch die Betreuung von mehr als 10 000 Wohnungen seit dem Jahre 1922 hat die Wohnungsfürsorge-Gesellschaft für Oberschlesien hervorragenden Anteil an dem oberschlesischen Wohnungsbau, an der Hebung der Wohnungsverhältnisse in sozial-politischer und baukultureller Hinsicht genommen. Sie wird auch weiterhin bei solider Geschäftsführung ihre Bedeutung behalten. Gerade das Hervortreten vieler anderer Baugesellschaften in den beiden letzten Jahren bezeugt das Bedürfnis einer zusammenfassenden und möglichst einheitlichen Betreuung. Ganz besonders aber beweist der Zusammenbruch zahlreicher privater und genossenschaftlicher Bauvorhaben die Notwendigkeit einer straffen Führung. Die in letzter Zeit auf allen Gebieten der Wohnungs- und Bauwirtschaft eingerissene Unklarheit und

Unordnung hat der Bezirksregierung außerordentliche Lasten auferlegt. Der Regierungspräsident hat daher das allergrößte Interesse daran, die Wohnungsfürsorge-Gesellschaft als Instrument der praktischen Durchführung der staatlichen Wohnungspolitik bald wieder voll aktionsfähig zu machen, nicht um ihr eine übertragene Monopolstellung zu geben, sondern nur um denen, die sich selbst nicht helfen können, mit finanzieller Betreuung und bauberatend zur Seite zu stehen. Dies bezieht sich beispielsweise unter allen Umständen auf den Landarbeiterwohnungsbau, für den kein anderer geeigneter Träger vorhanden ist, aber auch auf die zahlreichen privaten Einzelbauherren und Genossenschaften, namentlich auf dem Lande, wo in Ermangelung einer geeigneten Bauberatung teilweise immer noch wenig erfreuliche Siedlungsbilder mit öffentlichen Mitteln unterstützt werden.

**ÜBERSICHT ÜBER DIE VERMEHRUNG DES OBERSCHLESISCHEN WOHNUNGSBESTANDES  
IN DEN NACHKRIEGSJAHREN**

Lfd. Nr.	Stadt- und Landkreise	Baupolizeilich abgenommene Wohnungen		Zugang 1919 bis 1929	Abgang 1919 bis 1929	Ver- mehrung um
		1919 bis 1928	1929			
<b>I. Stadtkreise.</b>						
1.	Beuthen O/S. . . . .	2 772	500	3 272	9	3 263
2.	Gleiwitz . . . . .	5 172	1 006	6 178	58	6 120
3.	Hindenburg . . . . .	4 319	1 024	5 343	42	5 301
4.	Neiße . . . . .	1 469	200	1 669	67	1 602
5.	Oppeln . . . . .	2 657	353	3 010	82	2 928
6.	Ratibor . . . . .	1 560	428	1 988	113	1 875
Summe I		17 949	3 511	21 460	371	21 089
<b>II. Landkreise.</b>						
1.	Beuthen O/S. . . . .	2 274	940	3 214	69	3 145
2.	Cosel . . . . .	2 042	573	2 615	324	2 291
3.	Falkenberg . . . . .	1 168	182	1 350	157	1 193
4.	Gleiwitz . . . . .	2 237	664	2 901	292	2 609
5.	Groß-Strehlitz . . . . .	1 689	555	2 244	303	1 941
6.	Grottkau . . . . .	742	146	888	61	827
7.	Guttentag . . . . .	683	155	838	157	681
8.	Kreuzburg . . . . .	1 585	239	1 824	160	1 664
9.	Leobschütz . . . . .	2 177	369	2 546	384	2 162
10.	Neiße . . . . .	1 375	226	1 601	179	1 422
11.	Neustadt O.S. . . . .	2 675	439	3 114	338	2 776
12.	Oppeln . . . . .	4 647	1 283	5 930	493	5 437
13.	Ratibor . . . . .	1 827	385	2 212	247	1 965
14.	Rosenberg . . . . .	1 336	392	1 728	322	1 406
Summe I		26 457	6 548	33 005	3 486	29 519
Summe I u. II		44 406	10 059	54 465	3 857	50 608

Aufgestellt: Oppeln, den 15. März 1930.

Was die oberschlesischen Baugenossenschaften mit der Errichtung von 6000 Wohnungen, die Deutsche Land- und Baugesellschaft mit nahezu 3000 gesellschafts- und reichseigenen Wohnungen, die Dewog mit 550 Wohnungen und der „Gemeinnützige Wohnungsbau Oberschlesien“ mit zunächst 150 Wohnungen in diesen Jahren des Aufbaues geleistet haben, verdient volle Anerkennung. Während sich aber die Bautätigkeit der Großbauherren hauptsächlich den Städten, und zwar aus Gründen der erhöhten Rentabilität dem mehrgeschossigen Häuserbau zugewendet hat, muß in diesem Zusammenhange die unendlich viel mühsamere Betreuung der in den Landkreisen zerstreuten 3000 Landarbeiterwohnungen, wie sie in vorbildlicher Baugestal-

tung von der Wohnungsfürsorge - Gesellschaft durchgeführt worden ist, besonders hervorgehoben werden.

Aus Mitteln der wertschaffenden Arbeitslosenfürsorge wurden gefördert:

	Eigen- heime	Werk- wohnungen
Im Rechnungsjahre 1924	695	168
„ „ 1925	643	65
„ „ 1926	307	80
„ „ 1927	273	77
„ „ 1928	292	57
„ „ 1929	226	26*)
Summa	2436	474

\*) bis 31. 12. 1929

Wenn nach dieser Tabelle von einem Jahr zum anderen ein gewisser Rückgang an Landarbeiterwohnungsbauten eingetreten ist, so liegt dies an der ständigen Verringerung der zur Verfügung gestellten Mittel unter gleichzeitiger Erhöhung der für die einzelnen Bauten aufzuwendenden Beträge. Fernerhin ist auch durch den Bau von 2436 Eigenheimen und 474 Werkwohnungen im Laufe der letzten sechs Jahre mit dazu beigetragen worden, den allerdringendsten Ansprüchen zu genügen. Es ist nur zu hoffen, daß auch in den kommenden Jahren diese Aktion mit dem gleichen Erfolge fortgesetzt wird, wenn auch zunächst noch die Aussichten für die Bereitstellung von ausreichend hohen Kontingenten durch die Zentralbehörden recht trübe sind.

Leider kommen die als Zugang in den Jahren 1919 bis 1929 bezeichneten 54 465 Wohnungen nicht restlos der Vermehrung des Wohnungsbestandes zugute, sondern es ist noch der ziemlich erhebliche Verlust von 3857 Wohnungen davon abzuziehen, die durch Verfall oder Brand in Abgang gekommen sind. Das sind 7 v. H. des Zugangs, und zwar entfielen auf die Stadtkreise 371, auf die Landkreise 3486, also ein Verhältnis von 1 : 10 bei einer Einwohnerzahl von nur 1 : 2. Die Vermehrung des Gesamtwohnungsbestandes beträgt daher rund 50 000 Wohnungen.

Im Jahre 1929 sind in Oberschlesien durch Neubau in Wohngebäuden allein 9148 Wohnungen errichtet worden, davon durch:

Gemeinden . . .	1008 Wohnungen	= 10,9 v. H.
Bauvereinigungen	2534	= 27,7 v. H.
sonstige private Bauherren . . .	5606	= 61,4 v. H.

Es ist ungefähr dasselbe Verhältnis wie im Jahre 1928 geblieben. Die Bautätigkeit der privaten Einzelbauherren war besonders auf dem Lande erfolgreich. Neben der Erstellung von 300 Landarbeiterwohnungen in Heimstätten sind in den Landkreisen auf dem Wege der Selbsthilfe mit nur geringer Unterstützung durch Hauszinssteuerhypotheken oder verbilligte Sparkassenhypotheken vorwiegend Kleinhäuser errichtet worden. Zweifellos liegt hierin ein volkswirtschaftlich bedeutender Erfolg.

Die private Bautätigkeit hat sich gerade in all den Fällen bewährt, wo der Bauherr sich auf die Errichtung eines kleinen Eigenheims, allenfalls mit Einliegerwohnung, beschränkte. Hier sind finanzielle Schwierigkeiten kaum aufgetreten. Diesem Verfahren ist der

hohe Prozentsatz der Flachbauten an der Gesamtproduktion zu verdanken. Von 3644 neuen Wohngebäuden waren 3168 Kleinhäuser mit 1 bis 2 Wohngeschossen und höchstens 4 Wohnungen. In den Städten war der Anteil an mehrgeschossigen Bauten naturgemäß größer. Hier waren insbesondere die an ausgebauten Straßen liegenden teuren Grundstücke baulich auszunutzen. Die Gemeinden hatten selbst ein großes Interesse an der Schließung solcher Baulücken, um den Ausbau der Stadt auch in wirtschaftlicher Beziehung durch bessere Ausnutzung der Versorgungsleitungen zu fördern. Allerdings überstiegen die Aufgaben der Durchführung des Baues von mehrgeschossigen Mietshäusern vielfach die Leistungsfähigkeit der Bauherren, zumal bei den im vergangenen Jahre aufgetretenen Schwierigkeiten der Hypothekenbeschaffung.

Der friedliche Wettbewerb zwischen privater und gemeinnütziger Bautätigkeit ist einer der gesündesten Grundsätze der Wohnungs- und Bauwirtschaft. Er wird daher nach dem Grade der Leistungsfähigkeit der einen oder der anderen Gruppe in annähernd dem gleichen Verhältnis wie in den Vorjahren zu verfolgen sein. Gerade das letzte Jahr der Höchstproduktion von 10 000 neuen Wohnungen hat mit den durch verschiedene ungünstige Umstände entstandenen Schwierigkeiten in der Hypothekenbeschaffung, des Vorgriffs der Gemeinden und der Belastung durch hohe Zwischenkreditzinsen gezeigt, daß eine möglichst große Zahl der Wohnungen allein nicht das Ziel des Wohnungsbaues sein darf. Der Wohnungsbau hat sich auch der Leistungsfähigkeit der Mieter anzupassen, die ihrerseits ihre Ansprüche an Wohnraum und an Ausstattung auf das durchaus notwendige Maß herabsetzen müssen. Der katastrophale Ausfall von Mieten infolge der Arbeitslosigkeit in der ober-schlesischen Industrie ist überdies nicht wieder einzuholen. Die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Mieter kann allerdings erst aus einer Wiederbelebung der Gesamtwirtschaftsverhältnisse erhofft werden. Von den bei der Durchführung von öffentlichen Aufgaben so gewaltigen Umfanges nicht vermeidbaren Erschütterungen und Rückschlägen im einzelnen abgesehen, darf mit Befriedigung festgestellt werden, daß der ober-schlesische Wohnungsbau die der Provinz Oberschlesien zugewendeten Reichs- und Staatsmittel ebenso wie die eigenen finanziellen Kräfte im Sinne des Aufbaues von Wirtschaft, Kultur und Volksgesundheit nützlich verwendet und damit segensreiche Grenzlandarbeit für die deutsche Allgemeinheit geleistet hat.

# STÄDTEBAU UND BERGBAU IM OBERSCHLESISCHEN INDUSTRIEGEBIET

Von Dr.-Ing. GOBBIN, Oppeln.

Das gesamtoberschlesische Industrie-Gebiet, West- und (polnisch) Ostoberschlesien stellt sich uns als eine große, dem Walde abgerungene, geschlossene Siedlungsoase dar. Erz- und vor allem Kohlenreichtum regte die dichte, deutsche Besiedlung dieses Landesteiles an.

Das gesamte deutsch-polnisch-mährische Kohlenbecken umfaßt etwa 8500 qkm, die 1914 auf folgende Staaten entfielen:

Deutschland . . . . .	2850 qkm = 34 v. H.,
Österreich . . . . .	5250 qkm = 62 v. H.,
Rußland . . . . .	400 qkm = 4 v. H.

Nach der Aufteilung der österreichischen Monarchie in die „Nachfolgestaaten“ und Abtrennung des Hultschiner Ländchens von Preußen verteilte sich das Kohlenbecken auf:

Deutschland . . . . .	2800 qkm = 33 v. H.,
Polen . . . . .	4400 qkm = 52 v. H.,
Tschechoslowakei . . . . .	1300 qkm = 15 v. H.

Nach Teilung Oberschlesiens in das deutsch gebliebene Westoberschlesien und das dem polnischen Staat zugesprochene Ostoberschlesien ergibt sich heute diese Aufteilung:

Deutschland . . . . .	600 qkm = 7 v. H.,
Polen . . . . .	6600 qkm = 78 v. H.,
Tschechoslowakei . . . . .	1300 qkm = 15 v. H.

Deutschland ist also anteilmäßig an die Stelle Rußlands getreten. Das verbündete Deutschland und Österreich nannten früher 96 v. H. des Kohlenbeckens ihr eigen, heute behaupten Polen und Tschechoslowakei 93 v. H. Wir stehen also vor einer völligen Verschiebung der Machtverhältnisse der schwerindustriellen Basis des südöstlichen Mitteleuropas.

Nach sachverständigen Schätzungen beträgt der Kohlenvorrat des deutsch-polnischen Kohlenbeckens bis in 1000 m Teufe:

West-Oberschlesien (Deutschland)	9 Milliarden Tonnen,
Ost-Oberschlesien (Polen)	49 Milliarden Tonnen.

Deutschland hat von seinem oberschlesischen Kohlenreichtum nur etwa  $\frac{1}{5}$  behalten und  $\frac{4}{5}$  an Polen abtreten müssen, das schon vor dieser Teilung mehr als die Hälfte des gesamten deutsch-polnisch-mährischen Kohlenbeckens besaß. Bei der jetzigen jährlichen Förderleistung des deutschen Reviers von etwa 20 Millionen Tonnen (1929 wurden sogar 22 Millionen Tonnen gefördert) reichen die in der Hauptsache nur

abbauwürdigen Kohlenvorräte der Mulden- und Sattelflözgruppe noch auf etwa 140 Jahre, einen im Völkerleben recht kurzen Zeitraum. Es ist also verständlich, wenn von allen einsichtigen Wirtschaftlern aus nationalen Gründen gefordert wird, daß die Abbaumöglichkeiten des westoberschlesischen Bergbaus möglichst wenig durch Rücksichtnahme auf andere Belange erschwert oder gar vermindert werden, damit die anstehenden Kohlenvorräte ohne größere Verluste gehoben werden können.

Die Verhältnisse liegen hierbei in Oberschlesien insofern außergewöhnlich, als in einem einzigartigen geologischen Reichtum die Gesamtmächtigkeit des Kohlenvorkommens bis in 1000 Meter Teufe rund 40 m beträgt, wobei einzelne Flöze eine Mächtigkeit bis zu 10 und 12 m aufweisen. Beim Abbau solch mächtiger Flöze fällt wenig taubes Gestein an, das man zum Versetzen der abgebauten Flözteile verwenden könnte. Es wird daher in großem Umfang der sogenannte Bruchbau betrieben, bei dem man das Gebirge über dem ausgekohlten Raum hereinbrechen läßt. Bei der Art des oberschlesischen Deckgebirges übt dieser Bruchbau seine deutlichen Wirkungen auch an der Tagesoberfläche aus, die teilweise recht erhebliche Einsenkungen zeigt. Die bekannten in diesen Einsenkungen sich bildenden Bruchteiche sind charakteristisch für das Landschaftsbild des oberschlesischen Reviers. Daß durch dieses Einsinken der Erdoberfläche die auf ihr errichteten baulichen Anlagen stark in Mitleidenschaft gezogen werden, ist begreiflich. Man kann ohne Übertreibung von schwimmenden Ortschaften auf schwankendem Boden sprechen. Die Häuser bekommen Risse, deren Bildung man durch gegenseitige Verankerung der Umfassungswände zu verhindern sucht. Wasser-, Gas- und Kanalisationsleitungen werden gestaucht oder zerrissen u. a. m.

Es bestehen also zwischen Bergbau und Besiedlung des oberschlesischen Reviers ganz unmittelbare Zusammenhänge, die der wirtschaftlich denkende Städtebauer sehr wohl beachten muß, wenn er nicht in die größten Konflikte geraten will.

Natürlich kann man technisch diesem Einsinken der Erdoberfläche über den abgebauten Flözen begegnen, indem man das hangende Gebirge

nicht hereinbrechen läßt, sondern die entstandenen Hohlräume durch von außen hereingebrachte Versatzmittel, in erster Linie Sand, ausfüllt. Das Verfahren ist aber ziemlich kostspielig und findet eine weitere Verteuerung darin, daß in der Nähe des Reviers nur wenige brauchbare Sandlager vorhanden sind, deren Abbau in einigen Jahren beendet sein dürfte, so daß der oberschlesische Bergbau dann gezwungen sein wird, notwendigen Sandversatz aus der Oderniederung, 45 km westlich des Reviers, heranzuholen.

Man kann auch unter der bebauten Erdoberfläche in großem Maßstabe Sicherheitspfeiler stehen lassen, die man nicht auskohlt, um ein Einsinken der Erdoberfläche zu vermeiden. Dieses volkswirtschaftlich kostspielige Mittel dürfen wir in dem kleinen uns verbliebenen Kohlenrevier nur noch in geringem Umfange anwenden, wenn wir die Ausbeutungsmöglichkeit von etwa 140 Jahren nicht stark vermindern wollen.

Wir müssen also den verbliebenen Kohlenvorrat möglichst restlos abbauen und jede irgend vermeidbare Verteuerung des Abbaues ausschalten, wenn wir bei der verkehrsgeographischen Lage des Reviers zu den billigen Massentransportmitteln mit den oberschlesischen Kohlen auf dem deutschen und mitteleuropäischen Markt wettbewerbsfähig bleiben wollen.

Es hat sich im Laufe der Entwicklung nicht vermeiden lassen, daß über dem Kohlenvorkommen zahlreiche Industrieanlagen und zahlreiche Ortschaften als Wohnstätten der Bergarbeiter und Industriearbeiter entstanden bzw. sich vergrößerten. Man brauchte ja zur Zeit des ungeteilten Oberschlesiens bei den gewaltigen Kohlenvorräten keine begründete Sorge vor einer weiteren Zukunft zu haben und konnte sich auch über den mächtigen Flözen über Tage ausbreiten und entsprechende Sicherheitspfeiler stehen lassen. Diese Ortschaften sind da und nicht auszulöschen. Andere Ortschaften in geringerer Häufigkeit liegen außerhalb des Kernreviers, je weiter von ihm entfernt, um so bäuerlicher bewohnt.

Für den Siedlungsfachmann und Städtebauer sind also zwei grundsätzlich verschiedene Siedlungstypen zu unterscheiden:

1. Vorhandene Ortschaften im Kernrevier,
2. vorhandene und neu anzulegende Ortschaften außerhalb des Kernreviers.

Die Ortschaften im Kernrevier wird man bewußt in ihrem horizontalen Wachstum auf den

jetzigen Umfang begrenzen und ein unerbittliches „bis hierher und nicht weiter!“ sagen müssen, ihnen dagegen im vertikalen Aufbau gewisse Zugeständnisse machen dürfen, die im allgemeinen durch einen neuzeitlichen Städtebau versagt werden. Außerhalb des Kernreviers dagegen wird man eine gesunde horizontale Erweiterung der Ortschaften anstreben und im Bedarfsfall auch völlige Neusiedlungen anlegen können.

Es ist nunmehr wichtig, die Grenze des Kernreviers kennen zu lernen, die nur aus den Lagerungsverhältnissen der oberschlesischen Steinkohle zu verstehen ist. Ein Profilschnitt durch das oberschlesische Kohlenrevier zeigt die muldenförmige Lagerung der Kohlenflöze, die am Muldenrand steil aufsteigen und hier einen geologischen Sattel, die sogenannten Sattelflöze, bilden. Es werden drei Gruppen von Kohlenflözen unterschieden: die Muldengruppe, die Sattelflözgruppe und die Randgruppe. Die oben beschriebenen mächtigen Flöze mit den starken Abbauwirkungen auf die Tagesoberfläche liegen in der Muldengruppe und Sattelflözgruppe, während in der kohlenarmen Randgruppe diese Folgeerscheinungen nicht auftreten.

Die Kenntnis des Verlaufs des Ausgehenden der alles beherrschenden Sattelflözgruppe ist für die Besiedlung des Industriegebietes ungemein wichtig. Es wird bezeichnet durch ein Band, welches von der neuen polnischen Grenze bei Radzionkau in einem großen nach Südosten offenen Bogen nördlich Miechowitz — östlich Rokittnitz — Ostteil Mikultschütz — Mitte Hindenburg — südlich Sosnitza — Schönwald verläuft. In der Gegend westlich von Hindenburg ist der Abbau bereits nach Westen in die Randgruppe bis etwa zur Linie Mikultschütz — Mathesdorf — Sosnitza — Ellguth-Zabrze — Schönwald vorgedrungen. Dem Verlauf dieses Bandes folgt auch die Wasserschutzgrenze, auf deren Bedeutung hier nicht näher eingegangen werden soll. Sie trennt als exakte Grenze gleichfalls die beiden verschiedenen Siedlungsgebiete und wird bezeichnet durch die Linie: Kirche Radzionkau — Schloß Rokittnitz — Kirche Mikultschütz — katholische Kirche Gleiwitz.

Als maßgebender Grundsatz hat zu gelten, daß eine weitere horizontale Bebauung südlich und östlich des beschriebenen Bandes mit Rücksicht auf den Bergbau unter allen Umständen zu unterbleiben hat, daß dagegen das Gebiet nördlich und westlich des Bandes mit wenigen Einschränkungen als bebauungsfähig anzusehen ist.

Dieses Zugeständnis an den Bergbau im Kernrevier läuft auf eine gewaltige Bevorrechtung des Besitzers des Bergwerkseigentums hinaus, auf eine Bevorrechtung, die privatwirtschaftlich als ein Mehr an Vermögen gebucht werden muß. Dieses Zugeständnis kann natürlich nur die bauliche Erweiterung der Ortschaften betreffen, während die Inanspruchnahme des die Ortschaften umgebenden, von Bebauung frei zu haltenden, Geländes zu andern Zwecken für die Bewohner

„auf die andere Seite der Wasserschutzgrenze“ treiben könnte. Bestrebungen dieser Art der Aussiedlung haben sich in den letzten Jahren bereits in kleinem Umfange gezeigt, konnten aber nur ein Versuch in kleinem Maßstabe bleiben, da sich dieser schöne und gesunde Gedanke wirtschaftlich in großem Stil sehr schwer durchführen läßt. Er braucht an sich an der Aufbringung der Neubaumittel selbst nicht zu scheitern. Diese dürfte man für eine plan-



möglich sein muß. Hier darf von seiten des Bergbaus entsprechend seinen Gewinnen auf der einen Seite ein großes Entgegenkommen erwartet werden. Bei diesem Ausgleich zwischen den Interessen der Produktion und den sozialen Interessen der Bevölkerung können um die Ortschaften leicht Grünflächenringe aus Kleingärten, Spielplätzen, Sportplatzanlagen geschaffen und die Wälder und Niederungen zwischen den Ortschaften als Erholungsgrün organisch mit diesen Anlagen verbunden werden. Mit Rücksicht auf den Bergbau muß also von einer horizontalen baulichen Erweiterung der Ortschaften im Kernrevier abgesehen werden. Im Interesse einer gesunden Siedlungspolitik wäre es daher sehr zu begrüßen, wenn man über diese Ortschaften eine Bausperre verhängen könnte, d. h. dort überhaupt keine Neubauten mehr zulassen würde und eine ganz großzügige Politik der Aussiedlung aus dem Kernrevier

mäßige, auf Jahre verteilte Aktion, wohl bereitstellen können, denn sie sind auch jetzt, allerdings vielfach zersplittert, vorhanden. Sehr viel schwieriger ist dagegen die Verkehrsfrage für die Arbeitermassen zu lösen, die in gesunden Außensiedlungen am Rande des Kernreviers wohnen sollen, jedoch ihre Arbeitsstätten im Revier haben, wo die Zechen und viele schwerindustrielle Betriebe liegen und auch in Zukunft liegen bleiben müssen. Die Entfernung von den möglichen Außensiedlungen zu den Arbeitsstätten würde i. M. etwa 8 km betragen. Hinreichende Verkehrsverbindungen fehlen noch zum großen Teil, würden aber geschaffen werden können. Die Überwindung dieser Entfernung ist auf die Dauer nur durch ein zweckmäßig entwickeltes Netz von Überlandbahnen möglich. (Ich vermeide den Ausdruck „Straßenbahnen“, denn dieses Verkehrsmittel würde, zumal als Bahn im Straßen-

körper, nicht die erforderliche Geschwindigkeit entwickeln können, um die Entfernung Wohn-Arbeitsstätte in einer annehmbaren Zeit zu bewältigen.)

Diese Überlandbahnen müßten allerdings ähnlich wie die Berliner Vorortbahnen erhebliche Zuschüsse aus der allgemeinen Wirtschaft erhalten oder sie würden, wenn sie ohne solche Zuschüsse rentierlich sein sollen, Tarife haben müssen, die unter den gegenwärtigen Lohnverhältnissen für die Masse der Arbeiter nicht tragbar sind. Dadurch wird das Wohnen in den gesunden, schönen Außensiedlungen zu teuer sein. Wie ungemein die Straßenbahn-Fahrtkosten Wohnstätte—Arbeitsstätte die gesunde Siedlungspolitik erschweren können, zeigt das Beispiel der Siedlung Helenenhof, nördlich von Rokittnitz. Hier ist eine der besten Außensiedlungen im Entstehen, die mustergültige Arbeiterwohnungen zu 35,— RM Monatsmiete aufweist. Die Arbeiterwochenkarte der Straßenbahn von Helenenhof beispielsweise nach Karf (8 km) kostet 2,— RM. Das bedeutet eine Mietverteuerung, wenn nur ein Glied der Familie täglich diese Fahrt machen muß, von 25 v. H. Die Siedlungstätigkeit wird hierdurch ganz außerordentlich gehemmt, weil solche Mieten bei einem Durchschnittseinkommen des Bergarbeiters von 150,— RM im Monat für ihn untragbar sind. Andererseits läßt die Wirtschaftslage des oberschlesischen Steinkohlenbergbaues und der Eisenindustrie auf absehbare Zeit eine durchgreifende Lohnerhöhung nicht zu, da die Wettbewerbsfähigkeit der Erzeugnisse nicht noch weiter erschwert werden darf. Hier liegt der wirtschaftliche Kern des ganzen Aussiedlungsproblems offen.

Neben diesen wirtschaftlichen, in der Fernlage von den Arbeitsstätten begründeten, Schwierigkeiten der Außensiedlung dürften parteipolitische Strömungen gegen die Siedlungstätigkeit in gelockerter, naturnaher Wohnweise im Gegensatz zu großen, die soziale Gemeinschaft betonenden, Miethausblöcken in der ungesunden Nähe der Arbeitsstätten geringer zu werten sein.

Möglicherweise kann man der Lösung des Problems erheblich näher kommen, wenn man das Fahrrad als Verkehrsmittel wesentlich fördert. Auf diesem Gebiete ist im Industrieviertel noch viel zu wenig geschehen. Man kann natürlich in diesem Fall nicht darauf warten, bis private Radfahrvereinigungen die allorts notwendigen Radfahrwege schaffen, denn so wird diese Verkehrsfrage in Oberschlesien nicht ge-

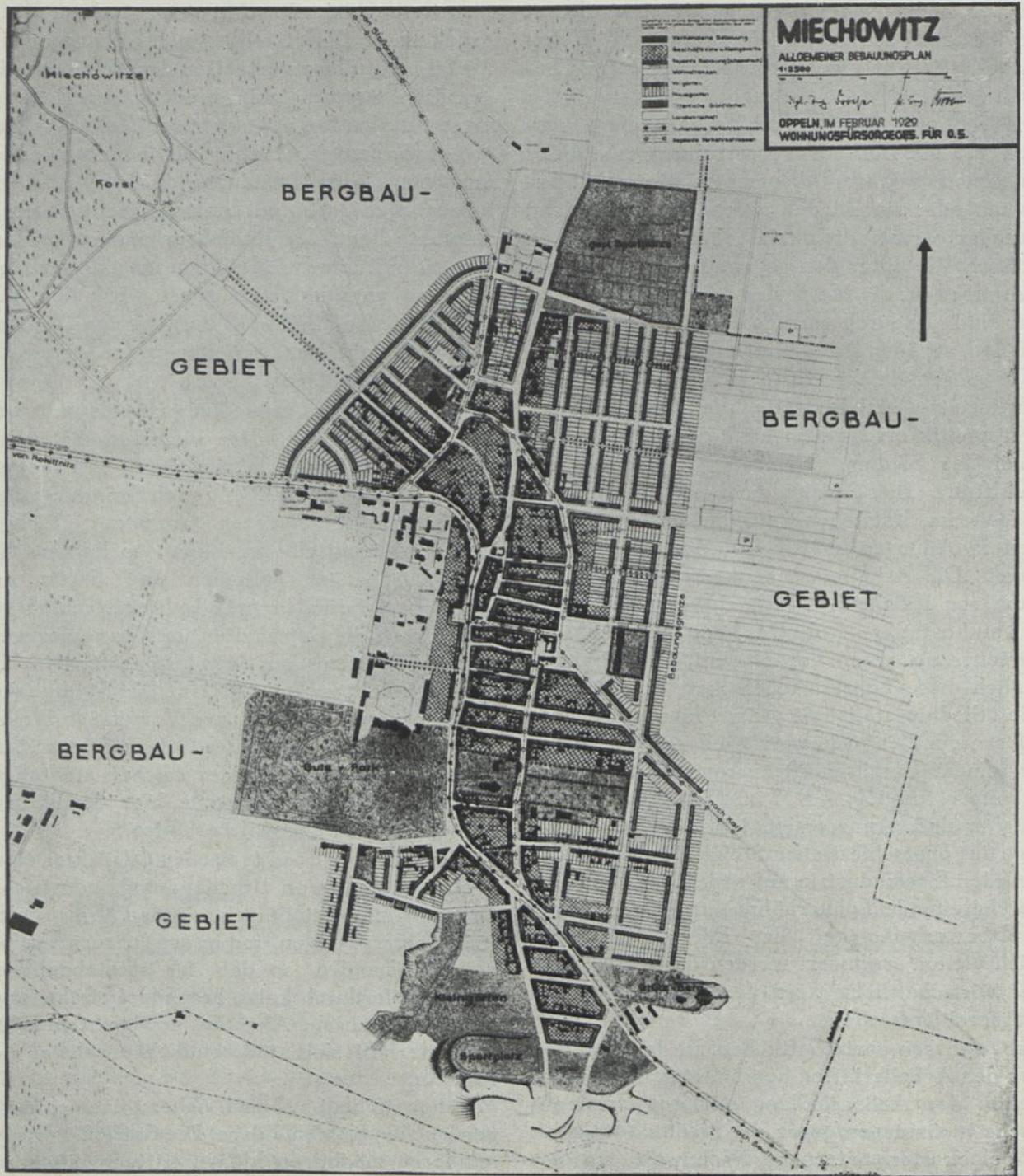
löst werden können. Mit ganz starkem Nachdruck unter Bereitstellung nicht unerheblicher Mittel müßte hier von seiten der Behörden eingegriffen werden. Ein brauchbares Radfahrwege-Netz müßte von zentraler Stelle aus festgelegt werden, der Ausbau dürfte nicht kleinlich erfolgen. Unter Umständen dürften auch Erdbewegungen größeren Umfangs nicht gescheut werden. Denn der Radfahrer muß auf seinen Wegen mit einem Minimum an körperlicher Leistung vorankommen, sonst wird sich sehr schnell die Unfallziffer in Bergbau und Industrie heben, sobald der Arbeiter unter einer Ermüdung seine Arbeit antritt.

Das Problem der Aussiedlung ist jedenfalls zurzeit noch ungelöst. Der einmal aufgetauchte Plan einer radikalen Lösung durch „Versackelassen“ des Kohlenbeckens nach Gründung einer neuen zentral gelegenen Großstadt „Eichendorff“ in unmittelbarer Nähe des Reviers hat wenig Anhänger gefunden und dürfte aus mancherlei Gründen praktisch undurchführbar sein. Auch die Ortschaften im Kernrevier werden neuen Zuzug an Bewohnern erhalten, die untergebracht werden müssen. Der Städtebauer wird also auch hier positive Vorschläge für die weitere Entwicklung dieser Ortschaften machen müssen. Als Beispiel einer solchen städtebaulichen Planungsarbeit werde hier der Bebauungsplan für Miechowitz erläutert:

Miechowitz zeigt den typischen Charakter einer Wohngemeinde von Bergbau- und Industriearbeitern im westoberschlesischen Kernrevier. Industrielle Anlagen sind in der Ortschaft selbst nicht vorhanden, so daß der städtebaulichen Planung hierdurch keine besonderen Schwierigkeiten erwachsen. Auch das nur leicht gewellte Gelände läßt sich städtebaulich unschwer behandeln.

Miechowitz liegt auf noch nahezu unerschlossenen reichen Kohlenfeldern. Die Sattelflözgruppe mit ihren mächtigen Flözen tritt unweit nordwestlich der Ortslage zutage. Die inselhafte Lage eines engbebauten Ortes inmitten reicher Steinkohlenfelder ist das äußere Kennzeichen dieser Lage.

Der Bergbau konnte eine horizontale Entwicklung nachdrücklichst verhindern, da er nicht nur den Unter-Tage-Besitz, sondern auch weite Flächen über Tage rechtzeitig zu erwerben verstand. Notwendig wurde diese Grundstücks politik für den Bergbau, um die Bergschadensansprüche irgendwelcher Grund- und Hausbesitzer zu vermeiden, wenn deren Besitz durch den Abbau geschädigt worden wäre. Wirt-



schaftlich war dieser Grundstückskauf im Großen durchaus, denn der landwirtschaftliche und selbst Baugelände-Nutzungswert, der den Bodenpreis für den Besitzer bestimmte, lag erheblich unter dem Preis der für die Bergwerksgesellschaften ersparten Bergschäden. Auf diese Tatsachen ist Rücksicht zu nehmen. Das Planen irgendwelcher Straßen in etwaigen Erweiterungsgebieten abseits der jetzigen Ortslage von Miechowitz muß unterbleiben und würde die Gemeinde wahrscheinlich nur in große Kosten stürzen. Sie könnte wohl für

irgendwelche Erweiterungsgebiete Bebauungs- und Fluchtlinienpläne aufstellen, vielleicht auch das Land der neuen Straßen auf Grund des Fluchtliniengesetzes enteignen und die Straßen ausbauen. Die grundlegenden Voraussetzungen des Fluchtliniengesetzes können jedoch bei den eigenartigen oberschlesischen bergbaulichen Verhältnissen durch den Bergbau leicht durchlöchert und zunichte gemacht werden. Die Gemeinde würde die Straße bauen, die interessierte Bergwerksgesellschaft dagegen würde, wie das häufig geschen ist, den anliegenden, zu

Straßenanlieger-Beiträgen verpflichteten Grundbesitz aufkaufen, um ihn nicht oberirdisch zu bebauen, sondern um ihn zu gegebener Zeit unter Tage zu Bruch zu bauen, so daß eine Bebauung an der Straße ausgeschlossen ist. Anliegerbeiträge würde die Gemeinde nicht einziehen können, das aufgewandte Geld würde nutzlos vertan sein.

Vor endgültiger Aufstellung eines Bebauungsplanes war also eingehende Fühlungnahme mit dem Bergbau notwendig, um im gegenseitigen Interesse die Grenzlinie zu finden, bis zu der ein Ausbau der Ortschaft mit Rücksicht auf die großen wirtschaftlichen Gesichtspunkte zulässig erschien. Es ergab sich danach im Osten des Ortes ein Erweiterungsgebiet von im Mittel 250 Meter Tiefe. Darüber hinaus erscheint eine Ortserweiterung unzweckmäßig.

Der Bebauungsplan zeigt in klaren Linien die Ausbaumöglichkeiten des Ortes, hauptsächlich östlich der vorhandenen wichtigen Verkehrsstraße. Hier verlaufen senkrecht zu den vorhandenen Parzellen annähernd von Süd nach Nord in siedlungstechnisch einwandfreier Führung einige wenige neue Wohnstraßen, durch Grünwege und einige Querstraßen untereinander verbunden. Dies Gebiet zeigt einheitlichen Charakter langer Wohnstraßen, an denen eine Reihenbebauung bis zu drei Geschossen zugelassen werden soll.

Wie schon oben erwähnt, müssen die Orte im Bergbau-Kerngebiet in ihrer horizontalen Entwicklung eingeschränkt werden, sollen sich aber in vertikalem Sinne entfalten dürfen. Daher erscheint auch am Rande der Ortschaft eine dreigeschossige Bauweise, an der Hauptverkehrsstraße sogar eine viergeschossige Bauweise, zulässig zu sein. Es bleibt um den Ort herum soviel freies unbebautes Land, daß mit einer solchen Verdichtung der Bebauung an einer Stelle keine schwerwiegenden gesundheitlichen und wohnungstechnischen Mängel verbunden zu sein brauchen.

Das Gesamtausmaß der voll ausgebauten Ortschaft beträgt etwa 1800 m in der Länge und 700 m in der Breite mit einer Einwohnerzahl von etwa 30 000 (zurzeit 16 000). Das ergibt eine Dichte von 240 Ew./ha. Da Industriebetriebe nicht vorhanden sind und auch bauplanmäßig nicht zugelassen werden sollen, ist den berechtigten Anforderungen an hinreichend frischen Luftwechsel auch in der eng und hoch bebauten Ortschaft Genüge getan. Wichtig erscheint die Aufstellung einer besonderen Bauordnung, die in der ländlichen Gemeinde die aus

den angeführten Gründen notwendige stärkere Ausnutzung der Grundstücke zuläßt.

Für die notwendigen Grünverbindungen zum Miechowitzer Forst und dem Grützberggelände ist gesorgt. Der alte Gutspark ist in das Grünflächensystem eingebunden. Sportplätze sind an solchen Stellen vorgesehen, bezw. werden schon angelegt, wo später einmal der Bergbau umgehen wird und deshalb eine Verwendung dieser Flächen für bauliche Anlagen nicht in Frage kommt.

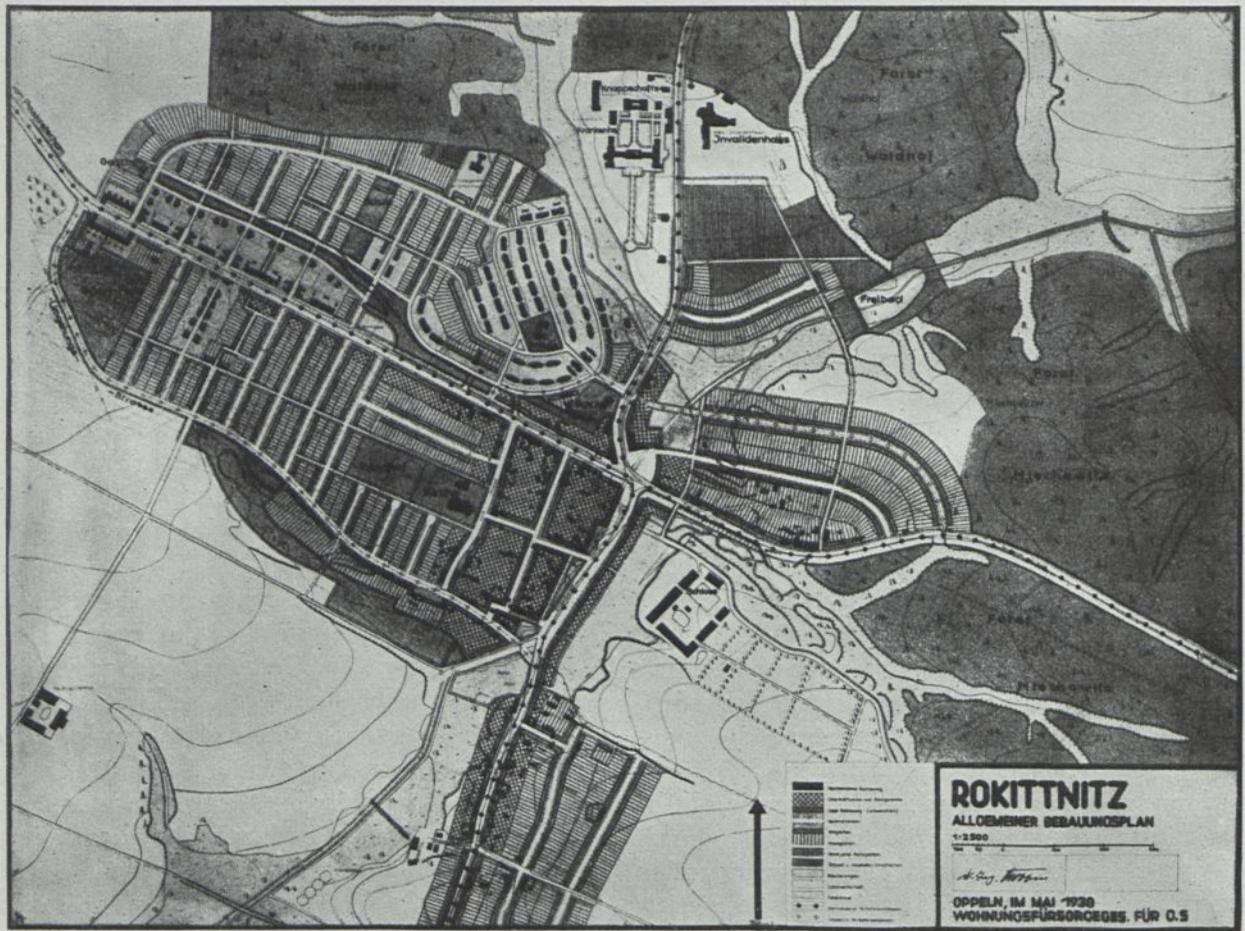
Die inselhafte, klar abgegrenzte Lage inmitten zukunftsreicher Kohlenfelder wird Miechowitz auch nach dem Plan des Städtebauers erhalten bleiben.

Im Gegensatz hierzu sei noch ein zweites Beispiel genannt: Rokittnitz.

Der Ort liegt nicht mehr unmittelbar im Bergbau-Kerngebiet, sondern dicht an dessen Rand. Nicht weit östlich der Ortschaft ziehen die ausgehenden Sattelflöze entlang. Die Wasserschutzgrenze läuft über Schloß Rokittnitz im Osten des Ortes. Diese Lage macht Rokittnitz vorzüglich als Wohnsiedlung zum Bergbauggebiet und als Ort für Aussiedlungsbestrebungen geeignet. Die höchst glückliche Lage in Anlehnung an große Wälder in einem reizvollen Wiesentale lassen Rokittnitz zu einem begehrten Siedlungspunkte werden, der auch jetzt schon einigermaßen erträgliche Verkehrsverbindungen zum Bergbauggebiet selbst besitzt.

In Rokittnitz wird die städtebauliche Planung ganz andere Wege gehen müssen, wie in Miechowitz. Rücksicht auf den Bergbau, der natürlich auch hier in der Randgruppe des Kohlenbeckens seine Rechte erworben hat, ist nur bedingt notwendig. Bergbauliche Forderungen ähnlicher Art wie in Miechowitz sind in Rokittnitz nicht zu erwarten, jedenfalls nicht im gleichen Maße begründet. Der Siedlungsfachmann wird hier also einer gesunden Flachbauweise zu ihrem Recht verhelfen müssen.

Die Ortschaft Rokittnitz ist an einem wichtigen Verkehrskreuz entstanden. Hier schneiden sich die bedeutende Zufuhrstraße in das Industriegebiet von Peiskretscham nach Beuthen mit der Querverbindung des Industriegebiets von Hindenburg nach Tarnowitz. Dieses Straßenkreuz zerlegt die Ortschaft in mehrere Teile und wird dem Wesen der Ortschaft stets ihr Gepräge aufdrücken. Zur Entlastung des Verkehrskreuzes für die Verbindung von Peiskretscham nach Hindenburg erscheint eine Umgehungsstraße im Südwesten der Ortschaft erforderlich, die gleichzeitig die Grenze der Ortserweiterung in dieser



Richtung bildet, da südlich von ihr bereits Interessen des Bergbaues Rücksicht finden müssen. Gleiche Rücksichten verlangt der Bergbau auch im Osten von Rokittnitz, so daß auch dieses Gebiet für eine großzügige Erschließung ausscheidet.

Die anmutige Lage von Rokittnitz wird glücklicherweise durch vorhandene Industriebetriebe nicht gestört. Die umfangreichen Wälder im Norden und Osten der Ortslage, die in saftiges Grün getauchten Wiesentäler, machen Rokittnitz zu einer besonders gesunden Siedlung. Deshalb wurde dieser Platz auch dazu ausersehen, das große Knappschafts-Krankenhaus, das an Stelle der an Polen gefallen Krankenhäuser erbaut werden mußte, dort zu errichten. Es liegt im Norden der Ortslage gegen rauhe Winde durch Wald geschützt auf einem Höhenzuge, der diese großartige Anlage der Knappschaft in Verbindung mit der Landschaft voll zur Wirkung kommen läßt. Es besteht die Absicht, auch noch weitere Krankenanstalten und Erholungsheime bei Rokittnitz zu errichten, so daß man diese Ortschaft fast als den „Kurort“ des Industriegebietes bezeichnen kann.

Industrielle Unternehmungen müssen planmäßig

von Rokittnitz ferngehalten werden. Der Bergbau wird sich nur im Osten bis in die Nähe der Ortschaft vorarbeiten können. Schächte sind in der Nähe der Ortschaft nicht zu erwarten, da die Gewinnung der Kohle von weiter östlich in der Nähe von Miechowitz gelegenen Schächten erfolgen wird. Da auch Eisenbahnanschluß nicht vorhanden ist und in Zukunft wohl auch nicht in Betracht kommen wird, bestehen keine Anreize für weiterverarbeitende Industrien, sich in Rokittnitz niederzulassen. Rokittnitz als großartige Wohnsiedlung für das Industriegebiet bedarf besonders der Herstellung guter Verkehrsverbindungen zum Industriegebiet, also insbesondere eines weiteren folgerichtigen Ausbaues des Überlandbahn-Netzes und eines Radfahrwege-Netzes.

Die städtebauliche Planung gestaltet den alten Ortsteil von Rokittnitz im südwestlichen Viertel des Verkehrskreuzes zu einem Ortsteil für das geschäftliche Leben und Kleingewerbe aus. Die Erweiterungsgebiete, welche hauptsächlich beiderseits der Straße nach Peiskretscham liegen, sind reiner Wohnsiedlung vorbehalten. Nördlich dieser Straße besteht die schon aus früherer Zeit vorhandene mustergültige Berg-

arbeitersiedlung der Gräflich Ballestrem'schen Verwaltung. In ihrer Weiterführung ist in den letzten Jahren auf Grund der städtebaulichen Planung die sogenannte Kreissiedlung entstanden, welche in weitem Maße den Gedanken einer Aussiedlung verkörpert. Sie wird voraussichtlich in den nächsten Jahren voll ausgebaut werden. Die Bautätigkeit wird sich dann auf die südliche Seite der Peiskretschamer Straße erstrecken und bei einheitlicher Bauberatung und Bauleitung die Ortschaft in dem ihr gesteckten Rahmen zweckentsprechend sich entwickeln lassen.

Die Wohngebiete finden allenthalben durch Fußwege und Grünflächen unter Benutzung vorhandener Niederungstäler guten Anschluß an die Wälder der Umgebung, so daß den Bewohnern die weitere Erholung in nächster Nähe ihrer Wohnstätten leicht möglich ist. Rokittnitz dürfte

bei vollem Ausbau gemäß des vorliegenden Planes eine Einwohnerzahl von etwa 20 000 erreichen. (Zurzeit wohnen dort etwas über 8000 Menschen.)

Neben Rokittnitz finden sich weitere Punkte, die für eine gesunde Siedlungspolitik, insbesondere für die notwendige allmähliche Aussiedlung geeignet sind. Erwähnt möge in diesem Zusammenhang vor allem werden Stollarzowitz, Friedrichswille, Pilzendorf, Schakanau und Peiskretscham. Es wird Aufgabe sein, auch in diesen Gemeinden durch rechtzeitige Planung die Vorbedingungen für eine wirtschaftliche, gesunde und schönheitlich befriedigende Entwicklung zu schaffen. Hand in Hand hiermit muß der Ausbau des Verkehrsnetzes gehen, denn nur so können diese Außensiedlungen auch als solche Bedeutung gewinnen.

## **COSEL — KLODNITZ — KANDRZIN**

### **DER FLÄCHENAUFTEILUNGSPLAN FÜR EIN WIRTSCHAFTSGEBIET**

Von Dipl.-Ing. WALTER ARKE, Hindenburg OS.

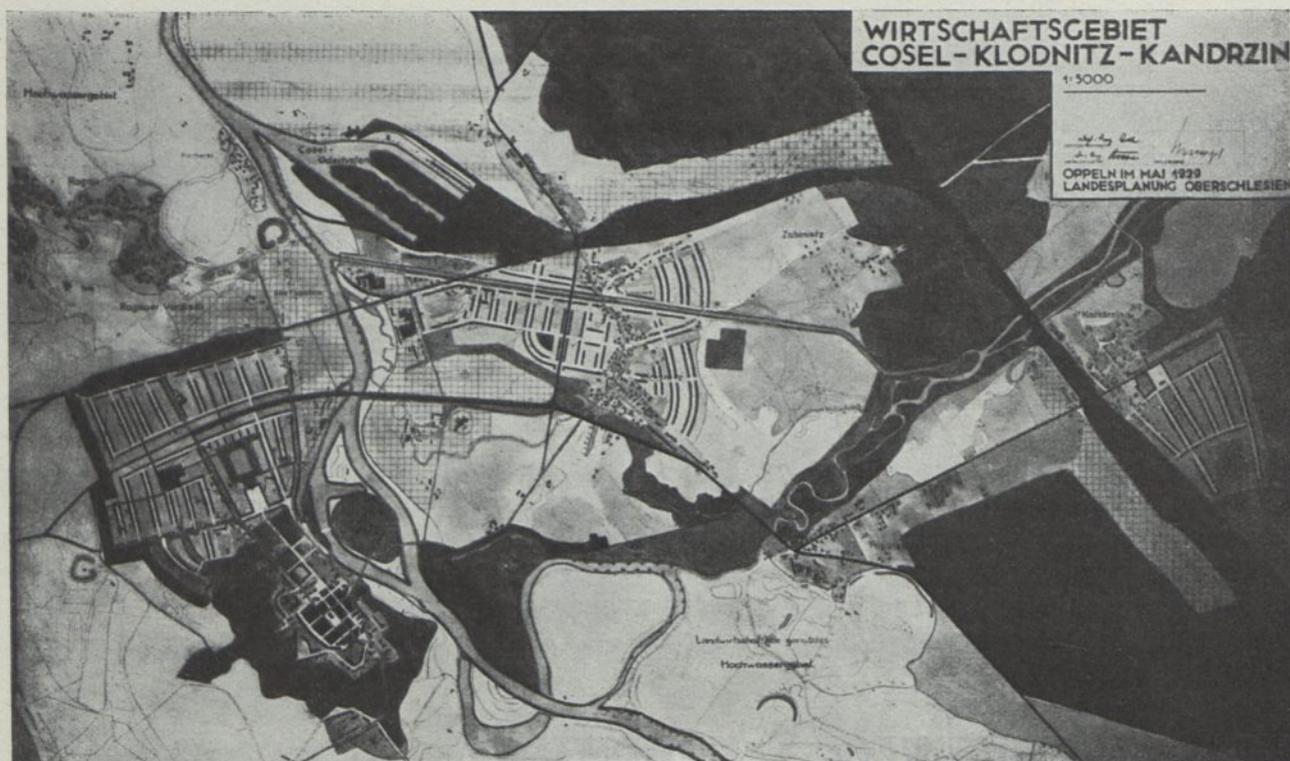
Die Stadt Cosel ist der natürliche Mittelpunkt Oberschlesiens. Ihre glückliche Lage im Herzen des Landes, am Beginn der schiffbaren Oder, hat sie durch Ungunst der Verhältnisse gleichwohl nie ausnutzen können.

Dort, wo die Klodnitz von Osten kommend in die Oder einmündet, auf einer Insel im weiten Überschwemmungsgebiet der Oder, westlich von einem alten Oderarm, dem heutigen Wieg-schützer Moor, begrenzt, war von altersher ein wichtiger Brückenort; die Teilung des Hauptstromes in zwei Arme machte die Überschreitung der Oder leichter, so daß naturgegeben am linken Ufer Cosel als ostdeutsche Kolonialstadt entstand. Die Bedeutung dieses Oderüberganges wurde immer erkannt; Cosel war stets ein befestigter Platz und wurde bis zur Jahrhundertwende als preußische Festung ausgebaut. Die Einengung durch Mauern und später durch Wälle wirkte sich jedoch auf die Entwicklung der Stadt ungünstig aus. Die Stauanlagen des Festungsverteidigungssystems bedingten einen hohen Grundwasserstand; Cosel war lange Zeit als ungesunde Garnisonstadt bekannt.

An der allgemeinen Entwicklung von Verkehr und Wirtschaft in Oberschlesien seit Ende des 18. Jahrhunderts nahm Cosel nicht teil. Der von Friedrich dem Großen angelegte Klodnitzkanal, die Verbindung vom Industriegebiet zur Oder,

mündet 3 km unterhalb Cosel auf dem rechten Ufer in den Strom und brachte keine Belebung für die alte Stadt. Die Eisenbahnstrecke Berlin—Breslau—Ratibor—Wien bzw. Breslau—Gleitwitz wurde nicht über Cosel geführt, sondern etwa 8 km östlich, so daß an dieser Stelle der kleine Flecken Kandrzin als wichtigster Eisenbahnknotenpunkt Oberschlesiens aufzublühen begann. Selbst die Bahnlinie Kandrzin—Cosel—Neiße führte weit nördlich an Cosel vorbei; der Lokalbahnhof Cosel liegt 2 km vom Stadtkern entfernt. Der Hafen an der Oder, der dem Umschlag von Kohle, Erz und Gütern zwischen Eisenbahn und Wasserweg dient und der sich in der Vorkriegszeit zu einem der größten deutschen Binnenhäfen entwickelte, wurde 3 km nördlich der Stadt angelegt und befindet sich sogar im Kommunalgebiet der benachbarten Gemeinde Klodnitz.

Somit bietet sich heute für den Städtebauer folgendes Bild von diesem Gebiet: am linken Ufer der Stadtkern von Cosel, wenig verändert und von großen, grünen Festungswällen umgeben, außerhalb deren sich eine geringe Bautätigkeit in der Richtung zum Bahnhof entwickelt hat — am rechten Ufer der Oderhafen mit den großen Anlagen des Hafenbahnhofs und die bedeutenden Papier- und Zellulosefabriken, deren Arbeiterschaft meist in Klodnitz wohnt —,



Klodnitz, ein typisches Straßendorf, das sich längs der Straße Leschnitz — Klodnitz — Cosel ausbreitet — Pogorzelletz, eine kleine Ansiedlung von Ackerbürgern —, der Bahnhof Kandrzin mit seinen riesigen für das ungeteilte Oberschlesien vor dem Kriege erweiterten Anlagen — und schließlich die Gemeinde Kandrzin, als Wohnort für viele Eisenbahner ziemlich regellos erweitert. Nördlich und östlich von Kandrzin beginnen die weiten Wälder, die sich bis zur polnischen Grenze fast ununterbrochen hinziehen. Nördlich von Kandrzin, unter der Eisenbahn, durch Klodnitz zur Oder läuft das Band des Klodnitzkanals, heute ohne jede wirtschaftliche Bedeutung. In dem weiten Überschwemmungsgebiet der Oder liegt nördlich des Bahnhofs Cosel auf dem linken Ufer das Dorf Rogau, dessen Bewohner das Hochwassergebiet landwirtschaftlich nutzen.

Die wirtschaftlichen Voraussetzungen, von denen die Zukunft des Gebietes abhängig sein wird, sind fast restlos bedingt durch die Maßnahmen, die für die ganze Provinz Oberschlesien und auch für den deutschen Osten zur Hebung der wirtschaftlichen Lage getroffen werden müssen. Cosel — Klodnitz — Kandrzin wird von einem Wiederaufblühen des Ostens mit den größten Nutzen haben. Es ist naturgemäß schwierig, Voraussagen zu wagen, welche Projekte bei ihrer Durchführung gerade für das Coseler Gebiet von mehr oder weniger bestimmendem Einfluß sein

werden, immerhin können schon jetzt einige große Verkehrsverbesserungen auf ihre Rückwirkung für Cosel — Klodnitz — Kandrzin beurteilt werden.

Der Ausbau der Oder zu einem wirklich leistungsfähigen Großschiffahrtswege für 1000 t-Kähne wird eine Belebung der Oderschiffahrt mit sich bringen; Cosel-Oderhafen wird mit seinen Anlagen vergrößert werden müssen, der wachsende Umschlag und die vermehrte Zahl von Arbeitern wird dem Gebiete eine verstärkte Kaufkraft zuführen. Die Herstellung des frachtbilligen Verbindungsweges zwischen dem Industriebezirk und der Oder ist mit dem Oderausbau eng verbunden; dabei wird es für das Gebiet wesentlich sein, ob hierfür ein neuer Kanal an Stelle des Klodnitzkanals oder eine Grubenschleppbahn oder vielleicht auch ein kombiniertes System aus Kanal und Schleppbahn gebaut werden wird, und wo der Ort sein wird, an dem der Verbindungsweg die Oder erreicht. Auch von dem Projekt des Krappitzer Staubeckens wird Cosel — Klodnitz — Kandrzin betroffen, da der Stau bis kurz unterhalb Coselhafen reichen soll und die Führung des Schiffahrtskanales östlich des Staubeckens im Coseler Gebiet beginnen muß. Ausschlaggebend jedoch wird der Bau des viel umkämpften und geforderten Oder — Donau-Kanals sein, der von der Donau durch die Mährische Pforte über Ratibor kommend bei Cosel in den schiffbaren

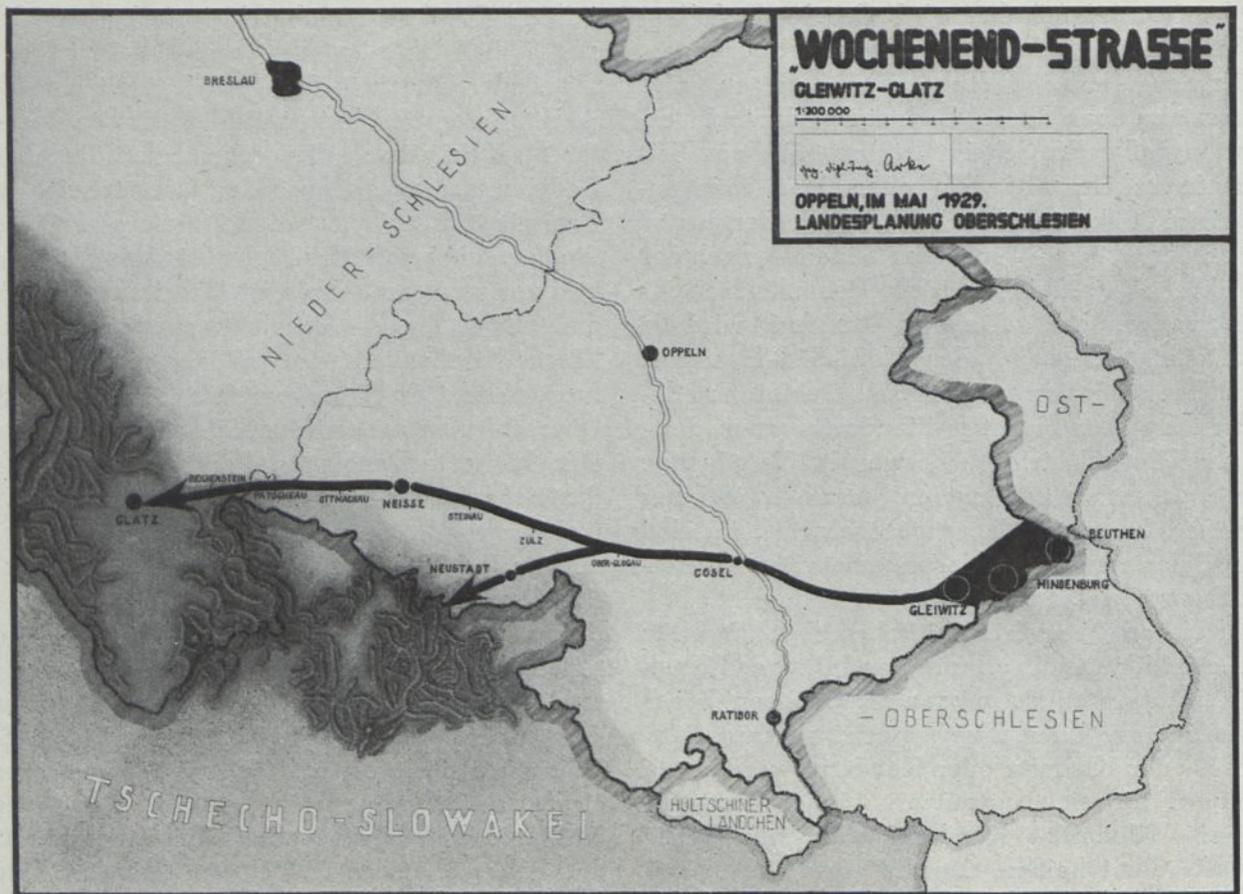
Oderstrom einmünden wird. Cosel—Klodnitz—Kandrzin wird dann an diesem großen europäischen Nord-Süd-Verkehrswege liegen, wird aber eine besondere Bedeutung dadurch erhalten, daß es die Schlüsselstellung für den Wirtschaftsverkehr aus dem oberschlesischen Industriebezirk nach Norden — nach Berlin und nach der Ostsee — und nach Süden — nach der Tschechoslowakei und den Donauländern — haben wird. Cosel—Klodnitz—Kandrzin wird die Verteilungsstelle für den Nord-Süd-Transport und Oberschlesien werden. Das Gebiet wird dadurch ein guter Industrie-Standort werden, denn zahlreiche Industriezweige werden die günstige Lage erkennen und nutzen; Verkehr, Wasser und die frachtbillig herangebrachte Kohle sind die Zukunftsvorzüge des nunmehrigen Mittelpunktes von Oberschlesien.

Soll ein solches wirtschaftliches Aufblühen für das Gebiet auch die erhofften wohltätigen Folgen mit sich bringen, so müssen die Grenzen dieses Gebietes möglichst weit gesteckt werden: nicht Cosel oder Klodnitz oder Kandrzin werden die Zukunft für sich ausnützen können, sondern Cosel — Klodnitz — Kandrzin wird das Wirtschaftsgebiet heißen, das als eine Einheit mit noch weiter gehender Einflußsphäre wirtschaftliche und städtebauliche Maßnahmen ausführen muß. Das bedeutet, daß sich der Städtebau der einzelnen Kommunen den großen Gedanken der Landesplanung unterordnen muß. Es bedeutet für die Jetztzeit, daß alle Einzelarbeiten so geplant und ausgeführt werden müssen, daß sie sich zwanglos in den für die Zukunft bestimmten vorausschauenden Plan, den Flächenaufteilungsplan für das Wirtschaftsgebiet, einfügen lassen. Der Flächenaufteilungsplan weist als Elemente jeder Landesplanung von vornherein vier Arten von Flächen aus: Verkehrsflächen, Industrie-flächen, Grünflächen, Wohnflächen.

Bei den Verkehrsflächen scheiden die Eisenbahnen insofern aus der Betrachtung aus, als mit einiger Sicherheit feststeht, daß neue Eisenbahnlinien (z. B. die Strecke Kandrzin—Groß-Strehlitz) aus dem Bahnhof Kandrzin entwickelt werden müssen. Es genügt somit die Freihaltung entsprechender Flächen für die Erweiterung der vorhandenen Bahnanlagen im Raume zwischen Cosel und Kandrzin. Für zweckmäßig wird eine Verlegung des Personenbahnhofs Coselhafen nach einer weiter östlich gelegenen Stelle gehalten, die für die Bedürfnisse der Bevölkerung von Klodnitz besser geeignet ist. Die das Gebiet durchziehenden Straßen sind von wesentlicher Bedeutung für die Flächenauf-

teilung. Cosel liegt an dem historischen Straßenzug Neiße—Oberglogau—Cosel—Gleiwitz bzw. Ujest, der jedoch in der Vorkriegszeit jede Bedeutung verloren hatte; die Landkreise bauten ihr Straßensystem entsprechend den damaligen Bedürfnissen zentral von den Kreisgrenzen zur Kreisstadt aus. Typische Beispiele hierfür sind die benachbarten Kreise Neustadt und Cosel; erst vor wenigen Jahren ist die direkte Verbindung Oberglogau—Cosel geschaffen worden. Dieser Straßenzug wird mit der zunehmenden Entwicklung des Autoverkehrs für die Provinz Oberschlesien außerordentlich wichtig werden. Die kürzeste Verbindung zwischen dem Industriebezirk mit seiner halben Million Einwohnern und dem Gebirge, dem Altvater und der Grafschaft Glatz, ist die Straße Gleiwitz—Kieferstädtel — Cosel — Oberglogau — Zülz — Steinau — Neiße — Ottmachau — Patschkau — Reichenstein — Glatz bzw. Oberglogau — Neustadt — Ziegenhals. Die Straße ist die Verbindung zwischen der Arbeitsstätte und den Erholungsstätten, sie wird die große Wochenendstraße der Provinz sein. Anstatt wie bisher durch die Ortskerne gehend, wird sie zukünftig von Pogorzelletz an südlich der Ortslage Klodnitz führen, auf einer neuen Brücke an der engsten Stelle des Hochwassergebietes die Oder überschreiten, das Stadterweiterungsgebiet von Cosel durchziehen und westlich von Cosel die nach Oberglogau führende Wiegschützer Chaussee erreichen. Diese neue Führung ist das Rückgrat des Fernverkehrs, der durch das Gebiet gehen muß; überall sind durch Anschlußstücke Verästelungen dieses Verkehrs zu den einzelnen Ortschaften des Gebietes ermöglicht. Der Durchgangsverkehr Oppeln—Krappitz—Cosel—Ratibor wird außerhalb des Weichbildes von Cosel durch Schaffung einer Verbindung Wiegschütz—Reinschdorf von dem Stadtkern Cosel ferngehalten. Die Straße, die von Gogolin und von Annaberg—Leschnitz kommend die Hauptstraße von Klodnitz bildet, wird vielleicht durch ihre Fortsetzung nach Süden und Norden ein Teil der vielfach gewünschten rechten Oder-Ufer-Straße sein; auch sie wird in glatter Führung zukünftig südlich von Klodnitz den Verkehr nach den drei Richtungen Cosel—Ratibor, Gleiwitz und Kandrzin vermitteln.

Für die Anordnung der Industrie-flächen sind verkehrstechnische, also wirtschaftliche und hygienische Forderungen maßgebend. Die am rechten Oderufer gelegene Papierindustrie benötigt vor allem Holzlagerplätze, sie sind im Anschluß an die jetzige Fabriklage in klarer



Trennung vom Klodnitzer Wohngebiet ausgewiesen worden. Rechts und links der Oder erscheint die Anlage von Lagerplätzen und sogenannter nicht nachteiliger Industrie unbedenklich. Seit kurzem ist das große Ostkraftwerk nördlich des Bahnhofs Cosel im Bau; eine weitere Ansiedlung von Industrie ist hier jedoch unvorteilhaft, die erforderliche hochwasserfreie Errichtung von Gebäuden usw. würde erhebliche Kosten verursachen. Die alleinige richtige Lage von Flächen für eine großzügige Industrieansiedlung ist der Norden zwischen der Oder und der Eisenbahnstrecke Oppeln—Kandrzin; diese Flächen liegen gleich günstig zu der Oder, zum Hafen, zu der Eisenbahn, zu den Straßen, hier im Norden wird wahrscheinlich auch die Einmündung des neuen Kanals, bezw. der Grubenschleppbahn und die Anlagen des Krappitzer Staubeckens liegen. Örtliche Industrie wird außerdem auch noch Platz auf dem Gelände westlich des Bahnhofs Kandrzin finden.

Die Grünflächen des Gebietes, die für immer von jeder Bebauung ausgeschlossen sein sollen, müssen die vorhandenen Gegebenheiten benutzen, damit ohne wesentliche Kosten ihr Zweck erreicht wird. Das grüne Rückgrat des Gebietes ist das Klodnitz-Tal, das von den Wäldern im Osten zur Oder und zu den grünen

Hochwassergebietsniederungen leitet. Es stößt hier auf den grünen wohl erhaltenen Gürtel der Festungswälle, die sich um die Stadt Cosel herumziehen. In geradezu idealer Erfüllung der Forderungen modernen Städtebaus ist hier ein zusammenhängendes Grünflächensystem vorhanden, von dem aus unter Benutzung vorhandener Bachtäler, sumpfiger Wiesen, Teiche und Ziegellöchern das Grün in die Wohngebiete hineingeleitet wird.

Nach Festlegung der Verkehrs-, Industrie- und Grünflächen ergibt sich zwanglos die Ausweisung der Wohnflächen. Bei den verschiedenartigen Aufgaben, die jeder einzelne Teil des Wirtschaftsgebietes auf sich zu nehmen hat, wäre es verfehlt, die Schaffung einer künftigen Zentralstadt, vielleicht mit einzelnen Trabantsiedlungen, als Ziel der städtebaulichen Entwicklung anzustreben. Man wird vielmehr zu der Annahme hinneigen können, daß die vorhandenen Siedlungskerne durch organische Erweiterung am besten in der Lage sein werden, die ihnen zufallenden Aufgaben im Städtebau zu erfüllen. Im kleinen Maßstab dürfte sich hier vielleicht das interessante Problem der Satellitenstädte zu einer Lösung durchringen.

Das Stadterweiterungsgebiet von Cosel muß zwischen dem Stadtkern und dem Bahnhof

liegen. Der Raum zwischen Ring und Bahnhof, zwischen Herz und Puls der Stadt, die auch späterhin immer der kaufmännische Schwerpunkt des ganzen Gebietes bleiben wird, ist für ihr erweitertes Wohnbedürfnis bestimmt. Die Gemeinde Klodnitz wird sich baulich zu den Fabriken, der Arbeitsstätte ihrer Bewohner, hin entwickeln, und wird außerdem die Flächen zwischen der Randbebauung der Chausseen als ihr Erweiterungsgebiet betrachten. Pogorzelletz (schon heute kommunal zu Kandrzin gehörend) wird sich längs der Chaussee nach Kandrzin südlich des Klodnitz-Tales baulich erweitern; wichtig ist es jedoch, daß die Erweiterung von Pogorzelletz nach Süden eine Grenze an dem Walde findet, dessen Inanspruchnahme nicht erforderlich ist und der weiter erhalten bleiben muß. Kandrzin wird als Wohnfläche das Gebiet östlich des Bahnhofs im Anschluß an die bestehende Dorflage erhalten; es wäre verfehlt, wenn die Siedlungstätigkeit sich weiter auf das Gebiet westlich des Bahnhofs ausdehnen würde, das als Industriefläche und vor allem als Grünfläche ausgewiesen ist.

Wenn auch die Forderungen des heutigen Städtebaues in dem Bebauungsplan einer jeden Gemeinde eine gewisse Gleichförmigkeit und damit auch eine gegenseitige Ähnlichkeit verursachen, so müssen die örtlichen Pläne doch die Verschiedenheit der ihnen eigenen Ortskerne berücksichtigen. Für Cosel ist mithin der Bebauungsplan die organische Stadterweiterung, die aus dem alten schönen Grundriß der ostdeutschen Kolonialstadt entwickelt wird. Für Klodnitz handelt es sich um eine einfache, wirtschaftliche Geländeaufteilung unter Berücksichtigung der vielen Gegebenheiten. Für Kandrzin müßte es möglich sein, den Plan einer

Idealsiedlung am Walde durchzuführen, da alle praktischen Voraussetzungen vorhanden sind. In den Bebauungsplänen sind die selbstverständlichen städtebaulichen Grundsätze befolgt: glatte, von Anbau freibleibende Führung der Fernstraßen, klare Trennung von Verkehrs- und Wohnstraßen, Nord-Süd-Richtung der Wohnstraßen, Zusammenhang der Grünbänder, Schulen und Erholungsflächen, Freihalten der Möglichkeiten für Anordnung notwendiger öffentlicher Plätze und Gebäude, wirtschaftliche und gesunde Zonung der Bauklassen und hoffentlich auch eine neuzeitliche Baugesinnung sind die Elemente des neuen Städtebaus für jede Gemeinde. Vom Großen ins Kleine muß daher wie bei jeder Landesplanung auch im Wirtschaftsgebiet Cosel—Klodnitz—Kandrzin geplant und eine jede bauliche Maßnahme von vornherein beurteilt werden: das einzelne Bauvorhaben ist abhängig vom Fluchtlinienplan, dieser vom allgemeinen Bebauungsplan der Gemeinde, dieser vom Flächenaufteilungsplan des Gebietes und dieser wiederum von der allgemeinen Landesplanung der Provinz. Kommunalpolitische Forderungen auf Eingemeindung oder Umgemeindung können aus diesem Flächenaufteilungsplan jetzt jedoch noch nicht hergeleitet und begründet werden, der Plan ist ein Wunschplan, der sich eventuellen wirtschaftlichen Veränderungen elastisch anpassen muß.

Notwendig aber ist ein verzichtbereites Zusammenarbeiten der Gemeinden Cosel, Klodnitz und Kandrzin, und verständnisvolle Förderung der Kreis- und Provinzialbehörden, damit unter aufmerksamer Beobachtung aller wirtschaftlichen Ereignisse schon jetzt die Grundlage für das Wirtschaftsgebiet Cosel—Klodnitz—Kandrzin geschaffen werden kann.

## EISENBAHN UND KRAFTWAGEN

Von Diplomvolkswirt Dr. STRECKE, Oppeln.

Seit Jahrzehnten fordert Oberschlesien den Bau einer Reihe von neuen Eisenbahnlinien, die sein lückenhaftes Verkehrsnetz vervollkommen sollen. Die Abtretung Ostoberschlesiens an Polen, die dem ober-schlesischen Verkehrswesen mit der Zerreißung von 24 Eisenbahnstrecken, 7 Straßenbahnstrecken und 45 Landstraßen tiefe Wunden geschlagen hat, ließ außer den alten Eisenbahnforderungen neue Verkehrswünsche laut werden und stellte das ober-schlesische Verkehrsproblem stark in den Vordergrund. Was die Reichsbahn zur Erfüllung dieser Ver-

kehrswünsche getan hat, ist im Vergleich zu dem gering, was Polen im abgetretenen Teil Oberschlesiens geschaffen hat. Während das polnisch gewordene Ostoberschlesien über 100 km neue Eisenbahnstrecke aufweisen kann, hat der deutsch gebliebene Teil von Oberschlesien nur etwa 20 km an neu erbauter Bahnstrecke (Mikultschütz—Brynnek) erhalten. Nach Annahme des augenblicklich dem Reichsrat vorliegenden Ostgesetzes wird mit dem Bau zweier langumkämpfter Bahnlinien (Hindenburg—Borsigwerk [Beuthen] und Groß-Strehlitz—Kandrzin) be-

gonnen werden, und damit werden, dank der tatkräftigen Hilfe des Reiches, endlich zwei der nahezu chronisch gewordenen oberschlesischen Verkehrswünsche verwirklicht werden.

Auffallend ist die mangelnde Initiative, die die Deutsche Reichsbahngesellschaft bei der Wahrnehmung oberschlesischer Verkehrswünsche entfaltet. Von dem größten deutschen Verkehrsunternehmen, das die Wahrung volkswirtschaftlicher Belange auf sein Schild geschrieben hat, darf man nicht, wie man es seit letzter Zeit von der Reichsbahn gewohnt ist, auf die Dauer lediglich die Betonung privatwirtschaftlicher Rentabilitäts Gesichtspunkte hören. Wenn auch die Reichsbahngesellschaft infolge ihrer finanziellen Anspannung im Augenblick nicht in der Lage ist, von sich allein aus neue Eisenbahnlinien zu finanzieren, so erwartet man von ihr doch zumindestens eine etwas sorgfältigere Behandlung wichtiger Verkehrswünsche, als daß sie, wie es z. B. im Falle der projektierten Bahnlinie Gleiwitz—Ratibor geschehen ist, die Bauwürdigkeit dieser Linie durch einen völlig haltlosen Hinweis auf die nicht vergleichbaren Verhältnisse bei der Lokalbahn Trynnek-Plania in Frage stellt und so die Ausführung einer grenzwirtschaftlich und nationalpolitisch wichtigen Bahnstrecke um lange Zeit hinauszögert. Die finanzielle Lage der Reichsbahn gewährt allerdings kein rosiges Bild. Zwar sind die Einnahmen der Reichsbahn gegenüber 1913 von ca. 3 Milliarden Reichsmark auf ca. 5,15 Milliarden Reichsmark im Jahre 1928 gestiegen. Aber diesen erhöhten Einnahmen stehen ebenso vermehrte Ausgaben gegenüber. Allein für Reparationszwecke ist die Reichsbahn jährlich mit 660 Millionen Reichsmark belastet, die nach dem Young-Plan in Form einer Reparationssteuer an das Reich abzuführen sind. Weiterhin muß die Reichsbahn jährlich etwa 84 Millionen an Darlehnszinsen sowie als Dividende für die begebenen Vorzugsaktien, endlich etwa 330 Millionen Reichsmark Beförderungssteuer und ungefähr 18 Millionen an anderen Steuern und Abgaben (im Jahre 1928) entrichten. Außerdem sind die Ausgaben der Reichsbahn durch die Verkehrszunahme an sich gestiegen, ferner durch die allgemeine Teuerung sowie durch die dringende Notwendigkeit, den durch lange Jahre hindurch vernachlässigten Bahnkörper und das Bahnmaterial zu erneuern. Nach Darstellung der Reichsbahn beträgt die Ausgabesteigerung soviel, daß die Mehreinnahmen von den gestiegenen Ausgaben zum größten Teil wieder aufgezehrt werden und keine Überschüsse übrig

bleiben, mit denen die Reichsbahn über berechnete privatwirtschaftliche Selbstinteressen hinaus auch ihre volkswirtschaftliche Aufgabe erfüllen könnte, verkehrswichtige, aber in ihrer Rentabilität nicht gesicherte Bahnstrecken zu bauen. Dieses finanzielle Unvermögen ist für die Reichsbahn um so bedenklicher, weil ihr während des letzten Jahrzehnts im Kraftwagen in immer zunehmendem Maße ein starker Konkurrent erstanden ist, der ihr bereits heute empfindlichen Abbruch zufügt.

Die steigende Abwanderung von der Schiene zum Kraftwagen beruht auf wirtschaftlichen und technischen Faktoren, hinsichtlich derer die Eisenbahn dem Kraftwagen unterlegen ist. Zunächst erfordert, um nur einiges anzudeuten, die Eisenbahn ein bedeutend höheres Anlagekapital als der Kraftwagen. Es kostet 1 km zweigleisiger Schienenweg durchschnittlich etwa 450 000 RM, während die Aufwendungen für 1 km Chaussee nur 20—25 000 RM und die Kosten für eine mit Kleinpflaster befestigte Kunststraße auch nur etwa 85 000 RM betragen. Hinzu treten für die Eisenbahn die höheren Ausgaben für Dienstgebäude, Bahnerhaltung, Personal und sonstigen Dienstaufwand, die beim Kraftwagen bedeutend tiefer liegen. Zwar ist auf der Schiene nur ein etwa 10 mal so kleiner Reibungswiderstand zu überwinden wie auf der Landstraße. Aber dieser Vorteil des Eisenbahntransportes wird durch die billigeren Wagenbaukosten des Kraftwagens wieder aufgehoben sowie dadurch, daß das Verhältnis der Nutzlast zur Gesamtlast beim Kraftwagen viel günstiger liegt. Der Kraftwagen hat außerdem die gute Eigenschaft, ein schnelles, bequemes Beförderungsmittel zu sein, das den zeitraubenden Anmarsch zur und den Abmarsch von der Bahnstation abkürzt. Dem Güterverkehr erspart der Kraftwagen das Umladen, erfordert keine so eingehenden Verpackungsvorschriften wie die Reichsbahn und befördert die Güter mit größerer Sicherheit gegen Diebstahl und Beschädigung. So ist der Kraftwagen zum Transport von hochwertigen Einzelgütern wie geschaffen und nimmt der Reichsbahn damit gerade die einträglichsten Transportgüter weg.

Verkehrsmäßig haben sich diese Vorteile des Kraftwagens dahin ausgewirkt, daß das Auto in den Zonen bis zu 50 km sowie von 100 bis 400 km für die Eisenbahn ein gleichwertiger, ja sogar überlegener Wettbewerber geworden ist. Gewiß hat die Reichsbahn, die von der schnellen Entwicklung des Kraftfahrwesens überrascht worden ist, noch nicht alle Register

ihrer Gegenwehr gezogen und wird zunächst sehr wahrscheinlich in der Lage sein, durch technische und transportmäßige Verbesserungen das Vordringen des Kraftwagens zumindestens zu verlangsamen. Außerdem kann sich der Kostenvorsprung des Kraftwagens je nach der künftigen Regelung der Kraftwagenbesteuerung verringern. Aber auch der Kraftwagen wird sich technisch und wirtschaftlich weiter entwickeln und wird überall dort den Verkehr an sich reißen, wo andere Verkehrsmittel versagen.

Die Entwicklung in außerdeutschen Ländern hat gezeigt, daß der Kraftwagen für die Eisenbahn ein viel gefährlicherer Wettbewerber ist, als es bislang in Deutschland in Erscheinung getreten ist. Nur dort konnten sich die Eisenbahnen der Konkurrenz des Kraftwagens erwehren, wo sie eine genügend große Kapitalmacht besaßen, um durch schärfste Tarifkämpfe den Kraftwagen zurückzudrängen, und wo sie sich des Kraftwagens selbst bedienten, um durch Förderung des Zubringer- und Verteilungsverkehrs sowie durch Errichtung einzelner schnellerer und bequemerer Autoparallelstrecken neben bereits bestehenden Bahnlinien ihren Betrieb wettbewerbsfähiger zu gestalten. In Österreich brachte die Konkurrenz der an keine Konzessionspflicht gebundenen Kraftfahrlinien die Bundesbahnen in arge finanzielle Bedrängnis. Nur durch einen scharf durchgeführten Tarifkampf mit Tarifsenkungen bis um 30 % konnte der Kraftwagen zurückgedrängt und die finanzielle Krise der Bundesbahnen behoben werden. Um so deutlicher spüren jetzt die österreichischen Privatbahnen die Konkurrenz des Kraftwagens.

In Holland hat sich der Wettbewerb mangels geeigneter Gegenmaßnahmen anfänglich so stark ausgewirkt, daß es sogar zur Einstellung einzelner Nebenbahnen kam. Seit 1926 haben die Eisenbahngesellschaften eine gemeinsame Kraftverkehrsgesellschaft gegründet und dadurch ein Gegengewicht gegen die konkurrierenden Kraftwagengesellschaften geschaffen.

Auch in der Schweiz, einem Gebirgsland mit sehr hohen Bahnbetriebskosten, war das Kraftfahrwesen in schneller Entwicklung begriffen. Hier war gleichfalls die Errichtung eines eigenen mit Motorlastwagen betriebenen Zubringer- und Verteilungsdienstes das Mittel, durch das sich die Eisenbahnen des Wettbewerbs erwehren konnten.

In Ungarn versuchten die Eisenbahnen zunächst durch tarifarische Maßnahmen den Kraftwagenwettbewerb auszuschalten. Als sich dies aber

als unwirksam erwiesen hatte, gründeten die Kgl. Ungarischen Staatsbahnen zusammen mit den Ungarischen Privatbahnen eine gemeinsame Kraftverkehrsunternehmung, deren Auswirkung gegenüber der Kraftwagenkonkurrenz indessen noch abzuwarten ist.

Frankreich geht sogar soweit, daß es einzelne Kraftwagenlinien subventioniert. Zurzeit erhalten 142 Linien von annähernd 10 000 km Verkehrslänge staatliche Subventionen. Die Eisenbahngesellschaften haben die Konkurrenz rechtzeitig erkannt. So hat z. B. die Paris—Lyon—Mittelmeerbahn mit eigenem Kraftwagen über 100 gewöhnliche und ebensoviel Schnellkraftverkehrsverbindungen eingerichtet, durch die über 300 Ortschaften bis zu einer Entfernung von 60 km mit der Eisenbahnlinie verbunden werden.

In England, das durch sein feinmaschiges Straßensystem dem Kraftwagenverkehr besonders günstig ist, sind der Eisenbahn in großem Umfang die hochwertigen und einträglichen Transportgüter verloren gegangen. Seit kurzem ist es den Eisenbahnen erlaubt, eigene Kraftverkehrslinien einzurichten. Der Erfolg ist abzuwarten.

Besonders weit ist die Entwicklung in den Vereinigten Staaten vor sich gegangen. Hier, wo auch die einzelnen Eisenbahngesellschaften in lebhaftem Wettbewerb miteinander stehen, ist es dem Kraftwagen gelungen, das Übergewicht im Personenverkehr völlig an sich zu reißen, wobei schon heute die Verkehrsleistung der Kraftwagen mehr als 11 mal so groß ist wie die der Eisenbahn. Ebenso hat sich der Kraftwagen in der Bewältigung des Stückgutverkehrs der Eisenbahn überlegen erwiesen, während sich die Eisenbahn die Beförderung von Massengütern nicht aus der Hand nehmen läßt. Auch in den Vereinigten Staaten sind die Eisenbahnen zur Einrichtung eines eigenen Kraftwagenverkehrs übergegangen, um sich von den konkurrierenden Kraftwagengesellschaften nicht noch weiter zurückdrängen zu lassen.

In Dänemark und Norwegen hatte man versucht, das Vordringen des Kraftwagens durch einheitliches Vorgehen der verschiedenen Eisenbahngesellschaften zu unterbinden. Es gelang bei den widerstrebenden Interessen der verschiedenen Eisenbahngesellschaften indessen nicht, eine Einigung herbeizuführen, und so führen die Eisenbahnen unter großen Verlusten den Kampf gegen den Kraftwagen. Die Überlegenheit des Kraftwagens ist in diesen beiden Ländern so stark hervorgetreten, daß man sich bereits gut-

achtlich dahin ausgesprochen hat, an Stelle gewisser projektierter Bahnlinien Kraftfahrlinien zu schaffen. Desgleichen geht man in Ländern mit wenig entwickeltem Eisenbahnwesen häufig erst gar nicht dazu über, neue Bahnlinien zu erbauen, sondern läßt die vorgesehenen Linien von Kraftwagen befahren. So bestehen z. B. in Australien Kraftverkehrslinien mit einer Entfernung bis zu 900 km Länge.

Diese ersten Ergebnisse des Wettbewerbs zwischen Eisenbahn und Kraftwagen beweisen, ein wie ernst zu nehmender Konkurrent der Kraftwagen für die Eisenbahn ist. Die Deutsche Reichsbahngesellschaft hat diese Gefahr sehr wohl erkannt, als sie sich nach der Inflationszeit dem plötzlich angewachsenen Kraftwagenverkehr gegenüber sah und sich zu irgendwelchen Maßnahmen entschließen mußte. Zunächst war die Haltung der Reichsbahn durchaus auf friedliche Einigung eingestellt und führte im Frühjahr 1924 zu einem Abkommen mit der Kraftverkehr Deutschland G. m. b. H., auf Grund dessen ein mit der Reichsbahn Hand in Hand arbeitender Kraftwagenverkehr eingerichtet werden sollte. Dieses Abkommen scheint sich indessen für die Reichsbahn nicht sonderlich bewährt zu haben. Viel stärker als der Vorteil, den die Reichsbahn durch den Zubringerverkehr der Kraftverkehr Deutschland G. m. b. H. hatte, fiel der immer mehr zunehmende Abbruch ins Gewicht, den der sonstige Kraftverkehr der Reichsbahn zufügte. Hinzu kam, daß sich die finanzielle Lage der Reichsbahn immer mehr zuspitzte und Tarifierhöhungen nötig machte, die aber letzten Endes wieder nur die Abwanderung von der Schiene zum Kraftwagen begünstigten und somit gegenüber der Kraftwagenkonkurrenz keinen genügenden Schutz boten. Es ist hier nicht am Platze, alle die Maßnahmen aufzuzählen, die die Reichsbahn im Interesse einer rationellen Betriebsführung und zur Ausbalanzierung ihres Etats vorgenommen hat. Jedenfalls geriet die Reichsbahn immer mehr in die Zwangslage, ihren Betrieb nach privatwirtschaftlichen Rücksichten zu betreiben und eine Politik der Selbsterhaltung zu betreiben. Diese Auffassung hat schließlich zu einer völlig veränderten Haltung gegenüber dem Kraftwagenproblem und zur Kündigung des Abkommens mit der Kraftverkehr Deutschland G. m. b. H. im Jahre 1928 geführt. Zu dieser Zeit ergab die Bewältigung des gesamtdeutschen Verkehrs etwa folgende Leistungen der daran Beteiligten:

Im allgemeinen Verkehr, d. i. der Verkehr, der

die Mittelpunkte des politischen und wirtschaftlichen Lebens eines Landes verbindet und den Anschluß an die anderen Länder herstellt, nimmt die Reichsbahn nahezu eine Monopolstellung ein. Im öffentlichen Landverkehr, d. i. der mehr lokalmäßig eingestellte Bezirksverkehr, herrschen dagegen die im Verband Deutscher Verkehrsverwaltungen zusammengeschlossenen privaten Verkehrsunternehmungen vor. Von den im Jahre 1928 im öffentlichen Landverkehr in Deutschland beförderten 6,9 Milliarden Personen entfallen auf die im Verband Deutscher Verkehrsverwaltungen zusammengefaßten Unternehmungen 71 v. H., auf die Reichsbahn 28 v. H., und auf die Reichspost nur 1 v. H. Der geringe Anteil der Reichspost erscheint auch dann noch verhältnismäßig klein, wenn man lediglich das im öffentlichen Landverkehr eingesetzte Kraftfahwesen für sich betrachtet. Hiervon hat die Reichspost im Jahre 1928 nur 15,6 v. H. aller von Kraftomnibussen im öffentlichen Verkehr gefahrenen Personen befördert und war an den hier geleisteten Personenkilometern mit 25,7 v. H. beteiligt.

Die Absicht der Reichsbahn geht nun dahin, den privaten Kraftverkehrsgesellschaften auf ihrem ureigensten Gebiet, dem Landverkehr, selbst kräftige Konkurrenz zu bereiten, sie durch Wegnahme von Verkehr zu schwächen, um so allmählich die gefürchtete Konkurrenz des Kraftwagens zu beseitigen. Die Mittel, deren sich die Reichsbahn zur Erreichung dieses Zieles bedient, sind die bereits in andern Ländern erprobten Maßnahmen des Tarifkampfes sowie der Bekämpfung der Kraftwagenkonkurrenz durch seine eigene Waffe, den Kraftwagen selbst.

Den Tarifkampf hat die Reichsbahn durch Einführung der K-Tarife, ausgesprochener Kampftarife, bereits eingeleitet. Was die Zunutzemachung des Kraftwagens als Gegengewicht gegen die Kraftverkehrsgesellschaften anbelangt, so hat die Reichsbahn zunächst versucht, die Konzession für den Betrieb von reichsbahneigenen Kraftfahrlinien zu erhalten, um durch direkte Konkurrenz Verkehr vom Kraftwagen an sich heranzuziehen. Hier ist der Reichsbahn nur ein Teilerfolg in Preußen beschieden gewesen, wo die Reichsbahn die Möglichkeit hat, die Errichtung von neuen Kraftfahrlinien zu verhindern, die ihr irgendwie unmittelbar eine unerwünschte Konkurrenz bereiten (Kraftlinienverordnung vom 20. Oktober 1928 und Ausführungsbestimmungen).

Einen weit größeren Erfolg hatte die Reichsbahn aber dadurch zu verzeichnen, daß sie nach

Aufgabe der Abmachung mit der Kraftverkehr Deutschland G. m. b. H. Anschluß an die Reichspost suchte, mit der sie auf dem Gebiet des Personen- und Güterverkehrs bisher im Gegensatz gestanden hatte und nun am 6. Juni 1929 ein besonderes Abkommen traf. Danach bleibt der Deutschen Reichspost die Beförderung von Personen auf der Landstraße vorbehalten, während der Reichsbahn die Beförderung von Gütern auf der Schiene sowie durch Kraftwagen zugewiesen ist. Der Betrieb der für den Personenverkehr bestimmten und nach dem 6. Juni 1929 eingerichteten Linien geht auf gemeinsame Rechnung, und zwar ist die Post mit 65 v.H. und die Reichsbahn mit 35 v. H. an dem finanziellen Ergebnis beteiligt. Bei Linien, die als Konkurrenzstrecken der Reichsbahn gelten, ist das Verteilungsverhältnis umgekehrt.

Dieses Abkommen vermittelt der Reichsbahn nicht nur die Vorteile des Zubringer- und Verteilungsverkehrs, die sich auch die außerdeutschen Bahnen durch Zuhilfenahme des Kraftwagens gesichert haben, sondern verschafft darüber hinaus der Reichsbahn in ihrem Kampf gegen die privaten Kraftverkehrsgesellschaften einen großen taktischen Vorteil.

Die Reichspost ist nach Kriegsende in steigender Bedeutung als Beförderungsinstitut für Personen und Güter aufgetreten. Ihre Absicht geht dahin, wie zu Zeiten des alten Postregals, die Beförderung von Personen und Gütern immer mehr in die Hand zu bekommen. Trotz großer Widerstände von seiten der privaten Verkehrsunternehmungen und anfänglich auch der Reichsbahn, sowie trotz Einspruchs des Reichsrats hat die Reichspost im § 6 des Kraftfahrliiniengesetzes vom 26. August 1925 weitgehende Zugeständnisse erreicht. Danach kann die Reichspost Personenkraftfahrlinien einrichten, sofern sie nur nachweisen kann — und dieser Nachweis dürfte ihr nicht schwer fallen —, daß die zu errichtenden Linien zugleich im Interesse der Postsachenbeförderung erforderlich sind. Die Reichspost hat hiervon den Vorteil, ihre bisherige Postbeförderung zusammen mit der neu eingerichteten Personenbeförderung vorzunehmen. Die augenblicklich noch herrschende Unwirtschaftlichkeit des reinen Personenfahrverkehrs der Post vermindert sich dadurch oder hebt sich gegen die Ersparnisse aus der bisherigen Landpostbestellung auf. Im übrigen hofft die Reichspost, mit der Zeit eine wirtschaftlichere Betriebsführung der Kraftpostlinien zu erreichen. Hiermit ist der Reichspost die Möglichkeit gegeben, nach Belieben Kraft-

postlinien einzurichten, und es besteht keine rechte Handhabe, ihr die Errichtung von Linien dort zu untersagen, wo bereits private Verkehrslinien bestehen und die neuen Postlinien einen unnötigen Wettbewerb der bestehenden Linien bedeuten. Das Zusammengehen mit der Reichspost ermöglicht es auch der Reichsbahn, überall dort durch die Reichspost dem privaten Kraftwagenverkehr direkte Konkurrenz zu bereiten, wohin die Reichsbahn allein mit ihrem Einfluß nicht hinreichen kann.

Für Oberschlesien, das mit seinen ca. 11 000 km Kraftpostlinie eine typische Kraftpostprovinz ist, erscheint das Zusammengehen der Reichsbahn mit der im oberschlesischen Kraftfahrwesen vorherrschenden Reichspost nicht in allem begrüßenswert. Zustimmung wird man dem Abkommen, soweit dadurch Verkehrsersplitterung vermieden wird und Fahrplanverbesserungen geschaffen werden. Noch aber ist mit dem Bau der im Osthilfegesetz vorgesehenen oberschlesischen Bahnlinien nicht begonnen und noch ist eine große Anzahl von oberschlesischen Verkehrswünschen unerfüllt. Im Hinblick darauf muß das Abkommen der Reichsbahn mit der Reichspost Bedenken erregen, weil es den gesunden Wettbewerb unterbindet, der einer rascheren Erfüllung der oberschlesischen Verkehrswünsche nur zuträglich sein kann. Dabei ist es gar nicht nötig, jedes Eisenbahnprojekt auch tatsächlich durch einen Eisenbahnbau zu verwirklichen. Vielmehr ist, wie auch der Reichsverkehrsminister im Haushaltsausschuß am 12. Mai 1930 betont hat, in sorgfältigster Weise zu prüfen, ob nicht die gleiche Verkehrsleistung besser und billiger durch eine Kraftfahrlinie zu erzielen ist, der dann natürlich der Vorzug zu geben ist. Es ist mit anderen Worten eine umfassende Verkehrsplanung zu betreiben, welche eine wahrhaft volkswirtschaftliche Investierung neuer Kapitalien gewährleistet und die nebeneinander konkurrierenden Verkehrsprojekte nach der Dringlichkeit ihrer Ausführung vor- bzw. zurückstellt. Maßgeblicher Einfluß der interessierten Öffentlichkeit ist hierbei ebenso wichtig wie dauernde Fühlungnahme mit den in Frage kommenden Verkehrsunternehmungen. Auf diese Art wird es sich erübrigen, von der Reichsbahn neue Eisenbahnlinien zu verlangen, die sie als Verlustobjekte bezeichnet, und es wird andererseits möglich sein, die oberschlesische Verkehrspropaganda in einen Rahmen zu stellen, der ihre Tätigkeit lediglich auf aussichtsreiche Ziele richtet und ihr eine ungleich größere Durchschlagskraft verleiht.

# STÄDTEBAU UNTER BERÜCKSICHTIGUNG DES MODERNEN LUFT- UND CHEMISCHEN KRIEGES

Von M. A. KOSHENINIKOW.

(Auszug aus dem Februarheft „Woina i technika“ 1926.)

Die Einleitung bespricht die Umwälzungen, welche die Fortschritte der Artillerie im Laufe der Zeit im Festungsbau hervorgerufen haben. In der Geschichte des bürgerlichen Bauwesens sind solche Umwälzungen bis zum ersten Viertel des 20. Jahrhunderts nicht aufgetreten. „Die ehernen Gesetze der Wirtschaft drängten die Städte zusammen, trieben die Häuser in die Höhe und nötigten dazu, ein Stockwerk auf das andere zu türmen. Die militärische und bürgerliche Baukunst gingen bis in die jüngste Zeit vollkommen getrennte Wege, entwickelten sich unter verschiedenen Bedingungen und nach verschiedenen Gesetzen, hatten nur wenig Berührungspunkte und waren scharf voneinander abgegrenzt.“

Die Möglichkeit, Städte aus der Luft zu vernichten, ist bedeutend gewachsen. Die Abwehr ist, was den Städtebau anbelangt, so gut wie ungelöst.

Der Aufsatz fährt sodann wörtlich fort:

## „I. Allgemeine Gesichtspunkte.

1. Der moderne und künftige Krieg wird im Gegensatz zu früheren nicht ein Krieg einzelner Heere, sondern bewaffneter Völker und ein Krieg auf Leben und Tod sein, in dem alle Mittel „gut“ und „erlaubt“ sein werden.

2. Die Möglichkeit der Unterscheidung der Mittel und Methoden der Vernichtung in „erlaubte“ und „verbotene“ scheidet vollkommen aus.

Internationale Abmachungen geben niemandem und für nichts eine Garantie, die Erfahrungen des letzten Krieges beweisen das zur Genüge.

3. Die weitgehendste Verwendung der neuesten Errungenschaften der Kriegstechnik — aller Methoden und Mittel der Vernichtung aus der Luft, durch Fliegerbomben, Giftstoffe und dergleichen — und zwar nicht nur gegen die kämpfenden Heere, sondern auch gegen bewohnte Orte und die bedeutendsten Städte des Rückengebietes (hierunter besonders die Hauptstädte als die wichtigsten staatlichen, politischen und industriellen Zentren) ist ungeachtet der Vernichtung großer Teile der Zivilbevölkerung nicht nur nicht ausgeschlossen, sondern ganz unvermeidlich.

4. In früheren Kriegen war die Front zuerst eine zusammenhängende Linie, dann eine Zone, die

sich mehr und mehr verbreiterte und nach der Tiefe des Rückengebiets erweiterte.

Durchbrüche der Front waren eine seltene und sogar außerordentliche Erscheinung. Heutzutage wird unter den Verhältnissen des modernen Krieges, dank dem neuen Faktor der Kriegs-Luftflotte der Durchbruch der Front über der Erde, in der Luft eine ständige, vielleicht tägliche Erscheinung sein.

5. Die Begriffe „Front“ und „Etappe“ in ihrer früheren Bedeutung sind vollkommen erledigt. Früher war „Front“ nur das, was vorn lag. Heute und künftig ist die „Front“ ringsum und auch oben. „Etappe“ gibt es höchstens unter der Erde.

6. Das Bestehen einer mächtigen Kriegs-Luftflotte und einer starken Flugabwehr-Artillerie schließt den Durchbruch einer feindlichen Luftflotte nicht aus und gibt keine unbedingte Gewähr der Sicherheit der großen Städte, Industriezentren und anderer wichtiger Punkte des modernen und zukünftigen Luft- und chemischen Krieges.

Unvermeidlich und unumgänglich ist auch ein sofortiger völliger Bruch mit den früheren Bräuchen und Formen für Anlage, Entwurf und Bau. All das muß unverzüglich Leben annehmen, sonst könnte es vielleicht zu spät werden.

## II. Anlage, Bau und Verteidigungsvorbereitung von Städten und wichtigen Etappenknoten.

Unter den neuen Verhältnissen des modernen und zukünftigen Luft- und chemischen Krieges müssen für Anlage, Bau und Entwicklung von Städten andere Wege als bisher beschritten werden. Zusammendrängung ist unzulässig. Dezentralisation wird zur zwingenden Notwendigkeit. Die Städte müssen hauptsächlich in die Breite, zum Teil in die Tiefe (unter der Erde) wachsen, aber keinesfalls in die Höhe. Ein gewisser Teil der Häuser und Anlagen muß in die Erde hineinwachsen. In den Städten und um sie herum muß für möglichst viel Pflanzenwuchs, Parks und Gärten gesorgt werden.

Je höher die Gebäude und sonstigen Anlagen, je dichter, gedrängter und konzentrierter die Bebauung, desto schutzloser, hilfloser, verwundbarer sind sie unter den heutigen und kommenden Verhältnissen.

Ein Beispiel, wie es nicht sein soll, ist New York mit seinen gigantischen Wolkenkratzern. Unter modernen Kriegsverhältnissen wird es ein Koloß auf tönernen Füßen sein und bei einem Luftbombardement, selbst einem nicht gezielten, wird es durch Abwurf einer einzigen Bombe auf die Flächeneinheit unermesslich größere Verluste und Verheerungen erleiden als sonst irgendeine Stadt der Welt.

Eine passive Verteidigung solcher Städte wie New York gegen ein Luftbombardement ist undurchführbar. Hier hilft nur die aktive Abwehr durch eine dichte Absperrung der entfernten Luftzugangswege mit Hilfe einer eigenen mächtigen Luftflotte, d. h. durch ununterbrochenes Sperrefliegen zahlreicher, starker Luftgeschwader, die bereit sind, in jedem beliebigen Augenblick auf Signal dem feindlichen Luftangreifer im offenen Luftkampf zu begegnen. Auch helfen mehrere Ringe starker Gruppen von mächtigen Flugabwehr-Batterien, Scheinwerferstationen, Rauchvorhängen und dergleichen.

Der Grad der Zerstörung einer Stadt durch ein Luftbombardement steht in unmittelbarem Verhältnis zur Dichte ihrer Bebauung und der Höhe ihrer Häuser und Anlagen.

Nach den in der Auslandspresse durchsickerten spärlichen Nachrichten zu urteilen, beginnt man dort mit der Tätigkeit in der gekennzeichneten Richtung oder sie ist bereits im Gange. Wenigstens fand sich einmal eine außerordentlich charakteristische und bezeichnende Andeutung, daß in einer der westeuropäischen Hauptstädte ein unterirdisches Kinotheater für über 1000 Personen gebaut würde, bei dem die Einrichtung der Ventilation Schwierigkeiten be-

reite. Viele Gründe sprechen für die Annahme, daß dieses unterirdische „Kinotheater“ auf speziellen Auftrag gebaut wird, um im Kriegsfall als Gaszufluchtsraum verwendet zu werden.“

Es folgt eine Reihe von unbestimmten Angaben über Maßregeln in anderen Ländern. Für Moskau wird der Bau einer tiefgelegenen Untergrundbahn und von unterirdischen Gasschutzräumen für mehrere tausend Menschen verlangt. Der Aufsatz schließt dann wörtlich:

„Seit dem Augenblick der Geburt des Militärflugwesens und der Militär-Chemie und seit den ersten grausigen Versuchen ihrer Anwendung im Kriege, d. h. etwa von 1915 an, ging die sogenannte bürgerliche Baukunst aller Länder auf völlig verkehrtem Wege. Aus Beharrungsvermögen ist es im großen und ganzen noch heute so.

Bei den Verhältnissen des nächsten Krieges — wie sie unweigerlich sich entwickeln werden — ist bei der heutigen Baupolitik die Bevölkerung der Haupt- und anderen großen Städte ohne Schutz gegen Luftangriffe und wird durch Fliegerbomben und Giftstoffe in Massen zugrunde gehen. Ein radikaler Bruch mit den bisherigen Bräuchen und Formen für Entwurf und Bau von Städten (besonders großer Städte) ist unumgänglich notwendig, ebenso für alle wichtigen Etappenpunkte und Anlagen, die für das Reich von Bedeutung sind.

Die sofortige, völlige und tiefgreifende Militarisierung des ganzen Bauwesens von Reich wegen und für die ganze Sowjetunion auf dem Wege der Gesetzgebung ist notwendig und unaufschiebbar.“

## VERMISCHTES

### GAUTAGUNG DER KINDERREICHEN IN NEISSE

Der Bund der Kinderreichen ist in seinen Zielen und Zwecken hochbedeutsam in einer Zeit, die der Familie und ihrem Heiligtum, dem Kinde, schwere Gefahren bietet. Dank der energischen Arbeit wächst der Bund immer mehr in eine große sozialpolitische und volkserzieherische Aufgabe hinein, die für die Entwicklung des deutschen Volkes von größtem Werte ist. Er bedarf aber noch sehr der engeren Organisation. So auch in Oberschlesien. Und der Organisation in Oberschlesien galt denn auch vorwiegend die Tagung des Gau Schlesien, die am 4. Mai in Neisse stattfand.

Vormittags 10 Uhr begann im großen Brauhaussaale die Vertreterversammlung, die der Gauvorsitzende, Amtsgerichtsrat Ahrendts, Breslau, leitete. Er begrüßte die Vertreter der Verbände, Be-

hörden, Presse und die zahlreichen Mitglieder. Der Bund der Kinderreichen sei eine Tat des Volkes. Der slavischen Flut aus dem Osten müsse ein kinderreicher deutscher Bauer entgegengestellt werden, der mit der Scholle verwachsen sei. Deutschland habe bereits 11 Millionen Kinder weniger, als bei normalem Wachstum zu erwarten sei. Reichsbundpräsident Konrad-Düsseldorf betonte, dem Gedanken der Osthilfe müsse der innere Trieb gegeben werden. Die deutsche Familie müsse bestehen. — Bürgermeister Dr. Warmbrunn bemerkte, die Stadt Neisse habe sich bemüht, den Anregungen der hiesigen Ortsgruppe zu folgen. Auch die Vertreter der Handwerkskammer und der Gewerbetreibenden erläuterten die Notwendigkeit, für die Kinderreichen zu sorgen. Nach weiterer Debatte wurden folgende Beschlüsse gefaßt:

„Der Vorstand wird beauftragt, dem nächsten Gautage Vorschläge wegen Beschaffung einer Bauberatung zu machen;

ferner soll höheren Orts dahin gewirkt werden, daß der Zinsfuß für Hauszinssteuerhypotheken, wie bisher, auf 1 Prozent verbleibt. —

Die Ortsgruppen haben unverzüglich zu berichten, welche öffentlichen Stellen und Genossenschaften bisher Wohnungen für Kinderreiche gebaut haben. Es soll dahin gewirkt werden, daß für die Kinderreichen beim Wohnungsbau in gleicher Weise gesorgt werde wie für die Kriegsbeschädigten, und daß ein besonderer Fonds hierfür bei der Regierung gebildet werde."

Nach weiterer Aussprache wird dagegen protestiert, daß bei der Arbeitslosenunterstützung nur für die ersten 4 Kinder Beihilfen gewährt und weitere Kinder der Wohlfahrtspflege überwiesen werden. Der Reichsbund soll bei der Regierung darüber vorstellig werden.

Die Versammlung beschloß dann, den Gau Schlesien ab 1. Juli in den „Provinzialverband Oberschlesien" und Provinzialverband Niederschlesien zu teilen. Die Behörden von Ober- und Niederschlesien haben die gleichen Unterstützungen wie bisher zugesagt. In den geschäftsführenden Vorstand wurden gewählt: Für den Provinzialverband Oberschlesien die Herren Kleinert, Schöpe, Sauer und Negwer-Neiße und für Niederschlesien die Herren Thielscher, Hoffmann und Fiedler. Gegen 2 Uhr wurde die Versammlung geschlossen.

Um 4,30 Uhr fand im großen Saale des Heimgarten eine öffentliche Kundgebung

statt, die leider des herrlichen Wetters wegen nicht so besucht war, als sie es verdient hätte. Amtsgerichtsrat Ahrendts begrüßte auch hier die Vertreter der geistlichen und weltlichen Behörden, so den Vertreter Sr. Eminenz des Herrn Fürstbischofs, Herrn Kanonikus Dr. Wawra. Er schilderte die Not in Deutschland, wo das Volk anfangs zu zweifeln daran, ob es in der Familie noch eine Zukunft habe. Der Redner verlas ein Schreiben des Oberpräsidenten Dr. Lukaschek, in welchem er auf die hohe Bedeutung der Familie eingeht. Oberschlesien habe die Aufgabe, auf dem kulturell-sozialen Gebiete zu wirken, auf dem der Reichsbund wertvolle Arbeit leiste. Das Wort nahm dann der Präsident des Reichsbundes, Herr Hans Konrad-Düsseldorf, zu einem Vortrage über „Familie, Volk und Staat in ihren sittlichen, sozialen und wirtschaftlichen Beziehungen".

Der Vortrag war außerordentlich wertvoll in seinem ganzen Inhalte und fand aufmerksame Zuhörer. Wir werden noch darauf besonders zurückkommen. Der Dank des Vorsitzenden für diesen Vortrag war auch der Dank der Zuhörer. Die Versammlung nahm darauf folgende Entschlußung an:

In der körperlichen, geistigen und sittlichen Kraft der Familie liegen die Wurzeln der politischen und wirtschaftlichen Wiedererhebung unseres Volkes. Daher bedarf sie des starken Schutzes der Volksgemeinschaft. Die Erhaltung unseres deutschen Volkes aus der deutschen Familie setzt voraus, daß im Durchschnitt auf jede Familie mehr als drei Kinder kommen. Diese kinderreichen Familien sind heute besonders gefährdet. Der Anerkennung der durch sittliche Tat gestalteten kinderreichen Familie muß der wirksame wirtschaftliche Schutz auf gesetzlicher Grundlage folgen. Wir fordern daher als unerläßliche Stützen der Familie Wohnung und Arbeit. Ohne Lösung der Wohnungsfrage für unsere Familien wird aller sozialer Dienst am Volke erfolglos bleiben und die Fürsorge für die aus der Vernachlässigung der Wohnungsfrage entstehenden körperlichen, geistigen und sittlichen Schäden dem Volke

unerträglich werden. Erstrebenswertes Ziel für die Familie ist das Eigenheim mit Garten. In der innigen Verbindung mit dem deutschen Boden wird die Familie die Kraft gewinnen, Träger des Staatsgedankens zu sein mit deutschem Selbstbewußtsein und deutschem Verantwortungsgefühl. Als Träger und Erhalter des Volkes muß der kinderreichen Familie eine Bevorrechtung auf allen Gebieten des Erwerbslebens zugestanden werden. Nur wenn die wirtschaftlichen Vorteile des Ledigseins und der Kinderlosigkeit zum Teil genommen und den kinderreichen Familien die Nachteile der Belastung durch die Kindererziehung gemildert werden, bleibt die Zukunft unseres deutschen Volkes gesichert. Wir erstreben daher den Ausgleich der Familienlasten durch staatliche Erziehungsbeihilfen an die kinderreichen Familien aller Stände. Die vom Reiche eingeleitete Hilfe für den deutschen Osten muß auch der kinderreichen Familie als Träger des deutschen Volkstums zugute kommen.

## DER DEUTSCHE AUSSCHUSS FÜR WIRTSCHAFTLICHES BAUEN

hielt am 11. und 12. April, einer Einladung des Stadtrates folgend, in Kassel seine erste Arbeitsausschuß-Sitzung im Jahre 1930 ab. Der bei dieser Gelegenheit vom Präsidenten, Regierungsbaurat Stegemann-Leipzig, gegebene Geschäftsbericht über das Jahr 1929 zeigte die umfassende Tätigkeit des Ausschusses, die auf ehrenamtlicher Grundlage, ohne daß irgendwelche wesentlichen Mittel zur Verfügung standen, seit 10 Jahren zur Durchführung gelangt ist. Der Ausschuß hatte 1929 die Freude, auf Einladung der österreichischen Regierung und der Stadt Wien eine große Tagung für wirtschaftliches Bauen in Wien selbst zu organisieren und abzuhalten, um so den österreichischen Fachleuten die Arbeiten des Ausschusses auf dem Gebiete der Rationalisierung vor Augen zu führen. Über 600 Vertreter staatlicher und städtischer Baubehörden sowie der freien Architektenschaft Österreichs nahmen an dieser Tagung teil. Die Haupt-Tagung des Ausschusses, zu der über 900 Vertreter des Inlandes sowie auch des Auslandes angemeldet waren, fand im Oktober 1929 in Karlsruhe statt. Sie brachte umfassende Arbeiten über den heutigen Stand des Stahlskelettbauens und über zentrale Wirtschaftseinrichtungen in Wohnblöcken unter besonderer Berücksichtigung von Heizanlagen. Das Ergebnis dieser Tagung wurde in der 7. Folge „Vom wirtschaftlichen Bauen" (Verlag Oskar Laube, Dresden - A., Wettinerstraße 15) veröffentlicht.

Neben diesen Haupt-Tagungen fanden eine Reihe von Arbeitsausschuß-Sitzungen statt, die der Prüfung und Überarbeitung der vorliegenden wissenschaftlichen und bauwirtschaftlichen Untersuchungen dienten.

Besonders hervorzuheben ist die Tatsache, daß die Deutschen Linoleum-Werke in großzügiger Weise eine Anregung des Deutschen Ausschusses für wirtschaftliches Bauen aufnahmen und im Rahmen einer Angestellten- und Arbeiter-Siedlung in Bietigheim eingehende Untersuchungen über Massivdecken auf einheitlicher Grundlage vornehmen ließen. Auf Vorschlag des Ausschusses wurden mit Entwurf und Oberleitung sowie Durchführung der bauwirtschaftlichen Untersuchungen Baurat Professor Keuerleber-Stuttgart und mit den wärme- und schalltechnischen Untersuchungen der Leiter des Institutes für Schall- und Wärmeforschung-Stuttgart, Dr. Reiher, beauftragt. Beide Herren sind langjährige Mitglieder des Arbeitsausschusses. Gerade dieses Vorgehen des Ausschusses zeigt die Möglichkeit, ohne daß wesentliche Mittel aufgewendet werden

müssen, eine umfassende und bedeutsame Forschertätigkeit auf bauwirtschaftlichem Gebiete durchzuführen.

Vertieft wurde im verflorbenen Geschäftsjahr die Zusammenarbeit mit ähnlich gerichteten Organisationen. Vor allem wurde eine enge Verbindung mit den 5 großen österreichischen Fachverbänden hergestellt. Die bevorstehende Umorganisation der Reichsforschungsgesellschaft wird voraussichtlich dem Deutschen Ausschuß für wirtschaftliches Bauen auch eine weitere Vergrößerung seines bisherigen Arbeitsgebietes bringen. Die entsprechenden Verhandlungen sind bereits aufgenommen.

Es wurde schließlich einstimmig beschlossen, im Oktober 1930 die 11. öffentliche Haupt-Versammlung und zwar voraussichtlich in Köln am Rhein abzuhalten. Es sollen bei dieser Gelegenheit Arbeiten über Holz-, Beton- und Stahlskelettbau, ferner neuere Untersuchungen über Massivdecken sowie schall- und wärmetechnische Fragen vortragen werden.

An die Geschäftssitzung schloß sich eine Reihe wissenschaftlicher Vorträge an, an der neben den Mitgliedern Vertreter der Reichsregierung sowie der zuständigen preussischen, bayrischen, sächsischen und württembergischen Ministerien teilnahmen. Es sprachen über „Betonskelettbau im Wohnungsbau“ Professor Löser-Dresden, über „Holzskelettbau im Wohnungsbau“ Zimmerobermeister Eckhardt-Kassel, über „Stahlskelettbauten in Kassel“ Architekt B. d. A. Haesler-Celle, über „Die Durchführung von Wohnungsbauten im Winter“ Ministerialrat Dr. Schmidt-Berlin, über „Massivdecken im Wohnungsbau“ Direktor Regierungsbaumeister Gerlach-Berlin, über „Massivdecken des Auslandes“ Architekt Seewald-Berlin, über „Die Feststellung von Feuchtigkeit in Massivdecken“ Architekt Seewald-Berlin, über „Die Versuchssiedlung der Deutschen Linoleum-Werke A. G. in Bietigheim“ die Herren Baurat Professor Keuerleber-Stuttgart und Dr. Reiher-Stuttgart.

An die wertvollen Vorträge, die durch interessante Besichtigungen von Stahl- und Holzskelettbauten ergänzt wurden, schloß sich eine lebhaft ausgeführte Aussprache an. Die nächste Arbeitsausschuß-Sitzung wird im Juli in Eisenach stattfinden und im besonderen der Vorbereitung der öffentlichen Haupt-Tagung dienen.

## BODENREFORMTAGUNG

Unter stärkster Beteiligung aus allen Schichten und Gruppen des deutschen Volkes nahm der 33. Bundestag der Deutschen Bodenreformer in Würzburg einen glänzenden Verlauf. Die Bodenreformer dürfen hoffen, daß das Echo und die Wirkungen des diesjährigen Bundestages sehr weitgehende und nachhaltige sein werden. Nicht weniger als 200 Körperschaften hatten ihre Delegierten entsandt, darunter die Spitzengewerkschaften der Angestellten, Arbeiter und Beamten der verschiedensten Richtungen, die Großorganisationen der Kriegsbeschädigten, Kleingärtner, Mietervereine, Jugendorganisationen und viele andere mehr. Auch sehr zahlreich waren vertreten die Städte und die Gemeinden sowohl selbst, wie durch ihre Verbände und Bünde.

Damaschke, der einstimmig zum Vorsitzenden wiedergewählt wurde, ließ in seinem Bericht „Unsere Arbeit und Aufgaben“ zunächst die Toten sprechen und zeigte an ihnen die ganze Weite der Bewegung. Es wurden da genannt: Admiral v. Tirpitz, der Kaufmann Pohlmann, drei deutsche Bodenreformbürgermeister, die Pädagogen Prof. Rein, Matzdorf und der Bahnbrecher des deutschen Turnwesens Schmidt, die Theologen Sonnenschein und Schneemelcher, Arbeiterführer Behm und Gutsche, als Ver-

treter des Mittelstandes Marfels, des Auslandsdeutschtums Karl Wolff. Bei den Darlegungen der Aufgaben wies Damaschke hin auf die Notwendigkeit der Steuerreform, einer tatkräftigen Hilfe für die schwerringende deutsche Landwirtschaft und auf die Notwendigkeit der endgültigen Verabschiedung des Wohnheimstättengesetzes. Justizrat Dr. Liertz referierte eingehend über den Baulandgesetzentwurf, daß er in keiner Weise den Forderungen der Bodenreformer entspreche. In den Vorstand wurden u. a. gewählt: Reichsgerichtspräsident Simons, Prof. Auhagen, Rietschel, Regierungsrat Harteck, Frau Petersen, Helene Weber, M. d. R. Exz. Oldekop, Regierungs- und Baurat Richard-Danzig.

Alle Vorträge stellten die Heimstättenfrage und das Wohnheimstättengesetz in den Mittelpunkt. Kreuz, der Präsident des deutschen Caritasverbandes, und M. d. R. Mumm sprachen über die „Heimstättenfrage in ihrer religiös-sittlichen Bedeutung“. Reichsgerichtspräsident Simons betonte in dem Vortrag „Heimstättenfrage und Strafrechtsreform“, daß ohne Heimstättenreform auch die umsichtigste Strafrechtsreform ihr Ziel verfehle. Eine tatkräftige Bodenreform sei für die Bekämpfung der Kriminalität wirksamer als die beste Strafrechtsreform. Stadtbaurat May-Frankfurt/M. forderte in seinem Vortrag „Die wirtschaftlichen Voraussetzungen der Heimstättenbildung“ eine planmäßige Absenkung der hochgetriebenen Bodenpreise durch die Gemeinden durch Boykott allen Baugeländes, für das unangemessene Preise gefordert werden. Studienrat Dr. Kassner sprach für die höheren Schulen über „Die Heimstättenfrage in ihrer erzieherischen Bedeutung“ und Schulrätin Petersen, Pädagogische Akademie Kiel, über dasselbe Thema für die Volksschulen. Prof. Dr. Rietschel zeigte in seinem Vortrag „Die Heimstättenfrage in ihrer gesundheitlichen Bedeutung“, wie gerade die Zusammendrängung in engen Räumen die Anfälligkeit stark erhöht und die Widerstandsfähigkeit des Körpers stark sinkt. M. d. R. Ulitzka wies im Vortrag „Grenzlandnot und Siedlung“ darauf hin, wie nur durch eine tatkräftige Siedlung unsere so stark bedrohten Grenzen erhalten werden können, und forderte mit allem Nachdruck Beseitigung der wirtschaftlichen Notlage gerade der bäuerlichen Siedler im Osten, um so die erschreckende Abwanderung aufzuhalten. Leider mußte der Vortrag von Prof. Auhagen „Die neue russische Agrargesetzgebung“ ausfallen. Er wird im nächsten Heft des „Jahrbuchs der Bodenreform“ erscheinen. Bezirksamtmann Zahn zeigte, wie der „Aufbau der Wohnheimstätten in Bayern“ weit fortgeschritten ist.

Es hat schon eine geschichtliche Bedeutung, als die Vertreter von 8 bis 9 Millionen deutscher Menschen mit ihren Erklärungen ihren Aufbauwillen im Sinne der Bodenreform bekundeten. Da erklärten sich für die Bestrebungen der Bodenreform die Gewerkschaften der Arbeiter, Angestellten, Beamten, der verschiedensten Richtungen, die katholischen (Wolkers) und evangelischen Jungmännerbünde (Fronmüller), der Reichsverband der Kleingartenvereine (Förster), Bund Deutscher Mietervereine, Dresden (Hermann), Reichbund Deutscher Mieter (Dzieyk), die Kriegsbeschädigten, die freien Hausbesitzer, Siedler usw. usw.

Der Bundestag wandte sich in Entschlüssen gegen den Baulandgesetzentwurf, der den Wünschen von

Millionen nicht entspreche, forderte weiter ein Notgesetz, daß die Landesgesetze über Baubeschränkungen und Festsetzung von Baufluchtlinien ihre Gültigkeit erlangen, weist endlich Reichsregierung und Reichstag auf die Gefahr hin, daß dem deutschen Volke sein Boden und seine Erträge durch Monopolbestrebungen der verschiedensten Art entzogen werden, und verlangt die endliche Durchführung des Artikels 155 der Reichsverfassung.

So war der Bundestag eine machtvolle Kundgebung für das Wohnheimstättengesetz. Damaskhe schloß den Bundestag, der in allen Schichten des deutschen Volkes das größte Echo gefunden hat, mit dem Hinweis, daß nur deutsche Bodenreform deutsches Land dauernd deutschen Menschen erhalten kann, daß nur deutsche Bodenreform die Grundlage abgibt für einen gesunden Volksaufbau.

Wa,

## HEIMSTÄTTEN-BAUBUND HALLE

Der bisher unvermeidlich erscheinende Konkurs des Heimstätten-Baubundes in Halle soll durch einen Zusammenschluß mit einer anderen in der Gründung befindlichen Berliner Bausparkasse vermieden werden. Die neue Gesellschaft soll in alle beim Heimstätten-Baubund laufenden Bausparverträge eintreten.

## BAUSPARKASSE DER GEMEINSCHAFT DER FREUNDE

Die Bausparkasse der Gemeinschaft der Freunde hat nach ihren Mitteilungen kürzlich wieder 11,14 Millionen RM an Baugeld zur Schaffung von 750 Eigenheimen bereitgestellt. Die Gesamtleistung der Bausparkasse betrug in den 5¼ Jahren ihres Bestehens insgesamt 131,2 Millionen RM, die für den Bau von Eigenheimen zur Verteilung gelangen konnten.

## NORMBLATTENTWURF DIN E 280 „PARKETTSTÄBE“

Der nachstehende Normblattentwurf wurde auf Anregung des Berufsvereins der Deutschen Parkettindustrie E. V. im Arbeitsausschuß zur Normung der Parkettstäbe im Rahmen des Deutschen Normenausschusses ausgearbeitet. Die Obmannschaft des betreffenden Ausschusses liegt in den Händen des Herrn Fessenbecker-Dresden. Der Entwurf bezweckt, durch Festlegung der Güte sowie der Abmessungen die bisher zwischen den Verlegergeschäften sowie der Parkettindustrie bei Lieferung von Parkettmaterial oft aufgetretenen Differenzen zu beseitigen und den Fabrikationsbetrieb rationell zu gestalten. Etwaige Einsprüche sind in doppelter Ausfertigung bis zum 20. Juni 1930 an die Geschäftsstelle des Deutschen Normenausschusses, Berlin NW 7, Dorotheenstraße 47, einzusenden. — A. Beschaffenheit des Holzes. 1. Allgemeines. Parkettstäbe müssen aus gesundem Holz hergestellt und dürfen nicht von Insekten oder Würmern durchlöchert sein. Stäbe mit faulen oder losen Ästen, Faulstreifen und Stockfehlern sind unzulässig. Das Holz ist nicht nur an der Luft, sondern auch künstlich so zu trocknen, daß ein Schwinden ohne örtliche Baueinflüsse oder unsachgemäße Behandlung vermieden wird. Buchenholz muß gedämpft sein. 2. Eiche, Parkettstäbe Handelsgüte 1: Alle Stäbe müssen oberseitig ast-, riß- und splintfrei sein. Stäbe mit Roststreifen und groben Farbfehlern sind unzulässig. Kleine vereinzelt vorkommende gleichfarbige Verwachsungen auf der Oberseite und gesunder Splint an einer unterseitigen Kante bis zu

2 mm Dicke und 10 mm Breite sind gestattet. Parkettstäbe Handelsgüte 2: Alle Stäbe müssen oberseitig splintfrei sein und dürfen gesunde feste Äste haben, die oberseitig bis etwa 10 mm Größtabmessung sichtbar sind. Gesunder Splint an einer unterseitigen Kante ist bis zu 5 mm Dicke und 10 mm Breite gestattet. 3. Buche. Parkettstäbe Handelsgüte 1: Alle Stäbe müssen oberseitig astfrei ohne braune und rote Kernstreifen sein. Parkettstäbe Handelsgüte 2: Alle Stäbe dürfen gesunde feste Äste, die oberseitig bis etwa 10 mm Größtabmessung sichtbar sind, und sonstige Fehler, die die Brauchbarkeit des Holzes nicht beeinträchtigen, haben. 4. Kiefer (Föhre). Parkettstäbe Handelsgüte 1: Bläue und sonstige Fehler sind oberseitig unzulässig. Gesunde feste Äste bis etwa 10 mm Durchmesser sind bei 20 Prozent der Zahl der Stäbe gestattet. Parkettstäbe Handelsgüte 2: Leichte Bläue und gesunde feste Äste sind zulässig.

B. Bearbeitung. Die Parkettstäbe müssen sauber bearbeitet, glatt gehobelt und genau rechtwinklig geschnitten sein. 1. Nutstäbe müssen an allen vier Stoßseiten gleichmäßig genutet sein. Die Hirnholzfedern müssen aus Weichholz sein. 2. Spundstäbe müssen an einer Längsseite und beiden Hirnseiten genutet und an der anderen Längsseite mit angehobelter Feder versehen sein. 3. Asphaltstäbe müssen an allen vier Stoßseiten schwalbenschwanzförmig genutet sein.

Abschnitt C betrifft die Abmessungen (Interessenten wollen dieselben — Tabellen und Zeich. — bei der Geschäftsstelle des Normenausschusses, Berlin NW 7, Dorotheenstraße 47, anfordern, evtl. bei uns einsehen).

## DIE KINDERREICHEN FORDERN MEHR WOHNUNGEN

Der Reichsausschuß der Kinderreichen Deutschlands zum Schutze der Familie e. V., Landesverband Groß-Berlin und Brandenburg, hat in seiner diesjährigen Jahresversammlung folgende Entschliebung gefaßt: Bei der privaten wie auch der behördlichen Bautätigkeit, die die Wohnungsnot beseitigen sollen, desgleichen bei der ländlichen Siedlung wird auf kinderreiche Familien keine auch nur entfernt hinreichende Rücksicht genommen. — Es wird deshalb die Forderung erhoben, daß in Zukunft bei Schaffung von Wohnungen und Siedlungen ein Teil von ihnen für kinderreiche Familien vorweg bereitgestellt wird, daß in ihm sechs- und mehrköpfige Familien ohne gesundheitliche und sittliche Gefährdung eine gesicherte Wohn- oder Wirtschafts-Heimstätte finden können. — Der Landesverband der Kinderreichen hat daher eine eigene Gesellschaft, die Gemeinnützige Wohnstättenbau - Gesellschaft m. b. H., übernommen, um überall für kinderreiche Familien die geeigneten Wohn- oder Heimstätten zu schaffen. — In Anbetracht der sozialen Bestrebungen und des sozialen Zweckes erwartet der Verband die wohlwollende Unterstützung sämtlicher Behörden.

## DIE GESETZLICHE REGELUNG DER ARCHITEKTONISCHEN GESTALTUNG IN ÖSTERREICH

In den Internationalen Mitteilungen für Wohnungswesen und Städtebau berichtet Stadtbauinspektor Ing. Dr. Franz Musil-Wien über die gesetzliche Regelung der architektonischen Gestaltung in Österreich folgendes:

„Die aus dem Jahre 1884 stammende Wiener Bauordnung, die ungefähr mit Ende des Jahres 1929 aufgehört hat Gesetzeskraft zu besitzen, enthält im § 22 einen Hinweis

auf die Erfordernisse des Stadtbildes. Diese Bestimmung bietet jedoch bloß eine wenig wirksame Handhabe für die Baubehörde zum Einschreiten bei drohenden Verunzierungen, indem sie besagt, daß die Baubehörde ermächtigt ist, die Ausführung eines Baues zu verweigern, welcher die Straße oder den Platz offenbar verunzieren würde.

Am Ende des Jahres 1929 ist jedoch eine besondere Bauordnung für Wien beschlossen worden, die mit Anfang des Jahres 1930 Gesetzeskraft erlangt hat und die einen wesentlichen Fortschritt in städtebaulicher Beziehung bedeutet. Sie enthält mehrfach Hinweise und Handhaben im Interesse der Ausführung eines schönen Stadtbildes. Sie führt vor allem ein regelrechtes Verfahren für die Festsetzung der Flächenwidmungs- und Bebauungspläne ein, unterscheidet zwischen Grünland, Verkehrsbändern und Bauland.

Mit diesen Bestimmungen wird für die Zukunft eine ungleich wirksamere Handhabe im Interesse der Wahrung und Schaffung eines schönen Stadtbildes geboten sein als bisher. Die Bestimmungen des im § 87 erwähnten Denkmalschutzgesetzes beziehen sich nur auf die zu schützenden Baudenkmäler selbst, vermögen jedoch nicht eine auf das Denkmal sich ungünstig auswirkende Veränderung der Umgebung hintanzuhalten. Die neue Bauordnung bildet hier eine willkommene Ergänzung, da sie solche abträgliche Veränderungen in der Umgebung eines zu schützenden Baudenkmales verbieten kann."

## MERKBLATT FÜR WOHNUNGSPFLEGE

Der Rheinische Verein für Kleinwohnungswesen hat unter Mitwirkung von Ärzten und Wohnungspflegern ein Merkblatt herausgegeben, das eine Reihe von Vorschlägen enthält, wie durch gute Wohnungspflege und sorgfältige Wohnungsbenutzung die Wohnung in einem Zustand erhalten wird, der ein gesundes Wohnen ermöglicht. Das Merkblatt, das den Umfang eines Quartblattes hat, ist für die breite Öffentlichkeit bestimmt und wird zum Preise von 0,06 RM. je Stück (bei Abnahme von mehr als 100 Stück Preisermäßigung) durch den Rheinischen Verein für Kleinwohnungswesen, Düsseldorf, Ständehaus, geliefert. Die Anschaffung des Merkblattes kann nur empfohlen werden.

## STÄDTEBAU- UND WOHNUNGSHYGIENE-WOCHEN IN DRESDEN

Die „Städtebau- und Wohnungshygiene-Woche“, die das Städtebauseminar der Technischen Hochschule Dresden in Verbindung mit der Sächsisch-Thüringischen Arbeitsgemeinschaft der Freien Deutschen Akademie des Städtebaues in der Zeit vom 8.—11. Juni d. Js. zu veranstalten beabsichtigte, wird auf vielfachen Wunsch im Anschluß an die Deutsche Bauwoche auf die Zeit vom 8. bis einschließlich 11. September verlegt.

Die Vorträge gliedern sich in zwei Teile:

1. Hygiene und Städtebau: 8.—9. September vorm. jeweils 9 c. t.
2. Hygiene und Wohnungsbau: 10. und 11. September vorm. jeweils 9 c. t.

Die Vorträge finden statt im Bauingenieur-Gebäude der Technischen Hochschule, Dresden, George-Bähr-Straße 2, Hörsaal 81. Der Kursus kann insgesamt zu 40 RM oder jeder der beiden Teile zu je 20 RM belegt werden.

Genauere Programme und Auskünfte durch das Städtebauseminar der Technischen Hochschule Dresden, z. H. Professor A. Muesmann-Dresden, Bismarck-Platz 18.

## AUS DER ARBEIT DER BAUGENOSSENSCHAFTEN

### DIE „HEIMO“ IM JAHRE 1929

Aus dem Geschäftsbericht der „Heimo“ für das Jahr 1929 entnehmen wir folgendes:

Das 7. Geschäftsjahr war für die „Heimo“, Gemeinnützige Bau- und Siedlungsgenossenschaft heimattreuer Oberschlesier e. G. m. b. H. in Oppeln, hinsichtlich der Grundstücksregelung und der Hypothekenbeschaffung von außerordentlicher Bedeutung. Nach Auffassung sämtlichen Grundbesitzes ist es der Heimo gelungen, eine erststellige Hypothek aufzunehmen, um die Zwischenkredite bei der Wofo abzulösen, die Grundstückskaufgelder restlos zu entrichten sowie Gelder für die Straßenbaukosten bereitzustellen. Durch die Wofo wurden bei der Preußischen Landespfandbriefanstalt zwei Hypotheken zu 255 000 und 95 000 RM vermittelt. Eine weitere Hypothek wurde bei der Karlsruher Lebensversicherungsbank von 400 000 RM aufgenommen.

Der Genossenschaft gehören als Erwerbshäuser 78 Eigenheime am Grünen Weg, Friedensweg und Königstraße sowie 28 Miethäuser mit 176 Wohnungen, an unbebautem Gelände 9640 qm. An Neubauten ist die Errichtung von 7 Häusern mit 48 Wohnungen vorgesehen. Mit dem Bau wird nicht eher begonnen werden, bevor nicht eine tragbare Finanzierung gesichert ist.

Die Bilanz schließt mit 2 900 978,84 RM in Vermögen und Schulden ab. Unter Vermögen erscheinen die unbebauten Grundstücke mit 90 515,23 RM, die bebauten Grundstücke mit 138 180,83 RM sowie Hausgrundstücke mit 2 577 398,93 Reichsmark. Unter den Schulden erscheinen Baudarlehen und Zwischenkredite mit 1 937 711,88 RM sowie langfristige Hypotheken mit 652 450,— RM. Der Reingewinn beträgt 5988,30 RM.

Der Mitgliederbestand hat sich im Laufe des Jahres von 344 Mitgliedern mit 344 Anteilen auf 336 Mitglieder mit 336 Anteilen verringert. Das Geschäftsguthaben der Mitglieder betrug am 1. Januar 1931 66 125,40 RM.

Herr Lehrer Roennecke, der seit Gründung der Baugesellschaft ununterbrochen das verantwortungsvolle Amt des Vorsitzenden des Vorstandes geführt hat, legte sein Amt freiwillig nieder und nahm von der Annahme seiner Wiederwahl Abstand. An seine Stelle trat Herr Justizoberinspektor Klimek.

### WOHNUNGSBAUVEREIN FALKENBERG OBERSCHLESIE, E. G. M. B. H.

Der Wohnungsbauverein Falkenberg e. G. m. b. H. hat im Jahre 1929 unter Betreuung durch die Wohnungsfürsorgegesellschaft für Oberschlesien zwei Häuser errichtet und hat somit zehn Häuser mit 48 Wohnungen im Besitz. Die im letzten Jahre errichteten Häuser enthalten im Erdgeschoß zwei 3-Zimmerwohnungen und im Obergeschoß zwei 2-Zimmer- und eine 1-Zimmerwohnung. Alle Wohnungen haben Spülklosett und außer der 1-Zimmerwohnung Badeeinrichtung, elektrische Lichtanlage, Kochgasanlage, eine ausgebaute heizbare Mansardenstube und eine Bodenkammer. Zu jeder Wohnung gehört ein Hausgarten. Die Abwässer werden in einem Klein-Emscher-Brunnen geklärt und in einer Chlorierungsanlage unschädlich gemacht. Die Mietpreisbildung stellte sich entsprechend den gestiegenen Baukosten höher als für die früher gebauten

Wohnungen. Die Bilanz weist einen Reingewinn von 3260,88 RM aus, von denen 10 % = 326,— RM zu dem gesetzlichen Reservefonds, 1154,75 RM zum Erneuerungsfonds geschrieben wurden und 1780,13 RM als 5 % ige Dividende zur Verteilung gelangten. Der Mitgliederbestand hat sich im Laufe des Jahres um 20 Mitglieder erhöht. Die Genossenschaft zählt jetzt 127 Mitglieder mit 174 Anteilen. Geschäftsanteil und Haftsumme betragen je 300,— RM.

## GESETZE UND VERORDNUNGEN

### I. ÖFFENTLICHE GELDMITTEL

#### Zinszuschüsse zur Verbilligung erstelliger Hypotheken für den Bau von Landarbeiter-eigenheimen

Der Preussische Minister für Volkswohlfahrt gibt durch Erlaß III 6220/23. 4. vom 13. 5. 1930 bekannt, daß der Herr Reichsarbeitsminister sich damit einverstanden erklärt hat, daß auf Grund seiner Richtlinien vom 1. Dezember 1928 (Reichsarbeitsblatt S. I 289) künftig innerhalb Preußens Zinszuschüsse zur Verbilligung erstelliger gesicherter Darlehen für den Bau von Landarbeitereigenheimen auch dann bewilligt werden, wenn der Zinsfuß entgegen Nr. II 5 c der Richtlinien bis zu 3 v. H. über Reichsbankdiskont beträgt.

### II.—III. ●

#### IV. BAUPOLIZEI UND BAUTECHNISCHES RdErl. d. MfHuG. u. MfV. vom 26. 3. 1930, betr. Grundlagen für die Berechnung der Standfestigkeit hoher freistehender Schornsteine aus Mauerwerk und Eisenbeton

— MfV. II C 576/30 usw. —

(Im Anschluß an den Erlaß vom 9. 9. 1929 — MfHuG. III c 2473, III b, I G 2026, MfV. II C 2708/29 —.)

Der Deutsche Normenausschuß hat im Benehmen mit Wissenschaft, Industrie und Behörden neue Grundlagen für die Berechnung der Standfestigkeit hoher freistehender Schornsteine (Din 1056) nebst Ausführungsbestimmungen (Din 1058) aufgestellt. Unter Aufhebung aller bisher für die Berechnung von Schornsteinen ergangener Anweisungen bestimmen wir, daß diese neuen Berechnungsgrundlagen (Din 1056) bei der Prüfung von Baugesuchen allgemeiner Art sowie von Gesuchen auf Erteilung der besonderen Genehmigungen, welcher die in den §§ 16, 24 und 25 der Reichsgewerbeordnung bezeichneten Anlagen bedürfen, ab 1. 5. d. Js. in jedem Falle anzuwenden sind, ferner daß bei der Abnahme der danach ausgeführten Anlagen die Erfüllung der Ausführungsbestimmungen nach Din 1058 unter Berücksichtigung der nachstehend zu § 5 a. a. O. gemachten Einschränkungen nachzuprüfen ist. Dabei ist der Beachtung folgender Punkte besondere Aufmerksamkeit zu widmen:

1. Der Nachweis der ausreichenden Festigkeit der verwendeten Baustoffe gemäß Din 1056 § 3 bis 5 ist als erbracht anzusehen, wenn die entsprechenden Zeugnisse vom Lieferer der Baustoffe in glaubwürdiger Form vorgelegt werden. Besonderer Wert ist auf diesen Nachweis bei Verwendung von Kalksandsteinen zu legen.
2. Kalksandsteine sollten da nicht verwendet werden, wo eine baldige Zerstörung durch die Rauchgase zu erwarten ist.

3. Die durch Fuchsöffnungen und dergleichen bedingten Querschnittschwächungen des Sockels und Schaftes sind gemäß Din 1056 § 9 besonders zu berücksichtigen.

Wir machen ausdrücklich darauf aufmerksam, daß in den Din-Blättern nur die Berechnungsgrundlagen, nicht aber die Berechnungsart geregelt worden sind. Es muß daher den Bauherrn bzw. Bauunternehmern überlassen bleiben, eine den anerkannten Regeln der Wissenschaft und Technik entsprechende Berechnungsart zu wählen. In gleicher Weise steht denselben auch die Wahl der zu verwendenden Berechnungsvordrucke frei. Zu fordern ist jedoch in jedem Falle, daß aus den eingereichten Unterlagen alle zur Prüfung der Berechnung erforderlichen Angaben eindeutig zu entnehmen sind.

Die Entscheidung darüber, in welchem Umfange gemäß § 5 der Ausführungsbestimmungen (Din 1058) eine Überwachung des Baues und eine Abnahme der Schornsteine durch besondere Sachverständige vorzunehmen ist, wird nach dem Inhalte der auf unseren (nicht veröffentlichten) Erlaß vom 9. 9. v. Js. erstatteten Berichte vorläufig in Anlehnung an die bisherige Übung und nach Maßgabe der örtlichen Bedürfnisse dem Ermessen der für die Bauabnahme zuständigen Stellen überlassen. Gegebenenfalls sind von den Abnahmestellen im Besteigen der Schornsteine geübte Personen hinzuzuziehen, deren Eignung und Unparteilichkeit außer Frage steht. Wir behalten uns jedoch vor, noch besondere Anweisung bezüglich Durchführung des § 5 der Ausführungsbestimmungen ergehen zu lassen, wenn dies erforderlich werden sollte.

Wir ersuchen, die zuständigen Behörden anzuweisen, die neuen Berechnungs- und Ausführungsbestimmungen vom 1. 5. d. Js. ab anzuwenden. Die Dampfkesselüberwachungsvereine erhalten unmittelbar Nachricht. Es bestehen keine Bedenken gegen eine frühere Anwendung, wenn diese bauseitig beantragt wird. Die für den Dienstgebrauch der beteiligten Behörden erforderlichen Din-Blätter, Din 1056 und 1058, können von dem Beuth-Verlag in Berlin S 14 bezogen werden. Eine Beschaffung für den Dienstgebrauch der Gewerbeaufsichts- und Bergrevierbeamten erübrigt sich, da denselben gesondert ein Nachtrag zur 7. Auflage der Anleitung zum Entwerfen und Berechnen der Standfestigkeit von Fabrikschornsteinen von H. J a h r zugeht, in welchem der Wortlaut der Din-Normen enthalten ist.

Der Minister für Handel und Gewerbe:

I. A.: Dr. Ulrichs,

Der Minister für Volkswohlfahrt:

I. V.: Scheidt.

#### RdErl. d. MfV. v. 25. 4. 1930, betr. Prüfungsverfahren für schwierige statische Berechnungen

— II C 926 —

Nach der Anlage meines Erlasses vom 3. 12. 1926 — II 9. 486 —<sup>1)</sup>, betreffend Prüfungsverfahren für schwierige statische Berechnungen, erfolgt die Auswahl der Prüfingenieure für Statik durch einen Ausschuß, der aus Vertretern der größeren technischen Fachverbände besteht. Außer den hierdurch berufenen Prüfingenieuren können auch Hochschullehrer, welche die *venia legendi* für Statik oder Festigkeitslehre haben, sowie freiberufliche Bauingenieure, die früher im Staats- oder Kommundienst als leitende Sachbearbeiter der schwierigen statischen Aufgaben etatsmäßig angestellt waren (z. B. längere Zeit Leiter einer behördlichen statischen Prüfungsstelle gewesen sind), zur Prüfung schwieriger statischer Berechnungen im Sinne

<sup>1)</sup> VMBI. Sp. 1129.

des obengenannten Erlasses durch mich zugelassen werden. Alle Bestimmungen des vorerwähnten Erlasses gelten auch für die von mir unmittelbar ernannten Prüfingenieure, deren Namen im VMBI. veröffentlicht werden.

Anträge der vorgenannten Personen auf Zulassung als Prüfingenieur sind mir unmittelbar vorzulegen. I. V.: S c h e i d t.  
An die Herren Regierungspräsidenten usw.

### **RdErl. d. MfV. vom 25. 4. 1930, betr. Veröffentlichungen des Deutschen Ausschusses für Eisenbeton**

— II 6201/14. 4. —

Vom Deutschen Ausschuss für Eisenbeton ist das Heft 62: „Versuche über das Verhalten von Zementmörtel in heißem Wasser“ von Otto Graf, veröffentlicht worden.

Der Ladenpreis des im Verlage von Wilhelm Ernst & Sohn in Berlin W 8, Wilhelmstraße 90, erschienenen Heftes beträgt 4,30 RM. Deutsche Reichs- und Länderbehörden genießen einen Vorzugspreis von 3 RM. Für kommunale und sonstige nichtstaatliche Behörden gilt der Ladenpreis. Bestellungen von Reichs- und Länderbehörden sind an die Geschäftsstelle des Deutschen Ausschusses für Eisenbeton in Berlin W 8, Wilhelmstraße 86 II (Reichsverkehrsministerium), zu richten. Die Postgebühren für Übersendung des Heftes gehen zu Lasten der Besteller, auch sind Zahlungen an den Verlag porto- und abzugsfrei zu leisten.

I. V.: S c h e i d t.

An die Herren Regierungspräsidenten usw.

### **V.—VI. ●**

### **VII. VERSCHIEDENES**

#### **RdErl. d. MfV. v. 19. 4. 1930, betr. Wohnungsaufsicht**

— II B 869 —

Unzutreffende Auslegung und unzureichende Beachtung der Bestimmungen des Art. 6 § 3 des Wohnungsgesetzes vom 28. 3. 1918 haben vielfach Anlaß zu Verwaltungsstreitverfahren gegeben, in denen die beklagten Behörden unterlegen sind. Einige Erkenntnisse des Oberverwaltungsgerichts veranlassen mich, auf folgendes hinzuweisen:

Nach dem Wortlaut der genannten Bestimmungen „ist“, wenn eine Wohnung hinsichtlich ihrer Beschaffenheit oder Benutzung den an sie zu stellenden Anforderungen nicht entspricht, „Abhilfe in der Regel zunächst durch Rat, Belehrung oder Mahnung zu versuchen“. Das Oberverwaltungsgericht hat sich wiederholt, zuletzt in der Begründung zu seinem Urteil vom 12. 12. 1929 — IV A 38. 29 —, auf den Standpunkt gestellt, daß diese Bestimmung eine **M u ß**bestimmung ist. Die zwingende Natur der Vorschrift folgert es aus der Verwendung des Wortes „ist“ und führt weiter dazu aus: „Daß der Weg des Art. 6 § 3 nach dem Wortlaut des Gesetzes nur „in der Regel“ zu beschreiten ist, ändert nichts an dem zwingenden Charakter der Vorschrift. Sie braucht nur dann nicht beobachtet zu werden, wenn besondere Gründe von vornherein auf die Aussichtslosigkeit eines gütlichen Vorgehens schließen lassen.“

Die Verfügungen des Gemeindevorstandes auf Grund des Art. 6 § 3 a. a. O. sind so bestimmt zu fassen, daß der Pflichtige ohne weiteres klar erkennen kann, ob es sich um Rat, Belehrung, Mahnung oder um eine mit förmlichen Rechtsmitteln anfechtbare „Anordnung“ handelt. Dies Ziel läßt sich durch den Gebrauch der Worte „Rat, Belehrung, Mahnung“ oder „Anordnung“ unschwer erreichen.

Ich ersuche die Herren Regierungspräsidenten (den Herrn Verbandspräsidenten), die Landräte und Gemeindevorstände auf diese Veröffentlichung hinzuweisen.

I. V.: D r. S c h n e i d e r.

An die Herren Oberpräsidenten und Regierungspräsidenten usw.

### **RdErl. d. MfV. vom 24. 4. 1930, betr. Bebauungs- und Fluchtlinienpläne**

— II C 1019 —

Es sind in letzter Zeit häufig Fluchtlinienpläne zu meiner Kenntnis gekommen, in denen Angaben der Höhenlage und der Entwässerung der Straße fehlen; dem Vernehmen nach sollen verschiedene Gemeinden derartige Angaben regelmäßig unterlassen. Wenn auch das Oberverwaltungsgericht anerkannt hat, daß in besonders gearteten Einzelfällen von der Bestimmung der Höhenlage und der Entwässerung für die projektierte Straße ausnahmsweise abgesehen werden kann, so kann es sich dabei doch nur um Fälle handeln, in denen diese Erfordernisse ohnehin in anderer Weise erfüllt waren, z. B. wenn eine **f e s t s t e h e n d e** Höhenlage und eine bereits vorhandene Entwässerung in Frage stand, in denen also vorausgesetzt werden kann, daß Höhenlage und Entwässerung den Anliegern auch ohne besondere Angabe im Fluchtlinienplan hinreichend bekannt sind.

Abgesehen von derartigen Ausnahmefällen kann aber gegenüber der zwingenden Vorschrift des § 4 des Baufluchtengesetzes eine dem Gesetze widersprechende Verwaltungspraxis, wie die Abstandnahme von der Bestimmung der Höhenlage und der Darstellung der Entwässerung, keinerlei rechtliche Bedeutung haben. Der § 4 a. a. O. soll, was keiner weiteren Darlegung bedarf und auch aus dem Kommissionsberichte zum Gesetzentwurfe hervorgeht (Haus der Abgeordneten Aktenstück 279 S. 1705; vergl. von Strauß und Torney und Saß S. 84 Abs. 3), dem einzelnen Grundbesitzer die zur Wahrung seiner Rechte notwendige Kenntnis der Folgen sichern, die sich für sein Grundstück aus den Fluchtlinienfestsetzungen ergeben. Es ist für ihn von der größten Wichtigkeit, über die Größe der von ihm abzutretenden und der ihm zur freien Verfügung verbleibenden Grundstücksfläche und deren Höhenlage und Entwässerung zur Straße genau unterrichtet zu sein, um sich über die richtige Benutzungs- oder sonstige Verwertungsmöglichkeit rechtzeitig schlüssig werden zu können.

Das Oberverwaltungsgericht hat hierzu kürzlich gegenüber einem Fluchtlinienplane, in dem lediglich das Steigungsverhältnis der Straße in dem das künftige Straßenland darstellenden Streifen mit den Worten: „Fallen 1 : 30, 64 auf 159 m“ angegeben war, ausgeführt, daß dem gesetzlichen Erfordernis lediglich durch diese Angabe nicht genügt ist, weil daraus für die Lage des einzelnen Grundstücks zur Straße sich das Erforderliche nicht mit genügender Bestimmtheit und Klarheit ersehen läßt, zumal nicht feststeht, ob die Steigung sich in ununterbrochen gleichbleibender Weise oder in einer mehr oder minder gebrochenen Linie vollzieht. Der Anlieger wird daher auf diese Weise in seinem gesetzlichen Rechte, gegen eine Schädigung seines Grundstücks durch den Fluchtlinienplan Einspruch zu erheben (§ 7 des Fluchtliniengesetzes), verkürzt, da er Art und Maß der etwaigen Schädigungen nicht genügend und nicht rechtzeitig zu erkennen vermag. Dem kann auch nicht, wie es in dem behandelten Einzelfall geschehen war, entgegengehalten werden, daß eine Höhenfestlegung nicht möglich sei, weil es an einer solchen für

die Straßenfortsetzung mangle. Denn die angenommene Unerfüllbarkeit einer Voraussetzung für die Anwendung einer gesetzlichen Vorschrift kann, wie das Oberverwaltungsgericht mit Recht ausführt, nicht zur Befreiung von dieser Voraussetzung und zur Verkümmern der gesetzlichen Rechte der Anlieger führen. Die Fortlassung der Höhenangaben kann auch nicht etwa mit dem Hinweis auf eine jederzeit mögliche Änderung gerechtfertigt werden. Diese Möglichkeit ist auch für jede andere Festsetzung im Fluchtlinienplane gegeben, ohne daß deshalb die Notwendigkeit solcher Festsetzungen bezweifelt wird; und dann ist die Änderung der festgesetzten Straßenhöhe nicht ohne weiteres, sondern nur auf Grund eines besonderen neuen Verfahrens mit Einspruchsrechten möglich (§ 10 a. a. O.), so daß rechtserhebliche, andernfalls fehlende Garantien für den Anlieger gegeben sind.

Die zwingende Vorschrift des § 4 des Baufluchtengesetzes gilt nicht nur für endgültige Fluchtlinienfestsetzungen im Sinne des § 8 des Fluchtliniengesetzes, sondern auch für die vorher erfolgenden vorläufigen Festsetzungen der Fluchtlinien, welche im Wege der Einigung der Gemeindebehörden über den aufgestellten Fluchtlinienplan erfolgen und nach der Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichts ein Bauverbot nach § 11 a. a. O. rechtfertigen (Entscheidungen Band 33 S. 425—427 und Band 68 S. 428). Aus diesem Grunde entbehrt eine Fluchtlinienfestsetzung, die diesen Vorschriften widerspricht, der Rechtsgültigkeit, und es kann hinsichtlich einer solchen Straße ein Bauverbot nach § 11 des Gesetzes nicht erlassen werden.

I. V.: Dr. Schneider.

An die Herren Regierungspräsidenten usw.

## BÜCHER- UND ZEITSCHRIFTENSCHAU

**DAS STOCKWERKSEIGENTUM.** Von Dr. E. H. Meyer, Berlin 1930. Bauweltverlag. 34 S., Preis geh. 2 RM. Die Förderung des Eigenheimbaues ist in der letzten Zeit wegen der teuren Baukosten auf erhebliche Schwierigkeiten gestoßen. Der Gedanke der Miethauswohnung, den man längst tot geglaubt hatte, feiert im Hinblick auf die billigere Mietpreisgestaltung seine Auferstehung. Die vorliegende Schrift will die Vorzüge der Miethauswohnung mit denen des Eigenheims verbinden und tritt für die Idee des Stockwerkseigentums ein. Jeder Bewohner soll die von ihm bewohnte Wohnung bezw. das Stockwerk finanzieren und als Eigentum erhalten. Zweifelloso würde der Wohnungsbau in finanzieller Hinsicht hierdurch einen Antrieb erfahren. Im übrigen aber weist das Stockwerkseigentum bei weitem nicht die „Bodenständigkeit“ des Eigenheims auf, um seine Vorzüge auch nur einigermaßen zu ersetzen.

Das Für und Wider des neuen Vorschlags wird ausführlich erörtert und zum Schluß ein Gesetzesentwurf formuliert, der die Einführung des Stockwerkseigentums in das bestehende Recht vorsieht.

**SOZIALE BAUWIRTSCHAFT.** Sondernummer Arbeitsuntersuchungen. Verlag: Verband sozialer Baubetriebe, G. m. b. H., Berlin S 14, Inselstraße 6. 88 Seiten mit 109 Abbildungen, Preis 4 RM.

Jede zweckmäßige Betriebsorganisation beruht auf Erkenntnissen, die zuerst durch Überlegung gewonnen und dann durch die praktische Arbeit entweder bestätigt oder ihren Erfordernissen angepaßt wurden.

Weil die zweckmäßigste Organisation, durch die bei größtmöglicher Schonung der menschlichen Arbeitskraft der höchste Wirkungsgrad erreicht wird, nur aus der praktischen Arbeit heraus entwickelt werden kann, ist es notwendig, den Arbeitsgang selbst zu beobachten und die gewonnenen Beobachtungsergebnisse zu zergliedern. Die dadurch gewonnene Einsicht in den tatsächlichen Arbeitsvorgang wird entweder die Richtigkeit der getroffenen Anordnungen bestätigen oder aber zeigen, wo ihre Änderung notwendig ist, um Verlustquellen zu beseitigen.

Jede Willkür wird ausgeschaltet. Die getroffenen An-

ordnungen beruhen nun auf vernünftigen Erwägungen. Die Arbeitsleistung wird vernünftig — rationell.

Erscheinen diese Erwägungen auch selbstverständlich, so gewinnen sie für das Baugewerbe doch erst ganz allmählich Geltung.

Bahnbrechend haben hier gewirkt der Verband sozialer Baubetriebe durch seine Abteilung wirtschaftliche Betriebsführung, das Deutsche Handwerksinstitut durch seine Abteilung Technische Betriebswirtschaft und auch die Reichsforschungsgesellschaft durch eine ganze Anzahl wertvoller Veröffentlichungen. Ausschließlich von dieser praktischen Arbeit berichtet die Soziale Bauwirtschaft in ihrer Doppel-Sondernummer 8/9.

Zum ersten Male wird hier über das gesamte Gebiet der Arbeitsuntersuchung im Baugewerbe gründlich berichtet und die Notwendigkeit verschiedenartigster Untersuchungen an Beispielen aus der Praxis nachgewiesen.

Dipl.-Ing. Otto Rode, der Leiter der Abteilung wirtschaftliche Betriebsführung im Verband sozialer Baubetriebe zeigt den hohen Wert der Arbeitsuntersuchung zur Aufdeckung von Verlustquellen in ihrem Zusammenhang mit der Betriebsorganisation.

Dr.-Ing. Edgar Hotz, der Leiter der Abteilung Technische Betriebswirtschaft im Deutschen Handwerksinstitut, schildert in großen Linien die Aufgabe, den Zweck und die Durchführung von Arbeitsuntersuchungen an der Hand zahlreicher Beispiele aus der Praxis.

Die Technik von Zeitstudien im Baubetrieb veranschaulichen zwei Aufsätze von Dr.-Ing. Schneider-Arnoldt. Die Bauhüttengeschäftsführer Lück und Koß berichten in zwei inhaltreichen Beiträgen über ihre Untersuchungsergebnisse auf den Baustellen.

Der Frage der Arbeitserleichterung und Ermüdungsminderung ist ein Beitrag von Dr. R. W. Schulte gewidmet. Die klaren, knapp gefaßten, durch Beigabe von 109 Abbildungen, graphischen Darstellungen und entsprechenden Vordrucken belebten Ausführungen der genannten Verfasser vermitteln zweifellos eine Fülle von Anregungen, die der gesamten Bauwirtschaft zum Nutzen gereichen werden.



Abb. I. Werkwohnung in Skalung