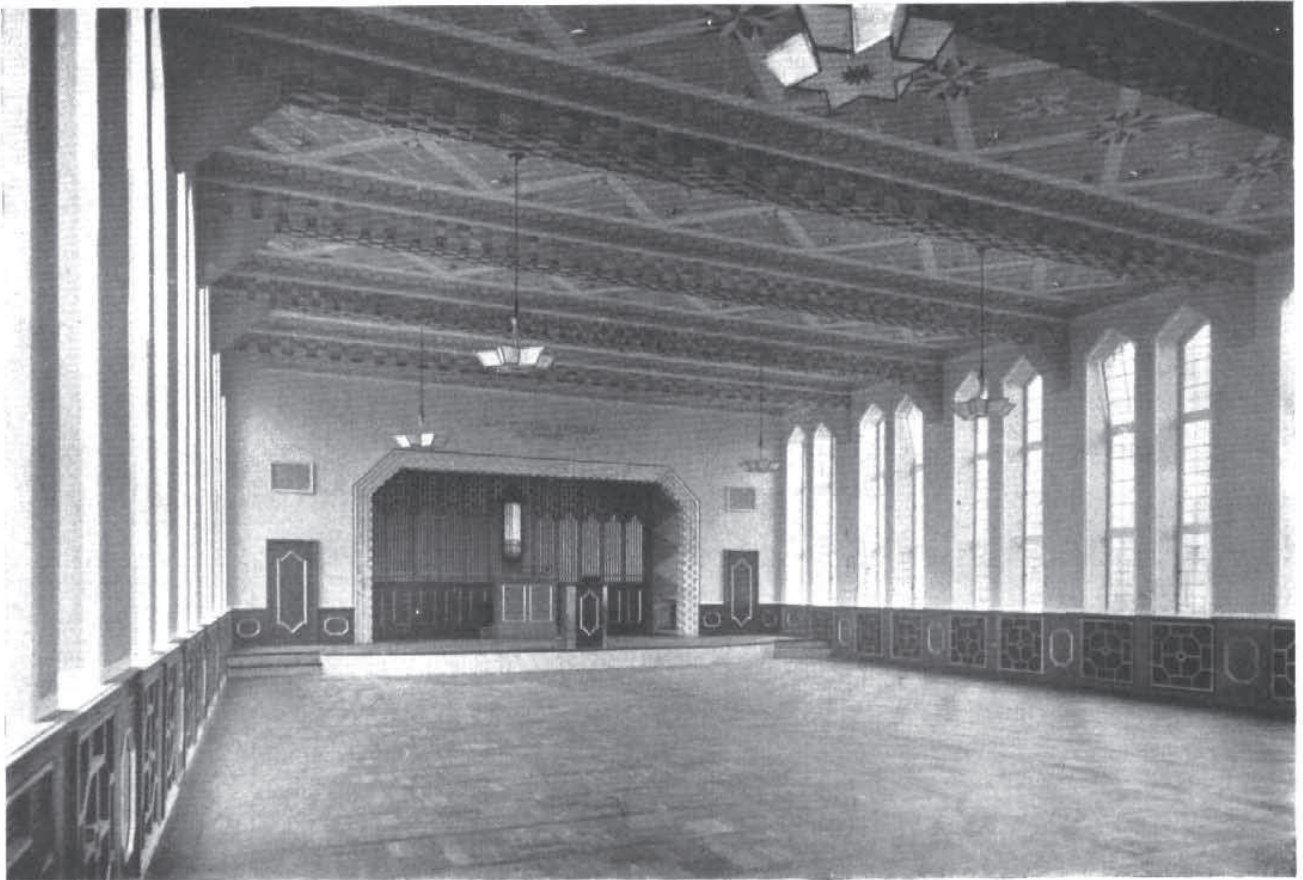




Straßenansicht.



Aula, Blick gegen die Bühne.

EVANGELISCH-STIFTISCHES GYMNASIUM IN GÜTERSLOH.

Zentralblatt der Bauverwaltung, 49. Jahrg. 1929, Nr. 10.

Zentralblatt der Bauverwaltung

MIT NACHRICHTEN DER REICHS- UND STAATSBUILDINGWERKE · HERAUSGEGEBEN IM PREUSS. FINANZMINISTERIUM

SCHRIFTFLEITER: INGENIEURBAU RICHARD BERGIUS · HOCHBAU Dr.-Ing. GUSTAV LAMPMANN

49. JAHRGANG

BERLIN, DEN 6. MÄRZ 1929

NUMMER 10

Alle Rechte vorbehalten.

Evangelisch-stiftisches Gymnasium in Gütersloh.

Das in den Jahren 1852/53 als Fachwerkbau errichtete alte Gymnasialgebäude mußte dem vermehrten Raumbedürfnis der Schule zufolge durch einen Neubau ersetzt werden. Nachdem die notwendigen Mittel nach langen Verhandlungen zwischen Staat, Evangelischer Landeskirche und Stadt aufgebracht waren, konnte nach Klärung der Bauplatzfrage und der Entwurfsgestaltung im Jahre 1926 mit dem Neubau begonnen werden.

Der Neubau wurde auf dem alten Schulgrundstück errichtet, kurz hinter dem alten Gymnasialgebäude, in dem bis zur Uebersiedlung in den Neubau der Unterricht weiter stattfinden mußte. Der nach Beseitigung des Altbauens entstandene Vorplatz bringt das Gebäude durch entsprechend größeren Abstand von der Straße zu besserer Wirkung; er findet auch zur Aufstellung der Schule bei Wanderfahrten gute Verwendung.

Die Größe des Grundstücks beträgt 5360 qm, hiervon bebaute Fläche des Neubaus 1355 qm, Schulhof 2500 qm und Vorplatz 1500 qm.

Das Klassengebäude ist eine Anlage mit doppelseitig bebautem Flur, der durch Treppenhaus und hallenartige Flurerweiterungen in der Querachse gut aufgehellert wird. Im Untergeschoß, infolge Grundwasserstand kaum vertieft, sind Hausmeisterwohnung, Aufenthaltsraum für Fahrschüler und Fahrradraum, die Heizung, das Dienstzimmer des Hausmeisters und ein Schülervereinszimmer untergebracht. Das Erdgeschoß enthält außer vier großen Klassen das Dienstzimmer des Direktors, das Konferenzzimmer mit anschließender Kleiderablage und Bücherei und ein Elternsprechzimmer. Das erste Obergeschoß nimmt acht Klassenräume auf. Drei weitere Klassen sowie die Lehrsäle für Chemie, Physik und Biologie einschließlich der Vorbereitungs- und Sammlungsräume sind im obersten Geschoß vorgesehen. Die Aborträume befinden sich im nordwestlichen Teil des Gebäudes. Den Verkehr zwischen den einzelnen Stockwerken vermittelt ein geräumiges Treppenhaus mit anschließenden Hallen. Durch Stichflure ist das Hauptgebäude in allen Stockwerken mit dem Flügelanbau verbunden. Dieser Flügel nimmt zu ebener Erde die Turnhalle mit Emporen für Zuschauer und Musik, Garderoben- und Geräteraum sowie ein Schülerbrausebad, im Obergeschoß die Aula und im ausgebauten Dach die Räume für den Zeichenunterricht auf.

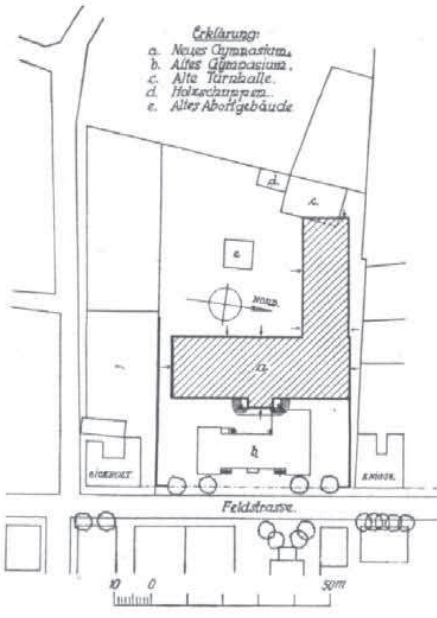
Die straffe äußere Gliederung durch vorgezogene Pfeilervorlagen und das hohe Dach mit seinem kupfergedeckten Uhr- und Glockentürmchen geben dem Gebäude etwas Feierliches und betonen den Charakter des „evangelisch-stiftischen“ Gebäudes. Ein Schmuckstück bildet der Treppenvorbau in der Mitte der Straßenfront, dessen Altanbrüstung reichen Terrakottenschmuck erhalten hat. Das mit roten Pfannen gedeckte Dach trägt einen Dachreiter, der in seiner Formgebung die Erinnerung an das Türmchen des alten Gymnasiums, von dem aus allsonntäglich Choräle des Schülerbläserkorps ertönt, wachhalten soll. Der Flügelbau paßt sich in seinem Äußeren dem Klassengebäude an. Sockel und Hauptgesims der gesamten Gebäudeanlage sind aus grünlich scharriertem

Vorsatzbeton, die Flächen der Fassaden mit Klinkern in Kreuzverband verblendet.

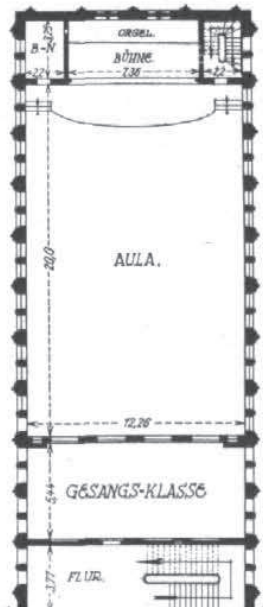
Das Innere des Gebäudes ist hell und stimmungsvoll gehalten. Der durch das Haupttreppenhaus geteilte breite Mittelflur des Klassengebäudes ist durch Nischen für Kleiderablage der Schüler gegliedert und durch den Farbenwechsel von Türen und Wänden in den Geschossen belebt; die Fußböden der Flurräume sind mit Solnhofener Platten belegt. Besonderer Wert wurde auf die Ausmalung der Klassenräume gelegt, die in ihren Linoleumbelägen und hellen Wandtönen abwechslungsreich behandelt sind. Die Turnhalle ist mit Linoleum ausgelegt; die Wände haben 1,65 Meter hohe Holzvertäfelung erhalten. Die Turnausrüstung wurde für eine verkürzte vierfache Besetzung beschafft. Die Aula, durch niedrigen Vorraum zugänglich, hat eine besonders reich bemalte Decke erhalten; hellgetöntes Bandwerk mit zwischengestreuten plastischen Silbersternen überzieht teppichartig die durch Balken unterteilte hellgrüne Fläche. Die Fenster erhielten Bleiverglasung. In leuchtend roter Farbe, mit Silber aufgehört, ist das Orgelgehäuse gehalten. Der Fußboden besteht aus geräuchertem, in Platten verlegtem Eichenparkett. Die Aula ist mit einem Gestühl für 400 Personen und mit einer zwölfregistrigen Orgel versehen.

Die innere Einrichtung ist, da nur wenige brauchbare Ausstattungsstücke im alten Schulgebäude vorhanden waren, neubeschafft. Die Klassen erhielten zweiseitige Mittelholzbänke mit festem Sitz und fester Pultplatte und eine Tafel mit etwa 6 qm Schreibfläche. Für den Zeichensaal wurden dreisitzige Zeichentische mit schräger Pultplatte vorgesehen. Die naturwissenschaftlichen Räume wurden neuzeitlich eingerichtet; das mit Klappsitzen versehene Gestühl in den Lehrräumen wurde ansteigend aufgestellt.

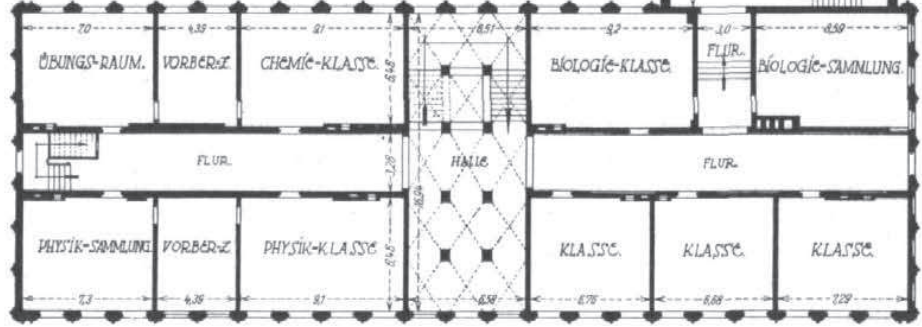
Ueber technische Einzelheiten sei noch folgendes mitgeteilt: Die Fundamente einschließlich der Bankette sind in Beton bzw. Eisenbeton ausgeführt. Größere und schwierigere Eisenbetonrahmenkonstruktionen wurden bei dem Flügelanbau verwendet. Hier galt es Turnhalle, Aula und Zeichensaal, drei übereinanderliegende Räume von mehr als 12 m Breite zu überspannen. Sämtliche Eisenbetondecken und Rahmenkonstruktionen wurden nach dem Gießverfahren mit einem 40 m hohen Gießturm hergestellt. Gegen Schallübertragung wurden die Decken und Deckenaufleger sowie teilweise auch die Zwischenwände mit Torfplatten und starken Asphaltfilzappaplagen isoliert. Die Außen- und Innenstufen sowie die Podeste der Treppen wurden aus Kunststein hergestellt. Die Beheizung des Schulgebäudes erfolgt durch Niederdruckdampfheizung. Als Wärmeerzeuger dienen drei Kessel von je 22 qm Heizfläche; die Kessel sind durch Verteiler untereinander verbunden, jeder Kessel hat zwei Absperrschieber, damit je nach der Außentemperatur ein oder mehrere Kessel in Betrieb genommen werden können. In den Klassenräumen wurden glatte Heizschlangen eingebaut, alle übrigen Räume erhielten zweisäulige Radiatoren. Um zu verhüten, daß während der Wintermonate heißes Wasser zur Reinigung des Gebäudes der Kessel-



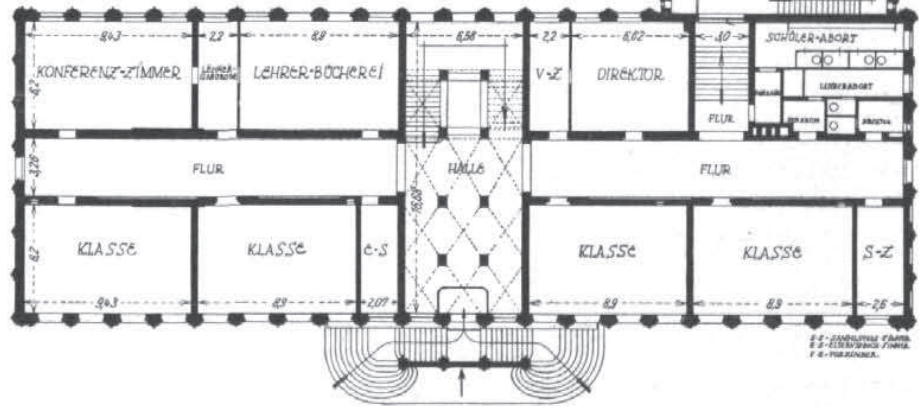
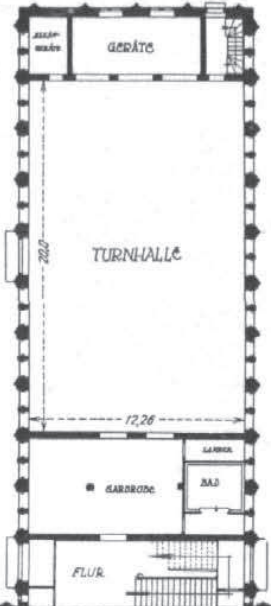
Lageplan.



Grundriß des ersten Obergeschosses.



Grundriß des Erdgeschosses.



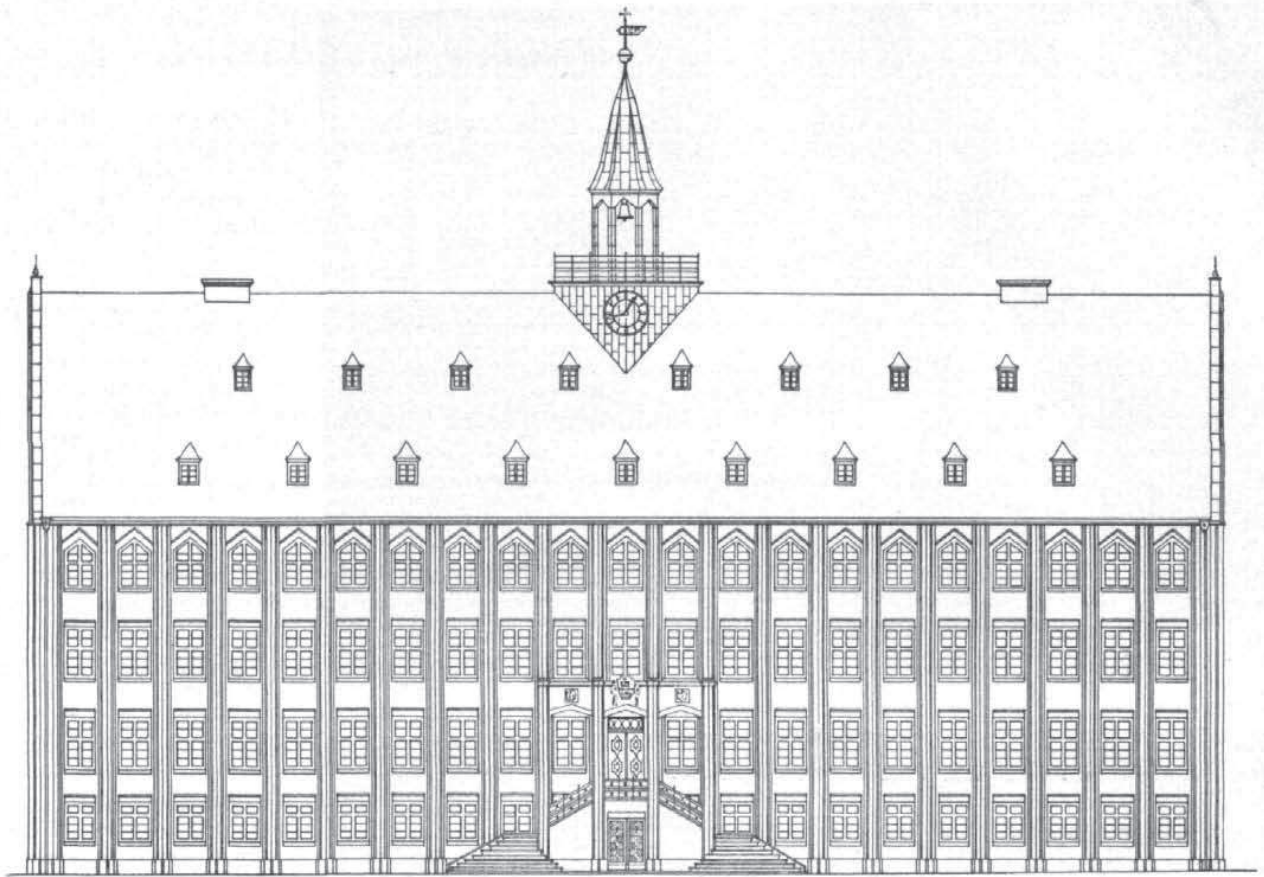
anlage entnommen wird, sind in allen Geschossen des Klassengebäudes Warmwasser-Zapfstellen vorgesehen, die durch einen mit Heizschlangen versehenen 500 l großen Boiler gespeist werden; der Boiler selbst ist an die Kesselanlage angeschlossen. Das für das Schülerbrausebad benötigte warme Wasser wird während der Heizperioden gleichfalls dem Boiler entnommen, während im Sommer ein im Heizraum aufgestellter Sommerkessel die Brauseanlage speist. Die Hausmeisterwohnung wird durch Warmwasserheizung erwärmt, die so eingerichtet ist, daß sie während der Uebergangszeit und der Ferien auch das Direktor- und Konferenzzimmer miterwärmt. Zur Belüftung der Aula dient ein elektrisch betriebener Frischluft-, Heiz- und Lüftungsapparat, der im Bühnennebenraum aufstellung gefunden hat; die Belüftung der Klassen und der Aborträume erfolgt durch Abluftkanäle. Die Abortanlagen sind mit praktischer Spülvorrichtung, die Vorräume der Schüleraborte mit Reihenwaschanlagen ausgestattet. Das Gebäude hat eine weitverzweigte elektrische Beleuchtungs- und Kraftübertragungsanlage erhalten. Zähler und Verteilungstafeln für die elektrische Licht-

und Kraftanlage sind so aufgestellt, daß die Tafeln — beiderseits zugänglich — Anschauungsmaterial für den naturwissenschaftlichen Unterricht bilden. Auf eine gleichmäßige Beleuchtung der Klassenräume ist besonderer Wert gelegt.

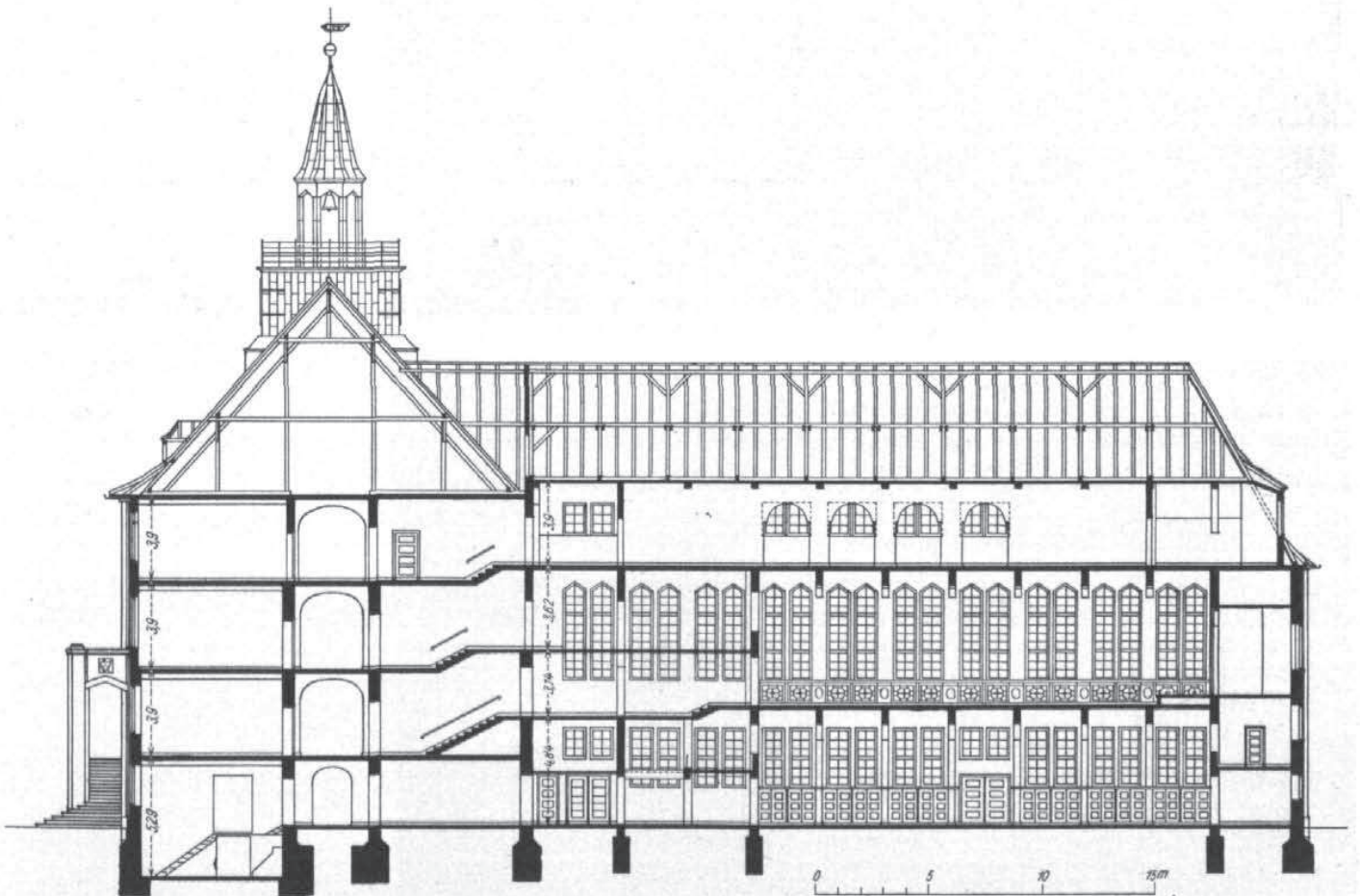
Die Baukosten stellen sich:
 für den Neubau auf rd. 657 000 RM,
 (für 1 cbm umbauten Raumes etwa
 30,00 RM)
 für die Nebenanlagen auf rd. 43 000 RM
 zusammen 700 000 RM.

Hierzu kommen noch die Kosten der inneren Einrichtung mit rd. 78 000 RM.

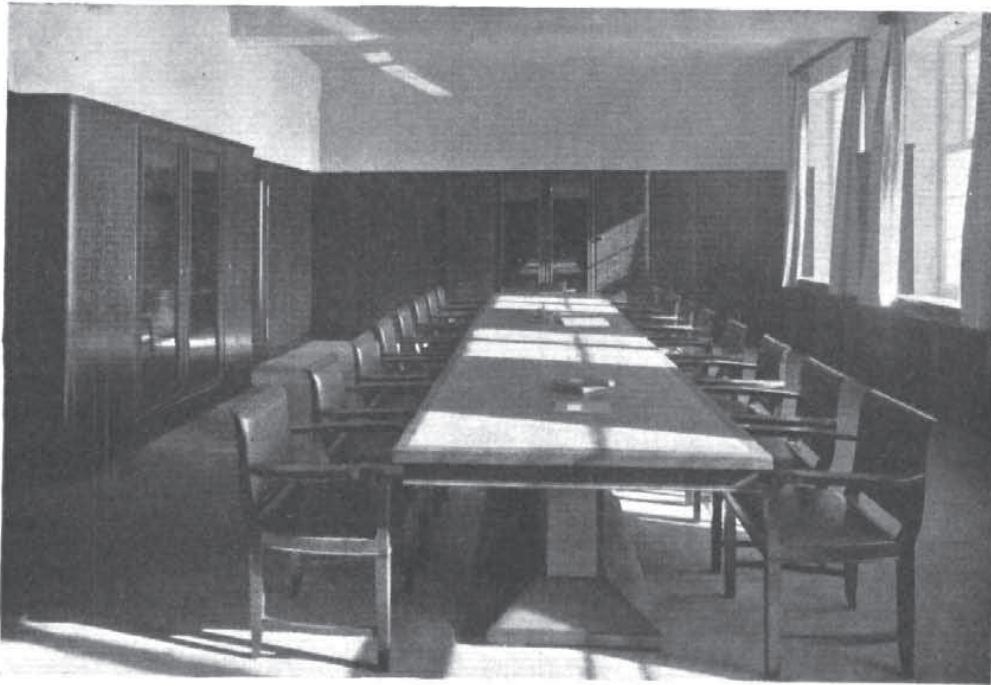
Die Oberleitung bei der Entwurfsgestaltung und Bauausführung hatte Oberregierungs- und -baurat Kaßbaum von der Hochbauabteilung des preussischen Finanzministeriums, die Oberaufsicht seitens der Regierung in Minden führte Oberregierungs- und -baurat Plinke daselbst. Die Entwurfsbearbeitung sowie die örtliche Bauleitung lag in den Händen des Regierungsbaumeisters Raikowsky.



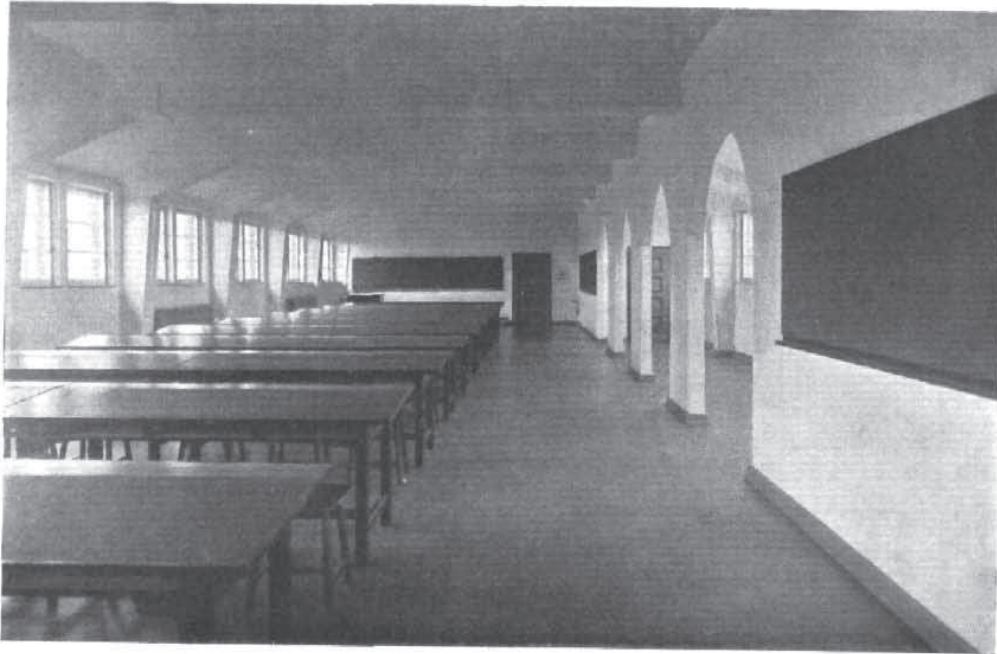
Straßenansicht.



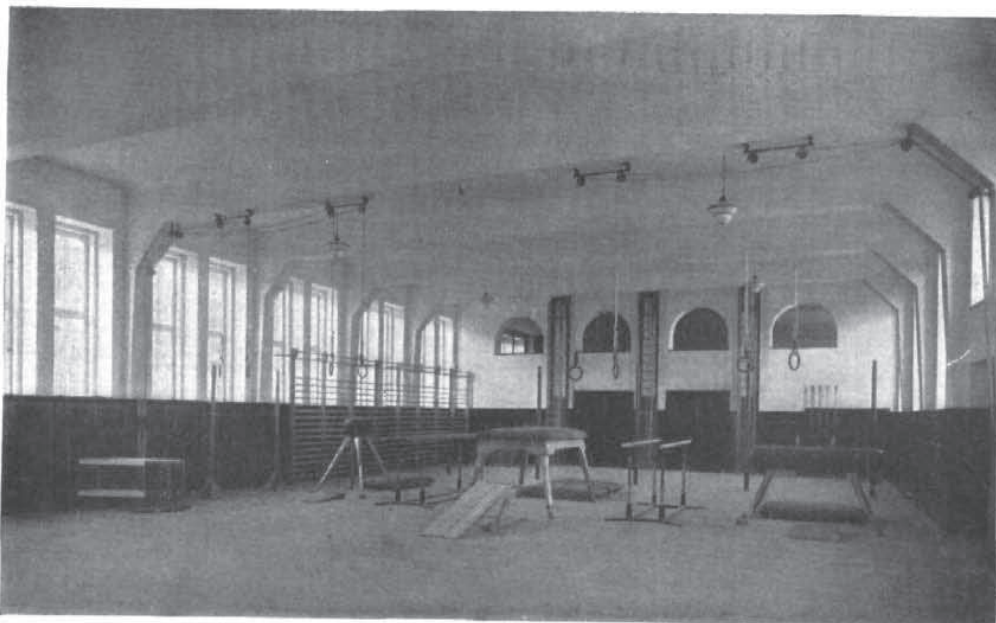
Querschnitt durch das Klassengebäude und Längsschnitt durch den Aulaflügel.



KONFERENZZIMMER.



ZEICHENSAAL.



TURNHALLE.

Aufgaben der Staatshochbauverwaltung.

Am 21. Februar d. J. hielt Ministerialdirektor Kießling einen Vortrag vor einem Kreis von maßgebenden Vertretern der Regierung, führenden Parlamentariern und Vertretern von Kunst und Wissenschaft, die der preußische Finanzminister Dr. Höpker-Archoff zu einem Abendimbiß gebeten hatte. Der Vortrag war von Lichtbildern begleitet, die in der Hauptsache ausgeführte Staatsbauten der letzten Jahre, daneben einige größere Entwürfe zeigten. Zweck des Vortrags war, eine Anschauung von dem zahlenmäßigen und baulichen Umfang und von der Mannigfaltigkeit der staatlichen Bauaufgaben zu vermitteln, wie sie Oertlichkeit und die verschiedenartigsten Sonderzwecke bedingen. Die Ausführungen des Vortragenden waren darum weniger programmatischer Art als in der Hauptsache knappe fachliche und sachliche Erläuterungen zu den rasch auf der Leinwand vorüberziehenden Bildern. Immerhin bot sich Gelegenheit, an die Besprechung einzelner Beispiele Bemerkungen allgemeiner Art anzuknüpfen, insbesondere solche über die Zusammenhänge des baukünstlerischen Schaffens mit praktisch-wirtschaftlichen Fragen, wie sie den Politiker in erster Linie interessieren.

So ist z. B. die Werksteinindustrie und die Steinbildnerei bei der an sich schon ungünstigen allgemeinen Wirtschaftslage infolge der Abneigung der modernen Bauauffassung gegen Verwendung figürlicher und dekorativer Zutaten in eine besonders bedrängte Lage geraten. Ministerialdirektor Kießling gab diesen Notstand zu, wies aber darauf hin, daß auch andere Zweige des Baugewerbes durch die heutige Bauauffassung in ihrer Betätigung stark gehemmt seien. Das Recht zu einer solchen, allem Aufwand und Schmuck abgewandten Baugesinnung bleibe dennoch unbestreitbar. Sie sei als notwendige Entwicklung hinzunehmen und eine verständliche Reaktion gegen den Mißbrauch des rein Dekorativen in den vergangenen Jahrzehnten. Es sei im übrigen anzunehmen, daß diese Formenaskese über kurz oder lang von einer schmuckbegehrenden Zeit abgelöst werde.

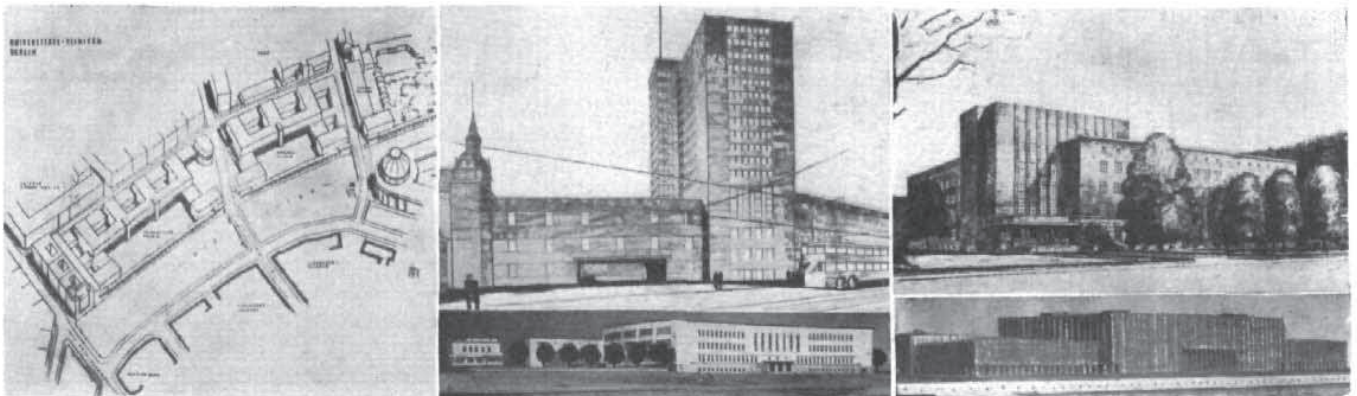
Die Stellung der Staatshochbauverwaltung in der Baukunst unserer Zeit umschrieb Ministerialdirektor Kießling etwa wie folgt: Die Ein-

richtung einer künstlerisch und technisch hochstehenden Staatsbauverwaltung sei nicht nur im Eigeninteresse des Staates notwendig. Ihre Aufgabe dürfe nicht darauf beschränkt sein, selbst künstlerisch hochwertig zu bauen, sondern die staatliche Bautätigkeit sei berufen, das feste Rückgrat in der gesamten kulturellen Entwicklung zu bilden. Diese Entwicklung zu fördern sei eine der vornehmsten Staatsaufgaben. Der Staat könne sie nicht besser erfüllen als durch tatkräftige Förderung der Baukunst, deren Verflechtung mit praktischen und ideellen Zielen die weiteste Wirkungsmöglichkeit in der Gesamtheit des Volkes verbürgt. Wenn für besondere Aufgaben Privatarchitekten herangezogen würden — was beabsichtigt und auch schon wiederholt geschehen sei —, so müßten dies die besten und fähigsten sein. Denn die Erfüllung von Aufgaben der Architektur, insbesondere solcher mit öffentlichem Charakter, dürfe keine Brotfrage werden, sondern müsse in erster Linie eine Frage der Kunst bleiben. Die schwere und verantwortungsvolle Aufgabe der Auslese der für solche großen öffentlichen Bauaufgaben geeigneten freien Baukünstler falle der staatlichen Hochbauverwaltung zu. Sie sei nur von ihr zu lösen, wenn sie getragen werde von einem Beamtentum, dessen Fähigkeiten zu Höchstleistungen entwickelt würden. Das beste Mittel, um das zu erreichen sei, den ausführenden Baubeamten weitestgehend freie Hand zu lassen. Einer solchen, von der Hast und Not des unmittelbaren wirtschaftlichen Druckes befreiten Baubeamtenschaft sei das hohe Ziel gesteckt, eine in ihrer Sachlichkeit vorbildliche Baukunst zu entwickeln. Ihre Werke könnten und sollten durchaus vom Zeitgeist durchdrungen sein, ja sie könnten sogar „modisch“ sein, aber sie würden sich freihalten von jenem überstürzten Tempo der Architekturverfertigung, die bei so manchem Werk privater Baukunst heute kaum noch anders als mit „Konfektion“ zu bezeichnen sei.

Die Zuhörer folgten den Ausführungen des Vortragenden und der Lichtbildervorführung mit unverkennbarem Interesse und gaben ihrer Zustimmung durch lebhaften Beifall Ausdruck. Die hierunter zusammengestellten Abbildungen bieten eine Auswahl aus den gezeigten Beispielen ausgeführter Staatsbauten und einiger für die Ausführung bestimmter Entwürfe.

Dr. G. L.

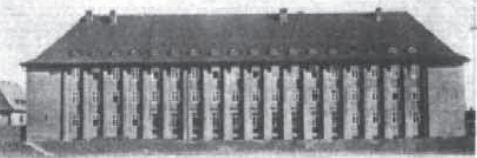
- Abbildungen: S. 153 (Entwürfe) links: Universitäts-Kliniken Berlin (Bebauungsplan); — Mitte oben: Techn. Hochschule Berlin, Erweiterungsbauten; unten: Pädagogische Akademie Bonn; — rechts oben: Polizeipräsidium Duisburg; unten: S. 154 (ausgeführte Bauten) linke Reihe: Polizeipräsidium Breslau, Regierungsgebäude Wiesbaden, Kurhaus Bad Bertrich, Polizeidirektion Hamm; — mittlere Reihe: Polizeipräsidium Breslau, Erweiterungsbau der Regierung Wiesbaden, Kinderklinik Marburg, Landratsamt Marburg, Pathologisches Institut der Tierärztl. Hochschule Berlin; — rechte Reihe: Kunstinstitut Marburg (Hof), Kunstinstitut Marburg (Vorderansicht), Medizinische Kliniken der Universität Münster, Saalbau Bad Pyrmont, Polizeiunterkunft Bottrop, Realgymnasium Geisenheim-Rüdesheim.
- S. 155 (ausgeführte Bauten) linke Reihe: Gemächshausanlage des Botanischen Gartens der Universität Bonn, Evangl. Kirche Larischhof i. Oberschles., Regierungsgebäude Schneidemühl (Ansicht vom Pferdemarkt und von der Küddom), Oberrealschule u. d. Burg Königsberg i. Pr., Techn. Hochschule Hannover (Erweiterungsbau); — mittlere Reihe: Victoria-regia-Haus des Botanischen Gartens der Universität Bonn, Kathol. Kirche Kl. Lageronik i. Oberschles., Justizneubau Aachen, Elektrotechn. Institut der Techn. Hochschule Aachen, Polizeipräsidium Bochum, Polizeipräsidium Recklinghausen; — rechte Reihe: Erweiterungsbau der Techn. Hochschule Hannover (Kohlensilo), Kathol. Kirche Oppeln, Polizeiunterkunft Bottrop, Polizeipräsidium Recklinghausen.



a

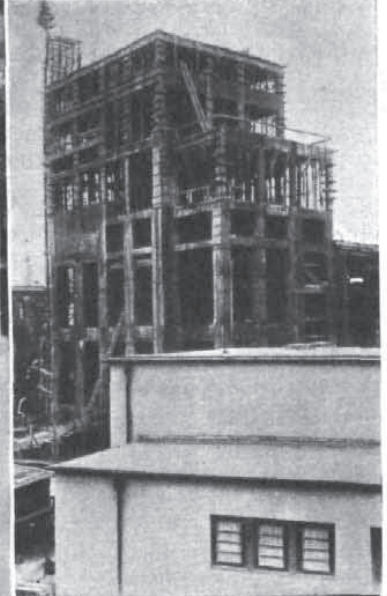
b

Prof. ...

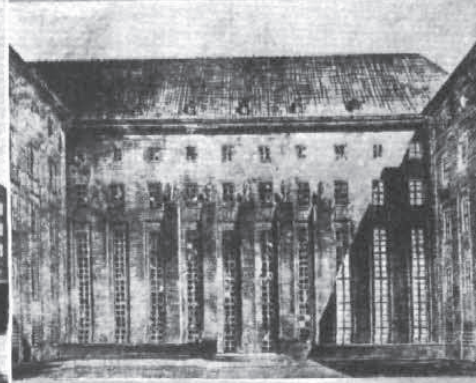


Prof. ...



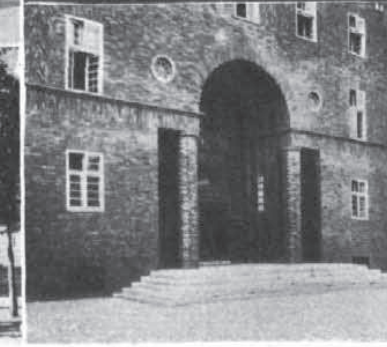
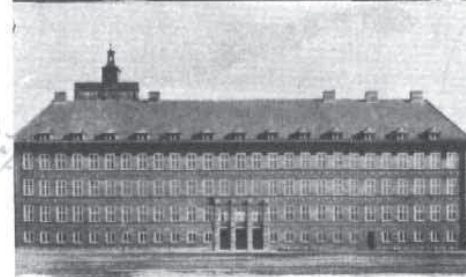


→
Hofstr.
Schnecken-
mühl
(in der Pflanzl.)



→ Hofstr.
1887/80

→ Hofstr.
Bordstein



→
Hofstr. Recklinghausen

Notverschlüsse bei Wehren.

Von Regierungsbanrat Dr.-Ing. Emil Burkhardt, Stuttgart.

Notverschlüsse sind bei Wehren weniger im Hinblick auf etwaige Betriebsstörungen als vielmehr mit Rücksicht auf die Unterhaltung der Wehranlage erwünscht. Beim neuzeitlichen Wehrbau ist bei sachgemäßer Betriebsführung kaum mit einem gänzlichen Versagen zu rechnen. Es wird daher auch in den weitaus meisten Fällen von der Anschaffung eines Notverschlusses abgesehen und nur auf die Möglichkeit des Einsetzens eines solchen Bedacht genommen. Zum Zwecke einer sorgfältigen Unterhaltung der Wehranlage ist es notwendig, daß nach einem Zeitraum von einigen Jahren, der im Einzelfall von der chemischen Beschaffenheit des Wassers, der Geschlebe- und Geschwommselführung u. a. m. abhängig ist, die dem Wasseranriff und der Abnutzung ausgesetzte Eiskonstruktion gereinigt, von Rost befreit und frisch gestrichen wird, wobei dann selbstverständlich auch die übrigen Teile, wie Schwelle, Laufbahn, Rollen, Ketten usw. nachgesehen und instand gesetzt werden. Von der einfachsten Möglichkeit hierfür, das Wehr durch Ablassen des Staus freizulegen, wird aber, wenn eine Wasserkraftanlage einmal in Betrieb genommen ist, bekanntlich höchst ungern und nur äußerstenfalls Gebrauch gemacht, selbst dort, wo mehrere Werke auf ein Netz arbeiten, eine Dampfreserve vorhanden ist und Fremdstrom aushelfen könnte. Wird neben der Kraftnutzung noch Schifffahrt betrieben, so steht von vornherein das öffentliche Interesse einer längeren Stilllegung entgegen.

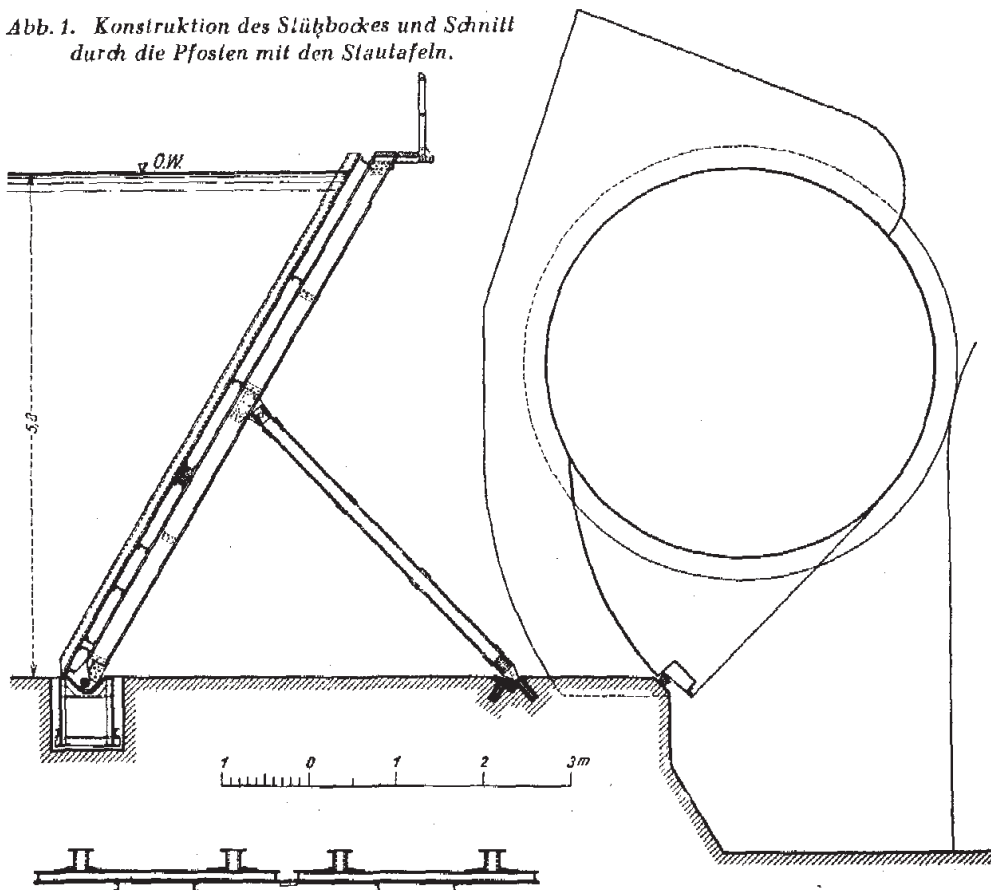
Wo bei Wehranlagen Notverschlüsse angeordnet wurden, geschah dies in der Hauptsache bei hohen Schützenwehren, wie beispielsweise an dem großen Rheinwehr bei Augst-Wyhlen. Da aber die Notverschlüsse, die bei Schützenwehren als Dammbalken konstruiert sind, soviel kosten wie eine Wehröffnung, entschloß man sich zu deren Anschaffung auch nur hier, wo mehrere Oeffnungen (zehn Oeffnungen mit je 17,5 m Lichtweite und 9 m Höhe) vorhanden waren, so daß die Möglichkeit einer größeren

Ausnutzung derselben gegeben war. Es wäre ja denkbar, daß durch Verwendung eines und desselben Dammbalkenverschlusses bei verschiedenen Anlagen seine Wirtschaftlichkeit erhöht werden könnte, dem steht aber in der Regel die verschiedenartige Ausführung der im Laufe der Zeit entstandenen Anlagen entgegen, und in künftigen Fällen die Wehröffnungen von vornherein auf einen vorhandenen Notverschluß abzustellen, hieße im Wasserbau den örtlichen Verhältnissen Zwang antun und sich den Fortschritten im Wehrbau verschließen.

Bei Walzen- und Segmentwehren, mit denen die größten Oeffnungsweiten abgeschlossen werden, wurde bislang grundsätzlich auf die Anordnung von Notverschlüssen verzichtet. Höchstens wurde durch Aussparungen in der Wehrsohle im Ober- und Unterwasser Vorkehrung getroffen, daß mittels eingesteckter I-Profile eine Abschlußwand eingesetzt werden kann. Diese behelfsmäßige Einrichtung ist aber nur anwendbar, wenn zuvor der Stau so gut wie ganz abgesenkt wird. Ihr Wert ist damit aber gering. Eine Einrichtung, die es erlaubt, bei Walzen- und Segmentwehren und auch bei nicht zu hohen Schützenwehren den Stau vor der abgesperrten Oeffnung voll aufrechtzuerhalten, wird neuerdings von Oberingenieur Karl Schön, Würzburg, in Vorschlag gebracht und von der Fabrik für Maschinen- und Eisenban G. Noell u. Ko., Würzburg, gebaut. Der Vorschlag entspricht im Prinzip einem Nadelverschluß und ist vom Erfinder aus einem von ihm erdachten Fangedamm, der beim Bau der Häupter der Schleuse am Kadletwerk der Rhein-Main-Donau A.-G. mit Erfolg angewandt wurde, entwickelt worden¹⁾. Der Verschluß besteht aus einzelnen Nadelwehrböcken, die mit Haken oder Oesen in in der Wehrsohle verankerte Oesen bzw. Haken eingehängt und deren Felder durch Stautafeln abgedeckt werden.

Wie aus Abb. 1 hervorgeht, zerlegt sich jeder Stützböck in einen vorderen Hauptpfosten und eine diesen abstützende Strebe, die an ersteren mittels Gelenkholzen angeschlossen ist. Der Pfosten greift mit einem hakenförmigen Stahlgußstück in die in die Wehrsohle einbetonierte Verankerung. Die Verankerung besteht aus einem muldenförmigen Stahlgußstück, das zwischen zwei Wangen mit Schrauben befestigt und mittels U-Eisen in die Wehrsohle einbetoniert ist. Die Strebe stützt sich mittels eines halbwalzenförmigen Stahlgußstückes in eine entsprechend geformte und in Beton verankerte Druckplatte aus Stahlguß. Die Felder werden durch beiderseitig überkragende Stautafeln abgedeckt, die mittels Bügel geführt und mit über den Wasserspiegel reichenden Aufhängeketten versehen sind. Durch einen Laufsteg kann der Notabschluß begangen werden. Das Einsetzen der Stützböcke kann von einem Schwimmgelüst oder unter Umständen auch vom Wehrsteg aus unter Mitwirkung von Tauchern

Abb. 1. Konstruktion des Stützböckes und Schnitt durch die Pfosten mit den Stautafeln.



¹⁾ Brennecke-Lohmeyer: Grundbau, IV. Auflage, Band 1, Seite 224. — Wasserkraft, Jahrgang 1926, Heft 14. — Zentralblatt der Bauverwaltung, Jahrgang 1927, Nr. 9.

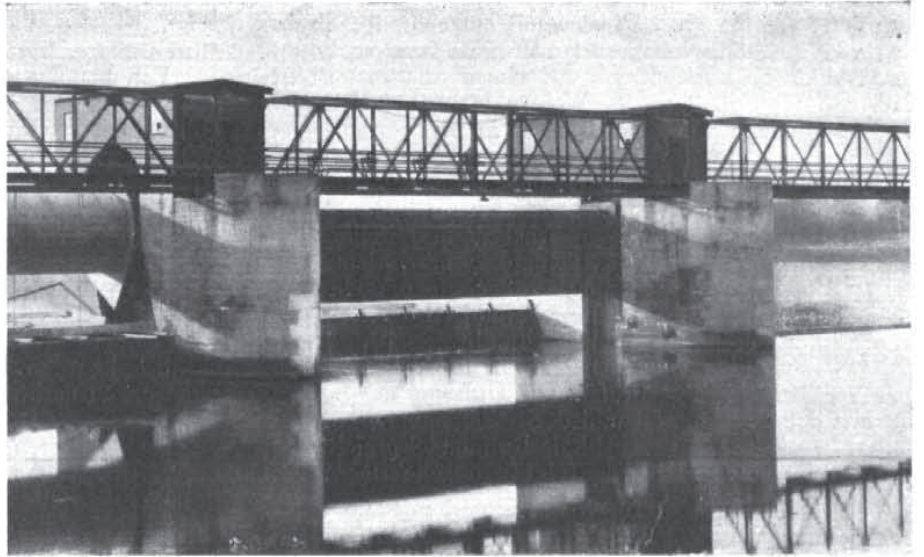


Abb. 2. NOTVERSCHLUSS BEI DER WEHRANLAGE WIEBLINGEN, VOM OBERWASSER AUS GESEHEN.

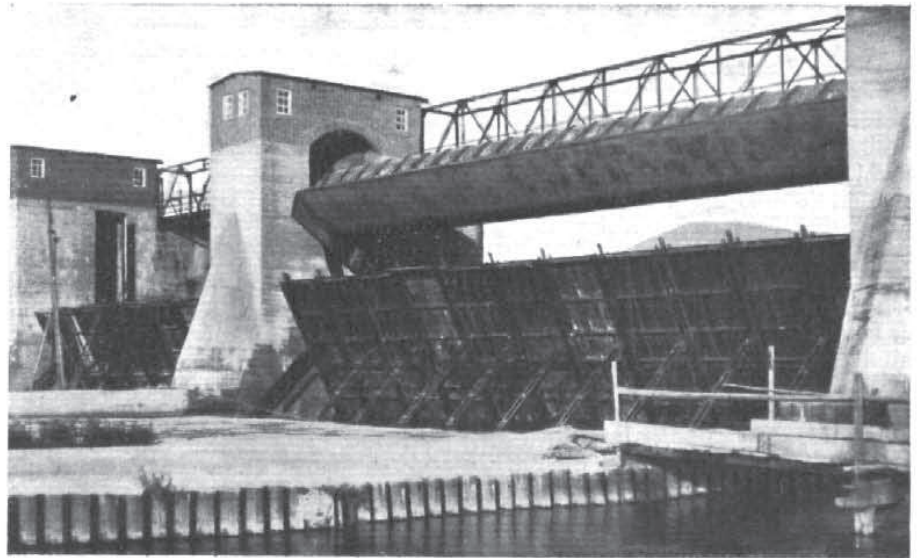


Abb. 3. NOTVERSCHLUSS BEI DER WEHRANLAGE WIEBLINGEN, VOM UNTERWASSER AUS GESEHEN.

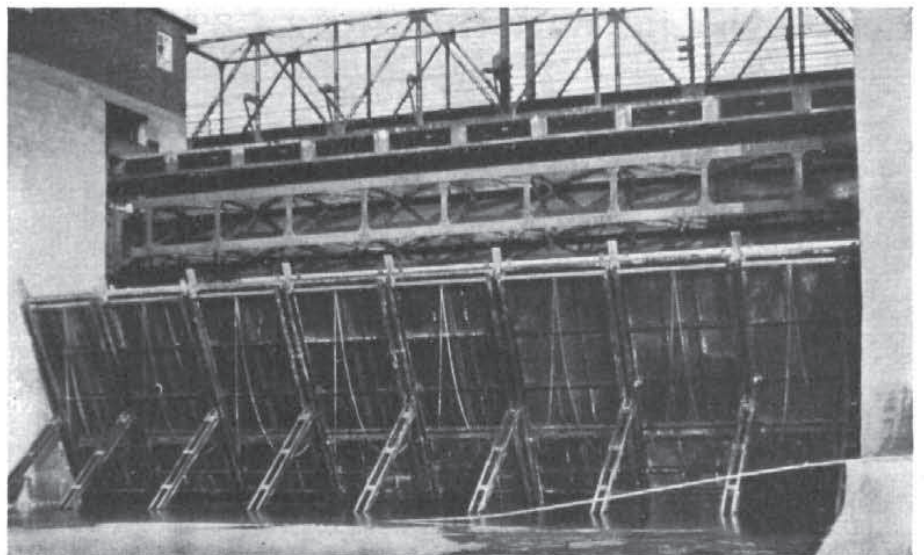


Abb. 4. NOTVERSCHLUSS IN DER SCHÜTZÖFFNUNG BEI HOCHGEZOGENEM SCHÜTZ.

ausgeführt werden. Der Pfosten mit eingehängter Strebe wird von dem Schwimmergerüst oder dem Steg senkrecht abgelassen, wobei die Strebe mit einem Seil so geführt wird, daß ihr Fuß über der Wehrsohle bleibt. Nachdem der Pfostenhaken von dem Taucher in die Verankerung eingeführt worden ist, wird der Pfosten durch Nachlassen der Winde in seine richtige Neigung gebracht und gleichzeitig der Strebenfuß von dem Taucher in seine Druckplatte eingesetzt. Der Pfosten wird dann mittels einer Längsverbindung mit der Seitenmauer bzw. dem vorherigen Stützbock verbunden und der Stegrahmen eingehängt. Sind alle Böcke aufgestellt und ist der Laufsteg aufgebracht, werden die Stautafeln eingesetzt und der Spalt zwischen den einzelnen Tafeln durch Einschieben einer Vertikalbohle abgedichtet. Die Dichtung des Spaltes zwischen der Endstautafel und der Seitenmauer bzw. den Pfeilern wird durch eine vertikale Rundnadel erzielt; das Abtragen des Notverschlusses erfolgt in umgekehrter Weise.

Bei Notverschlüssen für kleinere und mittlere Stauhöhen können die Pfosten und Streben ohne Zuhilfenahme eines Taudiers mittels eines Sucherhakens eingesetzt werden. Füße und Köpfe der Streben werden dabei etwas anders ausgebildet. Für den Abschluß des Wehres gegen das Unterwasser, sofern es die Wehrschwelle überstaut, kann die gleiche, jedoch kleinere Vorrichtung eingebaut werden. Allerdings wird hier eine behelfsmäßige Einrichtung der oben geschilderten Art dieselben Dienste mit geringeren Ausgaben tun.

Der Schönsche Notverschluss hat den Vorzug, daß er unabhängig ist von der Größe der Wehröffnung. Im Gegensatz zu Dammbalkenverschlüssen kann eine und dieselbe Einrichtung von Stützböcken und Stautafeln für verschiedene Anlagen benützt werden. Erforderlich ist nur, daß jeweils die Verankerungen vorgesehen werden. Damit wird die einzelne Wehranlage mit Kosten für Notverschlüsse verhältnismäßig gering belastet, und die Anschaffungskosten für die Stützböcke und die Stautafeln können auf die verschiedenen Anlagen umgelegt werden. Für eine einzige Wehranlage kommt natürlich der Notverschluss auch nicht billiger wie ein Dammbalkenverschluss. Um die Ausnützung des Notverschlusses zu steigern, könnte man in den Fällen, wo mehrere Wehre nicht in ein und derselben Hand sich befinden, nur die Verankerungen einbauen, die Stützböcke und Stautafeln im Bedarfsfalle gegen Miete beziehen.

In statischer Hinsicht ist bei der Anwendung des Notverschlusses zu beachten, daß die vom Wasserdruck herrührenden Kräfte, die beim Wehrverschluss von den Pfeilern aufgenommen werden, nunmehr auf den Wehrboden abgeleitet werden. Wie die Untersuchung der Kraftwirkung

zeigt, ist der Wehrboden bei sachgemäßer Ausführung ohne weiteres imstande diese Kräfte aufzunehmen.

Von dem Vorteil einer häufigen Verwendung der Notverschlüsse wird in weitgehendem Maße bei den Wehranlagen des Neckarkanals Gebrauch gemacht. Die Notwendigkeit, die Wehranlagen nach einer Reihe von Jahren frisch zu streichen und nachzusehen, führte dazu, den Notverschluss bzw. die Verankerungen bei den bereits ausgeführten Anlagen Ladenburg, Wieblingen, Kochendorf und Untertürkheim nachträglich einzubauen. Ein Lichtbild des eingebauten Notverschlusses bei der Wehranlage Wieblingen, vom Oberwasser und vom Unterwasser aus gesehen, ist in den Abb. 2 und 3 wiedergegeben. Wie ersichtlich, wurden hierbei die Notverschlüsse, deren Verankerungen nachträglich bei Aufrechterhaltung des Staus im Oberwasser nur sehr schwierig und kostspielig hätten eingebaut werden können, im Unterwasser des Wehres aufgestellt, wodurch allerdings der Verzicht auf Revision der Wehrschwelle in Kauf genommen worden ist. Mit den Notverschlüssen, die für eine Stauhöhe von 6,00 m bemessen sind, wurde gleichzeitig eine Walzenwehröffnung von 27,1 m Lichtweite und eine Schützöffnung von 20 m Lichtweite geschlossen. Die Höhe der sechs beweglichen Verschlusskörper, aus denen das Wehr besteht, wechselt von 3,90 m bis 5,50 m. Abb. 4 zeigt den eingebauten Notverschluss in der Schützöffnung bei hochgezogenem Schütz. Auch bei den noch im Bau befindlichen Wehranlagen der Staustufen Heidelberg, Horkheim, Cannstatt und Obereßlingen wird durch sofortigen Einbau der Verankerungen in die Wehrsohle für die spätere Aufstellung eines Notverschlusses Vorsorge getroffen. Als Abschluß gegen das Unterwasser wird eine behelfsmäßige Einrichtung aus I-Profilen, für die entsprechende Aussparungen in der Wehrsohle angeordnet sind, vorgesehen. Bei der Bestimmung der Größe und Anzahl der Stützböcke und Stautafeln wurde davon ausgegangen, daß mit einer Ausrüstung sowohl die größte vorkommende Stauhöhe als auch die größte Wehröffnung abgeschlossen werden kann. Für die genannten ausgeführten und im Bau befindlichen acht Wehre wurden zwei Sätze Notverschlüsse angeschafft, wovon der eine, bestehend aus 16 Stützböcken für 6,0 m größte Stauhöhe, für den oberen Neckar und der andere, bestehend aus 21 Stützböcken für 5,5 m größte Stauhöhe, für den unteren Neckar bestimmt ist.

Werden die Gesamtkosten für die Notverschlüsse samt Verankerungen anteilmäßig auf die einzelnen Wehranlagen umgelegt, so werden die Kosten je nach der Öffnungsweite mit einer Summe von rd. 6500 bis 17 400 RM für den Notverschluss belastet. Bezogen auf die Kosten für den Verschlusskörper der einzelnen Wehröffnung beträgt dies rd. 7 bis 15 v H.

Die wirtschaftliche Lage der Reichsbahn.

Rede des Generaldirektors der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft Dr.-Ing. D o r p m ü l l e r auf einem Empfang am 30. Januar 1929.

Nach einleitenden Worten über die Entwicklung der Einnahmen und Ausgaben der Reichsbahn in den letzten vier Jahren (82 v H Betriebszahl) und nach kurzem Rückblick auf die Denkschrift des Untersuchungsausschusses über die Betriebssicherheit führte Generaldirektor Dr.-Ing. D o r p m ü l l e r aus:

„Wir stehen 1929 vor einem schweren Jahr, ebenso wie die gesamte deutsche Wirtschaft. Die Öffentlichkeit stellt noch immer Forderungen über Forderungen an uns, genau so, als ob wir noch die reiche Verwaltung der Vorkriegszeit wären. Und wenn es sich um die Geldfrage handelt, dann macht selbst mancher sonst erst zu nehmende Wirtschaftler sich die Sache damit allzu leicht, daß er uns das Schlagwort entgegenhält „Rationalisierung“. Ich glaube, wenn eine Verwaltung in der Rationalisierung vorangegangen ist, dann sind wir es. Vergessen Sie aber nicht, daß es auch hierin gewisse Grenzen gibt. Die Möglichkeiten, große Ersparnisse zu machen, sind nahezu ausgeschöpft.

Der Abbau ist beendet. Die Reichsbahn ist heute keine Versorgungsstelle mehr für die großen Massen, die sie aus politischen Gründen bei der Demobilmachung in ihre Reihen hat aufnehmen müssen, damit die Leute von der Straße wegkamen, und die uns mit 750 Millionen belasten würden, wenn wir sie beibehalten hätten. Ebenso sind in unserer Einnahme- und Ausgabewirtschaft die Ersparnisse schon eingerechnet, die uns die Einführung der durchgehenden Güterzugbremse mit jährlich bereits 96 Millionen gebracht hat. Unsere Werkstättenorganisation hat uns bereits jährlich 34 Millionen Ersparnisse gebracht und die Einführung stärkerer Lokomotiven, Verbesserungen der gesamten Lokomotivwirtschaft ersparen uns bereits 79½ Millionen im Jahr. Allein das verhältnismäßig kleine Gebiet der Wärmewirtschaft schlägt mit 14 Millionen jährlicher Ersparnisse zu Buch.

Das sind ungefähr die Hauptposten auf dem Gebiete der Rationalisierung. Gewiß, die Rationalisierung wird niemals aufhören, aber die Zeit ist vorbei, wo eine einzelne Rationalisierungsmaßnahme Beträge in Höhe von 50 bis 100 Millionen im Jahr

einbrachte. Trotzdem kann ich Ihnen heute noch gewisse Gebiete nennen, auf denen noch viele Millionen herausgewirtschaftet werden könnten.

Obgleich wir schon 19 Werkstätten und 48 Werkstättenabteilungen geschlossen haben, es können und müssen noch weitere geschlossen werden. Aber Sie kennen ja selbst den Ansturm, der sich erhebt aus den Kreisen der Städte, der Kreise, der Reichstags- und Landtagsabgeordneten, so oft bekannt wird, um welche zu schließende Werkstätte es sich handelt. Wir haben noch große Werkstätten, die kaum bis zu 40 v H ihrer Leistungsfähigkeit ausgenutzt sind und die mit hochwertigen, große Ersparnisse bringenden Maschinen ausgestattet sind. Solche Werkstätten können spielend die Arbeiten kleinerer Werkstätten aufnehmen und damit zu großen Ersparnissen beitragen.

Es ist auch nicht zu vertreten, daß wir 30 Reichsbahndirektionen haben, von denen die größte zehnmal so groß ist als die kleinste. Will man aber einer Stadt ihre Direktion nehmen, so wachsen die Widerstände ins Gewaltige. Dann heißt es, uns fehle das Verständnis für die politische Eigenart des betreffenden Landes, es mangle uns das Verständnis für historisches Werden. Die Einzelinteressen müssen vor denen der Gesamtheit zurücktreten. Trotzdem müssen wir an die Lösung dieser Frage zum Besten des Ganzen herangehen. Hier ist aber ein Zusammenwirken mit den Ressorts der Reichs- und Länderregierungen erforderlich. Denn es geht nicht an, daß die Reichsbahn eine Direktion unterdrückt, die Finanzverwaltung in derselben Stadt das Finanzamt oder zugleich noch die Post aus ihr die Oberpostdirektion oder das Wehrministerium die Garnison wegnimmt. Das hieße natürlich, solche Städte zum Sterben zu bringen. Auch können solche Maßnahmen nicht von heute auf morgen durchgeführt werden, sie müssen sich über mehrere Jahre erstrecken. Eine Uebergangszeit ist notwendig, in der vielleicht in den Städten noch Teile der Direktionen oder Ämter belassen werden können. Schon die Wohnungsfrage verbietet den Abbau in kurzer Frist.

Und schließlich noch eins. Unsere Direktionsgrenzen entsprechen vielfach nicht mehr den Wirtschaftsgebieten. Sie sind historisch entstanden und stark beeinflusst durch die Landesgrenzen. Nachdem nun aber die wirtschaftlichen Zentren sich so ausgewachsen haben, daß sie oft zur Zuständigkeit zweier und mehrerer Reichsbahndirektionen gehören, nachdem auch der Verkehr infolge der neuen Grenzziehungen vielfach neue Wege einschlägt, denen die Direktionsgrenzen nicht folgten, erwarten diese Mißstimmigkeiten ihre Beseitigung.

Der Verwaltungsrat hat mich beauftragt, nochmals alle Ecken und Winkel der Reichsbahn zu durchforschen, wo noch Ersparnisse zu machen sind. Diese Kleinarbeit wird sicher noch Gelegenheit zu Ersparnissen bieten.

Leider aber erfordert die Rationalisierung besonders auf technischem Gebiete Geld, und dieses fließt bei uns aus zwei Quellen, einmal aus den Betriebseinnahmen, das andere Mal aus Anleihen. Demnach unterscheiden wir auch Betriebsausgaben und Ausgaben auf Anleihen. Auf Betrieb buchen wir alle Ausgaben, um unsere Anlagen zu unterhalten. Sind die Anlagen trotz ihrer Unterhaltung aber so schadhaft geworden, daß die Unterhaltungskosten zu groß werden oder sind die Anlagen überaltert, dann stoßen wir sie ab und ersetzen sie durch neue. Die Erneuerung geht gleichfalls zu Lasten des Betriebes.

Wenn wir nun eine Erneuerung vornehmen, so wird damit meistens eine Verbesserung und Erweiterung verbunden sein. Diese Verbesserung und Erweiterung buchen wir als Anlagezuwachs. Wenn wir z. B. eine 18 m lange Drehscheibe abstoßen, so bauen wir als Ersatz eine solche von 23 m Länge, da die Lokomotiven auch größer geworden sind. Oder, wenn wir ein Empfangsgebäude aus Gründen des Bahnhofsumbaues niederlegen, so ersetzen wir es meist durch ein größeres. Der Wert der kleineren Drehscheibe und des kleineren Empfangsgebäudes geht nun zu Lasten des Betriebes, nur der Mehrwert der größeren Anlage gegenüber der kleineren gilt als Anlagezuwachs.

Nun bestreiten wir diesen Anlagezuwachs keineswegs, wie es von manchen Wirtschaftlern für richtig gehalten wird, aus Anleihen, sondern nehmen einen Teil davon aus dem Betriebe. Wir untersuchen nämlich, ob der Anlagezuwachs rentabel ist oder nicht. Ist er rentabel, so wird er aus den Mitteln einer Anleihe bestritten; denn die Rente, die der Anlagezuwachs abwirft, soll ja dazu dienen, die Zinsen der Anleihe und ihre erforderliche Tilgung zu schaffen. Anlagezuwachs, der keine Rente abwirft, nehmen wir zu Lasten des Betriebes.

Auch hierfür ein Beispiel:

Sie wissen, daß wir begonnen haben, Vorrichtungen zu treffen, um das Ueberfahren von Haltsignalen durch die Lokomotivführer zu verhindern. Diese Vorrichtungen stellen zweifellos einen Anlagezuwachs dar. Aber rentabel sind sie nur in-

sofern, als sie die von uns zu tragenden Kosten etwaiger Eisenbahnunfälle verringern. Diese Kosten sind aber verhältnismäßig gering im Vergleich zu den Kosten der Sicherungsanlagen, die sich für das Ueberfahren von Haltsignalen auf 150 Millionen belaufen. Dieser Anlagezuwachs wirft also eine nennenswerte Rente nicht ab. Würden die gesamten 150 Millionen auf Anleihe genommen, so käme niemals eine Verzinsung heraus. Deshalb bestreiten wir diese Anlagen größtenteils aus dem Betriebe.

Dieser theoretische Aufbau unserer Finanzpolitik wird natürlich nicht in voller Strenge durchgeführt, je nachdem der Betrieb wenig oder große Ueberschüsse abwirft oder der Anleihe dienst uns leichtere oder schwerere Bedingungen auferlegt. Dies Verfahren wird auch sonst von gut geleiteten ausländischen Eisenbahnen innegehalten. Bedenklich wird aber die Belastung der Betriebsausgaben, wenn die Anleihe, wie im Jahre 1927, vollständig ausbleibt.

Die großen Bauten der Reichsbahn, die auf Anleihekonto gehen, sind Objekte, die in den allerwenigsten Fällen in einem Jahre erledigt werden, sie werden vielmehr durch Jahresraten über eine ganze Reihe von Geschäftsjahren hinweg durchgeführt. Tritt bei ihnen infolge fehlender Anleihe ein Stillstand ein, so folgt aus den unfertig daliegenden Bauten in den meisten Fällen eine große Behinderung unseres Betriebes und auch meist ein finanzieller Verlust, schon wegen der Ansprüche der Unternehmer. Es erweist sich also als notwendig, diese Bauten mindestens bis zu einem bestimmten Punkte der Abwicklung weiter zu fördern, auch wenn keine Anleihemittel zur Verfügung stehen. Diese müssen dann, der Not gehorchend, aus den laufenden Einnahmen des Betriebes entnommen und infolgedessen andere Arbeiten der Betriebsrechnung eingschränkt werden."

Der Redner verbreitete sich dann über die gegenwärtigen Verhältnisse auf dem Anleihemarkt und über den Kapitalmangel, der zur überspannten Inangriffnahme von Betriebseinnahmen und zur Unstetigkeit in den Bestellungen geführt hat. Das hat bereits zu einem Defizit geführt, zu dessen Deckung zur Tarifierhöhung geschritten werden mußte. Redner führte darüber weiter aus:

„Ich will hier die Gelegenheit benutzen, Ihnen unsere bisherigen Erfahrungen über die Tarifierhöhung mitzuteilen. An erster Stelle kann ich hervorheben, daß die Befürchtung, die Tarifierhöhung würde eine Preissteigerung herbeiführen, nicht eingetreten ist. Weder Großhandelsindex noch Lebenshaltungsindex zeigen seit Einführung der Tarifierhöhung eine steigende Tendenz.

Die Tarifierhöhung für den Personenverkehr hat sich so ausgewirkt, wie wir es geschätzt haben. Allerdings können wir erst über ein Vierteljahr urteilen, aber dieses Vierteljahr enthält sowohl einen verkehrsschwachen wie einen verkehrsstarken Monat. Trotzdem ist es verfrüht, ein endgültiges Urteil abzugeben. Unsere Vermutung, daß in Personenzügen eine starke Aufwanderung nach der II. Klasse stattfinden würde, ist eingetroffen. Hauptsächlich ist dies der Fall bei denjenigen Zügen, die früher die IV. Klasse führten, also im Nahverkehr. Die Inanspruchnahme der II. Klasse bei den Schnell- und D-Zügen ist entgegen unserer Annahme etwas gestiegen.

Vollkommen unklar ist leider das Bild der Tarifierhöhung im Güterverkehr. Mit Rücksicht auf die kommende Tarifierhöhung war der Septemberverkehr besonders lebhaft. Der Oktober brachte als erster Monat der Tarifierhöhung gegen den Oktober des Vorjahres eine Mehreinnahme von 20,7 Mill. RM. Dann brachen die Lohnkämpfe im Ruhrbezirk aus, so daß die Novebereinnahme trotz der Tarifierhöhung, die eine Mehreinnahme von 14 Millionen hätte erbringen müssen, nur ein Mehr von 5,5 Millionen erbrachte. Als dann Anfang Dezember der Arbeitsfriede wiederkam, wirkten sich die eingetretenen Arbeitsstörungen aber vorerst noch weiter aus. Einmal kam die Arbeitsaufnahme nur ganz allmählich wieder in Gang, dann wirkte die Lage des Weihnachtsfestes und des Neujahrstages auf einem Dienstag außerordentlich störend auf die Produktion, und schließlich kam im Dezember die fehlende Belieferung von Arbeitsstätten im übrigen Deutschland durch den feiernden Ruhrbezirk erst voll zur Geltung. Die Dezembereinnahme 1928 blieb daher um 17,5 Millionen hinter der Dezembereinnahme 1927 zurück.

Im ganzen sind in den Bezirken Elberfeld, Essen, Köln und Trier 7250 Güterzüge im November und 5800 Güterzüge sogar noch im Dezember ausgefallen. Der Einnahmeausfall, der durch die Arbeitskämpfe eingetreten ist, beziffert sich etwa auf 16 Millionen RM für den gesamten Reichsbahnbereich. Es ist bedauerlich, daß diese Störung der Produktion es uns unmöglich gemacht hat festzustellen, ob der sinkende Verkehr allein auf Kosten dieser einmaligen großen Störung geht, oder ob nicht vielleicht unter der Decke schon ein starkes Absinken der Konjunktur

vorhanden ist. Wir haben nun bei unseren Betriebe immer die Erfahrung gemacht, daß eine Konjunktursenkung sich in unseren Einnahmen erst etwa zwei Monate später zeigt, ebenso wie wir einen Konjunkturaufstieg auch erst später verspüren. In beiden Fällen aber wirkt sich die Konjunktur äußerst fühlbar bei uns aus. So ist uns das erste Halbjahr 1926 noch in schmerzlichster Erinnerung. Selbst der starke Aufschwung infolge des englischen Kohlenstreiks im Juni 1926 vermochte die Schäden der gefallenen Konjunktur nicht voll auszugleichen. Wir blieben 1926 mit 128 Millionen in den Einnahmen gegenüber dem Kalenderjahr 1925 zurück. So kann uns eine etwaige Konjunktursenkung 1929 trotz der Tarifierhöhung schwer treffen. Man wird nicht fehlgehen, wenn man den Verlust der Reichsbahn durch Arbeitskämpfe und Konjunkturrückgang bis zum Schluß 1929 mit 35 bis 40 Millionen RM beziffert.

Leider muß ich Ihnen heute eine andere uns drohende und um so schlimmere Gefahr vorführen, weil ihr nicht aus dem Wege gegangen werden kann. Das ist die Steigerung der Pensionslast.

Im Jahre 1913 betrug die Pensionslast der Reichsbahn 121 Millionen. Das waren 17½ vH der Gehälter. Man glaubte mit einem ähnlichen Prozentsatz in der Nachkriegszeit rechnen zu können, vergaß aber eine Erhöhung, die die Rückwanderung der Beamten aus den verlorenen Gebieten mit sich brachte, und die außerdem dadurch verursacht wurde, daß 1920 etwa 70 000 Arbeiter in das Beamtenverhältnis überführt wurden. Die Annahme dieses geringen Prozentsatzes ist falsch gewesen. Heute beträgt die Pensionslast etwa 40 vH der Gehälter. Die Öffentlichkeit glaubt, daß die hohe Pensionslast eine Folge des Abbaus sei. Das ist nur bedingt und für die Gegenwart richtig. Die abgebauten Beamten würden zukünftig, auch wenn sie nicht abgebaut worden wären, spätestens mit ihrem 65. Lebensjahr den Pensionsfonds belasten. Sorgfältige Ermittlungen unter Hinzuziehung von versicherungsmathematischen Sachverständigen haben ergeben, daß die bis jetzt etwa 471 Millionen betragende Pensionslast noch weiter steigt, und zwar bis zum Jahre 1946, wo sie ihren Höhepunkt mit etwa 595 Millionen erreicht. Das bedeutet also eine weitere Steigerung der Pensionslast um 124 Millionen und auf 50 vH des Gehaltes.

Die Ursache dieser Steigerung liegt in der Vorkriegszeit, als man entsprechend dem großen Anwachsen des Verkehrs die Zahl der Beamten erhöhte, deren Pensionen uns heute bei einer auf 3 vH zurückgegangenen Einnahmesteigerung belasten. Erst nach 1946 wird sich die seit 1922 einsetzende Drosselung in der Anstellung von Beamten in der Pensionslast erleichternd geltend machen.

Die gegenteilige Wirkung bringt aber die Gesetzesbestimmung mit sich, wonach den Beamten bei ihrer Pensionierung die Hilfsbeamtenschaft bei der Reichsbahn als pensionsfähige Dienstzeit angerechnet wird. Denn diese Hilfsbeamten sind, da lange Jahre hindurch keine Neueinstellung erfolgen konnte, schon in hohen Jahren, bleiben also nur kurze Zeit als Beamte tätig und gehen dann in den Ruhestand.

Ferner darf nicht vergessen werden, daß sich in der Nachkriegszeit die Zahl der Beamten gegenüber der Zahl der Arbeiter bedenklich verschoben hat. 1913 standen 264 000 Beamte 428 000 Arbeitern gegenüber, also auf einen Beamten kamen 1,63 Arbeiter. Heute kommen auf 310 000 Beamte 390 000 Arbeiter, also auf einen Beamten nur noch 1,27 Arbeiter. Diese Umschichtung kostet uns allein 63 Millionen RM jährlich.

Dazu kommt noch eine weitere Sorge:

Unser Personal ist überaltert. Beim Abbau hat man aus sozialen Gründen die älteren Jahrgänge stark geschont und die jüngeren kinderlosen oder kinderarmen Personale abgebaut. So verstärken sich jetzt allmählich die älteren Jahrgänge. Als Gegengewicht gegen den zu hohen Personalbestand mußte seit 1922 eine fast vollständige Einstellungssperre erfolgen. Die Folge war Ueberalterung, und deren Nachteil ist für die Verwaltung ein überhöhter Krankenbestand und für die Beamten selbst die fehlende Beförderung in höhere Stellen. Auch stellen sich Schwierigkeiten in der Heranbildung von Nachwuchs ein, da für die Ausbildung zum Beamtenstand nur jüngere Bedienstete noch in Frage kommen können. Andernfalls käme man aus der Ueberalterung in den nächsten Jahrzehnten überhaupt nicht heraus.

In welchem Maße auch bei der Arbeiterschaft die Ueberalterung schon eingetreten ist, erhellt aus dem Zustand eines Ausbesserungswerks, wo das Durchschnittsalter des Personals mit 51 Jahren festgestellt wurde. Wir werden in Zukunft unsere auslernenden Lehrlinge behalten, um für einen neuen Nachschub zu sorgen."

Schließlich kam Dr. Dormüller auf die auch der deutschen Volkswirtschaft drohende Gefahr von seiten des Kraftwagen-

verkehrs zu sprechen. Er schilderte dessen Einwirkung besonders auf die näheren Entfernungen mit dem stärker belasteten Staffeltarif und auf die hochwertigen Güter, die nach der Klassifizierung die größeren Frachtsätze zu tragen haben. So bringt der Kraftwagen schon jetzt der Reichsbahn Einnahme-Einbußen von 250 Millionen RM im Jahr.

„Und nun bedenken Sie“, fuhr der Redner fort, „daß jede Eisenbahn der Welt erst dann billige Tarife erstellen kann, wenn sie einen starken Verkehr hat. Denn die stabilen Kosten des Betriebes, die also unabhängig sind von der Größe des Verkehrs, betragen mehr als 70 vH der Gesamtkosten. Steigt der Verkehr, so steigen nur die variablen Betriebskosten. Hier liegt also für jede Eisenbahn die Möglichkeit zu Tarifsenkungen. Jede dauernde Verkehrssenkung aber zwingt zur Tarifierhöhung.

Hierzu kommt noch folgendes: Die Reichsbahn ist keine Erwerbsgesellschaft. Reserven werden leider von uns so gut wie keine angesammelt. Alles Geld, das wir einnehmen, geben wir wieder aus, und zwar für die Besoldung unseres Personals, unserer Beamten und Arbeiter, für die Unterhaltung, Erneuerung und Verbesserung unserer Strecken und weiter für die uns auferlegten Lasten. Diese Ausgaben stellen eine ganz bestimmte Summe dar. Werden sie nicht erreicht, so müssen sie, obgleich wir vom Reich losgelöst sind, vom Reiche uns ersetzt werden, wenn nicht die Reichsbahnanlagen verkümmern sollen oder wir in Verzug geraten mit unseren Reparationsleistungen. Die einzigen Einnahmequellen sind hierfür die Personen- und Gütertarife. Die erforderlichen Mittel müssen unter allen Umständen herausgewirtschaftet werden. Das würde aber bei einer weiteren Schwächung unserer Einnahmen durch den Kraftwagenverkehr zu einer neuen Tarifierhöhung führen.

Wir würden uns nicht gegen den Kraftwagenverkehr wenden, wenn er ebenso belastet wäre, wie es die Reichsbahn ist. Wir haben auch Verständnis dafür, daß ein neues Verkehrsmittel einer Schonung bedarf, aber unseres Erachtens ist der Kraftwagen aus der Zeit heraus, in der er Schonung verdiente, denn er ist bereits zum Angriff gegen die anderen Verkehrsmittel vorgegangen. Deswegen machen wir die Öffentlichkeit darauf aufmerksam, daß der Wettbewerb zwischen Reichsbahn und Kraftwagen zu Ungunsten der Reichsbahn stattfindet, weil man an die Eisenbahn eine große Anzahl von Forderungen an Transportverpflichtungen stellt, die dem Kraftwagen nicht zukommen. Wir sind gezwungen, unsere Züge zu fahren, gleichgültig, ob die Züge sich rentieren oder nicht. Der Kraftwagen denkt nicht daran, eine derartige Transportpflicht zu übernehmen. Man überläßt uns die Transporte, an denen wenig verdient wird, während der Kraftwagen sich die besten Transporte aussucht. Die Reichsbahn hat eine Verkehrssteuer zu tragen, der Kraftwagen unterliegt der Umsatzsteuer. Aber die Belastung der Reichsbahn durch die Verkehrssteuer ist, auf die Einheit bezogen, neun- bis zwanzigfach so groß als die Umsatzsteuer. Der Kraftwagen zahlt 0,68 vH seines Vermögens als Beitrag zu den Reparationslasten, die Reichsbahn dagegen 2,6 vH ihres Anlagewertes. Die Belastung der Reichsbahn ist also 3,8-fach so groß. Die Reichsbahn hat ihre Strecken selbst zu unterhalten. Die Kraftwagensteuer bringt nur ein Drittel auf von den Kosten, die zur Unterhaltung und zum Ausbau der Wege dienen, die der Kraftwagen benutzt. Die Eisenbahn hat für die Ueberwachung und Sicherung ihrer Anlagen und des Betriebes auf den Ueberwegen und durch Anlage von Unterführungen selbst zu sorgen. Die Kosten der Sicherheit des Kraftwagenverkehrs, insbesondere die hohen Kosten der Verkehrspolizei, tragen dagegen Länder, Kommunalverbände und Gemeinden. Die Haftpflicht der Eisenbahnen ist erheblich schärfer als die Haftpflicht, die das Gesetz den Kraftfahrzeugen auferlegt.

Das sind alles Bevorzugungen des Kraftwagenverkehrs, denen gegenüber die Reichsbahn ins Hintertreffen gerät. Sie ist sich darüber klar, daß der Kraftwagen eine Anzahl von Vorzügen hat, denen der Schienenweg nicht immer Gleichwertiges entgegenzusetzen kann. Diese Vorzüge geben dem Kraftwagen eine gewisse Ueberlegenheit im Nahverkehr, in gebirgigen Gegenden und auch allgemein im Verkehr mit Orten abseits der Eisenbahn. Diese Ueberlegenheit muß von uns hingenommen werden. Was wir aber nicht hinnehmen wollen, ist, daß wir im Wettbewerbskampfe der Verkehrsmittel schlechter behandelt werden als der Kraftwagen und daß durch Unterhöhlung unseres Tarifsystems die Allgemeinheit Schaden erleidet.

Damit hätte ich Ihnen unsere Sorgen in großen Zügen geschildert; das Bild ist kein allzu rosiges. Das einzig erfreuliche ist, daß wir die uns drohenden Gefahren ziemlich klar erkennen. Mit Klagen ist es aber nicht getan. Sie haben ein Anrecht zu erfahren, wie wir diese Schwierigkeiten meistern wollen, also, wie wir mit den Rückständen aus der Vorkriegszeit, mit den

hohen Pensionslasten und dem Wettbewerb der Kraftfahrzeuge fertig werden wollen. Der Plan ist folgender:

Die schwerste Zeit für uns sind die kommenden nächsten fünf Jahre, obwohl wir Ende 1929 von der Verpflichtung befreit werden, in jedem Jahre 100 Millionen gesetzliche Rücklage aus dem Betriebe in Reserve zu nehmen. Denn diese Jahre sollen uns befreien von den Kriegsschäden der Anlagen, die uns zusammen mit jährlich 150 Millionen RM belasten. Innerhalb von 5 Jahren werden die Schäden an Hochbauten, Sicherungsanlagen und Brücken bei einem jährlichen Aufwand von 80 Millionen RM behoben sein. Der Rückstand am Oberbau, der uns jährlich 70 Millionen RM kostet, wird nach weiteren 3 Jahren aufgearbeitet sein. Wir bekämen also nach 5 Jahren eine Erleichterung von jährlich 80 Millionen RM. Nach 8 Jahren wäre dann der erste Berg abgetragen.

Glücklicherweise liegt nun die Kuppe des zweiten Berges, nämlich die Pensionslast, nicht in derselben Zeit. Sie kommt dort erst nach weiteren 8 Jahren im Jahre 1946. An diese Last können wir aber, wie vorher gezeigt, mit gestärkten Kräften herangehen. Selbstverständlich werden in der Zeit bis 1946 neue Lasten an uns herantreten. Es ist aber nicht anzunehmen, daß sie die außerordentliche Höhe der Kriegsrückstände erreichen. Sind sie durch den inzwischen gewachsenen Verkehr verursacht,

dann sind sie uns willkommen; denn der Verkehrszuwachs bringt uns verhältnismäßig höheren Einnahmewuchs.

Inzwischen wirkt sich der Verlust durch den Kraftwagen aber weiter aus. Wir teilen hiermit das Los aller Eisenbahnen der Welt. Die Verluste können aber nicht die von uns geschätzte Höhe erreichen, wenn die Reichsregierung uns in Zusammenarbeit mit der Reichspost bei dem Wettbewerb zwischen Reichsbahn und Kraftwagen auf die gleiche Grundlage stellt, wenn also Reichsbahn und Kraftwagen gleich belastet sind und das gewerbsmäßig betriebene Kraftwagentransportgeschäft einer Konzession bedarf. Die sich ergebende Verteilung zwischen Kraftwagen und Eisenbahn wird diejenige sein, die dem Wohl der Volkswirtschaft am besten entspricht.

Wir sehen also, die nächsten 5 Jahre sind und bleiben für uns die härtesten, und ihre Not wird noch größer, wenn wir in eine weiter sinkende Konjunktur geraten. Was uns bis jetzt über Wasser hielt, war, daß trotz mancher Schwankungen wir immer noch einen Einnahmewuchs in den letzten 4 Jahren von je etwa 3 vH gehabt haben und daß uns bei einem Rückblick auf die Vergangenheit die erzielten Fortschritte in unserem Vertrauen stärken müssen. Aber eins ist sicher, wir leben und sterben mit der deutschen Wirtschaft, denn wir sind keine Produzenten, sondern Transporteur von Produkten."

Mitteilungen.

Dr.-Ing. Karl Müller †.

Am 21. Februar ist der in Berlin im Ruhestande lebende Wirkliche Geheime Oberbaurat Dr.-Ing. e. h. Karl Müller, ein Veteran von 1870, wenige Monate vor Vollendung des 82. Lebensjahres gestorben. Aus Sachsen-Meinungen stammend, war er mehr als 40 Jahre im maschinentechnischen Dienst der preussischen Staatsbahnverwaltung tätig. In den Jahren 1895 bis 1917, bis zu seinem Uebertritt in den Ruhestand, war er Vortragender Rat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten und hat sich besondere Verdienste um die Entwicklung des deutschen Lokomotivbaues erworben. Neben seiner amtlichen Tätigkeit war er auch Mitglied des Technischen Prüfungsamtes und der Akademie des Bauwesens. Die Technische Hochschule Berlin verlieh ihm im Jahre 1912 die Würde eines Doktor-Ingenieurs ehrenhalber.

Seine Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft hat ihm allseitige Zuneigung erworben; dem Zentralblatt der Bauverwaltung ist er lange Jahre ein wohlwollender Berater gewesen. —

Hochschulnachrichten.

Die Würde eines Doktor-Ingenieurs ehrenhalber haben verliehen: Rektor und Senat der Technischen Hochschule Aachen durch einstimmigen Beschluß auf Antrag der Fakultät für Allgemeine Wissenschaften dem Direktor der Norddeutschen Kabelwerke A.-G. Berlin-Neukölln, Hermann Sinnhuber, in Anerkennung seiner hervorragenden technischen Leistungen und wirtschaftlichen Verdienste auf dem Gebiete des Funkentelegraphen- und des Kabelwesens; — Rektor und Senat der Technischen Hochschule Braunschweig dem Direktor Hans Beiersdorf vom Schaltwerk der Siemens-Schuckertwerke in Berlin in Anerkennung seiner hervorragenden Verdienste um die Entwicklung des Hochspannungsapparatebaues; — Rektor und Senat der Technischen Hochschule Stuttgart auf einstimmigen Antrag der Abteilung für Allgemeine Wissenschaften dem Kommerzienrat Alfred Colman, Generaldirektor des Zeppelinkonzerns Friedrichshafen, in Anerkennung seiner von vaterländischer Begeisterung und sozialpolitischem Sinn getragenen führenden,werbenden und organisatorischen Tätigkeit im Luftschiffbau Zeppelin.

Tagungen.

Die Deutsche Gesellschaft für Bauingenieurwesen veranstaltet am 12. März d. J., nachm. 5 Uhr, im Ingenieurhaus Berlin NW 7 einen Vortragsabend, an dem Oberingenieur Arnold Kaech, Direktor der Kraftwerke Oberhasli A.-G., Innertkirchen (Schweiz), über „Das Grimselwerk der Kraftwerke Oberhasli“ sprechen wird. Der Vortrag wird von Lichtbild- und Filmvorführungen begleitet sein.

Deutschlands Beteiligung am Weltingenieurkongreß Tokio 1929. Für den Weltingenieurkongreß und die mit ihm verbundene Weltkraft-Teilkonferenz in der Zeit vom 29. Oktober bis 7. November d. J. in Tokio (vgl. auch 1928 d. Bl., S. 526)

sind von deutscher Seite bereits über 50 Beiträge angemeldet worden. Die Veranstaltung begegnet in allen Ländern, ganz besonders in Amerika, einem ungewöhnlich starken Interesse. Vier Tage vor Beginn und 15 Tage nach Beendigung der offiziellen wissenschaftlichen Verhandlungen sind ausgedehnte Besichtigungen und Rundreisen durch alle Teile des Landes vorgesehen, um die Teilnehmer nicht nur über den Stand der heutigen Technik und Wirtschaft Japans zu unterrichten, sondern ihnen auch die vielen kulturhistorisch bedeutsamen Stätten, die Fremden sonst nicht gezeigt werden, zugänglich zu machen.

Die japanischen Staatseisenbahnen geben sämtlichen Kongreßteilnehmern freie Fahrt, verschiedene Schiffahrtsgesellschaften gewähren eine Ermäßigung von 15 vH. Für die deutschen Teilnehmer kommen drei Reisewege in Betracht: die Fahrt über Sibirien in rd. 14 Tagen, über Amerika in rd. 31 Tagen und über Indien in rd. 42 Tagen. Das Amerikanische Nationale Komitee der Weltkraftkonferenz richtet an alle europäischen Teilnehmer der Weltkraft-Teilkonferenz die Bitte, den Hinweg über Amerika zu wählen und stellt für diesen Fall eine Reihe bedeutender Vergünstigungen in Aussicht. Anmeldungen deutscher Teilnehmer sind baldigst zu richten an das Deutsche Nationale Komitee der Weltkraftkonferenz, Berlin NW 7, Ingenieurhaus.

Wettbewerbe.

Beuth-Aufgabe für 1929. Die Deutsche Maschinentechnische Gesellschaft hat als Beuth-Aufgabe für dieses Jahr „Untersuchungen über die wirtschaftliche Herstellung von Eisenwagen und Entwurf einer Wagenbauanstalt“ gestellt. Es soll das wirtschaftlichste Arbeitsverfahren für einen bestimmt bezeichneten normalen Jahresauftrag ermittelt und danach das Werk gebaut werden. — Ablieferungstermin ist der 12. Oktober d. J. bei der Geschäftsstelle, Berlin SW, Lindenstraße 80. Alles Nähere ist in Glasers Annalen, Heft 2 vom 15. Januar d. J., enthalten. Außer den Beuth-Medaillen ist der „Preis der Deutschen Reichsbahn“ mit 1700 RM für eine Studienreise zu vergeben.

Erweiterung des Reichstagsgebäudes in Berlin. Die Reichstagsverwaltung schreibt unter den Verfassern der preisgekrönten und angekauften Entwürfe des bereits erfolgten Wettbewerbs (vgl. Jahrg. 1928 d. Bl., S. 64 u. 65) und acht eingeladenen Architekten einen neuen beschränkten Wettbewerb aus, womit gleichzeitig ein solcher für die Ausgestaltung des Platzes der Republik verbunden wird. Einlieferfrist: 1. Juni d. J. Die Namen der eingeladenen Architekten sind: Oberbaudirektor Abel, Köln, Professor Peter Behrens, Berlin, Geheimer Regierungsrat Prof. Dr. Bestelmeyer, München, Professor Dr. Kreis, Dresden, Professor Poelzig, Berlin, Professor Schmitthenner, Stuttgart, Professor Dr. J. Siedler, Berlin, und Professor Wach, Düsseldorf. Jeder Wettbewerbsteilnehmer erhält für seine Bemühung eine Vergütung von 5000 RM. Die Verfasser der drei in engster Wahl stehenden Entwürfe erhalten je noch eine Sondervergütung von 2000 RM; die bei dem Architekten, der zur weiteren Entwurfsbearbeitung herangezogen wird, auf das Honorar angerechnet

wird. Dem Preisgericht gehören als Fachleute an: Senator Stadtbaurat Prof. Elkart, Hannover, Stadtbandirektor Prof. Dr.-Ing. Grassel, München, Oberregierungsbaurat Groß, Berlin, Geheimer Baurat Dr.-Ing. L. Hoffmann, Berlin, Professor Dr.-Ing. Jansen, Berlin, Architekt Prof. Bruno Paul, Berlin, Reichskunstwart Dr. Redslob, Berlin, Oberbaudirektor Prof. Dr. Schumacher, Hamburg, Professor Veil, Aachen, und Stadtbaurat Dr.-Ing. Wagner, Berlin.

Holzbildhauerarbeiten. Zu dem vom Württembergischen Landesgewerbeamt ausgeschriebenen Wettbewerb (vgl. 1928 d. Bl., S. 590 u. 621) waren nur 11 Arbeiten eingegangen. Nach

der Entscheidung des Preisgerichts erhielten je einen Preis von 150 RM Architekt Fr. Hauser mit Bildhauermeister Baum, Ludwigsburg, und Baurat Prof. Felix Schuster, Stuttgart, mit Holzbildhauermeister Jakob Reichardt, Holzgerlingen. Anerkennungen von je 75 RM wurden zugesprochen den Entwürfen von Architekt Fr. Hauser mit Bildhauermeister Müller, Ludwigsburg, und von Architekt Schüle mit Bildhauermeister Konzelmann, Murrhardt. Das Preisgericht beschloß einstimmig, das Landesgewerbeamt zu ersuchen, den Wettbewerb erneut für das Jahr 1929 auszuschreiben, um dadurch den Architekten eine Anregung zu geben, bei Neubauten wieder Holzbildhauer- und Drechslerarbeiten zu verwenden.

Technische Neuerungen.

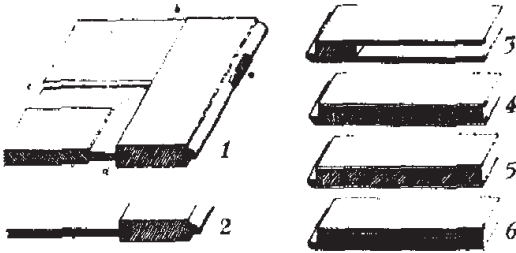


Abb. 1 bis 6. Frühere Türkonstruktionen.

Die Hellerautür. Zimmertüren in Rahmenkonstruktion mit Füllungen haben bekanntlich den Fehler, daß mit der Zeit die Zapfen heraustrocknen, daß die Querrahmenhölzer zusammen-trocknen und dann die senkrechten Rahmen über die waagrechten überstehen, vor allem aber, daß die Füllungen im Neubau zunächst quellen, dann allmählich trocknen und infolgedessen das rohe Holz aus der Nut herausgedrückt und sichtbar wird (Abb. 1). Ein weiterer Nachteil ist die Hellhörigkeit. Die neuerdings vielfach verwendeten Türen mit schwacher Sperrholzfüllung (Abb. 2) haben ungefähr die gleichen Nachteile. Man hat deshalb versucht, Plattentüren herzustellen, die die Fehler der erwähnten Türkonstruktionen vermeiden. Es hat aber lange gedauert, bis man zu einwandfreien Lösungen kam. Die in Abb. 3 dargestellte Tür verzieht sich leicht und ist sehr hellhörig. Außerdem zeigen sich mit der Zeit die Fugen in den Platten. Die in Abb. 4 gezeigte Tür hat den Mangel, daß sie wegen des mit dem Leim hereingekommenen Wassers sehr langsam trocknet. Eine Tür nach Abb. 5 steht nicht, weil durch das Verleimen der Leisten gegeneinander ein volles Brett entsteht, das stark arbeitet. Auch die Türen in der Art der Abb. 6 stehen nicht, weil die einzelnen Furniere verschiedenartigen Zug ausüben. Die von den Deutschen Werkstätten hergestellte gesetzlich geschützte und zum Patent angemeldete Plattentür (Abb. 7 u. 8) soll alle erwähnten Mängel vermeiden. Die Konstruktion der Tür besteht zwischen den äußeren Sperrholzplatten aus gitterartig aufeinandergeleimten Quer- und Längsleisten, die Zwischenräume haben und daher jede für sich quellen und trocknen können, ohne das die Form des Gitters dadurch verändert wird. Die Türen werden auch so hergestellt, daß bei den äußeren Leistenschichten die Leisten unmittelbar nebeneinander gelegt werden. Dabei ist wichtig, daß die Leisten nicht seitlich durch Leim verbunden werden, weil dadurch wieder eine Brettfäche entstehen würde. Von den 15 mm breiten Leisten kann jede quellen und trocknen, weil es sich bei der geringen Breite nur um den Bruchteil eines Millimeters handelt. Die sich so ergebenden kleinen Zwischenräume sind durch das 3 mm starke Deckfurnier nach außen nicht bemerkbar. Die Tür ist in kurzer Zeit trocken, weil die Feuchtigkeit nach außen durch die Zwischenräume der Gitterkonstruktion entweichen kann. G.

Eine wärmedichte Bauplatte für Trockenbauweisen. Eine für Trockenbauweisen geeignete Platte ist die der Firma Eduard Dyckerhoff in Poggenhagen bei Neustadt am Rübenberge (D.R.P. Nr. 343 180). Ein Holzrahmen (Abb. 1 u. 2) ist beiderseits mit Blechplatten (4 und 5) bekleidet, von denen mindestens eine aus Pfannen- oder Wellblech (4) besteht und an den Enden wulstförmig ausläuft (6), so daß die Wulste aneinander stoßender Platten sich übereinander legen. Der ganze Hohlraum zwischen dem Holzrahmen und den beiden Blechplatten ist mit Torfoleum ausgefüllt. Dabei ist es wichtig, daß zwischen der äußeren und inneren Blechhaut keine metallische Verbindung besteht, so daß also Wärmebrücken vermieden werden. Die Rahmenstiele (1 und 2) des Holzrahmens sind

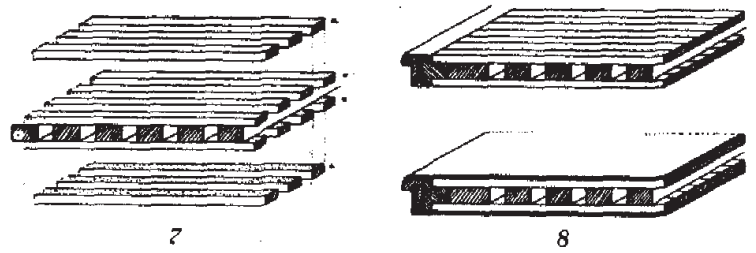
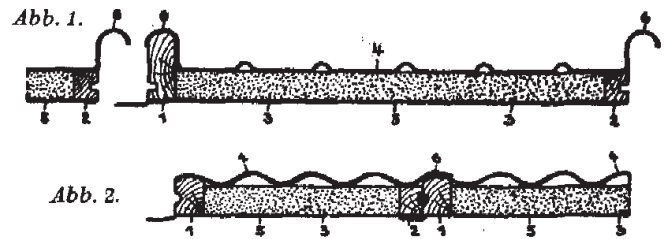


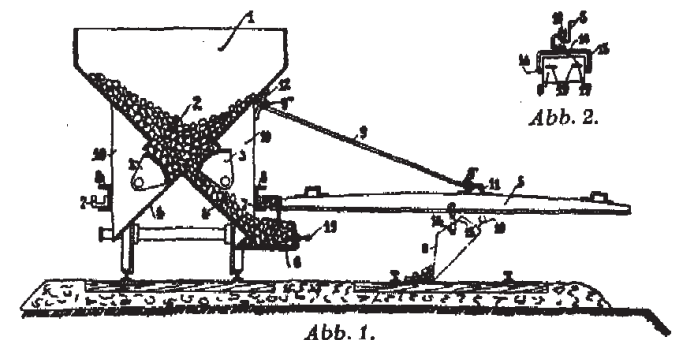
Abb. 7 und 8. Die Hellerautür.

beide an der einen Seite genietet, damit eine Dichtungsschnur oder dergleichen eingelegt werden kann. Die Verkleidung aus Wellblech kann leicht angebracht werden und gibt der gesamten Platte eine gute Versteifung, so daß sie in großen Abmessungen hergestellt und verschickt werden kann. Biegungs- und Druckbeanspruchungen werden durch das Pfannen- oder Wellblech aufgenommen. Die wulstartigen Enden ermöglichen eine leicht



herzustellende Verbindung benachbarter Platten. Auf der der Ueberkragung des Wulstes von Pfannen- oder Wellblech entgegengesetzten Seite ist das innere glatte Blech (5) etwas abgebogen, damit die benachbarte Platte leicht eingeschoben werden kann. Die Platten sind gedacht zur Herstellung von Wänden und Dächern kleinerer eingeschossiger Bauten, wie Garagen, Wochenendhäuser u. dergl., sowie als Dacheindeckung für Hallenbauten. G.

Fahrbare Beschotterungsvorrichtung, insbesondere für Eisenbahngleise. D. R. P. Nr. 464 637. August Henkes in Hannover. — Der Selbstentladewagen 1 ist unterhalb seiner durch Rundschieber 3 verschließbaren Bodenöffnung mit dach-



artigen Verteilungsrutschen 4 für seitliche Entladung des Schottergutes 2 versehen. Um nun eine weitladende seitliche Ausstreuung des Schotter, beispielsweise auf ein Nachbargleis, zu ermöglichen, ist an dem Schotterwagen 1 seitlich der Ausleger 5 mit dem verfahrbaren Förderkübel 6 angeordnet (Abb. 1). Der Ausleger 5 ist schwenkbar in einer Pfanne 7 am Haupt-

träger 8 gelagert und wird durch eine Zugstange 9 gehalten, die mit dem einen Ende 9' in den Bügel 11 des Auslegers, mit dem anderen Ende 9'' in den Bügel 12 am Wagen eingreift. Der schaufelartig gestaltete Förderkübel 6 kann am inneren Ende des Auslegers zum Füllen unter die Unterkante des Rutschbleches 4 geschoben werden. Er ist am Ausleger mittels einer Laufkatze aufgehängt (Abb. 2), die beispielsweise aus einem U-förmigen Bügel 15, 16 und einer verkürzten Aufhängestange 17 mit der Laufrolle 18 besteht. Außerdem ist der Bügel mit dem Kübel in der

Wagerechten drehbar angeordnet, wobei das senkrechte untere Ende der Stange 17 die Drehachse bildet. An der Rückwand des Förderkübels sind Handgriffe 19 angebracht, um das Kippen des Kübels um die Bügelzapfen 14 sowie dessen Verfahren an dem Ausleger zu erleichtern. Gegebenenfalls kann noch ein zweiter Ausleger am Wagen angebracht sein, so daß zur Beschleunigung des Entladevorganges der eine Kübel gefüllt, während der andere entleert wird. Auch kann statt des Förderkübels ein endloses Förderband, Becherwerk o. dgl. verwendet werden. *Glh.*

Bücherliste.

Alle bei der Schriftleitung eingehenden Werke werden in diesen Verzeichnissen aufgeführt. Rücksendung der von den Verlagsanstalten eingesandten Werke an die Verleger kann nicht stattfinden. Bücher können durch den Verlag Guido Hackebell A.-G., Abteilung Buchhandel, Berlin S 14, Stallchreiberstraße 34/35, bezogen werden.

Dr.-Ing. Brandt, Jürgen. Landesplanung. Schriften des Deutschen Vereins für Wohnungsreform E. V. Heft 5. Berlin 1929. Carl Heymanns. XII u. 74 S. in gr. 8° mit 17 Abb. Geh. 4 RM.

Bünz, Otto. Städtebau und Landesplanung. Wegweiser für Anfänger, Fortgeschrittene und Praktiker. Berlin 1928. Carl Heymanns. XII u. 116 S. Geh. 5 RM.

Dr.-Ing. Bundschu, Felix. Druckrohrleitungen. Berechnungs- und Konstruktionsgrundlagen der Rohrleitungen für Wasserkraft- und Wasserversorgungsanlagen. 2. Aufl. Berlin 1929. Julius Springer. IV u. 62 S. in 8° mit 15 Abb. Geh. 6 RM.

Der Bau des Neckarkanals. Industrie und Handel, Band 55. Berlin 1928. Wilhelm Raue. 66 S. in 4° mit zahlr. Abb. In Pappe 2,40 RM.

Die Entwicklung der Bremischen Hafenanlagen bis 1928. Baugeschichtliche Entwicklung der Bremischen Hafenanlagen, von Peter Hedde und Paul Beck, mit 46 Abb. — Die Entwicklung der Umschlageeinrichtungen in den Bremischen Häfen, von Tillmann, Andreßen und Dr.-Ing. Agatz, mit 135 Abb. u. 1 Tafel. In gr. 8°. Sonderdruck aus dem Jahrbuch der Hafentechnischen Gesellschaft 1926, ergänzt bis 1928.

Deubel, E. Kleine massive Straßenbrücken, Ueberleitungen und Däcker. Ein Handbuch für Schule und Praxis. Berlin 1929. Paul Parey. VIII u. 180 S. in 8° mit 106 Abb. In Pappe 14 RM.

Geller, Fritz. Gotteshaus und Gottesdienst in den Herrnhuter Brüdergemeinden. Herrnhut i. Sa. 1929. Gustav Winter. 95 S. in 8° mit 15 Abb. In Pappe 4,50 RM.

Herzner. Die Wasserversorgung aus der Muldentalsperre. Sonderabdruck aus der Wochenschrift „Das Gas- und Wasserfach“ 1928, Heft 48, 49 u. 50. München 1928. R. Oldenbourg. 15 S. in gr. 8° mit 16 Abb. Geh.

Dr.-Ing. Kammüller, K. Die Theorie der Gewichtstaumauern unter Rücksicht auf die neueren Ergebnisse der Festigkeitslehre. Berlin 1929. Julius Springer. VII u. 60 S. in 8° mit 25 Abb. Geh. 5,40 RM.

Kerkhof, B. J. Asphaltstraßen und Teerstraßen (bituminöse Straßenanlagen). Uebersetzt von E. Ilse. 3. Aufl. Berlin 1929. Julius Springer. VII u. 96 S. in 8° mit 10 Abb. auf Tafeln. Geh. 7,50 RM, geb. 8,60 RM.

Dr. v. Mangoldt, K. Das Großstadtproblem und die Wege zu seiner Lösung. Berlin 1928. Pontos-Verlag G. m. b. H. 52 S. in 8°. Geh. 1,70 RM.

Rasch, Heinz und Bodo. Wie bauen? Materialien und Konstruktionen für industrielle Produktion. Jahres-Ausgabe 1928. Stuttgart. Akademischer Verlag Dr. Fritz Wedekind u. Ko. 287 S. in gr. 8° mit etwa 600 Abb. In Pappe 7,20 RM.

Rath, Wilhelm. Stadt und Kreis. Ein Beitrag zur Geschichte und Theorie der Steuerverfassung der preußischen Landkreise und ihrer Städte. Schriftenreihe des Kommunalwissenschaftlichen

Institutes an der Universität Berlin. 1. Band. Berlin-Friedenau 1928. Deutscher Kommunal-Verlag G. m. b. H. 139 S. in 8°. Geh. 4,50 RM.

Schriften des Verbandes zur Klärung der Wünschelrutenfrage. Heft 12: Vorwort von R. von Maltzahn; Benutzung der Wünschelrute für Zwecke der Reichsbahn; Feststellung geologischer Grenzen mit der Rute, von Oberbergrat Dyck. — Hat die Wünschelrute eine Zukunft?, von Rudolf Frhr. von Maltzahn. — Berichte über Arbeiten von Rutengängern, vom Landesamt für Wasserversorgung, München. — Rutenversuche in Spanien, von Dr. Kurt Orfwald. — Ergebnisse eines vorläufigen Versuches zur Bestimmung der Rutenwirksamkeit des Petroleums, von Prof. Darder. — Zeitschriften-Sammelreferat, von Graf Carl von Klinckowstroem. — Tabellen zur statistischen Aufzeichnung der Arbeiten mit der Wünschelrute auf Wasser, mit 5 Beispielen. Stuttgart 1929. Konrad Wittwer. 64 S. in gr. 8° mit 11 Abb. u. 1 Titelbild. Geh. 3 RM.

Dr.-Ing. Schultheiß, Ludwig. Heimtechnik. Einführungswort von Christian Prinz. München und Berlin 1929. R. Oldenbourg. 158 S. in gr. 8° mit 127 Abb. u. 23 Zahlentafeln. Geh. 8,50 RM.

Spetzler, Oskar. Stausee und Pumpspeicher Hengstey. Sonderdruck aus „Wasserkraft und Wasserwirtschaft“ 1928, Heft 22. München. Richard Pflaum. 21 S. in Fol. mit 39 Abb. Geh.

Theil, Fr. Hast du alles veranschlagt? 2. Aufl. Breslau 1928. Steinke u. Röhrich. 29 S. in 8°. Geh. 1 RM.

Dr.-Ing. Weiske, Paul. Eisenbeton. Bautechnische Lehrhefte für den Unterricht an Bauwerkschulen und für die Praxis. Heft 12 a und 12 b. Leipzig 1928. Dr. Max Jänecke. Heft 1. IV u. 163 S. in 8° mit Anhang, 16 Abb. Geh. 2,40 RM. Heft 2. 53 S. mit 12 Abb. Geh. 1 RM.

Wilke, F. Die Behandlung der Anlandungen nach in Preußen geltendem Wasserrecht. Mitteilungen des Deutschen Wasserwirtschafts- und Wasserkraft-Verbandes E. V. 1929, Nr. 24. Geschäftsstelle Berlin-Halensee, Joachim-Friedrich-Str. 50. 31 S. in 8°. Geh. 2 RM.

Dr. Zollkofer, Albert. Die öffentliche Armenpflege in England. Schriftenreihe des Kommunalwissenschaftlichen Institutes an der Universität Berlin. 2. Band. Berlin-Friedenau 1928. Deutscher Kommunal-Verlag G. m. b. H. 438 S. in 8°. Geh. 4,50 RM.

Baukalender 1929. Herausgegeben von der Ostdeutschen Bauzeitung. Bearbeitet von Prof. M. Preuß. 10. Jahrg. Breslau 1, 1928. Steinke u. Röhrich. Notizkalender und 376 S. Text in 8° in einem Bande. 3,50 RM.

Behördenjahrbuch. Deutscher Kommunal-Kalender. Termin-Kalender und Handbuch für Verwaltungsbehörden. 1929. 9. Jahrgang. Herausgegeben von Oberbürgermeister Alfred Finke, Hagen, und Generalsekretär Erwin Stein, Berlin. Berlin-Friedenau 1929. Deutscher Kommunal-Verlag G. m. b. H. 492 S. in gr. 8°. Geh. 12 RM.

Deutscher Handwerks-Kalender 1929. Herausgeber Reichsverband des deutschen Handwerks. Leipzig 1929. Konkordia-Verlag. 160 Blatt i. Format 16 × 26 cm mit zahlr. Abb. Preis 4 RM.

Amtliche Nachrichten.

Preußen.

Erlaß, betreffend die Förderung des Baues von Landarbeiter-Eigenheimen auf Staatsdomänen aus Mitteln der wertschaffenden Arbeitslosenfürsorge.

Berlin, den 5. Februar 1929.

Durch Runderlaß vom 5. Januar d. J. — Gesch. Nr. II 15998/28 —, der Ihnen abschriftlich zugegangen ist, hat der Herr Minister für Landwirtschaft, Domänen und Forsten die Regie-

rungen angewiesen, der Förderung des Baues von Landarbeiter-Eigenheimen, insbesondere auch Reichsheimstätten, aus Mitteln der wertschaffenden Arbeitslosenfürsorge hinsichtlich solcher Landarbeiter, die auf Staatsdomänen beschäftigt werden, besonderes Interesse zuzuwenden. Als Bauherr ist in diesen Fällen nicht, wie beim Werkwohnungsbau (vgl. meinen Runderlaß vom 30. August 1928 — III R 5c — a. gen. 1/28 —), die Domänenverwaltung, sondern der beteiligte Landarbeiter selbst anzusehen. Das Baugrundstück hat dieser käuflich zu erwerben. Nähere Bestimmungen hierüber enthält Abschnitt III der als

Anlage zu vorgenanntem Runderlaß des Herrn Landwirtschaftsministers mitgeteilten Richtlinien.

Für die Förderung dieser Landarbeiter-Eigenheime sind, wie in den Richtlinien bereits hervorgehoben worden ist, die für die Förderung von Landarbeiter-Eigenheimen und -Reichsheimstätten allgemein gültigen Bestimmungen meiner Runderlasse vom 6. März 1927 — Nr. III R 5c gen. 6/27 —, vom 7. Oktober 1927 — III R 5c gen. 20/27 —, vom 29. Mai 1928 — III R 5c

II 3 Nr. 855 gen. 24/28 —, vom 16. August 1928 — III R 5c gen. 53/28 — und der dazu ergangenen Ergänzungserlasse maßgebend. Die Förderungsanträge sind deshalb mit den nach Abschn. B Ziff. 2 meines Runderlasses vom 6. März 1927 — III R 5c gen. 6/27 — erforderlichen Unterlagen an die Träger der Maßnahmen zu leiten. Diese haben sie in technischer und finanzieller Hinsicht sowie in bezug auf die grundbuchliche Sicherung der Tilgungsdarlehen eingehend zu prüfen. Gemäß Abschn. B Ziff. 3 Schlußabsatz a. a. O. ist auch das Landesarbeitsamt zwecks Erstattung des arbeitsmarktpolitischen Gutachtens rechtzeitig in Kenntnis zu setzen.

Abdriften der von den Regierungspräsidenten erteilten Anerkennungen sind in diesen Fällen nicht nur den Verfahrensträgern, sondern auch der Domänenverwaltung zuzuleiten. Letzterer ist auch im Falle der Ablehnung eines Förderungsantrages unter Angabe der Gründe Mitteilung zu machen.

Die Abrechnung der Eigenheimbauten richtet sich nach den Bestimmungen meines Runderlasses vom 18. Februar 1927 — III R I gen. 11 a 1/27 —.

Hinsichtlich der Förderung des Baues von Landarbeiter-Werkwohnungen auf Domänen verbleibt es nach wie vor bei den Bestimmungen meines Runderlasses vom 30. August 1928 — III R 5c — a gen. 1/28 —.

Der preußische Minister für Volkswohlfahrt.

In Vertretung

III R 5c — a gen. 1/29. Scheidt.

An die Herren Regierungspräsidenten.

Erlaß, betreffend die Standfestigkeitsprüfung für fliegende Bauten (Karussells, Schaukeln, Rutschbahnen usw.).

Im Anschluß an die Erlasse vom 6. Februar 1928 — II. 8. 2000/27 II —¹⁾ und vom 24. März 1928 — II. 8. 540/II D. 120 III M. d. I. —.

Berlin, den 11. Februar 1929.

Die Prüfung der statischen Berechnungen ist bei einzelnen Baupolizeibehörden noch nicht so weit vorgeschritten, daß der vorgeschriebene Bauschein von der Ortspolizeibehörde des Heimatortes ausgestellt werden kann. Ich habe deshalb nichts dagegen einzuwenden, daß die örtlichen Baupolizeibehörden gegen Besitzer der Anlagen, die nicht in der Lage sind, den Bauschein mit geprüfter statischer Berechnung vorzuzeigen, bis Ende April 1929 entgegenkommen zeigen, wenn die Schausteller durch eine Bescheinigung ihrer Heimatbehörde oder der nach dem Erlaß vom 27. November 1928 — II. C. 158/II. D. 120 V M. d. I. —²⁾ sonst zuständigen Behörde nachweisen, daß sie die statischen Berechnungen eingereicht haben, vorausgesetzt, daß überhaupt eine statische Berechnung erforderlich ist (vgl. hierzu Ziffer 2 meines vorerwähnten Runderlasses).

Dieses Entgegenkommen enthebt die Baupolizeibehörden des Aufstellungsortes aber nicht der Verpflichtung, einzuschreiten, wenn in Einzelfällen Zweifel hinsichtlich der Standfestigkeit der Bauten obwalten.

Der preußische Minister für Volkswohlfahrt.

In Vertretung

II C 278/29. Scheidt.

Erlaß, betreffend baupolizeiliche Vorschriften für Kraftwagenräume.

Berlin, den 22. Februar 1929.

Es sind Zweifel darüber entstanden, welche Löscheräte im Sinne des § 29 der Verordnung über den Bau von Anlagen zur Unterbringung von Kraftfahrzeugen (vgl. meinen Erlaß vom 27. Januar 1926 — II 9 Nr. 708 — Jahrg. 1926 d. Bl., S. 82) als „geeignetes Löscherät“, das für jeden Kraftwagenraum bereitzuhalten ist, zu bezeichnen sind. Im Sinne dieser Vorschrift können u. a. Schaumlöscher, Trockenlöscher, Tetrachlorkohlenstofflöscher als geeignet angesehen werden, vorausgesetzt, daß das betreffende Fabrikat von dem preußischen Feuerwehrbeirat, Berlin, Lindenstraße 40/41, als geeignet zum Löschen von Mineralölbänden ausdrücklich anerkannt ist.

Die Größe, Wurfweite und Zahl der Löscheräte muß folgenden Anforderungen entsprechen:

¹⁾ vgl. Jahrg. 1928 d. Bl., S. 156; — ²⁾ ebenda, S. 821.

Die Löscher müssen etwa 60—70 Liter Schaum erzeugen oder etwa 4 kg Löscherpulver oder mindestens 2 Liter Tetrachlorkohlenstoff enthalten. Die wirksame Wurfweite (nicht die tatsächliche) muß mindestens 3 m betragen.

Die vorstehend angegebene Löschermittelmenge, die man als Löscheinheit für Kraftwagenräume bezeichnen kann, genügt für Kraftwagenräume bis zu sechs Kraftwagen. Für größere Kraftwagenhallen sind Löscheräte in entsprechend größerer Zahl möglichst an den Eingängen und im Raum verteilt bereitzuhalten. Bei Hallengaragen, bei denen mehr als 100 Wagen in einem Raum stehen, kann je nach den örtlichen Verhältnissen die Zahl der Löscheinheiten im Verhältnis zur Zahl der Wagen im Einvernehmen mit den zuständigen Behörden noch weiter herabgesetzt werden.

Das Löscherät muß sofort greifbar und betriebsfertig an oder in dem betreffenden Raum angebracht sein.

Der preussische Feuerwehrbeirat hat eine Prüfungsstelle für Handfeuerlöscher eingerichtet und veröffentlicht von Zeit zu Zeit das Ergebnis dieser Prüfungen; die Veröffentlichungen können zum Preise von 3 RM von ihm bezogen werden. Im übrigen ist es Sache des Liefernden, nachzuweisen, daß das gelieferte Gerät als geeignet anerkannt ist.

Der preussische Minister für Volkswohlfahrt.

In Vertretung

II C 246/29.

Scheidt.

An die Herren Regierungspräsidenten usw.

*

Dem Leiter der Abteilung für Schiffbau an der Versuchsanstalt für Wasserbau und Schiffbau in Berlin, Dr.-Ing. Weitbrecht, ist unter gleichzeitiger Uebernahme in das Beamtenverhältnis eine planmäßige Oberregierungs- und -bauanstelle und dem Regierungsbaurat Körner an derselben Anstalt eine planmäßige Regierungs- und Banratstelle verliehen worden.

Die Staatsprüfung haben bestanden: die Regierungsbauführer Erich Drenckhan, Henry Dehning (Wasser- und Straßenbaufach); — Oswald Gretsel (Maschinenbau-fach).

Der Wirkliche Geheime Oberbaurat Dr.-Ing. e. h. Karl Müller in Berlin, früher Vortragender Rat in den Eisenbahnabteilungen des ehemaligen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, ist gestorben.

Deutsches Reich.

Reichsbahn-Gesellschaft. Versetzt sind: die Reichsbahn-oberräte Max Pfeiffer, Vorstand der Betriebsdirektion Leipzig 1, als Dezentent zur Reichsbahndirektion Dresden, und Poppe, Vorstand des Bauamts Leipzig I, zur Reichsbahndirektion Dresden; — die Reichsbahnräte Donath, Vorstand des Bauamts Leipzig 2, Zimmer, bisher bei der Betriebsdirektion Zwickau i. Sa., Weiß, bisher beim Neubauamt Meißen, und Dr.-Ing. Wesser, bisher beim Neubauamt Zwickau i. Sa., zur Reichsbahndirektion Dresden, Knöfel, Vorstand des Bauamts Chemnitz 2, als Vorstand zum Neubauamt Ebersbach i. Sa., Welte, Vorstand des Bauamts Greiz i. Thür., zum Neubauamt Glauchau, Heckel, bisher bei der Betriebsdirektion Zwickau i. Sa., zum Neubauamt Dresden-Altstadt und Kraner, Vorstand des Neubauamts Glashütte i. Sa., zum Neubauamt Zwickau i. Sa.

Ueberwiesen sind: die Reichsbahnoberräte Laucenstein, bisher bei der Betriebsdirektion Dresden 1, und Bernhard Lehmann, Vorstand des Brückenbüros, als Dezententen zur Reichsbahndirektion Dresden, Fochtmann, Vorstand des Entwurfbüros, Heinig, Vorstand des Maschinentechnischen Büros, Scherffig, Vorstand des Betriebsmaschinenbüros, und Besser, Vorstand des Elektrotechnischen Büros, zur Reichsbahndirektion Dresden; — die Reichsbahnräte Karl Fröhlich, Vorstand der Psychotechnischen Versuchsstelle, Döhlert, Vorstand des Oberbaubüros, Zosel, bisher beim Brückenbüro, Dr.-Ing. Pfaff und Elterich sowie der Reichsbahnbaumeister Seltmann, bisher beim Elektrotechnischen Büro, zur Reichsbahndirektion Dresden, Reichsbahnrat Friedrich Müller, bisher beim Maschinentechnischen Büro, zum Abnahmeamt Dresden; — die Reichsbahnbeamten Knöfler, bisher im Hauptbüro, als Vorstand zum Bautechnischen Büro und Krake, bisher im Hauptbüro, zum Bautechnischen Büro.

Württemberg.

Der Staatspräsident hat den Privatdozenten an der Abteilung für Allgemeine Wissenschaften der Technischen Hochschule Stuttgart, Dr. Georg Lutz und Dr. Fritz Giese, für die Dauer der Zugehörigkeit zum Lehrkörper der Technischen Hochschule die Amtsbezeichnung eines außerordentlichen Professors verliehen.