

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 107/108 (1936)  
**Heft:** 21: Sonderheft Reichsautobahnen und II. Kongress de l.V.B.H. Berlin-München

**Artikel:** Eindrücke vom Berliner Kongress der Internationalen Vereinigung für Brücken- und Hochbau  
**Autor:** Jegher, Carl  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-48407>

#### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

#### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

#### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 10.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## MASSIVBAU-BRÜCKENPFEILER DER DEUTSCHEN REICHSAUTOBAHNEN

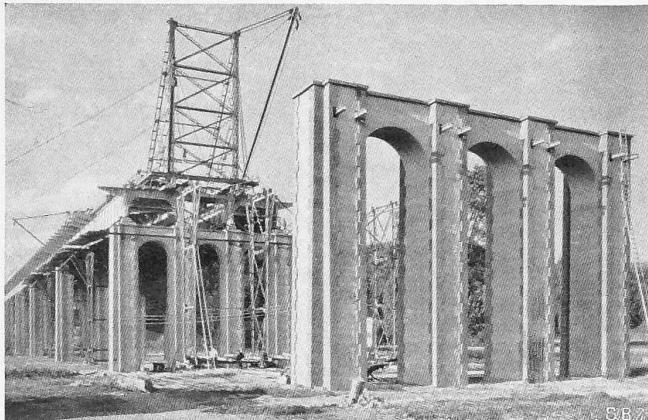


Abb. 24. Neandertalbrücke bei Düsseldorf. Zwei kontinuierliche Stahlblechträger auf Eisenbetonpfeilern mit Werksteinverkleidung.

Betrachten wir daneben die andern Posten, die (nach dem hievor zitierten Verfasser) aus Benzin- und Oelverkauf zu erwarten sind. Unter Annahme einer Umsatzprovision von 2% zu Gunsten der Reichsautobahn, die von jenen Tankstellen erhoben wird, die sich im gesetzlich bezeichneten Gebiete längs der Autobahn befinden, unter der Voraussetzung ferner, dass ein Drittel des auf der Autobahn benötigten Benzins bei diesen Tankstellen bezogen werde, ergeben sich 2560 RM/km jährlich für Benzin und 274 RM pro km jährlich für Oel. Miete, Pacht und andere Bewilligungen sollen 3000 RM/km/Jahr abwerfen. Dieser Betrag sei wohl nicht zu hoch gegriffen, denn der Autobahn ist das Recht der Errichtung und des Betriebes von Garagen, Reparaturwerkstätten, Hotels und anderer Betriebe, die aus der Nähe der Autobahn Nutzen ziehen, ausdrücklich bis auf 500 m Abstand von der Grenze vorbehalten. Auf diese Weise kommt der Wertzuwachs an den benachbarten Grundstücken der Autobahn selbst zugute.

Für die Unterhalt- und Amortisationskosten der Beläge ergeben sich bei einer Lebensdauer von 15 Jahren für Bitumen und Beton und von 25 Jahren für Kleinpflaster durchschnittlich 3180 RM pro Kilometer und Jahr. Die Gebrauchsdauer der Betonbeläge ist offensichtlich zu kurz angesetzt; sind doch in der Schweiz 26jährige Decken bekannt, die heute noch in gutem Zustand sind. Dieser wichtigste Ausgabeposten wird also voraussichtlich kleiner werden. Ueber die Kosten der Verwaltung und der Nebenanlagen sind keine Angaben erhältlich; sie mögen deshalb für unsere summarische Betrachtung in den oben zu hoch eingesetzten Unterhaltskosten aufgehen.

Für den Betriebsvoranschlag ergibt sich demnach folgendes Bild:

Einnahmen	5834 RM km im Jahr
Ausgaben	3180 RM/km
Betriebsüberschuss 2654 RM/km	

Bei der Unsicherheit, mit der sämtliche Faktoren in die Rechnung eingesetzt sind, sind bedeutende Abweichungen gegenüber den Betriebsergebnissen zu gewärtigen. Immerhin dürfte ein bescheidener Betriebsüberschuss zu erwarten sein, der für Anpassungen und Erweiterungen verwendet werden kann.

\*

Ueber all das Gesagte hinaus ist die Reichsautobahn auch ein politisches Instrument. Als Paradestück nach aussen und innen trägt sie zum Ansehen der Regierung und vor allem des Führers wesentlich bei. Die bisher erreichte Entlastung des Arbeitsmarktes lässt sie auch fähig scheinen, die Wirtschaft des Reiches zu beleben. Schliesslich benutzt die Partei auch die (sehr gut eingerichteten und sauberen) Arbeiterlager, in denen die Arbeiter mangels anderer Unterkunftsmöglichkeit in schwach besiedelten Gebieten untergebracht werden, um in ihrem Sinne erzieherisch zu wirken und die Arbeiter für ihre Ziele zu gewinnen, damit durch die Autobahn das Reich nicht nur wirtschaftlich und verkehrstechnisch, sondern auch politisch im nationalsozialistischen Sinne geeinigt werde.

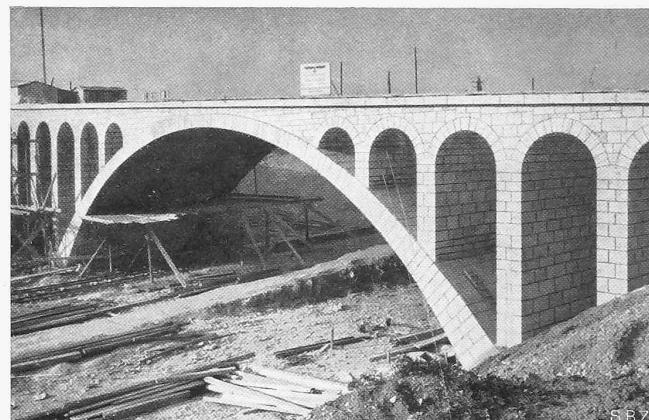


Abb. 25. Straßenüberführung über die Autobahn bei Naumburg. Eingespannter Kreisbogen in Jenaer Muschelkalk.

#### Eindrücke vom Berliner Kongress der Internationalen Vereinigung für Brücken- und Hochbau.

An die 1100 Ingenieure aus 36 Ländern, darunter 44 Schweizer, waren vom 1. bis 7. Oktober d. J. in Berlin beisammen, und anschliessend auf einer Studienfahrt über Dresden und Bayreuth nach München, wo im Deutschen Museum die Tagung am 11. Oktober ihren solennens Abschluss fand. Noch selten war einer so grossen Vereinigung von Fachleuten aus sozusagen allen Ländern der Welt von den Kollegen und Behörden des Gastlandes ein so reichhaltiges Programm und darüber hinaus ein so kameradschaftlicher Empfang bereitet worden, wie es in diesen elf Tagen der Fall war. Dafür gebührt ihnen allen, die sich um unser geistiges und leibliches Wohl bemüht haben, der herzliche Dank der Teilnehmer. Diesen Dank durch eine kurze Schilderung des Gebotenen an unserm Ort abzustatten, ist der Zweck dieser Zeilen. Ueber das oratorische und wissenschaftliche Ergebnis der Veranstaltung wird der amtliche Kongressbericht der I. V. B. H. Kunde geben; wir befassen uns hier nur mit dem äussern Rahmen, der sich allerdings keineswegs auf Aeusserlichkeiten beschränkte, vielmehr auch an Innerlichkeit die Erwartungen übertraf, deshalb übertraf, weil wohl viele auf eine derart kollegiale Aufnahme im Dritten Reich nicht gerechnet hatten. Aber auch wer den persönlichen Kontakt mit den deutschen Fachgenossen über die letzten Jahre nicht verloren hatte, konnte einmal mehr feststellen, dass das menschliche Verhältnis von Mann zu Mann, die gegenseitige Achtung durch die Staatsumwälzung nichts eingebüßt hat. Man fühlte sich fast wie zuhause, wurde warm, und das ist wohl das Schönste, was man von einer solchen Zusammenkunft sagen kann. Einmal mehr hat sich das Wort Constant d'Estournelles bewahrheitet, dass die internationale Kooperation der Angehörigen des gleichen Berufes am wirksamsten dafür sorgt, dass die geistigen und menschlichen Verbindungsfäden zwischen den Völkern nicht abreissen, diese vielmehr, unbe-



Abb. 26. Talbrücke bei Tautendorf (bei Gera). Widerlager und Pfeilersockel für durchlaufende Stahlblechträger mit Leichtfahrbahn auf Stahlpendelrahmen.

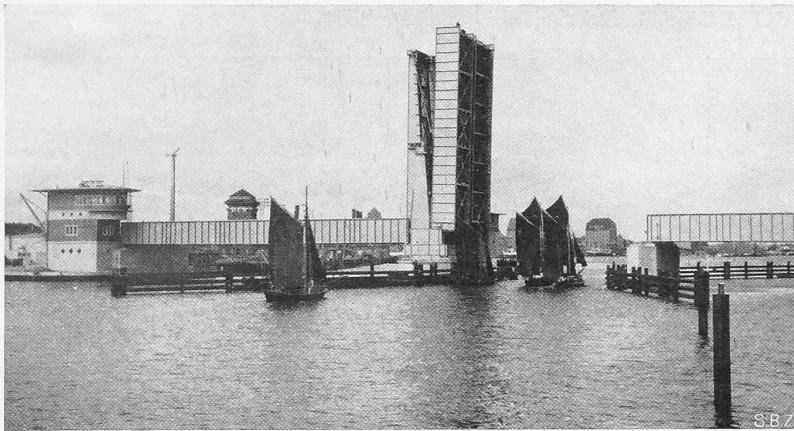


Abb. 34. Eisenbahn- und Strassen-Klapptbrücke des Rügendamms, Stützweite 29 m.

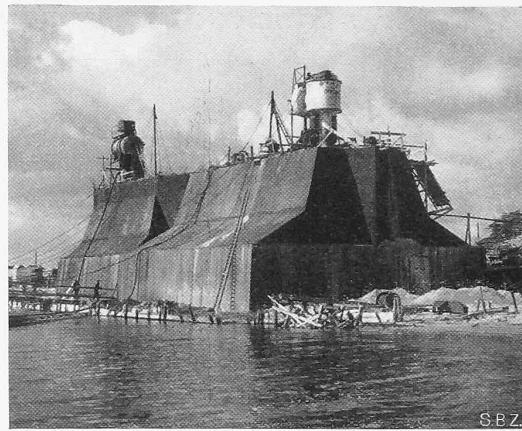


Abb. 35. Caisson für Pfeiler 7. Grundfläche 22×18 m.

schadet politischer Interessengegensätze, über die Grenzen hinweg untereinander verbündet. Darin erblicken wir den hohen, alles andere überragenden kulturellen Wert auch dieses Berliner Kongresses.

In diesem Geiste waren die Worte gesprochen, die in der Eröffnungssitzung des Kongresses, nach den Ansprachen des Reichsverkehrsministers Freiherrn Eltz von Rübenach, des Präsidenten der I. V. B. H., Prof. Dr. Arthur Rohn und des Kongressleiters Dr. Ing. F. Todt, der Deutsche Moritz Klönne an die Versammlung richtete, indem er sagte: «... Wir wünschen Ihnen, dass Sie glückliche Tage in Deutschland verbringen und befriedigt sein werden von allem, was Sie vorfinden, sei es auf dem Gebiete der Technik, der Ästhetik oder der edlen Güter von Kultur und Zivilisation. Wenn ich mir erlauben darf, daran meinerseits eine Bitte zu knüpfen, so ist es diese: Sehen Sie, was Sie sehen, nicht nur mit den Augen und mit dem Verstand, sehen Sie es auch ein wenig mit dem Herzen! Sie werden dann vielleicht den Weg finden zu dem neuen Deutschland in seiner ganz besondern Lage. Vom Schicksal hinuntergestossen in das tiefe Tal des Elends, der Verzweiflung, der Rechtlosigkeit, der innern Zerrissenheit, der Unfreiheit, wurde das deutsche Volk von einer Wunderhand wieder hinaufgeführt auf die ragenden Höhen der Würde, der Ehre, der Freiheit. Es fand wieder seinen Stolz auf die Tradition vergangener Jahrhunderte, es lernte stolz zu sein auf die Gegenwart, die den Erfolg mutiger, zielbewusster Arbeit widerspiegelt, es möchte noch stolzer sein dürfen auf die Zukunft, die nach seinem Wunsche erfüllt sein soll von den Idealen der Freiheit und des Friedens. Auf dieser erhabenen Warte kann das Glück der Völker wohnen, die in gegenseitigem Verstehen Brücken zu einander schlagen.» — Es war, wie gesagt, nicht schwer gemacht, dieser Richtschnur zu folgen; wir wollen es auch hier tun.

Zunächst einige Eindrücke von der technischen Durchführung der Kongress-Verhandlungen, in denen sich Stahlbau- und Eisenbetonfragen je halbtagsweise ablösten; dazwischen waren

zur Abwechslung im geistigen Speisezettel verschiedene Besichtigungen eingeschaltet. Zur Überbrückung allfälliger Sprachschwierigkeiten unter den Kongresssprachen Deutsch, Französisch und Englisch war im grossen Hörsaal des neuen physikalischen Instituts der Technischen Hochschule eine Kopfhöreranlage eingerichtet, mit der man sich nach Wunsch auf jede der drei Sprachen einschalten konnte; die ihrerseits mit Kopfhörern versehenen Übersetzer sass in schalldichten Kabinen, durch deren Fenster sie auch optisch dem Originalvortrag, bzw. den besprochenen Lichtbildern folgen konnten; ihre Arbeit war sicher keine leichte; die ganze Einrichtung bietet auch technisch noch nicht restlos überwundene Schwierigkeiten, verdient aber dessenungeachtet alle Anerkennung. Eine freie Diskussion ist in so grossen Versammlungen natürlich ausgeschlossen; die vorher angemeldeten Redner hatten individuell vorgeschriebene, auf die Minute zugemessene Redezeiten einzuhalten, was sie zu äusserster Konzentration zwang und damit weitere Hemmungen bereitete. Unter solchen Umständen ist ein gut dreistündiges Folgen wohl das Aeussereste, was dem Zuhörer zugemutet werden kann. Grosses Arbeit hatten die Diskussionsleiter, aber auch die zahlreichen dienstbeflissenen Geister an den Schaltern des Kongressbüro zu leisten, die dafür in unserm Dank nicht vergessen seien.

\*

Von den Besichtigungen galt die erste (am 3. Okt.) den zwar nicht hohen, dafür aber umso längeren Reichsautobahnenbrücken bei Rüdersdorf-Kalkberge (nördl. Erkner) im «Berliner Ring». Es sind über 17 Öffnungen von rd. 60 m Stützweite durchlaufende vier Blechbalken von insgesamt rd. 1000 m Länge, in nur drei Einzellängen von 340, 400 und 240 m bei 2,70 m Trägerhöhe, vollständig geschweißt. Montagestücke bis 44 t und entsprechend den Gurtplattenlängen 37 m lang<sup>1)</sup>. Die insgesamt rd. 100 000 m Schweissnähte werden

<sup>1)</sup> Einzelheiten siehe W. Tischler in «Z. VDI» vom 3. Oktober 1936.

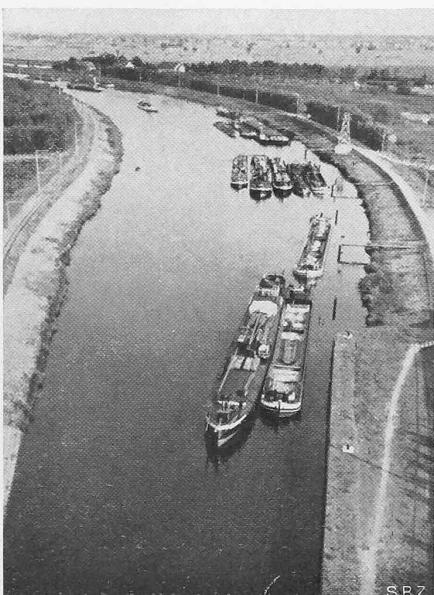


Abb. 27. Anfahrt der Kähne im Unterwasser-Vorhafen; im Hintergrund die Oder.

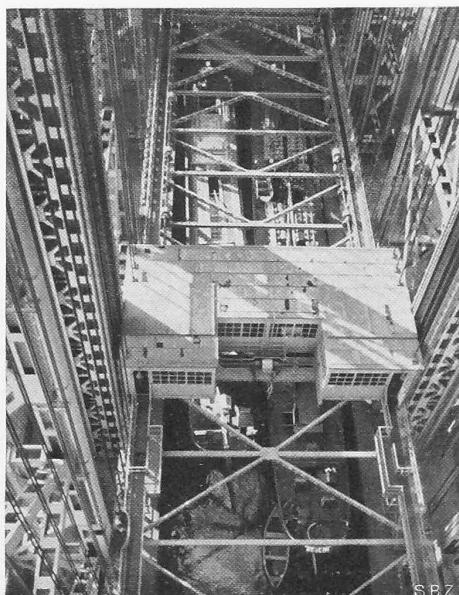


Abb. 28. Tiefblick in den Trog mit eingefahrenen Kähnen; darüber das Steuerhaus.

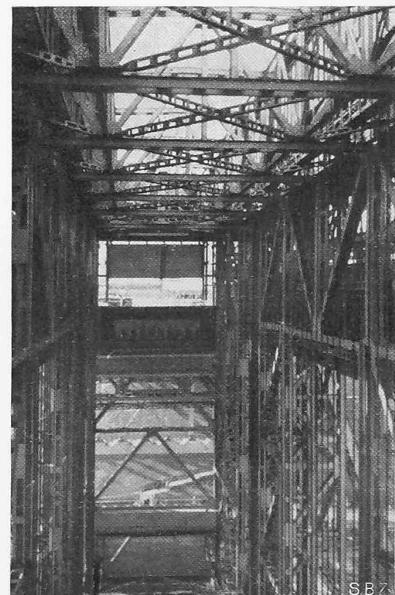


Abb. 29. Blick durch das Hebwerk gegen obere Ausfahrt (Standpunkt wie Abb. 27/28).

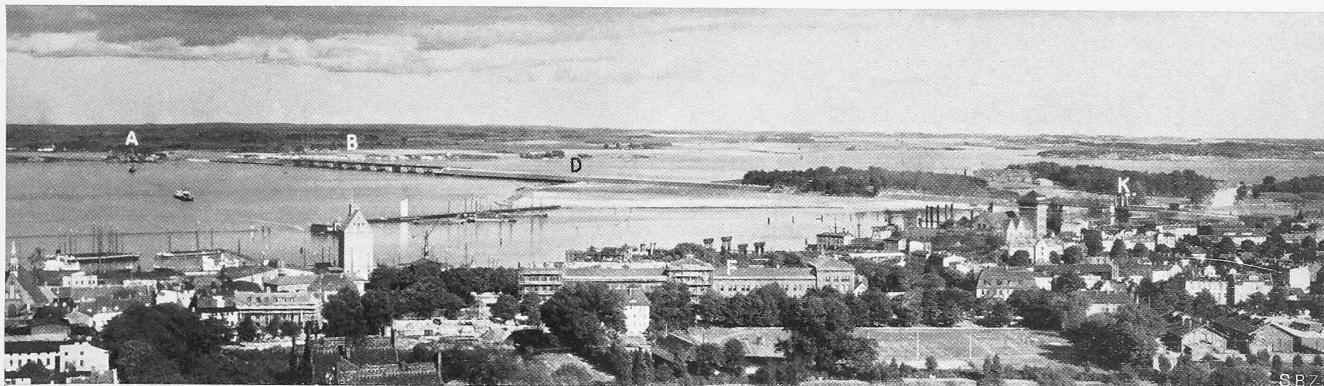


Abb. 33. Blick aus Westen über Stralsund und Strelasund nach Rügen. — A Altefähr, B Strelasundbrücke, D Rügendamm, K Klappbrücke über Ziegelgraben, F Fähranlage in Stralsund-Hafen; zwischen F u. A ein Fährboot, zwischen D u. K Insel Dänholm. (Phot. Hegewald, Stralsund.)

durch rd. 4000 Röntgenaufnahmen geprüft. Die zum grösseren Teile bis zu 13 m Tiefe pneumatisch gegründeten Betonpfeiler sind in kontinuierlichem Betrieb, im Winter (bis zu  $-15^{\circ}$ ) in geheizten Gehäusen erstellt worden; sie sind mit Backstein in gelb bis rotbraunen Tönen malerisch verkleidet. Die Bauzeit für rd. 50 000 m<sup>3</sup> Beton und Eisenbeton, 6400 t Stahl 37 und 52 beträgt nur zwölf Monate, also in jeder Hinsicht eine Gewaltleistung. Schon hier sah man, wie bei diesen neudeutschen Bauwerken dem gepflegten Äussern, der Schönheit grosse Aufmerksamkeit geschenkt wird<sup>2)</sup>. Wenn zwar dabei z. B., wie hier, die Pendellager der bis 400 m langen Blechbalken nachträglich mit Mauerwerk umkleidet und so dem Blick entzogen werden, so wird die sachliche Konstruktion verunklart und damit für unser Empfinden der wahre Schönheit kaum gedient: die schweren Träger ruhen scheinbar unverschieblich, also konstruktiv unrichtig, auf ihren Pfeilern. Diese Bemerkung gilt auch für andere, an sich sehr schöne Pfeilverkleidungen an den Brücken der Reichsautobahn; so wären z. B. die sehr eleganten Eisenbetonpfeiler der Siebenlehn-Brücke (Abb. 14 auf S. 227) für Mauerwerk wohl zu dünn. Doch das ist ja Geschmacksache. Uebrigens erfolgt die Heranziehung verschiedenster Baustoffe im Interesse der Arbeitsbeschaffung, z. B. in der Bausteinindustrie, womit die Mehrkosten gerechtfertigt werden.

Sehr interessant ist auch das Schiffshebewerk Niederfinow, das am 4. Oktober besichtigt wurde (der Berichterstatter war schon am vorhergehenden Sonntag dort und konnte so seine Leica-Aufnahmen, Abb. 27 bis 32, bei guter Sonne machen). Es herrschte lebhafter Betrieb, wobei auch hier im Tiefland der Motorkahn schon stark vertreten ist. Der Trog, der samt Füllung 4300 t wiegt, das vierfache der Nutzlast des 1000 t-Kahns, für den er bemessen ist, hängt an 2 mal 128 Drahtseilen von 52 mm Durchmesser, die über Seilscheiben von 3,5 m Durchmesser laufen; mit 12 m/sec. dauert ein Hub 5 min., ein ganzes Spiel samt Ein- und Ausfahrt 20 min.; Antrieb durch 4 mal 75 PS-Motoren. Der 1926 begonnene Bau erforderte 8 Jahre Bauzeit, rd. 72 000 m<sup>3</sup> Beton und Eisenbeton und rd. 14 000 t Stahl und kostete rd. 28 Mill. RM.

\*

Ausserhalb des allgemeinen Programms waren neben andern Gästen auch sechs Schweizer Kongressteilnehmer von Generaldirektor Dr. Dorpmüller der Deutschen Reichsbahn zur Eröffnungsfeier für den Rügendamm am 5. Oktober eingeladen worden. Man fuhr morgens nach Stralsund, in einem Sonderzug, der aus je sechs Personen- und Speisewagen zusammen-

<sup>2)</sup> Vergl. K. Schaechterle: «Die Brücken der Reichsautobahnen» mit Bildern und Plänen und einem guten Ausspruch Fr. Theod. Vischers: «Wahre Schönheit erblüht aus der Uebereinstimmung von Form und Gehalt.» — In «Bauingenieur» 2. u. 16. Oktober 1936.

gesetzt war, und in dem man vom Morgen bis Abend nach Lust und Laune am Tischlein-deck-dich sitzen konnte, Getränke inbegriffen, was die Stimmung entsprechend hob. Während der Reise ging dann Dr. Dorpmüller von Abteil zu Abteil und begrüßte persönlich jeden einzelnen der Gäste, eine an sich kleine Aufmerksamkeit, die aber sehr beachtet wurde. Auch gab sich während der dreistündigen Fahrt willkommene Gelegenheit zu sachlicher Aussprache über technische Fragen deutsch-schweizerischer Verkehrsbeziehungen mit massgebenden deutschen Persönlichkeiten. In Stralsund fuhr man zuerst auf dem grössten der sieben Fährschiffe dem neuen Damm mit seinen Brücken entlang (Abb. 33 bis 35) und wieder zurück, wo bei der Fähranlage Stralsund in einem feierlichen Akt mit Ansprache Dorpmüllers an die Besetzungen die alten Fähren ausser Betrieb gesetzt und deren im scharfen Seewind flatternde Flaggen eingeholt wurden. Dann fuhr man im Sonderzug, den Generaldirektor Dorpmüller auf der Lokomotive persönlich führte, über den Damm nach Altefähr auf Rügen, wo wieder verschiedene Formationen aus Bahnschutz und S. A. Aufstellung genommen hatten und wo in mehreren Reden der neue Schienen- und Fahrweg seiner völkerverbindenden Bestimmung übergeben wurde. Durch Ausschaltung des zusätzlichen Fährbetriebes zwischen Rügen und dem Festland werden die Fahrzeiten der internationalen Hauptverbindung Deutschland-Skandinavien (Berlin-Stockholm und -Oslo) über Sassnitz (auf Rügen) und Trälleborg bis 50 Minuten gekürzt. Eine spätere Beschreibung des gewaltigen Bauwerkes ist uns zugesagt worden; sie interessiert uns besonders im Hinblick auf den nicht unähnlichen Rapperswiler Seedamm, ebenfalls für Strasse und eingleisige Bahn, in dem allerdings eine Klappbrücke «unmöglich» sei. Ueber die fröhliche Rückfahrt nach Berlin, natürlich wieder im festlichen Speisewagen, schweigt des Sängers Höflichkeit — mit Rücksicht auf jene, die nicht dabei waren.

Eine weitere Besichtigung war nebst den skandinavischen Eisenbahn-Vertretern auch dem Berichterstatter tags darauf durch eine zweite freundliche Einladung der Reichsbahndirektion ermöglicht: die neue Nord-Süd-Untergrund-Stadt-bahnstrecke, die die Stettiner-, Friedrichstrasse, Potsdamer- und Anhalter-Fernbahnhöfe untereinander verbindet<sup>3)</sup>. Sie ist vom Stettinerbahnhof bis Unter den Linden bereits in Betrieb, unter dem Potsdamerplatz (viergleisig) bis zum Anschluss an den Südring noch im Bau. Daraus, dass die rd. 6,5 km lange Strecke nur für Bau und Expropriationen rd. 144 Mill. RM beansprucht, wovon etwa  $\frac{1}{3}$  für Behelfsbauten, Unterfangungen u. dgl. mag man auf die zu überwindenden Schwierigkeiten

<sup>3)</sup> Näheres siehe M. Grabski in «Bautechnik» Juliheft 1935, und in «Z. VDI» Bd. 79, S. 407; ferner G. Capelle in «Z. VDI» Bd. 78, Nr. 4; H. Seidel in «RTA» 1935 Nr. 33, und 1936 Nr. 27.

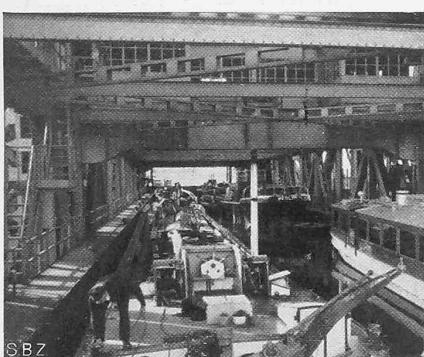


Abb. 30. Trog auf die obere Haltung gehoben, Kähne ausfahrbereit (Blick wie Abb. 29).

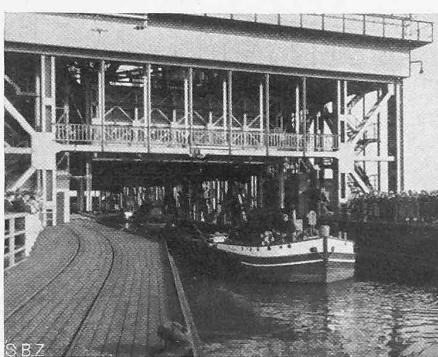


Abb. 31. Ausfahrt eines grossen Kahns in die obere Haltung (Hohenzollernkanal).

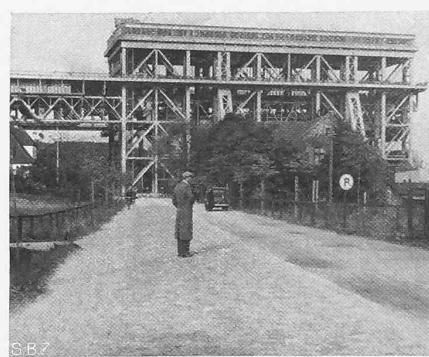


Abb. 32. Das Schiffshebewerk Niederfinow. Trog: 85 × 12 m, Tiefe 2,5 m. Hubhöhe 36 m.



Abb. 36. Luftfahrtministerium in Berlin. — Phot. A. Köster, Berlin.



Abb. 37. Führerhaus und «Ewige Wache», München. — Orbis-Photo, Berlin.

schliessen. Eine Beschreibung dieses höchst interessanten Bauwerkes soll ebenfalls folgen. — Im Anschluss an die vormittägliche Besichtigung, unter Führung von Reichsbahndirektor M. Grabski, fand dann ein «Frühstück» bei Generaldirektor Dörpmüller im Festsaal der DR-Hauptverwaltung, einem feudalen Schinkel-Palais am Wilhelmsplatz, statt. Ausser dem Verwaltungsrat, den Direktoren und Oberbeamten der DR waren als Gäste anwesend die skandinavischen Gesandten und Eisenbahnvertreter.

Als willkommene Beigabe erhielten die Gäste noch Karten zur Eröffnung des «Winterhilfswerkes» am Abend des 6. Oktober in der neuen Deutschen Halle, eine Riesenarena mit 18 000 Sitzplätzen, mit Reden von Göbbels und Reichskanzler A. d. Hitler. Der Eindruck war für Aug' und Ohr ein starker. Nach dem Erscheinen der Prominenten der NSDAP, Göring, Hess, Göbbels u. a. m. kam als letzter, von Jubel umbraust, der Führer selbst. Hierauf folgte der feierliche Einzug der Standarten (entsprechend etwa S. A.-Regimentsfahnen) und einer Unzahl anderer Parteifahnen, durch den mittleren Längsgang; sie füllten schliesslich als imposanter Farbenklang in Schwarz-Weiss-Rot den Hintergrund der grossen Bühne. Zuerst berichtete Göbbels über das Ergebnis des letztjährigen WHW, aus dem über 12 Mill. Volksgenossen (also jeder 5. Deutsche) im Durchschnitt etwa 30 RM auf den Kopf erhalten konnten. Dann sprach Hitler über Zweck und Sinn des WHW, der Hilfe des Stärkeren für den Schwächeren, als volksverbindender, selbstverständlicher Pflicht aller. Er sprach, abgesehen von einigen rhetorischen Kraftstellen, ruhig und logisch und der Eindruck war wesentlich sympathischer als die Uebertragung früherer Reden durch das Radio es erwarten liess.

Von der Deutschen Halle ging's wieder zurück ins Reichsbahn-Palais, wohin der Verwaltungsratspräsident, Staatssekretär Königs, zu einem «Bierabend» geladen hatte, an dem auch der Herr Verkehrsminister Eltz v. Rübenach teilnahm. Dieser zwanglos gesellige Nachtschoppen setzte den beiden genussreichen Reichsbahn-Tagen die Krone auf; an runden Tischen rückte man näher zusammen, und in ernster und heiterer Aussprache unter Eisenbahndirektoren und Ingenieuren gewann der Ausländer noch tieferen Einblick in die geistige Verfassung dieser Kreise im III. Reich. In später Stunde ergriff — da kein anderer es tat — der Berichterstatter die Gelegenheit zu einigen herzlichen Dankesworten an die Gastgeber: was wir in diesen zwei Tagen gesehen und gehört, die Auswirkung von Disziplin, Arbeitsfreude und gewissenhafter Pflichterfüllung aller Angehörigen des DR, erscheinen uns vorbildlich als Grundpfeiler erspiesslichen Zusammenwirkens zum Wohl von Volk und Staat. Wir haben wertvolle und bleibende Eindrücke gewonnen, die wir dankbar mit nach Hause nehmen!

\*

Kehren wir zu den Kongress-Veranstaltungen zurück, so wären noch die abendlichen Empfänge zu erwähnen: durch die Stadt Berlin im Marmorsaal des Zoologischen Gartens, durch den Generalinspektor für das deutsche Strassenwesen und den Generaldirektor der DR im Festsaal der Krolloper und durch die Reichsregierung in einer Aufführung des Rosenkavalier im Deutschen Opernhaus, alles glänzende Gesellschaftsabende mit Damen. Auch hier erlebten wir die Zuvorkommenheit der deutschen Fachgenossen den ausländischen Gästen gegenüber. Die Schlussitzung des Kongresses vollzog sich wieder im Theatersaal der Krolloper, dem festlichen Tagungsort des neuen Reichstages, wo die Schlussfolgerungen, mit einigen Vorbehalt, genehmigt wurden. So fanden die inhaltgeladenen Tage (und Nächte!) des Kongresses in Berlin ihren Ausklang.

\*

Im Anschluss daran erfolgte noch eine Studienfahrt über Dresden und Bayreuth nach München und darüber hinaus bis Berchtesgaden, teils in Sonderzügen, teils im Autobus auf den Reichsautobahnen, woran sich noch mehr als

die Hälfte der Kongressmitglieder beteiligte. In Dresden bot die Stadt ein animiertes Mittagsmahl und abends der Reichsstatthalter von Sachsen eine Festvorstellung in der Staatsoper, mit der unverwüstlichen «Fledermaus». Dazwischen wurde am Nachmittag die Muldentalbrücke der Autobahn bei Siebenlehn besichtigt, in der eben das Schlusstück eingesetzt worden war, eine Blechbalkenbrücke auf 70 m hohen, äusserst schlanken, scheinbaren Mauerpfählen (vgl. Abb. 14 hiervor). Eine ebenfalls vorgeschlagene, sehr elegante und wirtschaftlichere Eisenbetonbogenbrücke von 180 m Stützweite hatte keine Gnade gefunden: auch in Deutschland scheint eben der Blechbalken grosse Mode zu sein, das absolut «Schönste». Einzig die Dresdener Elbebrücke (Abb. 11, S. 224) erhielt Fachwerk, weil hier, so dicht über dem breiten Strom, eine Balkenbrücke als allzuschwer lastend empfunden wurde (im Gegensatz zur Basler Dreirosenbrücke! Vgl. Bd. 104, S. 93\*). Bei grossen Bauwerken entscheidet übrigens der Führer selbst über die Ausführungsform.

Frühmorgens am Freitag (9. Oktober) ging's in 23 Autobussen, grossenteils auf der Reichsautobahn, über Chemnitz und Schleiz nach Bayreuth. Der erste Halt wurde 12 km westlich Dresden bei der Saubachtal-Brücke gemacht, einem eher etwas klotzig und ausnahmsweise nüchtern wirkenden Eisenbetonviadukt auf dreistieligen Rahmenstützen (vgl. Abb. 15 und 16). Ueberhaupt ist das Gewaltige, Massige, für «1000 Jahre» gebaute kennzeichnend für den neudeutschen Geschmack, auch in der Architektur (Abb. 36 bis 39), bei den Brücken im Norden des Reiches mehr als im unbeschwerter Süden (vgl. z. B. Abb. 15 und 16 mit 12 und 13). Eine kurze Mittagsrast mit frugalem Imbiss im ReichsautobahnLAGER an der Saalebrücke bei Lehesten-Hirschberg gab Gelegenheit zur Besichtigung dieses massiven Viadukts mit sieben Halbkreis-Granitgewölben von 27 m Weite auf Betonpfeilern mit Granitverkleidung. Aber auch die halbpermanente Bauweise und gepflegte Innenausstattung (z. B. Holzfurnier-Wandverkleidung bis Schulterhöhe) des Barackenlagers wurde sehr beachtet, nicht minder die freundliche Bedienung durch BDM-Mädchen. Uebrigens war jedem Autobus ein Begleiter vom NS-Studentenbund zugeordnet, der z. B. im «Schweizer-Wagen» Nr. 12 geradezu müttlerisch für uns sorgte. Diese, in einer schwarzen, S. S.-ähnlichen Uniform und Kanonenstiefeln steckenden Studenten waren überhaupt ganz charmante Burschen (das bare Gegenteil dessen, was der rüde und überhebliche Ton ihres Zentralorgans, «Die Bewegung», erwarten liess). Wieder etwas Technisches: am 8. Oktober fuhren wir in einem 43plätzigen Diesel-Autobus mit 2 mal 160 gleich 320 PS mit 100 km/h über die Autobahn; am 9. in einem 60 PS-Benzinmotorwagen, der ohne irgendwelche Veränderung am Vergaser auch mit Butan betrieben werden kann, das in handlichen, kleinen Stahlflaschen als Flüssiggas unter 7,5 atü im Wagen mitgeführt wird. — Unsere Bildchen 17 bis 20, auf der Weiterfahrt bei leider trübem Wetter geknipst, zeigen die Vielgestaltigkeit der Ueberfahrtbrücken in Stein und Eisenbeton, Stahl und Holz.

In Bayreuth gab eine Stadtrundfahrt Architektur-Einblicke gegenseitlichster Art: das «Haus der Deutschen Erziehung» des NS-Lehrerbundes, mit kirchenartigem hohem Weiheraum, Orgel, Hunderten von Hakenkreuz-Fahnen und einer an die Pallas-Athena erinnernden allegorischen Kolossalstatue der Deutschen Mutter mit zwei Kindern, von denen der 10jährige Knabe als Symbol seiner Erziehung ein blankes Schwert ans Herz drückt. Der Gegensatz, schräg gegenüber: das alte markgräfliche Opernhaus, dessen holzgeschnitzten, prunkvollen Zuschauerraum rauschende Klänge tollsten Spätbarocks durchbrausen. — Dann bestieg man wieder zwei Extrazüge und fuhr nach München, wo man erst nach Mitternacht und nicht mehr durchweg munter eintraf.

Von München fuhr die Gesellschaft am Samstag bei leider ziemlich nasskaltem Wetter und trübem Himmel, zuerst auf der Autobahn mit der bekannten Mangfallbrücke, bis Berchtes-



Abb. 38 u. 39. Königsplatz in München: Glyptothek, Führerhaus und die 2 Ehrentempel der «Ewigen Wache». — Phot. Hoffmann, bzw. Orbis, Berlin.

gaden und von dort abends wieder zurück. Hier hielt dann noch ein von der bayerischen Staatsregierung gestifteter Festabend im «Deutschen Theater», mit Variété und Tanz die Gesellschaft bis in die Morgenstunden beisammen — wie sich der Berichterstatter sagen liess, da er, durch andere Verpflichtungen beansprucht, nicht dabei war. Auch auf die 3-Minuten-Reden der 36 Ländervertreter beim sonntäglichen Schlussakt im Deutschen Museum hat er verzichtet zugunsten eines Besuchs des Joh. Nepomuk-Kirche, der alten Pinakothek und — als letzter Kontrast alter und neuer Kulturformen — eines NS-Gautag-Appells auf dem Königsplatz, mit 47 000 uniformierten Teilnehmern, einem Wald von Fahnen, Musik und einer Gauleiter-Rede, eines für die Kenntnis des neuen Deutschlands sehr aufschlussreichen Schauspiels, als Abschluss von 16 Tagen starker Eindrücke verschiedenster Art.

\*

Wir schliessen unsern Bericht mit den Schlussäusserungen von M. Klönnes eingangs zitiertem Begrüssungsansprache: «Wir haben uns zu diesem Berliner Kongress zusammengefunden, um in geistigem Ringen einen edlen Wettstreit auszutragen, wissenschaftliche Erkenntnisse zu gewinnen, Ergebnisse sorgfältiger Forschung sicherzustellen. Aber ich zweifle nicht, dass wir alle ein höchstes Ziel und unsere vornehmste Aufgabe darin sehen, Bänder des Geistes zu knüpfen, die die Völker der Erde harmonisch miteinander verbinden. Dass unser Kongress mit diesem Erfolg gekrönt werden möge, ist der heisse Wunsch der deutschen Delegation.» — Ich meinerseits bin überzeugt, dass alle schweizerischen Teilnehmer mir darin beipflichten werden, dass unsere deutschen Fachkollegen dieses Ziel weitgehend erreicht haben. Wir sagen ihnen für die umfassende Organisation wie die gediegene Durchführung des Kongresses nochmals herzlichen Dank!

Carl Jegher.

## MITTEILUNGEN

**Deutsche Reichsautobahnen.** In Ergänzung der Ausführungen im vorstehenden Hauptartikel mögen noch einige genaue Zahlen interessieren, die wir dem amt. Baubericht auf Ende September d. J. entnehmen. Zu jenem Zeitpunkt waren genau 1000,1 km vollendet und in Betrieb genommen, weitere 1533 km im Bau, sodass die nachfolgenden Ziffern nicht auf kilometrische umgerechnet werden können; die eingeklammerten Zahlen sind Gesamtleistung seit Baubeginn. Es wurden beispielsweise geleistet im September: Unternehmer-Tagewerke 2828966 (58,3 Mill.) durch 104 878 Mann; gerodet 872 494 m<sup>2</sup> (32 548 872), Humusabtrag 3 032 712 m<sup>2</sup> (82,9 Mill.), Erd- und Felsbewegung 4 825 876 m<sup>3</sup> (141,7 Mill.), Beton- und Eisenbeton 149 264 m<sup>3</sup> (3,06 Mill.), Fahrbahndecken in Beton 1559 897 m<sup>2</sup> (17,76 Mill.), in Bitumen 78763 m, in Pflästerung 78 208 m<sup>2</sup>; dazu kommen Fahrbahndecken auf Zufahrten, Rampen und Bauwerken 264 171 m<sup>2</sup> (3,2 Mill.).

Die Bauausgaben erreichten im September d. J. 73,2 Mill. RM. (davon 61,4 Mill. Unternehmerarbeiten), insgesamt seit Baubeginn 1227,9 Mill.; hiervom entfallen auf Grunderwerb 60,6, Verwaltung, Frachten und Bauzinsen 179,6, Unternehmerarbeiten 987,7 Mill. RM. Vertraglich in Ausführung vergeben waren im September 220,8 Mill. RM. Unter Einrechnung von 7,9 Mill. Einnahmen ist bis Ende September 1936 verfügt worden über 1440,8 Mill. RM.

Der Personalbestand der Reichsautobahn-Verwaltung betrug im September d. J. 1404 Beamte, 4260 Angestellte und 2233 Arbeiter, insgesamt 7897 Köpfe; unmittelbar an der Reichsautobahn beschäftigt waren im September 112 775 Mann (im Vormonat 120 291). — Rechnet man hinzu die mittelbar Beschäftigten in den Eisenbauwerkstätten, der gesamten beteiligten

Bau- und Maschinenindustrie, so erkennt man die wirtschaftsbelebende Auswirkung dieses, man muss schon sagen Riesenunternehmens.

**Die deutschen Reichsstrassen** sind ein Netz von Strassen, die seit 1933 von der Verwaltung durch die Länder und Provinzen losgelöst und formell unmittelbar dem Reich (Generalinspektor Todt) zu Aufsicht und Unterhalt unterstellt worden sind, das sich allerdings zur Erfüllung seiner Aufgaben der Länderverwaltungen bedient. «Die Strasse» widmet ihr 2. Juniheft 1936 den Reichsstrassen, deren Unterhalt und Ausbau nach einer Periode unglaublicher Zersplitterung fortan unter einheitlicher Leitung und nach grosszügigen Gesichtspunkten erfolgen soll. Die genannte Nummer enthält außer verschiedenen Aufsätzen über die Organisation des Strassenwesens, die neuen Strassenbrücken über Rhein und Elbe und deren Lage im Strassenetz, über Ausbaurichtlinien und «landschaftliche Gestaltung» an Reichsstrassen mehrere Kartenskizzen und aufschlussreiche Bilder namentlich zur landschaftlichen Gestaltung, die Gegenstand besonderer Sorgfalt ist, und der gelegentlich sogar technische Interessen untergeordnet werden. Eine zweifarbig Karte zeigt das ganze, 40 000 km lange Netz der Reichsstrassen samt ihrer Numerierung. Die Rangfolge der Bedeutung der deutschen Strassen ist demnach diese: Autobahnen, Reichsstrassen, Landstrassen I. und II. Ordnung.

**Die «Ewige Wache»** in München (Abb. 37 bis 39) sind zwei Ehrentempel am Königsplatz. Diese Ehrentempel sind quadratische, von Pilastern mit breitem Kranzgesimse umgebene, gruftartige Vertiefungen, nach oben offen, die je acht ehrne Sarkophage enthalten; in diesen ruht unter freiem Himmel die Asche der 16 Gefallenen vom nationalsozialistischen Staatsstreich des 9. November 1923. Unter dem Namen eines jeden Mannes trägt die Grabplatte das Wort «Hier», als Symbol einer «ewigen Wache» für den Bestand des III. Reiches. Es ist dies ein sehr stimmungsvolles Denkmal, als architektonisches Gegenüber zu den Propyläen.

## LITERATUR

**Vorbericht zum II. Kongress der Internat. Vereinigung für Brückenbau und Hochbau, 1. bis 11. Oktober 1936 in Berlin-München.** Redigiert durch die Generalsekretäre der I. V. B. H. Prof. Dr. L. Karner und Prof. Dr. M. Ritter, E. T. H., Zürich. Mit folgenden Beiträgen:

I. Die Bedeutung der Zähigkeit des Stahles für die Berechnung und Bemessung von Stahlbauwerken, insbesondere von stat. unbestimmten Konstruktionen: A. Freudenthal (Warschau); J. Fritsche (D.T.H. Prag), F. Rinagl (T.H. Wien), E. Melan (T.H. Wien), E. Kohl (T.H. Hannover), R. Lévi (Ch. d. f. Etat, Paris), H. Maier-Leibnitz (T.H. Stuttgart), F. Bleich (Wien).

II. Beanspruchungen und Sicherheitsgrad im Eisenbetonbau vom Standpunkt des Konstrukteurs: L. P. Brice (Paris), O. Graf (T.H. Stuttgart), E. Bornemann (Berlin), G. Collometti (T.H. Turin), E. Freyssinet (Neuilly s. Seine), F. G. Thomas (Garston), A. Brebera (Prag), W. Gehler (T.H. Dresden), R. Saliger (T.H. Wien), F. Baravalle (Wien).

III. Praktische Fragen bei geschweißten Stahlkonstruktionen: O. Kommerell (DR, Berlin), M. Ros (E.M.P.A. und E.T.H. Zürich), O. Graf (T.H. Stuttgart), R. Sarazin (Neuilly s. Seine), A. Bühler (SBB, Bern), G. Bierett (M.P.A. Berlin-Dahlem), St. Bryla (T.H. Warschau), S. Mortada (Kairo), N. C. Kist (T.H. Delft, den Haag), M. Pinezon (St. Nazaire), R. Bertold (M.P.A. Berlin-Dahlem), P. Algyay-Hubert (Budapest), St. Bryla (T.H. Warschau), G. de Cuyper (Brüssel), A. Goelzer