

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Der Baumeister. 1931-1935 1934

5 (20.5.1934)

Der Baumeister

Fachorgan des Badischen Baumeisterbundes (BBB)

Erscheint am 20. jeden Monats

umfassend die staatlich geprüften Bad.
Baumeister des Hoch- und Tiefbaues
sowie der Maschinen- und Elektrotechnik

Heft 5

Karlsruhe, 20. Mai 1934

4. Jahrgang

Bezugspreis: Für Nichtmitglieder vierteljährlich 1.50 RM., Einzelnummer 0.50 RM. / Bestellungen durch den Verlag

Einiges vom Asphalt

Bei der Ausführung eines Baues bieten sich dem Bauleiter die verschiedensten konstruktiven Anwendungen, soweit er nicht hierbei gegen grundlegende, unverrückbare Gesetze verstößt. Dieses sind u. a. solche, die im Material liegen und soweit mangelhafte Bauausführungen auf Unkenntnisse über die Eigenschaften des Materials oder über dessen richtige Verarbeitung zurückzuführen sind, ist auch der Architekt verantwortlich zu machen und nicht nur der Handwerksmeister. Sorgfältige Auswahl und zweckentsprechende Verwendung der Materialien gewährleisten Bestand des fertigen Werkes, beschränken kommende Reparaturen auf ein Minimum und empfehlen so Bauleiter und Handwerker für spätere Bauten.

Zu den vielfach in ihren Eigenschaften verkannten und deshalb nicht immer richtig angewandten Werkstoffen zählen die

Hochdruck - Stampfasphaltplatten,

die aus natürlichem gemahlten Asphaltfelsen unter einem Druck von 400 kg/qcm hergestellt werden. Die Stärke beträgt 2–5 cm beim Format 25×25 cm. Material und Herstellungsart verleihen den Platten Plastizität, Geräusch- und Schalldämmung sowie gleichzeitig eine hohe Wirtschaftlichkeit. Sie sind also in gleicher Weise trittsicher und angenehm begehbar, wie sie auch dem allerstärksten Verkehr gewachsen sind. Während für normale Beanspruchungen durch den menschlichen Verkehr 2–3 cm genügen, müssen bei Benutzung mit eisenbereiften schweren Fahrzeugen, wie sie in Fabriken üblich sind, 4–5 cm gewählt werden. In allen Fällen jedoch werden nach geraumer Zeit als Folge der Benutzung die Fugen verschwinden, ohne daß eine irgendwie merkbare Abnutzung festzustellen ist. Die Plastizität der Platten, bedingt durch das bituminöse Material und die Art der Herstellung, hat vielfach zu falschen Beurteilungen bezüglich der Widerstandsfähigkeit geführt, indem man die nur für starre Körper bestimmte Mohl'sche Härteskala auch auf Hochdruck-Stampfasphaltplatten anwenden zu müssen glaubte.



Bild 1: Gewinnung



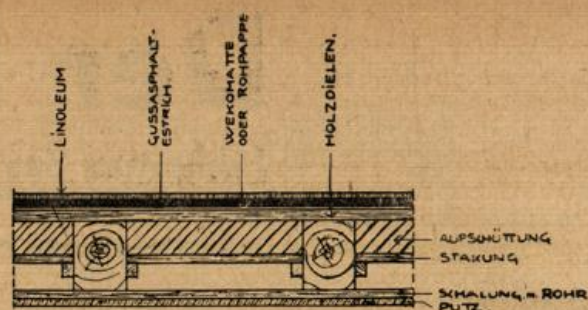
Bild 2: Herstellung

Die Staubfreiheit ist eine Folge der bituminösen Bindung des Materials und dank dieser Eigenschaft eignen sich die Platten in besonderem Maße für solche Räume, wo auf Staubfreiheit ausschlaggebender Wert zu legen ist (Fabrikräume, Lebensmittelgeschäfte). Gegen die Verwendung in Lebensmittelräumen werden vielfach Bedenken dahingehend geäußert, ob nicht etwa die Lebensmittel im Geruch oder Geschmack von den Platten ungünstig beeinflusst werden können. Auch diese Ansicht ist irrig und ist einmal durch die chemische Zusammensetzung des Asphalts zu widerlegen und ferner durch die jahrzehntelangen Erfahrungen.

Wegen ihrer Geräuschlosigkeit, Trittsicherheit und Fußwärme sollte man die Hochdruck-Stampfasphaltplatten anstelle der vielfach üblichen Terrazzobeläge in Hausfluren usw. verwenden. Die Reinigung ist einfach, es genügt im allgemeinen ein Abwaschen mit kaltem, etwas Seife enthaltendem Wasser. Bei besonders starker Beschmutzung empfiehlt sich ein Abfegen mit feuchten Sägespänen. Sollen die Platten Glanz und dunkle Farbe behalten, so bohntert man sie regelmäßig mit hauchdünn aufzutragendem Bohnerwachs. Letzteres in größeren Mengen aufgetragen, z. B. bei Verwendung in flüssiger Form, würde wegen des Terpentinegehaltes des Bohnerwachses allmählich eine Beschädigung der Plattenoberfläche herbeiführen.

Das Verlegen der Platten wird als bekannt vorausgesetzt, trotzdem soll auf das Verlegen von Stampfasphaltplatten auf isolierten Flächen wie Flachdächern und Terrassen hingewiesen werden. Hier ist die übliche Verlegung in Zementmörtel nicht angebracht, weil infolge der unter der Unterbettung liegenden Isolierung das im Mörtel befindliche, oder das bei unrichtig erfolgten Anschlüssen bzw. aus etwaigen anderen Ursachen später in den Mörtel gelangende Wasser nicht verdunsten bzw. abziehen konnte. Das sich mit Kalk sättigende Wasser kann unter Umständen eine Zerstörung der Platten verursachen. Es ist demnach richtiger, anstelle der Isolierung mit bituminierten Papp- oder Gewebepapieren eine solche aus Asphalt-Mastix mit ebener Oberfläche herzustellen und unmittelbar auf dieser die Stampfasphaltplatten in einem mageren, dünn aufzutragenden Asphalt-Mörtel zu verlegen.

Von der weiteren vielseitigen Verwendung des Asphalts im Hochbau, besonders als Gußasphalt für Waschküchen, für Kellerräume auf feuchtem Untergrund oder bei Isolierungsarbeiten sei noch der Gußasphalt als Linoleumestrich auf Massivdecken und auf alten Holzdielenfußböden erwähnt, letztere wegen der z. Z. vielfach üblichen Umbauten von Altwohnungen. Hierfür ist er unter den verschiedensten Estricharten die allein mögliche, weil durch ihn keinerlei Feuchtigkeit den sonst gut ausgetrockneten Dielen zugeführt wird. Der Arbeitsvorgang ist einfach. Nachdem durch Nachstiften mit langen Nägeln den Dielen jede Bewegungsmöglichkeit genommen ist, legt man auf diese entweder



HOLZBALKENDECKE

Bild 3: Anwendung



Bild 4: Verlegung



Bild 5: Anwendungsart

1 oder 2 Lagen Rohpappe oder eine Lage Jutegewebe (altes Sackleinen) und bringt den Gußasphalt in einer Stärke von ca. 15 mm auf, während ein solcher Estrich auf Massivdecken nicht stärker als 10–12 mm sein soll. Der Schmelzpunkt des zu verwendenden Asphalt-Mastix soll mit Rücksicht auf die Erwärmung durch Heizkörper möglichst nicht unter 80° liegen, um unnötige Eindrücke im Estrich zu vermeiden.

Zum Schluß sei noch darauf hingewiesen, daß wir in Deutschland über einen großen Reichtum an bergmännisch gewonnenem Asphaltgestein verfügen (Vorwohler Grubenfelder), der zur Herstellung der Asphaltplatten von Mastix und Gußasphalt dient. Es ist daher vaterländische Pflicht jedes Bauleiters, ausländische Erzeugnisse zurückzuweisen.

Dr. Ing. H. Ippach

Assistent am Bauingenieur-Laboratorium der Technischen Hochschule Hannover.



Bild 6: Anwendungsart

Die Würde der Technik

Von Staatssekretär Dipl.-Ing. Gottfried Feder
Rede auf der öffentlichen Kundgebung zum Tag der Deutschen Technik in Leipzig am 11. März 1934
(Aus der Zeitschrift „Deutsche Technik“ — April-Nummer)

Die Geschichte der Technik ist so alt wie die Geschichte der Menschheit, und wenn nichts mehr von den Menschen der Vorzeit selbst, von ihrem Denken und Dichten auf uns überkommen ist, so sind es doch steinerne Denkmäler, die uns heute noch ihr Alter bezeugen.

Die ersten Steinbeile und die ersten Waffen, die der Mensch sich zum Kampf gegen Umwelt und Natur schuf, waren ein Erzeugnis technischer Fertigkeit, durch die allein der Mensch sich über die Tierwelt erhob. Und durch die Jahrtausende begleitet die Technik den Siegeszug des Menschen über die feindlichen Gewalten. Die Technik machte ihn zum Herrn der Erde, Land, Luft und Wasser sind ihm heute untertan.

Die Technik gewann dem Menschen eine ungeahnte Verstärkung seiner Sinne. Die Optik schuf eine Vertausendfachung der Sehkraft. Der Fernsprecher dehnte die Reichweite der menschlichen Stimme über Zehntausende von Meilen aus. Der Rundfunk wird zum Ohr der Welt. Das Flugzeug und die Stratosphärenflieger sind Proteste gegen die Schwerkraft. Allüberall — Wunder der Technik.

Architekten und Ingenieure graben ihre Runen in das Antlitz der Erde. Die Eisenbahnlinien durchfurchen das Land, Kanäle regulieren den Lauf der Ströme und verbinden sie untereinander, dem Meere ringt Ingenieurkunst weite Strecken fruchtbaren Landes ab.

Allerorten findet der staunende Forscher Zeugen einstiger Größe und Herrlichkeit. Die Pyramiden Ägyptens, die Sphinx sind Zeugen einer gewaltigen, versunkenen Kultur. Die Ruinen der Akropolis, die Reste des alten Roms sind ebenso bedeutsame Zeugnisse höchster techn. Leistung der Baukünstler und Bildhauer, wie die herrlichen deutschen Burgen und Dome Zeugen sind für die mittelalterliche Handwerks- und Baukunst.

Einen tiefen Einschnitt in die Entwicklung der Technik brachte vor Jahrtausenden die Erfindung des Rades, das zu den statischen Elementen der Architektur ein neues Element hinzufügte. Es bedurfte aber eines Zeitraumes von Jahrtausenden, bis dieses Rad gewissermaßen durch Dampfkraft oder durch die Explosion von Gasen aus flüssigen Brennstoffen verlebendigt wurde. Das rollende Rad macht sich gewissermaßen frei vom äußeren Antrieb durch Pferde-, Wind- oder Wasserkraft, der Motor, die Dampfmaschine war erfunden!

Das technische Zeitalter des letzten Jahrhunderts beginnt. Der moderne Ingenieur erhebt sich und prägt der Erde seinen Stempel auf.

Der Erdball wird industrialisiert. Ungeheure Möglichkeiten eröffnen sich. Eine technische Idee jagt die andere. Die Erfindungen überstürzen sich. Der Reichtum mehrt sich. Telefon und Radio, Flugzeug und Eisenbahn, Dampfschiffe und Motorboote verbinden die Völker untereinander. Die Technik gestattet, die gewaltig wachsenden Bevölkerungsmassen Deutschlands und der anderen Industrieländer Europas zu ernähren, ihnen Arbeit und Brot zu verschaffen. Der Export hebt sich in ungeahnter Weise. Maschinen aller Art erleichtern dem schwerarbeitenden Menschen seine Tätigkeit. Hunderttausende, ja Millionen von Pferdekräften werden in den Dienst der Produktion gestellt, und ein ganzer Rausch technischen Könnens erfaßt die Menschheit und zieht sie ab von den seelisch-geistigen Dingen.

Und schon zeigen sich gewisse Gefahren der Technik! Der Materialismus breitet sich aus, und es erhebt sich der Schwarm der Nutznießer der Technik, denen es nicht mehr um die Technik als solche, nicht um das Konstruktiv-Künstlerische der technischen Leistung, nicht mehr um die Dienstleistung, nicht mehr um die Arbeitserleich-

terung zu tun ist, sondern um Verdienst, Gewinn, Profit. Der Kapitalismus geht seine verderbliche Ehe ein mit der Freundin und Helferin der Menschheit, der Technik.

Bald rächt sich diese Verbundenheit der Technik mit dem Materialismus des liberalistischen Zeitalters, und anstelle der erhofften Anerkennung und Führerstellung tritt eine Mißachtung und Minderbewertung der technischen Leistung in bezug auf die Führerqualitäten der Technik ein.

Inzwischen geht die Differenzierung der Technik immer weiter, immer mehr überwuchert das Spezialistentum — gebeugt über seine Reißbretter vergiftet der Ingenieur und Konstrukteur, vergiftet über der intensiven Beobachtung der Wunder, die sich in seinen Retorten vollziehen, der Chemiker die großen nationalwirtschaftlichen Zusammenhänge und Aufgaben, die die Technik in ihrer Gesamtheit zu lösen hat. Das, was vom Deutschen so oft nicht mit Unrecht gesagt wird, er sei Spezialist und Phantast, gilt ganz besonders für den Techniker. Ungeheuer tüchtig und fleißig in seinen Spezialgebieten und Spezialberufen, verliert der Deutsche nur zu sehr den festen Boden der Heimaterde unter den Füßen, wird Phantast, strebt nach Wolkenkuckucksheimen, verliert sich in weltbürgerlichen Gedankengängen und verliert darüber Volk und Vaterland!

Die Technik in all ihrem Spezialistentum löst sich auf und zersplittert sich in tausenderlei Fachgruppen, die zum großen Teil im Streit miteinander liegen: Gas gegen Elektrizität, Kohle gegen Wasserkraft, Motor gegen Dampfmaschine, bis schließlich jede große Linie verloren ist.

Gewiß ist auch diese Entwicklung Spiegelbild und Folge der allgemeinen geistigen und nationalen Zersetzung, ist typischer Liberalismus, Liberalismus, dessen Kennwort lautet: Laissez faire, laissez aller!

Es kann nicht scharf genug unterstrichen werden, wie verderblich eine derartige Wirtschaftsgesinnung auf die allgemeine Wohlfahrt einwirken mußte und wie alle Erfolge der Technik nicht im Sinne der hohen Würde der Technik, Dienerin und Helferin zu sein, ausschlugen, sondern im Gegenteil immer mehr den Menschen zum Sklaven der Maschine machten. Die Maschinen fraßen ihrerseits wiederum den Menschen auf. Hunderte von Arbeitskräften wurden durch die stählernen Arbeitsriesen freigesetzt und lagen auf der Straße. Und bald begannen — wie zur Vergeltung — die Massen der Arbeitslosen die Maschinen, die oft mit unsinnigem Kapitalaufwand den Menschen überflüssig machten, ihrerseits wiederum über-

flüssig zu machen, da die gesunkene Kaufkraft der Massen eine Vollbelastung der Maschinen nicht mehr gestattete. Die kunstreichen Maschinen wurden zu wertlosem Eisen, und unendliche Milliarden von Werten wurden buchstäblich vernichtet.

Und nicht nur die Maschinen wurden wertlos, auch ihre Bediener und Konstrukteure. Die Ingenieure flogen auf die Straße und vermehrten das Elend der Arbeitslosigkeit. Die gigantischen Werkplätze deutscher Arbeit im Ruhrgebiet, in Sachsen, in Hamburg und Bremen wurden zu Friedhöfen deutscher Arbeit. Dies gehört mit zu den schmerzlichsten Erinnerungen meiner weit ausgedehnten Reisetätigkeit, wenn ich gerade durch jene Gebiete fuhr, in denen kaum ein Schlot mehr rauchte und nur wenige Maschinen sich drehten, und die Ausnutzung der Kapazität der einzelnen Produktionsstätten auf einen erschreckenden Tiefstand gesunken war.

Die Armee der Arbeitslosen hatte sich inzwischen auf über 6 Millionen vergrößert. Mit Frauen und Kindern bedeutete dies eine Zahl von nahezu 20 Millionen Menschen, so daß also fast ein Drittel der deutschen Bevölkerung aus öffentlichen Mitteln erhalten werden mußte. Die Kaufkraft dieser Millionen Menschen war gleich null und nur auf den notdürftigsten Nahrungsmittelbedarf abgestellt. Die Steuerlast für die noch in Arbeit Befindlichen, die Anforderungen an deren Wohltätigkeit stiegen ins Unerträgliche, so daß auch deren Kaufkraft aufs äußerste eingeschränkt wurde. Auch in den Reihen der sogenannten Reichen und Kapitalkräftigen hielt der Tod eine grausige Ernte. Die verbrecherische Inflation raubte dem deutschen Volk die Früchte jahrzehntelangen Sparsinnes, und auch die Gewinne der Schieber und Wucherer zerannen zu nichts, sofern sie nicht im Ausland in Sicherheit gebracht worden waren.

Dies war die Lage, als der Nationalsozialismus endlich am 30. Januar 1933 die politische Macht übernahm. Damit war der Augenblick gekommen, wo anstelle des demokratisch-parlamentarischen Massenschwindels das neue politische Prinzip des Führertums zur Herrschaft kam.

Wer die letzten Jahre parlamentarischer Regierung miterleben konnte, wird begreifen, daß selbst bessere Köpfe als die regierenden Herren der politischen Parteien unter den gegebenen Umständen nicht hätten regieren können, da das parlamentarische System mit seiner Zersetzung und Zerrissenheit, mit seinen Kuhhandelspraktiken eine Lösung auf lange Sicht unmöglich machte. In 10 Jahren 13 maliger Kabinettswechsel,



Der preiswerte

deutsche

Herrenschuh



Karlsruhe / Kaiserstraße

jedesmal begleitet von dem wüstesten parlamentarischen Kulissenspiel, aufgebaut auf der kläglichen parlamentarischen Mathematik mit den Rechenkünsten der Berufsparlamentarier, die da angstvoll addierten: 134 Sozialdemokraten, 80 Zentrum (die waren immer sicher), ein paar Demokraten und Volksparteiler, — aber es langt nicht — vielleicht die Wirtschaftspartei, vielleicht rettet diese die Regierung! Und manchmal war der Kaufpreis recht hoch! Einmal haben tatsächlich die 3 Stimmen des Bayerischen Bauernbundes das Kabinett Brüning gerettet. Auf wie lange? Nach wenigen Monaten war eine neue Kabinettskrise da. Ja, so kann freilich niemand regieren!

Heute herrscht ein Wille, dem sich alles fügt. Ein Wille, der nicht befiehlt, sondern der überzeugt durch seine innere Logik und der durch die überlegene Zurückhaltung in der Zielsetzung jede Uebertreibung und jedes Zuwenig ausschließt, der nur selten befiehlt und dann aber auch unbeugsam seinen Willen durchsetzt mit allen Mitteln des Staates.

Auf lange Sicht kann nun Politik gemacht werden. Auf lange Sicht muß Politik gemacht werden, denn was in 14 Jahren zerstört wurde, kann nicht in 14 Monaten — so lange ist heute die Regierung Hitler am Ruder — wieder aufgebaut werden. Es war ein stolzes Wort, als der Kanzler vor Jahresfrist für den wirtschaftlichen Wiederaufbau eine Frist von 4 Jahren forderte. Noch ist nicht das erste Wirtschaftsjahr vorübergegangen — denn die Maßnahmen für den wirtschaftlichen Aufbau können frühestens auf den 1. Mai 1933 datiert werden — und schon ist mehr als ein Drittel der Arbeitslosen wieder in den Wirtschaftsprozeß eingegliedert. Berücksichtigt man dabei noch, daß alle großen wirtschaftlichen Maßnahmen eine Anlaufzeit von 6–9 Monaten brauchen, bis sie wirksam werden, so ist im vergangenen Jahr bereits Ungeheures geleistet worden.

Voraussetzung für diese Leistung war aber, daß auch in der Wirtschaft das Führungsprinzip durchgesetzt wurde. Wir treten damit in eine ganz neue Epoche der Wirtschaft ein, und zwar in eine Gestaltung, die der Liberalismus für geradezu unerträglich erklärt hatte. Das liberalistische Zeitalter wollte von einer Führung der Wirtschaft durch den Staat absolut nichts wissen. Das «Laissez, laissez aller», das so gefährliche „Freie Bahn dem Tüchtigen“ war Prinzip alles Wirtschaftens geworden und führte, wie schon gesagt, zum Kampf aller gegen alle, zu einer immer weiter gehenden Zerstörung der Wirtschaft selbst. Ein konstruktiver Gedanke war in der Wirtschaft kaum noch zu bemerken. Die Akkumulierungsbestrebungen führten nur zur Vertrustung und zum Preisdiktat, nicht aber zu einer Führung der Wirtschaft in höherem Sinne. Immer noch waren Profit und Rente das Ziel der Wirtschaft, das Geld, das Geldverdienen ihr Leitmotiv, nicht aber der Mensch und seine Bedürfnisse.

Hiermit räumt nun der Nationalsozialismus grundsätzlich auf. Das Reich, der Staat, der Repräsentant der Allgemeinheit, beansprucht für sich die Führung der Gesamtwirtschaft, damit sie in ihrer Totalität Dienerin des Volkes werde.

Das Reich beansprucht die Führung in der Wirtschaft, um dem unseligen Streit aller gegen alle, um einer sinnlosen Ueberindustrialisierung Einhalt zu gebieten, um immer neue Erweiterungen und Investitionen von Anlagen oder Vergrößerungen schon bestehender zu verhindern, um so auch den kleinen Produktionsstätten ihr Lebensrecht zu sichern. Das Reich greift ein, schließt Kartelle, schreibt Preise vor, bestimmt Quoten und läßt sich dabei ausschließlich von den höheren Gesichtspunkten einer übergeordneten Wirtschaftsführung lenken.

Immer mehr bricht sich auch der Grundsatz Bahn, daß ein Staat, der die Wirtschaft führt, nicht selbst Wirtschaft treiben darf; denn nur dann kann der Staat Führer sein, wenn er nicht selbst hinabgestiegen ist in den Bereich des Erwerbs und Gewinnstrebens und damit zu seinem Teil hineingezogen wird in den Konkurrenzkampf um Absatz und Gewinn.

Wer Wirtschaft führt, darf nicht Wirtschaft treiben! wird zum Grundsatz erhoben. Dies schließt nicht aus, daß da und dort staatliche Musterbetriebe bestehen, die Norm sind nach Preis und Qualität. Ich verweise auf ein Ihnen allen sicherlich bekanntes und liebgewordenes Beispiel dieser Art, auf das Münchener Hofbräuhaus. Ich glaube nicht zu viel zu sagen, wenn ich behaupte, daß auf diesem Münchener Hofbräuhaus, das jahrhundertlang Norm war für Preis und Qualität, die Weltgeltung des bayerischen Bieres beruht, ganz zu schweigen von dem größten technischen Verkehrsmittel, der Eisenbahn, die als Staatsbetrieb in vorbildlicher Weise ihre Aufgabe erfüllt hat, rasch, billig und zuverlässig Personen und Güter zu transportieren. Freilich gelten hier im Verkehrswesen doch schon andere wirtschaftliche Gesetze als in der Produktion, deren Leistung und Fortschritt auf die freie, schöpferische und selbstverantwortliche Persönlichkeit gegründet ist. Ich möchte auch an dieser Stelle nicht auf eine theoretische Untersuchung der hoch interessanten Frage nach der Grenze von Staat und Wirtschaft eingehen, sondern heute am Tag der deutschen Technik nun nach diesem notwendigen Exkurs ins Politische und Wirtschaftlich-Politische wieder zur Aufgabe der Technik in der neuen Wirtschaft zurückkehren.

Das Führertum des Staates im Bereich der Wirtschaft öffnet der Technik erst wieder den Weg zu ihren ureigensten Ordnungsprinzipien, der konstruktiven Synthese der Einzelelemente zu einem sinnvollen Gliederbau.

Das Konstruktive ist Prinzip der Technik! Der Kräfteausgleich, der Nutzeffekt, die Erzielung höchster Leistung mit geringstem Kraftaufwand sind aber ihrerseits auch Ordnungsprinzipien für die Wirtschaft, die nur bei Höchstleistung erwarten kann, verlorene Gebiete auf dem Weltmarkt wieder zurückzuerobern. Unerbittliche Sachlichkeit und Exaktheit müssen den Techniker auszeichnen. Ein unexakter Bau bricht zusammen, eine unexakte Maschine geht nicht, eine unexakte chemische Reaktion bringt Explosionen mit sich. Unerbittlich liegen die Fehler der Ingenieure und Architekten vor aller Augen. Da haben es Juristen

und Mediziner besser; deren Fehler liegen entweder in den Akten begraben oder unter der Erde.

Nun gilt es aber auch, in der konstruktiven Exaktheit, die jede technische Leistung verlangt, eine innere Bereinigung der tausendfältigen Zersplitterung der Technik vorzunehmen, Ingenieure, Architekten und Chemiker zusammenzuschließen und nur eine Gliederung nach den großen verschiedenen Sachaufgaben zuzulassen, nach Baukunst, Ingenieurkunst und Chemie und deren großen Unterteilungen: Hochbau, Tiefbau, Maschinenbau, Wasserbau, Straßenbau, Chemie, Energiewirtschaft usw. Und erst in diesen wohlgegliederten, auch auf dem Führerprinzip aufgebauten Organisationen wird die Technik die wertvollste und bedeutsamste Trägerin einer staatlichen Wirtschaftsführung sein. Denn nicht privatwirtschaftliches Gewinnstreben, wie es der Einzelkaufmann und Bankier als Leitmotiv ansieht, sondern die technischen Möglichkeiten und die allgemeine Dienstleistung bei höchstem Nutzeffekt werden eine technische Aufgabe entscheiden. Nicht derjenige, der die Technik mißbraucht zu Erwerbszwecken, sondern derjenige, der die Technik richtig einsetzt im Dienst der Allgemeinheit, hat die Führung der Gesamtwirtschaft übernommen.

Und nun erst kann der eigentliche große Aufbau der deutschen Wirtschaft beginnen unter Führung des Reichswirtschaftsministeriums als der verfassungsmäßig obersten Instanz. Eine großzügige Wirtschaftsführung wird die gesamte deutsche Wirtschaft nach Personenkreisen mit bestimmten wirtschaftlichen Aufgaben organisieren und die großen Generalstabspläne schaffen, auf Grund deren nicht nur der Generalangriff auf die Arbeitslosigkeit zum siegreichen Ende geführt werden kann, sondern auf Grund deren auch eine weiter dauernde, auf lange Sicht bestimmte Regelung des gesamten wirtschaftlich-technischen Lebens möglich ist. Was im Reichsnährstand bereits mit so großem Erfolg begonnen ist, nämlich eine konstruktive klare Gliederung, wird nun auch in dem übrigen Bereich der Wirtschaft durchgeführt. Die Arbeitsregimenter, -bataillone und -brigaden werden zusammengefaßt und jeweils einem Führer unterstellt, der seinerseits wieder für Ordnung und Sauberkeit in seinem Erwerbsstand der Staatsführung gegenüber verantwortlich ist. Die Erziehung des Unternehmers und Arbeiters zu den hohen Aufgaben der Gesamtwirtschaft wird immer mehr vervollkommen, denn in der Sphäre der Wirtschaft ist die höchste Wirtschaftlichkeit entscheidend für die Wohlfahrt aller am Werk Beteiligten.

Wenn dann nach Gesinnung, Form und Inhalt diese Regimenter gebildet worden sind, sind in-

zwischen auch die großen Wirtschaftspläne bearbeitet, so daß nach menschlichem Ermessen Fehlinvestitionen vermieden werden und die großen Ziele nationalsozialistischer Wirtschaftsführung ihrer Verwirklichung näher gebracht werden können, von denen ich nur einige bedeutsame nennen möchte: die Auflockerung der Großstädte, eine großzügige landwirtschaftliche Siedlung, eine Erweiterung der deutschen Rohstoffbasis, eine Vereinheitlichung der gesamten deutschen Energiewirtschaft, eine Verbilligung der Strompreise, eine Regulierung und Kraftnutzung der deutschen Ströme, der Ausbau des deutschen Straßennetzes, eine durchgreifende Ordnung und Belebung des deutschen Binnenmarktes und planvolle Förderung der deutschen Ausfuhr.

Man wird dazu übergehen, für diese ganz großen und umfassenden Aufgaben alle die vielen, vielen Forschungsinstitute, statistischen Aemter, Planungsstellen, Prüfungsstellen aller Art, sowohl der staatlichen wie der privaten, unter eine zusammenfassende Oberleitung zu stellen, die dann von sich aus wiederum zum Segen der Allgemeinheit das tausendfältige Durcheinander aufheben wird. Denn nichts ist deprimierender für den Forschenden und Gelehrten, für den Techniker und Chemiker, als wenn 90 % seiner Arbeiten ihr Ende finden, so wie sie in den Archiven und Registraturen der verschiedenen Behörden und Dienststellen eingelaufen sind. Eine Verlebendigung aller dieser Forschungsarbeiten durch ihre Zusammenfassung und Einordnung in größere Zielsetzungen ist Voraussetzung für die Verwirklichung der Führung der Wirtschaft durch den Staat.

Ich möchte ganz ausdrücklich nochmal ins Gedächtnis rufen, daß diese Führung der Wirtschaft durch den Staat nicht eine Beeinträchtigung der freien schöpferischen Initiative bedeuten soll, sondern daß im Gegenteil eine Entfaltung dieser Initiative aufs äußerste gefördert werden soll, wie es ja auch generell grundfalsch ist zu glauben, daß die Initiative ein Vorrecht der Privatperson sei, so daß die Privatinitiative zum stehenden Begriff geworden ist, dem man wohl stillschweigend staatlich Lethargie, Gedankenlosigkeit und Mangel an jeder Initiative meint entgegenzusetzen zu können. Diese Einstellung ist eine ausgesprochene Folge liberalistischer Denkungsart und wir, die wir Ehre und die Freude haben, als Beamte an höchster Stelle dem neuen Reich zu dienen, wissen wohl und können mit Stolz sagen, daß nirgends in Deutschland und wohl nirgends auf der weiten Welt größere Initiative herrscht als bei der deutschen Reichsregierung, allen voran bei unserm Führer Adolf Hitler!

Moderne Baubeschläge

Roeder-Herde

Telefon 26 226/7

Eckrich & Schwarz, Mannheim P 5, 10

Liberalismus und Kapitalismus hemmen und lähmen aber geradezu die wirklich schöpferische Initiative des einzelnen sowie der Staatsführung. Das überhöhte Zinsniveau ist ebenso abträglich für die Inangriffnahme wirtschaftlicher Aufgaben, wie die anonyme Form unserer Wirtschaft. Zurückgewinnung der Initiative, des Mutes, etwas anzupacken, ist entscheidend für den Erfolg. Dazu sollen sich ihm alle die wertvollen technischen Kräfte zur Verfügung stellen in einer Form, die auch wiederum den besten Nutzeffekt garantiert. Es ist nicht letztes Ziel nationalsozialistischer Wirtschaftsführung, daß das Reich auf die Dauer die Wirtschaft gänge. Die Wirtschaft soll und muß dazu erzogen werden, sich selbst verwalten zu können. Der nationalsozialistische Staat räumt der Privatinitiative und der privaten Wirtschaft ein ebenso hohes Maß freier Selbstbestimmung ein, als sich die Wirtschaft aus innerstem Drange ein- und unterordnet unter die große Parole nationalsozialistischer Weltanschauung:

Gemeinnutz vor Eigennutz!

In diesem, nun ins gigantische wachsenden Ringen um eine neue Wirtschaftsgestaltung wird die Technik wieder den ihr gebührenden Platz erhalten. Sie muß sich zusammenschließen und aus sich selbst heraus die Formen finden, nur in freier Unterordnung unter eine überlegene Führung, ihre arteigenen Wirkungsformen zu bilden.

Die Kammer der Technik, zu deren Bildung der stellvertretende Führer R. Heß den Befehl erteilte, soll der wirtschaftlichen Staatsführung die wertvollste Helferin und Dienerin werden. Nur wer dienen gelernt hat, kann befehlen! Nur wer konstruieren gelernt hat, kann bauen! Nur wer am gewissenhaftesten seine Pläne fertigt, kann erwarten, daß seine Konstruktion Dauer habe, und wir wollen, daß dieses Dritte Reich, für das wir Jahre, jahrzehntelang geopfert und geblutet haben, Dauer haben möge, und daß es hineinragt in eine bessere, freiere und glücklichere Zukunft, die dem ganzen deutschen Volk Arbeit und Brot in Freiheit und Ehre bringt!

Einiges über Fahrwegssicherung bei der Fahrt eines Zuges aus dem Bahnhof

Von Fr. Bury, Techn. Reichsbahnobersekretär, Bahnmeisterei 2, Neustadt (Schwarzwald)

Als Vorläufer der heutigen Eisenbahnsicherungseinrichtungen kann das Stabverfahren angesehen werden, das auch heute noch bei eingleisigen Straßenbahntunnel zur Sicherung der Wagenfahrten angewendet wird. Dabei wird durch einen Stab — ähnlich wie ein Stafettenstab — der bei jeder Wagenfahrt durch den Tunnel mitgenommen wird und ohne den kein Wagen in den Tunnel einfahren darf, erreicht, daß sich jeweils nur ein Wagen im Streckenabschnitt befindet. Für die kurze Zugfolge des heutigen Eisenbahnverkehrs hat die Technik neue Mittel geschaffen, um die Zugfahrten auf der freien Strecke und in den Bahnhöfen zu sichern.

In Deutschland werden die Züge auf der freien Strecke durch die Streckenblockeinrichtung und in den Bahnhöfen durch die Bahnhofsblockeinrichtung gesichert. Der Streckenblock legt nach erfolgter Ausfahrt eines Zuges die Ausfahrtsignale dieser Richtung unter Verschluss der nächsten Zugfolge. Er verhindert, daß auf zweigleisiger Strecke ein Zug auf einen vorausfahrenden Zug auffährt, und auf eingleisigen Strecken außerdem, daß zwei Züge gegeneinander fahren. Die Bahnhofsblockeinrichtung macht die Einstellung und Auflösung von Zugfahrwegen und die Auffahrtsstellung der Signale von der Mitwirkung des Fahrdienstleiters abhängig.

Während bei den deutschen Eisenbahnen die Streckenblockung und die Bahnhofsblockung von einander abhängig gemacht sind, bestehen bei den Eisenbahnen anderer Länder keine Abhängigkeiten der beiden Sicherungseinrichtungen. In England läuft der Streckenblock meistens durch die kleineren Bahnhöfe durch und hat etwa den Wert und die Bedeutung des deutschen Zugmeldefelegraphen. Die Signale werden meistens, ähnlich wie bei den Untergrund- und Schnellbahnen durch Schienenströme solange verschlossen, als sich ein Zug auf der Blockstrecke befindet. In den

Bahnhöfen werden die Zugfahrwege durch selbständige unabhängige Stellwerke eingestellt und durch besondere Signale nach allen Seiten hin abgeschlossen. Bei der Fahrt aus einem Bahnhof wird dem Lokomotivführer zuerst durch ein Wegesignal der richtig eingestellte Fahrweg signalisiert, während ihm durch ein vorgeschobenes Ausfahrtsignal die freie Fahrt auf die Strecke angezeigt wird.

In Deutschland ist das Bahnhofsausfahrtsignal, also das Einfahrtsignal in einen Streckenabschnitt, gleichzeitig von der richtigen Stellung der Weichen in der Ausfahrtsstraße und vom Freisein der vorwärts gelegenen Blockstrecke abhängig. Dieser Zusammenhang wird durch die Fahrstrahenfestlegeeinrichtung hergestellt. Bevor das Ausfahrtsignal in Fahrstellung gebracht werden kann, ist der sogenannte Fahrstrahenhebel einzustellen. Er kann aber nur dann eingestellt werden, wenn alle Weichen und Weichenverriegelungen, die zur Fahrstraße gehören, sich in richtiger Stellung befinden. Die Abhängigkeit wird durch Verschlussbalken an den Weichen- und Riegelhebeln und die Fahrstrahenschubstangen hergestellt. Die Verschlussbalken der Weichen- und Riegelhebel werden durch die Fahrstrahenschubstangen an ihrer senkrechten Bewegung und die Fahrstrahenschubstangen durch die Verschlussbalken der Weichen an ihrer waagrechten Bewegung gehindert. Bei den älteren Stellwerken werden durch die Weichen- und Riegelhebel Verschlusschieber bewegt, auf denen Verschlusschrauben die Abhängigkeit mit den Fahrstrahenschubstangen herstellen.

Sind die Weichen durch die Einstellung des Fahrstrahenhebels verschlossen und die vorwärts gelegene Blockstelle durch einen etwa vorausfahrenden Zug geräumt, so sind die Voraussetzungen für das Signal „Fahrt frei“ am Ausfahrtsignal gegeben. Die Sicherung geht aber noch weiter, indem sie die richtige Weichenstellung festlegt, bis der Zug seine Fahrstraße vollständig

durchfahren hat. Die Aufhebung der Weichenverschlüsse ist von dem ausfahrenden Zug abhängig gemacht. Durch ein Gleichstromblockfeld (Fahrstraßenfestlegefeld), einem Magnetschalter, eine isolierte Schienensfrecke mit einem Schienendurchbiegungskontakt und einer mechanischen Blocksperrre wird diese weitere Sicherung hergestellt. Die Blocksperrre hat zwei Sperrenteile, von denen der eine Teil von der Fahrstraßenstange gesteuert wird, während dem zweiten Teil seine Bewegung vom Signalhebel erteilt wird. Die gegenseitige Abhängigkeit zwischen Fahrstraßen- und Signalhebel wird durch einen Riegel an der Fahrstraßenfestlegesperrre hergestellt. Durch die Einstellung des Fahrstraßenhebels wird der zugehörige Sperrenteil bewegt. Die Taste des Gleichstromblockfeldes kann gedrückt werden und bewegt im Blockfeld eine Verschlussstange und mit ihr eine Riegelstange nach unten. Der mit der Riegelstange verbundene Sperrenriegel, der durch die Bewegung des Fahrstraßensperrenteiles frei geworden ist, macht die Abwärtsbewegung mit und gibt den Signalsperrenteil frei. Der Signalhebel kann jetzt in Fahrstellung gebracht werden. Beim Abwärtsbewegen der Verschlussstange legt sich ein Verschlusshalter mit einem hakenförmigen Ausschnitt über eine Nase an

der Verschlussstange. Durch den Anker eines Elektromagneten wird der Verschlusshalter in seiner Lage festgehalten.

Hinter dem Ausfahrtsignal und der letzten Weiche befährt der Zug die isolierte Schienensfrecke mit dem Schienendurchbiegungskontakt. Wenn die erste Achse über den Kontakt fährt, wird ein Stromkreis geschlossen, wodurch am Magnetschalter der Anker bewegt und die Magnetschalterkontakte geschlossen werden. Der Strom findet von der geerdeten Batterie über die Radachse einen Weg zur Erde. Hat die Achse den Schienenkontakt verlassen, so kann der Batteriestrom über einen Magnetschalterkontakt und die Radachse einen Weg zur Erde finden. Nach Abrollen der letzten Achse vom isolierten Schienensstoß ist die direkte Erdleitung unterbrochen und der Strom muß seinen Weg durch die 26-Ohm Spulen des Blockfeldes suchen und bewirkt die Blockfeldauslösung. Dabei fällt der Anker des Elektromagneten ab und gibt den Verschlusshalter frei. Nachdem der Signalhebel zurückgenommen ist, wird der Riegel der Fahrstraßenfestlegesperrre durch Federkraft nach oben bewegt. Der Fahrstraßenhebel ist jetzt frei beweglich und durch seine Rückwärtsbewegung werden die Weichenverschlüsse aufgehoben.

Einiges über Ueberhöhung, Uebergangsbogen und Spurerweiterung in Gleisrümmungen

Von Fr. Bury, Techn. Reichsbahnoberssekretär, Bahnmeisterei 2, Neustadt (Schwarzwald)

Als im 16. Jahrhundert in deutschen Bergwerken die Förderhunte für den Kohlentransport auf Holzbalken bewegt wurden, hatten die Räder noch keine Spurränze. Die Führung dieser Fahrzeuge erfolgte durch einen Spurnagel, der auf der Unterseite des Fahrzeuges befestigt war und sich zwischen den aneinanderliegenden Balken bewegte. Später wurde dann der Spurnagel durch das Anbringen von erhöhten Spurrändern an den Holzschienen ersetzt. Mit der Zunahme von Gewicht und Geschwindigkeit der Fahrzeuge erfuhren Räder und Schienen fortwährend, sich gegenseitig ergänzende Verbesserungen, bis der heutige Stand des Eisenbahnoberbaues und der Fahrzeuge erreicht war. Nicht nur die Form von Rad und Schiene änderten sich, sondern mit ihnen wurde auch die Gleislage den erhöhten Ansprüchen angepaßt und durch Ueberhöhung des äußeren Schienenstranges, durch Uebergangsbogen und Spurerweiterung durch Lauf der Fahrzeuge in den Gleiskrümmungen verbessert.

Eine allen Gleisbautechnikern bekannte Dienstvorschrift der Deutschen Reichsbahngesellschaft sagt: „In den Bogen der durchgehenden Hauptgleisen ist der äußere Schienenstrang höher zu legen als der innere. Der Uebergang aus der nicht überhöhten Gerade in die volle

Ueberhöhung der Bogen ist durch eine Uebergangsrampe zu vermitteln. Zur allmählichen Richtungsänderung von der Geraden in den Bogen sind in den durchgehenden Hauptgleisen Uebergangsbogen einzulegen. In Bogen unter 300 m Halbmesser ist die Spurweite zu vergrößern.“

Zu einer physikalischen Ueberlegung dieser Vorschriften betrachten wir das Schienenfahrzeug als einen Körper, der mit mehreren Stützen auf den Schienen aufgelagert ist. Bei ruhigem Lauf der Fahrzeuge in der Geraden bewegt sich der Schwerpunkt dieses Körpers über der Gleisachse und die Kraftlinie der Schwerkraft schneidet die Ebene durch die Schienenköpfe winkeltrecht, in der Mitte zwischen den Schienen. Bewegt sich ein Fahrzeug durch eine Gleiskrümmung, so greift die Fliehkraft (Zentrifugalkraft) im Schwerpunkt des Körpers in horizontaler Richtung an. Die Mittelkraftlinie (Resultierende) aus der Schwerkraft und der Fliehkraft würde bei der Fahrt durch eine Gleiskrümmung ohne Ueberhöhung zwischen der Gleisachse und dem äußeren Schienenstrang oder außerhalb der Schienenstränge die Schienenkopfebene schneiden. Dadurch würde am äußeren Schienenstrang stärkerer Auflagerdruck und stärkere Reibung auftreten. Durch die Ueberhöhung des äußeren Schienenstranges soll die Mittelkraft winkel-



Aufzüge / Transportanlagen / Hebezeuge aller Art
Wilhelm Graf / Maschinen-Fabrik / Karlsruhe (Baden)

recht zur Schienenkopfebene gerichtet werden, und sie in der Gleisachse schneiden. Es entsteht eine Entlastung des äußeren Schienenstranges. Bei richtiger Ueberhöhung tritt eine gleichmäßige Belastung beider Schienenstränge ein. Da nun Ueberhöhungsrampe und Uebergangsbogen zusammen fallen, wird durch den windschiefen Verlauf der Schienenkopfebene schon von der Einfahrt in die Kreiskrümmung der Auflagerdruck gleichmäßig verteilt.

Beim Uebergang des Fahrzeuges aus der Geraden in die Krümmung und bei der Fahrt durch die Krümmung macht das Fahrzeug eine Drehung um eine lotrechte Achse. Durch die Parabelform des Uebergangsbogens mit ihrem abnehmenden Radius vergrößert sich, bei gleichbleibender Geschwindigkeit des Fahrzeuges, der Drehwinkel des Fahrzeuges und damit auch seine Winkelgeschwindigkeit. Im Uebergangsbogen erfährt das Fahrzeug eine Winkelbeschleunigung, die zu einer gleichbleibenden Winkelgeschwindigkeit wird, sobald die letzte Fahrzeugachse die Kreiskrümmung erreicht hat. Da nun die Zentrifugalkraft, die mit dem Quadrat der Winkelgeschwindigkeit wächst, durch die Ueberhöhung des äußeren Stranges ausgeglichen werden soll, muß der Anfang der Ueberhöhung mit dem Anfang des Uebergangsbogens zusammenfallen.

Bei der Einfahrt in die Krümmung tritt am vorderen Außenrad eine Anlaufberührung mit der Außenschiene ein. Das Fahrzeug, das geradlinig weiterzurollen sucht, wird durch den Spurkranzdruck aus seiner Bahn abgelenkt. Dabei rückt der Berührungspunkt zwischen Spurkranz und Schienenkopf nach vornen. Der Spurkranzdruck greift an der Stelle, an der das Rad auf der Schiene steht, seitlich am Schienenkopf an. Während das Rad dabei das Bestreben hat auf die Schiene zu klettern, bewirkt der Raddruck ein schräges Abrutschen nach innen. Dort wo der Laufkreis des Rades die Schiene berührt, findet eine rollende Reibung statt. Am Angriffspunkt des Spurkranzdruckes wirkt

eine gleitende Reibung. Die Schwenkung des Fahrzeuges könnte nur dann widerstandslos erfolgen, wenn alle Fahrzeugachsen während des Laufes durch die Krümmung in der Richtung des Krümmungshalbmessers stehen würden und der Radreifen, der auf dem Innenstrang läuft, einen entsprechend kleineren Durchmesser hätte, was aber bei einer Zweischienenbahn praktisch nicht möglich ist. Bei der Fahrt in eine Weichenkrümmung, die ohne Ueberhöhung und Uebergangsbogen verlegt ist, wird dem Fahrzeug auf dem kurzen Weg vom Eintritt der ersten Achse bis zum Eintritt der letzten Achse in die Krümmung die Drehbewegung erteilt, wodurch eine erhebliche Steigerung des Spurkranzdruckes entsteht.

Wenn Fahrzeuge mit starr im Rahmen gelagerten Achsen durch enge Krümmungen fahren, so nimmt das Fahrzeug die sogenannte Spießgangsstellung ein. Dabei drückt das vordere Außenrad gegen die Außenschiene und das hintere Innenrad gegen die Innenschiene, wodurch auch am inneren Schienenstrang Spurkranzdruck und Reibung, die sich gegenseitig steigern, entstehen. Durch die Spurerweiterung am inneren Schienenstrang wird der Spurkranzdruck vermindert.

Vielleicht gaben diese physikalischen Erscheinungen bei der Zweischienenbahn den Hinweis zur Erfindung der allerdings nur im Projekt vorhandenen Einschienebahn und der Leitschienebahn. Bei der Einschienebahn, bei der ein schwerer Kreisel mit starker Reibkraft die zweirädrige Abstützung des Fahrzeuges ersetzt, liegt der Unterstützungspunkt senkrecht unter dem Schwerpunkt des Fahrzeuges. Die Leitschienebahn erinnert an die Spurnagelführung der ersten Bergwerksbahnen, weil auch bei ihr nicht die Fahrzeugräder geführt werden, sondern durch eine Leitschiene, die sich zwischen den Rädern — in der Nähe des Fahrzeugschwerpunktes — befindet, dem Fahrzeug die Führung erteilt wird.

Bundesnachrichten.

Beiträge.

Wir machen diejenigen Kollegen, die noch mit Beiträgen aus den Jahren vor 1934 im Rückstand sind, gleich welcher Fachgruppe, darauf aufmerksam, daß wir den Einzug derselben in Auftrag gegeben haben. Wir sind durch das Verhalten mehrerer Kollegen zu dieser Maßnahme gezwungen.

Innerhalb der nächsten 3 Wochen werden Mahnschreiben zugehen, in welchen auf die weiteren Folgen aufmerksam gemacht wird.

Zeitung.

Wir bitten jeden einzelnen Kollegen an der Verbesserung unserer Zeitung mitzuhelfen.

Zunächst ist dazu nötig, unserem Verlag Inserenten zuzuführen. Das ist allen Kollegen, ohne Ausnahme, leicht dadurch möglich, daß er unter den Geschäftsleuten, mit denen er zu arbeiten hat, für unsere Zeitung wirbt. Es wird ihm bestimmt gelingen, den einen oder anderen für ein Inserat im „Baumeister“ zu gewinnen, sei es auch noch so klein. Die Preise dafür sind sehr mäßig, jeder Geschäftsmann kann sich das leisten, weil

er ja daraus auch wieder seine geschäftlichen Vorteile zieht. Dann können die Kollegen, und hier hauptsächlich diejenigen im freien Berufe den Ausbau fördern, wenn sie die Inserenten unseres „Baumeisters“ bei Vergabe von Arbeiten in erster Linie berücksichtigen. Das wird natürlich ohne jeden Druck geschehen müssen. Geschäftsleute, die mit unseren Kollegen arbeiten wollen, müssen sich eben diesen auch bekannt machen. Zu dieser Bekanntmachung eignet sich nichts besser als ein Inserat in unserem „Baumeister“.

Der Ausbau unserer Zeitung hängt untrennbar mit dem Ausbau des Inseratenteiles zusammen, weil die Zeitung sich größtenteils selbst tragen muß.

Dann bitten wir die Kollegen auch um Mitarbeit im fachlichen Teil durch Einsendung von zur Aufnahme geeigneten Aufsätzen und Abhandlungen. Wenn Abbildungen in Frage kommen, worum wir sehr bitten möchten, dann wäre uns sehr gedient, wenn die Einsender uns fertige Klischees zur Verfügung stellen, oder sich an den Anfertigungskosten beteiligen könnten.

In jedem Falle wären wir dankbar, wenn die Kollegen uns nach Möglichkeit in der Verbesserung der Zeitung unterstützen würden.

Terminkalender.

Bezirk Konstanz:

Monatsversammlung am Mittwoch, den 6. Juni. Besondere Einladung ergeht noch.

Bezirk Waldshut:

Monatsversammlung am Montag, den 4. Juni 1934, abends 20,30 Uhr im „Schwanen.“

Bezirk Lörrach:

Monatsversammlung am Mittwoch, den 6. Juni 1934, abends 20,30 Uhr im „Jägerstüble.“

Bezirk Donaueschingen:

Monatsversammlung am Samstag, den 2. Juni 1934, abends 20,30 Uhr im „Adler.“

Bezirk Freiburg:

Die Monatsversammlung im Juni fällt aus. Es findet eine Besichtigung der im Bau befindlichen Dreifambrücke statt, zu der noch besonders eingeladen wird.

Bezirk Karlsruhe:

Monatsversammlung am Freitag, den 15. Juni 1934, abends 20,30 Uhr im „Darmstädter Hof“.

Bezirk Pforzheim:

Monatsversammlung am Montag, den 4. Juni 1934, abends 20 Uhr in der „Bierstube des Hotel Ruf“.

Bezirk Mannheim:

Wenn im Monat Juni eine Monatsversammlung stattfinden soll, wird dazu noch besonders eingeladen.

Die Steuerbilanz des Architekten

Behandlung zweifelhafter Außenstände

Grundsätzliche Ausführungen über die Art der Gewinnermittlung für Einkommensteuerzwecke hat der Reichsfinanzhof in einem neuerlichen Urteil (vom 1. 2. 34 IV a 918, 33) gemacht, in dem es sich um die Besteuerung des Inhabers eines Architektur- und Baubüros handelte. Der Steuerpflichtige verlangte die Berichtigung eines Bilanzansatzes einer früheren Steuerbilanz. In dieser hatte er einen Teil der ihm am Bilanzstichtage (1. 1. 1925) zustehenden Forderungen völlig abgeschrieben, also mit 0 angesetzt. Jetzt verlangte er die Berichtigung dieses mehrere Jahre zurückliegenden Ansatzes mit der Begründung, daß die betreffenden Forderungen zum Teil später eingegangen seien. Wenn seinem Verlangen auf nachträgliche Berichtigung der Steuerbilanz des früheren Jahres stattgegeben wäre, so würden seine späteren steuerpflichtigen Gewinne sich entsprechend ermäßigt haben.

Der Reichsfinanzhof hat aber das Verlangen abgewiesen und u. a. folgendes ausgeführt: Die Auffassung der Vorinstanz (Finanzgericht), daß der Beschwerdeführer nach Lage der Verhältnisse Ende 1925 berechtigt gewesen sei, als vorsichtiger Kaufmann die streitigen Forderungen mit 0 *R.M.* anzusetzen, wird vom Beschwerdeführer insbesondere auch mit dem Hinweis bestritten, daß er nicht Vollkaufmann, sondern Angehöriger eines freien Berufes sei. Ob dies richtig ist, sagt der Reichsfinanzhof, kann hier vollkommen unentschieden bleiben. Auch wenn der Gewinn des Beschwerdeführers nicht nach § 13 des Einkommensteuergesetzes, sondern nach § 12 als Einkommen aus freier Berufstätigkeit zu ermitteln gewesen wäre, so wären Forderungen, deren Eingang zweifelhaft geworden ist, nach den üblichen Grundsätzen zu behandeln, wie die Forderungen eines buchführenden Kaufmanns. Der Beschwerdeführer hat bei der Veranlagung 1925 darum gekämpft, daß der Ansatz der streitigen Forderungen mit 0 *R.M.* zugelassen werden sollte, und die Anerkennung seines Standpunktes auch erreicht. Es würde in einem solchen Falle gegen Treu und Glauben verstößen, wollte man eine spätere Berichtigung der damaligen Steuerbilanz zugunsten dessen zulassen, der damals seine abweichende Auffassung unter

Kampf durchgesetzt hat. Selbst wenn also die damalige Bilanzierung handels- und steuerrechtlich unzulässig gewesen sein sollte, würde der Grundsatz der Bilanzgebundenheit der jetzt verlangten Bilanzberichtigung entgegenstehen.

*

Frachtermäßigung zur Unterstützung der Arbeitsbeschaffung

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft gewährt bekanntlich eine besondere Frachtermäßigung von 20 v. H. für die Beförderung von Baustoffen im Rahmen der Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen der Reichsregierung. Die in diesem Frühjahr nach dem Willen des Führers verstärkte einsetzende Arbeitstätigkeit auf allen Gebieten gibt dieser Frachtermäßigung, die schon bisher in erheblichem Umfang in Anspruch genommen worden ist, erhöhte Bedeutung. Alle Verfrachter, wie auch die Träger der Arbeit, die Siedlungsträger, Arbeitsämter usw., werden daher nochmals auf die genaue Einhaltung der Tarifbestimmungen hingewiesen. Vor allem ist es notwendig, daß die beiden vorgeschriebenen Bescheinigungen (vom Träger der Arbeit und vom Arbeitsamt, vom Siedlungsträger und von den für die landwirtschaftliche oder vorstädtische Siedlung zuständigen Behörden) vor Aufgabe der Sendungen mit dem vorgeschriebenen Wortlaut im Frachtbrief eingetragen sind. Ohne diese Bescheinigungen in den Frachtbriefen kann die 20prozentige Ermäßigung nicht gewährt werden. Nachträgliche Frachterstattungsanträge haben keine Aussicht auf Erfolg. Es wird daher dringend empfohlen, sich rechtzeitig bei den Güterabfertigungen, Auskunftsstellen usw. über die Tarifbedingungen zu unterrichten. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft hat außerdem in einem Merkblatt die wichtigsten Bedingungen erläutert. Das Blatt ist bei den Tarif-(Verkehrs-)Büros der Reichsbahndirektionen und bei den Reichsbahn-Auskunftsstellen kostenlos erhältlich.

Schriftleitung: A. Stegmeier, Karlsruhe, Mathystraße 17, Telefon 7978 / Verantwortlich für die Anzeigen: Eugen Harisch, Karlsruhe, Friedenstraße 7, Telefon 5485 / Druck und Verlag: Eugen Harisch, Karlsruhe, Friedenstraße 7.

Auflage: Monat April 1900

Der Baumeister