

Der Grundstein

Wochenblatt des Deutschen Bauarbeiterverbandes

Verkundigungsblatt der Zentral-Kranken- und Sterbekasse der Bauarbeiter „Grundstein zur Einigkeit.“ Zuschußkasse

Das Blatt erscheint zum Sonnabend jeder Woche. Abonnementpreis pro Quartal M. 2 (ohne Postgeld), bei Zusendung unter Kreuzband M. 2,40

Herausgegeben vom
Deutschen Bauarbeiterverbande
Hamburg 23, Wallstr. 1

Schluss der Redaktion: Montag mittag 1 Uhr.
Verbands-Anzeigen werden mit 30 % für die dreigelegte Auflage oder deren Raum berechnet

Das zweite Kriegs-Weihnachtsfest.

Zum zweiten Male läuten die Glocken des Krieges das Fest der Liebe ein. Dumm und schwer klingt ihr Schall hinaus in die Häuser, in die bangenden Herzen dahel, und doppelt stark empfinden die Menschen den Schmerz in ihrer Brust. Zu welchem tiefen Glück erweckten diese Glocken nicht früher stets die Herzen in dieser Zeit! Und jetzt? Trauer erregen sie überall und Bangen. Die Liebe zu dem fernem Gatten oder Vater oder Bruder ist doch gar zu groß. Das fühlen sie jetzt alle doppelt stark.

Und da draußen im Felde ist es nicht anders. Der sehrende Schmerz tut auch da heute doppelt weh. Die Liebe spricht heute doppelt so stark, die Liebe in dieser grauenhaften Zeit. Trotz allen Blutvergehens da draußen ist die Liebe nicht tot, ja, sie lebt so stark und glüht so feurig wie nie zuvor. Viele Tausende wissen erst jetzt, was lieben heißt.

Wenn die Kämpfe darum auch noch so hart und der Friede vielleicht noch so weit, dem inneren Fühlen des Menschen zum Menschen wird die große Feindschaft der Welt keinen Abdruck tun. Diese Zeit hat zu tief fühlen lassen, was Liebe ist, und nie haben wir so tief empfunden wie jetzt, wie nötig uns zum Leben die Liebe ist. Wie fehlen sie uns jetzt, die da in der Ferne, die wir lieben, wie sind wir glücklich, wenn in dieser schweren Zeit ein warmes Herz mit uns fühlt, wenn eine Aussprache mit gleichgesinnten Seelen uns das Herz erleichtert.

Und sollte dieses so tiefe Empfinden der Liebe so ganz ohne Einfluß bleiben für die folgende Zeit, ohne Einfluß auf die Vertiefung der Herzen zur allgemeinen Liebe des Menschen zum Menschen? Haben die draußen jenseits unserer Schützengräben nicht auch ein sehrendes Herz in der Brust, ein sehrendes Weib dahel? Bringt uns die Liebe nicht besser als alle Verstandesarbeit dem Menschen näher, auch wenn er unter Feind ist? Darum auch: je größer die Liebe zu den Seinen, um so weniger Gäh gegen den Feind. Haßten, in diesem Sinne, können nur, die nie geliebt.

So wird trotz all des Scheins vom Gegenteil die Liebe stark und gewaltig aus dieser Zeit hervorgehen. Das Volk, in des Wortes ursprünglichem Sinne, hat zu tief jetzt den Zauber der Liebe und des Mitleids empfunden, als daß sie wieder schwinden könnten. Und so sind die Weihnachtsklängen des Krieges das dumpfe Stöhnen einer freudigen Zeit. Etwas Neues wird geboren. Aus dem Schoße der Trauer und des Bangens heraus wird die Liebe entstehen, das große menschliche Mitgefühl.

Von der Nordsee nach Konstantinopel.

Infolge der glänzenden Waffentaten der deutschen, österreichisch-ungarischen und bulgarischen Soldaten ist der Weg nach der Türkei geöffnet. Diese Tatsache in Verbindung mit der angestrebten deutsch-österreichisch-ungarischen Wirtschaftsgemeinschaft liegen die Gründe vorüber über mehrere Wasserstraßenprojekte wieder aufleben. Wir haben nicht nur als Reichsangehörige und Konsumenten großes Interesse an einem großzügigen Verkehrsnetze, sondern als Bauarbeiter auch besonders an den technischen Problemen, die unter Umständen bei diesen Bauten zu lösen sind.

Vor kurzem tagte eine Vereinigung, die es sich zum Ziel gesetzt hat, eine direkte Wasserstraße zwischen Bosphorus und Donau herzustellen. Zu diesem Zweck sollen die Bosphorus und der rechte ihrer beiden Zuflüsse, die Berrica, bis in die Nähe von Themat in Sankt-Weinungen kanalisiert werden. Von dort müßte ein Kanal gebaut werden, der in der Hauptachse der Eisenbahnlinie Themat-Feidichs-

hall bis in die Nähe von Feldburg folgte. Bei Feldburg soll durch einen Tunnel die Wasserscheide zwischen dem Zuflußgebiet des Rhains und der Berrica überwunden werden und im Rodachstale soll dann der Kanal unterhalb Wamburg in den Rhein münden. Zwischen dem Rhein und der Donau besteht heute bereits eine Verbindung in Gestalt des bayerischen Ludwigskanals. Dieser geht vom Rhein bei Wamburg im Regnitzstale aufwärts, an Fürtich und Nürnberg vorbei nach der Altmühl, in die er zwischen Tübingen und Diefurt mündet. Da die Altmühl bei Kelheim in die Donau mündet, so besteht eigentlich zwischen Rhein und Donau schon eine schiffbare Verbindung, die jedoch leider nur verhältnismäßig kleinen Fahrzeugen die Durchfahrt gestattet. So einfach sich auf dem Papier ein derartiges Projekt ausnimmt, so schwierig dürfte seine Ausführung sein. Zwar ist ein Tunnelbau für eine Wasserstraße keine technische Unmöglichkeit; denn wir haben bei Zobern im Elbe bereits zwei derartige Bauwerke, das sind die beiden Tunnel des Rhein-Marne-Kanals. Sie wurden in den Jahren 1838 bis 1853 von den Franzosen gebaut. Aber während die Tunnel, entsprechend den damaligen Raumverhältnissen der Kanalschiffe, 6,70 m breit und mindestens 5,10 m hoch sind, müßte heute ein unterirdischer Weg bedeutend größere Abmessungen erhalten, wenn er einem 1000-Tonnen-Schiff Durchlaß gewähren sollte.

Ferner ist zu beachten, daß der Wasserstand der Berrica bei Themat bereits 325 m höher ist als der Bremer Pegelstand, dazu kommt dann die weitere Steigung bis Feldburg, so daß die Fahrzeuge eine Höhe von circa 390 m erklimmen müßten. Der Rhein fließt bei Wamburg in 232 m Meereshöhe, so daß auf der verhältnismäßig kurzen Strecke von Feldburg bis Wamburg ein Gefälle von 118 m entsteht. Die Donau liegt bei Kelheim in 338 m Meereshöhe, so daß der Unterschied zwischen Rhein und Donau 110 m beträgt; dazu kommt, daß die Wasserscheide zwischen beiden noch um circa 30 m höher liegt. Das Maintal bildet gewissermaßen eine tiefe Mulde zwischen den Flußgebieten Berrica—Juba und obere Donau. Die Zahl der Schleusen und Hebewerke auf dieser projektierten Wasserstraße dürfte also nicht gering sein. Das Gefälle der Donau beträgt auf der rund 500 km langen Strecke von Regensburg bis Kufingingen 510 m, während es auf der rund 1800 km langen Strecke von Wien zum Schwarzen Meer nur 157 m beträgt. Daraus geht hervor, daß die Donau der Schiffschiffahrt gerade in dem für uns in Betracht kommenden Gebiet bedeutende Hindernisse bereitet. Von den übrigen deutschen Strömen haben Weser und Rhein fastes Gefälle, doch beträgt es bei beiden nur zwischen 30 und 50 cm auf das Kilometer, während das Wasser im Oberlauf der schiffbaren Donau auf das Kilometer durchschnittlich um 1 m fällt.

Als Nebenprojekt ist dann noch die Schiffbarmachung des Ruch bis Augsburg und die Verbindung zwischen Bosphorus und Donau durch Würtemberg erörtert worden. Ein anderer alter Plan sieht seiner Verwirklichung näher zu sein, nämlich eine für moderne Anforderungen brauchbare Wasserstraße zwischen Rhein und Donau herzustellen. Dazu braucht nur der Rhein kanalisiert und der Ludwigskanal entsprechend vergrößert zu werden. Neben den Gesichtsflächen, die für die Herstellung von Wasserstraßen zwischen Rhein, Weser und Donau nötig sind, gibt es andere, die Verbindungen zwischen Elbe, Oder und Donau fördern. Diesen scheint das österreichische Wasserstraßengesetz entgegenzukommen. Dies Gesetz, das allerdings bereits vor 14 Jahren beschlossen wurde, ist ein großzügiges Programm, von dem leider bisher nur die Schiffbarmachung der Moldau zum Teil ausgeführt wurde. Zwischen Elbe und Donau besteht große Nähe der Zuflußgebiete. Die Moldau, der größte Nebenfluß der Elbe, ist bei Hohenfurt im sächsischen Wöhmen nur knapp 40 km von der Donau bei Kling entfernt, und kleinere Nebenflüsse sind an mehreren Stellen nur wenige Kilometer voneinander entfernt. Der größte rechte Nebenfluß der Moldau ist die

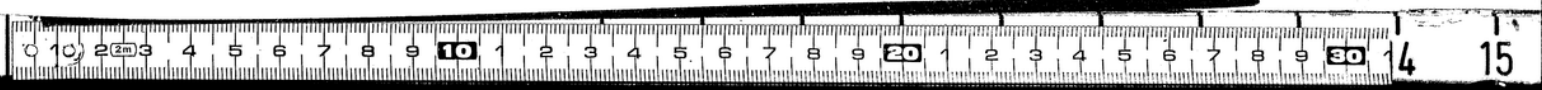
Maltzsch. Diese sowohl wie die Moldau liegen aber an den zum Kanalanschluß geeigneten Stellen um etwa 150 m höher als die Donau bei Kling-Wehr. Daraus ergibt sich für eine verhältnismäßig kurze Strecke ein sehr steiler Abstieg, der eine große Anzahl Schleusen notwendig macht, so daß eine richtige Schleusentreppe entstehen würde.

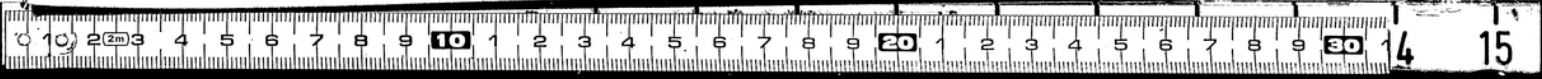
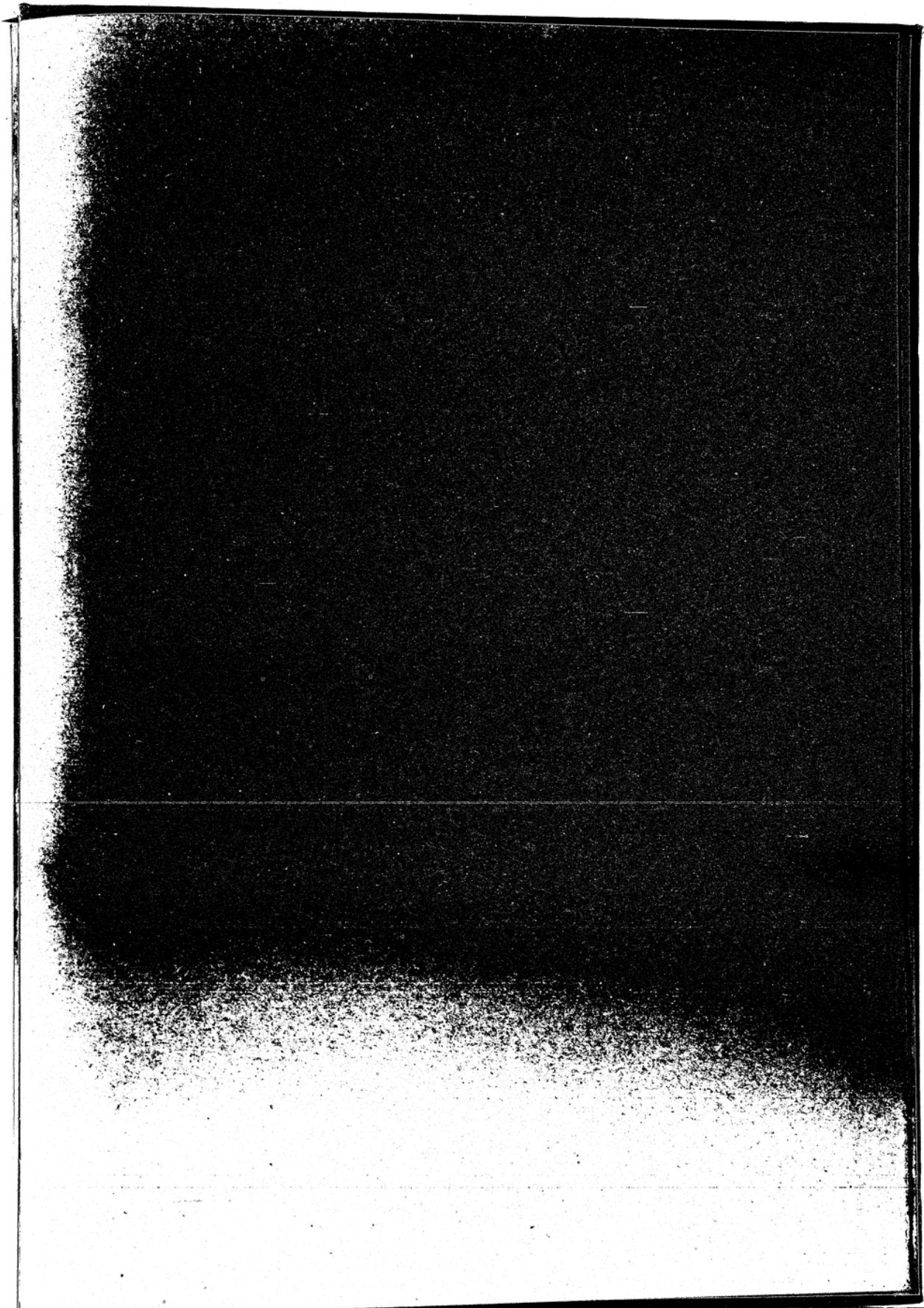
Günstiger als zwischen Elbe und Donau und Weser und Donau liegen die topographischen und geologischen Verhältnisse anscheinend zwischen Oder und Donau. Die Oder, die nicht in großer Höhe entspringt, nähert sich bei Rauschel bis auf wenige Kilometer der Wezwa, einem Nebenfluß der March, in die die Wezwa bei Kremferr mündet. Der Wasserstand der Oder liegt bei Rauschel in 245 m Meereshöhe, die Wezwa fast in gleicher Höhe; außerdem ist die Wasserscheide zwischen beiden nur von geringer Höhe und schmal. Bis zur Mündung der March in die Donau beträgt das Gefälle rund 110 m, so daß verhältnismäßig wenig Schleusen notwendig sein würden. Der letztere Umstand ist vom technischen Standpunkt aus der wichtigste. Wenige Schleusen bedeuten in den meisten Fällen geringere Baukosten und größere Reisebeschleunigung für die Schiffe. Wenn es sich also allein darum handelte, eine Binnenwasserstraße zwischen Hamburg und Bremen einerseits und dem Schwarzen Meer andererseits zu schaffen, so ist es wahrscheinlich, daß die Fahrzeuge auf dem Wege March—Oder—Gabel—Elbe schneller nach Hamburg und Bremen gelangen würden, als durch die Moldau oder Berrica. Es handelt sich jedoch nicht bloß darum, sondern in der Hauptsache um die Schaffung billiger Zufahrtswege für die von den projektierten Wasserstraßen durchgezogenen Länder. Wenn demnach Deutschland und Österreich-Ungarn in Zukunft großartige Wirtschaftspolitik treiben, so werden wir nicht nur eine der Wasserstraßen bekommen, sondern wahrscheinlich alle vier. Dazu ist allerdings notwendig, daß die Verkehrspolitik nicht nach Grundbesitz betrieben wird, wie sie in der Frage der Kanal- und Eisenbahnfinanzierung und des Mittelkanals zum Ausdruck kam. Es ist notwendig, daß die befreite Donau frei bleibt, nicht nur vor fernsicheren Märschen, sondern auch von dem Konkurrenzland anderer Länder. Dann wird die alte Donau wieder als neuer großer Verkehrsweg zwischen Nordwest und Südost aufleben. Bisher endete die Internationalität der Donau an der ungarischen Grenze. Wird es zukünftig anders sein?

Sicherheitsvorschriften für Preflußarbeiten.

Unter diesem Titel hat die staatliche Bauleitung des Hamburger Uferamts im Juni 1908 umfangreiche Bestimmungen zum Schutze der Arbeiter festgelegt, die mit einigen anderen im Anschluß an unsere Artikel über die Preflußarbeiten kurz zusammenfassend und besprechend nachfolgen. Am Schluß der Bestimmungen wird gesagt, daß im Falle sich Änderungen erforderlich machen sollten, diese zu jeder Zeit erfolgen können. Anstatthalb Jahre später, am 1. Januar 1910, erfolgte eine Senatsverordnung für das Hamburger Staatsgebiet, betreffend den Schutze der bei Tiefbauten beschäftigten Arbeiter, worin ebenfalls Vorschriften für „Arbeiten unter Anwendung von Prefluß“ vorgegeben sind. Die letzteren Vorschriften sind in ihrer Bedeutung mit denen von 1908 nicht zu vergleichen. Dasselbe läßt sich in noch höherem Maße von den Vorschriften für „Arbeiten unter Anwendung von Prefluß“ in den „Oberirdischen Vorschriften zum Schutze der bei Tiefbauten beschäftigten Personen“ vom 4. September 1905 sagen. Diese Vorschriften sind noch rückfälliger und unzulänglicher als die der Tiefbauübersehungskommission von 1902.

Jedes Arbeitergeschulgesetz hat seine Geschichte, worin sich auch die Tätigkeit der Arbeiter für den Erfolg dieser Gesetze widerspiegelt. Dessen sollte man sich in unseren Kreisen viel mehr bewußt werden. Wie schon jetzt zu erkennen, werden bei der zu erwartenden „Bundesratsverordnung zum Schutze der Preflußarbeiten“ einige Vorgänge der vergangenen Zeit mitsprechen, an denen Personen beteiligt waren, von denen manche längst die Erde







15 14 13 12 11 10 9 8 7 6

mikrofilm
service
münster

g. gutt KG
essen + köln

g. gutt KG
otto hahn strasse 21
postfach 410249
44101 münster n. wst