

Zeitschrift: IABSE congress report = Rapport du congrès AIPC = IVBH
Kongressbericht

Band: 2 (1936)

Rubrik: A. Feierliche Eröffnung

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 21.12.2024

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

A

FEIERLICHE ERÖFFNUNG
OUVERTURE SOLENNELLE
CEREMONIAL OPENING MEETING

Reichstagssitzungssaal Krolloper

Berlin, 1. Oktober 1936, 10 Uhr

Leere Seite
Blank page
Page vide

Freiherr von Eltz-Rübenach,

Reichs- und Preussischer Verkehrsminister, Berlin.

Meine Herren!

Im Namen der deutschen Reichsregierung heiÙe ich den II. KongreÙ der Internationalen Vereinigung für Brückenbau und Hochbau willkommen! Ich übermittle besonders die GrüÙe des Führers und Reichskanzlers, der Ihren Bestrebungen lebhaftes Interesse entgegenbringt und der sich besonders freut, daß ihre Tagung in Deutschland stattfindet. Der Führer hat die Bedeutung Ihrer Tagung dadurch anerkannt, daß auf seinen besonderen Wunsch hin die Mitglieder der Reichsregierung geschlossen dem EhrenausschuÙ des Kongresses beigetreten sind.

Ich gebe dem Wunsche Ausdruck, daß die Arbeit Ihres Kongresses erfolgreich sein möge. Möge sie dazu beitragen, Ihre Forschungen zu fördern und die technisch-wissenschaftlichen Erkenntnisse auf dem Gebiet des konstruktiven Ingenieurbauwes zu bereichern! Das reichhaltige Programm Ihrer Tagung, das hochaktuelle Fragen aus den Gebieten des Stahlbauwes, des Eisenbetonbauwes und der Baugrundforschung vorsieht, und Ihr umfangreicher Vorbericht versprechen eine reiche wissenschaftliche Ausbeute.

Das neue Deutschland ist lebhaft darum bemüht, an der Zusammenarbeit der Völker auf kulturellem Gebiet tatkräftig mitzuwirken. Denn diese kulturelle Gemeinschaftsarbeit ist in besonderem Maße geeignet, die Nationen einander näher zu bringen und zwischen ihnen die Brücken des gegenseitigen Verstehens zu schlagen.

Die Reichsregierung hat schon früher ihr Interesse für Ihren Verband und seine Tagungen bekundet, indem sie im Jahre 1932 auf eine Anregung Ihres Vizepräsidenten, des Herrn *Dr. Klönne*, ihre Zustimmung dazu gab, daß der II. KongreÙ des Internationalen Verbandes für Brückenbau und Hochbau für 1936 nach Berlin eingeladen wurde. Damals mußte nun allerdings die deutsche Einladung hinter der älteren italienischen Einladung nach Rom zurückstehen. Inzwischen aber haben besondere Umstände zu dem Wunsche Italiens geführt, die Tagung in Rom auf ein späteres Jahr zu verschieben. Zu meiner besonderen Freude ist der Verband dann einer erneuten deutschen Einladung gefolgt und hat den KongreÙ nach Berlin und München verlegt.

Meine Herren! Als im Mai 1932 der französische Minister der öffentlichen Arbeiten, Herr *Guernier*, als Vertreter der französischen Regierung Ihren ersten KongreÙ in Paris eröffnete, da stand Frankreich und mit ihm ganz Europa unter dem schweren Druck des frevelhaften Attentats, dem der Präsident der französischen Regierung, *Paul Doumer*, wenige Tage vorher zum Opfer gefallen war. Dieses verbrecherische Ereignis hat auf den ersten KongreÙ und seine Veranstaltungen dunkle Schatten geworfen. Auch heute werden Teile der Welt von politischen Leidenschaften gepeitscht und blutigen Kämpfen zerrissen. Aber ich bin überzeugt, daß diese beklagenswerten Vorgänge die Harmonie nicht stören

werden, die die Zusammenarbeit der Träger der technischen Wissenschaften stets ausgezeichnet hat.

Der Wiederaufstieg Deutschlands während der letzten drei Jahre hat die Bautätigkeit mächtig angeregt. Die Durchführung großer Baupläne war ein besonders wirksames Mittel, um das Millionenheer der Arbeitslosen zu verringern und zahlreichen Volksgenossen wieder Arbeit und Brot zu verschaffen.

Unter den neuen Bauten der letzten Jahre befinden sich viele, die in den Arbeitsbereich Ihres Verbandes fallen. *Brücken* sind in großer Zahl entstanden. Ich darf an die Ihnen bekannten Brücken der Reichsautobahnen erinnern, an die Mainbrücke bei Frankfurt, die Mangfallbrücke, die Brücke über das Sulzbachtal, die Brücke bei Siebenlehen, die gewölbte Saalebrücke bei Lehesten und den Bergen-Viadukt, ferner an die stattlichen neuen Rheinbrücken bei Duisburg, Krefeld und Neuwied, die Rügendammbücke, die in diesen Tagen dem Betrieb übergeben werden soll, und, um auch ein Bauwerk aus Eisenbeton zu erwähnen, an die neue Moselbrücke bei Koblenz. Bei allen diesen Brücken ist nicht nur auf die Anwendung fortschrittlicher Bauweisen, sondern auch auf die ästhetische Durchbildung größter Wert gelegt worden. Man hat an die harmonische Einpassung in die Landschaft nicht geringere Anforderungen gestellt als an die Sorgfalt der konstruktiven Durchbildung und an die Beständigkeit der Baustoffe. Auch andere zu Ihrem Fachgebiet gehörige Bauten sind hier in den letzten Jahren in großer Zahl entstanden, Hochbauten, die mannigfacher Zweckbestimmung dienen. Ich erwähne die Deutschlandhalle und das Reichssportfeld in Berlin, die zahlreichen großen Luftschiff- und Flugzeughallen aus Stahl oder Eisenbeton, die Nürnberger Bauten und zahlreiche Industriebauten, die manchen wichtigen technischen Fortschritt und manche Neuerung zeigen. Der Stahlbau und der Eisenbetonbau sind in steter lebhafter Entwicklung begriffen. Die mir unterstellte Reichswasserstraßenverwaltung hat ein in seiner Größe einzigartiges Schiffshebewerk in Niederfinow errichtet. Ich hoffe, daß Sie in diesen Tagen Gelegenheit haben werden, einige dieser Bauten zu besichtigen und sich ein eigenes Urteil über die Leistungsfähigkeit der deutschen Ingenieure sowie auch unserer Brückenbauanstalten und Hoch- und Tiefbauunternehmer zu bilden.

Ich wünsche dem II. Internationalen Kongreß für Brückenbau und Hochbau einen harmonischen Verlauf und reichen wissenschaftlichen Erfolg. Und den auswärtigen Gästen wünsche ich im besonderen, daß sie sich bei uns wohlfühlen und neben einer Bereicherung ihres Wissens angenehme Eindrücke und freundliche Erinnerungen in ihre Heimat mitnehmen mögen.

Prof. Dr. A. Rohn,

Präsident des Schweizerischen Schulrates Zürich.

Präsident der Internationalen Vereinigung für Brückenbau und Hochbau.

Herr Reichsverkehrsminister,

Exzellenzen,

Herr Generalinspektor,

Meine verehrten Damen,

Meine Herren Kollegen.

Zu einer Zeit größter Unsicherheit und Unbestimmtheit auf internationalem Boden gehört gewiß eine außergewöhnlich optimistische Weltanschauung dazu, internationale wissenschaftliche Kongresse ins Leben zu rufen.

Unter diesen Zeitumständen war es für unsere Vereinigung ein besonderes Glück, daß sie die Organisation ihres 2. Internationalen Kongresses dem Deutschen Reich und seinen vielseitigen, machtvollen und hervorragenden technisch-wissenschaftlichen Einrichtungen anvertrauen konnte.

Der allererste Dank, dem ich, im Namen der Internationalen Vereinigung für Brückenbau und Hochbau, Ausdruck verleihen möchte, gebührt daher der Hohen Deutschen Regierung für den diesem Kongreß gewährten Schutz; er gebührt dem Deutschen Organisationsausschuß, der unter der zielbewußten und tatkräftigen Leitung des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen, *Dr. Todt*, diesen Kongreß in jeder Beziehung in vorbildlicher Weise vorbereitet hat.

Ich darf wohl hier etwa die Worte gebrauchen, mit denen der Herr Reichskanzler letzten Sonntag Herrn *Dr. Todt* gekennzeichnet hat: Ein Idealist größten Ausmaßes im Glauben an das zu unternehmende Werk, zugleich ein Realist und schärfster Denker in dessen Verwirklichung.

Ist dies nicht die schönste Definition des Ingenieurs, als dessen Vorbild ich unsern Kongreßpräsidenten begrüßen möchte.

Unter den Mitarbeitern des Herrn *Dr. Todt* sei mir gestattet, Herrn Ministerialrat *Schütte* zu nennen, der sich in restloser Hingabe und mit größter Sachkenntnis für diesen Kongreß eingesetzt hat. Mein Dank gebührt sodann unseren wissenschaftlichen Mitarbeitern aus allen Kulturstaaten, die in Verbindung mit unseren Generalsekretären und technischen Beratern, die wissenschaftliche Vorbereitung dieses Kongresses getroffen haben.

Es freut mich besonders festzustellen, daß die dreisprachige vollinhaltliche Herausgabe der Kongreßberichte auf Wunsch des Deutschen Organisationsausschusses erfolgte und durch seine weitgehende finanzielle Hilfe ermöglicht wurde. Ebenfalls war es der Wunsch des Deutschen Organisationsausschusses, den Wirkungsgrad der Arbeitssitzungen dieses Kongresses dadurch wesentlich zu verbessern, daß alle Mitteilungen gleichzeitig in der einen oder andern Kongreßsprache angehört werden können.

Meine Damen und Herren.

Der internationalen Zusammenarbeit treten heute auf dem Felde der Politik beinahe täglich neue Schwierigkeiten entgegen. Umsomehr sind alle Bestrebungen zu unterstützen, die dazu geeignet sind, die geistigen Fäden unserer Kultur nicht zerreißen zu lassen. Hierin liegt der Hauptwert internationaler Kongresse, veranstaltet und besucht von Männern, die sich bewußt sind, daß sie auf geistigem Gebiete eine wertvolle Vorarbeit zu leisten haben, die sich hoffentlich später auch darüber hinaus, auf politischem Gebiete, auswirken werde. Die Ingenieure sind unter den geistigen Arbeitern ganz besonders dazu geeignet, diese Vorarbeit zu leisten, denn einmal führt sie ihre Tätigkeit oft über die Landesgrenzen hinaus, dann aber liegt ihnen jede konstruktive Aufgabe, jede aufbauende Arbeit im Rahmen der Anwendung untrügbarer Naturgesetze besonders nahe.

Es waren solche Überlegungen, die es uns zur Pflicht machten, alles anzubieten, um den eingeführten vierjährigen Turnus unserer Kongresse wenn immer möglich aufrecht zu erhalten.

Nachdem festlag, daß die Abhaltung unseres 2. Kongresses in diesem Jahr in Rom — wie ursprünglich vorgesehen — nicht möglich sei, konnte, jedoch erst am 14. Januar dieses Jahres, in München endgültig beschlossen werden, diesen 2. Kongreß achteinhalb Monate später in Berlin durchzuführen. Man muß diese Vorbereitungszeit miterlebt haben, um zu wissen, welche Aufopferung aller Beteiligten nötig war, um in so kurzer Frist eine in jeder Hinsicht gleich einwandfreie Tagung vorzubereiten.

* * *

Der Wunsch, die Bauingenieure zu wissenschaftlicher und konstruktiver Zusammenarbeit zusammenzuschließen, führte zu einer ersten freien Tagung, die im Jahre 1926 in Zürich abgehalten wurde. 1928 folgte ein ebenfalls freier Kongreß in Wien, worauf 1929 unsere Internationale Vereinigung gegründet wurde. Ihr 1. Kongreß wurde 1932 in Paris, leider im Schatten der wenige Tage zuvor erfolgten Ermordung des Präsidenten der Französischen Republik, durchgeführt.

Die Beteiligung an diesem Kongreß übertrifft alle unsere Erwartungen; trotz aller Schwierigkeiten dieser Zeit sind 36 Staaten durch 1200 Teilnehmer vertreten. Dieser Kongreß wird somit einen Markstein in der Entwicklung unserer Vereinigung und was wesentlicher ist, einen Markstein in den Richtlinien der Vorbereitung internationaler Zusammenarbeit darstellen.

Unsere Mitglieder wissen alle, daß ein in Deutschland durchgeführter Kongreß jede Gewähr für beste Organisation, nutzbringende Arbeit und anregende Erholung und Geselligkeit bietet; darüber hinaus aber hegen unsere Mitglieder das größte Interesse für eine Fühlungnahme mit ihren deutschen Kollegen und mit dem deutschen Volke überhaupt, — mit diesem Volke, das sich in so verständnisvoller und vorbildlicher Weise im Werke des Wiederaufblühens des Deutschen Reiches eingespannt hat.

* * *

Erlauben Sie mir eine kurze persönliche Reminiszenz: Vor 36 Jahren wurde ich als Statiker und Konstrukteur bei der Gutehoffnungshütte im Ruhrgebiet

angestellt. Ich verdanke den acht Jahren, die ich dort blieb, außergewöhnlich viel; vor allem die Freude an der Arbeit und die Freude am Beruf.

Zähigkeit, Fleiß und Arbeitswillen sind die ureigensten Eigenschaften des deutschen Volkes; dieser Geist hat die deutsche Industrie und Wirtschaft in hervorragender Weise befruchtet und sie zu ihrer Machtstellung geführt. Ich werde diesem Lande stets dankbar bleiben für die großzügige Lehrzeit, die es mir geboten hat; sie war für mein ganzes Leben von wegleitender Bedeutung.

* * *

Meine Aufgabe sollte eigentlich heute darin liegen, Ihnen einige Merkmale der Entwicklung der deutschen Ingenieur-Baukunst zu skizzieren; Ihnen einige Namen ihrer hervorragendsten Förderer zu nennen. Ich werde mich jedoch in dieser Beziehung sehr kurz fassen und zwar aus einem zweifachen Grunde. Erstens sind die Grundzüge der Entwicklung der deutschen wissenschaftlichen Bautechnik in unseren Fachkreisen derart allgemein bekannt, daß hier nicht der Ort ist, darauf einzugehen. Zweitens aber dürfte es ausgeschlossen sein, mit wenigen Worten diese glanzvolle Geschichte darstellen und auch nur wenige Namen unter ihren Hauptpionieren hervorheben zu wollen.

Zusammenfassend muß jedoch betont werden, daß in Deutschland in selten einheitlicher Weise die Vertreter der Bauwissenschaften und der Bauausführungen Hand in Hand arbeiten. Die Forschungsarbeiten führender Wissenschaftler haben stets die größte Anerkennung seitens der Bauunternehmungen gefunden, sie sind dort angewendet und erprobt worden; jede praktische Erfahrung bot wieder Anlaß zu neuer wissenschaftlicher Arbeit.

Der Geist der Arbeit und der fruchtbaren Verbindung der Leistungen des Wissenschaftlers und des Konstrukteurs — dieser Geist, der mich während meines Jugendaufenthaltes in Deutschland so begeistert hatte, dieser Geist, den die Lehrer der Technischen Hochschulen Deutschlands weit um sich verbreitet haben, dieser Geist tritt uns heute in noch vermehrtem Maße bei Schritt und Tritt entgegen. Erlauben Sie mir, hierfür als einziges Beispiel das gewaltige Unternehmen der Reichsautobahnen zu nennen, das unter der Leitung unseres Herrn Kongreßpräsidenten steht. Dieses gewaltige Unternehmen ist eine wunderbare Synthese von zeitgemäßer Verkehrsförderung und Arbeitsbeschaffung. Die Reichsautobahn dürfte übrigens gegenwärtig zu den größten Auftragebern für Brückenbauten gehören. Wir freuen uns auch ganz besonders, daß wir nachher Gelegenheit haben werden, den Leiter dieses Unternehmens über seine Lebensaufgabe sprechen zu hören. Wir danken ihm auch für die Überlassung der schönen Denkschrift: Drei Jahre Arbeit an den Straßen Adolf Hitlers.

* * *

Und nun, meine Damen und Herren, bleibt mir noch übrig, Sie als Kongreßteilnehmer und Mitglieder unserer Vereinigung herzlich willkommen zu heißen. Unsere Vereinigung bemüht sich, ihre wissenschaftliche Aufgabe und ihre Beziehungen zu ihren Mitgliedern auch in der Zeit zwischen den Kongressen zu fördern durch Herausgabe von Abhandlungen, Mitteilungen usw. Immerhin bieten die Kongresse die einzige Möglichkeit, mit der Gesamtheit unserer Mitglieder in

Beziehung zu treten, Wünsche und Anregungen entgegenzunehmen, die der Verfolgung der Ziele unserer Vereinigung förderlich sein können.

An verschiedenen Abenden werden Reichs- oder städtische Behörden in Berlin, Dresden und München die Kongreßteilnehmer empfangen und mit künstlerischen Darbietungen erfreuen. Sehr lehrreiche Besichtigungen sind für Samstag nachmittag, Sonntag und nächste Woche nach Dresden und von dort zum Teil über die Reichsautobahn nach Bayreuth, München und Berchtesgaden vorgesehen. Neben der Arbeit ist also reichlich für Erholung, künstlerischen und geselligen sowie landschaftlichen Genuß gesorgt. Wir haben allen Grund, dem Deutschen Organisationsausschuß für diese ausgeglichene Zweiteilung des Programmes zu danken. Wir hoffen, daß unsere Mitglieder aus allen Staaten auch die Empfänge und Ausflüge lebhaft dazu benützen werden, jenen gesunden internationalen Geist des Wissenschafters und Konstrukteurs zu fördern, der dazu geeignet ist, diesen Kongreß auch in menschlicher Beziehung fruchtbar zu gestalten.

* * *

Mesdames, Messieurs!

Permettez-moi en vue de documenter le caractère international de notre Association, de vous adresser aussi quelques paroles en langue française, l'une des langues officielles de notre Association.

Je voudrais rappeler d'abord que c'est sur le voeu très précis du Comité d'Organisation allemand que l'internationalité de ce Congrès a été assurée de façon particulièrement satisfaisante, tant en ce qui concerne les publications que les séances de travail. Nous espérons que les efforts faits contribueront notamment à augmenter le rendement scientifique et technique de notre réunion.

Vous allez passer quelques journées très bien remplies dans un pays qui a mis tout en oeuvre pour assurer son renouveau économique; le distingué Président de ce Congrès, M. le *Dr. Todt*, est à la tête de l'une des entreprises qui en caractérisent le mieux l'esprit et la volonté. Nous sommes certains que vous apprécierez spécialement l'occasion qui vous est offerte de prendre contact avec vos collègues allemands et avec le peuple allemand en général. Ces contacts d'homme à homme seront très fructueux dès qu'on réalise que tout peuple est le produit de la topographie de son pays, au sens le plus large du mot. Nous sommes appelés, nous autres, placés en dehors de toute activité politique, à préparer à l'aide de nos forces intellectuelles une atmosphère de compréhension réciproque qui permette enfin d'envisager l'aube de temps meilleurs.

Les lois de l'équilibre — que nous avons tous coutume d'appliquer dans notre travail journalier — dominant de même toute tâche politique ou économique. C'est pourquoi je crois spécialement au rôle de l'ingénieur dans la réalisation de l'équilibre économique et politique de notre vieille Europe.

Il a fallu beaucoup d'optimisme pour mener à bien un Congrès International d'ordre scientifique dans les conditions actuelles. Je vous convie à cultiver ces jours prochains cette mentalité optimiste qui assurera le succès de notre Congrès et qui, en somme, seule donnera à notre humanité les forces nécessaires pour aller, et malgré tout, courageusement de l'avant.

* * *

Ladies and Gentlemen!

In view of the international character of our Association, I take the liberty of addressing you briefly in English, which is one of the official languages of the Association.

First of all I would point out that it was the express wish of the German Organising Committee that the international nature of this Congress should be ensured in a very adequate manner as regards the publications and working meetings. We hope that the efforts made will contribute towards increasing the scientific and technical results accruing from our assembly.

You are about to spend some very busy days in a country which has devoted all its energy to the task of building up anew its economic position; *Dr. Todt*, the distinguished President of this Congress is the head of one of the enterprises which characterises best its spirit and will. We are sure that you will particularly appreciate the opportunity offered you of getting into contact with your German colleagues and with the German people in general. These individual contacts are bound to be productive, if we realize that every individual is a product of the topography of his native country, in the widest sense of the word. We, who stand aloof from all political activity, are called upon to use our intellectual forces with a view to creating an atmosphere of mutual understanding that will herald the dawn of better times.

The laws of equilibrium — and we are all accustomed to applying them in our daily work — also govern every human enterprise, both political and economic. That is why I have particular faith in the structural engineer — in the part he will play in establishing economic and political equilibrium in old Europe.

It has needed a great deal of optimism to carry through an International Congress of a scientific nature under the conditions prevailing at the present time. And during these next few days I would urge you to cultivate this spirit of optimism which is the only means of ensuring the success of our Congress and which, in fact, is the only thing that can give mankind the necessary strength to go forward, courageously and in defiance of every difficulty, into the future.

* * *

Meine Damen und Herren!

Es gereicht mir zur besonderen Ehre, allen Stellen der Deutschen Reichsregierung, des Deutschen Organisationsausschusses, der Stadt Berlin und der Technischen Hochschule Berlin, d. h. allen Stellen, die uns in dieser Woche vom 1. bis zum 7. Oktober in freundlichster Weise aufnehmen, den herzlichsten Dank aller Teilnehmer an diesem Kongreß zu entbieten. Ich bin davon überzeugt, daß alle Veranstaltungen dieser Tagung den tiefsten Eindruck hinterlassen werden. Die deutsche Kongreßleitung hat der internationalen Brückenbaukunst ihren zukünftigen Weg geebnet; hierfür ist ihr unsere internationale Vereinigung zu tiefgefühltem Dank verpflichtet.

G. Pigeaud,

Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, Paris,
Vice-président de l'Association Internationale des Ponts et Charpentés.

Meine Damen,

Meine Herren.

Es gereicht mir zu ganz besonderer Ehre, beauftragt worden zu sein, vor einer so zahlreichen und würdigen Zuhörerschaft das Wort zu ergreifen und dies in einem Saal, in dem sonst so viele inhaltsreiche und ernste Reden gehalten werden. Diese Tatsache würde mich zu andern Zeiten wohl aufs Tiefste berühren. Zum Glück besteht meine heutige Aufgabe nicht darin, eine Rede zu halten, sogar nicht einmal einen Vortrag technischer Natur. Meine Aufgabe ist weitaus leichter und einfacher.

Sie besteht lediglich darin, im Namen der Kongreßteilnehmer französischer Sprache und besonders im Namen meiner französischen Kollegen, in wenigen Worten unserer Freude Ausdruck zu geben über den außerordentlich freundlichen Empfang, der uns durch die deutschen Behörden und unsere deutschen Kollegen anlässlich der Eröffnung dieses 2. offiziellen Kongresses unserer Vereinigung für Brückenbau und Hochbau in der Hauptstadt Berlin zuteil wurde.

Wir wissen wohl, wieviel guten Willens und wieviel Mühe es gebraucht hat, um diesen Kongreß unter nichts weniger als vorteilhaften Bedingungen vorzubereiten. Diejenigen, die mit der Durchführung der vorhergehenden Kongresse und besonders des ersten offiziellen Kongresses von Paris, betraut waren, können sich ohne weiteres genau Rechenschaft geben, daß die Schwierigkeiten, die schon in gewöhnlichen Zeiten groß genug sind, rapid fast ins Unermeßliche anwachsen, sobald die nötige Zeit zum Besprechen, zum Beschlußfassen und zum Ausführen fehlt.

Über diese Dinge wird Ihnen noch von berufenerer Seite als ich es bin, gesprochen werden. Ich habe hier nur eine Absicht und nur einen Wunsch, nämlich den, deutlich und aufrichtig unseren Gefühlen der Dankbarkeit und der Bewunderung Ausdruck zu geben.

Ich bedaure es außerordentlich, mich nicht der deutschen Sprache bedienen zu können, denn es versteht sich wohl von selbst, daß ich vor allem von unsern deutschen Kollegen verstanden werden möchte. Ich hoffe, sie werden diesen Mangel entschuldigen, und ich bin überzeugt, daß Ihnen beim Übertragen meiner Worte ohne Mühe und in freundschaftlicher Weise deren genaue und herzliche Bedeutung offenbar wird, und daß Sie diesen Worten die beste Auslegung geben werden.

Ich bin einer von Denjenigen, die den großen Vorzug einer internationalen Vereinigung, die sich mit Hoch- und Brückenbau beschäftigt, gleich zu Beginn, schon am Kongreß in Wien, erkannt haben. Ich bin einer Derjenigen, die geholfen haben, die Schwierigkeiten zu überwinden, die heute gänzlich aus dem Wege geschaffen sind. Ich bin demzufolge auch einer von Jenen, die den Erfolg

unserer Kongresse am besten zu schätzen wissen. Diese Kongresse sind die deutlichsten und sprechendsten Beweise der Tätigkeit und des Fortschrittes unserer Vereinigung. Darüber hinaus sind sie Zeugen dafür, was eine Vereinigung verschiedenster Nationen verwirklichen kann, wenn sie in uneigennütziger Weise gemeinsame, nutzbringende Ziele verfolgen.

Ich bin gewiß, daß der Berliner Kongreß, infolge seines Ausmaßes und seines hohen Standes, infolge seines schon jetzt sicheren und durch die heutige Versammlung bereits bewiesenen Erfolges, in Zukunft als einer der glücklichsten Lebensabschnitte der Vereinigung betrachtet werden wird.

Ich wiederhole nochmals, daß die Versicherung unserer Dankbarkeit, an dieser Stelle und zu dieser Stunde, sich an alle diejenigen richtet, die durch die Vorbereitung des Kongresses uns so gut verstanden und uns in so tatkräftiger Weise geholfen haben.

Dr. G. Caffarelli,

Député au Parlement, Secrétaire national du Syndicat fasciste
des Ingénieurs, Rome,

Vice-président de l'Association Internationale des Ponts et Charpentés.

Meine Damen,

Meine Herren.

Als Vertreter der italienischen Delegation habe ich die angenehme Aufgabe, den Teilnehmern des 2. internationalen Kongresses für Brückenbau und Hochbau die herzlichsten Grüße der fascistischen Ingenieure zu übermitteln. Es gereicht mir zur besonderen Ehre, bei dieser Gelegenheit dem deutschen Organisationsausschuß und dessen Präsidenten den verbindlichsten Dank auszusprechen für die Bereitwilligkeit, mit der sie die Organisation des Kongresses übernommen haben, als die politischen Ereignisse es verhinderten, den Kongreß, wie es unser Wunsch gewesen wäre, in der Hauptstadt Italiens zu empfangen.

Wir sind überzeugt, daß die Arbeit, die wir hier vollbringen, nicht nur dazu dient, die Kunst und das Wissen der Ingenieure zu vervollkommen, vielmehr haben wir die Überzeugung, in unserm Kreise ein Werk von höchster sozialer Bedeutung, vor allem in Bezug auf die Ihnen wohl bekannten moralischen Werte zu vollbringen.

Eine große moderne Nation ist undenkbar ohne beste technische Ausrüstung und ohne eine größere Elite von Ingenieuren, die sich aus den Reihen ihrer tüchtigsten Söhne zusammensetzt, um auf diese Weise die modernsten Mittel der Baukunst zu besitzen und Bauwerke zu erstellen, die einen materiellen Beweis für die Ausdehnung und den Grad der Zivilisation dieser Nation vorstellen.

An der Kühnheit der Berechnungen und an der Genialität der Lösungen der Probleme läßt sich die Überlegenheit in der Auffassung des Werkes erkennen und den Wert der Intelligenz bewundern.

Die Baukunst, die in den letzten 50 Jahren besonders auf dem Gebiete des Stahlbaues und des Eisenbetonbaues bewunderungswürdige Leistungen hervorgerufen hat, die in der Vergangenheit nicht möglich gewesen wären, gibt uns täglich neue Beweise ihrer Lebenskraft und ihrer Fortschritte — ein Ergebnis der Berechnungen und eingehenden Forschungen.

Brücken, die sich mit unvergleichlicher Leichtigkeit über tiefe Abgründe wölben, Stahlskelettbauten, die in kirchturmähnlicher Schlankheit den Himmel zu berühren scheinen, zeugen vom Wunsche der Menschheit, immer höhere Ziele zu erstreben.

Diesem wunderbaren menschlichen Wunsche entspricht das Wesen unserer Studien.

Aber zum Glück ist das letzte Wort noch nicht gesprochen und kühner Berechnung noch keine äußerste Grenze gesetzt — unsere Arbeit geht weiter und vervollkommnet sich.

Wir wollen auf diesem Wege das, was bis zum vorhergehenden Tage geschaffen wurde, stets aufs neue übertreffen.

Es kommt wohl vor allem darauf an, daß wir in unserer Arbeit die Befriedigung unseres höchsten Wunsches finden, die Lebensbedingungen des Volkes zu verbessern, und durch die modernsten Mittel Zivilisation und Wohlergehen auch an jene Orte zu bringen, wo die Natur infolge ihrer Unzugänglichkeit jede Aussicht auf Fortschritt zu verhindern scheint.

Unser Wunsch, kühne Gebäude zu errichten und Täler, die die Menschen und ihre Länder trennen, zu überbrücken, findet in diesen Zusammenkünften ein dankbares Arbeitsfeld und findet die Möglichkeit, in großzügigster Zusammenarbeit seine Verwirklichung zu erreichen.

Es ist nicht zufällig, daß im alten kriegerischen Rom die höchste Staatsgewalt denen anvertraut war, die vor allem in der Brückenbaukunst bewandert waren. — Die „Pontifices“ der römischen Armee stellten die höchste Hierarchie vor, nicht allein, weil das Ergebnis ihrer Arbeit auch die größte Möglichkeit des kriegerischen Erfolges und die Macht des Imperos bot, sondern weil Straßen, Verbindungen und Zivilisation ein und dasselbe sind.

Es wurde soeben festgestellt, daß unsere Arbeit als Ingenieure die Menschen einander näherbringt und wir wollen vor allem wirkliche aufbauende Arbeit leisten, die im Stande ist, ein besseres gegenseitiges Verständnis der Menschen hervorzurufen, indem sie die Gedanken und Kräfte eines Jeden auf diese aufbauende Arbeit lenkt.

Dies ist der Grund, weshalb unser Bestreben, die Verbindungen zu verbessern, neue und immer bessere Straßen auch dort zu erstellen, wo sie bis jetzt gefehlt hatten, niemals unterbrochen wurden, auch in jenen Tagen nicht, als der gegen uns gerichtete Widerstand am härtesten schien und als die Ereignisse des Krieges sich immer schneller folgten.

Um dieses erhabenste Ziel zu erreichen, haben wir gearbeitet und Bauten errichtet, selbst als Viele dachten, daß wir die wirtschaftlichen Schwierigkeiten niemals überwinden könnten; und heute, da die größten Schwierigkeiten hinter uns liegen, arbeiten wir noch immer und werden wir auch weiterhin arbeiten, weil die Arbeit, die Macht und das wirkliche Wohlergehen fördernd, für uns unter allen Sozialpolitiken die höchste ist.

Die Kunst, die Intelligenz und die Kultur läßt die Seelen einander näherkommen und tragen dazu bei, sich gegenseitig besser zu verstehen, besonders wenn diese Intelligenz darauf gerichtet ist, die Baukunst zu fördern; Sie sind alle Ingenieure und wir rühmen uns, ein Volk von Konstrukteuren zu sein.

Aus diesem Grunde bereitet es uns italienischen Ingenieuren Freude, mit Ihnen in Verbindung zu treten und dem internationalen Kongreß die aufrichtigsten Wünsche zum guten Gelingen zu übermitteln. Es liegt uns daran, Ihnen, Herr Präsident, unsern Wunsch kundzutun, an der Kongreßarbeit auch unsererseits in wirksamer und dauerhafter Weise beizutragen.

Dr. Ing. M. Klönne,

Vizepräsident der Internationalen Vereinigung für Brückenbau
und Hochbau, Dortmund.

Meine Damen,

Meine Herren.

Als deutscher Vize-Präsident unserer Vereinigung habe ich die Aufgabe übernommen, der Reichsregierung seitens aller Kongreßteilnehmer deutscher Sprache den Dank abzustatten für die Einladung nach Berlin und für die Vorbereitung des Kongresses. Das Programm, das wir in Händen haben, läßt uns einen Blick tun in den Umfang der Arbeit, die erforderlich war, um den Kongreß in Szene zu setzen.

Zugleich möchte ich im Namen der deutschen Delegation allen lieben Gästen von fern und nah ein herzliches Willkommen zurufen. Nachdem Herr *Dr. Todt* und der Reichsverkehrsminister alles gesagt haben, was bei der feierlichen Eröffnungssitzung gesagt werden mußte, will ich nur ganz wenige Worte anfügen.

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 besonderen Lage. Vom Schicksal hinuntergestoßen in das tiefe Tal des Elends, der Verzweiflung, der Rechtlosigkeit, der inneren 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 ist stolz auf die Gegenwart, 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 zueinander schlagen.

Wir haben uns zu diesem Kongreß zusammengefunden, um in geistigem Ringen einen edlen Wettstreit auszutragen, wissenschaftliche Erkenntnisse zu gewinnen, Ergebnisse sorgfältiger Forschung festzustellen. Aber ich bin sicher, 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.

Dr. Ing. F. Todt,

Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, Berlin.

Präsident des Deutschen Organisationsausschusses.

Meine Damen,

Meine Herren.

Vor zwei Monaten traf sich in Deutschland die Jugend der Welt zum sportlichen Wettkampf. Alle Teilnehmer und alle Gäste erlebten voll innerer Bewegung diese XI. Olympiade, erfaßten die grandiose Idee des genialen Franzosen Baron *de Coubertin*, der die Völker zwar zum Kampf, aber zum edlen Kampf um den friedlichen Lorbeer zusammenführte. Wir erlebten es Tag für Tag, wie die Konkurrenten in hartnäckigem Wettstreit Seite an Seite lagen, um eine Sekunde nach gefallener Entscheidung sich als Kameraden die Hände zu reichen. Was wir bei diesem sportlichen Zusammentreffen der Jugend aller Welt innerlich erlebt haben, waren Ahnungen einer höheren Menschheitsentwicklung.

Zwei Monate sind vergangen. Ein zweites Mal treffen sich in Deutschland Angehörige von 36 Kulturstaaten zu einer Art geistigen Olympiade. Diesmal haben die Nationen nicht ihre sportliche Jugend zum Zusammentreffen nach Deutschland entsandt, sondern die erfahrensten Männer der Wissenschaft und Praxis aus dem großen technischen Gebiet des Brücken- und Hochbaues.

Brücken dienen dem Verkehr. Brücken verbinden trennende Ufer. Brücken waren zu allen Zeiten Kulturdenkmäler ihrer Zeit. Wer im Brückenbauer nur den Spezialisten eines technischen Sonderfaches sieht, verkennt den höheren Sinn seines Berufes. Jede Brücke hat kulturelle Bedeutung. Die Technik ist für den Brückenbauer nur Hilfsmittel zur Durchführung der höheren kulturellen Aufgabe.

Die Vorbilder im Brückenbau sind in der ganzen Welt groß und gigantisch. Jedes der auf dem Brückenkongreß vertretenen Länder besitzt tausendjährige Brücken, eindrucksvolle Denkmäler einer früheren Kultur, Verkehrsträger von tausendjährigem Bestand und Wert. Und so wie die Aufgaben des Brückenbaues zurückreichen bis in die ältesten Zeiten der Geschichte der einzelnen Völker, werden diese Aufgaben auch von bleibender Bedeutung sein für künftige Zeitentwicklung.

Die kulturelle Bedeutung einer Brücke bleibt ewig. Es wandelt sich im Laufe der Zeit die Technik der Ausführung. Technische und wissenschaftliche Erkenntnisse ermöglichen den Fortschritt. Neues Material ist zum alten, aber immer noch bewährten Stein getreten. Eine stetige Verbesserung des Materials ermöglicht weitere Entwicklung, größere Spannweiten, kühnere Formen. Das Überlieferungskönnen alter Meister wurde begründet und ergänzt durch präzise wissenschaftliche Lehren. Der Beruf des Brückenbauers und des Fachmannes in den angrenzenden Gebieten der Wissenschaft ist ein schöner und dankbarer, denn er schafft mit stets wachsender Vervollkommnung in der Technik Ewigkeitswerke von bleibender kultureller Bedeutung.

Die Internationale Vereinigung für Brücken- und Hochbau hat bei diesem II. Kongreß Deutschland den ersten Start angeboten. Ich habe die Ehre, den ersten Vortrag zu übernehmen. Ich will die erste Stunde nicht mit technischen oder wissenschaftlichen Sonderfragen füllen. Als Vertreter des gastgebenden Landes will ich Ihnen einen großen Überblick geben über die Leistungen auf dem Gebiet des Brückenbaues, die das nationalsozialistische Deutschland im Laufe der letzten drei Jahre in Angriff genommen hat. Ich beschränke mich dabei im großen und ganzen auf die Bauwerke, die im Zusammenhang mit *der* großen Arbeit stehen, die ich selbst durchzuführen habe, mit dem Bau der Reichsautobahnen. Sie werden im Laufe des Kongresses selbst Gelegenheit haben, zahlreiche Baustellen der Reichsautobahnen mit ihren Brücken kennenzulernen. Mein heutiger Vortrag folgt zunächst dem Verlauf unserer Reisen von Berlin über Dresden nach München und führt dann zurück über den Westen des Reiches nach Berlin.

Aus der Fülle der hier anschließend vorgeführten Lichtbilder werden nachstehend die bemerkenswertesten wiedergegeben.

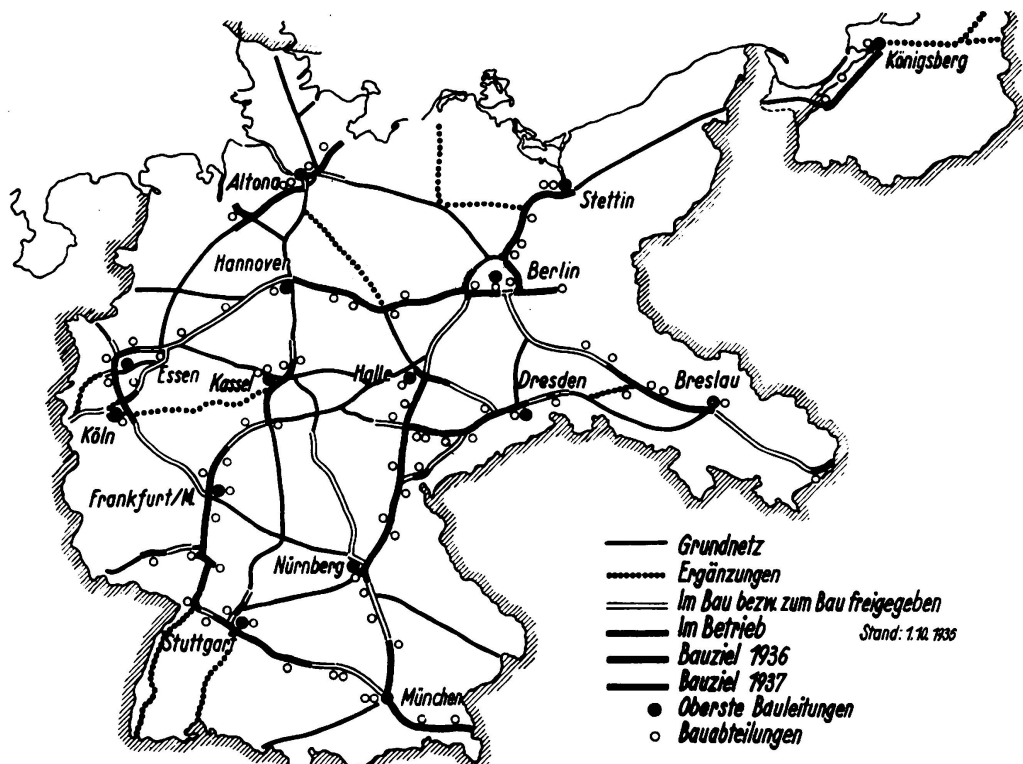


Fig. 1.

Grundnetz der Reichsautobahnen von 7000 km Länge mit den ersten geplanten Ergänzungslinien. Gesamtbreite des Autobahnkörpers 24 m, 2 Fahrbahnen von je 7,5 m Breite.

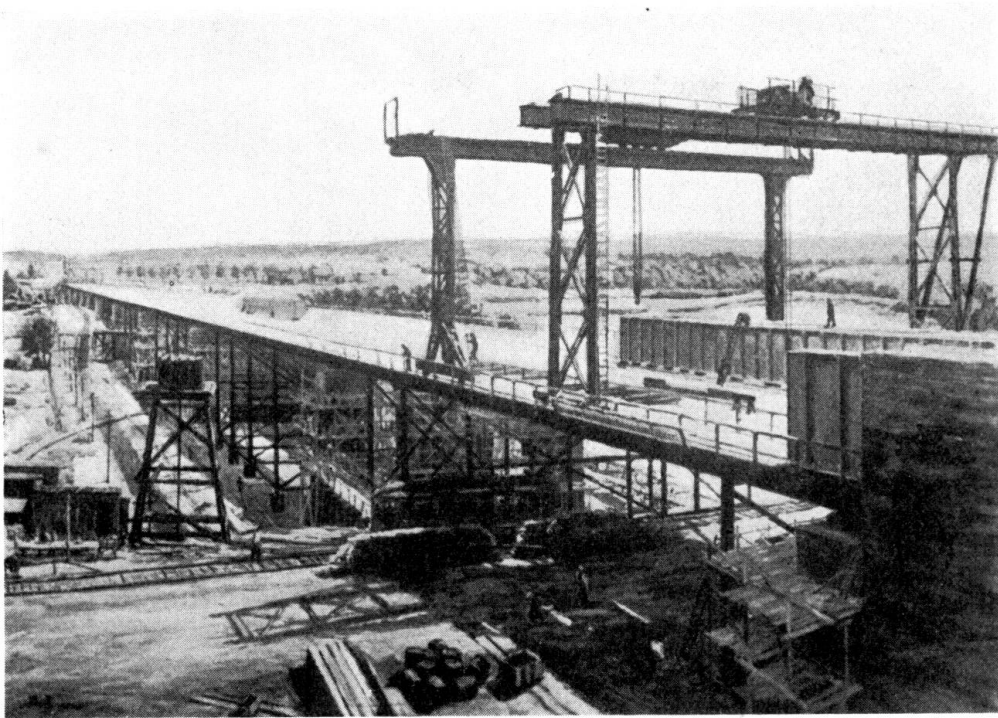


Fig. 2.

Montage der Stahlbalkenbrücken auf massiven Pfeilern bei Rüdersdorf.
Autobahn Berliner Ring.
Stützweiten: $44,0 + 5 \times 61,2 + 2 \times 42,0 + 4 \times 61,2 + 47,0$. Höhe 19 m.



Fig. 3.

Elbebrücke bei Dresden. Reichsautobahn Chemnitz—Dresden—Breslau.
5 Öffnungen. Stützweiten: $51,0 + 73,0 + 130,0 + 73,0 + 51,0$.

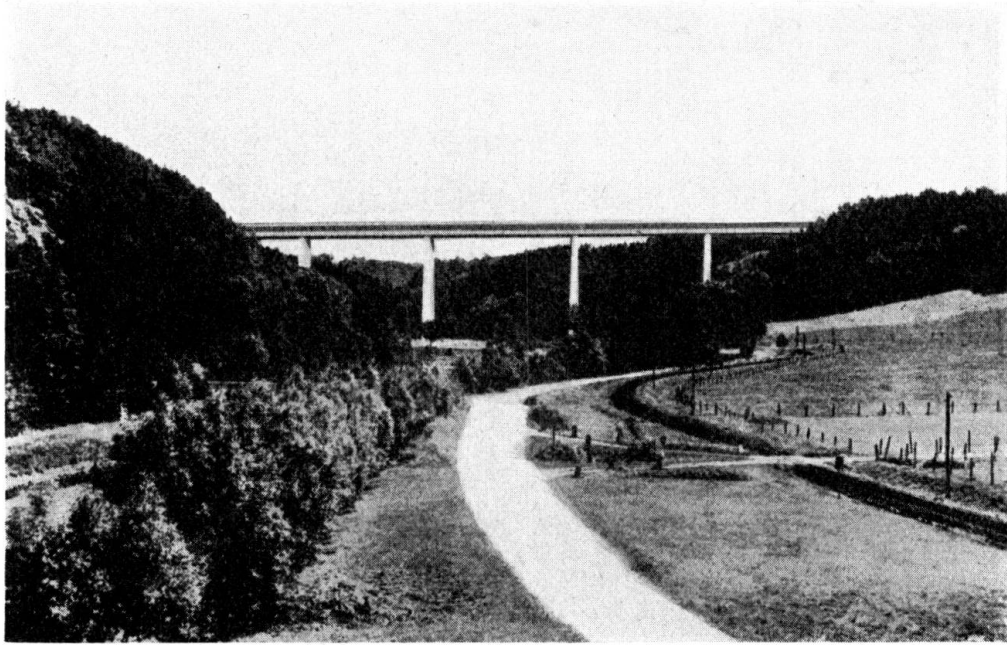


Fig. 4.

Talbrücke bei Siebenlehen. Reichsautobahn Dresden—Chemnitz.
 6 Felder. Stützweiten: $56,1 + 61,2 + 71,4 + 81,6 + 71,4 + 61,2$.
 Höhe 70 m.

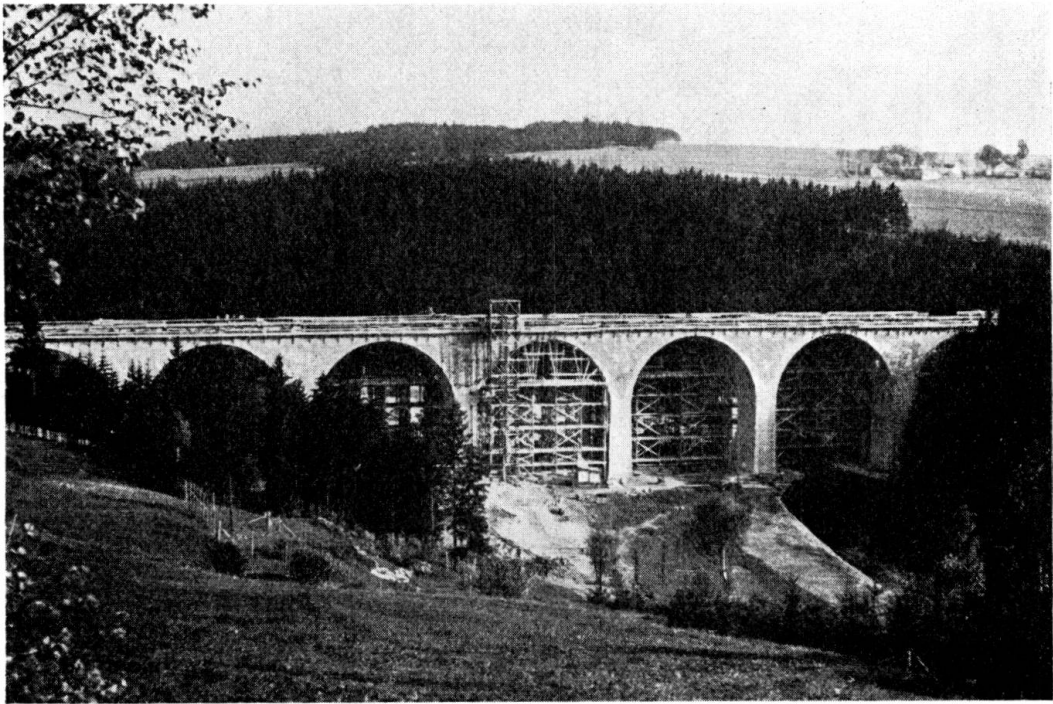


Fig. 5.

Saalebrücke bei Lehesten. Reichsautobahn Berlin—München.
 8 Öffnungen von je 27 m Stützweite. Beton mit Granitverkleidung.

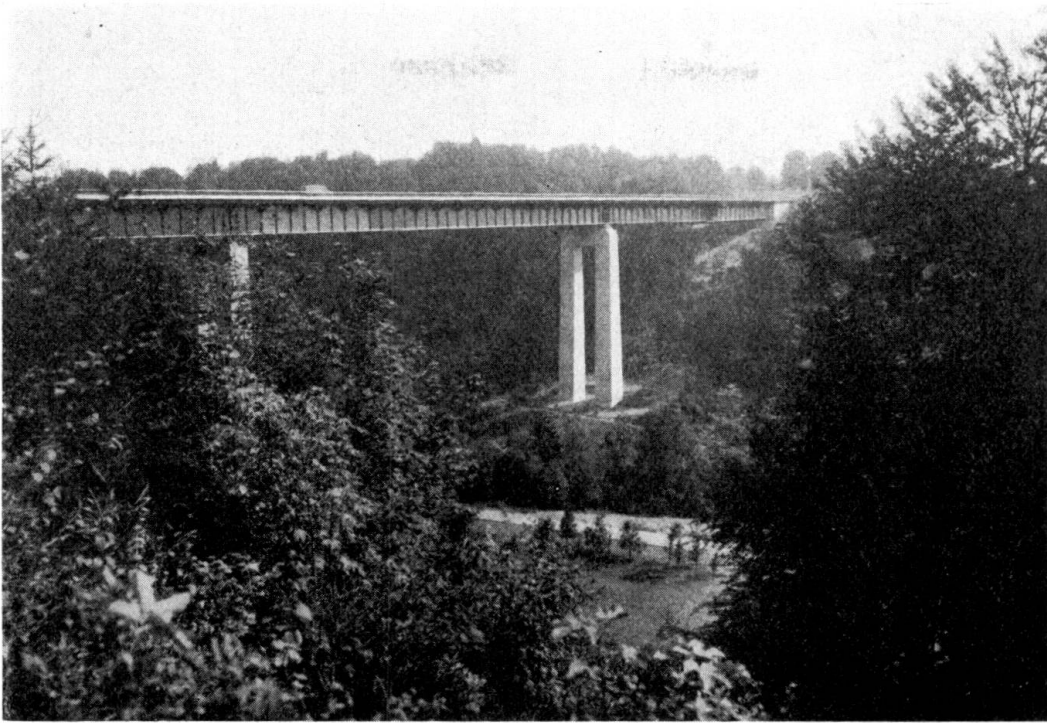


Fig. 6.

Mangfallbrücke. Reichsautobahn München—Landesgrenze (Salzburg).
Stützweiten: $90 + 108.0 + 90$. Höhe über Flußsohle 68 m.

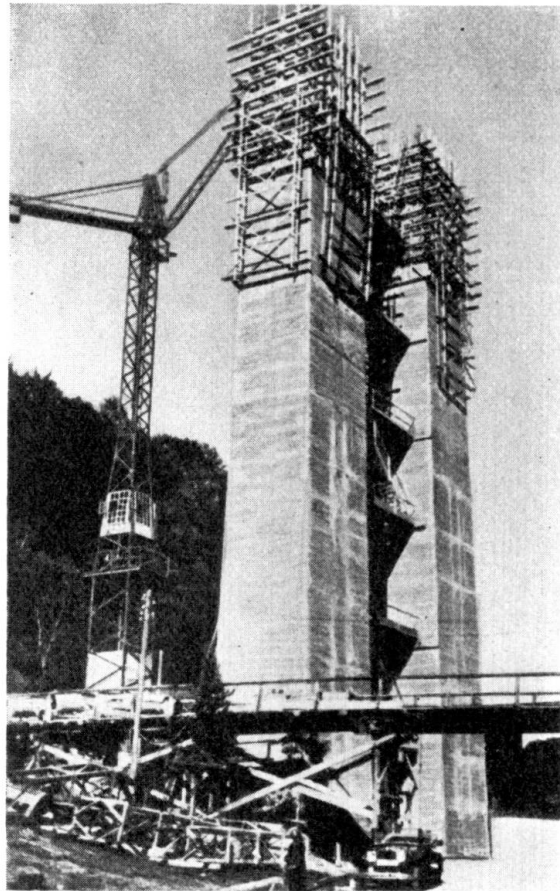


Fig. 7.

Pfeiler der Mangfallbrücke.
Wandungen aus Eisenbeton.

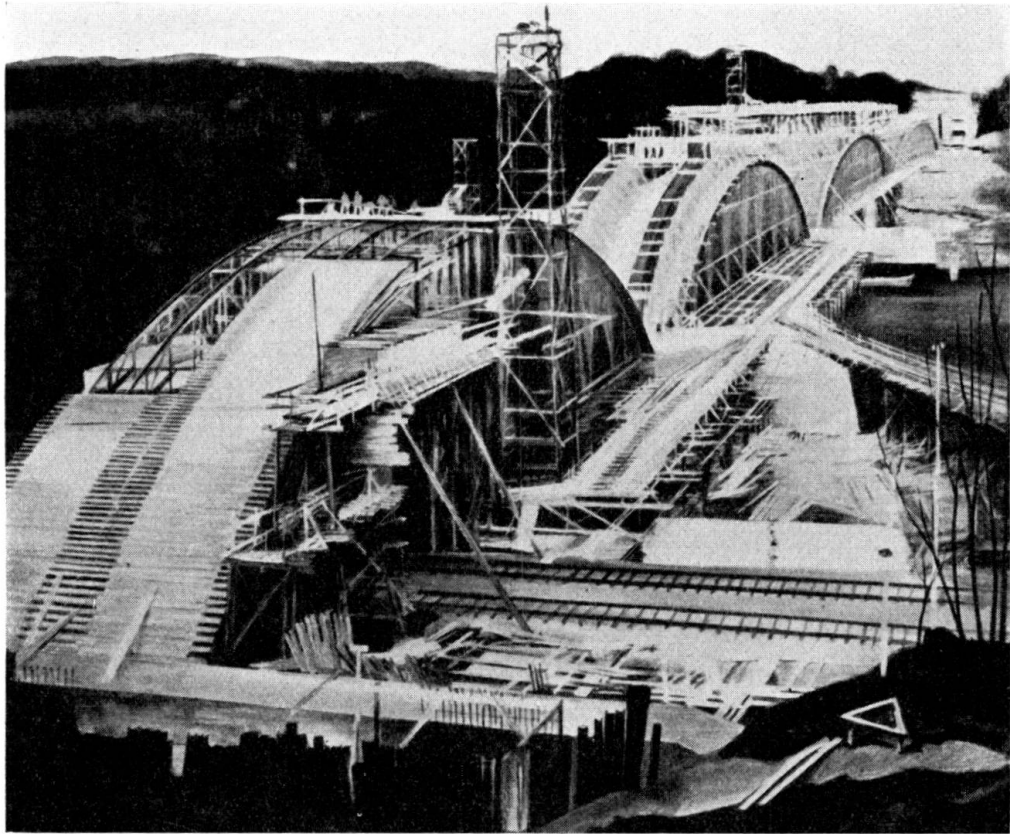


Fig. 8.

Donaubrücke bei Leipheim. Reichsautobahn Stuttgart—München. 4 Eisenbeton-Dreigelenkbögen. Stützweiten: $71 + 81 + 81 + 71$. Darstellung des Lehrgerüsts nach einem Gemälde von Protzen.

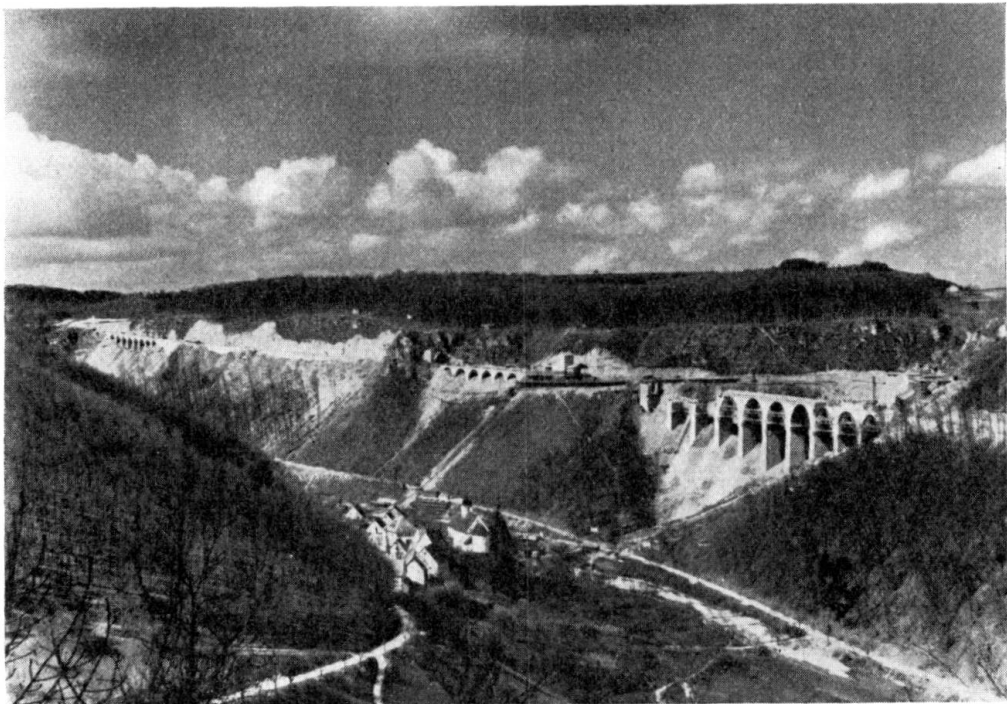
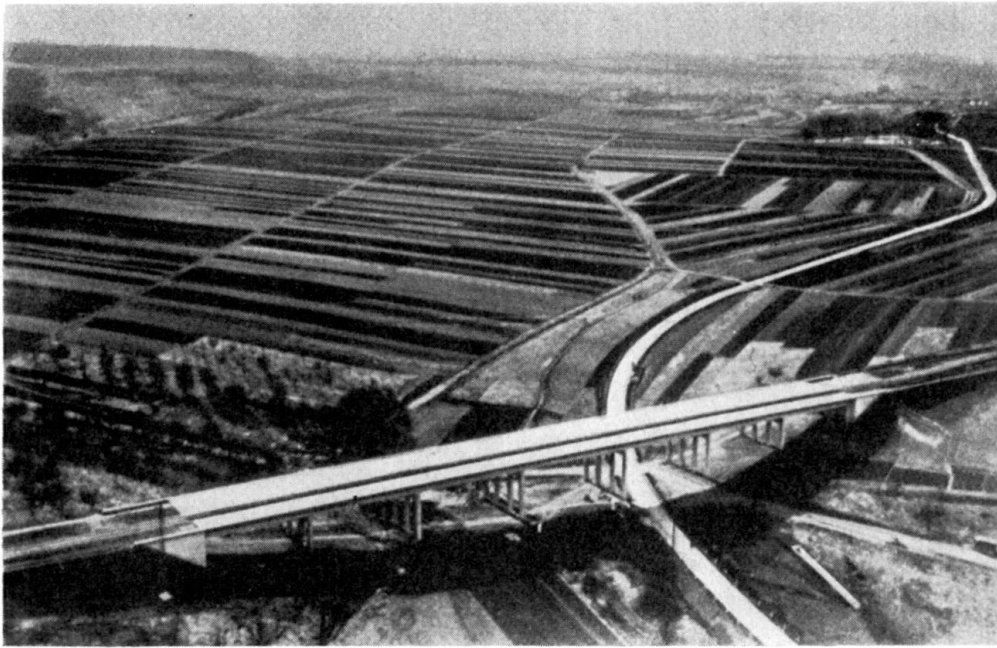


Fig. 9.

Drachenlochbrücke im Zuge der Reichsautobahn Stuttgart—Ulm. Abstieg von der Schwäbischen Alp. Eisenbeton. Stützweiten $9 \times 15,5$. Höhe über Gelände 42 m.



Hansalufbild. Freigegeben durch RLM. Nr. 2525/38.

Fig. 10.

Talübergang Denkendorf. Reichsautobahn Stuttgart—München.
Eisenbeton. 7 Felder.

Stützweiten: 24,75 + 26,25 + 27,0 + 30,0 + 27,0 + 26,25 + 24,75.

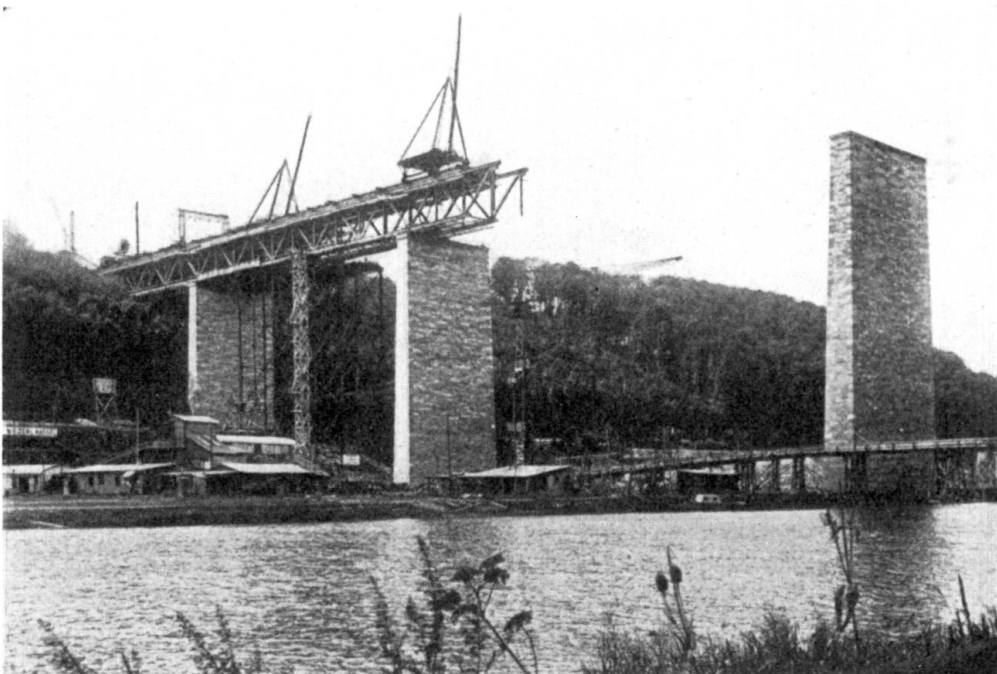


Fig. 11.

Werrabrücke. Reichsautobahn Hannover—Frankfurt a. M.
5 Öffnungen. Stützweiten: 64,0 + 80,0 + 96,0 + 96,0 + 80,0.
Fahrbahnhöhe über dem Wasserspiegel 61 m.

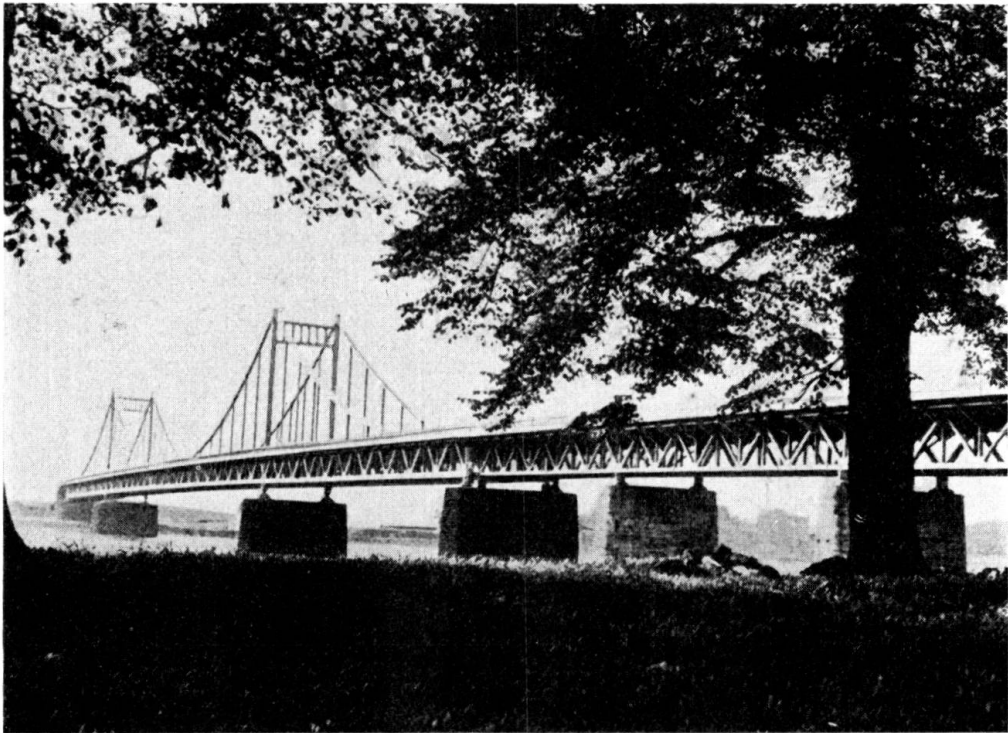


Fig. 12.

Adolf-Hitler Brücke über den Rhein bei Krefeld. Stützweiten: 125,0 + 250,0 + 125,0.

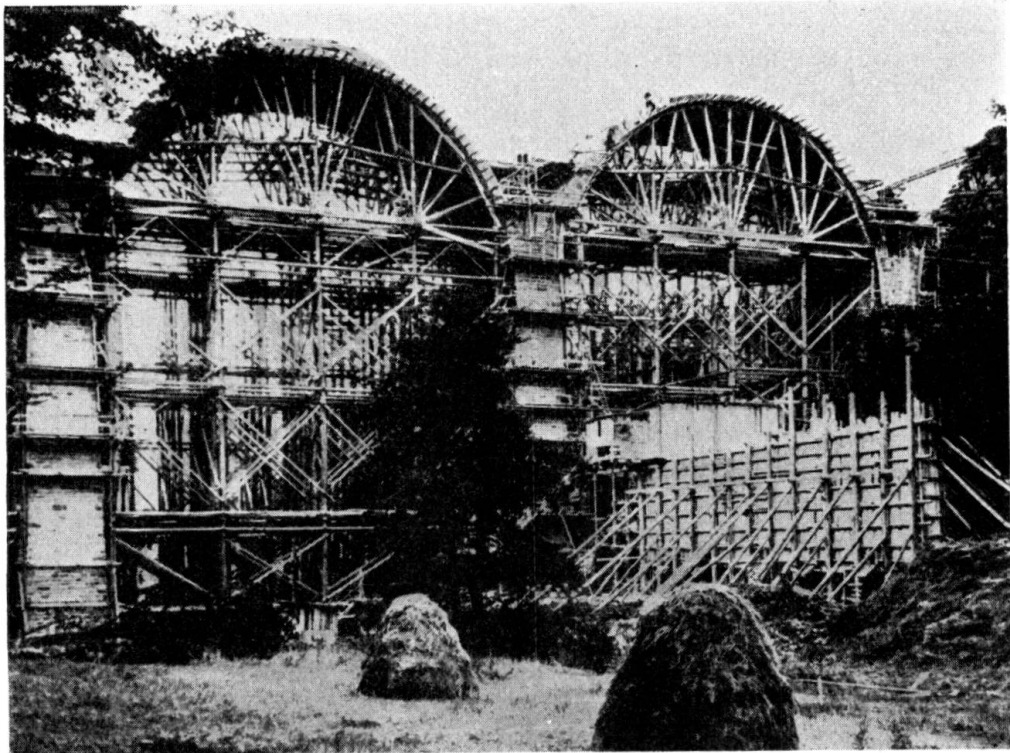


Fig. 13.

Brücke über das Lambertsmühlental. Reichsautobahn Köln—Wuppertal.
5 Öffnungen von je 23,56 m Stützweite.
Gewölbe aus Klinker, Pfeiler Beton, Verblendung mit Grauwacke.

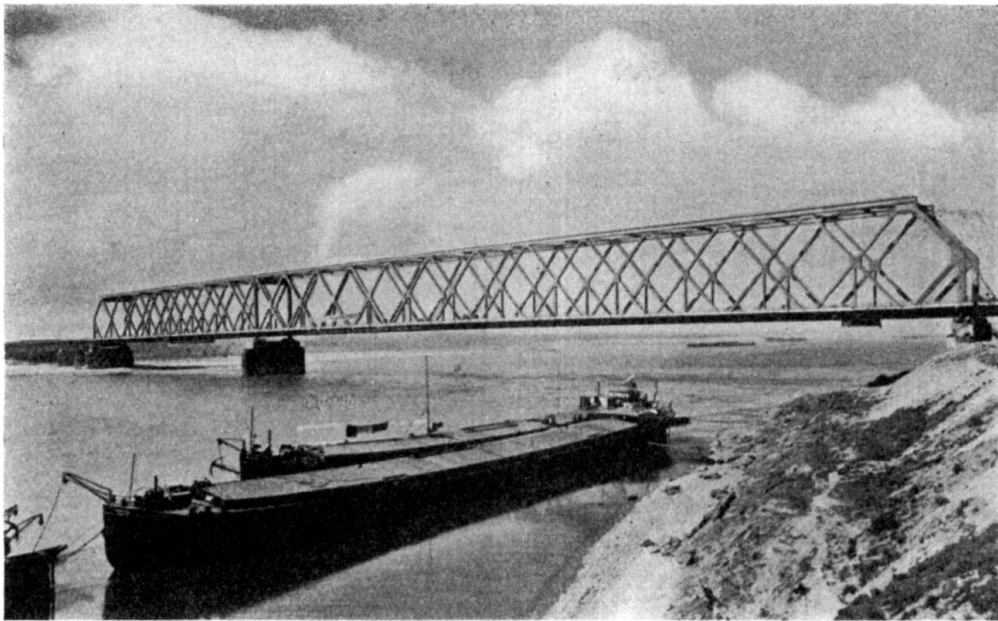


Fig. 14.

Admiral Graf Spee Brücke über den Rhein bei Duisburg—Rheinhausen.
Stützweiten: 153,45 + 255,75.



Fig. 15.

Talbrücke bei Helmstedt. Reichsautobahn Berlin—Hannover.
8 Öffnungen von je 12 m Stützweite. Eisenbeton.



Fig. 16.

Strom- und Flutbrücke bei Magdeburg.

Stützweiten der Strombrücke: $79,7 + 154,0 + 93,0$.

So entsteht nach dem Willen unseres Führers in den Reichsautobahnen, die wir „die Straßen des Führers“ nennen, ein Werk friedlichen Aufbaues, ein neues Verkehrsnetz, geschaffen für die jüngste technische Entwicklung auf dem Verkehrswesen für den Kraftwagen.

Aufgebaut ist diese deutsche Arbeit auf dem reichen Wissen der Fachleute der ganzen Welt, auf dem Gebiete des Straßen- und Brückenbaues; ausgeführt wird dieses Werk durch die fleißige Gemeinschaftsarbeit unserer deutschen Volksgenossen.

Wir sind überzeugt, daß diese Straßen des Führers, die der Gast des Auslandes an jeder Grenze vorfinden wird, durch die Erleichterung des Reiseverkehrs, die höhere Sicherheit und den größeren Genuß bei der Fahrt auf diesen schönen Straßen, auch dazu beitragen, den internationalen Verkehr und damit das gegenseitige Kennenlernen von Volk zu Volk zu fördern, und damit auf dem Gebiete des Verkehrswesens ihren Beitrag zur wachsenden Verständigung benachbarter Völker leisten.