

Die Eingemeindungen
im Bereich
der Städte
Gleiwitz u.
Hindenburg

SK
32

Gutachten

Dr. ing. Blum, ord. Professor a. d. Techn. Hochschule Hannover

1931.46.

Die Eingemeindung

im Bereich der Städte

Gleitwitz und Hindenburg

Gutachten von Dr. Ing. B l u m

o. Professor an der Technischen Hochschule Hannover



40gr 62,01

Wojew. Al. na Państw.
w Stal. Górze
O.T. w Gliwiczach
Sygn. Sk 32
10834

Im Allgemeinen schließe ich mich den Gutachten an, die von dem Verkehrsfachmann, Professor an der Technischen Hochschule Dresden Dr.-Ing. Müller und dem Städtebauer, Stadtbaurat Wolf-Dresden erstattet sind und die sich für die Eingemeindung von Sosniza nach Gleiwitz aussprechen. Ich muß aber noch hervorheben, daß vom eisenbahntechnischen Standpunkt die Gründe für die Eingemeindung nach der Stadt Gleiwitz noch zwingender sind, als in dem Gutachten Müllers ausgeführt ist, denn die künftigen Eisenbahnanlagen werden noch größer werden und mit dem Verschiebebahnhof Gleiwitz eine noch stärkere Einheit bilden.

Dagegen muß ich dem Gutachten des Städtebauers, Geheimen Baurats, Professors Dr.-Ing. E. h. Gerlach-Danzig in wichtigen Punkten widersprechen.

1. Bezüglich des angeblichen Vorhandenseins trennender Sümpfe zwischen Gleiwitz und Sosniza ist er offensichtlich unrichtig informiert worden.*)
2. Die Bedeutung der geschichtlichen Entwicklung wird von ihm überschätzt, denn es handelt sich nicht um die Vergangenheit landwirtschaftlich genutzter, dünn besiedelter Gebiete, sondern um die Gegenwart und namentlich um die Zukunft hochindustrieller, überstark besiedelter Gebiete.
3. Die Bedeutung des Verschiebebahnhofs Gleiwitz für den ganzen ober-schlesischen Industriebezirk wird von ihm unterschätzt, seine Annahme über die künftige Entwicklung des Eisenbahnnetzes widersprechen den Errungenschaften der Technik, denn diese drängen im verkehrs- und betriebstechnischen und namentlich im wirtschaftlichen Interesse auf eine scharfe Konzentration des Verschiebedienstes, was für Oberschlesien darin zum Ausdruck kommen wird, daß der Verschiebebahnhof Gleiwitz nicht nur absolut, sondern auch relativ für den gesamten Güterverkehr noch mehr an Bedeutung zunehmen wird.

*) Ueber den Sachverhalt verbreitet sich ein eingehendes Gutachten des Vorstandes des zuständigen Kulturbauamtes, Regierungsbaurats Heckmann. Das Gutachten beweist, daß tatsächlich Professor Gerlach unrichtig informiert gewesen ist.

Für die Frage von Eingemeindungen kann man eine Reihe von **Grundsätzen** (Richtlinien) aufstellen, die allgemein gültig sind und daher auch stets anerkannt werden, wenn nicht etwa die sog. „politischen“ Erwägungen zu stark in den Vordergrund geschoben werden.

Die wichtigsten Grundsätze sind:

1. Die **städtebauliche Einheit** muß wirklich einheitlich zusammengefaßt werden, wobei besonders zu berücksichtigen sind:
 - a) die wirtschaftlichen Zusammenhänge,
 - b) das Wohnbedürfnis,
 - c) die Forderungen des Verkehrs,
 - d) die Freiflächen (Grün-Anlagen).
2. Es müssen die starken natürlichen **Grenzen** berücksichtigt werden, desgl. — wo solche etwa vorhanden sind — die starken künstlichen Grenzen — zu letzteren gehören z. B. breite Bahnkörper und starke Hindernisse für den Straßenverkehr.
3. Es müssen die Interessen der **einzugemeindenden**, also der kleineren Gemeinden voll berücksichtigt werden. Es darf z. B. eine Dorfgemeinde nicht etwa einer bestimmten (Groß-)Stadt als „Compensation“ zugeteilt werden, weil eine andere Stadt einen Gebietszuwachs erhält; mit andern Worten: Der Rivalitätsstreit der Großstädte darf nicht auf dem Buckel der Kleinstädte und Dörfer ausgefochten werden. —
4. Lebensfähige **Mittellstädte** dürfen nicht zerstört d. h. zu Gunsten benachbarter Großstädte eingemeindet werden, (kommt im Fall Gleichheit nicht in Betracht); andererseits sollen aber nicht Gemeinden geschaffen werden oder künstlich als sog. „selbständige“ Glieder am Leben gehalten werden, die wirtschaftlich zu schwach sind.
5. „**Zwischenlösungen**“, bei denen man die Eingemeindungsfragen nicht voll löst, sondern die Entscheidung über einzelne Gebiete „der Zukunft überläßt“ sind abzulehnen, weil darunter die wirtschaftliche, verkehrstechnische und kulturelle Entwicklung leidet.

Wenn man sich von diesen Gesichtspunkten objektiv leiten läßt, wird man bei Eingemeindungen in isoliert liegende Städte im Allgemeinen keine Schwierigkeiten sachlicher Art (vielleicht aber solche politischer Art) zu überwinden haben. Dagegen können Schwierigkeiten entstehen, wenn es sich um **Städte-Gruppen** handelt, also um Städte-Paare oder Städte-Reihen (oder sogar um mehrfache Reihen). Das ist der typische Fall im rheinisch-westfälischen Industriegebiet, in dem zwei bis drei Reihen von Städten (schon vorhandenen Großstädten, werdenden Großstädten und Mittellstädten) nebeneinander liegen und zwar zum Teil **zu dicht** neben einander liegen. Hier verursachen daher die Eingemeindungen ja auch so besonders große Schwierigkeiten und Kämpfe.

Im Fall Oberschlesien handelt es sich um die Städte-Reihe Gleiwitz-Hindenburg-Beuthen; jedoch kann man sich im Sonderfall Gleiwitz-Hindenburg auf dieses **Städte-Paar** beschränken, weil der Ausdehnung Hindenburgs in Richtung Beuthen durch die Rücksichtnahme auf Beuthen keine Schranken gezogen sind, da die beiden Städte genügend weit auseinander liegen.

Bezüglich der Grundsätze, nach denen Eingemeindungen durchzuführen sind, kommt für typische **Industriestädte** namentlich für Städte mit Schwerindustrie (Berg- und Hüttenwerken) als besondere Schwierigkeit hinzu, daß für den größten Teil der Bevölkerung **Arbeits- und Wohnstätte** getrennt sind. An und für sich ist das natürlich günstig und muß städtebaulich mit allen Mitteln gefördert werden, weil sich nur durch diese Trennung ordentliche Wohnungen schaffen lassen; es ist hierzu aber ein besonderer Ausbau der Nahverkehrsmittel, namentlich der Straßen, und eine planmäßige Gruppierung der Freiflächen erforderlich. Das wird aber am einfachsten sichergestellt und ist oft überhaupt nur zu erreichen, indem man die Eingemeindungen derart vornimmt, daß Arbeit- und Wohnstätte in **dieselbe** Gemeinde zu liegen kommen. Noch zwingender ist dies vom Standpunkt der Steuern und Schulen und mancher andern Einrichtungen, worüber aber, da allgemein bekannt und anerkannt, keine weiteren Worte zu verlieren sind.

Im Fall Gleiwitz-Hindenburg handelt es sich nun darum, für ein **Städte-Paar**, von dem beide Städte typische **Schwer-Industrie-Städte** sind, die richtige gegenseitige Abgrenzung zu finden, wobei aber noch folgende besonderen Grundlagen zu beachten sind:

1. **Die Städte liegen an der äußersten Grenze des Reichs und verdienen aus diesem und anderen politischen Gründen, daß sie mit ganz besonderer Sorgfalt gefördert werden;**
2. In Oberschlesien gravitiert das wirtschaftliche Leben und damit auch der Verkehr fast ganz nach **Nordwesten**, nämlich nach Schlesien und damit nach dem Reich hinein, was auch im Verlauf der wichtigsten Eisenbahnlinien zum Ausdruck kommt. Demgemäß ist die Ausdehnung der Städte nach **Südosten** stärker zu betonen als nach **Nordwesten**, mit anderen Worten: es entspricht dem gesamten verkehrsgeographischen Zug, wenn die wichtigsten Verkehrspunkte, nämlich die Hauptbahnhöfe mehr im **Nordwesten** der einzelnen Stadtkörper liegen.
3. **Gleiwitz ist eine alte Stadt und ein altes Wirtschafts-, Verkehrs- und Kultur-Zentrum mit gefestigten städtischen Einrichtungen; Hindenburg ist dagegen erst im Werden. Für die einzugemeindenden Gebiete, — deren Interessen, wie oben angedeutet ja auch einige Beachtung verdienen, — ist die Eingemeindung nach Gleiwitz also wertvoller als die nach Hindenburg.**
4. **Gleiwitz hat gewisse Vorzüge, natürlicher verkehrsgeographischer und daher auch verkehrstechnischer Art, die aber nicht nur für die**

Stadt selbst, sondern für ganz Oberschlesien von hoher Bedeutung sind. Man darf diese nicht beeinträchtigen, sondern muß sie fördern, weil dadurch der ganze Bezirk gefördert wird, wobei zu beachten ist, daß die verkehrspolitische Stärke von Gleiwitz sich auch in das ostoberschlesische Gebiet hinein auswirkt. **Tatsächlich ist Gleiwitz das große Eingangstor von Deutschland nach Oberschlesien und daher:**

- a) der Zentralbahnhof für den Personenverkehr, was darin zum Ausdruck kommt, daß von hier nach Ost und Süd fünf Eisenbahnlinien ausstrahlen
- b) der Zentralbahnhof für den Güterverkehr; ist doch der Verschiebebahnhof Gleiwitz einer der größten Bahnhöfe der Welt und der zweitgrößte in Deutschland; (der größte ist Hamm in Westfalen)
- c) der natürliche Endpunkt des künftigen Kłodnikkanals.

Bei strittigen Eingemeindungsfragen benachbarter Städte kann man zunächst von einer **geometrischen Konstruktion der Grenzlinie** ausgehen, indem man auf der Verbindungslinie der beiden **Stadtzentren** die mittelsenkrechte errichtet. Wendet man dies auf das Städte-Paar Gleiwitz-Hindenburg an, so erhält man die in der beiliegenden Karte in Rot eingetragene Linie A-B. Schon diese Linie weist den heutigen Siedlungs-Kern und fast das ganze Gemeindegebiet von Sosniza der Stadt Gleiwitz zu. Für die Konstruktion der „mathematisch richtigen“ Grenzlinie sind aber nicht nur die Stadtzentren sondern außerdem die beiden **Hauptbahnhöfe** maßgebend. Nun ist aber der „Hauptbahnhof“ von Hindenburg der Bahnhof **Ludwigsglück**; denn der jetzige Bahnhof Hindenburg liegt an einer Stummellinie, die naturgemäß nur schwachen Verkehr hat und verkehrs- und betriebstechnisch nur ein Anhängsel an den Bahnhof Gleiwitz ist. Dagegen liegt die Station Ludwigsglück an der durchgehenden Schnellzuglinie Gleiwitz-Beuthen und wird daher als Bahnhof „Hindenburg Nord“ ganz von selbst der Hauptbahnhof der Stadt Hindenburg werden. *)

Konstruiert man nun die Mittelsenkrechte zur Verbindungslinie der beiden Hauptbahnhöfe, so ergibt sich die in **Grün** eingetragene Linie C-D, die mit überzeugender Klarheit dartut, daß Sosniza unbedingt zum natürlichen Einflußgebiet des Hauptbahnhofs Gleiwitz gehört.

In Wirklichkeit verläuft die Trennungslinie der Einflußgebiete der beiden Hauptbahnhöfe noch viel weiter östlich, weil der Bahnhof Gleiwitz viel wichtiger

*) Hierdurch geht die Entwicklung der Stadt Hindenburg naturgemäß nach **Norden**. Es muß daher auch bei den Eingemeindungen im Interesse Hindenburgs darauf Rücksicht genommen werden, daß hier im Norden der Stadt das künftige Zentrum des Fernverkehrs liegt, und die Stadt Hindenburg müßte ihre städtebauliche Entwicklung ebenfalls auf dieses neue Zentrum abstellen, namentlich dadurch, daß sie ihren wichtigsten Nord-Süd-Straßenzug entsprechend ausgestaltet. — Daß einzelne Kreise in der Stadt Hindenburg auf den Bau der sog. S-Curve im Osten der Stadt hoffen, dürfte auf einer Verfehlung der wirtschaftlichen Schwierigkeiten und der verkehrs- und betriebstechnischen Mängel dieser S-Curve zurückzuführen sein.

ist als die Bahnhöfe Hindenburgs und weil die weit größere Zahl der Reisenden aus Oberschlesien nicht nach Osten (Polen), sondern nach Nordwesten (Deutschland) reisen. In diesem Sinn gehört auch Mathesdorf zum natürlichen Einflußgebiet von Gleiwitz.

Nachdem man in dieser Weise die „mathematisch richtige“ oder „theoretisch gerechteste“ Grenzlinie konstruiert hat, hat man zu prüfen, ob etwa **natürliche oder starke künstliche Grenzen** vorhanden sind, denen zufolge man von der theoretischen Linie abweichen muß und an die man die Gemeindegrenze anlehnen kann. In dem Gutachten **Serlach's** ist angenommen, daß zwischen Gleiwitz Sosniza eine solche natürliche Grenze vorhanden wäre und zwar in Gestalt von **Sümpfen**. Es ist oben bereits angedeutet worden, daß hier offensichtlich eine unrichtige Orientierung des Sachverständigen vorliegen muß, **denn von einem durchgehenden Sumpf, der als Grenze wirken könnte, kann nicht die Rede sein**. Es handelt sich höchstens an einzelnen Stellen um feuchte Wiesen-Stücke; diese sind für das Durchlegen von Straßen überhaupt keine Hindernisse. Für die übrige städtebauliche Erschließung hat man es vollkommen in der Hand bei der sowieso notwendigen Regulierung der natürlichen Vorfluter den Wasserstand so zu beeinflussen, wie es die Bebauung oder die Anlage von Grünflächen erfordert. **Es finden sich nur zwei kleine Sümpfchen, aber an Stellen die für die Anlage von Verkehrswegen überhaupt nicht in Betracht kommen**, sondern in den Grüngürtel der Stadt Gleiwitz einbezogen sind. Wenn man diese Sümpfchen trocken legen wollte, so wäre das mit ganz geringem Arbeitsaufwand möglich. Man wird sie aber wohl erhalten, da sie zur Belebung der künftigen Grünanlagen beitragen.

Während also zwischen Gleiwitz und Sosniza und zwischen Sosniza und Ellguth-Zabrze eine natürliche Grenze nicht vorhanden ist, wirkt der große Wald zwischen den Sütteilen von Sosniza und Hindenburg trennend, — und er soll auch so wirken, weil der Wald als wichtigste Freifläche ruhig bestehen bleiben soll, also vom Verkehr verschont bleiben muß.

Daß bezüglich der **wirtschaftlichen Verhältnisse** die Einheit Gleiwitz-Ellguth-Zabrze-Sosniza absolut vorhanden ist und in naher Zukunft noch stärker werden wird, bedarf keiner weiteren Erläuterung. Es ist hier nur auf die Döhringen-Betriebe hinzuweisen, die namentlich auch im Hinblick auf die notwendigen Arbeiter-Siedlungen die einheitliche Zusammenfassung gebieterisch fordern. Derartige Zusammenhänge bestehen zwischen Sosniza und Hindenburg nicht.

Die **Straßen-Verkehrsverbindungen** zwischen Gleiwitz und Sosniza lassen allerdings zur Zeit noch manches zu wünschen übrig; jedoch liegt das nicht an natürlichen Schwierigkeiten oder mangelhafter Voraussicht oder Latakraft der Stadt Gleiwitz, sondern lediglich daran, **daß das wirtschaftlich einheitliche Gebiet eben leider noch durch eine Gemeindegrenze zerschnitten wird**. Tatsächlich lassen sich vier gute Wege schaffen, die größtenteils schon

vorhanden sind und nur noch des Ausbaues von Teilstrecken bedürfen. Es sind dies:

1. Die Bergwerkstraße mit der nach Sosniza abzweigenden Verbindungsstraße.
2. Der ungefähr dem Werkanal folgende Weg, der begradigt und befestigt werden müßte.
3. Die große, sehr gestreckt angelegte direkte Hauptverkehrsstraße von Gleiwitz nach Sosniza, die im Unterbau größtenteils fertig ist und
4. Die Straße von Gleiwitz über Ellguth-Zabrze nach Sosniza.

Alle diese Straßen haben den Vorzug, daß sie Sosniza unmittelbar mit dem Geschäftsviertel, bezw. dem Hauptbahnhof von Gleiwitz verbinden und zwar ohne daß Niveaufreuzungen mit Eisenbahnlinien vorkommen. Der Einrichtung hochleistungsfähiger Stadtverkehrsmittel stehen also keine Schwierigkeiten entgegen.

Dagegen ist Sosniza mit Hindenburg (außer durch die Stichstraße, welche die Bergwerkstraße an der heutigen Stadtkreisgrenze von Gleiwitz erreicht) nur durch eine Straße verbunden; diese aber kreuzt drei Eisenbahnlinien im Niveau und die Umwandlung solcher Niveaufreuzungen in schienenfreie Ueber- und Unterführungen ist bekanntlich recht kostspielig.

Von besonderer, sogar von ausschlaggebender Bedeutung sind in diesem Fall die Anlagen der Eisenbahn (Reichsbahn).

Wie wichtig der Hauptbahnhof Gleiwitz für den Personenverkehr ist und daß fast der gesamte Personen-Fern-Verkehr Oberschlesiens nach diesem graviert, ist bereits erwähnt worden; es sei aber betont, daß dieses Gravitieren nicht etwa auf betriebs- oder verkehrstechnische Maßnahmen der Reichsbahn zurückzuführen ist, sondern in der gesamten verkehrsgeographischen Struktur Oberschlesiens also in der Natur zwingend begründet ist und daher auch nicht durch menschliche Maßnahmen gestört werden sollte.

Wichtiger als der Personenverkehr ist aber der **Güterverkehr**, und was diesen anbetrifft, liegt hier ein Sonderfall vor, den man in abgeschwächter Form auch bei anderen großen Industrie- oder Handelsstätten antrifft und bei entsprechenden Eingemeindungen beachten muß, der aber in solcher Schärfe wie bei Gleiwitz kaum anderswo in Erscheinung treten dürfte.

Gleiwitz ist nämlich als das große Eingangstor von Deutschland in den Industriebezirk durch einen gewaltigen **Verschiebebahnhof** ausgezeichnet. Dieser nach Hamm größte Bahnhof Deutschlands ist der in diesem ganzen Problem überhaupt **stärkste städtebauliche Faktor**; er ist die größte, — größtflächige — einheitliche Anlage, die sich in dem ganzen Bezirk befindet; denn die **bau-, betriebs- und verkehrstechnisch einheitliche Bahnhofoanlage reicht tatsächlich vom Hauptbahnhof Gleiwitz bis zum Bahnhof Sosniza**; sie ist damit rd. 4000 m lang und bis zu 500 m breit. Auch bezüglich der dort beschäftigten Eisenbahnbeamten und Arbeiter ist der Verschiebebahnhof Gleiwitz sicher einer der größten, wenn nicht der größte „industrielle Betrieb“ des Bezirks.

Unmöglich kann man diese Einheit zerreißen, indem man sie unnötiger Weise durch Gemeindegrenzen zerschneidet.

Nun sind aber mit diesem Bahnhof unmittelbar folgende weiteren Eisenbahnanlagen verbunden.

1. Die Industrieanschlüsse von Matthesdorf.
2. Die Gleisentwicklung und Verbindungskurven zwischen dem Gut Matthesdorf und dem Dorf Sosniza.
3. Die Strecke in Richtung Rybníř nebst dem dort neu hergestellten Betriebsbahnhof (Grenzbahnhof) und der Anschlußbahn zum Flughafen.

Auch dies ist eine absolute Einheit, nicht nur betriebs- und verkehrstechnisch, sondern auch bezüglich der Eisenbahn-Bahnbeamten und Arbeiter und einschließlich deren Wohnungen.

Demgemäß müssen die Gemeindegrenzen so gezogen werden, wie es der gegenwärtige Zustand und die künftige Entwicklung der Reichsbahn erfordert. Hierüber wird die Reichsbahndirektion Oppeln zu hören sein: hier kann nur unverbindlich angegeben werden, daß die Gemeindegrenze von Gleiwitz jedenfalls östlich von der Eisenbahnlinie nach Rybníř gezogen werden muß und zwar in einem gewissen Abstand von dieser Linie, sodaß die Reichsbahn ihre Gleisanlagen noch etwas nach Osten ausdehnen kann; als eine geeignete Grenze darf man die mit der oben erwähnten Linie C-D ungefähr zusammenfassende Schneise bezeichnen.

Was von der Bedeutung der eisenbahntechnischen Einheiten für die Grenzziehung gilt, gilt auch von der technischen Einheit des künftigen **Endhafens des Kłodnikkanals**. Hier ist nicht die Frage aufzurollen, ob, wann und in welchen Abmessungen der Großschiffahrtsweg geschaffen werden wird, sondern man hat ganz einfach von der Tatsache auszugehen, das durchgearbeitete, abgeklärte Entwürfe vorhanden sind und daß man das künftige Werk nicht dadurch erschweren darf, daß man bei der Neu Festsetzung der Gemeindegrenzen auf den Kanal und einen Endhafen keine Rücksicht nimmt. Dies ist insofern bereits anerkannt worden, als entschieden ist, daß der Endhafen vollständig auf Gleiwitzer Gebiet liegen muß, daß also die Gemeindegrenze von Gleiwitz östlich um das künftige Hafengebiet herumgezogen werden muß. Das ist umso notwendiger, als der Hafen ganz oder zu einem großen Teil von der Stadt finanziert werden muß.

Bei der Feststellung, welches Gebiet für den „Hafen“ erforderlich wird, ist aber offensichtlich nur von den Hafenbecken und Hafenkaien ausgegangen worden, dagegen sind die **Eisenbahnanlagen** nicht berücksichtigt worden. Es ist das eine leider recht häufig anzutreffende Erscheinung, daß man bei einem Hafen den Hafenbahnhof „vergibt“, während er tatsächlich einen der wesentlichsten Teile der Gesamthafenanlage darstellt; denn zu jedem Hafen gehört ein „Hafenbetriebsbahnhof“, der den Verkehr der beiden Hauptrichtungen — **von und zum Hafen** — vermittelt und außerdem eine Reihe von „Bezirksbahnhöfen“, die den Umschlag

in den einzelnen Hafenteilen verarbeiten. Der Hafenbetriebsbahnhof ist stets ein kleiner Verschiebebahnhof, der eine Länge von mehr als 1200 m Länge einnimmt. In dem Gutachten Müller's wird die erforderliche Größe dieses Bahnhofs offensichtlich unterschätzt; denn es handelt sich um den Endpunkt des Großschiffahrtsweges, in dem der weitaus größte Teil des obererschlesischen Verkehrs; soweit er sich des Wasserwegs bedient, umgeschlagen wird. **Der Hafenbetriebsbahnhof kann nun nur an den großen Verschiebebahnhof Gleiwitz angeschlossen werden** und zwar, wie die gesamten örtlichen und eisenbahntechnischen Verhältnisse nun einmal liegen, nur mittels der Linie nach Rybník, und zwar muß diese schon bis auf's äußerste, bis hart an die deutsche Grenze, ausgenutzt werden, damit man den Hafenbetriebsbahnhof richtig entwickeln kann.

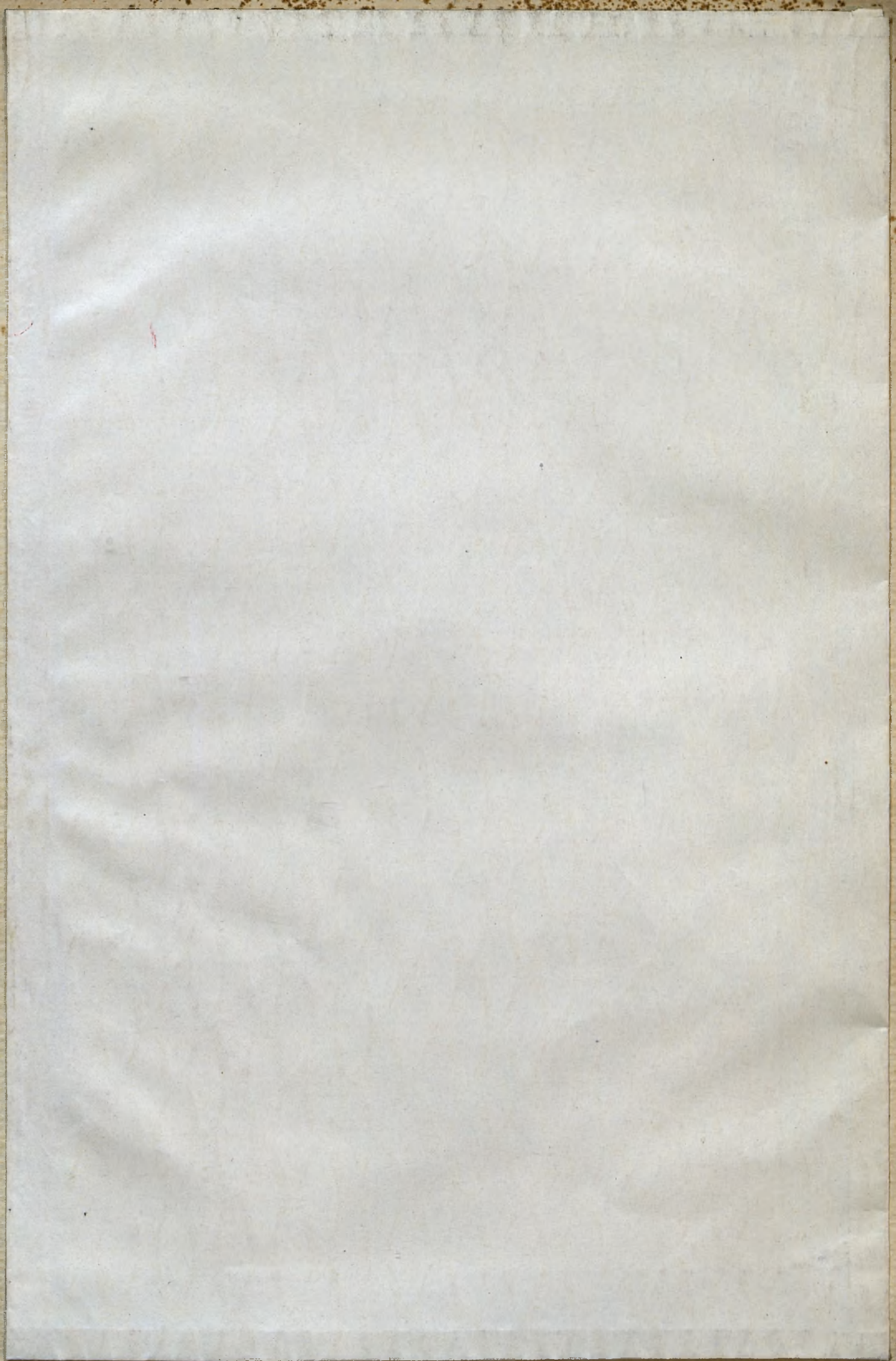
Mit dem Hafen wird die einheitliche Anlage für den Eisenbahn- und Wasser-Güter-Verkehr in Gleiwitz, also der bestehende Verschiebebahnhof mit seinen „Tochteranlagen“ und der Hafen eine Anlage, die vielleicht **in ganz Deutschland in ihrer geschlossenen Einheit kein Gegenstück findet**, denn im Ruhrbezirk sind diese Aufgaben auf mehrere Stellen verteilt, für Oberschlesien müssen sie dagegen an dem **einem Punkt** konzentriert werden. — Die Annahme, daß man dem Kanal eine andere Linienführung geben können und den Endhafen nicht in Gleiwitz anzulegen brauche, ist abwegig, denn einerseits erfordert jede andere Linienführung verlorene Höhen, **andererseits ist gerade der Anschluß an den großen Verschiebebahnhof Gleiwitz das unbedingt Richtige**, weil dieser Bahnhof eben der Punkt ist, in dem der ganze Verkehr zwischen Oberschlesien und dem übrigen Deutschland verarbeitet werden muß.

Hierbei ist zu beachten, daß die Gesamt-Tendenz im Verschiebedienst der Eisenbahn auf eine scharfe **Konzentration** des Dienstes in **einem** leistungsfähigen Bahnhof drängt; mit dem Schlagwort der **Dezentralisation** läßt sich also nicht operieren.

Wenn somit alles für die Eingemeindung Sosniza's in die Stadt Gleiwitz (und nichts für die Eingemeindung in Hindenburg) spricht, so muß zum Schlusse noch betont werden, daß **eine „vorläufige Lösung“**, daß **man die Gemeinde Sosniza zunächst einem Landkreis zuteilt, durchaus abwegig ist**. Es würde dann nämlich einerseits der Landkreis nichts für die Gemeinde tun können, weil er doch mit der baldigen Ausgemeindung rechnen muß, andererseits würde die Stadt Gleiwitz nicht vorsorglich Aufwendungen für Sosniza machen können. **Es ist jetzt nicht mehr Zeit, eine „künftige Entwicklung“ abzuwarten, denn das Gebiet steht mitten in der kritischen Zeit der Entwicklung.**

Hannover, den 12. August 1926.

Blum.



Oberschlesische Volksstimme
G. m. b. H.
Gietwih, Königsplatz Nr. 6.