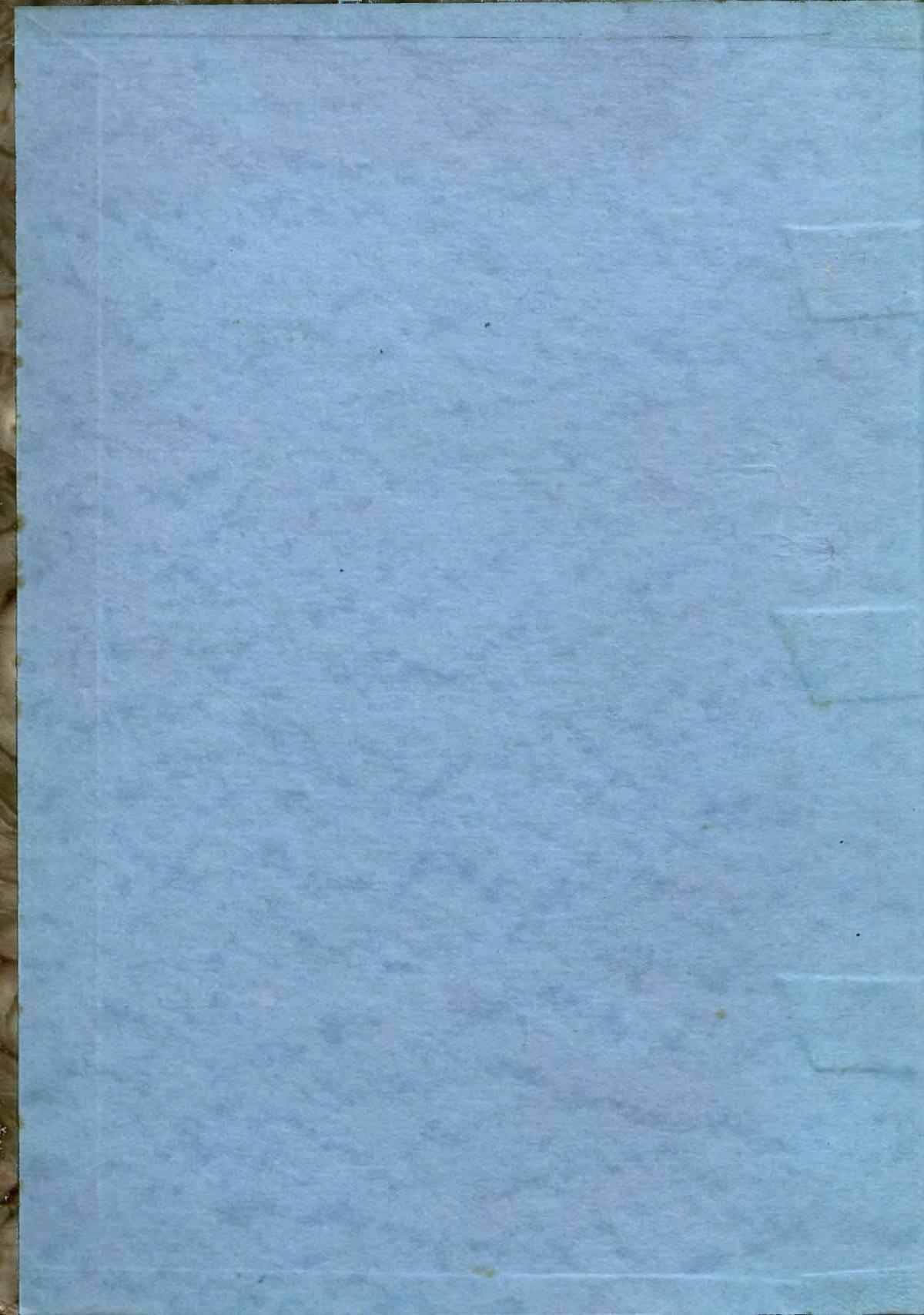


SK  
68







1937. 430

Franz Gabrysch / Die räumliche Entwicklung der Städte  
Beuthen, Hindenburg und Gleiwitz



ZUR WIRTSCHAFTSGEOGRAPHIE DES DEUTSCHEN OSTENS  
Untersuchungen und Darstellungen / Herausgegeben  
von Professor Dr. Walter Geisler-Aachen / Band 14

Wojew. Archiwum Państw. w Stalino-grodzie O.T. w Gliwicach
Sygn. <u>Sk 68</u> <u>10869</u>

Franz Gabrysch

Die räumliche Entwicklung  
der Städte Beuthen,  
Hindenburg und Gleiwitz



1937

Volk und Reich Verlag / Berlin



Franz Gahrtsch

Die räumliche Entwicklung  
der Städte  
und Gärten



L4.-7

Alle Rechte, insbesondere das des Nachdrucks und der Übersetzung vorbehalten  
Copyright 1937 by Volk und Reich Verlag G.m.b.H., Berlin W 9 / Umschlagentwurf  
Dora Nadge, Berlin / Druck der Buchdruckerei Dr. Brönnner, Potsdam-Nowawes

# Inhaltsverzeichnis

	Seite
Vorbemerkung . . . . .	7
Das oberschlesische Industriedreieck . . . . .	7

## I. Hauptteil:

Die Abhängigkeit der drei Städte Beuthen, Hindenburg und Gleiwitz von den geographischen, topographischen, historischen und wirtschaftlich-industriellen Bedingungen . . . . .	11
Die topographische Lage der drei Städte zu ihrer Umwelt . . . . .	11
Untergrund und Wasserversorgung . . . . .	16
Überblick über die Geschichte von Beuthen, Hindenburg und Gleiwitz . . . . .	21
Die wirtschaftlich-industriellen Verhältnisse dieser Städte . . . . .	26
Handel und Industrie . . . . .	26
Die Verkehrsverhältnisse . . . . .	32
Die Reichsautobahn in Oberschlesien . . . . .	37
Bau des Endhafens des Adolf-Hitler-Kanals (Industriehafen) . . . . .	39

## II. Hauptteil:

Die räumliche Entwicklung der Stadt Beuthen . . . . .	43
Die bebaute Fläche . . . . .	43
Grundriß . . . . .	43
Aufriß . . . . .	45
Öffentliche Gebäude . . . . .	48
Die offene Fläche . . . . .	50
Straßen und Plätze . . . . .	50
Grünflächen und Sportanlagen . . . . .	53
Verkehrsfläche . . . . .	55
Industriefläche . . . . .	56
Die räumliche Entwicklung der Stadt Hindenburg . . . . .	59
Die bebaute Fläche . . . . .	59
Grundriß . . . . .	59
Aufriß . . . . .	61
Öffentliche Gebäude . . . . .	63
Die offene Fläche . . . . .	64
Straßen und Plätze . . . . .	64
Grünflächen und Sportanlagen . . . . .	66
Verkehrsfläche . . . . .	67
Industriefläche . . . . .	69

	Seite
Die räumliche Entwicklung der Stadt Gleiwitz . . . . .	71
Die bebaute Fläche . . . . .	71
Grundriß . . . . .	71
Aufriß . . . . .	72
Öffentliche Gebäude . . . . .	74
Die offene Fläche . . . . .	76
Straßen und Plätze . . . . .	76
Grünflächen und Sportanlagen . . . . .	81
Verkehrsfläche . . . . .	83
Industriefläche . . . . .	84
Schlußbetrachtung: Die Dreistädte-Einheit . . . . .	87
Städtebauliche Gesamtplanung . . . . .	87
Ausblick . . . . .	89
Literaturverzeichnis . . . . .	91
Kartenanhang . . . . .	93

## Vorbemerkung

### Das oberschlesische Industriedreieck

Die vorliegende Arbeit versucht, die räumliche Entwicklung der Städte Beuthen, Hindenburg und Gleiwitz in ihren Ursachen, ihrem Ausmaß und ihrer Bedeutung von den Anfängen bis in die neueste Zeit darzustellen.

Durch die Abtretung eines bedeutsamen Teiles von Oberschlesien an Polen auf Grund des Genfer Vertrages ist den drei Städten Beuthen, Hindenburg und Gleiwitz, die den Kern des beim Deutschen Reich verbliebenen Industrie-Dreiecks bilden, eine erhöhte Bedeutung zugekommen. Das Industriegebiet ist durch seine Zerreißung vor neue Aufgaben, insbesondere vor städtebauliche Erweiterungen gestellt worden. Die drei Großstädte wurden Hauptzufluchtsorte für Flüchtlinge des abgetrennten Gebietes. Ihr dadurch bedingtes schnelles Emporstreben sowie die durch die Grenzziehung notwendig gewordene Umstellung und Erweiterung der oberschlesischen Industrie gaben die Veranlassung zur Abfassung vorliegender Studie, welche sich zur Aufgabe gestellt hat, die Ausdehnung und räumliche Entwicklung nach Grundsätzen moderner stadtgeographischer Untersuchungen, wie sie im besonderen in den diesbezüglichen Schriften Geislers<sup>1)</sup>, Hassingers<sup>2)</sup>, Hettners<sup>3)</sup> und Dörries<sup>4)</sup> niedergelegt sind, darzulegen. Die Arbeit stützt sich neben eingehenden Literatur- und Kartenstudien vor allem

---

<sup>1)</sup> W. Geisler, Die deutsche Stadt. Ein Beitrag zur Morphologie der Kulturlandschaft. Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde. 32. Band. Heft 5, Stuttgart 1924. Derselbe, Die Großstadtsiedlung Danzig. Dissertation. 1918. Halle. Derselbe, Beiträge zur Stadtgeographie. Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin. 1920. S. 274—296.

<sup>2)</sup> H. Hassinger, Beiträge zur Siedlungs- und Verkehrsgeographie von Wien. Mitt. k. k. Geogr. Gesellschaft in Wien. Wien 1910. S. 5. Derselbe, Über Aufgaben der Städtekunde. Petermanns Mitteilungen 1910, II. S. 289—294.

<sup>3)</sup> Alfred Hettner, Die wirtschaftlichen Typen der Ansiedlungen. Geogr. Zeitschrift. Leipzig 1902. S. 92—100.

<sup>4)</sup> H. Dörries, Entstehung und Formenbildung der niedersächsischen Stadt. Eine vergleichende Städtegeographie. Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde. Stuttgart 1929. 27. Band, Heft 2, S. 16.

auf persönliche längere Beobachtungen in den drei Städten Beuthen, Hindenburg und Gleiwitz; zumal es sich um meine engere Heimat handelt, bin ich mit den Verhältnissen, insbesondere den mannigfachen Schwierigkeiten und Nöten als Grenzland im Südosten des Deutschen Reiches vertraut.

Das oberschlesische Industriegebiet erstreckte sich vor der Teilung im Jahre 1922 über das Gebiet von Gleiwitz, Hindenburg und Beuthen nach Königshütte, Kattowitz und darüber hinaus bis Myslowitz im Osten und bis Pleß und Rybnik im Süden. Einigermmaßen gleichwertig standen sich die Städte Kattowitz, Beuthen und Gleiwitz gegenüber, wenngleich auch damals schon die kleinste unter diesen drei Städten, Kattowitz, Sitz zahlreicher industrieller und behördlicher Verwaltungen war und damals ein wirtschaftliches Übergewicht hatte vermöge des Umstandes, daß die Stadt Sitz der Eisenbahndirektion und verkehrstechnischer Knotenpunkt des oberschlesischen Industriebezirkes war. Die heutige größte Stadt Hindenburg war damals noch Landgemeinde (Zabrze).

Die heute in Polnisch-Oberschlesien liegenden Hüttenwerke waren hauptsächlich auf Erzeugnisse der Schwerindustrie eingestellt, während die weiterverarbeitende Industrie ihren Sitz in dem beim Reich verbliebenen Gebiet hatte.

Vor der Grenzziehung arbeiteten beide Industrien in gegenseitiger Ergänzung Hand in Hand miteinander. Nach der Teilung Oberschlesiens aber, als nach Verlust von drei Vierteln der oberschlesischen Industrierwerke uns als Schwerpunkte nur die Städte Gleiwitz, Hindenburg und Beuthen geblieben sind, haben sich die wirtschaftlichen Verhältnisse hier in der Südostecke Deutschlands als schwerwiegendste Fragen erwiesen, die gewaltsam auf eine Lösung hindrängen. Der wirtschaftliche Wettkampf der drei Städte und ihrer gewerblich-industriellen Bevölkerung ist keine Zufallserscheinung, sondern eine Folge schwersten wirtschaftlichen Ringens. Große Menschenmengen haben sich seit der Gebietsabtretung vom heutigen Polen her im Laufe der letzten Jahre in unserem Gebiete festgesetzt. Die Industrie mußte, um nach der Grenzziehung sich noch lebensfähig zu erhalten, unter Aufbietung aller Mittel und Kräfte moderner Einstellung weiterentwickelt werden. Dabei aber traten ihr auf allen Gebieten die größten Hindernisse in den Weg.

Durch die unglücklichen Grenzziehungen des Versailler Diktats ist die ganze Wirtschaft des Ostens aus den Fugen geraten und muß von neuem aufgebaut werden. Über die geradezu katastrophalen Schäd-

gungen des gesamten deutschen Ostens gibt das von Prof. Dr. A. Hesse<sup>5)</sup> bearbeitete Gutachten „Die Einwirkungen der Gebietsabtretungen auf die Wirtschaft des deutschen Ostens“ einen erschütternden Überblick.

Wenn wir uns auf die oberschlesischen Industriewerte beschränken, die an Polen fielen, so ergeben sich u. a. folgende Zahlen:

- 53 von 63 privaten Steinkohlengruben,
- 3 von 4 staatl. Kohlengruben,
- 92 $\frac{1}{2}$  v. H. der abbaufähigen Kohlenvorräte von etwa 113 Milliarden Tonnen,
- 100 v. H. der Erzbergwerke,
- 11 von 16 Zink- und Bleierzgruben,
- 100 v. H. aller Zink- und Bleihütten,
- 5 von 8 Zinkblechwalzwerken,
- 5 von 8 Hochofenwerken,
- 15 von 25 Eisen- und Stahlgießereien und
- 9 von 14 Stahl- und Walzwerken.

Nach dem „Erläuterungsbericht zu dem Planmaterial der drei oberschlesischen Städte“<sup>6)</sup> hat Deutschland in Oberschlesien von einem Bergbauvermögen von 50 Milliarden Reichsmark nur 6 behalten.

Nach der Schrift des früheren Landrats Urbanek<sup>6)</sup> „Über die Selbstverwaltung des oberschlesischen Industriegebiets nach der Grenzziehung“ sind von dem 7200 qkm großen Steinkohlenbecken nur etwa 600 qkm =  $\frac{1}{12}$  beim Reich geblieben, während früher ein Drittel mit 2800 qkm deutsch war.

Das bedeutet einen gewaltigen Ausfall an Nationalvermögen, der nur durch stärkste Veredelung der verbliebenen Werte ausgeglichen werden kann. Einen weiteren Nachteil, den die Grenzziehung dem deutschen Osten brachte, bedeutet der Ausfall einer starken kaufkräftigen industriellen Bevölkerung für seine landwirtschaftlichen Erzeugnisse.

Die abgetrennten ländlichen Gebiete sind als Absatzgebiete des ostdeutschen Handels (Steinkohle, Düngemittel, Baumaterial, Fertigung wie Schuhe, Papier, Eisenwaren, landwirtschaftliche Maschinen) verlorengegangen, und die ländlichen Erzeugnisse dieser Gebiete

---

<sup>5)</sup> Dreistädteeinheit Beuthen, Gleiwitz, Hindenburg. Herausgegeben von den drei Stadtbauräten Schabik, Stütz, Dr. Wolff. Berlin, Leipzig, Wien. S. 36.

<sup>6)</sup> Dreistädteeinheit Beuthen, Gleiwitz, Hindenburg. Herausgegeben von den drei Stadtbauräten Schabik, Stütz, Dr. Wolff. Berlin, Leipzig, Wien. S. 36.

werden nicht mehr wie früher in niederschlesischen Mälzereien, Brennereien, Kartoffelstärke- und Kartoffeltrocknungsfabriken veredelt.

Die Grenzkreise und Grenzstädte verloren durch Zerreißung, Abtrennung vom Hinterlande, Unterbindung von Verkehrslinien vielfach ihre Beziehungen untereinander und zu den nächstgelegenen Wirtschaftsgebieten.

Die Rückwanderung vertriebener Deutscher aus den abgetretenen Gebieten nach Deutschland, wo sie beschäftigungslos und vielfach mittellos ankamen, vergrößerte die Arbeitslosigkeit, schädigte die ohnehin gelähmte Wirtschaft und vermehrte die Wohnungsnot. Unter dem Druck dieser Verhältnisse angebahnte Rationalisierungsmaßnahmen konnten keine Vorteile bringen.

Die ungünstigen allgemeinen Wirtschaftsverhältnisse haben die Kreditverhältnisse höchst ungünstig beeinflußt.

Oberschlesien ist durch die Abtrennungen der reichsten und wertvollsten Bodenschätze seiner mineralischen Reserven für eine weitere Zukunft ganz beraubt.

Nach Hesse<sup>7)</sup> war der deutsche Osten vor der Katastrophe ein ziemlich in sich geschlossenes Wirtschaftsgebiet mit eigenen inneren Handels- und Gewerbebeziehungen, mit Austausch ländlicher und industrieller Erzeugnisse von Ostpreußen bis Oberschlesien, von Berlin bis Posen und Bromberg. Er hatte eigene Preisgestaltung, eigene Arbeitsverhältnisse, Lebensweise und Kultur, die sich vom Westen und Süden Deutschlands stark unterschieden.

Die Nachkriegsversuche, den Osten in engere Wirtschaftsbeziehungen zum deutschen Westen und Süden zu bringen und damit das im Osten Verlorengegangene zu ersetzen, sind gescheitert und haben dem Osten nur die untragbaren westlichen Preise und westlichen Einflüsse gebracht.

Somit bleibt der Osten auf sich allein angewiesen.

Stellt man die nach den wirtschaftlichen und kulturellen Bedürfnissen zu verfolgenden Ziele zusammen, so ergibt sich unter den heutigen politischen und wirtschaftlichen Verhältnissen für das beim Reiche verbliebene Gebiet von Westoberschlesien, insbesondere aber für die Städte Beuthen, Hindenburg und Gleiwitz, sowie für den Landkreis Beuthen, eine ganz neue Grundlage der weiteren Entwicklung.

---

<sup>7)</sup> Siehe Anmerkung 5, Seite 9.

## I. Hauptteil

# Die Abhängigkeit der drei Städte Beuthen, Hindenburg und Gleiwitz von den geographischen, topographischen, historischen und wirtschaftlich-industriellen Bedingungen

### Die topographische Lage der drei Städte zu ihrer Umwelt

Ehe ich mich der eigentlichen Untersuchung zuwende, halte ich es zum besseren Verständnis der räumlichen Entwicklung der drei Städte für erforderlich, zunächst auf die geographischen, topographischen, historischen und wirtschaftlich industriellen Voraussetzungen der drei Städte einzugehen. Das Gebiet der drei Städte Beuthen, Hindenburg und Gleiwitz ist, wie überhaupt der nordöstlich der Oder liegende Teil Oberschlesiens<sup>8)</sup>, in geographischer Hinsicht eine Hochfläche, geologisch betrachtet ein Schollenland, dessen geologische Schichtenentwicklung bedeutende Lücken aufweist.

An die Klodnitz lehnen sich im Osten und Nordosten die wellige Hochfläche des oberschlesischen Industriebezirks, im Nordwesten der Muschelkalkkrücken des Chelm mit dem Basaltkegel des Annaberges (385 m), im Westen und Süden das südliche oberschlesische Waldgebiet und an dieses das Pleß-Rybniker Hügelland an. Der deutschgebliebene Teil des oberschlesischen Industriebezirks erreicht bei Beuthen-Roßberg eine Höhe von 302 m, dacht sich nach Südwesten zur Klodnitz ab (Gleiwitz 212 m) und wird in derselben Richtung vom Beuthener Wasser und der Scharnafka durchflossen.

Beuthen<sup>9)</sup> besitzt ebenso wie seine beiden Schwesterstädte Hindenburg und Gleiwitz Hochflächenlage. Die Lage des Plateaus ist verhältnismäßig niedrig, und die durch das Diluvium ausgeglichenen Höhenunterschiede verleihen der Landschaft ein eintöniges Gepräge. Die südlichen Teile der Städte Beuthen und Hindenburg liegen über oberem Karbon und erzhaltigem Dolomitgestein. Letzteres trifft bei

---

<sup>8)</sup> Frech-Kampers, Schlesische Landeskunde. Breslau 1913. I. Abtlg. S. 32.

<sup>9)</sup> W. Geisler, Die deutsche Stadt. Stuttgart 1924. S. 21.

Gleiwitz nur im südöstlichen Teile zu. Beide Formationen sinken schließlich im Norden unter das Diluvium.

Beuthen, Hindenburg und Gleiwitz liegen an der alten Handelsstraße<sup>10)</sup>. Sie behielt bis in die Neuzeit Bedeutung.

Beuthens<sup>11)</sup> Erhebung über den Meeresspiegel beträgt durchschnittlich 280 m. Beuthen liegt an der Stelle der oberschlesischen Hochfläche, wo der südliche und der mittlere Flügel, die durch die Klodnitz und das Beuthener Wasser auf eine weite Strecke von einander getrennt sind, ihren Zusammenhang gewinnen. Das Tal des Beuthener Wassers oder Iser-Baches erscheint als direkte Fortsetzung des Klodnitztales nach Osten hin. Die Umgebung von Beuthen zeigt auf den ersten Blick eine sanft gewellte Oberflächenform, wo kaum merklich ansteigende Höhenrücken mit ebenso zahlreichen Vertiefungen und Einsenkungen in bunter Mannigfaltigkeit wechseln. Doch erkennt man bei genauerer Beobachtung, daß die Stadt Beuthen den Mittelpunkt einer schwach ausgeprägten Mulde bildet, die ringsum von kleinen Höhenzügen umgeben ist; schon das allmähliche Aufsteigen sämtlicher aus der Stadt führenden Landstraßen deutet darauf hin. Diese Mulde ist in erster Linie das Sammelgebiet für das Beuthener Wasser, das in einem schmalen, scharf eingerissenen Tale den Abzug nach dem Westen findet. Das Beuthener Wasser, das heute nicht mehr natürlichen Quellen entspringt, sondern durch gewaltige Maschinen aus den Gruben emporgehoben wird, setzt sich aus zwei Bächen zusammen, die sich in der Nähe des Oberschlesischen Bahnhofes, im Süden der Stadt, in einer Meereshöhe von 270 m vereinigen. Der eine Bach fließt in einer flachen Einsenkung, die sich zuerst in westlicher, dann in nordwestlicher Richtung über Karf hinaus hinzieht und zahlreichen Eisenbahngleisen als Richtlinie gedient hat; das Wasser des Baches wird zum größten Teile aus der Karsten-Centrumgrube<sup>12)</sup> zutage gefördert. Der andere Bach kommt von der entgegengesetzten Seite her und erhält sein Wasser zumeist von der Heinitzgrube oder von der Samuelsglückgrube<sup>13)</sup>. Die frühere Haupt-

---

<sup>10)</sup> F. Rauers, Zur Geschichte der alten Handelsstraßen in Deutschland. Peterm. Mitt. 52. Bd. 1906. Übersichtskarte.

<sup>11)</sup> Als geographische Lage der drei Städte ergeben sich folgende Koordinaten:  
Beuthen: 50° 20' 55,6066" nördl. Breite 18° 55' 29,5960" östl. Länge v. Greenwich  
Hindenburg: 50° 18' 12,7608" nördl. Breite 18° 47' 21,7719" östl. Länge v. Greenwich  
Gleiwitz: 50° 17' 46,2197" nördl. Breite 18° 39' 57,7441" östl. Länge v. Greenwich

<sup>12)</sup> Man vergleiche den Plan der Stadt Beuthen, Industriefläche (Anhang).

<sup>13)</sup> Liegt im abgetrennten Ostoberschlesien.

quelle war bei der Hyazinthkapelle in Roßberg. Das Haupttal dieses Baches führt nach Roßberg hin und gabelt sich in zwei kleinere Täler, von denen das eine über Roßberg hinausreicht, das andere durch das Paniower Feld in der Richtung nach Neuhof zieht. Ein Seitental nimmt bei Antonienhof<sup>14)</sup> (Antonowice dwór) und Maczeikowitz<sup>15)</sup> (Macejkowice) seinen Anfang, zieht sich an Friedenshütte<sup>16)</sup> (Nowy-Bytóm) vorbei und geht bei der Heinitzgrube in das Haupttal über. Südlich vom Oberschlesischen Bahnhofs, wo sich die beiden Hauptbäche vereinigen, erhebt sich inmitten des verbreiterten Tales ein kleiner Hügel, der sich wegen seiner isolierten Lage zur Anlage eines Kastells vortrefflich eignete; auf diesem Hügel ist die Wiege der Stadt Beuthen zu suchen. Jetzt erhebt sich daselbst die St. Margaret-Kapelle.

Das Beuthener Wasser (oder der Iser-Bach) fließt zuerst eine kurze Strecke nach Süden, um aber bald die westliche Richtung einzuschlagen; es kreuzt die Straße zwischen Schomberg und Godullahütte<sup>17)</sup> (Godula) etwa in der Mitte, fließt über Rudahammer<sup>18)</sup> (Rudzka Kuźnica), Borsigwerk, Hindenburg nach Gleiwitz, wo es in die Klodnitz mündet. Bei Borsigwerk ist die Talsole nur noch 240 m hoch. Das Tal des Iser-Baches ist ein deutliches Erosionstal, d. h. ein Tal, das von fließendem Wasser ausgewaschen worden ist. Die Ränder, welche auf beiden Seiten völlig gleich hoch und 20 bis 30 m über dem Wasser liegen, fallen meist ganz steil ab; hier und da hat das fließende Wasser die Seitenwände eingerissen, kleine Schluchten gebildet und größere Schuttkegel aufgehäuft.

Die Hochfläche in der Umgebung von Beuthen ist 280 bis 290 m hoch; nur die Höhenzüge, welche von der Stadt aus sich kaum merklich erheben, ragen etwas über diese Grenze hinaus. Am niedrigsten ist die Hochfläche im Südwesten, zwischen dem Beuthener Wasser und dem ersten Quellbache; hier erreicht sie beim Dorfe Schomberg 271 m. Im Westen und Nordwesten der Städte steigt die Hochfläche, die hier von der Mechtaler und Tarnowitzer Landstraße geschnitten wird, von der Karsten-Centrumgrube zu 305 m an. Im Westen dieser Grube beginnt die breite Einsenkung von Karf, jenseits deren der mit einer Kapelle gekrönte Grützberg bei Mechtal sich bis zu 315 m erhebt.

Im Norden und Nordosten nähert sich die Wasserscheide zwischen Oder und Weichsel der Stadt bis auf einen Kilometer. Die höchsten Erhebungen bleiben hier etwas unter 300 m; die Kapelle nördlich von

---

<sup>14)</sup> bis <sup>18)</sup> Liegen im abgetrennten Ostoberschlesien.

den Kirchhöfen ist 297,7 m hoch, die Anhöhe neben dem Gerhard-schacht im Nordosten von Roßberg 299 m. Infolgedessen ist die Wasserscheide an manchen Stellen kaum erkennbar, besonders bei Buchatz<sup>19)</sup> (Buchać) und jenseits von Roßberg. Das Wasser im Norden dieser Linie sammelt der Scharleyer Bach, der seine Quelle nördlich vom Dombrowaer Stadtwalde, in der Nähe von Blechowka<sup>20)</sup>, hat und zunächst in südöstlicher, dann östlicher Richtung an Buchatz und am Bahnhof Scharley<sup>21)</sup> (Szarlej) vorbeifließt, um unterhalb Scharley bei der Kuhnammühle in die Brinnitza, 270 m über dem Meerespiegel, zu münden. Doch ist dieser Bach oberhalb sehr wasserarm und bekommt erst durch die Radzionkaugrube<sup>22)</sup> stärkeren Zufluß. Im Norden der Mulde des Scharleyer Wassers beginnt der Boden sich dann andauernd zu erheben, um zu den Tarnowitzer Höhen emporzusteigen.

Die Tarnowitzer Höhen bilden den Kern des Tarnowitzer Plateaus, das die östliche Hälfte des mittleren Flügels der ober-schlesischen Hochfläche ausmacht; die westliche Hälfte ist der Chelm mit dem Annaberger. Beide Hälften sind durch die Einsenkung von Tost (250 m) getrennt; hier hat die Eisenbahnlinie Beuthen—Oppeln ihren Übergang.

Die Tarnowitzer Höhen fallen nach Norden hin, nach Tarnowitz zu, ziemlich steil ab und machen daher von dieser Seite aus den Eindruck eines niedrigen Gebirgszuges, von der Beuthener Seite her erheben sie sich allmählicher und treten daher nicht so deutlich hervor. Immerhin überragen sie die Wasserscheide im Süden des Scharleyer Baches so erheblich, daß man die Beuthener Mulde, in Übereinstimmung mit dem Begriffe der Beuthener Erzmulde im geologischen Sinne, bis zu den Tarnowitzer Höhen rechnen kann. Die Eisenbahnlinie Beuthen—Tarnowitz durchzieht den südlichen, mehr zusammenhängenden Zug der Tarnowitzer Höhen in der Einsenkung von Radzionkau<sup>23)</sup> (Radzionków) — 300 m —; etwas weiter nördlich dagegen, südlich von Nakło<sup>24)</sup> (Nakło), mußte der dahinterliegende zweite Zug in einem tiefen Einschnitt durchbrochen werden, der die Schichten des Muschelkalkes deutlich bloßgelegt hat. Westlich von der Einsenkung bei Radzionkau steigt der Trockenberg<sup>25)</sup> (Sucha-Góra), der lange für die höchste Erhebung galt, bis zu 352 m an, südwestlich davon liegt der etwas niedrigere Silberberg<sup>26)</sup> (Góra-śrebrna).

---

<sup>19)</sup> bis <sup>24)</sup> Liegen im abgetrennten Ostoberschlesien.

Die höchste Erhebung der Tarnowitzer Höhen ist der Pfarrberg<sup>27)</sup> (Góra-probostwa) — 357 m —, im Osten von Radzionkau im südlichen Höhenzuge, der von Radzionkau bis Deutsch-Piekar<sup>28)</sup> (Wielkie-Piekary) reicht, im Kapellenberge von Wielkie-Piekary sich noch bis zu 315 m erhebt und sich jenseits der Brinnitza auf kongreßpolnischem Gebiete noch deutlich verfolgen läßt. Im Norden von diesem zusammenhängenden Zuge sind noch als bemerkenswerte Einzelerhebungen zu nennen der Weinberg<sup>29)</sup> (Góra wirna) bei Koslowagóra<sup>30)</sup> (350 m) und der Ruinenberg<sup>31)</sup> (Góra-gruzy) bei Neu-deck<sup>32)</sup> (Świerklaniec) — 330 m.

Im Osten von Beuthen (Roßberg) zieht sich ein Höhenrücken parallel der Siemianowitzer Landstraße, der früheren russischen Grenze zu, hin. Er ist durchgehend 300 m hoch und erreicht vor Bleischarley<sup>33)</sup> (Szarlej-Biała) 305 m; jenseits einer kleinen Einsenkung bei Birkenhain<sup>34)</sup> (Brzeżiny śląskie) erhebt er sich bei dem Beuthener Wasserturm wieder zu 304,7 m.

Von hier aus setzt sich die Grenze der Beuthener Mulde über Chorzów<sup>35)</sup> (320 m), Königshütte<sup>36)</sup> (Chorzów I) — 300 m —, Ober-Lagiewnik<sup>37)</sup> (Lagiewniki śląskie) — 303 m —, Lipine<sup>38)</sup> (Lipiny) — 315,5 m —, Godullahütte<sup>39)</sup> (Godula) — 303 m — bis nach Ruda<sup>40)</sup> (im Süden von Ruda 311 m) fort, wo die Hochfläche wieder das Beuthener Wasser erreicht.

Die Erhebungen im Süden von Beuthen sind also niedriger als die Tarnowitzer Höhen; erst jenseits des oberen Klodnitztales steigt die Hochfläche bei Nikolai<sup>41)</sup> (Mikołów) wieder zu 350 m empor.

In einer Entfernung von 12 km südwestlich von Beuthen liegt die größte oberschlesische Großstadt, Hindenburg, zu beiden Seiten des Beuthener Wassers, dessen Ufer innerhalb des Ortes nach Süden und Norden hin rasch aufsteigen. Der größere Teil der Stadt breitet sich südlich des Flußlaufes aus und wird von der Bahnstrecke Gleiwitz—Ruda—Śląsk<sup>42)</sup> und der Landstraße Gleiwitz—Chorzów I vom Westen nach Osten durchschnitten. Die polnische Grenze berührt den Süden der Stadt und wendet sich bei Zaborze-Poremba erst nach Norden und dann am oberen Beuthener Wasser nach Nordosten.

Hindenburgs „Fluß“ ist das Beuthener Wasser oder der Iser-Bach. In einer Länge von 4,5 km durchfließt er das Stadtgelände. Seine Breite beträgt 6,25 m, die Tiefe 0,30 m. Am Flußlauf, der nunmehr von Biskupitz geradegelegt worden ist, ziehen sich feuchte

<sup>27)</sup> bis <sup>41)</sup> Liegen im abgetrennten Ostoberschlesien.

<sup>42)</sup> Śląsk=polnisch Schlesien.

Wiesen hin, die vor der Regulierung, namentlich zwischen Hindenburg und Öhringen, Überschwemmungen ausgesetzt waren. Die sanft ansteigenden Ufer des oberen und mittleren Teiles dienen heute hauptsächlich dem Ackerbau. Durch dieses Tal zog sich am höhergelegenen Ufer die älteste bekannte schlesische Handelsstraße von Breslau, Brieg, Tost, Hindenburg, Beuthen nach Krakau und weiter nach Kiew<sup>43)</sup> hin. Die heutige Heinrichstraße, die alte Hauptstraße des früheren Dorfes Zabrze, bildete einen Teil der großen Handelsstraße.

9 km südwestlich von Hindenburg liegt Gleiwitz. Der weitaus größere Teil der Stadt erstreckt sich südöstlich des Flusses und wird von der Bahnstrecke Beuthen—Heydebreck durchschnitten. Im Südosten berührt die Landesgrenze die Stadt im Stadtteil Öhringen. Dieser Stadtteil zieht sich längs der Sosnitz (jetzt Öhringen)—Hindenburg Landstraße hin und reicht bis an den Stollengraben heran. Der Name Sosnitz der gegen 1300 mitten im Walde entstandenen Siedlung wird von sosna (Kiefer) hergeleitet. Die Altstadt liegt auf dem Ende eines ins Klodnitztal sich absenkenden Hügelrückens. Dieser Hügel wird von der Klodnitz und ihrem westlichen Nebengewässer, der Ostropka, an zwei Seiten eingefasst. Bevor dieser Talhang die Flußniederung erreicht, wölbt er sich zu zwei schwachen, länglichen Terrassen auf, um erst dann mit etwas stärkerem Gefälle zur Talniederung abzufallen. Diese zwei schwach ausgebildeten Längsrücken auf dem breiten Ausläufer des Hanges waren für die Anlage der Stadtmitte ausgewählt. So war Gleiwitz gegen Überschwemmungen gesichert, auch war dadurch eine verhältnismäßig gute Ausgangsstelle für den Übergang durch die breite, von Flußarmen der Klodnitz zerteilte Talauie geschaffen. Somit war eine natürliche Verstärkung der künstlichen Umwehrung erreicht. In der Kreuzung nordsüdlicher und ostwestlicher Wege liegt Gleiwitz als Flußübergangsstelle einer verhältnismäßig gut besiedelten Landschaft innerhalb des Beckenrandes des oberschlesischen Steinkohlengebirges.

### Untergrund und Wasserversorgung

Der Untergrund der Städte Beuthen, Hindenburg und Gleiwitz weist hauptsächlich Kohle auf. In der Beuthener Mulde sind vom Hangenden zum Liegenden vertreten: Alluvium, Diluvium, Tertiär, Muschelkalk, Buntsandstein, Röt und das karbone Steinkohlengebirge.

<sup>43)</sup> F. Rauers, Zur Geschichte der alten Handelsstraßen in Deutschland. Petermanns Mitt. 52. Bd. 1906. Übersichtskarte.

Das oberschlesische Kohlenbecken war bis zur Genfer Entscheidung das zweitgrößte Deutschlands und an Zahl und Mächtigkeit der Flöze von keinem anderen übertroffen. Die Flöze sind durch Sandstein-, Schieferton- und Konglomeratbänke, „das taube Gestein“, von einander getrennt und oft schon bei 100 m Tiefe 2 m stark. Die Schichten unseres Steinkohlengebirges werden in drei Gruppen gegliedert: die Mulden-, Sattelflöz- und Randgruppe oder Rybniker Schichten.

Die bemerkenswerteste Erscheinung des Untergrundes von Hindenburg und Gleiwitz ist die große, im westoberschlesischen Industriegebiet zunächst nordsüdlich verlaufende Gleiwitz—Orlauer<sup>44)</sup> Störungszone. Durch sie wird der Abbau der Kohle in diesem Gebiet gestört.

Am wichtigsten sind die 28 m mächtigen Sattelflöze, die zum Teil nach verdienten Staatsmännern und Bergleuten benannt sind und sich von Hindenburg bis Myslowitz in einem 7 bis 12 km breiten Zuge erstrecken.

Von der Trias ist bei uns Buntsandstein in einem schmalen Streifen rechts des Beuthener Wassers nachweisbar. Muschelkalk bildet die nördlich davon gelegene größere Platte, die von Mechtal ab reiche Zink-, Blei- und Brauneisenerzlager birgt. Obere Kreide und unterer Jura sind ebenfalls vorhanden. Nach Ferdinand Römer kann ferner eine allgemeine Bedeckung Oberschlesiens mit mittel- bis oberjurassischen Ablagerungen gefolgert werden<sup>45)</sup>.

Im Eiszeitalter schoben sich von Skandinavien her mächtige Gletschermassen bis in unser Gebiet vor, brachten aus dem Norden Felsstücke, „die Findlingsblöcke“, mit und lagerten sie in der Beuthener Gegend ab<sup>46)</sup>. Seit der Eiszeit ist unsere Landschaft im allgemeinen unverändert geblieben, da nach dem Abschmelzen der Gletscher dichter Pflanzenwuchs eine größere Abtragung durch Wind und Wetter verhinderte. Nur an den sandigen Stellen und im Flußtal traten Veränderungen ein. So wurden Sandmassen unweit der Bahn auf Biskupitz zu in Dünen aufgeweht. Das Beuthener Wasser wühlte sich immer tiefer in die weichen Erdschichten ein und führte in vielfach gewundenem, sich häufig änderndem Lauf Sand und Aulehm dem Klodnitztal zu.

<sup>44)</sup> Frech-Kampers, Schlesische Landeskunde. Breslau 1913. I. Abschn. S. 34.

<sup>45)</sup> Frech-Kampers, Schlesische Landeskunde. Breslau 1913. I. Abtlg. S. 60.

<sup>46)</sup> Frech-Kampers, Schlesische Landeskunde. Breslau 1913. I. Abtlg. S. 60.

Das östlich von der Orlauer Störung liegende Gebiet ist hinsichtlich des Untergrundes charakterisiert durch eine Sattelachse, die sich ostwestlich von Gleiwitz über Hindenburg, Siemianowice<sup>47)</sup> (Laurahütte) nach Kongreßpolen (Sosnowice) erstreckt. Dieser Sattel fällt nach Norden stärker ab als nach Süden. Vier kuppelförmige, orographisch unbedeutende Erhebungen<sup>48)</sup> wölben sich in diesem Sattel auf und werden 1. nach Hindenburg, 2. nach Chorzów I (Königshütte), 3. nach Siemianowice<sup>49)</sup> (Laurahütte), 4. nach Roßdzin benannt. Der eigentliche Untergrund Hindenburgs setzt sich zusammen aus Sandstein, Schieferton mit Kohle, Muschelkalk, Buntsandstein, Geschiebelehm, Sand und Ton. Reichlich sind auch vertreten kristalline Schiefer und Granit.

Dieser reich gegliederte Untergrund sowie der Bergbau bringen große Schwierigkeiten bezüglich der Wasserversorgung mit sich. Der größte Teil der zur Versorgung der Bevölkerung benötigten Wassermenge muß infolgedessen außerhalb des Bergbaugebietes gewonnen und demselben zugeleitet werden.

Gegen Ende des 17. Jahrhunderts bezog man das Wasser aus einer Quelle, die eine halbe Meile vom Stadtgebiet entfernt war. Noch schlimmer wurden die Verhältnisse in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts durch die verstärkte Ausdehnung des von Friedrich dem Großen geförderten Kohlenbergbaues. Da im Jahre 1826 durch Sachverständige das vollständige Versiegen der Beuthener Wasserbezugsquellen festgestellt wurde, beschlossen die Stadtväter, ein eigenes Wasserwerk auf der Promenade zu bauen. Dieses erst im Jahre 1865 gebaute Wasserhebewerk genügte jedoch nicht den Anforderungen, da es durch den Grubenbetrieb beeinträchtigt wurde; man war wiederum auf den Wasserbezug einer Grube angewiesen, und zwar war es die Karsten-Centrumgrube<sup>50)</sup>. Doch war das Wasser hygienisch nicht einwandfrei. Eine im Jahre 1897 ausgebrochene Typhusepidemie führte man auf den Genuß dieses Wassers zurück. Deswegen schloß man einen Wasserlieferungsvertrag mit der Rosaliengrube<sup>51)</sup>. Doch reichte die Wassermenge schon im Jahre 1907 nicht mehr aus und mußte im Jahre 1917 infolge starken Rückganges des Wasserzuflusses ganz eingestellt werden. Auch die Wassermengen

---

<sup>47)</sup> Liegt im abgetrennten Ostoberschlesien.

<sup>48)</sup> Frech spricht in „Schlesische Landeskunde“ S. 37 von Auftreibungen.

<sup>49)</sup> Liegt im abgetrennten Ostoberschlesien.

<sup>50)</sup> Siehe Anhang, Industriefläche der Stadt Beuthen.

<sup>51)</sup> Liegt im abgetrennten Ostoberschlesien.

aus den bergfiskalischen Pumpanlagen Adolf-Schacht und Zawadawerk konnten nicht mehr den Bedarf decken. Eine kleinere Besserung der Lage trat ein, als im Jahre 1912 der Wetterschacht der Karsten-Centrumgrube als Wasserhebwerk ausgebaut wurde. Im Jahre 1917 hatte der Magistrat die Versorgung mit Wasser aus dem bei Brzeziny<sup>52)</sup> gelegenen „Gott gebe Glück“-Schacht angebahnt. Durch die Genfer Teilung am 20. Oktober 1921 ging diese Bezugsquelle an Polen verloren. Die Weiterbelieferung Beuthens mit Wasser aus diesem Orte wurde durch den Genfer Vertrag völkerrechtlich festgelegt, bietet jedoch keine Gewähr für eine spätere Weiterversorgung aus bergbautechnischen Gründen. In Anbetracht dieser fast unhaltbaren Zustände entschloß sich die Stadtverwaltung im Jahre 1925, Wasser aus Bachweiler (Zawada) zu beziehen. Durch den Vertrag mit dem Wasserwerk Deutsch-Oberschlesien im Jahre 1925 ist für geraume Zeit die Wasserversorgung Beuthens sichergestellt worden. Da sich jedoch die Unzulänglichkeit der Wasserversorgung besonders im nördlichen Teile Beuthens stark bemerkbar machte, errichtete die Stadtverwaltung Beuthen einen neuen Wasserturm und setzte ihn im April 1936 in Betrieb.

Ähnlich wie in Beuthen gefährdete der Bergbau auch die Wasserversorgung der Stadt Hindenburg. Hinzu kam noch das rasche Anwachsen der Hindenburger Bevölkerung. Im Jahre 1891 war der Wassermangel in Zabrze so groß, daß die Besitzer der wenigen Brunnen das Wasser nur kannenweise gegen Bezahlung abgaben und die Eisenbahnverwaltung in Lokomotivtendern täglich 100 bis 120 cbm zuführen mußte. Erst der Anschluß an das staatliche Wasserwerk Bachweiler bei Peiskretscham führte eine Besserung der Hindenburger Wasserversorgung herbei. Bei Bachweiler hatten Bohrungen, die 1873 und 1875 zur Aufsuchung von Kohlenlagern niedergetrieben wurden, in 160 m Tiefe den Buntsandstein erreicht und überraschend reiche Wasservorräte erschlossen. Aus diesen Bohrlöchern floß seit her eine Wassermenge von 12 000 cbm in 24 Stunden ab.

Auf staatlich erworbenem Grunde wurde nun wenig östlich von Gutenquell der Tiefbrunnen gebohrt, der den westlichen Teil des Industriegebietes mit Wasser versorgt. Eine andere fiskalische Leitung versorgt von der Abwehrgrube aus Hindenburg mit Wasser.

Gleiwitz bezog bis zum Jahre 1901 das Wasser aus gegrabenen Brunnen aus dem Inneren der Stadt. Im Jahre 1901 kam ein Vertrag

---

<sup>52)</sup> Liegt im abgetrennten Ostoberschlesien.

mit dem Bergfiskus zustande, nach welchem aus dem staatlichen Wasserwerk Bachweiler etwa 5000 cbm Wasser täglich nach Gleiwitz zu liefern waren. Im gleichen Jahre wurde die städtische Wasserleitung mit Wassertürmen erbaut, und die alten Trinkwasserbrunnen wurden geschlossen. Der Wasserverbrauch im ersten Betriebsjahre<sup>53)</sup> betrug 1 266 111 cbm. Der Tagesdurchschnitt war im Jahre 1901 3471 und im Jahre 1914 6841 cbm. Die inzwischen eingeführte Kanalisation und die angeschlossenen Werksbetriebe haben aber noch den Wasserverbrauch gesteigert, so daß zum Beispiel am 22. Juli 1914 schon 8493 cbm abgegeben wurden. Es war demgemäß eine dringende Notwendigkeit, die Wasserversorgung der Stadt zu vergrößern. Nach verschiedentlich angestellten Bohrversuchen, die aber keine befriedigende Lösung brachten, wurden schließlich Bohrungen in Laband angestellt, die so günstig ausfielen, daß hier das neue Wasserwerk der Stadt errichtet wurde. Nachdem zunächst zwei Untersuchungsbohrlöcher von 195 m Tiefe hergestellt waren, die eine befriedigende Ergiebigkeit gezeigt hatten, wurden dann drei Bohrlöcher für den Wasserwerksbetrieb geschlagen. Das Bohrloch I befindet sich unmittelbar auf dem Grundstück der Maschinenstation, das Bohrloch II liegt am Dominium Laband und das Bohrloch III in dem Feldwege von Laband nach Rettach, letzteres in einer Entfernung von 3 km von der Pumpstation. Nach Inbetriebnahme der Bohrlöcher, welche elektrisch angetriebene Tiefbrunnenzungen haben, zeigte es sich, daß das Bohrloch II kein Wasser brachte, während Bohrloch I eine ständige Ergiebigkeit von etwa 100, und Bohrloch III von 420 cbm pro Stunde hat. Das Wasser ist schwach eisenhaltig und muß daher enteignet werden. Gleichzeitig sind auch Spuren von freier Kohlensäure zu beseitigen. Das geschieht durch eine Enteisungsmaschine in Verbindung mit Marmor-Kiesfiltern. Das Wasser sammelt sich in einem 500 cbm fassenden Reinwasserbehälter und wird von hier durch Hochdruckzentrifugalpumpen angesaugt und nach Gleiwitz gedrückt. Die Stadt Gleiwitz hat also mit den 5000 cbm, die aus Bachweiler kommen, täglich 17 000 cbm Wasser zur Verfügung. Es besteht jedoch eine Erweiterungsmöglichkeit, indem in einer Entfernung von 2 km von Bohrloch III noch ein weiteres größeres Bohrloch geschaffen werden kann. Für absehbare Zeit ist daher der Wasserverbrauch der Stadt Gleiwitz gesichert.

---

<sup>53)</sup> Buch der Stadt Gleiwitz. S. 35.

## Überblick über die Geschichte von Beuthen, Hindenburg und Gleiwitz

Da eine Stadtsiedlung nicht nur durch die physiographischen Verhältnisse bedingt ist, sondern auch durch ihre historische Entwicklung, soll im folgenden ein stadtgeschichtlicher Überblick der Städte gegeben werden mit besonderem Hinweis darauf, inwieweit die geschichtliche Entwicklung der Städte das Gesamtbild beeinflußt hat.

Beuthen, der alte Ortsteil Zabrze (aus dem das heutige Hindenburg hervorgegangen ist) und Gleiwitz wurden ungefähr zu derselben Zeit gegründet. Während Beuthen und die Stadtteile des heutigen Hindenburg ihre Entstehung hauptsächlich dem Bergbau verdanken, ist für die Anlage von Gleiwitz die günstige Verkehrslage an den alten Handelsstraßen<sup>54)</sup> von Bedeutung. Alle drei Städte haben seit Ende des Weltkrieges ein ähnliches Schicksal aufzuweisen; einmal den Verlust des kaufkräftigen Hinterlandes und des Siedlungsgeländes, ferner die hiermit zusammenhängende, notwendig gewordene Umstellung der Industrie und die Schaffung neuer Verkehrsverbindungen nach den Teilen der Stadt, in denen die Grenze eine Neubesiedlung zuläßt.

Über die Gründung der Stadt Beuthen sind keine Urkunden vorhanden. Es können darüber nur Vermutungen und Folgerungen aufgestellt werden. Um das Jahr 1020 soll ein polnischer König an der Stelle, wo heute unser Beuthen steht, ein Jagdschloß erbaut haben. Wahrscheinlich handelt es sich um Boleslaus I.

Da sich zum Unterhalt dieses Schlosses (Burg, Kastells) auch Ackerbauern, Jäger, Bienenzüchter und allerlei Handwerker ansiedelten, so entstand nach und nach ein polnischer Marktflcken. Dieser ist der Sitz des Kastellans — Burggrafen — geworden. Neben diesem polnischen Marktflcken wurde die deutsche Stadt Beuthen nach Magdeburger Recht im Jahre 1254 angelegt.

Beuthen<sup>55)</sup> in Oberschlesien wird in den Urkunden genannt a) polnisch: Bythom, Bytom, Byti, Büthum; b) lateinisch: Bithomia, civitas bythomiensis; c) deutsch auch noch Ober-Beuthen, im Gegensatz zu Nieder-Beuthen oder Beuthen an der Oder.

---

<sup>54)</sup> F. Rauers, Zur Geschichte der alten Handelsstraßen in Deutschland. Petermanns Mitt. 52. Bd. 1906. Übersichtskarte.

<sup>55)</sup> F. Gramer, Chronik der Stadt Beuthen. Beuthen 1863. S. 59.

Der Name kommt noch einmal vor als Schloß und Dorf des Geschlechtes derer von Quitzow in der Mark Brandenburg und als Beuthen-Wald bei Mittenwalde.

Bereits im 13. und 14. Jahrhundert ist in der Nähe von Beuthen Bergbau betrieben worden, und im Jahre 1519 war er infolge von Bleierzfunden auf den Höhen von Alt-Tarnowitz zu neuer Blüte gelangt. Ein Rückgang dieses Bergbaues war mit dem teilweisen Versiegen der Bleierzlager eingetreten, so daß in Verbindung mit den Wirren des Dreißigjährigen Krieges, zwei kaiserlichen Silberausfuhrverboten und dem Mangel an Geld der Bergbau zum Erliegen gekommen war. Dies wäre das wichtigste aus den ersten Zeiten des Beuthener Bergbaues.

Um das Handwerk zu fördern, gab Friedrich der Große im Jahre 1783 der Stadt 2620 Taler. Aus diesen Mitteln wurden Woll- und Leinwebereien sowie Tischlerwerkstätten in größerer Anzahl eingerichtet. Auch manche andere Zeichen eines beginnenden Aufschwunges fehlen nicht; so wurden beispielsweise das Minoritenkloster und die dazugehörige Kirche um- bzw. neugebaut.

Der wirkliche Aufschwung datiert jedoch erst seit der Wiederbelebung des Bergbaues durch Friedrich den Großen. Seinem Weitblick verdanken die Galmeibergwerke und die Zinkhütten ihren raschen Aufschwung. Was das Handwerk anbelangt, gab es im Jahre 1689 bereits 36 Tuchmacher. Die Beuthener Jahrmärkte gewannen an Bedeutung. Im Jahre 1863 zählte Beuthen bei einer Bevölkerung von rund 11 000 Köpfen 7 Innungen mit 192 Handwerkern als Mitglieder. Als 1831 bis 1832 in Oberschlesien die Pest wütete, wurde auch Beuthen schwer heimgesucht. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts setzte dann mit der außerordentlich raschen Entwicklung des Bergbaues und der Hüttenindustrie der schnelle Aufstieg der Stadt Beuthen ein.

Kriegsausbruch und Mobilmachung von 1914 brachten Beuthen aufregendere Stunden als vielen anderen Städten, da nur eine kurze Wegstunde entfernt die russische Grenze lag. Im September 1914 schlug Hindenburg in Beuthen in dem später nach ihm benannten Gymnasium sein Hauptquartier auf.

Revolution und Waffenstillstand gingen an Beuthen nicht spurlos vorüber. Von 1920 bis 1922 wurde die Stadt von den alliierten Truppen besetzt. Das Ergebnis der Volksabstimmung vom 20. März 1921 hatte eine überwiegende Stimmenmehrheit für Deutschland an den Tag gelegt. In der Stadt Beuthen wurden von 31 645 Stimmen

24 979 für Deutschland abgegeben. Schwer hatte Beuthens Bevölkerung unter den Polenaufständen zu leiden. Durch das Genfer Diktat hat die Stadt selbst ein Viertel ihres Bestandes verloren. Der 18 000 Einwohner zählende Stadtteil Friedenschütte (mit Schwarzwald- und Eintrachthütte), der von dem eigentlichen Weichbilde der Stadt abge sondert 3 km südlich liegt, fiel an Polen. Aber auch den engsten Gürtel des Stadtgebietes hat die Grenzziehung arg benagt. So liegt Beuthen heute gewissermaßen am Ende einer tief nach Südosten vorragenden, auf drei Seiten vom feindlichen Meere umspülten Landzunge. Im Nordosten des Stadtgebietes reicht die Grenze bis fast auf Steinwurfweite an die Häuser heran.

Wie schon erwähnt, ist für die Entwicklung der Stadt Hindenburg, ebenso wie für Beuthen, der Bergbau von großer Bedeutung gewesen und erklärt das schnelle Emporwachsen der Stadt. — Die früheste geschichtlich verbürgte Nachricht von Zabrze, dem Kristallisationskern des späteren Hindenburg, datiert aus dem Jahre 1260, ohne daß dabei der Name „Zabrze“ genannt wird.

Die Bedeutung des Namens „Zabrze“ können wir im Deutschen wiedergeben mit der Übersetzung „hinter dem Ufer des Baches“ (za brzegiem). Gemeint ist der Iser-Bach oder das Beuthener Wasser. Im Jahre 1260 wird zum ersten Male gesagt, daß bei Biskupitz, einem heutigen Stadtteil von Hindenburg (siehe Karte) Bergbau getrieben wird. Der rasch emporstrebende Bergbau brachte die Ansiedlung großer Menschenmassen in systematisch angelegten Arbeiterkolonien mit sich. Die Ausdehnung und bauliche Entwicklung wurden erst einheitlich im Jahre 1905 anlässlich des Zusammenschlusses der überwiegenden Arbeiterkolonien Klein-Zabrze, Alt-Zabrze, Dorotheendorf, Gutsbezirk Zabrze und Kolonie C der Gemeinde Zaborze zur Gemeinde Zabrze festgelegt.

In industrieller Hinsicht erlebte Zabrze um die Mitte des 19. Jahrhunderts eine Blütezeit, die bedingt war durch den Bau der ober-schlesischen Eisenbahn und die Industrie. Am 29. September 1922 ist der Landgemeinde Hindenburg das Stadtrecht zuerkannt worden, nachdem bereits die Gemeindevertretung Zabrze 1914 aus Dankbarkeit für die Errettung Oberschlesiens aus der Russengefahr den Beschluß faßte, den bisherigen Ortsnamen in Hindenburg (Oberschlesien) umzuwandeln. Auch die Besatzungszeit aus Anlaß der Abstimmung 1921 und die polnischen Aufstände zogen Hindenburg in Mitleidenschaft. 1927 wurden durch das Eingemeindungsgesetz die umliegenden Orte Zaborze, Biskupitz, Borsigwerk und Mathes-

dorf, die organisch an die Stadt heranreichten und zum Teil sogar ineinandergewachsen waren, eingemeindet.

Es kann gar keine Rede davon sein, daß Gleiwitz bereits um das Jahr 1204 eine blühende Stadt war, wie die erste hiesige Magistratschronik zu melden weiß<sup>56)</sup>. Da die Entstehungszeit der Stadt im engsten Zusammenhange mit der Frage nach dem Alter der Allerheiligenkirche behandelt werden muß, führte man zum Beweise dafür die Jahreszahl an, die noch heute am Südportal der Allerheiligenkirche zu sehen ist und verband mit der falschen Lesung (1204) alle möglichen Annahmen. Diese falsche Auffassung haben mehrere schlesische Geschichtschreiber, u. a. Fischer-Stuckart<sup>57)</sup>, Knie<sup>58)</sup>, Müller<sup>59)</sup>, Triest<sup>60)</sup> und Zimmermann<sup>61)</sup> übernommen. Bürgermeister Elsner schrieb sogar im Jahre 1758 an den König: „Die Kirche ist 1204 von der hl. Hedwig erbaut und fundiert worden“<sup>62)</sup>. Wie wir später sehen werden<sup>63)</sup>, bedeutet die strittige Jahreszahl nicht 1204, sondern 1504. Schon das Äußere der Kirche spricht für diesen Zeitpunkt.

Nach einer Urkunde vom Jahre 1273, die sich im städtischen Archiv befindet, wird Gleiwitz bereits als Stadt mit deutschem Recht (Magdeburger Recht) und deutscher Verfassung erwähnt. Es kann auch als sicher gelten, daß die Gründung im Anschluß an eine schon vorhandene dörfliche Ansiedlung vorgenommen wurde, entweder auf deren Gebiet selbst, oder, was wahrscheinlich ist, in deren unmittelbarer Nähe. Darüber, wann diese dörfliche Siedlung entstanden ist, läßt sich nichts Bestimmtes sagen. Möglich, daß sie schon bestand, als vor der Völkerwanderung der germanische Stamm der Vandalen im Gebiete der Oder ansässig war.

Nietsche nimmt an, der Name Gleiwitz habe sich aus dem slawischen Worte Chlew (Stall) entwickelt<sup>64)</sup>. Diese Ableitung findet

<sup>56)</sup> Magistratschronik von Gleiwitz, Nr. I, 1740—1868. Aus „Geschichte der Allerheiligenpfarrei in Gleiwitz“. Ein Beitrag zur oberschlesischen Geschichte von Dr. Kurt Kukowka.

<sup>57)</sup> Fischer-Stuckart, Zeitgeschichte der Städte Schlesiens. Schweidnitz 1918, Bd. III, S. 24.

<sup>58)</sup> J. Knie, Geographische Beschreibung von Schlesien. Breslau 1828. S. 18. Derselbe, Topographie von Schlesien. Breslau 1845. S. 156.

<sup>59)</sup> H. Müller, Vaterländische Bilder aus Schlesien. Glogau 1837. S. 56.

<sup>60)</sup> Felix Triest, Topographisches Handbuch von Oberschlesien. Breslau 1865.

<sup>61)</sup> Friedrich A. Zimmermann, Beiträge zur Beschreibung von Schlesien. Brieg 1783. Bd. XIII.

<sup>62)</sup> Elsners Brief an den König 1758. Staatsarchiv Breslau.

<sup>63)</sup> S. zu 62) S. 27.

<sup>64)</sup> Nietsche, Chronik von Gleiwitz, S. 32.

sich zwar auch in der alten Stadtchronik<sup>65)</sup>; aber es ist nicht ganz ersichtlich, ob der Verfasser persönlich diese Ansicht vertritt oder eine alte Tradition wiedergeben will. Im allgemeinen sind diese Aufzeichnungen sehr mit Vorsicht zu gebrauchen. Trotzdem scheinen andere wichtige Gründe diese Ansicht immerhin zu unterstützen. Es steht nämlich fest, daß die historische Heeres- und Handelsstraße<sup>66)</sup>, die von Breslau nach Krakau geht, seit jeher durch unseren Ort führte. Zwei Meilen südwestlich von Gleiwitz liegt das Dorf Stanitz, dessen Namen man von Stan — Halteplatz — ableiten will<sup>67)</sup>. Ebenso hätte Gleiwitz ein ähnlicher Halteort gewesen sein können, wo die Gespanne rasteten.

Ein Aufschwung begann erst wieder, als Gleiwitz mit der ganzen Provinz Schlesien im Jahre 1742 an Preußen kam. Damals hatte es etwa 1210 Einwohner und zählte 146 bewohnte Häuser und 100 Scheunen. Es gab mehrere Mühlen und Brauereien. Von den öffentlichen Gebäuden waren vorhanden: das Rathaus auf dem Ringe, die alte 1504 vollendete Pfarrkirche, das Pfarrhaus und die Schule gegenüber der Pfarrkirche. Der allmähliche Aufschwung, den die Stadt nach den Schlesischen Kriegen dank der Fürsorge des preußischen Staates nahm, wurde mit der Entwicklung der Eisenindustrie und des Kohlenbergbaues in Oberschlesien immer rascher und gewaltiger.

Im Jahre 1793 wurde mit dem im Jahre 1796 angeblasenen Koks-  
hochofen, dem ersten auf dem europäischen Festlande, die Eisen-  
gießerei der Königlichen Hütte in Gleiwitz eröffnet. — In den Jahren  
1792—1822 wurde der Klodnitzkanal angelegt, der jedoch den erhöhten  
heutigen Anforderungen in keiner Weise Rechnung trägt. Seine Auf-  
gaben wird im Jahre 1938 der Adolf-Hitler-Kanal übernehmen.

1845 wurde die Eisenbahnlinie gebaut, die von Gleiwitz vier-  
gleisig nach Westen führt.

Der Weltkrieg brachte auch Gleiwitz unruhige Zeiten. Während  
der Abstimmungszeit hatte Gleiwitz durch die fremde Besatzung und  
die Polenaufstände viel zu leiden, besonders durch den dritten Polen-  
aufstand in den Monaten Mai und Juni 1921 war es vollständig ab-  
geschlossen und glich einer belagerten Festung. So schmerzlich und  
verlustreich die Abtretung der wertvollsten Teile Oberschlesiens auf  
Grund des Genfer Diktates trotz der überwiegenden Mehrheit der für

---

<sup>65)</sup> Magistratschronik Nr. I.

<sup>66)</sup> F. Rauers, Zur Geschichte der alten Handelsstraßen in Deutschland. Petermanns Mitt. 52. Bd. 1906. Übersichtskarte.

<sup>67)</sup> Nietzsche, Chronik von Gleiwitz, S. 32.

Deutschland abgegebenen Stimmen für Oberschlesien und das ganze Vaterland ist, so bedeutete sie für die Stadt Gleiwitz die Entwicklung zum industriellen und kommerziellen Mittelpunkt des deutschgebliebenen oberschlesischen Industriebezirks.

Bemerkenswert ist in der Entwicklung der Stadt Gleiwitz die Eingemeindung der Ortschaften Steigern, Öhringen, Gröling und Richtersdorf im Jahre 1927.

## Die wirtschaftlich-industriellen Verhältnisse dieser Städte

### Handel und Industrie

Nachdem Beuthen im Jahre 1254 deutsches Recht erhalten hatte, hob sich auch rasch der Wohlstand der Bürgerschaft. Die Zahl der „freien“ Handwerker nahm zu. Es entwickelte sich der Kunden- und Marktverkehr. Beuthen, an der großen Straße<sup>68)</sup> zwischen Breslau und Krakau gelegen, stand besonders damals im Handelsverkehr mit Polen und Böhmen. Die Silber-Bleierzlager der näheren Umgebung eröffneten den Beuthener Bürgern und Gewerbetreibenden ergiebige Hilfsquellen. Die Stadt besaß bereits ihre Fleisch-, Brot- und Schuhbänke. Wollweber, Schreiner, Schneider, Töpfer, Brauer und Salzsieder übten schon ihr Gewerbe aus. Es entstanden die Zünfte. Als ältestes Gewerbe muß das der Schmiede angesehen werden.

Die Anfänge der Beuthener Industrie<sup>69)</sup> finden wir in der Zeit der Besiedlung Niederschlesiens auf Veranlassung der Liegnitzer Piasten mit deutschen Bauern, Handwerkern und Bergleuten. Einige dieser Einwanderer kamen bald nach Oberschlesien, das noch waldreich und äußerst spärlich bevölkert war. Die findigen Bergleute entdeckten bald in der Nähe der alten polnischen Siedlung Bytóm neben dem gewöhnlichen Brauneisenerz silberhaltigen Bleiglanz. Als bald setzte ein allgemeines Erzgraben ein. Zu den alten Bergleuten gesellten sich noch neu hinzugezogene thüringische, sächsische und fränkische Bergknappen. Sie erschlossen die Erzadern des Silberberges bei Blechówka<sup>70)</sup> und des Trockenberges<sup>71)</sup> und durch kunstvolle Schächte

<sup>68)</sup> F. Rauers, Zur Geschichte der alten Handelsstraßen in Deutschland. Peterm. Mitt. 52. Bd. 1906. Übersichtskarte.

<sup>69)</sup> Das Buch der Stadt Beuthen und Umgebung. S. 300—305.

<sup>70)</sup> und <sup>71)</sup> Liegen im abgetrennten Ostoberschlesien.

reiche Erzlager in der Morpie bei Mechtal, ferner bei Szarlej<sup>72)</sup>, Wielka-Dąbrowka<sup>73)</sup> (Groß-Dombrowka) und Chorzów<sup>74)</sup>. Das Zentrum dieser Fundstätten wurde Beuthen.

Wie wir in dem Abschnitt „Überblick über die Geschichte der Stadt Beuthen“ bereits erwähnt haben, ist der Erzbergbau im 17. Jahrhundert stark zurückgegangen. Im 18. Jahrhundert erfuhr er jedoch durch Friedrich den Großen eine Neubelebung. Im 19. Jahrhundert ist überwiegend Kohle gefördert worden, während zwei Industriezweige, nämlich Kohlen- und Zinkerzbergbau, vorherrschen.

Noch bis zu den siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts war der ganze oberschlesische Industriebezirk in nur zwei große Landkreise geteilt, Beuthen und Gleiwitz, von denen der Kreis Gleiwitz in sehr erheblichem Umfange landwirtschaftlichen Charakter trug. So kam es, daß Beuthen die eigentliche Metropole des oberschlesischen Industriebezirks wurde und diesen Charakter als Mittelpunkt des Kohlen- und Erzbeckens auch späterhin bis auf die heutige Zeit beibehielt. Die geographisch-zentrale Lage der Stadt als Mittelpunkt des oberschlesischen Industriebeckens hat zwar durch die Grenzziehung erheblich gelitten; Beuthen kann aber heute noch als wirtschaftlicher Kernpunkt der oberschlesischen Industrie betrachtet werden. Bei der Zunahme der Gruben und Hütten, welche die Stadt allmählich wie ein Gürtel einschlossen, wuchs naturgemäß die Arbeiterbevölkerung. Nach der Grenzziehung und den neuen wirtschaftlichen Aufgaben, die sich hiermit für die Stadt als Grenzort ergaben, wuchs die Bevölkerung in den Jahren 1919 bis 1924 trotz dem Verlust des Hinterlandes und Einschließung der Stadt durch die polnische Grenze im Osten, Süden und Norden um 19,4 v. H.

In den langen Friedensjahren vor dem Weltkriege hat sich der Stand der Gewerbetreibenden Beuthens in seiner wirtschaftlichen Bedeutung wesentlich gestärkt. Das sehr rasche Wachstum der Stadt, die Entwicklung der in Beuthens Umgebung ansässigen Industrie, der Eisenhütten, Kohlen- und Erzgruben verhalfen dem Handel und Gewerbe zum Aufstieg, ja sogar zur Wohlhabenheit. Der Aufschwung des Beuthener Gewerbes am Anfang des 20. Jahrhunderts war durch die günstige Lage der Stadt, die sie zum Kernpunkt des oberschlesischen Industriebezirks machte, bedingt.

In der neuesten Zeit ist ein gewisser Stillstand des industriellen Aufschwunges als Auswirkung der Grenzziehung im Jahre 1921 ein-

---

<sup>72)</sup> bis <sup>74)</sup> Liegen im abgetrennten Ostoberschlesien.

getreten. Der Grenzort Beuthen, der durch die Grenzziehung besonders schwer gelitten hat und von der früheren Regierung vernachlässigt wurde, bedarf in seinem Bestreben nach Neubelebung seiner Industrie und in seinem Ringen um neue Absatzmärkte der besonderen Betreuung der Regierung des Dritten Reiches. Deshalb hat der nationalsozialistische Staat seine ganze Kraft aufgewendet und helfend zugefaßt. Die gewaltigen Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen befreien dieses Gebiet vom schwersten sozialen Druck und haben einen kaum erwarteten Aufschwung der Industrie, des Bergbaues und der Landwirtschaft zur Folge. Der beschleunigte Ausbau der Oder zur vorbildlichen Schifffahrtsstraße, der Bau des Adolf-Hitler-Kanals und der Plan des Führers, der durch eine Autobahn von Beuthen—Hindenburg—Gleiwitz über Oppeln nach Breslau und damit den engen Anschluß an das Reich schafft, diese gewaltigen Aufbauwerke, die hier mit besonderem Nachdruck vorwärts getrieben werden, beweisen, daß der nationalsozialistische Staat die Hauptursache der Wirtschaftsnot, die Verkehrsferne, erkannt hat und sie um jeden Preis zu beseitigen gewillt ist.

Für die Notwendigkeit der Reichsautobahnen und des Adolf-Hitler-Kanals sprechen klare wirtschaftliche Erwägungen, die auf eine Förderung von Handel und Industrie, in den Grenzgebieten durch eine Beschleunigung des Verkehrs zwischen Erzeuger und Verbraucher hinzielen.

Der Chronist der Stadt Hindenburg verzeichnet schon das Jahr 1548 als das erste Datum bergmännischer Tätigkeit in diesem Orte. Die Anfänge der Hindenburger und Beuthener Industrie fallen also ungefähr in den gleichen Zeitraum. Man schürfte dort nach Blei und fand auch Eisenerzlager. Diese Erdschätze wurden nun verhüttet. 1774 wurden die ersten Hindenburger Hochöfen gebaut, 1790 ließ Friedrich Wilhelm II. den ersten Kohlenschacht Oberschlesiens in Hindenburg ausbauen und legte damit den Grundstein zur heutigen Königin-Luise-Grube, dem größten Bergwerk Ostdeutschlands und dem größten staatlichen Bergwerksbetriebe Preußens überhaupt. Die damit beginnende bergbauliche und industrielle Entwicklung in der näheren Umgebung des Ortes bildete den Ursprung seines raschen Wachstums. Im Jahre 1798 erfolgte die Anlage des Tiefschachtes der Königin-Luise-Grube. Die im Jahre 1775 von Friedrich dem Großen angelegten Kolonien Klein-Zabrze, Dorotheendorf und Mathesdorf verwandelten sich bald in Industriekolonien.

Die Geschichte der Berg- und Hüttenindustrie bestimmte naturgemäß die ganze wirtschaftliche und kulturpolitische Entwicklung der Stadt. Die Gemeinde Hindenburg vergrößerte sich mit der Ausdehnung ihrer Großindustrie. Nebenindustrien siedelten sich an, Handel und Verkehr wuchsen entsprechend der ständig zunehmenden Bevölkerungsziffer.

Um 1790 kamen die ersten Bergleute nach Zabrze. Um Alt-Zabrze mit seinen 32 Bauernhöfen, 10 Gärtner- und 135 Häuslerstellen entwickelte sich dann immer stärker das industrielle Zabrze mit der Donnersmarckhütte (damals 150 Arbeiter, heute die zehnfache Belegschaft), der Königin-Luise-Grube, einer Kesselfabrik, der Redenhütte und verschiedenen Koksanstalten.

Im Jahre 1829 zählten Alt-Zabrze 624, Klein-Zabrze 491, Dorotheendorf 73, das alte Hindenburg zusammen 1188 Einwohner; Mathesdorf 101, Zabrze 345, Biskupitz 415 Einwohner.

Im Jahre 1855 zählten die das heutige Hindenburg bildenden Ortschaften mit Zabrze 4623 Einwohner, sechs Jahre später war diese Zahl bereits auf 8239 angestiegen. Als 1905 zunächst die Gemeinden Alt-Zabrze, Klein-Zabrze, Dorotheendorf und ein Teil des Gutsbezirks Zabrze zur Landgemeinde Zabrze zusammengeschlossen wurden, betrug die Einwohnerzahl 54 238. Bei der im gleichen Jahre vorgenommenen Vereinigung des Gutsbezirks Zabrze mit der Gemeinde gleichen Namens zählte diese neue Gemeinde 25 885 Einwohner. Im Jahre 1915 wurde der Name des Ortes geändert und der des Beschützers und Befreiers der Ostgebiete während des Weltkrieges, des Generalfeldmarschalls von Hindenburg, angenommen. 1920 zählten Hindenburg, bestehend aus Alt-Zabrze, Klein-Zabrze und Dorotheendorf, 70 711, Mathesdorf 1829, Zaborze 26 211 und Biskupitz 16 044 Einwohner. Erst 1922 wurde die damals 67 200 Einwohner zählende Landgemeinde zur Stadt erhoben. Bei der Volkszählung am 16. Juni 1925 zählten die jetzt den Stadtkreis bildenden Gemeinden zusammen 121 382 Einwohner. Bis 1935, also innerhalb von 10 Jahren, hat sich die Einwohnerzahl der Stadt Hindenburg auf 131 225 erhöht. Seit der Eingemeindung im Jahre 1927 ist aus den einstigen Bauernhöfen und Industriekolonien eine Großstadt geworden. Es ist die größte Stadt Oberschlesiens. Das äußere Gepräge der Stadt Hindenburg ist das einer jeden großen Industriestadt, in welcher Verkehr, Handel und Gewerbe ganz unter dem Einfluß von ortsansässigen Riesenunternehmen stehen und die dem weitaus größten Teil der Einwohnerschaft Erwerb bieten.

Obwohl durch die vor der nationalen Umwälzung eingetretene Wirtschaftskrise und die damit verbundene Einschränkung industrieller Betriebe ein großer Teil der Arbeiter brotlos wurde, ringt sich heute doch wieder der Aufbauwille durch, und Handel und Gewerbe erfahren durch die allmählich durchgreifende wirtschaftliche Gesundung neuen Auftrieb.

Nach dem Stande vom 1. Juli 1935 gibt es in Hindenburg 5152 Kaufleute und Handwerker. Sie alle stehen ebenso wie der Arbeiter in einem harten Existenzkampfe, aber über allem Ringen steht die Zuversicht, daß die junge Großstadt auf dem durch die Kommunalverwaltung eingeschlagenen Wege gesunder Fortentwicklung und verkehrstechnischer Verbesserung auch das Ziel erreicht, alle noch vorhandenen wirtschaftlichen Nöte zu überwinden und als äußerster Eckpfeiler gegen den Osten im südöstlichsten Winkel des Reiches seiner Bevölkerung sozialpolitisch und volkswirtschaftlich eine gesicherte Zukunft zu erschließen.

Infolge des Genfer Diktats liegt Hindenburg nunmehr unmittelbar an der Grenze. Die neue willkürliche Grenzlinie trennt nicht nur auf der Erdoberfläche industrielle Werkstätten von ihren Rohstoffquellen oder ihren Weiterverarbeitungsbetrieben, sondern auch im Erdinnern sehr viele Stollen, die deutscher Fleiß in jahrhundertelanger unverdrossener Arbeit zur Bergung der Erdschätze gegraben hat. Gerade die Geschichte der Stadt Hindenburg und seine wirtschaftlich-industrielle Entwicklung liefern die Beweise für das jahrhundertelange Wirken deutschen Unternehmungsgeistes.

Verdanken Beuthen und Hindenburg ihren Ursprung dem Bergbau, so waren für die Gründung von Gleiwitz die großen Handelsstraßen<sup>75)</sup> des Mittelalters, die sich hier kreuzten, von Bedeutung.

Neben der Landwirtschaft blühte in Gleiwitz das Handwerk. Nach einem alten Grundbuche aus dem Jahre 1596 wohnten damals in Gleiwitz über 100 Handwerksmeister der verschiedensten Art. Fördernd für das Handwerk war namentlich der Zusammenschluß in Zünften und Innungen. 1609 ist der Bäckerinnung und 1610 der Schuhmacherinnung das Zunftprivileg verliehen worden. Mit besonderem Geschick wandten sich die Gleiwitzer Bürger der Tuchmacherei zu. Sie brachte nicht nur den eigenen Meistern sondern der ganzen Stadt Wohlstand. Die Entwicklung und das Wachstum der Stadt

---

<sup>75)</sup> F. Rauers, Zur Geschichte der alten Handelsstraßen in Deutschland. Peterm. Mitt. 52. Bd. 1906. Übersichtskarte.

und ihrer Wirtschaft wurden aber immer wieder gehemmt und gestört durch mannigfache Unglücksfälle, kriegerische Ereignisse und große Feuersbrünste. Was bisher erreicht war, wurde dadurch vernichtet. Die weitere Entwicklung war verhindert. Es mußte immer wieder von neuem angefangen werden.

All diese Bedrängnisse brachten eine starke Verschuldung der Stadt mit sich. Die Entwicklung zur Großstadt begann für Gleiwitz am Ende des 19. Jahrhunderts als Folge des raschen Emporstrebens des Steinkohlenbergbaues und der Eisenindustrie. In das Weichbild der Stadt selbst ist der Bergbau erst in letzter Zeit vorgedrungen. Gleiwitz war nie der räumliche Mittelpunkt des oberschlesischen Industriegebietes. Es bildet vielmehr das Eingangstor des Gebietes, an dessen Westrand sich die meisten Gruben und Hüttenwerke befinden.

Die Einwohnerzahl betrug um 1750 — aus diesem Jahre stammt der erste Stadtplan von Gleiwitz — etwa 250 Familien mit etwa 1250 Seelen. Die Städte des oberschlesischen Industriegebietes tragen ihr besonderes Merkmal in ihrem raschen Aufblühen in den letzten fünf Jahrzehnten. Allerdings reichen die Anfänge ihrer industriellen Entwicklung bis zum Ende des 18. Jahrhunderts zurück. Der rasche Aufschwung setzte aber auch in Oberschlesien, wie in ganz Deutschland, erst nach der Wiederaufrichtung des Deutschen Reiches im Jahre 1871 ein. Er zeigt sich besonders deutlich in dem schnellen Anwachsen der Einwohnerzahl. Im Jahre 1880, als Petersdorf und Trinnek noch nicht eingemeindet waren, zählte die Stadt Gleiwitz nur 15 000 Einwohner. Im Jahre 1897 ist Gleiwitz, nachdem im Jahre vorher die Vororte Petersdorf und Trinnek im Nordwesten und Südosten der Stadt eingemeindet worden waren, aus dem Landkreise Tost-Gleiwitz, der 1808 bei der Reorganisation der Verwaltung gebildet war, ausgeschieden und selbständiger Stadtkreis geworden. Am Ende des Weltkrieges war die Einwohnerzahl auf rund 67 000 gestiegen und ist in den nachfolgenden zehn Jahren besonders durch den Flüchtlingszustrom aus Ostoberschlesien 1922 um mehr als 20 v. H. bis auf fast 83 000 angewachsen. Als am 1. Januar 1927 die Eingemeindungen durchgeführt worden waren, war die Zahl 100 000 überschritten und Gleiwitz in die Reihe der Großstädte eingerückt. Das Stadtgebiet umfaßt heute 5633 ha 93 a<sup>76)</sup> mit 112 559 Einwohnern.

Durch Gleiwitz kamen all die Waren herein, die das reichbevölkerte Industriegebiet benötigte und auch die Rohstoffe, namentlich

---

<sup>76)</sup> Verwaltungsbericht der Stadt Gleiwitz für das Jahr 1933, S. 1.

Erze, die schon lange nicht mehr im Industriegebiet gewonnen wurden. Durch die Teilung Oberschlesiens, die der Stadt Nachteile mannigfacher Art durch den Wegfall des kaufkräftigen Hinterlandes brachte, ist aber die Bedeutung der Stadt im deutschgebliebenen Industriegebiet gewachsen. Sie ist dadurch zum Mittelpunkt des Industriegebietes geworden, daß die wichtigsten industriellen Unternehmungen ihre Hauptverwaltung nach Gleiwitz verlegt haben. Schließlich befinden sich ja auch große industrielle Unternehmungen im Weichbild der Stadt selbst. Der Bergbau hat im Laufe der Zeit gegenüber den Eisenhüttenwerken im wirtschaftlichen Leben der Stadt an Bedeutung gewonnen. Die Großindustrie hat das Handwerk nicht völlig verdrängen können. Man rechnet im Gegenteil wieder mit einem Anwachsen der handwerklichen Betriebe. In Gleiwitz haben wir zurzeit 15 Innungen. Die Zahl der Handwerkermeister dürfte 1000 betragen; im Verhältnis besonders zahlreich ist das Baugewerbe mit über 150 Betrieben, das mit Rücksicht auf die wieder neu einsetzende Bautätigkeit allgemein gute Beschäftigung hat. Der Handel liegt in Händen von rund 1100 Kaufleuten. Neben dem Kleinhandel hat auch der Großhandel sein Tätigkeitsfeld in Gleiwitz.

### Die Verkehrsverhältnisse

Mit der Zunahme der Entwicklung von Handel und Industrie schreitet die der Verkehrsverhältnisse in gleichem Maße voran. Seit der Zeit, da Oberschlesien in die Geschichte eintrat, seitdem die große Handels- und Heeresstraße<sup>77)</sup> von Hamburg über Breslau, Oppeln, Beuthen nach Krakau führte, hat Beuthen nie aufgehört, ein Verkehrspunkt erster Ordnung in Schlesien zu sein. Zwar gab es eine Zeit, da Beuthen durch eigene Schuld in den Hintergrund gedrängt zu werden schien, damals, als die erste oberschlesische Eisenbahnlinie infolge der Kurzsichtigkeit maßgebender Beuthener Bürger nicht über Beuthen sondern nach Kattowitz geführt und dorthin die Eisenbahndirektion verlegt wurde.

Alle Bevorzugung aber, die Kattowitz in der Folgezeit durch die Eisenbahndirektion erfuhr, konnte Beuthens Stellung als Brennpunkt des oberschlesischen Handels und Verkehrs auf die Dauer nicht erschüttern. Beuthen mußte bald darauf die Bahn erhalten, und in

---

<sup>77)</sup> F. Rauers, Zur Geschichte der alten Handelsstraßen in Deutschland. Peterm. Mitt. 52. Bd. 1906. Übersichtskarte.

rascher Folge kamen dann all die Linien, die heute in Beuthen als ihrem Knotenpunkt zusammenlaufen.

Schon in der Vorkriegszeit hatte Beuthen<sup>78)</sup> als Schnittpunkt der beiden internationalen Eisenbahnlinien  $\frac{\text{Dresden}}{\text{Berlin}}$  — Breslau — Oppeln — Heydebreck — Beuthen — Kattowitz — Myslowitz —  $\frac{\text{Warschau}}{\text{Krakau}}$  — Lemberg — Bukarest und  $\frac{\text{Berlin}}{\text{Stettin}}$  — Breslau — Kreuzburg — Tarnowitz —

Beuthen — Kattowitz, sowie der Strecken Oppeln — Beuthen, Kochlowitz — Beuthen, Radzionkau — Scharley — Beuthen unter den sechs großen Industrieorten Oberschlesiens den größten Personenverkehr aufzuweisen. Vor der Teilung Oberschlesiens führten sieben Hauptbahnlinien nach dem Reiche, heute nur noch zwei. Rechnet man noch die sechs strahlenförmig auslaufenden Straßenbahnlinien, die als elektrische vollspurige Überlandbahnen den Personenverkehr im Industriebezirk vermitteln und von denen vier in das jetzt polnische Gebiet führen, so kommt man zu Verkehrszahlen, die nur noch von Großstädten erreicht werden.

Aber erst die neue Grenzziehung, durch welche Beuthen Grenzstadt wurde, ließ den Personenverkehr außerordentlich ansteigen.

Die verkauften Fahrkarten betragen auf dem Hauptbahnhof Beuthen:

im Jahre	1922	3 029 137	Stück	im Jahre	1930	1 321 097	Stück
„ „	1923	4 268 924	„	„ „	1931	984 471	„
„ „	1924	2 307 233	„	„ „	1932	718 113	„
„ „	1925	2 031 886	„	„ „	1933	647 350	„
„ „	1926	1 638 302	„	„ „	1934	732 157	„
„ „	1927	1 661 938	„	„ „	1935	801 933	„
„ „	1928	1 601 007	„	„ „	1936	847 853	„
„ „	1929 <sup>79)</sup>	1 484 171	„				

Die Wirtschaftskrise der Systemzeit brachte einen Rückgang, während sich im Dritten Reiche wieder ein langsamer Anstieg bemerkbar macht.

<sup>78)</sup> W. Geisler, Wirtschafts- und Verkehrsgeographischer Atlas von Schlesien. Breslau 1932. Blatt 49. Das Buch der Stadt Beuthen. S. 140.

<sup>79)</sup> Deutsche Reichsbahngesellschaft, Reichsbahndirektion Oppeln, Oberschlesische Eisenbahnen. Bahnstatistik. Geschäftsjahre 1929/33. Die Feststellungen für die Jahre 1922/28 und 1934/36 erfolgten bei der Fahrkartenausgabe.

Auch die staatliche Schmalspurbahn, die den Güterverkehr innerhalb des Industriebezirks zwischen den Gruben und Hütten vermittelt, hat hier einen ihrer Knotenpunkte. Hierzu kam noch im Jahre 1913 die vollspurige städtische Straßenbahn nach Karf, Mechtal, Dombrowa, welche im Jahre 1932 bis nach Wieschowa geleitet wurde.

Ist nach dem Gesagten Beuthen<sup>80)</sup> mit Recht der Brennpunkt des deutsch-polnischen Verkehrs, so bedarf es doch noch weiterer Ausgestaltungen, um die Verkehrsverhältnisse zu vervollkommen. So ist es auf die Dauer ein unerträglicher Zustand, daß die aufeinander angewiesenen Städte Beuthen und Hindenburg ohne direkte Eisenbahnverbindung bleiben und der Verkehr auf dem großen Umwege über Gleiwitz erfolgen muß.

Die Hauptstrecke Breslau — Kreuzburg — Beuthen<sup>81)</sup> wird seit der Grenzziehung durch einen polnischen Korridor unterbrochen; doch ist bereits von seiten der Reichsbahn die Führung der Züge auf die neue Eisenbahnstrecke Brunneck<sup>82)</sup>—Klausberg—Beuthen umgeleitet worden.

Auf engem Raume sind in Hindenburg über 125 000 Menschen und eine große Industrie zusammengedrängt. Die Stadt leidet unter den Nachteilen einer ungünstigen Verkehrslage. Das Gebiet liegt im äußersten Zipfel des Reiches an der Landesgrenze. Hindenburg<sup>83)</sup> liegt seit 1845 an den Bahnstrecken Heydebreck — Myslowitz und Gleiwitz — Zaborze — Poremba. Nahe der Stadt führen die Linien Gleiwitz — Ludwigsglück — Beuthen und Gleiwitz — Makoszowy — Katowice — Ligota vorüber. Dem Personenverkehr Hindenburgs dienen der Hauptbahnhof und die Bahnhöfe Dorotheendorf und Ludwigsglück. Für den Grubenbetrieb sorgen die Schmalspurbahn, die Sandbahnen der Königin-Luise-Grube und der Borsigwerk-Ballestrem-schen Verwaltung. Nach der Genfer Entscheidung ist der Hindenburger Bahnhof Grenzbahnhof, dem die Paßkontrolle und Zollrevision obliegen. Die jetzige Bahnhofsanlage ist jedoch infolge des Grenzverkehrs dem Verkehrsandrang nicht gewachsen.

Außer der Eisenbahn dient noch ein weitverzweigtes Straßenbahn<sup>84)</sup>- und Autobusverkehrsnetz dem Verkehr. Die Autobuslinien von Hindenburg nach Beuthen und Klausberg sind im Jahre 1932

---

<sup>80)</sup> und <sup>81)</sup> W. Geisler, Wirtschafts- und Verkehrsgeographischer Atlas von Schlesien. Breslau 1932. Bl. 48—50.

<sup>82)</sup> Früher Brynnek.

<sup>83)</sup> W. Geisler, Wirtschafts- und Verkehrsgeographischer Atlas von Schlesien. Breslau 1932. Blatt 49, bearbeitet von A. Krzemien.

bzw. 1934 durch den erweiterten Ausbau der oberschlesischen Überlandbahnen abgelöst worden. Die Stadtviertel Hindenburgs, die nicht von den oberschlesischen Überlandbahnen berührt werden, sind durch städtische Autobuslinien erfaßt<sup>84)</sup>. Außerdem verkehrt ein Autobus von Hindenburg nach dem Gleiwitzer Stadtteil Öhringen.

Zahlreiche Landstraßen<sup>85)</sup> verbinden die Stadt Hindenburg mit ihren Schwesterstädten Beuthen und Gleiwitz, sowie mit den Vororten und Landgemeinden des wirtschaftlich abhängigen Hinterlandes. Ferner liegt Hindenburg an der 16,4 km langen oberschlesischen Reichsautobahn und wird demnach einen guten Anschluß an den neuen Gleiwitzer Industriehafen haben. Im Nordteil der Stadt ist das Schlußglied der Reichsautobahn Breslau — Beuthen/Oberschlesien. Des weiteren erfuhrt das umfangreiche Straßenbahnnetz, das bereits den Verkehr nach Beuthen und Gleiwitz erleichtert, im Südosten bis an die Landesgrenze Poremba führt und erst im Jahre 1934 auch nach Klausberg abgezweigt wurde, Anfang des Jahres 1936 eine neue Erweiterung nach der Südstadt Dorotheendorf.

Um einen Überblick über den starken Eisenbahnverkehr der Grenzstadt Hindenburg zu geben, führe ich im folgenden einen Bericht über die hier verkauften Fahrkarten an.

Die verkauften Fahrkarten auf dem Hauptbahnhof Hindenburg<sup>86)</sup> betragen:

im Jahre 1922	809 391	Stück	im Jahre 1930	642 160	Stück
„ „ 1923	827 909	„	„ „ 1931	501 573	„
„ „ 1924	1 065 389	„	„ „ 1932	373 685	„
„ „ 1925	774 276	„	„ „ 1933	321 898	„
„ „ 1926	738 316	„	„ „ 1934	345 579	„
„ „ 1927	763 721	„	„ „ 1935	371 073	„
„ „ 1928	793 523	„	„ „ 1936	378 756	„
„ „ 1929 <sup>87)</sup>	728 905	„			

<sup>84)</sup> W. Geisler, Wirtschafts- und Verkehrsgeographischer Atlas von Schlesien. Breslau 1932. Blatt 49.

<sup>85)</sup> Siehe Anhang, Verkehrsfläche der Stadt Hindenburg.

<sup>86)</sup> W. Geisler, Wirtschafts- und Verkehrsgeographischer Atlas von Schlesien. Breslau 1932, Blatt 48, bearbeitet von L. Jänecke.

<sup>87)</sup> Deutsche Reichsbahngesellschaft, Reichsbahndirektion Oppeln, Oberschlesische Eisenbahnen. Bahnstatistik. Geschäftsjahre 1929/33. Die Feststellungen für die Jahre 1922/28 und 1934/36 erfolgten bei der Fahrkartenausgabe.

Die günstige Lage im Klodnitztal und im Zuge der alten Völkerdurchgangsstraße<sup>88)</sup> von Osten nach dem Westen erhob Gleiwitz<sup>89)</sup> schon frühzeitig zu einem Verkehrsmittelpunkt. Besonders als Eisenbahnstation des Südostens gewann die Stadt sowohl im Nahverkehr wie auch im Durchgangsverkehr an Bedeutung. Über Gleiwitz laufen durchgehende Wagen von Warschau — Katowice nach Berlin und von Bukarest nach Berlin. Gleiwitz hat gute Schnellzugverbindungen mit Schlaf- und Speisewagen nach Polen, Rumänien und Österreich. Den Nahverkehr vermitteln die Züge Gleiwitz — Heydebreck — Neiße — Glatz, Gleiwitz — Heydebreck — Oppeln, Gleiwitz — Peiskretscham — Oppeln, ferner Gleiwitz — Beuthen und Gleiwitz — Hindenburg.

Durch den Besitz eines Flughafens hat die Stadt Gleiwitz sehr gute Verbindungen nach allen Richtungen des Reiches und ist dadurch dem internationalen Luftverkehr angeschlossen. Wie bereits erwähnt, beruht die Entwicklung der Stadt zum Kernmittelpunkt des ober-schlesischen Industriegebietes auf ihrer günstigen Lage. Von Gleiwitz, dem Mittelpunkt eines guten Straßennetzes, führen zahlreiche Verkehrsstraßen in das Land hinein und stellen die Verbindung mit den Nachbarstädten und dem Hinterlande her.

Ein weiterer seit Jahrzehnten gehegter Plan wird wahrscheinlich 1937 seiner Vollendung entgegengehen: Der Ausbau des Adolf-Hitler-Kanals; dadurch wird ohne Zweifel die ober-schlesische Wirtschaft gehoben werden und die Stadt Gleiwitz immer mehr in den Vordergrund treten. Der Hafen<sup>90)</sup>, der zwischen der heutigen Eisenbahnlinie Gleiwitz — Laband an der Klodnitz in dem Gelände hinter der Heintzemühle gebaut wird, soll in erster Linie dem Verladen der Kohle — man rechnet mit rund 3 Millionen Tonnen jährlich — in Kähne dienen, außerdem sollen hier die von Schweden kommenden Eisenerze, Benzol, die verschiedenen Erzeugnisse der Eisenindustrie, Stückgüter usw. umgeschlagen werden. Durch die mit dem Hafenbau zusammenhängende Konzentration des industriellen Wirtschaftslebens wird die Stellung der Stadt Gleiwitz als Mittelpunkt des ober-schlesischen Industriegebietes zweifellos erhöht werden. Dazu tragen noch bei: die Reichsautobahn Beuthen — Hindenburg — Gleiwitz, Gleiwitz

---

<sup>88)</sup> F. Rauers, Zur Geschichte der alten Handelsstraßen in Deutschland. Peterm. Mitt. 52. Bd. 1906.

<sup>89)</sup> W. Geisler, Wirtschafts- und Verkehrsgeographischer Atlas von Schlesien. Breslau 1932. Blatt 49.

<sup>90)</sup> Man vergleiche die Karte „Die räumliche Entwicklung der Städte Beuthen, Hindenburg und Gleiwitz“.

als größter Güterbahnhof des Südostens, ferner gute Straßenbahn- und Autobusverbindungen.

Wie stark der Eisenbahnverkehr ist, ersieht man aus nachstehender Tabelle:

Die verkauften Fahrkarten auf dem Hauptbahnhof Gleiwitz betragen:

im Jahre 1922	2 052 102	Stück	im Jahre 1930	1 235 968	Stück
„ „ 1923	3 944 941	„	„ „ 1931	1 011 977	„
„ „ 1924	1 807 645	„	„ „ 1932	802 142	„
„ „ 1925	1 627 723	„	„ „ 1933	738 762	„
„ „ 1926	1 591 709	„	„ „ 1934	811 063	„
„ „ 1927	1 471 839	„	„ „ 1935	821 829	„
„ „ 1928	1 568 963	„	„ „ 1936	867 417	„
„ „ 1929 <sup>91)</sup>	1 407 050	„			

### Die Reichsautobahn in Oberschlesien<sup>92)</sup>

Oberschlesien, im äußersten südöstlichen Winkel des Reiches gelegen, bedarf als wichtigster Industriebezirk der ostdeutschen Wirtschaft einer schnelleren und besseren Verkehrsverbindung nach den binnendeutschen Absatzgebieten und darüber hinaus nach Übersee.

Diese Verkehrsaufgaben zu erfüllen, dienen einerseits die Reichsautobahn und andererseits der Adolf-Hitler-Kanal.

Die Reichsautobahn Gleiwitz — Hindenburg — Beuthen<sup>93)</sup> bildet das erste Teilstück der Reichsautobahn, die von Gleiwitz weiter, an Brieg, Oppeln, Breslau, Liegnitz, Haynau vorüber, durch die Kreise Bunzlau, Sprottau, Sorau, Guben nach dem großen Ring um Berlin geht, von dem dann strahlenförmig die Reichsautobahnen nach dem Osten, Norden, Westen und Süden des Reiches auslaufen.

An einer noch auszuwählenden Stelle wird die Bahnstrecke eine Abzweigung über Görlitz, Dresden und auf diese Weise Oberschlesien eine noch kürzere Verbindung mit den mittel- und darüber hinaus nach den westdeutschen Märkten erhalten.

<sup>91)</sup> Deutsche Reichsbahngesellschaft, Reichsbahndirektion Oppeln, Oberschlesische Eisenbahnen. Bahnstatistik. Geschäftsjahre 1929/33. Die Feststellungen für die Jahre 1922/28 und 1934/36 erfolgten bei der Fahrkartenausgabe.

<sup>92)</sup> H. Griesel, „Bau der Reichsautobahn in Oberschlesien“ (in der „Deutschen Ostfront“ 1935, Sonderausgabe vom 13. Juli).

<sup>93)</sup> Man vergleiche die Karte der räumlichen Entwicklung der drei Städte Beuthen, Hindenburg und Gleiwitz.

Im einzelnen führt die Reichsautobahn in Oberschlesien von Gleiwitz-Petersdorf durch Gleiwitz-Gröling an Mathesdorf vorüber und längs der Hauptbahnstrecke über Ludwigsglück, Borsigwerk, zwischen Mechtal und Karf in die Hindenburgstraße nach Beuthen. Ihre Länge beträgt 16,4 km. In Oberschlesien begann der Bau der Reichsautobahn am 17. September 1934 mit dem ersten Spatenstich bei Petersdorf. Sie wurde Oktober 1936 bereits dem Verkehr übergeben.

Man wird in Zukunft praktisch erfahren, in welcher Weise sich die langersehnte Schnellverbindung für den Kraftwagenverkehr zwischen Oberschlesien und dem großen Verbrauchszentrum Berlin, dem Herzen des Reiches und darüber hinaus nach den Seehäfen und nach den westlichen Gebieten des Reiches auswirken wird.

Daß der Bau und die Fertigstellung der Reichsautobahn hier so schnell vorwärts gebracht werden konnte, ist dem großen Verständnis und Zusammenarbeiten aller hierfür in Frage kommenden Stellen zu verdanken. Man muß sich nur einmal vergegenwärtigen, welch erhebliche Schwierigkeiten dem Bau einer solchen Straßenanlage in dem oberschlesischen Bergwerksgebiet entgegenstehen, da oft Senkungen bis zu 10 Metern Tiefe auftreten. Bei der Reichsautobahn müssen derartige Senkungen vermieden werden.

Brückenbauten bezwecken, daß auf der Reichsautobahn keine Verkehrskreuzungen stattfinden, um den schnellen auf der Reichsautobahn sich abwickelnden Verkehr so gefahrlos wie irgend möglich zu gestalten. Somit werden die wichtigsten Wege und Straßen sowie die Eisenbahnen, Flüsse und Kanäle über- und unterführt. Die Reichsautobahn in Oberschlesien erhielt eine Breite von 15 Metern; um sie nach Möglichkeit dem senkungsfreien Gelände anpassen zu können, sind hier die Krümmungsradien etwas geringer als auf der von Gleiwitz nach Berlin führenden Strecke gehalten.

Alle wichtigen Verkehrspunkte wie die Städte Gleiwitz, Hindenburg und Beuthen sind durch Anschlußstellen mit der Reichsautobahn verbunden<sup>94)</sup>.

Weiter wird ein entsprechender Anschluß für den Gleiwitzer Hafen gebaut werden, damit das Beuthener und Hindenburger Gebiet an die großen Wasserstraßen der Oder angeschlossen wird.

Da das Unternehmen „Reichsautobahnen“ ein Zweigunternehmen der Deutschen Reichsbahn ist, so wird dadurch nach dem Willen des

---

<sup>94)</sup> Vgl. die Karte „Die räumliche Entwicklung der Städte Beuthen, Hindenburg und Gleiwitz“.

Führers der ungesunde Wettbewerb zwischen Kraftfahrzeug und Schienenweg, wie er in vielen anderen Ländern besteht, beseitigt und so auch für das Oberschlesische Industriegebiet die wirtschaftlichste Grundlage für den örtlichen und den Fernverkehr gesichert.

Jetzt nach Fertigstellung der Reichsautobahn Gleiwitz—Beuthen wird man an die Durchführung der Pläne, die für die Auflockerung der oberschlesischen Industriegrößtädte vorgesehen sind, gehen können.

Es wird nunmehr möglich sein, die industrielle Arbeiterschaft auf eigenem Grund und Boden, in Nebenerwerbssiedlungen, mehr seßhaft zu machen und sie so gegen die Gefahren der Erwerbslosigkeit bei einer Wirtschaftskrise besser zu schützen als bisher. Es ist deshalb erforderlich, außerhalb der Industriegebiete geeignete Landflächen hierfür bereitzustellen, um von diesen über die Reichsautobahnen schnell zu den Arbeitsstätten zu gelangen.

Nachdem die Reichsautobahn im oberschlesischen Industriegebiet in Betrieb genommen wurde, ist zu erwarten, daß nach Süden und Osten sich die umliegenden Länder mit ihren Verkehrsnetzen und mit dem Bau ihrer Autobahnen an das oberschlesische Reichsautobahnnetz anschließen werden. So wird dann Oberschlesien wieder die ihm als Grenzland geographisch und historisch zugewiesene Aufgabe lösen können, nämlich, eine Brücke und ein Durchgangsland zwischen den südöstlichsten Ländern und dem Herzen des Deutschen Reiches und seinen Märkten und Erzeugungsgebieten zu sein.

#### Bau des Endhafens des Adolf-Hitler-Kanals<sup>95)</sup> (Industriehafen)

Die Vorarbeiten für den Bau des großen Endhafens<sup>96)</sup> des neuen Adolf-Hitler-Kanals in Gleiwitz sind bereits im Jahre 1935 mit der durch den Hafenaufbau bedingten Verlegung der Klodnitz begonnen worden. Südlich ihres bisherigen Laufs wird die Klodnitz im Gebiet des geplanten Hafens ein neues Flußbett erhalten, das zum großen Teil parallel zum alten verlaufen wird. Die Klodnitz, die ja in ihrem Lauf durch die Stadt Gleiwitz bis zum Umspannwerk bereits reguliert ist, wird auf die Art vom Umspannwerk bis zum Ende des neuen Hafens

---

<sup>95)</sup> Vgl. „Deutsche Ostfront“, Gleiwitz 1935, Sonderausgabe vom 13. Juli.

<sup>96)</sup> Vgl. die Karte „Die räumliche Entwicklung der Städte Beuthen, Hindenburg und Gleiwitz“.

neu reguliert werden. Mit dieser Klodnitzregulierung mußte zuerst begonnen werden, weil die eigentlichen Hafendarbeiten erst nach Verlegung der Klodnitz begonnen werden konnten.

Sobald dann das neue Flußbett der Klodnitz gegraben ist, wird bereits an der Nordseite der verlegten Klodnitz eine neue Straße angelegt, die die Verbindung zwischen der Reichsautobahn und dem neuen Hafen herstellen soll. Die Stadtverwaltung Gleiwitz hat die Absicht, diese Straße — sobald die Finanzierung gesichert ist — noch bis nach Laband weiter auszubauen. Die Stadtverwaltung Gleiwitz will außerdem der Gleiwitzer Bevölkerung zum Ersatz für den später verschwindenden schönen Promenadenweg entlang dem Kanal einen neuen Promenadenweg längs der regulierten Klodnitz anlegen und gleich mit Bäumen bepflanzen lassen. Dieser neue Promenadenweg wird an der Südseite der verlegten Klodnitz entlang geführt und so breit werden, daß auch noch genügend Raum für einen Radfahrweg vorhanden ist.

Im Jahre 1936 ist bereits der notwendige Reichsbahnanschluß für den neuen Kanalhafen geschaffen worden. Um entsprechende Anschlußgleise vom neuen Hafen nach dem Gleiwitzer Güterbahnhof legen zu können, ist es notwendig, daß diese neuen Anschlußgleise von der Nordseite des Hafens durch eine Unterführung der Strecke Gleiwitz—Laband geführt werden, weil die zum Güterbahnhof führenden Schienenstränge auf der Nordseite der Strecke Gleiwitz—Laband liegen und die gesamte Schienenanlage nicht gut überquert werden kann. Diese Unterführung, die es also künftig ermöglichen wird, daß die Anschlußgleise des Hafens unter der Reichsbahnstrecke hindurchgeführt werden, ist gegenüber der Heintzemühle angelegt worden. Zugleich mit diesen Arbeiten ist ebenfalls im Jahre 1936 bereits mit dem Abtragen des gesamten Geländes, das für den geplanten Hafenbahnhof vorgesehen ist, begonnen worden.

Sobald diese Vorarbeiten erledigt sind, sollen dann die Gleisanlagen für den gesamten Hauptbahnhof gelegt werden und der Bau des Hafens selbst mit dem Bau der Ufermauern und der Krananlagen begonnen werden. Es ist vorgesehen, daß der Hafen, der zwei große und ein kleineres Umschlagbecken vorsieht<sup>97)</sup>, im Laufe des Jahres 1938 gleichzeitig mit dem neuen Adolf-Hitler-Kanal fertiggestellt wird. Er wird sich in seiner gesamten Länge von der bisherigen

---

<sup>97)</sup> Man ziehe Karte „Die räumliche Entwicklung der drei Städte Beuthen, Hindenburg und Gleiwitz“ zum Vergleich heran.

Schleuse 16 des Klodnitzkanals kurz vor Laband bis etwa in die Höhe von Lukasine erstrecken. Die beiden großen Hafenbecken werden je 600 m lang und jedes nach dem Ende zu etwas schmaler werden. So wird das nördliche der beiden Hafenbecken, das wegen seiner günstigeren Lage zur Eisenbahnstrecke als Kohlen-Umschlagbecken vorgesehen ist, an seinem Anfang eine Breite von 95 m und an seinem Ende eine Breite von 80 m haben. Das südliche Hafenbecken, das in erster Linie dem Umschlag von Gütern dienen soll, ist etwas schmaler und ist am Anfang 85 m und am Ende 70 m breit. Anschließend an das südliche Becken ist noch eine besondere Umschlagstelle für Kies und Baustoffe vorgesehen. Das dritte Hafenbecken (Sonderbecken) wird ausschließlich zum Umschlag von feuergefährlichen Stoffen angelegt und mißt in seiner Gesamtlänge lediglich 80 m, damit es gerade gut einen großen Kahn aufnehmen kann. Es liegt abseits von den anderen beiden großen Hafenbecken, damit es bei dem etwaigen Ausbruch eines Feuers sofort abgeschlossen und die Verbreitung des Feuers über den ganzen Hafen damit verhindert werden kann.

Die durchschnittliche Entfernung von den Hauptzentren des ober-schlesischen Industriebezirks, namentlich von den ober-schlesischen Kohlengruben, für die ja in erster Linie der gesamte Adolf-Hitler-Kanal mit seinem Endhafen in Gleiwitz angelegt wird, beträgt rund 20 Kilometer. Die ober-schlesische Kohle wird daher in Zukunft mit der Bahn und mit dem Kraftfahrzeug auf der Reichsautobahn bis zum Gleiwitzer Hafen befördert und dort umgeschlagen werden müssen. An sich hätte auch die Möglichkeit bestanden, den Adolf-Hitler-Kanal noch weiter mitten ins Industriegebiet hineinzuführen und den Hafen noch unmittelbarer an die Kohlengruben heranzulegen, aber bei dem Umfange des ober-schlesischen Industriegebietes hätte sich der unmittelbare Anschluß an den Hafen nur in den wenigsten Fällen wirklich praktisch durchführen lassen, so daß doch der größte Teil der Gruben nach wie vor auf den Bahntransport bis zum Hafen angewiesen gewesen wäre. Außerdem kommt hinzu, daß die Weiterführung des Kanals über Gleiwitz hinaus den gesamten Bau des Adolf-Hitler-Kanals und des neuen Hafens nicht nur unverhältnismäßig verteuert, sondern sogar in Frage gestellt hätte. Kurz vor Gleiwitz ist nämlich das Gelände verhältnismäßig eben und für die Anlage des großen Hafens durchaus geeignet. Von Gleiwitz ab steigt dann aber das Gelände nach dem Mittelpunkt des ober-schlesischen Industriegebietes hin unablässig an, so daß diese Höhenunterschiede bei der Weiterführung des Adolf-Hitler-Kanals durch mehrere große Schleusen

hätten überwunden werden müssen. Diese Geländeschwierigkeiten hätten eine sehr große finanzielle Belastung bedeutet, die in keinem Verhältnis zu dem erreichten Erfolge gestanden hätte. Man hat sich deshalb entschlossen, den Hafen vor Gleiwitz anzulegen und für entsprechende Anschlußgleise an das oberschlesische Industriezentrum zu sorgen.

## I I. Hauptteil

# Die räumliche Entwicklung der Stadt Beuthen

### Die bebaute Fläche

#### Grundriß

Nach der Betrachtung der Städte Beuthen, Hindenburg und Gleiwitz in wirtschafts- und verkehrsgeographischer Hinsicht will ich im folgenden einen Überblick über den Grundriß der Stadt Beuthen geben.

Beuthen war eine Burgsiedlung. Die ersten Anfänge der Stadt lagen in der Nähe der heutigen St. Margareth-Kapelle. Nach der Geislerschen<sup>98)</sup> Klassifikation fällt Beuthen unter die Städte ohne eigentlichen Kristallisationskern mit schematischem Grundriß. Beuthens Anlage<sup>99)</sup> läßt klar die Gitterform erkennen. Der älteste überlieferte Stadtplan geht auf das Jahr 1756 zurück. Die ganze Fläche wurde in viereckige Baublöcke geteilt. Ein Baublock blieb frei für den Markt. Von den Ecken des Marktes gehen im rechten Winkel je zwei Straßen aus. Die Bauplätze für die einzelnen Häuser erhielten durchgängig eine schmale Front nach der Straße zu, dagegen eine relativ beträchtliche Tiefe für Hof und auch Scheunen. Um den Markt herum wurden sie noch schmaler bemessen, damit recht viele Bürger diese günstige Lage ausnützen konnten. Von vornherein wurde der Stadtgrund vorsorglich weit abgesteckt, um künftigen Neubauten Platz zu lassen. Der Einfluß des Untergrundes zeigt sich in der verschiedenen Achsenlänge des Grundrisses, auch in dessen viereckigem Umriß. Die durch die Richtung der galizischen Handelsstraße<sup>100)</sup> bestimmte Nord—Südachse ist länger als die ostwestliche Achse.

Zwar meldet keine Urkunde, wann die Stadt ihre deutsche Anlage erhielt. Doch um 1230 wurde Beuthen mit Stadtmauern und Wällen umgeben und 1254 auf deutsches Recht gesetzt. An Hand der Unter-

<sup>98)</sup> W. Geisler, Die deutsche Stadt. Stuttgart 1924. S. 85.

<sup>99)</sup> F. Gramer, Chronik der Stadt Beuthen. Beuthen 1863. S. 3.

<sup>100)</sup> F. Rauers, Zur Geschichte der alten Handelsstraßen in Deutschland. Peterm. Mitt. 52. Bd. 1906. Übersichtskarte.

suchungen von J. Fritz<sup>101)</sup> läßt sich auf Beuthen das Gesetz anwenden, wonach ein urkundliches, die Stelle einer schriftlichen Quelle vollkommen ersetzendes Zeugnis vorliegt, wenn eine Stadt in Straßenzügen und Blockformen gerade Linien und rechte Winkel zeigt. Daraus erhellt, daß die Stadt nicht von selbst und planlos entstanden, sondern von dem Herrn des Grund und Bodens — hier wahrscheinlich von Boleslaus I. — absichtlich und planvoll gegründet ist<sup>102)</sup>.

Wenden wir uns nun zum Grundriß der modernen Stadt Beuthen. Hier begegnen uns drei Siedlungselemente: 1. Die Innenstadt als alter Siedlungskern; 2. eine Längsstraße (die Bahnhofstraße) mit zahlreichen Nebenstraßen und 3. die neueren Stadterweiterungen.

Die Innenstadt hat alle mittelalterlichen Formen des Grundrisses behalten. Als im Jahre 1810 die Stadtmauern fielen, baute man die Innenstadt und die Vororte planmäßig aus. 2. Die Längsstraße, die Bahnhofstraße und die Hohenzollernstraße als Parallelstraße verbinden den Bahnhofsvorplatz mit der Innenstadt. Zahlreiche Längs- und Querstraßen bilden das zweite Siedlungselement. 3. Die neu erstandenen Wohnviertel der Scharleyer, Königshütter, Laurahütter, Piekarer und Ostlandstraße ergänzen das Stadtbild als drittes Siedlungselement. Die Anlage des Beuthener Stadtparkes spricht für eine langsame Stadtausdehnung, die jedoch in der letzten Zeit durch eine rasche Bautätigkeit abgelöst wurde. Es war natürlich, daß zunächst die Landstraßen, die in die Stadt hineinführten, besiedelt wurden, wie beispielsweise die Scharleyer, Königshütter und Laurahütter Straße, wo ganze Häuserblocks neu entstanden. Als die Industrie eine schnelle Zunahme der städtischen Bevölkerung brachte, ging man von selbst von der linearen zur flächenhaften Stadterweiterung über. Der ungeahnt schnelle Zuwachs der Bevölkerung, hervorgerufen durch die hohe verkehrsgeographische Bedeutung der Stadt in neuester Zeit, brach mit der blockweisen schematischen Stadterweiterung und brachte die Bildung ganzer Stadtviertel, das Charakteristikum der Großstadterweiterung.

Der Umfang des Stadtgebietes der Stadt Beuthen<sup>103)</sup> betrug in ha

1900	1925	1927	1933
2266	1633	2624	3025

<sup>101)</sup> J. Fritz, Deutsche Stadtanlagen. Progr. Straßburg i. E. 1894.

<sup>102)</sup> P. J. Meier, Der Grundriß der deutschen Stadt des Mittelalters in seiner Bedeutung als Geschichtsquelle, Korrespondenzbl. des Gesamtvereines der deutschen Geschichts- und Altertumsvereine. 57. Jahrg. Berlin 1909. Sp. 105.

<sup>103)</sup> Aus „Verwaltung und Wirtschaft des oberschlesischen Industriegebietes“. 1934. Übersicht 2. S. 16.

Die längste Erstreckung (Luftlinie) beträgt in Beuthen <sup>104)</sup>		
von Ost nach West	von Nord nach Süd	überhaupt
zirka 7 km	zirka 5 km	zirka 10,5 km

Nach der Teilung Oberschlesiens nahm die Bautätigkeit<sup>105)</sup> infolge Zuströmens zahlreicher Flüchtlinge aus Ostoberschlesien ungeheuer zu. Die Wirkung dieser Verhältnisse auf das Stadtbild blieb nicht aus. Es fehlte namentlich an Zeit für die planmäßige Durcharbeitung des Baugeländes nach städtebaulichen Gesichtspunkten; deshalb war man bald bemüht, die Spuren einer lückenhaften Bebauung durch geschlossene Randbebauung zu verwischen. Mit dem im Jahre 1927 eingemeindeten Stadtteil Roßberg beginnt im Osten der durch Bruchfelder eingezwängte Ring, in teilweise nur 200 m Entfernung von der neuen Reichsgrenze begleitet. Die südliche Baubegrenzung wird von der Eisenbahnlinie Bobrek—Chorzów gebildet, während der Ring im Westen das Baugelände des Klein- und Großfeldes und im Norden das des Paniower Feldes umläuft, um sich in Roßberg zu schließen. Die Innenstraßen haben Asphaltpflaster. Das gegenwärtige Straßennetz im gesamten bebauten Areal liegt fest, nur dürfte es an wenigen Stellen engmaschiger werden. Die Geländeaufteilung nach linearem Schema ist für die Zukunft abgetan. Beuthens städtische Bauverwaltung ist heute von dem Gedanken geleitet, daß der Stadtplan ein Mosaik sei, welches aus vielen Teilchen besteht, die alle an richtiger Stelle sitzen müssen, wenn etwas Ganzes entstehen soll. Die verkehrsgeographische Bedeutung der Straßenführung werden wir später betrachten.

### A u f r i ß

Da man die große Fläche der Wohnhäuser nicht als eine Einheit betrachten kann, müssen wir eine Möglichkeit zur Differenzierung der Häusermassen suchen. Diese finden wir nach Geisler<sup>106)</sup> in der Angabe

<sup>104)</sup> Übersicht 3. S. 16.

<sup>105)</sup> Im Norden der Stadt entstanden die Bauten an der Großfeldstraße, am Birkenweg, am Ahornweg, am Rotdornweg, am Akazienweg, hinter der Fiedlersglückgrube die Bauten am Ludwigsfreudeweg, am Kapellenweg, Hedwigsweg, Nordweg, Kameradschaftsweg und Helenenweg, östlich der Fiedlersglückgrube die Bauten an der Heydebreckstraße und am Keithweg, im Süden die Bauten am General-Hoefler-Weg. Durch die im Jahre 1922 erfolgte Abtrennung des Beuthener Stadtteiles Friedenshütte mit 18 000 Einwohnern ging ein wertvoller Bestandteil der Beuthener Wohnfläche an Polen verloren.

<sup>106)</sup> W. Geisler, Die Großstadtsiedlung Danzig. 1918. S. 47.

der Höhe der Gebäude nach Stockwerken und in den verschiedenen Hausformen und Baustilen. Den Hauptbestandteil bilden die Etagenhäuser.

Die wenigen historischen Hausformen<sup>107)</sup> finden wir, und zwar nur in geringer Anzahl, in der Innenstadt. Bis in die Gegenwart hinein haben sich im Beuthener Stadtgebiet noch vier Haupttypen aus älterer Zeit erhalten: 1. Das Bürger- und Geschäftshaus im Zentrum; 2. das Bürger- und Handwerkerhaus in den „Ringstraßen“; 3. das Beuthener Patrizierhaus und 4. die mitteldeutsche Gehöftanlage in den Vorstädten.

1. Das Bürgerhaus an den Hauptverkehrsstraßen (Krakauer, Tarnowitzer und Gleiwitzer Straße) und am Ring hatte über dem Erdgeschoß einen Stock aufgesetzt und schloß nach oben hin mit einem verhältnismäßig geräumigen Satteldach ab (z. B. Ring 2, 3, 5, Gleiwitzer Straße 13, 15). Da die Traufseite zur Straße lag, verschwand die Giebelwirkung vollständig aus der Architektonik, und die Firstlinie lief in gleicher Höhe weiter zu den Nachbarhäusern. Die Zufahrt zu dem Hofraum war durch ein breites Tor mit vereinzelt gut ausgebauten Gewölben (zum Beispiel Kirchstraße 3) gegeben. Die Einheitlichkeit und ruhige Architektur der Kleinstadt der Biedermeierzeit wurde später auf das Empfindlichste unterbrochen. Die Straßenschilder erhielten den eigenartigen Typus des Durcheinanders, des Zusammendrängens und der Verzerrung in die Höhe: in ihnen kam der Rhythmus einer schnell aufwachsenden Stadt überall zur Ausprägung.

2. Eine ruhigere Fortentwicklung nahm das in abseitigen Gassen gelegene kleine Handwerkerhaus<sup>108)</sup>. Es besaß im allgemeinen nur ein Erdgeschoß, das ein nicht allzu spitzer Dachboden abdeckte. Da diese Häuser über mehr Raum verfügten, blieb der Giebel frei und erhielt durch eine kleine Abwalmung oder einen Halbwaln (Bismarckstraße 29) einen bestimmten Zeitausdruck. Die Giebelflächen waren mehr oder weniger durch Luken und Fenster durchbrochen. Das Erdgeschoß weist drei Teile auf: die Mitte nimmt ein von außen zugänglicher, durchführender Flur ein, von dem eine Holzterrasse nach dem Boden steigt. Die Außenfassade ist wie am Bürgerhaus dieser Zeit überhaupt einfach und sehr nüchtern gehalten. Übrigens hat diese Form des Bürgerhauses auch in den Dörfern des Beuthener Landes

---

<sup>107)</sup> W. Geisler, Die deutsche Stadt. Ein Beitrag zur Morphologie der Kulturlandschaft. Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde. 32. Bd. Heft 5. Stuttgart. S. 175.

<sup>108)</sup> Buch der Stadt Beuthen O.-S. Berlin-Halensee 1929. Dari-Verlag. S. 18.

(Randsdorf, Broslawitz) Verbreitung gefunden; in einzelnen Fällen ist ein Dachhäuschen eingebaut worden.

3. Neben diesen beiden Formen des Beuthener Bürgerhauses stand das Beuthener Landhaus, das Patrizierhaus des 19. Jahrhunderts. Während die älteren Gebäude dieser Art vereinzelt noch im Gebiet der alten Stadt anzutreffen sind, wurden sie von den fünfziger Jahren ab mit Vorliebe in dem Weichbilde aufgebaut und von gepflegten Garten- und Parkanlagen umgeben. Die Bauweise und die Erscheinung des Hauses selbst war durch die in dem Zeitgeschmack liegende Formgebung bestimmt. Durch eine gewisse Schwere, durch Gelassenheit und Vornehmheit, die diese Hausform besonders durch Nachahmung klassischer Stile zu erreichen sucht, fällt sie noch heute im Stadtbild da und dort auf (z. B. Klosterstraße<sup>109</sup>).

4. Die Bauernbevölkerung in den Vorstadtgebieten, z. B. in Roßberg, brachte in der Rückwanderung die mitteldeutsche Gehöftanlage mit. Vorn, mit dem Giebel nach der Straße zu, liegt das Wohnhaus, an das sich nach hinten die Stallungen anschließen. Dem Wohnhause gerade gegenüber steht auf der anderen Hofseite ein kleiner Wohnbau, der als Alt-Sitz, als „Auszugshaus“, Verwendung findet. Die Scheune trennt den Hof von dem dahinter liegenden Garten. Die mitteldeutsche Gehöftanlage finden wir an der Laurahütter Landstraße, Bergstraße, Piekarer Straße und Kaminer Straße.

Die neueste Zeit brachte Beuthen das Etagenhaus, zunächst die Hausform für das offene Bebauungsgelände. Das heruntergezogene Dach mit Giebel und anderen Abwechslungen bildet eine bessere Lösung der linearen Häuserfront als die oft häßlichen Schauseiten des Kasten- und älteren Etagenhauses<sup>109</sup>). Die Mehrzahl der Häuser ist zwei- oder dreistöckig<sup>110</sup>), doch finden wir auch hauptsächlich bei älteren Bauten einstöckige und bei Gebäuden neueren Datums vier- und mehrstöckige. Die bauliche Entwicklung, die man durch Erschließung neuen Geländes und durch Schaffung besserer Verbindung mit dem Kerne zu fördern bemüht ist, befindet sich noch in den Anfängen. Im Paniower Feld sind Baublöcke für den Villenbau, solche für geschlossene viergeschossige und solche für dreigeschossige<sup>111</sup>) Mittel- und Kleinwohnhäuser vorgesehen. Bemerkenswert für den augenblicklichen Stand ist es, daß gerade die Haupt-

---

<sup>109</sup>) W. Geisler, Die deutsche Stadt. Ein Beitrag zur Morphologie der Kulturlandschaft. Stuttgart 1924. S. 113.

<sup>110</sup>) Aus der Karte des Bauklassenplanes von Beuthen entnommen.

<sup>111</sup>) Aus dem Bauklassenplan der Stadt Beuthen entnommen.

straßen<sup>112)</sup> noch vereinzelt mit den alten niedrigen Häusern besetzt sind, zwischen denen hier und da solche neueren Stils emporwachsen. Wir können hier unmittelbar nebeneinander Häuser von fünf, vier und drei, ja zwei Geschossen beobachten, und es wird noch geraume Zeit vergehen, bis die alten Gebäude zum Abbruch und Neubau reif geworden sind. Wesentlich beeinflußt wird das Stadtbild durch die öffentlichen Gebäude und die imposanten Bauten der Trinitatiskirche an der Poststraße, der Marienkirche, der evangelischen Pfarrkirche, der Hyazinthkirche in Roßberg und der erst kürzlich errichteten Barbarakirche, die dem Stadtviertel zwischen Piekarer und Scharleyer Straße ihr Gepräge gibt.

Die Hauptbesiedlung im Nordwesten der Stadt erfolgt zur Zeit auf dem Klein- und Großfelde. Das Kleinfeld war namentlich für den Villenbau bestimmt, muß aber nun in einigen Teilen auch zur Befriedigung der Nachfrage nach mittleren Wohnungen in halboffener Bauweise bis zu drei Geschossen herangezogen werden. Die Flächen des Großfeldes erfahren teils geschlossene viergeschossige, teils halb-offene dreigeschossige Bebauung, die dem Bedürfnis nach Mittel- und Kleinwohnungen und der erforderlichen Einrichtung von Geschäftsräumen dienen soll. Durch die Aufschließung des Rococogeländes mit dem noch von den Schießständen der privilegierten Schützengilde belegten Baulande<sup>113)</sup> wird neben der Erstellung guter Mittelhäuser auch dem Bau von größeren Wohnungen Raum gegeben werden. Auch die Durchlegung der Mannheimer und Parkstraße wird es ermöglichen, neue Wohnquartiere zu schaffen. Eine Epoche besonders reger Bautätigkeit<sup>114)</sup> in Beuthen fällt in die Jahre 1927 bis 1936.

### Öffentliche Gebäude

Nach der Betrachtung der Stadt in Grundriß und Aufriß wenden wir uns den öffentlichen Gebäuden<sup>115)</sup> zu. In Anlehnung an Geisler<sup>116)</sup> will ich unter öffentlichen Gebäuden Verwaltungsgebäude, Kirchen, Schulen, Wohlfahrtseinrichtungen, politische und militärische Gebäude verstehen.

<sup>112)</sup> W. Geisler, Die Großstadtsiedlung Danzig. S. 56. 1918.

<sup>113)</sup> Siehe Buch der Stadt Beuthen. Dari-Verlag. Berlin-Halensee 1929. S. 56.

<sup>114)</sup> Siehe Karte: Die räumliche Entwicklung der Städte Beuthen, Hindenburg und Gleiwitz. Jahre 1927 bis 1936.

<sup>115)</sup> Die Wohnfläche ist auf dem Plan der Stadt Beuthen durch Raster gekennzeichnet (Anhang).

<sup>116)</sup> W. Geisler, Die Großstadtsiedlung Danzig. 1918. S. 59.

Die Verwaltungsgebäude zeigen das Bestreben, sich dem Kern zu nähern, weil sie von allen Stadtgegenden leicht erreichbar sein müssen. Außerdem war der für Bauzwecke zur Verfügung stehende Raum in Beuthen schon früher durch den Bergbau, besonders an der Peripherie der Stadt, stark eingeschränkt. In neuerer Zeit kam noch die Einengung durch die Landesgrenze hinzu.

Für das Landratsamt ist die Lage an der Kluckowitzer Straße in zweifacher Hinsicht zweckmäßig. Einmal führt die Kluckowitzer Straße nach dem alten Landkreis, und deshalb ist das Landratsamt für die Bewohner des Landkreises, deren Belange hier vornehmlich wahrgenommen werden, leicht erreichbar, zum anderen bildet das Gebäude, das zentral gelegen ist, ein markantes Baudenkmal Beuthens.

Bei dem Bau des Finanzamtes war ebenfalls die zentrale Lage ausschlaggebend.

Von Bedeutung für die Anlage der Kasernen ist die Richtung der Feldstraße nach der Landesgrenze.

Die Lage der früheren Schutzpolizeiunterkunft an der Friedrich- und Zeppelinstraße ergab eine schnelle Verbindung nach dem Norden und Westen der Stadt, während für die Gliederungen der Partei die frühere Humboldtschule gewählt wurde, um das Gebäude zweckmäßig zu verwenden.

Die Lage des Zivilgerichtes ist infolge des durch den Bergbau beschränkten Raumes, der für die Bebauung in Frage kommt, etwas abgelegen gewählt worden, während die Lage der Verwaltungsgebäude der industriellen Unternehmungen in unmittelbarer Nähe der Werksanlagen als zweckmäßig anzusprechen ist.

Den religiösen Belangen in Beuthen dienen neun Kirchen. Einige von diesen gehören zu den schönsten Baudenkmalern der Stadt, beispielsweise die Trinitatiskirche an der Tarnowitzer Straße. Sie ist im gotischen Stil erbaut und liegt inmitten prächtiger Grünanlagen. Um die Jahrhundertwende wurde die Hyazinthkirche erbaut. Durch ihre wuchtigen, monumentalen Formen und ihre imponierende Größe ist sie mit ihrem massigen Turmpaar das beherrschende Wahrzeichen des nordöstlichen Stadtteiles; der Stil weist strenge romanische Formen auf. Als barocker Prachtbau erscheint die evangelische Kirche am Klosterplatz.

An kulturellen Einrichtungen besitzt Beuthen das Konzerthaus mit Stadttheater an der Gymnasialstraße und das Museum am Moltkeplatz.

An sozialen Einrichtungen finden wir in Beuthen: das evangelische Altersheim und das vorbildlich eingerichtete Hallenbad mit Solbad. Das Gebäude weist 45 Wannensäler, ein Kindersolplanschbecken, Dampf- und medizinische Säler auf, wobei besonders die Natursole von der Carsten-Centrumgrube, die stärkste Sole Ostdeutschlands, zur Geltung kommt.

Weiterhin gibt es an sozialen Einrichtungen: das Krüppelheim zum Heiligen Geist, das Hygienische Institut, das Kloster zum Guten Hirten, das Knappschaftskrankenhaus, das Städtische Krankenhaus, das Robertusstift und das Waisenhaus.

Vorbildlich sind die Beuthener Schulbauten<sup>117)</sup>. Besonders eindrucksvolles Gepräge weisen auf: der Kuppelbau der Oberrealschule im romanischen Stil, am Kaiserplatz gelegen, und die in strengen Linien höchster Zweckmäßigkeit hervorstechende Baugewerksschule am Moltkeplatz. Renaissance- und Barockstil verkörpern sich in der Hochschule für Lehrerbildung an der Gutenbergstraße, während das Hindenburggymnasium in der Gymnasialstraße sich als schlichter roter Ziegelbau präsentiert.

## Die offene Fläche

### Straßen und Plätze

Die Stadt Beuthen ist durch den Bergbau eingengt. Die Straßen der Stadt Beuthen zeigen in ihrer Breite untereinander große Unterschiede. Außerdem sind die Breiten der einzelnen Straßen nicht in ihrer ganzen Länge gleich. Die breitesten Straßen finden wir im Zentrum. Diese Hauptstraßen werden besonders von der Süd—Nordachse<sup>118)</sup> bestimmt. Es sind folgende Straßenzüge: Kleinfeldstraße, Goethestraße, Ludendorffstraße, Parkstraße, Humboldtstraße, Gartenstraße, Bahnhofstraße, Poststraße, Piekarer Straße, Hohenzollernstraße, Gräupnerstraße, Feldstraße, Kluckowitzer Straße, Scharleyer Straße (zur Reichsgrenze). Weitere Hauptstraßen verlaufen ost-westlich, z. B. Hubertusstraße, Gymnasialstraße, Bergstraße, Gerichts-

---

<sup>117)</sup> 15 Volksschulen, eine städt. Mittelschule, das Staatl. Hindenburg-Gymnasium, das Staatl. Realgymnasium, eine Hochschule für Lehrerbildung, die Hitler-Oberrealschule, eine deutsche Oberschule, die Theresienschule (Schulkloster), eine Fachschule für soziale Berufe, eine Berufsschule, die Baugewerksschule und eine höhere Handelsschule.

<sup>118)</sup> Siehe Anhang, Verkehrsfläche der Stadt Beuthen.

straße, Kaiser-Franz-Josef-Platz, Gleiwitzer Straße, Krakauer Straße, Peiskretschamer Landstraße, Tarnowitzer Straße, Laurahütter Straße, Bismarckstraße, Gr. Dombrowaer Straße, Kasernen-, Kaminer Straße, Kurfürsten-, Breite, Elsterbergstraße, Stephanstraße, Redenstraße, Donnersmarckstraße, Gutenbergstraße.

Die Hauptverkehrsstraße Beuthens ist die Bahnhofstraße mit einem durchaus großstädtischen Gepräge. Hier reiht sich Geschäft an Geschäft. Sie verbindet den Bahnhofsvorplatz mit dem Kaiser-Franz-Josef-Platz. Die Citybildung ist also nicht innerhalb des alten Stadtkerns erfolgt, sondern liegt in der Stadterweiterung. Die Straßenbreiten und -längen ergeben sich aus folgender Tabelle:

Name der Straße	Länge	Breite	Bemerkungen
Bahnhofstraße	416 m	15 m	
Gymnasialstraße	488 m	15 m	
Dyngosstraße	896 m	15 m	
Lange Straße	459 m	10 m	
Gleiwitzer Straße	800 m	10 m	
Tarnowitzer Straße	648 m	20 m	Beim Gefängnis 20 m, vor Einmündung in den Ring 15 m
Bismarckstraße	1136 m	20 m	Am Stadtpark
Kaiser-Franz-Josef-Platz	168 m	31 m	An der Gerichts- und Gleiwitzer Straße, an der Bahnhofstraße 30m
Poststraße	80 m	20 m	
Piekarer Straße	1504 m	25 m	Am Hauptpostamt
Verbindungsstraße	80 m	15 m	
Gräupnerstraße	688 m	25 m	
Fleischerstraße	64 m	13 m	
Bäckerstraße	72 m	12 m	
Klosterstraße	56 m	11 m	Am Stadthaus
Schießhausstraße	184 m	15 m	Am Ringe

Der Ring hat eine Breite von 67,5 m und eine Länge von 112,5 m. Der Friedrich-Wilhelm-Ring ist je 55 m lang und breit.

Beuthens Straßennetz ist durch die Grenzziehung arg zerschnitten worden, und der Anschluß an das übrige Oberschlesien mußte auf der Strecke Beuthen—Gleiwitz erst durch eine besondere Umgehungsstraße geschaffen werden. Aber auch die Straßenverhältnisse innerhalb der Stadt, die immer stärker anwuchs, ließen viel zu wünschen übrig.

Wenn auch die Hauptverkehrsstraßen innerhalb der Stadt in Ordnung waren und ständige Verbesserungen erfuhren, waren gerade die Ausfallstraßen aus Beuthen in einem vielfach beklagenswerten Zustande. In diesem Jahre hat nun die Stadt mit Hilfe von Reichsmitteln den Ausbau dieser wesentlichen Straßen des Verkehrs begonnen. So wurde die Bergstraße ausgebaut, der im Zuge der Fernverkehrsstraße 119 eine besondere Bedeutung zukommt und die als Umgehungsstraße am Rande der Stadt den Verkehr innerhalb des Zentrums entlasten kann. Auch die großzügige Umpflasterung der Dyngosstraße im Zuge der Fernverkehrsstraße 5 (Richtung Oppeln—Breslau) liegt in derselben Linie. Der Anschluß der Reichsautobahn nach Beuthen ist bereits erfolgt.

In den letzten beiden Jahren sind die Gesamtausfallstraßen nach Ostoberschlesien ausgebaut worden; die Siemianowitzer Straße, die Hohenlinder Straße und die Ostlandstraße, die nach Tarnowitz führt. Im nächsten Jahre soll die Scharleyer Straße in ihrem Verlauf zwischen der Krakauer und der Elsbergstraße nach Möglichkeit abgeändert und umgepflastert werden. Hier verläuft der Hauptverkehr vom Süden nach dem Norden der Stadt. Verkehrstechnisch ungünstig liegt die Stadtwaldstraße, die vom Stadtteil Stadtwald abzweigt und die Straße Beuthen—Tarnowitz im Verlauf von Beuthen nach Stillersfeld usw. entlastet. Hier ist geplant, eine neue Straße auf dem nebenliegenden Damm auszubauen. Diese Straße bringt den Restkreis Tarnowitz, der jetzt zum Kreise Beuthen gehört, an die Stadt heran, so daß ihr eine besondere Bedeutung zukommt.

Der Hauptverkehr nach Ostoberschlesien geht über die Königshütter Landstraße, die sich in einem beklagenswerten Zustande befand. Seit Wochen wird hier bereits an einem großzügigen Ausbau gearbeitet. Der bisherige Tunnel der Straßenbahn wird zugeschüttet, und die Straßenbahnen der Verkehrsbetriebe Oberschlesien werden auf der neu ausgebauten Straße mit normaler Spurweite fahren. Die Straße wird bedeutend verbreitert. Die Bürgersteige werden ausgebaut. Hier wird auch ein Radfahrweg angelegt. Der auf der einen Seite verlaufende Graben erhält Rohrleitung.

Die Verbreiterungsstraße zum Stadion ist ebenfalls ausgebaut worden. Gleichzeitig hat man im Stadion einen großen Parkplatz angelegt, der allen Anforderungen gerecht wird. Außerdem ist nach Stillersfeld ein Radfahrweg angelegt worden. Es ist geplant, die Landstraße nach Schomberg, die ja darüber hinaus für den Verkehr nach Hindenburg und Gleiwitz von Bedeutung ist, in absehbarer Zeit zu

verbreitern und einen Bürgersteig auszubauen. Auch hier soll dazu ein Radfahrweg angelegt werden. Die bisher geleisteten Arbeiten an den Beuthener Ausfallsstraßen sind nur mit den Reichsbeihilfen möglich geworden. Auch für die weiteren Arbeiten, die im Interesse des Verkehrs unbedingt notwendig erscheinen, werden hoffentlich Reichsmittel zur Verfügung gestellt werden, da die oberschlesischen Grenzgemeinden von sich aus zu schwach dazu sind.

### Grünflächen und Sportanlagen

Beuthen hat als moderne industrielle Großstadt die Notwendigkeit, weite Grünanlagen<sup>119)</sup> entsprechend der steigenden Einwohnerzahl zu schaffen, rechtzeitig erkannt und eine großzügige Grünlandpolitik eingeleitet.

Gut angelegte Vorgärten verschönern das Stadtbild. Leider mußten Grünanlagen im Zentrum der Stadt der raschen Entwicklung des modernen Verkehrs und der Baulandnot zum Opfer fallen. Früher umkränzten schöne alte Akazien den Kaiser-Franz-Josef-Platz, die jedoch heute an diesem Brennpunkt des Verkehrs nicht gedeihen könnten, zugleich auch verkehrstechnisch unmöglich wären. Dafür hat die Stadt die Plätze an der Peripherie mit Grünanlagen bedacht. Große Plätze mit schönen Grünanlagen unterbrechen das Grau der Straßenreihen und sind, im Stadttinnern gelegen, eine schnell zu erreichende Erholungsstätte. Der Wilhelmsplatz ist mit seinen weiten Rasenflächen und der Sandgrube ein kleines Kinderparadies und ein behaglicher Ruheplatz für alle, denen ein größerer Spaziergang nicht möglich ist. Das dort errichtete Selbstschutzdenkmal erinnert an die tapfere Verteidigung Beuthens durch den oberschlesischen Selbstschutz in den Aufständen während der Abstimmungszeit. Zwei Minuten von der Beuthener City entfernt, mitten im lebhaften Geschäftsverkehr, liegt als friedliche grüne Insel der Kaiserplatz mit dem Reiterstandbild Friedrichs des Großen. Auch in den neueren Stadtteilen im Norden ist für Grünanlagen gesorgt. Der Kardinal-Kopp-Platz und der Reichspräsidentenplatz sollen gärtnerisch aufgeteilt werden. Eine größere Promenadenanlage stellt der Goethepark dar. Die ältesten Grünflächen im Beuthener Stadttinnern sind die alten Friedhöfe. Da die Friedhöfe früher an der Stadtgrenze angelegt wurden, zeigt der Mater-Dolorosa-Friedhof (Piekarer Straße), wie weit Beuthen heute

<sup>119)</sup> Buch der Stadt Beuthen. Dari-Verlag. Berlin-Halensee 1929. S. 46.

über seine ursprünglichen Grenzen hinausgewachsen ist. Mit ihren alten Baumriesen, halbverfallenen Gräbern und fast blinden Gedenktafeln können die alten Friedhöfe auf historischen und künstlerischen Wert Anspruch erheben.

In einem großen Bogen von Westen nach Osten liegen sieben Friedhöfe<sup>120)</sup>, von denen der evangelische Friedhof an der Promenade und der Mater-Dolorosa-Friedhof die ältesten sind. Der jüngste ist der östliche Roßberger Friedhof, auf dem der Gedenkstein für die 146 Opfer der Heinitzgruben-Katastrophe von 1923 steht, ein Symbol für das gefahrvolle Bergmannsleben.

Die schönste Grünanlage im Stadtinnern und über dieses hinausragend ist der Stadtpark, der 200 Morgen groß, an Größe und Schönheit zu den schönsten Parkanlagen Schlesiens zählt. Ihm verdankt Beuthen zum Teil seinen großen Zustrom von Besuchern. Malerisch zwischen den hohen Bäumen des Stadtparkes liegt die Schrotholzkirche, 1530 in Klausberg erbaut und 1901 nach ihrem heutigen Standort überführt. Besondere Anziehungspunkte im Stadtpark bilden das Bismarckdenkmal, der Bärenzwinger und der auf ehemaligen Schlacken- und Galmeihalden erstandene Aussichtsturm. Im Stadtpark liegen auch das Freischwimmbad, das Licht-, Luft- und Sonnenbad für Kinder. An den Stadtpark grenzt der Sportpark mit der Hindenburg-Kampfbahn mit Radrennbahn, Spiel- und Tennisplätzen. Diese Kampfbahn sah schon weit mehr als 100 000 Besucher.

Andere Sportplätze (das Gieschestadion an der verlängerten Dombrowkaer Straße, ferner die Sportplätze zwischen Tarnowitzer und Ostlandstraße, an der Gieschestraße, hinter der Aufschlußgrube, der Schulsportplatz am Stadtpark, zwei Sportplätze zwischen der Schmalspurbahn und dem städtischen Lagerplatz, zwei Sportplätze an der Heinitzgrube, ein Sportplatz an der Fiedlersglückgrube und der Polizeisportplatz hinter der Polizeiunterkunft) haben nur untergeordnete Bedeutung insofern, als sie Übungsplätze für bestimmte Sportvereine bilden.

Leider sind durch die Baulandnot<sup>121)</sup>, die wohl nirgends im Reiche größer ist als in Beuthen, im Stadtinnern die Entwicklungsmöglichkeiten für größere Grünanlagen beschränkt.

Die großen Möglichkeiten für die städtische Grünlandpolitik liegen daher im Außengebiet.

---

<sup>120)</sup> Siehe Anhang. Grünflächen und Sportanlagen, durch Raster ersichtlich.

<sup>121)</sup> Zu ersehen aus dem Bauklassenplan und der Karte der grubengefährdeten Gebiete.

Vom Stadtpark aus über das Stadion soll um die Stadt ein grüner Gürtel gelegt werden durch Bepflanzung des unterminierten Geländes, das für eine Bebauung nicht mehr tragfähig ist. Der unterirdische Abbau der rings um Beuthen liegenden Gruben ist jetzt schon so weit fortgeschritten, daß weite Flächen als ödes Bruchland dem Auge einen trostlosen Anblick geben. Es ist eine dankenswerte Aufgabe, hier eine Parkanlage entstehen zu lassen, die Beuthen den rauhen äußeren Charakter der Industriestadt nimmt und uns in eine Gartenstadt versetzt.

Hinter dem neuen evangelischen Friedhof im Norden ist die Anlage des Beuthener Zentralfriedhofes geplant. Die Beuthener Schrebergärten werden dadurch über diesen Zentralfriedhof hinaus durch eine Parkanlage mit dem Roßberger Friedhof und über diesen hinaus nach Osten mit den großen Roßberger Schrebergärten zu einem großen Naturschutzgürtel verbunden.

Da weite Gebiete Beuthens, wie schon erwähnt, infolge der Unterminierung durch den Bergbau als Baugelände ungeeignet sind, ist genug Raum zur Anlage von Schrebergärten vorhanden. Wir finden sie an der Hindenburger Kampfbahn, an der Großfeldstraße, im Norden zwischen den beiden Lehmgruben, an der Reitzensteinstraße, im Südosten zwischen Haupt- und Schmalspurbahn und südlich der Bergstraße.

### V e r k e h r s f l ä c h e<sup>122)</sup>

Seit der Zeit, da Oberschlesien in die Geschichte eintrat, war Beuthen stets ein Verkehrspunkt erster Ordnung in Schlesien. Nach der Grenzziehung stellt es den Ausgangspunkt der oberschlesischen Eisenbahnlinien nach dem Reiche dar. Die Eisenbahn mit ihrem Verkehr, ihren Gebäuden und Anlagen bildet den Hauptbestandteil der Verkehrsfläche.

Weiter gehören zur Verkehrsfläche: die Betriebsanlagen der Oberschlesischen Verkehrsbetriebe und der städtischen Straßenbahn, die fünf bzw. zwei Linien unterhalten, die Betriebsanlagen der Reichspost, die Hotels und Jugendherbergen sowie die Kongreßhalle.

Der alte Beuthener Hauptbahnhof genügte den an ihn gestellten Anforderungen nicht mehr seit der Grenzziehung, als Beuthen die Stellung im deutschoberschlesischen Eisenbahnverkehr einnahm, die früher Kattowitz innehatte.

---

<sup>122)</sup> Anhang. Die Verkehrsfläche ist auf dem Plan der Stadt Beuthen durch Raster gekennzeichnet.

War der frühere Beuthener Hauptbahnhof als Durchgangsbahnhof für die damaligen Verhältnisse ausreichend und zweckmäßig, so war der Neubau eines vergrößerten Bahnhofes für die Stadt Beuthen, die als End- und Zollstation eine größere Bedeutung erlangt hatte, notwendig geworden. Wir finden hier den einzigen Bahnhof Oberschlesiens, der eine große Bahnsteighalle besitzt. Sogar ein Hotel der Reichsbahn befindet sich im Gebäude. Mit seinen beiden zweckmäßig ausgebauten Empfangshallen, den Räumen für die Zollabfertigung und den sonstigen Anlagen wird der Bahnhof allen Anforderungen, die der heute gesteigerte Verkehr an ihn stellt, gerecht.

Weiterhin gehören zur Reichsbahn: der Bahnhof Beuthen-Stadtwald, der Eilgüterschuppen an der Hubertusstraße, Verkehrsamt I und II und das Betriebs- und Maschinenamt an der Gartenstraße, der Schmalspurbahnhof Roßberg an der Königshütter Landstraße und ein Verschiebebahnhof.

Die oberschlesischen Verkehrsbetriebe (Überlandbahnen) und die städtischen Verkehrsbetriebe sprechen mit ihren Gleisanlagen und zahlreichen Haltestellen deutlich für den regen Verkehr der Grenzstadt Beuthen. Das städtische Straßenbahndepot liegt an der Piekarer- und das Depot der oberschlesischen Überlandbahnen an der Scharleyer Straße.

Eine besondere Bedeutung für die Beuthener Verkehrsfläche hat die neue Kongreßhalle, die mit ihren festlichen Tagungsräumen und gediegenen Konferenzsälen 8000 Personen Platz bietet. Sie wurde am 5. Oktober 1935 erstmalig benutzt.

### I n d u s t r i e f l ä c h e

Wesentlich beeinflußt wird das Stadtbild durch die Industrieanlagen, deren Einteilung nach Art und Bestimmung und nach ihrer Lage zum Kern für uns von Interesse ist. Den Hauptteil der Beuthener Industriefläche<sup>123)</sup> bilden die Gruben.

Die im Beuthener engeren Bereich gelegenen Steinkohlengruben Hohenzollern, Heinitz und Karsten-Centrum sind erst in den siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts in Betrieb gekommen. Zu erwähnen ist noch die Deutsch-Bleischarley-Grube am Ostrande von Roßberg, die der Erzgewinnung aus dem deutschgebliebenen Feldesteil der polnisch gewordenen Bleischarleygrube dient.

---

<sup>123)</sup> Anhang. Die Industriefläche ist auf dem Plan der Stadt Beuthen durch Raster ersichtlich.

In der Nähe des Hauptbahnhofes liegt die Hohenzollerngrube<sup>124)</sup> mit ihrem 45 m hohen, ein Wahrzeichen der Stadt bildenden steinernen Turm im Süden an der Landstraße nach Schomberg. Die Heinitzgrube<sup>124)</sup> und die Preußische Hauptgrubenrettungsstelle sind im Süden der Stadt an der Königshütter Landstraße gelegen, das Zinkerzbergwerk Fiedlersglückgrube im Norden der Stadt an der Fiedlersglückstraße, das Steinkohlenbergwerk Karsten-Centrumgrube südwestlich vom Stadtpark im Westen der Stadt, die inzwischen stillgelegte Wilhelmglückgrube im Norden der Stadt hinter dem städtischen Straßenbahndepot, die ebenfalls stillgelegte Aufschlußgrube hinter dem Hindenburgstadion, die Ziegeleien im Norden, im Südosten die Deutsch-Bleischarleygrube, das modernste Erzbergwerk Deutschlands und im Norden das Steinkohlenbergwerk Beuthengrube. Beuthen hat an dem industriellen Aufschwung Oberschlesiens in der friderizianischen Zeit und bis in die achtziger Jahre des 19. Jahrhunderts in der Hauptsache als Zentrum des Zinkerzbergbaues Anteil gehabt. Von den zahlreichen in der Beuthener Stadtgegend in diesem Zeitraum im Betriebe gewesen Erzgruben bestehen nur noch die Fiedlersglückgrube, sowie die Neuhofgrube in Städtisch-Dombrowa. Die Anfänge dieser Gruben reichen etwa bis 1850 zurück.

Als der äußerste südöstlichste Zipfel des deutschen Wirtschaftsgebietes ist Beuthen durch seine Lage als Vorplatz des deutschen Außenhandels geeignet. Es stellt das Ein- und Ausgangstor für alle Waren von und nach den östlichen Randstaaten, nach Polen, der Tschechoslowakei, den Balkanländern und Kleinasien dar. Günstige Ausnahmetarife nach den deutschen Seehäfen tragen zur Hebung des Warenverkehrs bei. Der Aufstapelung von Waren dient die großzügige Warenlagerplatzanlage, die 450 000 qm umfaßt und mit 25 km Haupt- und Kleinbahnanschlüssen versehen, direkt am Beuthener Güterbahnhof gelegen ist. Auf den Lagerplätzen befindet sich auch ein Transit- und Zollfreilager. Die Stadt Beuthen ist mit der Reichshauptstadt durch den Großraum-Güterzug verbunden, der die Hohenzollerngrubenkohlen zu den Berliner Elektrizitätswerken bringt.

Ein Faktor von besonderer Bedeutung der Beuthener Industrie-  
fläche ist der Schlachtviehmarkt. Im Jahre 1934 wurden neue Erweiterungsbauten vorgenommen: Gebaut wurde eine große Rinderhalle und eine Erweiterung der Schweinehalle. Seit einem Jahre ist dadurch der Beuthener Viehmarkt derjenige geworden, der das ober-schlesische

<sup>124)</sup> Siehe Anhang, Industrie-  
fläche der Stadt Beuthen.

Industriegebiet beherrscht. In richtiger Würdigung dieser Tatsache wurde durch gesetzliche Regelung die Anlage zu einem Großviehmarkt erweitert. — Nicht unerwähnt dürfen bei der Betrachtung der Beuthener Industriefläche die städtischen Versorgungsbetriebe bleiben. Infolge der räumlichen Erweiterung Beuthens mußten sie vergrößert werden. Es sind die Kläranlage und der neue große Wasserturm. Den Güterbahnhof haben wir oben beim städtischen Warenlagerplatz erwähnt. Das Weichbild der Stadt enthält keine zusammenhängenden Industriezentren, nur an der südlichen Peripherie der Stadt bildet das Gelände der Hohenzollerngrube, der Heinitzgrube, das Gelände des städtischen Warenlagerplatzes mit zahlreichen Gleisanlagen und dem Beuthener Güterbahnhof ein konzentriertes Industriebild. Es ist ein Bild, das der Stadt Beuthen allerdings in hervorstechender Weise ihr Gepräge gibt. Die räumliche Anordnung der hier zahlreich vertretenen industriellen Unternehmen ist insofern als günstig anzusprechen, als die Gruben und Lagerplätze untereinander einerseits durch Gleisanlagen und mit der Hauptbahn andererseits zweckmäßig verbunden sind.

# Die räumliche Entwicklung der Stadt Hindenburg

## Die bebaute Fläche

### Grundriß

Wie wir bereits aus der Abhandlung der Geschichte Hindenburgs sahen, hat sich der Ort zunächst aus einer Anzahl von Dörfern entwickelt. Das Dorf<sup>125)</sup> ist eine naturproduzente Arbeitsgemeinschaft von gleichförmiger ungeteilter Arbeitsart, in dem auf weiten Pflanzflächen vor allem Nahrung geschafft wird. Die Stadt ist eine kulturproduzente Arbeitsgemeinschaft von mehrteiliger Arbeitsart. Auf eng begrenzten Bauflächen schafft der Bürger Kultur. Ihm obliegt die Kulturproduktion und die Kulturbewegung, das heißt die Erzeugung und beständige Verbesserung der Kulturgüter, sowie die Aufgabe, diese in Umlauf zu bringen und gegen die Naturgüter einzutauschen. Die Produktion ist eine materielle und ideelle. Für die Ortschaft Hindenburg war zunächst die Definition „Dorf“ am Platze. Noch heute zeigt die Heinrichstraße mit ihren zahlreichen Windungen und seitlichen Sackgassen die alte Dorfanlage. Hier steht auch eine Feldkapelle aus dem Jahre 1672.

Da die zur Heinrichstraße parallel laufende Hauptverkehrsader des gesamten Industriebezirks, die Kronprinzenstraße, den gesamten Verkehr und damit das Hauptaugenmerk auf sich zog, wurde die Heinrichstraße jahrzehntelang vernachlässigt. Die reichen Bodenschätze und der damit verbundene Aufschwung der Industrie zogen jedoch bald größere Menschenmassen heran. So verlor der Ort den ländlichen Charakter und wurde Arbeiterkolonie. Die Entwicklung vom Industriedorf zur Großstadt vollzog sich innerhalb weniger Jahre. In den letzten Jahren des vorigen Jahrhunderts drängten sich die Industriegemeinden Zaborze, Alt-Zabrze, Klein-Zabrze, Gutsbezirk Zabrze und Dorotheendorf so eng zusammen, daß sie wirtschaftlich ein geschlossenes Ganzes bildeten. Die heutigen Ortsteile Mathesdorf, Zaborze und Poremba einerseits und Borsigwerk und Biskupitz andererseits verdanken ihr rasches Aufblühen ihrer Lage an den alten

<sup>125)</sup> E. Hanslik, Biala, eine deutsche Stadt in Galizien. Wien 1909. S. 91.

Hauptverbindungsstraßen Gleiwitz—Hindenburg—Königshütte bzw. Gleiwitz—Hindenburg—Beuthen. Längs dieser Straßenzüge vollzog sich auch die allmähliche Verschmelzung mit dem eigentlichen Hindenburg. Der Stadtteil Dorotheendorf, dessen Gründung erst vor verhältnismäßig kurzer Zeit erfolgte, schloß sich an das Zentrum um so schneller an, als diese Kolonie in größerer Nähe lag und nur nach dieser Richtung Ausdehnungsmöglichkeit hatte. Die überstürzte Bauweise aber brachte es mit sich, daß die zusammenhängende gesamte Ortschaft nicht auch eine städtebaulich organische Einheit geworden ist. Diese Einheit künstlich zu schaffen, blieb der jüngsten Zeit vorbehalten. Die durch die Richtung der alten Heeresstraße<sup>126)</sup> Breslau—Krakau bestimmte Ost-Westachse ist länger als die nordsüdliche Achse. Von dieser Fernstraße bildete die bereits erwähnte Heinrichstraße einen Teil. Aus der bogenförmigen Anlage dieser Straße, die die Hauptverkehrsader des alten Ortsteiles bildete, ersehen wir die Entwicklung der Stadt aus dorfähnlichem Grundriß. Das Bild der modernen Stadt Hindenburg zeigt schematischen Grundriß.

Nach meinen Untersuchungen sind in Hindenburg drei Siedlungselemente zu erkennen: 1. der alte Ortsteil um die Heinrichstraße als alter Siedlungskern; 2. zwei Längsstraßen, die Kronprinzen- und Dorotheenstraße mit zahlreichen Nebenstraßen und 3. der in neuester Zeit künstlich geschaffene Kristallisationspunkt in der Ecke Kronprinzen- und Bahnhofstraße, das heutige moderne Geschäftsviertel, der Peter-Paul-Platz. Den Hauptfaktor in städtebaulicher Hinsicht bilden die Längsstraßen mit ihren Nebenstraßen. Das Gebiet der Innenstadt erscheint im Verhältnis zum Gesamtplan sehr klein. Mit dem Aufschwunge der Industrie und der damit verbundenen Bevölkerungszunahme erfolgte der Übergang von der linearen zur flächenhaften Stadterweiterung, und zwar vorwiegend im Gebiete der beiden Längsstraßen. So erstellte man längs der Kronprinzenstraße die Vorstädtische Kleinsiedlung<sup>127)</sup>, die Bergmanns- und Philippsiedlung, die SA-Siedlung und die Buntenhausen-Kolonie. Westlich der Dorotheenstraße entstanden die Siedlung „Heimattreu“, die Siedlung Süd und die vorstädtische Kleinsiedlung Küsteracker. Durch die Inbetriebnahme der städtischen Straßenbahn Hindenburg—Klausberg wurde der Norden

---

<sup>126)</sup> F. Rauers, Zur Geschichte der alten Handelsstraßen in Deutschland. Peterm. Mitt. 52. Bd. 1906. Übersichtskarte.

<sup>127)</sup> Die jeweiligen Zeiträume, in welchen diese einzelnen Siedlungen entstanden sind, sind aus der Karte: Die räumliche Entwicklung der Städte Beuthen, Hindenburg und Gleiwitz ersichtlich.

von Hindenburg, der bisher verhältnismäßig schwach bewohnt war, stärker erschlossen; durch die hierdurch geschaffene Verkehrsnähe war die Möglichkeit zur Errichtung einer neuen Siedlung gegeben. Es entstand die Siedlung der Deutschen Arbeitsfront am Bahnhof Ludwigsglück.

Folgende Tabelle gibt den Umfang des Stadtgebietes<sup>128)</sup> in den Jahren

	1900	1925	1927	1933 an.
	3764 <sup>129)</sup>	3767	4468	4405

Die längste Erstreckung<sup>130)</sup> (Luftlinie) beträgt in Hindenburg

von Ost nach West	von Nord nach Süd	überhaupt
zirka 8,5 km	zirka 7,5 km	zirka 9,6 km

### Aufriß

Wenn in wenigen Jahrzehnten aus kleinbürgerlichen Siedlungen und Arbeiterkolonien eine Großstadt wurde, so bedarf es keiner Frage, daß in einer solchen Ortschaft noch eine Riesenarbeit zu leisten ist, um dieses Gebilde in städtebaulicher Hinsicht zur vollen Bedeutung zu bringen. Die Stadt hat von sich aus einen Generalangriff gegen alles Kulturwidrige und Rückständige im Stadtbilde<sup>131)</sup> eingeleitet. Sie hat ganze Häuserreihen an der Ecke Kronprinzen- und Bahnhofstraße dem Erdboden gleichmachen lassen. Sie errichtete neue Gebäude, die der Stadt der Arbeit ein wesentlich freundlicheres Gepräge verliehen haben. In neuester Zeit wird auch das gesamte Gebiet zwischen Kronprinzenstraße und Reichsbahnlinie einer durchgreifenden Änderung unterzogen, unter anderem werden die alten Arbeiterhäuschen abgerissen, um modernen, den hygienischen Anforderungen entsprechenden Wohnhäusern Platz zu machen. Noch ist die große Umgestaltung von Straßenzügen, Häuserkomplexen und Platzanlagen nicht abgeschlossen. Aber Schritt für Schritt geht es weiter vorwärts, um allen Notwendigkeiten im Stadtbilde gerecht zu werden.

<sup>128)</sup> Aus „Verwaltung und Wirtschaft des oberschlesischen Industriegebiets.“ 1934. Übersicht 2. S. 15.

<sup>129)</sup> Das heutige Stadtgebiet Hindenburg bestand 1900 noch nicht. Von der angegebenen Fläche entfielen auf Gemeinden Alt-Zabrze 692, Klein-Zabrze 110, Dorotheendorf 64, Zaborze 498, Biskupitz 346, Mathesdorf 53; Gutsbezirke Alt-Zabrze 838, Zaborze 339, Biskupitz 825.

<sup>130)</sup> Übersicht 3. S. 16.

<sup>131)</sup> Deutschlands Städtebau Hindenburg. S. 22.

Was die Hausformen und Baustile in Hindenburg anbelangt, so finden wir im Zentrum, z. B. am Peter-Paul-Platz, in der Kronprinzen- und Dorotheenstraße, und zwar nach der Innenstadt zu, 1. das Bürger- und Geschäftshaus 2. die mitteldeutsche Gehöftanlage, die nach der Stadtgrenze zu überwiegt, 3. die in der Stadt verstreut liegenden ein- und zweistöckigen Häuser der Industriearbeiter, die ich als Industriehäuser bezeichnen möchte. Besonders sind diese in den Bezirken der großen Industrieanlagen wie beispielsweise der Donnersmarckhütte vertreten.

In bezug auf die Höhe der Häuser bietet Hindenburg<sup>132)</sup> wohl das unregelmäßigste Bild, das man sich vorstellen kann. Nähert man sich von Westen her auf der Kronprinzenstraße der Stadtmitte, dann kann man allenthalben häßliche Baulücken und kahle Brandmauern feststellen. In dem Aussehen der Gebäude gibt es zahlreiche, äußerst krasse Gegensätze. Eine städtebauliche Entwicklung konnte sich in diesem Ortsteile nicht durchsetzen. Überraschend wirkt jedoch der große Gegensatz, wenn man sich von der Heinrichstraße durch eine kurze Seitenstraße zur Kronprinzenstraße begibt. Hier steht uns eine andere Welt lebhaft vor Augen. Hier stehen die großen Geschäftshäuser und noch größere Wohnhäuser, Schulen, Banken, Kinos usw.

In den ersten Jahren nach Beendigung des Krieges wurden allgemein wenige Wohnungen geschaffen. Während der Besatzungszeit ruhte in Oberschlesien die Bautätigkeit fast völlig. Der Grund hierfür ist in der vollständigen Sperrung der Bauzuschüsse seitens der damaligen deutschen Regierung und in der politischen Unsicherheit zu suchen. Nachdem der im Jahre 1922 aus Ostoberschlesien erfolgte Flüchtlingszustrom das Wohnungselend ins Ungemessene gesteigert hatte, wurden zur Behebung der größten Wohnungsnot für die Flüchtlinge aus Reichsmitteln fünf Barackensiedlungen mit 345 Wohnungen errichtet. Zur weiteren Linderung der Wohnungsnot der Flüchtlinge sind unter Mitwirkung der Wohnungsfürsorge-Gesellschaft Oppeln mehrere Baugenossenschaften ins Leben gerufen worden, die sich mit dem Bau von Neubauwohnungen befaßten. Teils von Reich und Staat, teils von anderen öffentlichen Stellen sind die hierfür erforderlichen Mittel zur Verfügung gestellt worden. Die Stadt Hindenburg hat durch Abgabe von billigem Baugelände zur Durchführung dieses Wohnungsbaues erheblich beizutragen versucht.

Im Jahre 1927 wurden die von der damaligen Landgemeinde

---

<sup>132)</sup> Dem Bauklassenplan der Stadt Hindenburg entnommen.

Zaborze<sup>133</sup>) begonnenen Wohnungsneubauten am Schwarzen Weg, jetzt Kattowitzer Straße, mit 103 Wohnungen beendet. Ferner sind auf dem Lerchenweg ein Siebenfamilienhaus und auf der Reichsbankstraße ein Elffamilienhaus errichtet worden.

Die im Baujahr 1928 begonnenen städtischen Klein- und Kleinstwohnungen und die Reichswohnungen konnten erst im Jahre 1929 beendet und bezogen werden. Ferner wurden durch Errichtung von zwei Baracken an der Lehmgrubenstraße 28 Notwohnungen erstellt.

Das Wohnungsbauprogramm für 1929 und die kommenden Jahre sah unter anderem 120 städtische Kleinstwohnungen einschließlich der Wohnungen in der Stahlskelettbauweise und 150 Reichswohnungen vor.

Es wurden ferner auf der Steinstraße aus der früheren Bürobaracke 11 Notwohnungen geschaffen.

Während in den Jahren 1922 bis 1927 mehr der Flachbau verfolgt wurde, mußte man im Jahre 1928 und auch späterhin wegen der inzwischen gestiegenen Herstellungskosten zur dreigeschossigen Bauweise übergehen.

### Öffentliche Gebäude

In bezug auf öffentliche Gebäude<sup>134</sup>) stellt Hindenburg in doppelter Hinsicht eine Besonderheit dar. Einmal ist die Stadt, wie schon bemerkt, aus einzelnen Dörfern bzw. Kolonien entstanden. In einem Industriedorf aber beschränken sich die öffentlichen Gebäude außer der Kirche auf das Gemeindehaus, die Schule, das Postgebäude und den Bahnhof. Zum anderen bekommt die Stadt Hindenburg ihr besonderes Gepräge durch die Industrianlagen und die dazugehörigen Verwaltungsgebäude. Die erstgenannte Tatsache kann man daher überall im Stadtbilde aus dem offensichtlichen Mangel an repräsentativen Gebäuden ersehen. Die vorhandenen öffentlichen Gebäude weisen fast durchweg dörflichen Charakter auf. Schon der Hauptbahnhof, ein unmoderner und vollständig schmuckloser Backsteinbau, bildet für die zweitgrößte Stadt Schlesiens durchaus keine Zierde. Dasselbe gilt in noch verstärktem Maße von den übrigen vier an anderer Stelle genannten Bahnhöfen.

Das Hauptpostgebäude, das allerdings vor einigen Jahren einer durchgreifenden Erneuerung unterzogen wurde, genügt den An-

---

<sup>133</sup>) Verwaltungsbericht der Stadt Hindenburg. 1927/30. S. 56.

<sup>134</sup>) Anhang. Die öffentlichen Gebäude, die einen Teil der Wohnfläche darstellen, sind auf dem Plan der Stadt Hindenburg durch Raster gekennzeichnet.

sprüchen in keiner Weise. Selbst die Kirchen, von denen neun katholische und drei evangelische den religiösen Bedürfnissen Rechnung tragen, bieten dem Beschauer wenig Künstlerisches. Sie sind, mit einigen Ausnahmen, lediglich schmucklose Dorfkirchen. Das gleiche gilt von den 26 Volksschulgebäuden. Ansehnlichere Gebäude stellen die vier höheren Lehranstalten, das Hindenburg-Gymnasium, das Reitzenstein-Oberlyzeum, die Hitler-Oberrealschule und die Mittelschule dar.

Die angeführten Tatsachen würden Hindenburg als großes Dorf erscheinen lassen, wenn nicht, wie schon oben gesagt, die Industrie dem Ort einen besonderen Stempel aufdrücken würde. Der gesamte Osten und Süden werden von rauchenden Schloten und Fördertürmen beherrscht. Die Verwaltungsgebäude der Bergwerksdirektion an der Kronprinzenstraße und der Bergwerksinspektionen I und II kommen, obwohl sie an sich imposante Bauten darstellen, infolge ihrer Lage in Werks-Parkanlagen nicht ganz zur Geltung. Günstig beeinflusst wird das Stadtbild durch die Gebäude der Wohlfahrtspflege, so das Städtische Krankenhaus an der Hilgerstraße und das Knappschaftskrankenhaus an der Dorotheenstraße. In unmittelbarer Nachbarschaft des Letztgenannten liegt der Bau des Amtsgerichtes mit dem Gefängnis.

Im Gegensatz zu den eben genannten Gebäuden, die, wie wir gesehen haben, ihre Entstehung zum großen Teil noch dem alten Dorf zu verdanken haben und mehr oder weniger als Zweckbauten gedacht waren, wurde bei den in jüngster Zeit neugeschaffenen Gebäuden in gewissem Sinne auch Wert auf Repräsentation gelegt. Das läßt sich feststellen bei dem Monumentalbau des Polizeiamtsgebäudes an der Adolf-Hitler-Straße und an dem städtischen Hochhaus im Zentrum, das die Räume der Städtischen Verwaltung in sich aufnimmt.

## Die offene Fläche

### Straßen und Plätze

Da die Struktur der Stadtanlage der Stadt Hindenburg lediglich auf verkehrsgeographischen Momenten beruht, kommt es, daß Hindenburg als einzige der ostdeutschen Städte keinen Ring aufweist. Als Ersatz dafür schuf man in neuester Zeit durch Abbruch alter Gebäude

und Neubau moderner Hochhäuser künstlich ein Verkehrszentrum, den Peter-Paul-Platz. Dieser wurde an der Stelle angelegt, wo die Straße, die von Königshütte<sup>135)</sup> über Morgenroth kommt, durch das Herantreten an das Beuthener Wasser mit einer Drehung nach Süden von ihrer Südost-Nordwest-Richtung abgedrängt wird, so daß sie nunmehr in fast westlicher Richtung verläuft. Durch diese Abbiegung ist ein spitzer Winkel entstanden, unter welchem die Bahnhofstraße, die sonst senkrecht zur Hauptstraße stehen würde, gegen diese geneigt ist. Durch die Eisenbahnlinie Gleiwitz—Kattowitz werden die Kronprinzenstraße und Dorotheenstraße versperrt. An dieser Stelle liegt der Bahnhof. Dem modernen Straßenbauer war diese charakteristische Lage kein verkehrshemmendes Moment. Im Gegenteil, die in beträchtlicher Höhenlage auf das Bahnhofsgelände stoßende Dorotheenstraße läßt durch Überführungsbrücke und Treppenabgänge den Personenverkehr nach dem tiefer gelegenen Bahnhofplatz abfluten und teilt so den Verkehr durch Absonderung des Fuhrwerksverkehrs vom Passantenstrom.

Die Längen und Breiten der Straßen ergeben sich aus folgender Tabelle:

Name der Straße	Länge	Breite	Bemerkungen
Kronprinzenstraße von der Knurower Straße bis Peter-Paul-Platz	3740 m	30 m	am Michaelstorplatz 27 m
Dorotheenstraße vom Bahnhof bis zur Reichsgrenze	2850 m	20 m	an der Friedrichstr.
Biskupitzer Straße	2460 m	20 m	am Freischwimmbad
Beuthener Straße bis Augustschacht	1720 m	20 m	in Biskupitz
Auguststraße	300 m	20 m	in Borsigwerk
Talstraße	200 m	20 m	
Sosnizaer Straße	3320 m	20 m	an der Polizeiunterkunft

Die Breite des Peter-Paul-Platzes an der Seite der Kronprinzenstraße beträgt 45 m, die Länge nach der Bahnhofstraße 110 m. Der Reitzensteinplatz an der Kaniastraße ist 110 m lang und 100 m breit.

<sup>135)</sup> Liegt im abgetrennten Ostoberschlesien.

Nachdem die Pflasterungsarbeiten auf der Dorotheenstraße als beendet angesehen werden können, hat man mit gleicher Eile die dringend erneuerungsbedürftige Florianstraße in Angriff genommen. Die Katzenköpfe des Fahrdammes weichen soliden Granitquadern, die Gehsteige werden eingeebnet, verschiedentlich verbreitert und zeitgemäß befestigt. Somit wird auch diese wichtige Querverbindung zur Kronprinzenstraße für alle Fahrzeuge benutzbar sein und vor allem auch bei Volksaufmärschen wesentlich zur Entlastung des Verkehrs beitragen.

Auch die Szmula-, Ziller- und Friedrichstraße, alles Verkehrswege, die noch an die „ländlich-sittlichen“ Siedlungsverhältnisse vergangener Jahrzehnte erinnern, wurden mit Hilfe jener letzten 800 000 Reichsmark Reichszuschuß in einen brauchbaren Zustand versetzt.

Im Stadtteil Mathesdorf sind es besonders die Pestalozzi- und Silberstraße, denen sich das städtische Tiefbauamt mit allem Eifer annimmt. Besonders die Silberstraße, im Sommer ein berüchtigter Staubherd, verdient als künftige Zugangsstraße zum Strandbad am Grölinger Waldteich eine pflegliche Behandlung. Auch den Siedlern an der Pestalozzistraße konnte man auf die Dauer nicht zumuten, durch kleine Sümpfe zu waten, ehe sie zur Kronprinzenstraße hinuntergelangen.

## Grünflächen und Sportanlagen

In der Erkenntnis der Tatsache, daß die Schaffung von Grünflächen<sup>136)</sup> und Sportanlagen eine unbedingte Notwendigkeit für die Volksgesundheit und die kulturelle Erziehung der Bevölkerung ist, wurde im Sommer des Jahres 1928 das Gartenamt<sup>137)</sup> eingerichtet, dem unter Zusammenwirken mit dem Stadterweiterungsamt die Aufgabe zuteil wurde, die Grünflächenpolitik der Stadt Hindenburg systematisch zu betreiben.

Im Herbst des Jahres 1928 konnten nach der Gründung des Gartenamtes mehrere Gartenanlagen lokalen Charakters neu geschaffen werden. Einige der Grünanlagen sind lediglich Schmuckplätze, wie der Michaelstorplatz, die Anlagen an der Dorotheenstraße und an

---

<sup>136)</sup> Anhang. Die Grünflächen und Sportanlagen sind auf dem Plan der Stadt Hindenburg durch Raster kenntlich gemacht.

<sup>137)</sup> Verwaltungsbericht der Stadt Hindenburg. S. 81.

der Sosnitzer Straße. Sie unterbrechen die Eintönigkeit der Straßen in angenehmer Weise. Die größeren Anlagen, wie der Skagerrak- und Steinhoffpark und der Guidowald sollen fern vom Verkehr dem Bürger der Arbeitergroßstadt Erholung bieten und ihn wenigstens für kurze Zeit dem Ruß und Staub der Industrieanlagen fernhalten.

Eine der Hauptaufgaben des Gartenbauamtes war die Gestaltung der Gartenhöfe der städtischen Kleinstwohnungsbauten an der Pfarrstraße.

Einen wesentlichen Bestandteil der Grünflächen bilden die Sportplätze.

Größeren sportlichen Veranstaltungen dient die Adolf-Hitler-Kampfbahn, die 25 000 Zuschauer faßt und aus diesem Grunde auch bei nationalen Veranstaltungen als Aufmarschplatz dient. An kleineren Sportplätzen sind zu nennen: der Turnplatz Borsigwerk an der Schloßstraße und drei weitere Sportplätze an der Schönaichstraße, an der Ziegelstraße und am Steinhoffpark.

Jedoch reichen sie im Hinblick auf die in den letzten Jahren allgemein gesteigerte Betätigung auf dem Gebiete der Leibesübungen bei weitem nicht aus.

Acht Friedhöfe, die z. T. parkähnlichen Charakter tragen, vervollständigen den Ring der Grünanlagen.

## V e r k e h r s f l ä c h e

Ist schon die Gliederung der Hindenburger bebauten Fläche verhältnismäßig schwierig, ein Umstand, der mit der eigenartigen Entwicklung vom Industriedorf zur Großstadt zusammenhängt, so trifft das noch in größerem Maße bei der Gliederung der Hindenburger Verkehrsfläche zu.

Unter Verkehrsfläche<sup>138)</sup> verstehe ich die Betriebsanlagen der Reichsbahn und Schmalspurbahngleisanlagen, die Betriebsanlagen der oberschlesischen Verkehrsbetriebe, die städtischen Verkehrsbetriebe, die Postämter und die Hotels.

Den Hauptbestandteil der Hindenburger Verkehrsfläche bildet die Reichsbahn mit ihren Anlagen. — Der Hindenburger Bahnhof ist ebenfalls Zollbahnhof für den Verkehr nach Polen. Räumlich ist der Bahnhof allzusehr eingeeignet, aber es wird späteren Zeiten vorbehalten

<sup>138)</sup> Anhang. Auf dem Plan der Stadt Hindenburg ist die Verkehrsfläche durch Raster gekennzeichnet.

sein, durch Abtragen von Häusern den Bahnhof nach beiden Seiten zu erweitern. Eine Erweiterung nach Westen ist bereits vorgenommen worden durch die Errichtung eines Zollabfertigungsgebäudes für den Güterverkehr, welches bereits westlich der Brücke im Zuge der Dorotheenstraße erbaut wurde.

Außer dem Hindenburger Hauptbahnhof sind noch folgende Hindenburger Bahnhöfe zu erwähnen: die Bahnhöfe Ludwigsglück nördlich und Borsigwerk nordöstlich vom Zentrum an der Bahnstrecke Gleiwitz—Beuthen. Die kleinen Bahnhöfe Dorotheendorf südlich und Poremba südöstlich vom Hauptbahnhof, die an einer heute infolge der Grenzziehung bedeutungslos gewordenen Nebenstrecke liegen, entlasten den Hauptbahnhof.

Die Güterabfertigung, die dem Verkehrsamt Gleiwitz untersteht, liegt mitten in der Stadt zwischen Goethe- und Wallstraße. Große Schienenanlagen der Reichsbahn führen zu den im Abschnitt „Industriefläche“ erwähnten Industriezentren.

Zwei Schmalspurbahnen, eine solche der Reichsbahn im Süden, die für den Kohlentransport bestimmt ist, und das durch die Grenzziehung unterbrochene Sandtransportbahnnetz im Norden, Nordosten, Süden und Westen, geben einen Begriff von dem großen Schmalspurbahnnetz Hindenburgs. An einigen Stellen führt die Schmalspurbahn sogar über die Reichsgrenze nach Polen hinüber.

Postämter liegen in einzelnen Stadtteilen Hindenburgs, so in Borsigwerk, Biskupitz, Dorotheendorf und Ludwigsglück. Das Hauptpostamt mit dem Telegraphenamt befindet sich am Bahnhofplatz.

Die Reichsfinanzverwaltung hat für den Verkehr nach Polen auf dem Bahnhof Borsigwerk und auf dem Hauptbahnhof Grenzzollämter errichtet. Ferner liegt im Osten der Stadt am Ostschacht ein Zollamt auf der Straße nach Ruda<sup>139)</sup>.

Der Abwicklung des gesellschaftlichen und des geschäftlichen Lebens stehen zahlreiche Hotels zur Verfügung. Besonders hervorheben möchte ich das Hotel Metropol und den Admiralspalast.

Die Verkehrsfläche wird weiterhin ergänzt durch die Anlagen der oberschlesischen Verkehrsbetriebe (Überlandbahnen) und den städtischen Autobusverkehr.

Im übrigen ist eine moderne Zufahrtstraße<sup>140)</sup> zur Reichsautobahn im Stadtteil Mathesdorf geschaffen worden. Die Straßenbahn

<sup>139)</sup> Liegt im abgetrennten Ostoberschlesien.

<sup>140)</sup> Man vergleiche die Karte über die räumliche Entwicklung der Städte Beuthen, Hindenburg und Gleiwitz.

ist in der letzten Zeit bis zur Guidogrube weitergeführt worden. Weiterhin soll die Straßenbahn durch die Sosnitzer Straße bis an die Gleiwitzer Stadtgrenze gelegt werden; somit hätte Hindenburg eine zweite Straßenbahnlinie nach Gleiwitz, die wieder einen Baustein zur Gestaltung der Dreistädteinheit darstellen dürfte. Da in Hindenburg zur Zeit umfangreiche Erweiterungen der Verkehrsfläche zum Teil gerade noch im Bau begriffen, zum Teil noch geplant sind, läßt sich ein abschließendes Gesamtbild hierüber noch nicht entwerfen.

### I n d u s t r i e f l ä c h e

Obwohl Hindenburg<sup>141)</sup> eine ausgesprochene Industriestadt<sup>142)</sup> ist, weist sie in städtebaulicher Beziehung außer der Redenhütte, den Skalleywerken und der Königin-Luise-Grube keine zusammenhängenden Industriekomplexe auf. Überall dort, wo das Gelände von Zaborze an Hindenburg grenzt, streift es große Werke der Montanindustrie: ganz im Süden die Brikettfabrik, nördlich davon, jenseits der Kronprinzenstraße, die als Verlängerung der Straße gleichen Namens sich in gleicher Richtung durch ganz Zaborze erstreckt, die Oberschlesische Koksanstalt, davon nördlich die Koksanstalt Skalley. Alle Werke haben Bahnanschluß an die Strecke Hindenburg—Ruda S. Nur das Walzwerk der Redenhütte liegt in größerer Nähe des Stadtkerns von Hindenburg mit einem Zugang zur Kronprinzenstraße, während die noch größeren Drahtwerke von Deichsel hinter dem westlichen Wohnviereck ihre Anlagen ausbreiten. Am äußersten Südende der Dorotheenstraße schließt das Gelände der Koksanstalt Glückauf und der Guidogrube das bebaute Stadtgebiet ab. Das Industriegelände der Donnersmarckhütte reicht mit einem Verwaltungsgebäude fast bis zum Bahnhof Ludwigsglück heran.

So betont auch die Lage der vier großen industriellen Werke im äußersten Pol der vier Himmelsrichtungen, benachbart von zwei kleineren Bahnhöfen, die zentrale Lage des Stadtkerns; im Norden die Donnersmarckhütte, im Osten die Redenhütte, im Süden die Guidogrube, im Westen die Deichselwerke. Diese Werke sind es, die besonders Menschen und Industrien in ausgedehntem Maße an sich

---

<sup>141)</sup> Dem Stadtplan und dem Flächennutzungsplan der Stadt Hindenburg entnommen.

<sup>142)</sup> Anhang. Die Industriefläche ist auf dem Plan der Stadt Hindenburg durch Raster gekennzeichnet.

<sup>143)</sup> Vgl. Geisler, Schlesien als Raumorganismus. Heft I, S. 19.

gezogen haben und denen Hindenburg<sup>143)</sup> die rasche Entwicklung vom Dorf zur größten Großstadt des oberschlesischen Industriegebietes und auch Oberschlesiens verdankt.

Die Hauptbedeutung des Hindenburger Gebietes beruht also auf dem Kohlenbergbau und der Eisenindustrie. Der erstere hat eine solche Ausdehnung angenommen, daß die Stadt Hindenburg auf allen Seiten von Schachtanlagen, die sich im Osten an der Landesgrenze dicht zusammendrängen, umgeben ist. In den Besitz der umliegenden Grubenfelder teilen sich die Preußische Bergwerks- und Hütten-Aktiengesellschaft, der Fürst Henckel von Donnersmarck, die Donnersmarckhütte, die Gräfllich Ballestremische Güterdirektion, Graf Schaffgotsch und die Borsig- und Kokswerke G. m. b. H.

Eine besondere Bedeutung für Hindenburg haben das Verbandsgaswerk und die Oberschlesischen Elektrizitätswerke mit dem Kraftwerk Zaborze. Das gesamte Industriegebiet wird von hier aus mit Gas und elektrischem Strom für Beleuchtungs- und Kraftzwecke versorgt. Der elektrische Strom wird darüber hinaus noch nach größeren Teilen Oberschlesiens durch oberirdische Hochspannungsleitungen und unterirdische Kabel geleitet. Ein weiteres, mitten im Stadtkern gelegenes Industriegelände stellen die Betriebsanlagen der Reichsbahn und der mit ihnen durch Gleisanschluß verbundene städtische Schlachthof dar.

Da die Stadt Hindenburg mit ihrem Emporstreben vom Industriedorf zur Großstadt noch nicht die nötige Zeit hatte, verschiedene Lücken in der bebauten wie in der unbebauten Fläche auszufüllen und dadurch harmonisch zu gestalten — ein Umstand, der noch erschwert wird durch die schwierige Flächenbenutzung<sup>144)</sup> infolge des Bergbaues —, ist es außerordentlich schwer, zwischen Wohn-, Verkehrs- und Industriefläche genau zu unterscheiden; vielmehr muß dies späteren Untersuchungen vorbehalten bleiben.

---

<sup>144)</sup> Dem Flächennutzungsplan der Stadt Hindenburg entnommen.

# Die räumliche Entwicklung der Stadt Gleiwitz

## Die bebaute Fläche

### Grundriß

Gleiwitz wurde gleichzeitig mit seiner Nachbarstadt Beuthen gegründet. Daß Gleiwitz als eine planmäßige Stadtgründung anzusehen ist, dafür spricht deutlich der Stadtgrundriß. Das charakteristische Kennzeichen der im 12. und 13. Jahrhundert gegründeten Städte ist die schachbrettartige Anlage der Straßen, die den mehr oder weniger quadratischen Marktplatz, in Schlesien den sogenannten Ring, umgittern. Für die Anlage der Stadt erwies sich die Geländegestaltung unmittelbar in der Nähe des Klodnitzflußlaufes sehr günstig. Die topographische Untersuchung der Altstadt ergab, daß sie auf dem Ende eines ins Klodnitztal sich absenkenden Hügelrückens angelegt ist. Von der räumlichen Ausdehnung der Stadt um die Mitte des 18. Jahrhunderts gibt ein Stadtplan von 1750 eine gute Vorstellung. Deutlich treten der schachbrettartige Grundriß, die Umwehrung mit den beiden Stadttoren, der Marktplatz mit dem Rathaus und die Pfarrkirche hervor. Die durch die Flußrichtung der Klodnitz bestimmte Ost—West-Achse ist länger als die Süd—Nord-Achse der Stadt.

Die jetzige bedeutende Stellung der Stadt Gleiwitz beruht in der Hauptsache auf ihrer überaus günstigen Verkehrslage. Ihre außergewöhnliche Ausdehnungsmöglichkeit bietet die Gewähr für eine gute bauliche Entwicklung. Der Umfang des Stadtgebietes der Stadt Gleiwitz<sup>145)</sup> betrug in ha

1900	1925	1927	1933
2791	2797	5638	5635

Die längste Erstreckung (Luftlinie) beträgt in Gleiwitz<sup>146)</sup>

von Ost nach West	von Nord nach Süd	überhaupt
zirka 10 km	zirka 7,5 km	zirka 11,2 km

Daher ist die Möglichkeit für eine rege Siedlungsbautätigkeit vorhanden, die teils in Angriff genommen, teils bereits durchgeführt ist.

<sup>145)</sup> Aus „Verwaltung und Wirtschaft des oberschlesischen Industriegebietes“. Übersicht 2. S. 15.

<sup>146)</sup> Übersicht 3. S. 16.

Der Hauptteil der Stadt erstreckt sich nordöstlich des Flußlaufes, während der Mittelpunkt südwestlich liegt. Mit dem Anwachsen der Industrie wuchs auch die städtische Bevölkerung.

Die ursprüngliche Stadt weist als Siedlungselemente erstens den Stadtkern in Gitterform auf, der durch den Ring, die Ober- und Niederwallstraße begrenzt wird. Dazu treten zweitens die ihm später angeschlossenen Stadterweiterungen in linearer Form, wie z. B. die Wilhelm- und Bahnhofstraße. Als drittes Siedlungselement lassen sich die Stadterweiterungen in flächenhafter Form feststellen, die zunächst im Zuge der großen Ausfallstraßen nach Norden und Osten, entsprechend der Lage der Industrieflächen, angelegt sind. Erst in jüngster Zeit wandte man sich dem Westen, dem heutigen vornehmen Wohnviertel, zu. Dort gibt es heute eine große Anzahl vollständig ausgebauter Straßen, die es dem Fremden unwahrscheinlich erscheinen lassen, daß sich an ihrer Stelle noch vor 15 Jahren weites Ackerland ausdehnte.

In die gleiche Zeit fällt auch der Ausbau der Wohnfläche<sup>147)</sup> im Süden der Stadt. Auch der Norden erfuhr eine weitere flächenhafte Bebauung durch die Siedlungen am Labander Walde, an der Tarnowitzer Landstraße und den im Jahre 1927 eingemeindeten Stadtteil Gröling.

Ähnlich wie im Westen erhielt im Nordosten das Gebiet zwischen Linden- und Bergwerksstraße ein völlig neues Gesicht durch die Anlage einer modernen Siedlung.

## A u f r i ß

Es sei gleich vorweg erwähnt, daß Gleiwitz im großen und ganzen ein sehr uneinheitliches Bild darbietet. In der Altstadt herrscht das zweigeschossige Haus vor, am Ringe und in den größeren Seitenstraßen finden sich auch dreigeschossige<sup>148)</sup> Gebäude. Jedoch stehen in vielen Seitengassen neben mehrgeschossigen Häusern unvermittelt solche mit nur einem Geschoß, die im Schatten hoher und kahler Brandmauern, als Überbleibsel aus der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, einen seltsamen Eindruck machen. Den baulich einheitlichsten und geschlossensten Anblick gewährt die Haupt-, Geschäfts- und Verkehrs-

---

<sup>147)</sup> Vgl. die Karte: Die räumliche Entwicklung der Städte Beuthen, Hindenburg und Gleiwitz.

<sup>148)</sup> Dem Bauklassenplan der Stadt Gleiwitz entnommen.

straße, die Wilhelmstraße. Hier ist das drei- und viergeschossige Haus vorherrschend. In den achtziger Jahren, als infolge des gewaltigen Aufschwunges der Industrie die Einwohnerzahl jährlich um Tausende von Köpfen zunahm, entstand auch in Gleiwitz die Mietskaserne übelster Form, von der jedoch der alte Stadtkern im allgemeinen verschont geblieben ist. Da aus jedem Quadratmeter Boden Kapital geschlagen wurde, so entstanden auch Seiten- und Hinterhäuser mit engen, dunklen Höfen und ohne ausreichende Durchlüftung und Durchlichtung der Wohnräume. Besonders trostlos muten die Außenbezirke an. Hier befinden sich Straßen mit lückenhaftester Bebauung, wie z. B. die Raudener, Coseler und Preiswitzer Straße. Auf ein Haus, nur bestehend aus Erdgeschoß, folgt beispielsweise eins mit vier Geschossen und so fort. Neben einem Hochgiebelhaus steht ein Mansardenhaus, dann wieder eines mit Flachgiebel usw.; Ziegelbedachung wechselt ab mit Bedachung aus Pappe, farbigem Blech und sonstigem Material. Die Bauzone der Industrie ist weithin kenntlich durch riesige, zahlreich beieinanderstehende Schornsteine, denen dicke Rauchschwaden entquellen.

Wie in den anderen Städten, hatte auch in Gleiwitz der Zustrom von Flüchtlingen aus dem abgetrennten Gebiet ein sprunghaftes Steigen der Einwohnerzahl zur Folge. Die ohnehin schon vorhandene Wohnungsnot wuchs sich durch diese plötzliche Vermehrung der Bevölkerung zur Katastrophe aus. Alle Hilfsmittel mußten in Bewegung gesetzt werden, um die obdachlosen Flüchtlinge unterzubringen, und noch heute muß ein großer Teil derselben in Notbaracken wohnen.

Es war eine schwierige Aufgabe der Stadtverwaltung, Maßnahmen zu treffen, um der ärgsten Wohnungsnot zu steuern. Der eigenen Bautätigkeit waren infolge der beschränkten Mittel enge Grenzen gezogen. Immerhin entstand eine Reihe städtischer Wohnhäuser; bevorzugt wurden Bauplätze, bei denen die Möglichkeit bestand, durch Schließung von Baulücken und Verbauung freistehender Brandmauern das Stadtbild zu verschönern und in seiner Gesamtheit geschlossener zu gestalten. Das war z. B. der Fall beim Bau der städtischen Wohnhäuser<sup>149)</sup> an der Niederwallstraße, Löschstraße, Oberwallstraße und an der Friedrichstraße. An der Weidestraße und im Jahre 1936 an der Moltkestraße wurde ein größerer Wohnhausblock für Kleinwohnungen errichtet, und auch durch Umbau der alten Ulanenstallungen an der Roonstraße wurde eine mustergültige Kleinwohnungsanlage mit Gar-

---

<sup>149)</sup> Dem Stadtplan von Gleiwitz entnommen.

tenland unter Aufwendung verhältnismäßig geringer Kosten geschaffen. Rings um die Stadt entstand ein Kranz von Siedlungen, der in ständigem Ausbau begriffen ist. Eine der ersten Gesellschaften, die mit dem Bau von Eigenheimstätten begannen, war die Gemeinnützige A.G. für Angestellten-Heimstätten, die im Westen der Stadt die freundliche „Gagfa-Siedlung“ schuf. Es sind dies die Straßenzüge zwischen der Gustav - Freytag - Allee und Eichendorff - Allee: Max - Waldau - Weg, Schwerinstraße, Dessauer Straße, Tauentzienstraße, Wernerstraße und Seydlitzstraße.

Einen weiteren großen Anteil an der Bekämpfung der Wohnungsnot und Errichtung von Klein- und Mittelwohnungen hat die Land- und Baugesellschaft, die sich mehr dem Stockwerkswohnungsbau in großen Baugruppen zuwandte. Im übrigen regte sich mächtig auch die Privatbautätigkeit, die städtischerseits durch Hergabe von Mitteln unterstützt wurde. Nach dem Kriege bis Ende 1927 wurden insgesamt 3920 Wohnungen neu geschaffen.

Einen baulich noch einheitlicheren und erfreulicheren Anblick gewähren die zahlreichen Siedlungen, die nach der Kriegszeit auf den beiderseitigen Plateauflächen der Klodnitz entstanden sind. Entsprechend der Beschäftigungsart der Bewohner haben die erst jüngst eingemeindeten Stadtteile Richtersdorf, Gröling, ebenso wie Petersdorf-Land in ihrer Bauweise einen dörflichen Charakter behalten. Es sind kleine Häuschen mit Stallungen, von Hofplatz und Gärtchen umgeben.

Wir finden in Gleiwitz vier Arten von Hausformen und Baustilen: 1. Das Bürger- und Geschäftshaus im Zentrum der Stadt, besonders in der Wilhelm- und Bahnhofstraße; 2. das Bürger- und Handwerkerhaus in den Ringstraßen; 3. das Gleiwitzer Patrizierhaus auf dem Ringe und in dem alten Stadtkern und 4. die mitteldeutsche Gehöftanlage in den eingemeindeten Bezirken wie Richtersdorf, Petersdorf, Trynek, Gröling und Steigern.

Das gegenwärtige Antlitz von Gleiwitz zeigt auch in den vertikalen Zügen ein vielgestaltiges und zerrissenes Bild, aus dem man die einzelnen Etappen der baulichen Entwicklung ablesen kann.

## Öffentliche Gebäude

Wesentlich für die Beurteilung des Stadtbildes ist die Lage der öffentlichen Gebäude<sup>150)</sup> zum Stadtkern. Eine Differenzierung derselben

---

<sup>150)</sup> Anhang. Die öffentlichen Gebäude und die gesamte Wohnfläche sind auf dem Plan der Stadt Gleiwitz durch Raster gekennzeichnet.

will ich in Anlehnung an Geisler<sup>151)</sup> nach Art ihrer Bestimmung in drei Gruppen vornehmen:

1. Verwaltungsgebäude,
2. Kirchen, Gebäude für Unterrichtszwecke, für Krankenpflege und öffentliche Wohlfahrt,
3. militärische Gebäude.

Die Verwaltungsgebäude liegen in Gleiwitz im allgemeinen im Weichbilde der Stadt.

Das Rathaus am Ringe mit seinem hochragenden Turm ist eines der charakteristischen Wahrzeichen der Stadt. In unmittelbarer Nähe davon liegt das Städtische Verwaltungsgebäude am Wilhelmsplatz, das um die Jahrhundertwende seiner Bestimmung übergeben wurde. Da beide Gebäude im Zuge der schnellen Entwicklung der Stadt unzureichend geworden waren, wurden das nüchtern anmutende Stadthaus in der Klosterstraße und vor nicht allzu langer Zeit das Städtische Verwaltungsgebäude mit der Spar- und Girokasse, ein imposanter Bau im Stile der modernen Sachlichkeit errichtet. Sämtliche vier Gebäude zeichnen sich durch ihre zentrale Lage aus.

Nahe dem Stadtteil Richtersdorf liegt das Polizeipräsidium. Der rote Backsteinbau läßt auf den ersten Blick erkennen, daß er früher als Kaserne gedient hatte. Etwa in derselben Entfernung vom Zentrum wie das Polizeipräsidium liegt die Verwaltung der Oberschlesischen Knappschaft, ein ziemlich ausdrucksloser Gebäudekomplex. Das Amtsgericht mit seinem Barockfassadenstil macht einen gefälligen Eindruck. Letzteres Gebäude bildet mit dem repräsentablen Landgericht im Renaissancestil, dessen Front der Klosterstraße zu liegt, einen zusammenhängenden Komplex. Derselbe Baustil kommt ebenfalls bei dem Verwaltungsgebäude der Vereinigten Oberschlesischen Hüttenwerke in der Pielerstraße in sehr günstiger Weise zum Ausdruck, während das zweite Bürohaus derselben Gesellschaft in der Heydebreckstraße als nichtssagender roter Ziegelbau anzusprechen ist. Das Staatliche Friedrich-Wilhelm-Gymnasium und das Erzbischöfliche Konvikt an der Kattowitzer Allee und Heinitzstraße weisen den jetzigen sachlichen Baustil auf. Das Hermann-Göring-Realgymnasium im Westen an der Coseler Straße, ein antiker Bau, und das Eichendorff-Oberlyzeum an der Hindenburgstraße sowie 19 im Stadtbilde liegende Volksschulen, deren Stil höchste Zweckmäßigkeit aufweist, liegen weiter abseits von den Brennpunkten des Verkehrs. Die höhere Ma-

---

<sup>151)</sup> W. Geisler, Die Großstadtsiedlung Danzig. Halle 1918. S. 59.

schinenbauschule, ein Deutschmeisterbau, die barocke Mittelschule mit ihrem stilwidrigen neuzeitlichen Erweiterungsbau, das Marienlyzeum und die Oberrealschule vervollständigen das Bild der Gleiwitzer Höheren Lehranstalten.

Von den gleichmäßig über das Stadtgebiet verteilten Kirchen muß die im gotischen Stil erbaute Allerheiligenkirche am Kirchplatz besonders hervorgehoben werden. Die Geschichte dieser Kirche ist mit Gleiwitz und Oberschlesien eng verknüpft. Am Peter-Paul-Platz erhebt sich inmitten einer Parkanlage der gotische Bau der Peter-Paul-Kirche. Sie ist eine der schönsten gotischen Bauten Ostdeutschlands.

Zwischen der verkehrsreichen Bahnhofstraße und der Klodnitz liegt die ebenfalls im gotischen Stile erbaute evangelische Pfarrkirche.

Zum Schluß meiner Betrachtung über die öffentlichen Gebäude möchte ich die militärischen Gebäude erwähnen, die in Gleiwitz, der bisher einzigen Garnisonstadt des Dreistädtegebietes, eine besondere Bedeutung haben.

Eine der wichtigsten Aufgaben der nationalsozialistischen Regierung ist die Landesverteidigung. Zu diesem Zwecke ist die ehemalige Artilleriekaserne am Stadtwalde von der Zivilbevölkerung geräumt worden und mit Mannschaften der neuerstandenen Wehrmacht belegt worden, während die frühere Ulanenkaserne im Westen, die vormals Schutz- und Landespolizei beherbergt hatte, renoviert wurde. Im November 1935 ist sie bereits mit Truppen belegt worden. Auch wird in Kürze der Kriegsflughafen Gleiwitz wiedererstehen.

Auf dem Gelände<sup>152)</sup> zwischen der verlängerten Paul-Keller- und Lüderitzstraße baute die Wehrmacht ein neues Kasernenviertel. Im Jahre 1936 sind die Kasernen bereits belegt worden.

## Die offene Fläche

### Straßen und Plätze

Die Erweiterung des Stadtkreises durch die Eingemeindung, das Anwachsen des Verkehrs der inneren Stadt sowie des Durchgangsverkehrs, die Einführung des städtischen Autobusbetriebes und die

---

<sup>152)</sup> Siehe Karte: Die räumliche Entwicklung der Städte Beuthen, Hindenburg und Gleiwitz.

Erweiterung des Straßenbahnnetzes<sup>153</sup>) drängten zwangsläufig dazu, neue Verkehrsverbindungen zu schaffen, alte Verkehrsstraßen zu verbreitern und den heutigen Bedürfnissen entsprechend auszubauen. Im Stadtinnern ergab sich aus dieser Notwendigkeit heraus die Anlage des Reichspräsidentenplatzes, des Adolf-Hitler-Platzes, der Markgrafensstraße und der Schlageterstraße. Die Schlageterstraße ist eine die innere Altstadt bewußt vermeidende Hauptverkehrsverbindung — Umgehungsstraße — von der Wilhelmstraße nach den Ausfallstraßen Raudener und Coseler Straße. Andererseits stellt die Markgrafensstraße und ihre Verlängerung, „die Kattowitzer Allee“<sup>154</sup>), die Hauptverbindung nach dem eingemeindeten Stadtteil Öhringen und darüber hinaus nach Hindenburg dar. Wir haben also hier einen West-Ost-Verkehrszug großen Stils unter Umgehung der Altstadt. Eine andere wichtige Umgehungsstraße der Innenstadt in west-östlicher Richtung ist durch die Anlage des Verkehrszuges<sup>155</sup>) Friedrich-, Strachwitz-, Neue-Welt- und Breslauer Straße fertiggestellt. Außer diesen wichtigen Straßenbauten wurden folgende Ausfallstraßen dem heutigen Verkehr entsprechend ausgebaut und befestigt: Die Bergwerksstraße, Tarnowitzer Landstraße, Toster Straße, Raudener Straße, Kieferstädte-ler Landstraße, Rybniker Straße und Preiswitzer Straße<sup>156</sup>). Auch die Verbindungen mit den neuen Stadtteilen Steigern und Öhringen erfuhren weitere Ausgestaltung, und zahlreiche Straßen der Innenstadt und der neuen Wohngebiete wurden befestigt. Die Entwicklung der Verkehrstechnik des 19. Jahrhunderts erweckte den Anschein, als ob unser ältestes Verkehrsmittel, die Fahrstraße, in ihrer Bedeutung für den Personen- und Lastenverkehr ständig durch die Eisenbahn heruntergedrückt werden sollte. Die Entwicklung des Verkehrs im 20. Jahrhundert zeigt jedoch, daß die Straße wieder immer mehr durch den ständig wachsenden Automobilverkehr an Bedeutung gewinnt. Dieser Verkehr fordert nicht nur die Berücksichtigung in der Ausbildung eines ausreichenden Straßenprofils und eine zweckmäßige Befestigung, sondern vor allem in der Linienführung des allgemeinen Straßennetzes. Das große Verkehrsstraßennetz im Innern der Stadt ist so gestaltet, daß es die Verteilung des im Stadtkern sich zu-

---

<sup>153</sup>) Dem Stadtplan der Stadt Gleiwitz entnommen.

<sup>154</sup>) Die Kattowitzer Allee wird als Zufahrtsstraße nach der Industrieanlage Öhringen-Bergbau-A.G. Soßnitzer weiter ausgebaut werden.

<sup>155</sup>) Aus dem Stadtplan der Stadt Gleiwitz entnommen.

<sup>156</sup>) Die Preiswitzer Straße und Schönwälder Straße verbinden die Gleiwitzer Grube mit dem Stadtzentrum.

sammenballenden Verkehrs durch die Ausfallstraßen ohne Schwierigkeiten durchführt. Die unzulängliche Verbindung der Verkehrsstraßen im Stadtinnern ist durch Umgehungsstraßen ersetzt; damit ist die erste Forderung für den Schnellverkehr erfüllt: größte Übersichtlichkeit. Diese Umgehungsstraßen sind nach Möglichkeit so geführt worden, daß sie den Verkehr als wichtigsten Faktor in der Belegung der Wirtschaft nicht an der Stadt vorbeiführen, sondern durch ihn neue Flächen des Stadtgebietes für Handel und Industrie erschlossen werden. Als solche Straßenzüge seien genannt: in nordsüdlicher Richtung<sup>157)</sup> die Leipziger Straße und ihre Verlängerung zur Verbindung der Tarnowitzer Landstraße mit der Hindenburgbrücke, Hindenburgstraße, Breslauer Straße und darüber hinaus die „Richtersdorfer Allee“ (parallele Entlastungsstraße der Richtersdorfer Straße) mit der Kieferstädteler (Ratiborer) Landstraße als wichtige Wegeverbindung mit dem Industriebezirk, sowohl von der Tarnowitzer Landstraße als auch von der Bergwerkstraße her. Eine zweite Entlastungsstraße mit derselben Aufgabe, soweit die Tarnowitzer Landstraße in Frage kommt, stellt der Straßenzug dar, der von der Tarnowitzer Landstraße im Zuge der Ellguther Straße abzweigend, die Hegenscheidtstraße mit ihrer Unterführung unter der Eisenbahn und von da über die Katzlerstraße und ihre Verlängerung die Kieferstädteler Landstraße erreicht. In einem Abzweige der Ellguther Straße bringt dann die Lublinitzer Straße den Verkehr von der Tarnowitzer Landstraße über die Neudorfer Straßenüberführung auch in das Stadtinnere. — In westöstlicher Richtung entlastet die neue Verkehrsstraße nach Öhringen die Bergwerkstraße<sup>158)</sup>, soweit sie dem Verkehr Gleiwitz—Hindenburg dient. Über die Markgrafenstraße, den Reichspräsidentenplatz und die Schlageterstraße wird dieser neue Verkehrsweg angeknüpft an die Ausfallstraße nach Ratibor und Cosel. Die Bergwerkstraße mit ihrem rasch steigenden Verkehr verlangt aber nicht nur eine Entlastung auf der Strecke Gleiwitz—Hindenburg, sondern auch darüber hinaus bis in die äußerste Ecke des Industriegebietes, bis zur Stadt Beuthen. Diese Entlastungsstraße wird unter Anschluß von Klausberg heranzuführen sein, um diesen aufstrebenden Industrieort mit Gleiwitz zu verbinden und damit gleichzeitig einen

---

<sup>157)</sup> Dem Stadtplan der Stadt Gleiwitz entnommen.

<sup>158)</sup> Die Bergwerkstraße im Zuge der Großen Hindenburgstraße, Kronprinzenstraße und Heydebreckstraße verbindet die Industrieanlagen der Vereinigten Oberschlesischen Hüttenwerke und Reichsbahn an der Bergwerkstraße und der VOH. Stadtwerke untereinander.

Anschluß zu schaffen an die Eisenbahn Klausberg—Brunek, die den Norden des Landkreises Tost-Gleiwitz erschließt. Als wichtigste Ost-westverbindung ist noch zu nennen der Straßenzug Gneisenau-, Petri- und Johannesstraße, als Querverbindung für den Verkehr, der vom Industriegebiet (Bergwerkstraße) herankommend, die Richtung Peiskretscham—Tost—Groß-Strehlitz—Oppeln erstrebt. — Durch die Verkehrsstraße Gleiwitz—Öhringen, die in die Flugplatzstraße und ihre Verlängerung mit Kreuzung Schönwälder und Plesser Straße mündet, ist die Stadt Hindenburg, somit auch das oberschlesische Industriegebiet, an den Flughafen in Gleiwitz angeschlossen.

Die Straßenlängen und -breiten sind aus nachstehender Tabelle ersichtlich:

Name der Straße	Länge	Breite	Stelle der Breitenmessung
Coseler Straße bis zur Stadtgrenze	2520 m	22 m	an der Mansfeldstr.
Preiswitzer Straße	1020 m	20 m	„ „ Einsiedelstr.
Rybniker Straße	2195 m	20 m	„ „ Damaschkestr.
Kieferstädtler Landstr.	1845 m	25 m	
Foster Straße	2820 m	25 m	„ „ Hegenscheidtstraße
Tarnowitzer Landstr.	3750 m	25 m	„ „ Petristr.
Bergwerkstraße	2850 m	23 m	„ „ Stadtwaldstr.
Kronprinzenstraße	1000 m	15 m	„ „ Franzstr.
Heydebreckstraße	1380 m	20 m	
Wilhelmstraße	900 m	30 m	„ „ Kreidelstr.
Raudener Straße	1710 m	28 m	„ „ Friedrichstr.
Bahnhofstraße	735 m	30 m	„ „ Markgrafenstr.
Breslauer Straße	630 m	25 m	„ „ Kattowitzer Allee

Die Länge des Ringes in Richtung Beuthener— Ratiborer Straße beträgt 90 m, die Breite in Richtung Wilhelmstraße — Bankstraße 75 m. Der Adolf-Hitler-Platz ist 90×75 m groß. Der Reichspräsidentenplatz ist 75 m breit und 90 m lang. Der Germaniaplatz ist in Richtung Neudorfer Straße 140 m lang, in Richtung Friedhof — Bahnhofstraße 135 m breit.

Nach der Fertigstellung des Schaffgotsch'schen Neubaus an der Ecke des Gleiwitzer Wilhelmsplatzes und der Verbreiterung des oberen Endes der Wilhelmstraße präsentiert sich der Gleiwitzer Ring in einer

wesentlich gefälligeren Form als bisher. Aus der engen früheren Schützenstraße ist eine breite Verlängerung der Wilhelmstraße geworden, durch die jetzt der Verkehr uneingeschränkt auf den Ring geführt werden kann. Die bisherige schmale Hauptzufahrtstraße nach dem Ring hatte den Verkehr außerordentlich behindert und war infolge ihrer starken Inanspruchnahme trotz dem hemmenden Einbahnstraßenverkehr sehr verkehrgefährdend. Es war einer Großstadt unwürdig, daß der Ring als das natürliche Zentrum des Stadtlebens nur diese eine Hauptzufahrt hatte und daß die Kraftfahrzeuge bei ihrer Abfahrt erst alle einmal rund um den Ring herum fahren mußten und dann nur über die katzenköpfige und düstere Kurze Gasse und den Wilhelmsplatz hinweg wieder den Ring verlassen konnten.

Nach dem im November 1935 fertiggestellten Umbau braucht der Wilhelmsplatz nicht mehr so wie bisher für die Abfahrt der Kraftfahrzeuge in Anspruch genommen zu werden; denn die Verkehrspolizei hat sich nach der Verbreiterung der Wilhelmstraße vom Wilhelmsplatz bis nach dem Ringe damit einverstanden erklärt, daß der lästige Einbahnverkehr in Zukunft wegfällt und der Verkehr auf dieser Hauptzufahrtsstraße nach dem Ringe sich genau so normal beiderseitig wie auf der unteren Wilhelmstraße abspielt. Eine Gefahr für die Fußgänger besteht jetzt durch den uneingeschränkten Verkehr nicht mehr; denn die Häuserfront ist auf der Seite des Neubaus beim Wilhelmsplatz um 3,20 m und am Ringe um 4,80 m zurückversetzt worden, so daß bei einer Straßenbreite von 12 Metern noch Raum für einen drei Meter breiten Bürgersteig entlang dem jetzt fertiggestellten Neubau vorhanden ist.

Daß die Freigabe dieses verbreiterten Stückes der Wilhelmstraße für den uneingeschränkten Verkehr eine wesentliche Belebung des gesamten Geschäftslebens auf dem Gleiwitzer Ringe bedeutet, bedarf keiner besonderen Erörterung, zumal ja der Wilhelmsplatz nach seiner Umgestaltung nach wie vor als Butter- und Eiermarkt beibehalten und der Wochenmarkt weiter an jedem Dienstag und Freitag auf dem Ringe abgehalten wird. Der traditionelle Wochenmarkt ließ allerdings eine weitere Hoffnung der Geschäftsleute des Ringes zunichte werden: die erwünschte Autobusverbindung nach dem Ringe kann nicht durchgeführt werden, solange der Wochenmarkt regelmäßig auf dem Ringe stattfindet. An Markttagen müßten nämlich die Ringhaltestellen verlegt werden, und das läßt sich nun einmal bei einem geregelten Autobusverkehr nicht durchführen.

Aber nicht nur die Geschäftsleute auf dem Ringe dürften mit einer Belebung ihres Geschäftslebens rechnen, auch die Geschäfte in dem Schaffgotsch'schen Neubau selbst können mit ihrer günstigen Lage außerordentlich zufrieden sein.

An sich hat die Schaffgotsch'sche Verwaltung schon vor geraumer Zeit die Absicht gehabt, diesen Neubau durchzuführen. Jahrelang konnte aber die Durchführung des Baues nicht ermöglicht werden, trotzdem das jetzt abgebrochene Eckgebäude schon seit langem von Schaffgotsch käuflich erworben war. Erst die Besserung der wirtschaftlichen Verhältnisse nach der Machtübernahme Adolf Hitlers machte die Durchführung des Baues möglich, durch den die Stadt Gleiwitz nur gewonnen hat.

Die Entwicklung der Stadt Gleiwitz im Dritten Reich zu einer wirklichen Großstadt geht in Richtung Petersdorf vor sich; denn dort befindet sich das Ausfallstor mit der Toster Straße nach Westen. Die Toster Straße ist eine der belebtesten Großverkehrsstraßen von Gleiwitz, dort kann noch unzähliges Baugelände erschlossen werden; ferner befindet sich dort der Knotenpunkt der aus dem Westen kommenden Reichsautobahn, und in Richtung Laband liegt auch der neue Hafen.

Mit dem Bau der Hafenanlagen, die im Verein mit der Reichsautobahn das gesamte Klodnitztal zu einem wichtigen Verkehrspunkt machen werden, wird auch das Straßennetz der Stadt Gleiwitz ein neues Gesicht erhalten. Der Anschluß an die Hafenstraße wird unter anderem den Neu- und Ausbau einer Anzahl Straßen notwendig machen. Neben den Anschlußstraßen nach dem Zentrum und dem Osten der Stadt sowie nach den nördlichen und südlichen Stadtteilen ist auch an die Ausnutzung des alten Klodnitztalbettes nach der Zuschüttung als tiefliegende Kraftwagenstraße gedacht. Sie soll vom Endpunkt der Hafenstraße einen Teil des Lastkraftwagenverkehrs aus dem Hafengebiet aufnehmen und so das Stadtinnere vom Durchgangsverkehr entlasten.

### Grünflächen und Sportanlagen

Der Begriff „Grünanlagen“<sup>(159)</sup> ist ein sehr vielseitiger. Er umfaßt nicht nur die reinen Erholungsflächen: Promenaden, Parkanlagen, Stadtwald, sondern auch Dauerpachtgartengebiete, Sportplatzanlagen

---

<sup>159)</sup> Anhang. Die Grünflächen und Sportanlagen sind auf dem Plan der Stadt Gleiwitz durch Raster kenntlich gemacht.

und Begräbnisstätten. Das Hauptziel der Gleiwitzer „Grünlandpolitik“ ist auf die Schaffung eines möglichst geschlossenen Grüngürtels um das ganze Stadtgebiet gerichtet und auch darauf, die vorhandenen Promenaden und Parkanlagen untereinander durch Grünstreifen zu verbinden.

So ist es nunmehr durch die Anlage neuer Promenadenwege am Stolzeplan und Klodnitzufer gelungen, die wichtigsten Erholungsflächen, den Stadtpark und den Kaiser-Wilhelm-Park, zu verbinden. Die Grünanlagen des Stadtparkes werden durch die Gedenkhalle für die Gefallenen des 22. Infanterieregiments und durch das Reiterstandbild des Katzler-Ulanen-Regiments unterbrochen. — Weithin sichtbar ist für den Besucher des Kaiser-Wilhelm-Parkes das Germaniadenkmal.

Im Ausbau befindet sich als Zugang zum Stadtwalde, unter Vermeidung der verkehrsreichen und staubigen Bergwerkstraße, die Königin-Luise-Allee, die als öffentliche Anlage zwischen Hausgärten hindurchführt und den Luftraum ihrer Grünfläche dadurch wesentlich vergrößert. Der Grölinger Forst ist mit dem Stadtwalde in letzter Zeit durch einen baumbepflanzten Weg verbunden worden. Die Gustav-Freytag-Allee bildet den Zugang zur Richtersdorfer Schweiz. — Zur räumlichen Ausdehnung der Stadt trugen noch bei: im Westen die Schweizerei mit Rodelbahn und Gondelteich mit dem Gelände des Zentralfriedhofes, welches mit einer aus dem Kreise Rosenberg stammenden Schrotholzkirche geschmückt ist, und im Osten das Jahnstadion.

Ein neues Stadion entsteht zwischen der Kattowitzer Allee und der Heinitzstraße. Der Stadtteil Öhringen besitzt zwei Sportplätze an der Bergstraße. In der Nähe dieser Straße liegt die Badeanstalt Öhringen.

Die Reichsbahn errichtete am Werkgraben für ihre Turn- und Sportvereine einen größeren Sportplatz. — Weitere Sportplätze liegen an der Alexanderstraße, am Krakauer Platz, im Kaiser-Wilhelm-Park und auf dem Preußenplatz. — Schießstände befinden sich zwischen der Bunsenstraße und dem Schlehenweg, im Stadtteil Richtersdorf südlich der Richtersdorfer Straße, weiterhin am Schützenhause und an der Bergwerkstraße.

Die größeren Sportplätze weisen auch Tennisplätze auf.

Der Grüngürtel der Stadt wird weiterhin ausgefüllt durch Schrebergartenanlagen zwischen der Annabergstraße, Schillerstraße und Marienstraße.

Das Gartenbauamt der Stadtverwaltung Gleiwitz wird mit den Gärtnereien und der Kreisbauernschaft auf Veranlassung der NSG. „Kraft durch Freude“ bestrebt sein, durch Planung und Neuanlagen von Grünflächen das äußere Bild der Stadt Gleiwitz zu verschönern. Die große Landesplanung, die mit der Fertigstellung des Adolf-Hitler-Kanals, des Hafengeländes und auch der Reichsautobahn geschaffen wird, wird dazu beitragen, daß Gleiwitz auch als Industriestadt durch einen Gürtel von Grünanlagen ein schönes Gepräge erhält.

### V e r k e h r s f l ä c h e

In die Gleiwitzer Verkehrsfläche<sup>100)</sup> will ich die Betriebsanlagen der Reichsbahn einschl. Bahnhöfe und Schmalspurbahngleisanlagen, die Betriebsanlagen der Oberschlesischen Verkehrsbetriebe, die Städtischen Verkehrsbetriebe, die Postämter, den Sender, den Flughafen und die Hotels einbeziehen.

Das alte Bahnhofsgebäude, wie überhaupt die ganze Bahnhofsanlage des wichtigen Knotenpunktes Gleiwitz, hatte schon vor dem Kriege nicht mehr genügt. Aber erst im Dezember 1925 war es so weit, daß der im Jahre 1922 begonnene neue Personenbahnhof dem Verkehr übergeben werden konnte.

Die Anlagen der Reichsbahn erstrecken sich vom Hauptbahnhof nach Osten über den 3 km langen Güterbahnhof — den größten Ostdeutschlands — bis zum Bahnhof Öhringen an der Sedanstraße. Da infolge Raum Mangels die Güterabfertigung nach der abseits liegenden Lützowstraße gelegt werden mußte, richtete die Reichsbahn wenigstens die Eilgutabfertigung in unmittelbarer Nähe des Hauptbahnhofes ein.

Die Oberschlesischen Verkehrsbetriebe sind durch das Straßenbahnnetz, den Kleinbahnhof Trinnek an der Pleßer Straße und durch das Straßenbahndepot am Stadtwalde, die Stadtverwaltung durch das Autobusdepot in der Pielerstraße an der Verkehrsfläche beteiligt.

Eine zentrale Lage haben die Postanstalten in Gleiwitz. Das Hauptpost- und Telegraphenamts liegt an der Niederwallstraße. Am Bahnhof befindet sich das Bahnpostamt, und an der Hindenburgbrücke ist für Gleiwitz-Ost ein Postamt in Betrieb genommen worden. Der Stadtteil Öhringen besitzt ebenfalls ein Postamt sowie als Grenzstation

---

<sup>100)</sup> Anhang. Auf dem Plan der Stadt Gleiwitz ist die Verkehrsfläche durch Raster gekennzeichnet.

ein Verkehrszollamt und einen Zollbahnhof. Die Gleiwitzer Zollämter am Flughafen und im Landkreise unterstehen dem Hauptzollamt in der Bahnhofstraße.

Eine besondere Bedeutung hat die Stadt seit der im Jahre 1925 erfolgten Gründung der Oberschlesischen Luftverkehrs A.G. gewonnen, durch welche Gleiwitz in den internationalen Luftverkehr eingegliedert wurde. Der Gleiwitzer Flughafen, der auf dem Gelände des ehemaligen Kriegslufthafens liegt, kann allen, auch sehr hohen zukünftigen Ansprüchen gerecht werden und wird infolge seiner geographischen Lage bei dem weiteren Ausbau der internationalen Fluglinien eine bedeutende Rolle spielen. Kurze Zeit nach Eröffnung des Flughafens wurde ein Verwaltungs- und Empfangsgebäude mit einer Wetterstation errichtet. Gute Straßennetze sorgen für eine gute Abwicklung des Verkehrs zum Flugplatz.

Mit Rücksicht auf den Flugverkehr ist der Gleiwitzer Sender nach der Tarnowitzer Landstraße verlegt worden. Das hervorstechendste Merkmal der neuen Sendeanlage ist der neue, 110 m hohe hölzerne Sendeturm. Anfang 1936 ist der neue Sender in Betrieb genommen worden.

Ein Mittelpunkt des gesellschaftlichen und geschäftlichen Lebens der Stadt ist das Hotel „Haus Oberschlesien“. Wie schon der Name besagt, geht seine Bedeutung über die Grenzen der Stadt hinaus. Es ist das größte Hotel Ostdeutschlands.

Die Reichsautobahnen und der Industriehafen als Elemente nationalsozialistischer Verkehrsentwicklung sind in einem besonderen Abschnitt behandelt worden.

### I n d u s t r i e f l ä c h e<sup>101)</sup>

Im letzten Teile der Betrachtung über die Gliederung der offenen Fläche will ich die Wirkung der industriellen und gewerblichen Betriebe auf die Gestaltung des Stadtbildes erörtern. Bergbau und Eisenwerke gab es zwar in Oberschlesien wegen des großen Reichtums an Erzen, Kohlen und Waldungen schon Jahrhunderte vorher. Das gewaltige Emporstreben des Bergbaues konnte aber erst einsetzen, als es durch die Erfindung der Dampfmaschine gelungen war, die Hindernisse des Grundwassers zu beseitigen. Die gesteigerte Kohlenförderung brachte dann wieder den Aufbau der Eisenindustrie mit sich.

---

<sup>101)</sup> Anhang. Die Industriefläche ist auf dem Plan der Stadt Gleiwitz durch Raster gekennzeichnet.

In das Weichbild der Stadt Gleiwitz selbst ist der Bergbau erst in letzter Zeit vorgedrungen. Bis dahin gab es nur Eisenwerke in der Stadt. Als erstes Unternehmen dieser Art entstand im Jahre 1793 ein staatlicher Betrieb, die Gießerei der Königlichen Hütte, mit dem im Jahre 1796 angeblasenen Kokshochofen, dem ersten auf dem europäischen Festlande, der Roheisen für Gießereien herstellte. Während der Befreiungskriege vor hundert Jahren wurden hier Geschütze und Munition hergestellt. Bis 1817 wurden daselbst 255 Geschütze gegossen. Erwähnenswert ist die Tatsache, daß hier die ersten „Eisernen Kreuze“ hergestellt wurden. Von 1817 bis 1934 sind Maschinenteile fabriziert worden. Heute befindet sich noch die Kunstgießerei der Preußag in den Räumen. Die übrigen Räume sind mit der Polizeifahrbereitschaft, der SA.-Standarte 22 Gleiwitz und Fliegerformationen belegt.

Mehr im Inneren der Stadt liegen die Rohrwalzwerke der Vereinigten Oberschlesischen Hüttenwerke. Es ist das erste Rohrwalzwerk Oberschlesiens und wurde im Jahre 1867 gegründet; es sind dies die sogenannten Huldshinsky-Werke. 1905 wurden die Werke in die Oberschlesische Eisenbahnbedarfs-A.G. aufgenommen, desgleichen die Gleiwitzer Drahtwerke, die z. T. im Jahre 1882 von Wilhelm Hegen-scheidt gegründet, z. T. von der Firma Heinrich Kern und Karo erbaut, 1887 zu der Oberschlesischen Drahtindustrie vereinigt wurden und 1889 in der Oberschlesischen Eisenindustrie A.G. für Bergbau und Hüttenbetrieb aufgingen. Letztere Betriebe sind zum Teil außerhalb des damaligen Stadtgebietes in der benachbarten Landgemeinde Petersdorf<sup>162)</sup> entstanden, die erst später nach Gleiwitz eingemeindet wurde. Diesen Großbetrieben folgte im Laufe der Zeit eine große Anzahl kleinerer industrieller Werke, namentlich der weiterverarbeitenden Metallindustrie. Dazu kamen dann noch staatliche Unternehmen größten Umfanges, die ebenfalls mehrere tausend Arbeiter beschäftigten; so z. B. die Betriebsanlagen der Reichsbahn und die beiden großen Ausbesserungswerke derselben, das erste für die Wagen, das zweite für die Lokomotiven.

Die erste Grube wurde im Stadtgebiet im Jahre 1912 abgeteuft. Es ist die konsolidierte Gleiwitzer Steinkohlengrube im Südosten der Stadt<sup>163)</sup> (den Kokswerken und Chemischen Fabriken — Borsigwerke — gehörig), die einen schwierigen Abbau hat. Dazu gehört

---

<sup>162)</sup> Aus dem Stadtplan von Gleiwitz zu ersehen.

<sup>163)</sup> Siehe Anhang, Industriefläche der Stadt Gleiwitz.

noch der Wetterschacht Richtersdorf. Im Stadtteil Öhringen hat seit 1923 die Öhringenbergbau A.-G., Abtlg. Sosnitzagrube, ihre Anlagen. Dazu gehören Schächte im Stadtteil Steigern, z. B. der Oswaldschacht.

Der Bergbau hat im Laufe der Zeit gegenüber den Eisenhüttenwerken im wirtschaftlichen Leben der Stadt an Bedeutung zugenommen. Die Gleiwitzer Grube ist bereits erwähnt worden; sie hat eine Belegschaft von rund 2500 Leuten. Ihre Kokereianlage wird z. Zt. verdoppelt und auf das modernste ausgestaltet. Nach der Macht ergreifung durch Adolf Hitler sind die Belegschaften der Werke im Steigen begriffen, und die Arbeitslosigkeit nimmt immer mehr ab.

Zur Industriefläche zählen auch die Versorgungsbetriebe der Stadtgemeinde. Es sind dies die Gasanstalt und Wasserversorgungsanlagen, die Wassertürme. Zu erwähnen ist noch das Umspannwerk, das die elektrische Kraft in einer Hochspannungsleitung vom Großkraftwerk Hindenburg-Zaborze erhält, ferner die in der Nähe gelegene Schlachthofanlage zwischen Klodnitz und Kanal, hinter der Promenade. In letzter Zeit wurde das städtische Gasnetz an das Verbandsgaswerk Hindenburg angeschlossen, jedoch verlor die städtische Gasanstalt Gleiwitz infolge des steigenden Gasverbrauches nicht ihre Bedeutung. — Der einzige Brauereibetrieb, die Löwenbierbrauerei H. Scobel, liegt am Germaniaplatz, zwischen der Pielerstraße und der Eisenbahnlinie Gleiwitz—Hindenburg.

Eine zusammenhängende Industrieflächengestaltung ist in Gleiwitz m. E. nicht feststellbar. Vielmehr liegen die einzelnen industriellen Unternehmungen mehr an der Peripherie der Stadt. Nur auf der Bergwerkstraße kann man von einer Zusammenballung industrieller Betriebe sprechen, wo sich die Stahlröhrenwerke der Vereinigten Oberschlesischen Hüttenwerke und das Reichsbahn-Lokomotiv-ausbesserungswerk befinden.

## Schlußbetrachtung: Die Dreistädte-Einheit

### Städtebauliche Gesamtplanung

Mit vorliegender Arbeit habe ich versucht, die räumliche Entwicklung der Städte Beuthen, Hindenburg und Gleiwitz bis auf unsere Zeit, sowie die geographischen, historischen, wirtschaftlichen und politischen Voraussetzungen, die sie im Laufe der Zeit teils fördernd, teils hemmend beeinflußt haben, darzulegen.

Der oberschlesische Industriebezirk war bis zu der Abtrennung Ostoberschlesiens vom Deutschen Reiche ein typisches Beispiel einer dichten Besiedlung, die es jedoch nirgends zur Bildung einer zentralen Großstadt kommen ließ. Vielmehr erstreckte sie sich auf eine ganze Anzahl größerer und kleinerer Mittelstädte und größerer und kleinerer Landgemeinden. Für den städtebaulichen Gesamtorganismus dieses ausgedehnten Gebietsteiles waren daher nicht die Gesichtspunkte des Wachstums einer einzigen Stadt, sondern die Gesamtheit der Siedlungserscheinungen in Stadt und Land bestimmend, die — wäre Ostoberschlesien nicht vom Reiche gewaltsam abgetrennt worden — nach den Gesichtspunkten der Landesplanung heute einheitlich zu bearbeiten wäre. Die wichtigsten Verkehrslinien für die Beförderung von Menschen und Gütern tendierten nach Südosten, mehr oder weniger in der Richtung nach dem Eisenbahnknotenpunkt Kattowitz. Durch das Genfer Diktat wurde dieser in geographischer und wirtschaftlich-industrieller Hinsicht einheitliche Körper gewaltsam auseinandergerissen; die neue Grenze zwischen dem Deutschen Reiche und Polen erscheint dem Wirtschaftsgeographen, dem Wirtschaftspolitiker so gewaltsam gezogen, wie es schlimmer nicht geschehen konnte. Durch die neue Grenze hat insbesondere die südöstliche Tendenz der Verkehrsausstrahlungen ihren Sinn verloren: anstatt wie seither nach Südosten weiter zu laufen, nimmt der Verkehr gewaltsam an der neuen politischen Grenze, die heute z. T. auch eine wirtschaftliche Grenze darstellt, eine rückläufige Bewegung nach Norden und Westen an. Die neue politische Grenze wirkt sich aus wie eine Mauer, die nur durch einzelne Öffnungen durchbrochen ist, an der aber heute zahlreiche Verkehrsstränge tot auslaufen. Da die Grenze im Süden und

Osten des oberschlesischen Industriebezirkes eine weitere Besiedlung infolge der unmittelbaren Nähe der Grenze zur Unmöglichkeit macht, ist die weitere städtebauliche Entwicklung gezwungen, ihren Weg in der Richtung nach Norden und Nordwesten zu nehmen.

Bis vor kurzem hatte jede einzelne der drei Städte Beuthen, Hindenburg und Gleiwitz lediglich für ihre eigenen Gebiete jeweils Siedlungspläne bearbeitet, wobei insbesondere die Städte Gleiwitz und Beuthen die städtebaulichen Ziele (vor allem in bezug auf den künftig zu erwartenden Verkehr) über ihre Grenzen hinaus angedeutet und in vorausschauender Weise Überlegungen angestellt hatten, in welcher Weise künftig eine Besiedlung einzelner Stadtteile nach Norden hin außerhalb ihres Weichbildes zu erfolgen hat. Die großen Eingemeindungen vom Jahre 1926 hatten nun zum ersten Male die gemeinsamen Ziele der drei Nachbarstädte in der Ferne erkennen lassen; insbesondere hatten Gleiwitz und Beuthen in dieser Richtung vorgearbeitet. Es fehlte jedoch zunächst die Mitwirkung des durch die geographische Lage gegebenen Verbindungsfaktors: Hindenburg. Diese Lücke wurde aber in ausgezeichneter Weise ausgefüllt in dem Augenblick, als die städtebaulichen Gesamtbelange der in amerikanischem Tempo chaotisch zu einem Gesamtgebilde von fast 140 000 Seelen gewachsenen Stadt Hindenburg fachmännisch bearbeitet wurden. Nunmehr war der Weg frei für eine gemeinsame technische Bearbeitung des Gesamtproblems der drei Städte. In erstaunlich kurzer Zeit entstand in intensiver Zusammenarbeit aller drei Stadtbauämter unter der Leitung der Stadtbauräte Stütz-Beuthen, Schabik-Gleiwitz und Dr. Ing. M. Wolff-Hindenburg<sup>104)</sup> in großen Zügen der Gesamtplan für die künftige Entwicklung der Dreistädteeinheit des westoberschlesischen Industriebezirks, der auf der Dresdner Ausstellung 1928, „Die Technische Stadt“, berechtigtes Aufsehen und begründetes Interesse erregt hat.

Für die Gesamtplanung der Dreistädteeinheit sind in erster Linie die wirtschaftlichen Belange grundlegend, die sich aus der Notwendigkeit ergeben, das Bergbauvermögen — das trotz der durch die neue Grenze bewirkten Verstümmelung noch vorhanden ist — für die gesamte Wirtschaft Deutschlands so intensiv als möglich nutzbar zu machen. Demgemäß müssen von vornherein für die künftige Wohnbesiedlung alle Flächen ausscheiden, unter denen der Bergbau noch im Gange ist, oder die für die künftige Kohlenförderung in Frage

<sup>104)</sup> Dreistädteeinheit Beuthen, Hindenburg, Gleiwitz. Landkreis Beuthen. S. 17.

kommen. Darüber hinaus müssen für die künftig anzusiedelnde Industrie, insbesondere für chemische Fabrikanlagen, die die Kohle als Rohstoff benötigen, neue Ansiedlungsmöglichkeiten in ausreichendem Maße geschaffen werden.

Auch in Zukunft wird der oberschlesische Industriebezirk<sup>165)</sup> ein wichtiges Wirtschaftsgebiet bleiben, da zu seinem Kohlenvorkommen durch den Bau des Adolf-Hitler-Kanals mit dem Industriebahnhof Gleiwitz und die Reichsautobahn eine günstige Verkehrslage erreicht wird.

Die deutschen Autobahnen<sup>166)</sup> werden bestimmt nicht an den Grenzen des Reichs aufhören. Früher oder später werden die Staaten Europas dem deutschen Vorbild nacheifern. Bisher noch ungeahnte Möglichkeiten eines länderdurchziehenden, wertbringenden Verkehrs sind in greifbare Nähe gerückt. Für Oberschlesien wird dieser zukünftige Verkehr aber von besonderer ausschlaggebender Bedeutung werden.

Da der Landesplanungsverein Oberschlesien bisher über Industrieverlagerung noch nichts veröffentlicht hat und derartiges nicht für die Öffentlichkeit bestimmt ist, war ich nicht in der Lage, hierüber zu schreiben.

### Ausblick

An die Stelle des einstigen oberschlesischen Industriegebiets mit seiner dezentralisierten großmaschigen Besiedlung tritt die charakteristische Erscheinung der Städtegruppe<sup>167)</sup>, die früher oder später zu der Gesamtstadtform führen wird. Diese Erweiterung wird schließlich dazu führen, daß Peiskretscham ein Vorort des heutigen Gleiwitz und Dramatal ein solcher der Stadt Beuthen wird. Es erscheint nicht notwendig und auch nicht empfehlenswert, eine ausgesprochen zentrale Stadtform anzustreben — schon die in den einzelnen Stadtvierteln geschichtete Bevölkerung mit ihren differenzierten Bedürfnissen würde meines Erachtens dagegen sprechen —, vielmehr muß als natürliche Entwicklung der organische Weiterausbau der Einzelstädte erfolgen. Für die fernere Zukunft ist jedoch auf unbebautem Gelände eine neue Stadtmitte als Sitz der gemeinsamen Verwaltung

<sup>165)</sup> Geschäftsbericht des Landesplanungsvereins Oberschlesien, Oppeln, 1933/34. S. 36/37.

<sup>166)</sup> Landesplanungsverein. S. 18. Geschäftsbericht.

<sup>167)</sup> Dreistädteeinheit Beuthen, Gleiwitz, Hindenburg. Landkreis Beuthen. S. XVI.

und aller jener Einrichtungen anzustreben, die in diesem ausgedehnten gesamten Stadtgebiet für Zwecke der Volksbildung und Volkserziehung, der Volkswohlfahrt usw. als gemeinsame Anlagen erforderlich werden. Das Gelände zwischen den heutigen drei Städten müßte dann durch eine lebhafte Siedlungstätigkeit im weitesten Sinne erschlossen werden; hier müßten dann auch die in unserem Gebiet so dringend notwendigen landwirtschaftlichen und industriellen Verfeinerungsbetriebe erstehen, während auch die Grünflächen erweitert und zu geeigneten Erholungsanlagen ausgebaut werden müßten.

Für die Schaffung eines gemeinsamen kommunalen Verwaltungszentrums halte ich die Gegend nördlich von Hindenburg (etwa das heutige Klausberg) für günstig.

Eine glückliche Lösung des hier in großen Umrissen gezeichneten Problems wäre zunächst der Anfang für einen Aufschwung des deutschen Ostens, darüber hinaus aber der Grundstein einer erfolgreichen Osteuropapolitik des Deutschen Reiches.

## Literaturverzeichnis

- Dörries, H., Entstehung und Formenbildung der niedersächsischen Stadt. Eine vergleichende Städtebiographie. Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde. Stuttgart 1929. 27. Band. Heft 2.
- Elsner, H., Geschichte der evangelischen Kirche in Gleiwitz. Gleiwitz 1884.
- Fischer und Stukart, Zeitgeschichte der Städte Schlesiens. Bd. III. Schweidnitz 1819.
- Frech-Kampers, Schlesische Landeskunde. Breslau 1913. I. Abteilung.
- Fritz, J., Deutsche Stadtanlagen, Progr. Straßburg i. E. 1894.
- Geisler, Walter, Die Deutsche Stadt. Ein Beitrag zur Morphologie der Kulturlandschaft. Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde. 32. Bd. Heft 5. Stuttgart 1924.
- Derselbe, Danzig, ein siedlungsgeographischer Versuch. Dissertation. Halle 1918.
- Derselbe, Beiträge zur Stadtgeographie. Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin. 1920.
- Derselbe, Schlesien als Raumorganismus. Zur Wirtschaftsgeographie des deutschen Ostens, Untersuchungen und Darstellungen. 1. Heft. Breslau 1932.
- Derselbe, Wirtschafts- und Verkehrsgeographischer Atlas von Schlesien. Breslau 1932.
- von Geldern-Crispendorf, Günter, Die deutschen Industriegebiete, ihr Werden und ihre Struktur. Karlsruhe 1933.
- Gramer, F., Chronik der Stadt Beuthen. Beuthen 1863.
- Hanslik, E., Biala, eine deutsche Stadt in Galizien. Wien 1909.
- Hassinger, H., Beiträge zur Siedlungs- und Verkehrsgeographie von Wien. Wien 1910.
- Derselbe, Über Aufgaben der Städtekunde. Petermanns Mitteilungen 1910
- Hettner, Alfred, Die wirtschaftlichen Typen der Ansiedlungen. Geographische Zeitschrift. Leipzig 1902.
- Knie, J., Geographische Beschreibung Schlesiens. Breslau 1828.
- Derselbe, Topographie von Schlesien. Breslau 1845.
- Knossalla, J., Zur Geschichte von Zaborze-Hindenburg. Katowice 1929.
- Derselbe, Bergbau im Kreise Hindenburg.
- Kukowka, Kurt, Geschichte der Allerheiligenpfarre in Gleiwitz. Dissertation. Breslau 1925.
- Meier, P. J., Der Grundriß der deutschen Stadt des Mittelalters in seiner Bedeutung als Geschichtsquelle, Korrespondenzblatt des Gesamtvereines der deutschen Geschichts- und Altertumsvereine. 57. Jahrgang. Berlin 1909.
- Meyers Statistisches Jahrbuch der Stadt Beuthen. Beuthen 1927.
- Müller, H., Vaterländische Bilder aus Schlesien. Glogau 1837.
- Nietsche, Bruno, Chronik der Stadt Gleiwitz. Gleiwitz 1886.
- Rauers, F., Zur Geschichte der alten Handelsstraßen in Deutschland. Petermanns Mitteilungen, 52. Band. 1906.

- Roemer, Ferd., Geologie von Oberschlesien. Breslau 1870.
- Stein, Erwin, Das Buch der Stadt Beuthen O.-S. und Umgebung, Monographien deutscher Städte — Darstellung deutscher Städte und ihrer Arbeit in Wirtschaft, Finanzwesen, Hygiene, Sozialpolitik und Technik. Berlin 1925.
- Triest, Felix, Topographisches Handbuch von Oberschlesien. Breslau 1865.
- Zimmermann, Friedrich A., Beiträge zur Beschreibung von Schlesien. Bd. XIII. Brieg 1783.
- Griesel, H., „Bau der Reichsautobahn in Oberschlesien“. In der „Deutschen Ostfront“ 1935. Sonderausgabe vom 13. Juli.
- Dreistädteeinheit Beuthen, Gleiwitz, Hindenburg, Landkreis Beuthen. Herausgegeben von den drei Stadtbauräten Schabik, Stütz, Dr. Wolff, Berlin, Leipzig, Wien.
- Magistratschronik von Gleiwitz Nr. I. 1740 bis 1868.
- Deutschlands Städtebau Hindenburg. Berlin-Halensee, Dari-Verlag.
- Deutschlands Städtebau Gleiwitz. Berlin-Halensee, Dari-Verlag 1928.
- Deutschlands Städtebau Beuthen. Berlin-Halensee, Dari-Verlag 1929.

## Quellen

### Staatsarchiv Breslau

- Acta betr. Bericht des Bürgermeisters Elsner an den König wegen der katholischen Kirche 1758.
- Regesten zur schlesischen Geschichte (Cod. dipl. Sil. XII, XVIII, XXII, XXIX).

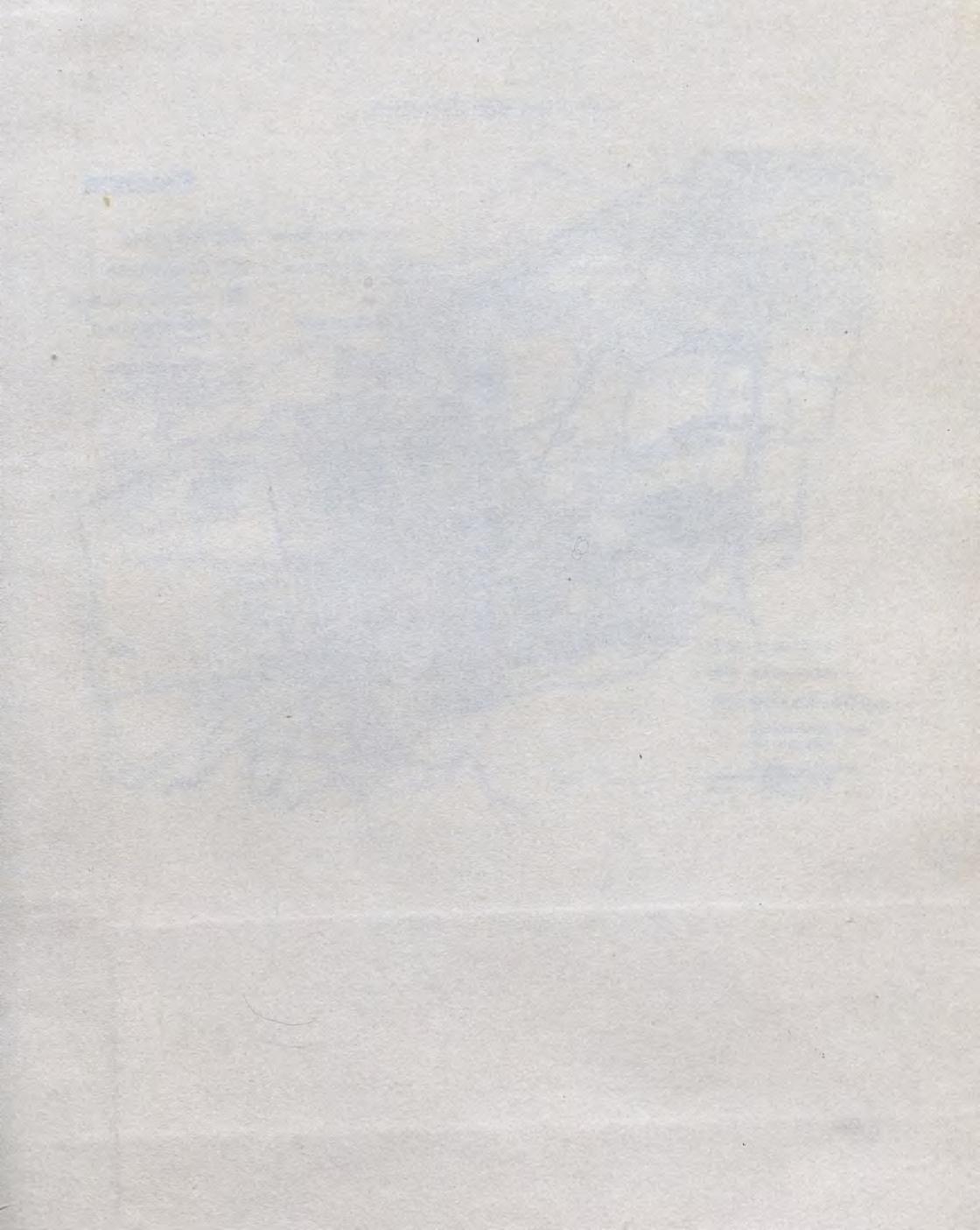
### Stadtarchiv Gleiwitz

- Deutsche Urkunde 28.
- Magistratschronik von Gleiwitz Nr. I 1749 bis 1868.
- Magistratschronik von Gleiwitz Nr. II 1868.
- Zahlen zur Lage im oberschlesischen Industriegebiet. Im Auftrage der Kommunalen Interessengemeinschaft für das oberschlesische Industriegebiet von Dr. F. Rompe, Beuthen 1935.
- Aus Verwaltung und Wirtschaft des oberschlesischen Industriegebietes 1934, Herausgeber Dr. F. Rompe. Beuthen 1934.
- Landesplanungsverein Oberschlesien e. V., Breslau. Geschäftsbericht 1933/34.
- Verwaltungsbericht der Stadt Hindenburg für die Zeit vom 1. April 1927 bis 31. März 1934.
- Verwaltungsbericht der Stadt Gleiwitz für das Jahr 1933.

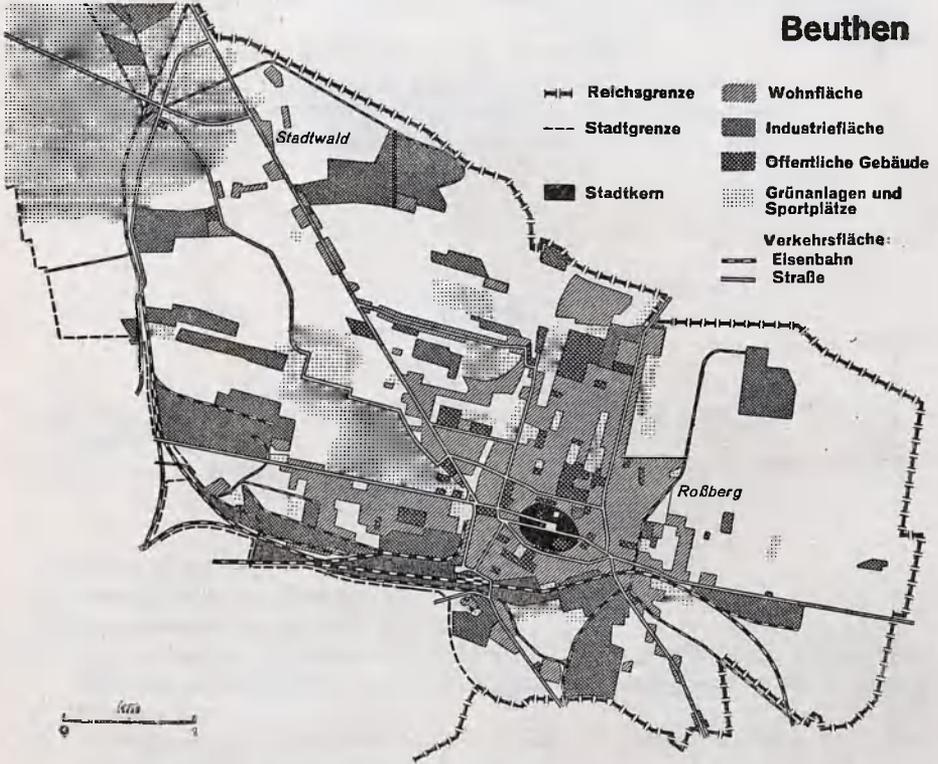
\*

Das Kartenmaterial über Beuthen, Hindenburg und Gleiwitz ist auf den Städtischen Vermessungsämtern eingesehen worden. Die Karte „Die räumliche Entwicklung der Städte Beuthen, Hindenburg und Gleiwitz“ im Maßstabe 1:25 000 ist von mir entworfen worden. Desgleichen auch die Stadtpläne von Beuthen, Hindenburg und Gleiwitz in Wohn- Verkehrs- und Industriefläche.

# Kartenanhang

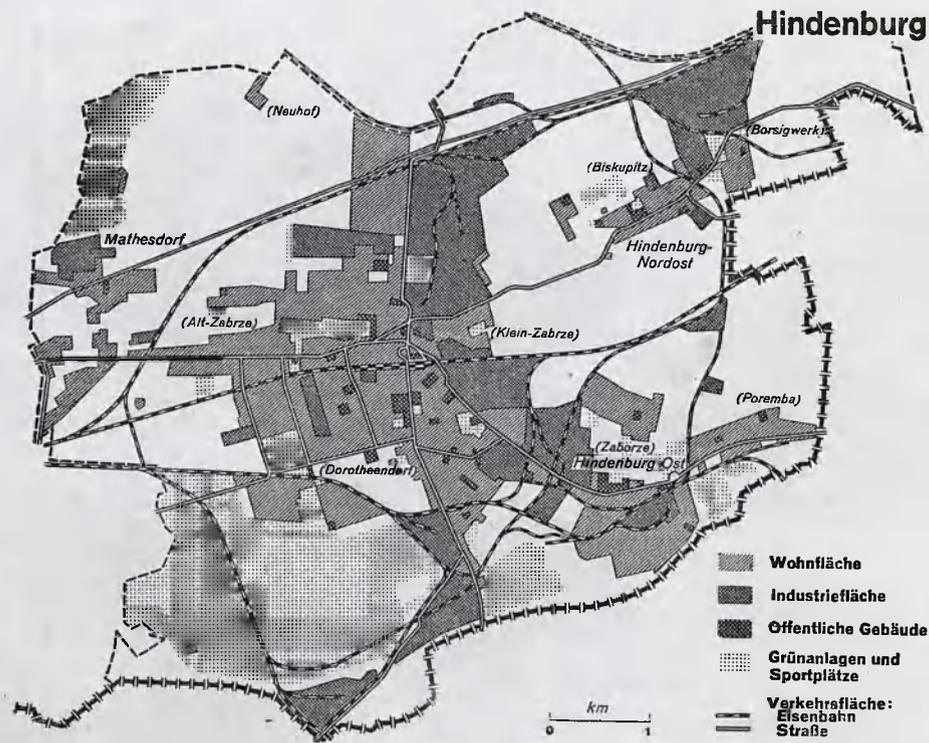


# Plan von Beuthen



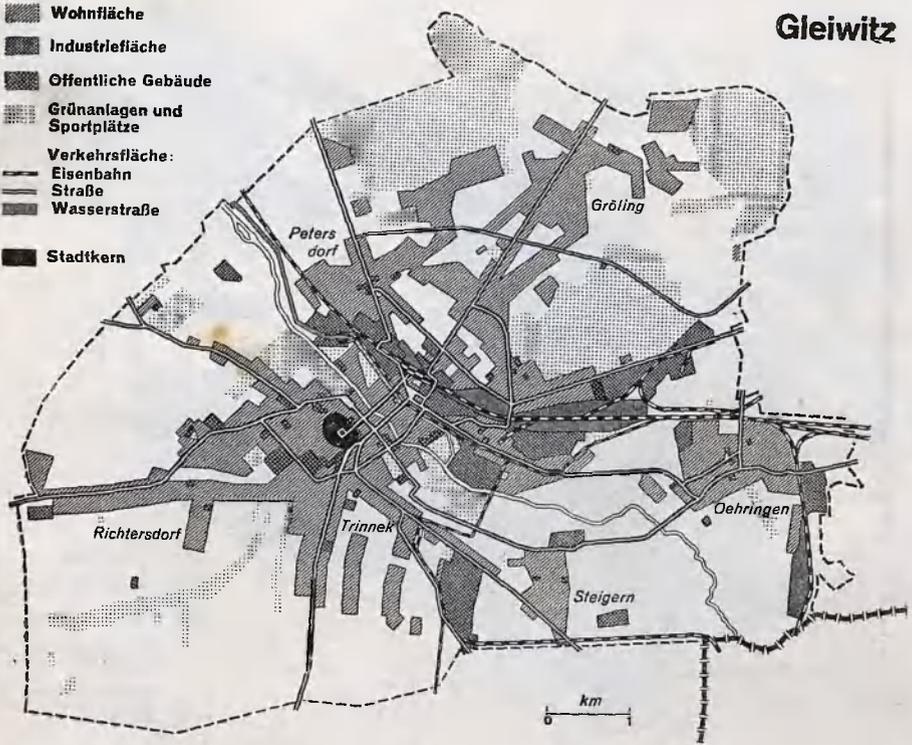
# Plan von Hindenburg

## Hindenburg



# Plan von Gleiwitz

## Gleiwitz







~~Gebunden von  
FRANZ BRÄUER  
Am 1. April 1~~

~~4. 10. 38~~

