

Als das sächsische Straßenwesen zum Vorbild für ganz Deutschland wurde – Gedenken zum 50. Todestag von Dr.-Ing. Artur Speck

Dr.-Ing. Michael Feller

Am 25. Januar 2010 gedenkt die Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure im Freistaat Sachsen Dr.-Ing. Artur Speck, der als Vorstand der Obersten Straßenbaubehörde im Sächsischen Staatsministerium für Finanzen seit 1923 die Entwicklung im sächsischen Straßenbau nach dem ersten Weltkrieg maßgeblich bestimmte und Sachsen damit zu einem Vorbild für die deutschen Straßenbauer wurde. Seit 2000 erinnert die VSVI mit der Auslobung des nach ihm benannten Preises an seine damaligen Leistungen und würdigt damit Leistungen ihrer Mitglieder für das sächsische Straßenwesen.

Artur Speck wurde 1877 in Pirna geboren. Nach dem Studium des Bauingenieurwesens an der Technischen Hochschule Dresden und dem Ablegen der Hauptprüfungen für den höheren Staatsdienst promovierte er mit der Dissertation „Geschichte und Theorie der Schwebefähren“ 1907 zum Dr.-Ing. Nach längerer Tätigkeit im Staatsbaudienst, zuletzt als Vorstand des Straßenbauamtes in Dresden wurde er 1923 als Ministerialrat und Vorstand der Straßenbaudirektion an das Sächsische Finanzministerium berufen. Mit Erreichen der Altersgrenze schied er aus diesem Amt aus.

Das berufliche Leben Dr. Specks galt von Anfang an der Straße. Im Straßenwesen fand er als Bauingenieur, als Vorstand der Straßenbaudirektion und nicht zuletzt als kommissarischer Leiter des Lehrstuhls und Instituts für Straßenbau der TH Dresden von 1941 bis 1945 ein Betätigungsfeld, das ihn vor eine Fülle großer und schwerer Aufgaben, zugleich aber auch sehr dankenswerter Aufgaben stellte. Sie ergaben sich aus der wirtschaftlichen Lage Deutschlands, der Verkehrsentwicklung und aus der Situation im Straßenwesen nach dem ersten Weltkrieg.

Die damaligen Straßen stammten ausnahmslos aus der Zeit des Spannverkehrs. Sie waren für eine Verkehrsart gebaut worden, die sich durch die geringe Geschwindigkeit gezogener Räder und geringe Lasten auszeichnete. Die seit der Einführung des Straßenbaumandats von 1781 übliche Schotterdecke genügte als Verschleißschicht den sich daraus ergebenden Anforderungen. Die Lage änderte sich grundlegend zu Beginn des 20. Jahrhunderts mit der Erfindung und der sofort einsetzenden stürmischen Entwicklung des Kraftfahrzeugs. Als neues Verkehrsmittel verlangte es Straßen, die seinen Eigenarten und Leistungen entsprachen. Vorerst war es aber auf die alt hergebrachten Gegebenheiten angewiesen, die ihm der Spannverkehr überlassen hatte. Das Kraftfahrzeug brachte völlig neue Beanspru-

chungen mit sich. Das angetriebene, stark profilierte Gummirad übte starke Zugkräfte auf die Fahrbahnoberfläche aus. Infolge der hohen Fahrgeschwindigkeit traten jetzt senkrecht zur Fahrbahnoberfläche wirkende Sogkräfte auf. Die wesentlich höheren Fahrzeug- und Ladungsgewichte verstärkten den Druck auf die Befestigung. In Sachsen war in der Zeit von 1907 bis 1925 die Anzahl der Pkw um das 24-fache, die Zahl der Lkw um das 20-fache gestiegen. Diese nach Zahl, Gewicht, und Geschwindigkeit stetig zunehmende Verkehrsbelastung hatte so nachteilige Einflüsse, dass Mitte der 20er Jahre des 20. Jahrhunderts praktisch der völlige Ruin des Straßennetzes erreicht war. Schlaglöcher, stärkster Verschleiß und völlige Zerstörung der ganzen Decke, tiefe Gleise bis hinab zur Packlage und zum Untergrund waren die Merkmale der Straßenbeschaffenheit zu dieser Zeit.

Es ist das große Verdienst von Artur Speck, die volkswirtschaftlich nachteiligen Folgen dieser Entwicklung klar erkannt zu haben. In einer im Jahre 1926 als Landtagsvorlage eingebrachten Denkschrift wies er durch Wirtschaftlichkeitsberechnungen nach, dass die sofortige Instandsetzung der Straßen im Endeffekt weniger Kosten verursacht als ein weiteres Hinausschieben. Jede Verzögerung führt zwangsläufig zu einem Neubau der Befestigung, weil die Zerstörung inzwischen unbremst weiter geht. Der Behandlung der Denkschrift im Landtag folgte die Bewilligung einer Anleihe für die Instandsetzung und den Ausbau der sächsischen Staatsstraßen in den folgenden fünf Jahren.

Es war das Verdienst von Dr. Speck, die großen Möglichkeiten der Bitumenemulsionen für eine schnelle und wirkungsvolle Instandsetzung der Straßen richtig eingeschätzt zu haben. Diese waren um 1925 auf dem Markt als neuer Baustoff erschienen. Er führte diese neuen Baustoffe als erster in Deutschland in seinem Amtsbereich ein und entwickelte im Großversuch die günstigsten Anwendungsverfahren für einen dauerhaften Oberflächenschutz der bestehenden Straßen. Der Erfolg war überragend. Dem zunächst unaufhaltsam erscheinenden Verfall des Straßennetzes konnte Einhalt geboten werden, die mit relativ geringem Aufwand aufgetragenen Oberflächenbehandlungen hielten der Verkehrsbelastung stand und die Straßenbefestigung war gerettet. Gleichzeitig wurden auch hohlraumarme, mit Bitumen oder Teer gebundene Deckschichten eingeführt, mit denen die Straßen den erhöhten Beanspruchungen durch die Kraftfahrzeuge angepasst werden konnten. Die von ihm für schwerstbelastete Straßen vorgesehenen Kleinpflasterdecken sind durch ihre Konstruktion, Ebenheit und Haltbarkeit mehr als 30 Jahre vorbildlich geblieben.

Innerhalb von fünf Jahren waren von den 3.247 km sächsischer Landstraßen 834 km (26%) mit Kleinpflaster, 66 km (2%) mit Asphalt-, Teer- und Zementbeton und 662 km (20%) mit Tränkmakadam befestigt sowie 1.448 km (45%) mit einer Oberflächenbehandlung versehen. Dafür sind 90.000 t Straßenteer, Bitumen und bitumenhaltige Bindemittel sowie 730.000 t Pflaster,

2,2 Millionen t Schotter und 1,65 Millionen t Splitt und Sand aus sächsischen Vorkommen verwendet worden. Nur 237 km oder 7% der Straßen waren noch nicht befestigt. Ausdrücklich lobte der Sächsische Landtag die zielstrebige Verwirklichung des Programms von 1926 durch die Oberste Straßenbaubehörde.

Mit zunehmender Fahrzeugzahl und steigender Fahrgeschwindigkeit zeigte sich, dass weder der Ausbauzustand noch die Linienführung den Forderungen des motorisierten Verkehrs entsprachen. Sie verhinderten die maximale Ausnutzung der im Kraftfahrzeug vorhandenen Möglichkeiten und bildeten die Ursache vieler Verkehrsunfälle. Als eine wesentliche Voraussetzung einer grundlegenden Änderung der wachsenden Schwierigkeiten erkannte Dr. Speck als erster die Notwendigkeit von Verkehrszählungen. Im Auftrag des Deutschen Straßenbauverbandes erfolgten dann unter seiner Leitung in den Jahren 1924/25, 1928/29, 1932 und 1936/37 statistische Erhebungen dieser Art. Sie bildeten die Grundlage für die weiteren Entwurfsarbeiten. Die durch die Oberste Straßenbaubehörde eingeleiteten Maßnahmen zur Anpassung der Straßen an die Forderungen des motorisierten Verkehrs hatten eine deutliche Senkung der Straßenunterhaltungskosten zur Folge. Dadurch war es möglich geworden, die Fahrbahndeckschichten nach neuen Gesichtspunkten auszubauen, einen Teil der Straßen zu verbreitern und unübersichtliche Krümmen zu beseitigen, aber auch die ersten Ortsumgehungsstraßen zu bauen. Bereits 1927 wurde eine über 5 km lange Umgehungsstraße für die Stadt Penig im Zuge der heutigen B 95 gebaut, die an der nicht höhengleichen Kreuzung mit der B 175 erstmals halbkleeblattähnliche Verbindungen erhielt. Zwei Jahre später wurde eine Umgehungsstraße in Chemnitz in ihrer ganzen Länge als Nur-Autostraße mit ähnlichen Anschlüssen gebaut.

Weitblick und Aufgeschossenheit gegenüber allen Forderungen des Straßenverkehrs dieser bewegten Zeit

bewies Dr. Speck auch durch seine aktive Mitarbeit im Deutschen Straßenbauverband, in der Gesellschaft zur Vorbereitung des Baus der Reichsautobahnen und der Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau, aus der später die Forschungsgesellschaft für Straßenwesen hervorging.

Enge Beziehungen pflegte Dr. Speck auch zu seiner Alma Mater, der TH Dresden. Eine glücklichere Verbindung zwischen ihm, dem weltbekanntem Fachmann



Arthur Speck

des Straßen- und Brückenbaus und zugleich Leiter der Obersten Sächsischen Straßenbaubehörde mit den Lehr- und Forschungsaufgaben des 1928 gebildeten Instituts für Straßenbau ist kaum denkbar gewesen. Er verkörperte eine enge Einheit zwischen Praxis und Wissenschaft, die sich immer wieder, vor allem aber nach der kommissarischen Übernahme des Lehrstuhls und des Instituts für Straßenbau fördernd auf Lehre und Forschung auswirkte. Aus dem reichen Schatz seines Wissens vermittelte er den Studenten das für einen erfolgreichen Straßenbau- und Verkehrsingenieur erforderliche Rüstzeug.

Aus der Feder von Dr. Speck liegen mehr als 80 Veröffentlichungen vor, mit denen er die Entwicklung des deutschen, besonders aber des sächsischen Stra-

ßenwesens zwischen 1910 und 1942 dokumentiert hat. Sein Lebenswerk als hervorragender Ingenieur und Verwaltungsfachmann hat in seiner Selbstbiographie – VIA VITA – Lebensgeschichte eines Straßenbauers im Zeitalter des Kraftwagens, von ihm erzählt für jedermann, Kirschbaum Verlag Bad Godesberg 1964 – die verdiente Krönung gefunden.

Dem Gedenken liegen Zeitschriftenbeiträge zu Grunde, in denen aus Anlass seines 80. Geburtstages seine Verdienste für das deutsche Straßenwesen nach dem ersten Weltkrieg gewürdigt worden sind.

Das Bild zeigt Dr. Speck um 1950. Es ist dem Buch VIA VITA entnommen, das im April 1964 im Kirschbaum Verlag Bad Godesberg erschienen ist.