

Die Einweihung des Sylter Bahndammes.

Frei ist der Fischfang,
Frei ist die Jagd,
Frei ist der Strandgang (Strandraub),
Frei ist die Nacht.
Frei ist die See, die wilde See
An der Hörnummer Rheede!

So lautet das alte friesische Lied, das die Sylter sangen. Die „wilde See“ ist bezwungen, bezwungen in zähem Kampf von dem Ingenieurgeist unserer Zeit mit Hilfe modernster Mittel.

Über den Damm, der die Insel Sylt mit dem Festlande nunmehr verbindet, fuhr am 1. Juni der Festzug der Reichsbahn-Verwaltung, der von Husum kommend den Reichspräsidenten von Hindenburg, mehrere Reichs- und preußische Minister sowie eine große Anzahl von Gästen von nah und fern mit sich führte. Auf der ganzen Fahrt war der Reichspräsident der Mittelpunkt begeisterter Kundgebungen von Jung und Alt aus Schleswig-Holstein. In Klanxbüll, der letzten Station auf dem Festlande, erstattete der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft Dr. Dormmüller dem Reichspräsidenten die Meldung, daß die neue Reichsbahnstrecke Klanxbüll—Westerland zur Übergabe bereit sei. Der Reichspräsident erwiderte darauf mit folgenden Worten:

„Mit dem Dank des Reiches an alle, die mit Kopf und Hand an der Schaffung dieses großen Seedammes gearbeitet haben, und mit dem Wunsch, daß der neue Weg nach Sylt ein festes und ewiges Band zwischen der Insel und dem Festlande sein möge, erkläre ich die Eisenbahnstrecke nach Sylt für eröffnet.“

Umbrast von dem Jubel der Bevölkerung, begleitet von mehreren Flugzeugen, trat der Festzug hierauf seine Fahrt über den Damm an. Als er um 11 Uhr 10 Minuten im Hauptbahnhof von Westerland einrollte, herrschte auch bei den Westerlandern stürmische Begeisterung. Vor dem Bahnhofsgelände fand die Begrüßung des Reichspräsidenten und der übrigen Gäste durch den Reichsbahnpräsidenten der Reichsbahndirektion Altona Dr. Schneider statt, der folgende Worte an sie richtete:

Herr Reichspräsident! Meine Herren!

Als dem Leiter der Reichsbahndirektion Altona, der Bauherrin der soeben eröffneten Eisenbahnstrecke Klanxbüll—Westerland ist mir die hohe Ehre zugefallen, Sie, Herr Reichspräsident, und die anderen hochgeehrten Gäste, die Mitglieder der Regierungen des Reiches, Preußens und anderer Länder, die Vertreter der Reichs- und Staatsbehörden und anderer Körperschaften sowie eine weitere Zahl hervorragender Männer am Ziele der Eröffnungsfahrt zu begrüßen, Ihnen für Ihre Teilnahme zu danken und insbesondere Ihnen, Herr Reichspräsident, in Ehrerbietung zu huldigen, der Sie durch die von Ihnen vollzogene Eröffnung der Strecke die hohe Bedeutung der heutigen Feier bekunden.

In der Tat, ein großes Kulturwerk ist glücklich vollendet. Auf deutschem Wege ist die deutsche Insel Sylt mit dem deutschen Vaterlande, von dem sie abgeschnitten war, nunmehr verbunden. Dies läßt heute alle Herzen in der Nordmark höher schlagen! Der Weg ist dem Meere abgerungen durch ein Meisterwerk deutscher Ingenieurkunst, das durch die Reichswasserstraßenverwaltung ausgeführt wurde. Schwer war die Arbeit: „denn die Elemente hassan das Gebild der Menschenhand!“. Wer das Tosen des Sturmes, das Rasen hochaufgepeitschter Fluten erlebt, Kälte und Nässe gespürt hat, der weiß, was in den 3½ Jahren der Errichtung dieses über 11 km langen Seedammes von allen Beteiligten, von den Beamten, den Arbeitern und auch den Unternehmern in entsagungsreichem Schaffen geleistet worden ist. Ihnen allen ist die Reichsbahnverwaltung vollsten Dank schuldig, der auch allen an dem Bau der Inselstrecke Beteiligten gebührt.

Was ist die Krone des Werkes? Ist es das, daß die Bewohner der Insel nunmehr schneller, billiger und sicherer mit dem Festlande verbunden sind? Ist es das, daß die schöne grüne Insel mit dem 36 km langen Nordseestrande nunmehr erst voll erschlossen ist und ihre Heilkraft in Zukunft für alle Schichten der deutschen Bevölkerung wird nutzbar gemacht werden können? Ist es der Gedanke, daß im Laufe der Zeit weite Flächen fruchtbaren Landes am Damm anschließen werden, Arbeit schaffend für fleißige Hände und wertvollen Zuwachs für die deutsche Wirtschaft? Dies alles wird, so hoffen wir zuversichtlich, reichen Segen bringen im Engeren und Weiteren.

Aber darüber hinaus ist es eines noch, dessen wir heute schon uns freuen können und das es rechtfertigt, die Blicke des ganzen Vaterlandes hierher zu lenken: Es ist ein Stück deutscher Arbeit geleistet worden in schwerster Zeit. In ihr verkörpert sich der Wille zum Wiedererstarken, der Wille des „allen Gewalten zum Trotz sich erhalten“; der Wille des festen Zusammenrückens im Innern, der Wille zur Einigkeit und Freiheit! „Einigkeit schafft Geltung, Geltung schafft Recht“. Dieses Wort, Herr Reichspräsident, das Sie vorgestern in Kiel geprägt haben, wollen wir nicht vergessen!

Und wie nunmehr nach menschlichem Ermessen die deutsche Insel nicht nur mit ihrer engeren Heimat Schleswig-Holstein, sondern mit dem ganzen Vaterlande durch das neue Schienenband „Up ewig ungedeeht“ räumlich vereinigt ist, so wollen wir alle, nicht mit Worten, sondern mit der Tat, jeder an seiner Stelle, im Geiste unserem Vaterlande uns verbunden fühlen. Ich bitte Sie, Herr Reichspräsident, in dem wir den Hort deutschen Wesens innig und dankbar verehren, mir zu gestatten, die Anwesenden aufzufordern, in diesem Sinne unserem Vaterlande Treue zu geloben.

Unser deutsches Vaterland, es lebe hoch!

Nach ihm sprach der Bürgermeister von Westerland Kapp Worte des Gelöbnisses, der neue Damm solle auch nach außen das ewige Verbundensein der Insel mit dem deutschen Festlande beweisen.

An dem von der Reichsbahnverwaltung im Kurhaus gegebenen Frühstück nahmen 260 Personen teil. Bei dieser Gelegenheit ergriff zuerst Generaldirektor Dr. Dormmüller das Wort:

„Die Deutsche Reichsbahn schätzt sich glücklich, heute einen großen Kreis angesehener Gäste und Freunde hier versammelt zu sehen, die den heutigen Tag festlich begehen wollen. Unser Dank gebührt in erster Linie dem Herrn Reichspräsidenten, der durch sein Erscheinen dem Fest die rechte Weihe gibt. Unser Dank gilt den Reichs- und Staatsministerien, die durch eine Reihe von Ministern und Staatssekretären hier vertreten sind. Alljährlich eröffnen wir eine Anzahl von Eisenbahnlinien, doch die Linie, die wir heute dem Verkehr übergeben, ist eigener Art. Zum ersten Male in Deutschland überschreiten 12 Kilometer Eisenbahn ein Gelände, das bis dahin dem Meere angehörte. Eine harte Grenzziehung hat das Eiland Sylt seiner Verbindung mit dem heimatlichen Festland beraubt. Wir haben besseren Ersatz geschaffen, eine Verbindung, unabhängig von den Stürmen und Gezeiten des Meeres. Wenn wir Eisenbahner heute als Segenbringer für diese deutsche Insel auftreten dürfen, so hegen wir nur den einen Wunsch, daß es uns vergönnt sein möge, auch allen anderen deutschen Landesteilen zu dienen, die heute noch so schwer unter der Zerstümmung ihrer Verkehrswege leiden.“

Lägen nur nicht so schwer auf uns die Lasten des verlorenen Krieges! Doch hier auf Sylt wurde die Wunde geheilt. Was schon lange Jahre in der reichen Zeit vor dem Kriege erdacht und eronnen, dann aber

immer wieder zurückgestellt wurde, das wurde jetzt zur Tat in diesen sorgenvollen Zeiten. Wir schufen dieses Werk, hinter uns die finanzielle Hilfe des Landes Preußen, gestützt durch die sachkundigen Kräfte der Reichswasserstraßenverwaltung, vorwärtsgetrieben durch den unbesieghchen deutschen Willen, uns wieder heraufzuarbeiten aus dem Dunkel der Nacht an das Licht einer neuen Freiheitssonne. Der Damm ist für uns ein Symbol geworden, ein Symbol des Willens zum Leben, wie es überall in Deutschland heute emporloht. Gefügt aus Bohlen und Stämmen, die in Deutschlands Wäldern geschlagen, aufgeführt mit der zum heiligen Meer und seinen Gestaden durch seine Anwohner gebaggerten Erde, geschützt vom Steinwerk, das am Rhein, im Odenwald und im Harz gebrochen, gelegt in Schienensträngen, die in Westfalen durch die Walzen gejagt, so steht das Bollwerk nun vor uns als gemeinsame Tat deutscher Volksstämme zum Nutz und Frommen des schleswigschen Grenzvolkes.

Doch Schleswig ist nicht nur der Empfangende, es will auch Geber sein. Es will daran arbeiten, daß bei ihm der Deutsche, der heute mehr denn je unter den Mühen der Tagesarbeit leidet, und seine Lebenskräfte schneller verzehrt, Erholung und Gesundheit findet in den heilenden Wellen und gesundheitsspendenden Lüften des Meeres. Und so mögen denn alljährlich Hunderte und Aberhunderte von Zügen diesem Gesundbrunnen des Volkes entgegenrollen, auf daß die Heimkehrenden neugestärkt sind für die schwere Arbeit, die in der Heimat ihrer harret.

Der Schleswiger will das Land pflegen und hegen, daß das Meer auf beiden Seiten des Dammes erstehen läßt, damit dereinst fruchtbare Felder und grüne Wiesen uns von seinem Fleiß erzählen zur Mehrung des Volkswohlstandes, denn nichts umsonst schenkt die harte Natur dem Menschen geschlecht. So war es auch beim Bau dieses Weges. Und deshalb sei bester Dank allen denen, die sich mit Sorgen und Mühen trugen um dessen Gelingen, Dank allen bis zum jüngsten Mitarbeiter! Das Meer hat sich gegen die Fessel gewehrt, die wir ihm auferlegten. Das war in den Zeiten seiner Schwäche, in der Zeit der Entstehung des Dammes. Heute steht er fester, soweit Menschenwerk fest sein kann.

Wie dieser Damm, hat auch das deutsche Volk schwere Stürme über sich ergehen lassen müssen. Doch auch das deutsche Volk hat in der Kriegszeit seinen schützenden Damm gehabt, und dieser Damm war verkörpert in der Person unseres allverehrten Herrn Reichspräsidenten, der damals mit seinem Schwert die deutschen Lande freihielt von feindlicher Zerstörung. Er war es, der unerschütterlich blieb in den Zeiten des Aufruhrs und der Wirrsal, unbekümmert seiner Pflicht nachgehend im Dienste des Vaterlandes, und, als das deutsche Volk ihn zu seinem Reichspräsidenten erwählte, war er es, der immer wieder, und noch in diesen Tagen darauf hinwies, daß nur die Einigkeit der deutschen Stämme für die Befreiung von Bruderhaß und Parteiwist einen Schutzdamm bilden können gegen fremde Anmaßung und innere Wirren. Darum wollen wir den neuen Damm auf seinen Namen taufe. Er heiße

„Hindenburgdamm“.

Der in so schwerer Zeit im Kampf gegen das Meer entstandene Damm und sein im Unglück erprobter, stets unerschütterlicher Pate soll uns mahnen, daß wir nur dann ein Anrecht auf unsere stolze Volkshymne haben, wenn wir stets zu Schutz und Trutz brüderlich zusammenhalten. Deutschland, Deutschland über alles!“

Im Namen des Reiches sprach Reichsverkehrsminister Dr. Koch der folgendes ausführte:

„Im Namen der Reichregierung bringe ich die herzlichsten Glückwünsche zur Vollendung des Bahnbaus von Klanxbüll nach Westerland zum Ausdruck. Sie richten sich an die Deutsche Reichsbahngesellschaft als Bauherrin, an die preußische Regierung, die mitgeholfen hat, das Unternehmen zu finanzieren, und an alle diejenigen Beamten, Angestellten und Arbeiter, die mit vorbildlicher Tatkraft, mit kühnem Wagemut und unerschütterlicher Ausdauer an dem schwierigen, in der Geschichte der deutschen Baukunst einzigdastehenden Werk mitgeholfen. Ihnen allen und auch den beteiligten Unternehmern sei Dank und Anerkennung ausgesprochen.“

Die Glückwünsche der Reichsregierung richten sich auch an alle diejenigen, zu deren Nutz und Frommen die Bahn gebaut worden ist, insonderheit die Bewohner dieser schönen, einzigen Insel Sylt. Sylt hat aufgehört, eine Insel zu sein. In diesen wenigen Worten liegt mehr als die Feststellung der Tatsache, daß ein Damm und eine Eisenbahn von hien nach drüben gebaut worden ist. Es liegt darin neben den außerordentlichen verkehrswirtschaftlichen und verkehrstechnischen Verbesserungen, die ohne weiteres in die Augen springen, die Feststellung, daß Sylt, dessen Bewohner im heißen Kampf in schwerer Zeit sich treu zum deutschen Mutterlande bekannt haben, nunmehr wieder einen Weg auf deutschem Boden zum deutschen Festlande erhalten hat.

Und ein Weiteres! Die Kunst der Ingenieure hat die weiten Wattenflächen zwischen Insel und Festland durch einen festen Damm zerteilt, der, von Hause aus nur bestimmt, eine Eisenbahn zu tragen, darüber hinaus das Rückgrat bilden wird für die natürlich von Menschenhänden zu fördernde Bildung von fruchtbarem Neuland. Lange Zeit wird zwar vergehen, bis kulturfähiges Land größeren Ausmaßes dem Meere, das es einst verschlungen hat, wieder abgerungen wird. Aber schon zeigen sich verheißungsvolle Anfänge zu beiden Seiten des Dammes. In glücklichster Weise sehen wir hier, wie so oft bei den Bauten der Verkehrsverwaltung, die Vereinigung der Interessen des Verkehrs mit denen der Landeskultur. Zweimal war der Bau von schweren Sturmfluten bedroht, nicht ohne Schaden zu erleiden, wie es bei einem unfertigen Werk in dieser Lage nicht ausbleiben konnte. Der Damm hat aber die erste große Sturmprobe vom Oktober 1920 bestanden, so daß die Zuversicht begründet ist, daß er auch in Zukunft allen Fährnissen gewachsen sein wird. Möge das schöne Wort, daß der Herr Präsident Schneider heute morgen ausgesprochen hat, als Ausdruck des Wiedererstarkens in unserem Volke auch auf diesen Damm nach Sylt zutreffen. Möge auch er allen Gewalten zum Trutz sich erhalten, Segen bringen der Bevölkerung Sylts, Segen bringen den Tausenden, die alljährlich neue Kraft suchen, Segen bringen kommenden Geschlechtern, die beiderseits des Dammes auf neuem deutschen Boden wohnen werden und so Segen bringen dem ganzen deutschen Volke und Vaterland.“

Die preußische Regierung war durch den preußischen Minister des Innern Grzesinski vertreten, der folgendes ausführte:

„Im Namen der Preussischen Staatsregierung spreche ich Ihnen zur heutigen, offiziellen Inbetriebnahme des neuen Verkehrsweges, der die bisherige Insel Sylt mit dem Festlande verbindet, die herzlichsten Glückwünsche aus. Mit diesen Glückwünschen verbinde ich den Dank an alle, die in fleißiger Arbeit, ungeachtet aller Erschwerungen durch zeitliche und Witterungsunbilden, ihre Kraft eingesetzt haben, damit dieses seltene Werk werde. Die Beteiligung Preußens an den Kosten dieses Dammes ist zugleich sein Dank an die gesamte Provinz Schleswig-Holstein für die bisher, insbesondere in der Abstimmungszeit, erwiesene große Treue. Die durch den Friedensvertrag uns aufgezwungene neue Grenze hier im Norden Deutschlands hat die Schaffung einer neuen Verkehrsverbindung zwischen Insel und Festland politisch und wirtschaftlich nötig gemacht.“

Neben ihrer außenpolitischen und wirtschaftlichen Bedeutung hat der Bahndamm auch noch den Zweck, das Band zwischen den Bewohnern, nicht nur den Syltern, und Festländern enger zu knüpfen. In überwiegender Mehrheit (mit über 88 Prozent) haben die Sylter bei der Abstimmung am 20. März 1920 ihr Festhalten am Deutschum bekundet. Sie haben sich wie alle Inselbewohner, ihre besondere Eigenart bewahrt, eine Eigenart, die beruht auf der engen Verbindung mit dem Meere, mit der Abgeschlossenheit eines rings vom Meere umspülten Landes. Ihre innere Verbundenheit mit der weiteren Heimat, die sich in schwerer Schicksalsstunde so glänzend bewährt hat, wird weiter gestärkt werden, wenn der von Wind und Wetter, von fremder Einwirkung nunmehr unabhängige Verkehr mit dem Mutterlande gesichert ist.

Heute grüßen wir unsere deutschen Brüder und Schwestern, die in den von Schleswig abgetrennten Landesteilen fremder Staatshoheit unterstehen. Wir grüßen in ihnen deutsches Volkstum, das als Minderheit heute geistig um seinen Bestand ringt. Das gegenseitige Verstehen und Achten der Völker und ihrer Eigenarten allein schafft die Grundlage für ein friedliches nachbarliches Miteinanderleben. Reich und Staat haben in schwerster Nachkriegszeit ihre Kräfte vereint und dieses stolze Werk, den verbindenden Damm geschaffen. Seine Fertigstellung ist erneut ein Zeichen dafür, daß bei gemeinsamer Arbeit jedes Ziel zu erreichen ist. In diesem Sinne begrüßte ich namens der Preussischen Staatsregierung die Fertigstellung und Inbetriebnahme des Sylter Dammbaus herzlichst und wünsche, daß der Betrieb der jetzt eröffneten Bahnlinie stets glücklich vonstatten gehen möge.“

Um 2½ Uhr nahm der an historischem und künstlerischem Wert bedeutsame große Festzug der Insel-

bewohner seinen Anfang. In seinen buntfarbigen Gruppen ließ er die Geschichte der Insel Sylt aus Urzeiten bis in die Gegenwart vor den Augen der Gäste aufleben. Aus der Sagenwelt des Beherrschers der Nordsee Ekkenek-kepenn führte der Zug die Beschauer in historischen Gruppen über die Zeit der Völkerwanderung und der Wikinger, die Einführung des Christentums, die Kriegszeit des 17. Jahrhunderts zum 19. Jahrhundert mit seiner Blütezeit und neuen kriegerischen Wirren bis zur Abstimmung und zum Dammbauwerke. Auf dem ganzen Wege wurde der Festzug von der Zuschauermenge jubelnd begrüßt. Besonders lebhaften Beifall erweckten die volkstümlichen Heldengestalten der friesischen und Sylter Geschichte sowie der abschließende Festwagen, der den wichtigsten Abschnitt der Geschichte der Insel, die Abstimmungszeit, unter dem Motto: „Sylt bleibt deutsch“ symbolisierte. Um 3¼ Uhr trat der Reichspräsident die Rückreise über Hamburg nach Berlin an.

Der Abend vereinte die Gäste nochmals im Kurhause bei einem von der Stadt Westerland dargebotenen Festmahl. Besonderen Beifall fanden bei dieser Gelegenheit die friesischen Tänze, die von jugendlichen Syltfriesinnen in historischer kleidsamer Tracht während des Festmahls aufgeführt wurden. In einer Reihe von Reden, in denen auf die Bedeutung des Tages für die Insel Sylt hingewiesen wurde, kam gleichzeitig auch der Dank zum Ausdruck für alle die, die an der Fertigstellung des großen kulturellen Werkes mitgeholfen haben.

Der Tag wird allen, die das Glück hatten, ihn mitzuerleben, mit seinen starken Eindrücken unvergeßlich sein.

Dank gebührt auch der Reichbahndirektion Altona, deren ausgezeichnete Regie es wesentlich zuzuschreiben ist, daß der Tag in dieser glänzenden Weise verlief. W.

Nachrichten.

Vereinsgebiet. Deutschland.

— Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung. Das Reichsverkehrsministerium hat unterm 17. Mai d. J. einige Änderungen und Ergänzungen der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung verfügt. Das Nähere geht aus der Verordnung in Nr. 24 des Reichsgesetzblattes, Teil II, hervor.

— Glückwunsch- und Anerkennungsschreiben. Der Herr Reichspräsident hat sich dahin ausgesprochen, sämtlichen Bediensteten (Beamten, Angestellten und Arbeitern) des Reiches und der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft nach 40-jähriger Dienstzeit Glückwunsch- und Anerkennungsschreiben zu übersenden. Der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft beabsichtigt, sich den an die Bediensteten der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft gerichteten Glückwünschen jeweils in einem besonderen Schreiben anzuschließen.

— Der Verwaltungsrat der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft hielt in der Zeit vom 28. bis 31. Mai in Berlin eine regelmäßige Tagung ab. Im Mittelpunkt der Erörterung stand die Bilanz und der Geschäftsbericht für das Jahr 1926. Die Bilanz schließt nach Bestreitung sämtlicher Lasten einschließlich der Reparationszahlungen mit einem Reingewinn aus 1926 von rd. 55 Millionen RM., aus dem die Dividende von 7 % der Vorzugsaktien in Höhe von 40,4 Millionen RM. zu zahlen ist. Das Gesamtergebnis des Geschäftsjahres 1926 kann als zufriedenstellend bezeichnet werden, da nach der Depression im ersten Halbjahr im zweiten Halbjahr zusammenfallend mit dem Ausbruch des englischen Bergarbeiterstreiks der Verkehr sich wieder belebte.

Nach dem bisherigen Verlauf des Jahres 1927 kann eine normale Entwicklung der Verkehrseinnahmen erwartet werden. Über das finanzielle Ergebnis kann erst dann ein Urteil gebildet werden, wenn feststehen wird,

wieviel die Mehraufwendungen insbesondere für das Personal betragen werden. Bisher ist auf das Jahr berechnet bereits eine Mehrbelastung von 23 Millionen RM. durch die Erhöhung des Wohnungsgeldzuschusses für die Beamten und von 75 Millionen auf Grund des Schiedsspruches vom 8. April 1927 für die Arbeiter der Reichsbahn erwachsen.

Frachtermäßigungen wurden u. a. bewilligt für die Ausfuhr von Papier, Glas und Tonwaren über die trockene Grenze.

Der Verwaltungsrat hat sich im Anschluß an eine Informationsreise einzelner seiner Mitglieder im Ruhrgebiet eingehend mit der Frage der besseren Befriedigung des Verkehrsbedürfnisses, insbesondere des Personenverkehrs, in diesem Bezirk beschäftigt. Die Erörterungen sind nicht abgeschlossen worden. Die Hauptverwaltung wird beauftragt werden, bestimmte Vorschläge vorzulegen.

Die nächste Sitzung wird Anfang Juli in Dresden stattfinden.

— Die 66. Hauptversammlung des Vereins Deutscher Ingenieure fand in Mannheim-Heidelberg vom 28. bis 30. Mai statt, zu der etwa 2000 Teilnehmer erschienen waren. Die Begrüßung und Eröffnung der Tagung erfolgte durch den Vorsitzenden Dr. Ing. Dr. phil. h. c. Karl Wendt, Essen, der in seiner Rede auf die Arbeiten des Vereins näher einging und hierbei u. a. auf die Überfüllung des technischen Studiums, die Notwendigkeit der Verbesserung der Hochschulen, die Stellung des Ingenieurs im Berufsleben, auf seine Ausbildung, die notwendige Zusammenarbeit von Erzeuger und Verbraucher, wie sie zwischen Technik und Landwirtschaft bereits besteht, und in der zum Herbst geplanten Werkstofftagung zu Tage treten wird, hinwies. Zu Ehrenmitgliedern des Vereins wurden Dr. Ing. h. c. Hermann Röchling, Völklingen und Dr. Wilhelm Exner, Wien, ernannt. Die Grashof-Denk Münze wurde Prof. Dr. Ing. Junkers, Dessau verliehen.