



Das Reichs-Museum in Amsterdam. Gesamt-Ansicht. Architekt: Dr. h. e. Petrus J. H. Cuypers †.

# DEUTSCHE BAUZEITUNG

55. JAHRGANG. NO 31. BERLIN, DEN 20. APRIL 1921.

\*\*\* HERAUSGEBER: DR.-ING. h. c. ALBERT HOFMANN. \*\*\*

Alle Rechte vorbehalten. Für nicht verlangte Beiträge keine Gewähr.

## Die Notwendigkeit einheitlicher Städteplanungen für Bebauung und Entwässerung.

(Dargelegt an einem praktischen Beispiel.)

Vom Geheimen Baurat Prof. Dr.-Ing. h. c. Ewald Genzmer in Dresden. (Schluß aus No. 28.)



Besondere Schwierigkeiten entstehen für die Straßenanlagen durch die vorhandenen Eisenbahngleise. Zurzeit gibt es nur drei Weg-Unterführungen im Stadtgebiet, die im Lageplan mit a, b und c bezeichnet sind. Die übrigen Straßenkreuzungen mit den Eisenbahnlinien liegen in Schienenhöhe.

Der Bebauungsplan sieht vor, daß diese Straßenkreuzungen durch Weg-Unterführungen oder Weg-Ueberführungen ersetzt werden können und daß neugeplante Straßen von vornherein entweder unter- oder überführt werden. Diese notwendigen Forderungen bedingen der Regel nach beträchtliche Einsenkungen der unter den Eisenbahngleisen hindurch zu führenden Straßen, sodaß an den tiefsten Stellen sogenannte Wassersäcke entstehen. Das sich hier ansammelnde Niederschlagswasser kann nun bei einer Stadtentwässerung nach dem „Misch-Verfahren“ meistens ohne Weiteres in die unterirdischen Entwässerungsleitungen abgeführt werden. Bei der Anwendung des „Trenn-Verfahrens“ mit oberirdischer Abführung des Niederschlagswassers, wie im vorliegenden Fall, bereitet aber die Entwässerung der Straßen-Einsenkungen bei den Weg-Unter-

führungen fast durchweg erhebliche Schwierigkeiten. Sie konnten im vorliegenden Fall meist dadurch behoben werden, daß entlang der Eisenbahn offene Gräben vorgesehen wurden, die allerdings zur Gewinnung des erforderlichen Gefälles oft eine sehr beträchtliche Länge erhalten mußten. An anderen Stellen ergab sich die Notwendigkeit, das Niederschlagswasser durch besondere unterirdische Leitungen abzuführen, die schließlich in tief genug gelegene offene Gräben ausmündeten. Diese Leitungen sind aber nur von verhältnismäßig geringem Durchmesser und nicht lang. So hat denn die Berücksichtigung einer ordnungsmäßigen Abführung der Niederschlagswässer von den Straßen-Unterführungen die Ausgestaltung des Bebauungsplanes weitgehend beeinflußt.

Die bei a) auszuführende Straßen-Einsenkung kann ohne Weiteres entwässert werden, da an dieser Stelle die Entwässerung nach dem „Misch-Verfahren“ erfolgt.

Ueber die Straßen-Unterführungen wird es übrigens späterhin besonderer Verhandlungen mit der Verwaltung der Staatseisenbahnen bedürfen. Dabei wird die Frage geprüft werden müssen, ob es zur Erleichterung dieser Anlagen nicht angängig und zweckmäßig sein würde, eine, wenn auch nur mäßige, Höherlegung der Bahngleise vorzunehmen. Neue Fabrikzufahrtsgleise werden sich bei der gewählten Lage und Anordnung



der Fabrikbezirke der Regel nach ohne Straßenkreuzungen ausführen lassen.

Für die Linienführung der Straßen im Einzelnen kamen — neben den besprochenen Forderungen (Berücksichtigung vorhandener Wege, Beachtung der Grundstücksgrenzen, Erzielung guter Steigungsverhältnisse unter möglichster Beschränkung der Erdarbeiten durch weitgehende Anschmiegun g an das Gelände usw.) — auch noch hygienische Rücksichten in Betracht. Diese lassen es erwünscht erscheinen, die ausgesprochene West—Ost-Richtung der Straßen zu vermeiden, da bei dieser immer je zwei von vier Häuserfronten eines Straßenzuges keine Sonne erhalten. Bei der genauen Nord—Süd-Richtung einer Straße werden dagegen alle vier Häuserfronten nach einander von der Sonne beschienen. Im vorliegenden Fall war es bei der Planung der neuen Straßenzüge möglich, die ausgesprochene West—Ost-Richtung der Straßen fast ausnahmslos zu vermeiden und zu erreichen, daß die Straßenzüge, sofern sie aus anderen Gründen nicht eine ausgesprochene Nord—Süd-Lage erhalten konnten, wenigstens schräg zum Meridian gerichtet sind.

Bei der Anordnung des Straßennetzes haben die Wohnstraßen dadurch eine möglichst ruhige Lage erhalten, daß sie vom Durchgangsverkehr nicht benutzt sind.

Endlich ist aus Schönheitsgründen erstrebt worden, einheitliche, in sich abgeschlossene Straßenbilder dadurch zu erzielen, daß die einzelnen Straßen nicht zu lange in gerader Richtung fortgeführt werden und an ihren Enden den Ausblick auf eine möglichst geschlossene Baumasse gewähren. Aus dem gleichen Grund ist darauf Bedacht genommen worden, die alten Straßenbilder im Orts-Inneren nach Möglichkeit zu erhalten.

Die Querschnittsanordnung der einzelnen Straßen sind der Benutzungsart jeder Straße angepaßt und so gewählt, daß die Herstellungskosten möglichst gering werden. Deshalb haben die Wohnstraßen nur eine Fahrbahnbreite von 4,5 m bis höchstens 5 m erhalten, während diese in den Hauptverkehrs- und Geschäfts-Straßen zu 7,5 m angenommen wurde. Die Bürgersteigbreiten bewegen sich zwischen 1,5 und 2,5 m. Im alten Stadtkern von Brand mit seinen verhältnismäßig engen Straßen, die nur mit ganz unerschwinglich hohen Kosten verbreitert werden könnten, ist auf Anwendung von Baumpflanzungen von vornherein verzichtet worden. In den neuen Straßen des Stadterweiterungs-Gebietes dagegen werden vielfach Baumpflanzungen mit großem Vorteil anzuordnen sein, zumal dann, wenn Vorgärten oder Grünstreifen vor den Häusern angelegt werden, die einen ausreichenden Ab-

stand der Baumreihen von den Häusern gewährleisten, ohne damit die Breite der eigentlichen Straße (Bürgersteige und Fahrplan) unnötig zu vergrößern, und die gleichzeitig auch noch den weiteren Vorteil mit sich bringen, daß bei dem verhältnismäßig großen Abstand der Häuserreihen von einander der straßenseitige Lichteinfallswinkel ein sehr günstiger wird.

Vorgärten sind im Allgemeinen nur in denjenigen Bezirken vorgesehen worden, die voraussichtlich von den wohlhabenden Volksschichten besiedelt werden würden; im Uebrigen sollen sie durch Grünstreifen vor den Häusern ersetzt werden, die in das Eigentum und in die Unterhaltungspflicht der Stadtgemeinde übergehen und die daher auch mit verhältnismäßig geringen Mitteln zu einheitlichen, wohlgepflegten Anlagen ausgestaltet werden können.

In einer außergewöhnlichen Breite ist nur die „Freiberger Straße“ geplant, da hier auf eine etwaige spätere Anlage einer Straßenbahn Rücksicht genommen werden mußte, die auf einem besonderen, von den übrigen Fuhrwerken nicht benutzbaren bekiesten oder mit Rasen versehenen Straßenstreifen unterzubringen wäre.

Für die Errichtung von öffentlichen Gebäuden kann vor Allem der noch unbebaute, der Stadtgemeinde gehörige Baublock südlich der Wettinstraße zweckmäßig benutzt werden, da er im Stadtkern von Brand gelegen ist. Im Uebrigen wird es sich empfehlen, die Freiflächen der Grünstreifen zur Unterbringung von öffentlichen Gebäuden zu verwenden, so beispielsweise das Gelände des jetzigen Krankenhauses und das Gelände südlich des Stadtparkes, das zurzeit zu Rieselszwecken benutzt, später aber nach Einrichtung der neuen Kläranlage an der Großen Striegis frei wird. Auf diesem der Gemeinde gehörigen Gelände soll eine Schule mit Turnhalle errichtet werden. Der Schulhof würde dann einen Teil der Grünstreifen bilden und könnte also außerhalb der Schulstunden auch der Allgemeinheit dienen. So ist auch nach dieser Richtung hin die Lösung der Entwässerungsfrage (Fortfall der jetzigen Berieselungsanlage) von bestimmendem Einfluß auf die Gestaltung des Bebauungsplanes gewesen.

Der ganze hier kurz besprochene Bebauungsplan, der gleichzeitig und einheitlich aus dem Ortsentwässerungsplan aufgestellt wurde, soll nun nicht sogleich im Ganzen als Fluchtlinienplan förmlich festgestellt werden, sondern er soll nur die allgemeine Grundlage für die einzelnen Teil-Fluchtlinien- und Höhenpläne bilden, die erst dann weiter auszuarbeiten und förmlich festzustellen sind, wenn das Bedürfnis hierzu jeweilig sich ergeben sollte. Diese Maßregel hat zunächst den großen Vorzug, daß das Fest-

### Dr. Petrus Cuypers †. (Hierzu die Abb. S. 141 u. 143.)



Wie wir schon kurz meldeten, ist am 3. März 1921 in Roermond in Holland der weit bekannte holländische Architekt Peter Josef Hubert Cuypers im hohen Alter von 94 Jahren gestorben. Er war wohl der letzte und der phantasiereichste Führer und Vertreter der historischen Schule der Baukunst in den Niederlanden und in seinem Aufstieg für sein kleines Land bahnbrechend. Er hatte schon früh eine solche Bedeutung, daß er sich nicht nur der größten der in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts in Holland selbst erteilten Aufträge profanen und sakralen Charakters erfreute, sondern die Aufträge verbreiteten sich bald auch über die Grenzen des Landes. Sein Ruf drang früh schon in solichem Maß über sein Vaterland hinaus, daß vielfach sein Rat auch im Ausland gesucht wurde.

Peter Cuypers wurde 1827 in Roermond geboren und erlangte seine künstlerische Ausbildung auf der Akademie zu Antwerpen. Schon früh wurde er auch in Deutschland bekannt, als er in verhältnismäßig jungen Jahren, Mitte der siebziger Jahre, 1875, mit Wiederherstellungsarbeiten am Dom in Mainz betraut wurde. Als Ergebnis dieser Arbeiten erschien 1878 die baugeschichtliche Skizze: „Der Dom zu Mainz“. In seine Heimat zurückgekehrt, entfaltete er von Roermond aus eine sehr ausgedehnte baukünstlerische Tätigkeit, namentlich in der Wiederherstellung und im Neubau zahlreicher Kirchen und kirchlichen Anstalten des Landes. Es entstanden in Roermond die

katholische und die Liebfrauen-Kirche, eine gotische Kirche in Eindhoven, die Jacobus-Kirche im Haag und eine Reihe anderer Gotteshäuser. Bei den Wiederherstellungsarbeiten wurde er, vom heutigen Standpunkt aus mit Recht, zu starker Eingriffe in den Bestand der Kunstdenkmäler geziehen, ein Vorwurf, der sich jedoch mildert, wenn man die Anschauungen der Zeit in Rechnung zieht, in der er die Arbeiten unternahm. Immerhin ist durch seinen Purismus Vieles verloren gegangen, was nach der heutigen Anschauung unbedingt hätte erhalten bleiben müssen. Wer aber will ihm einen Vorwurf daraus machen, daß er ein Kind seiner Zeit war?

Unter den Monumentalbauten profanen Charakters, die Cuypers ausführte, stehen in erster Linie das Reichsmuseum in Amsterdam, das 1877 begonnen und 1885 vollendet wurde, und der Zentralbahnhof daselbst, der 1889 dem Verkehr übergeben wurde. Das Reichsmuseum geben wir hier wieder, weil es als sein bedeutendstes Werk gilt, das zugleich am meisten angefeindet wurde. Als es entstand, rühmte man in Holland seinen Erbauer als einen der „Bahnbrecher für die jetzt noch bescheidene Renaissance“. Man erkannte an, daß er konstruktive Schönheit mit dem Ernst eines wahren Künstlers suche, sodaß er auch da zur Achtung zwingt, wo er nach Anderer Ansicht einen minder glücklichen Wurf getan habe. Die räumliche Anordnung des Bauwerkes zeigt empfindliche Mängel. Es sind die Ausstellungsräume des Erdgeschosses zu dunkel; die Fenster sind im Vergleich zu den Wandflächen und der Tiefe der Räume zu klein.

(Fortsetzung auf S. 144.)

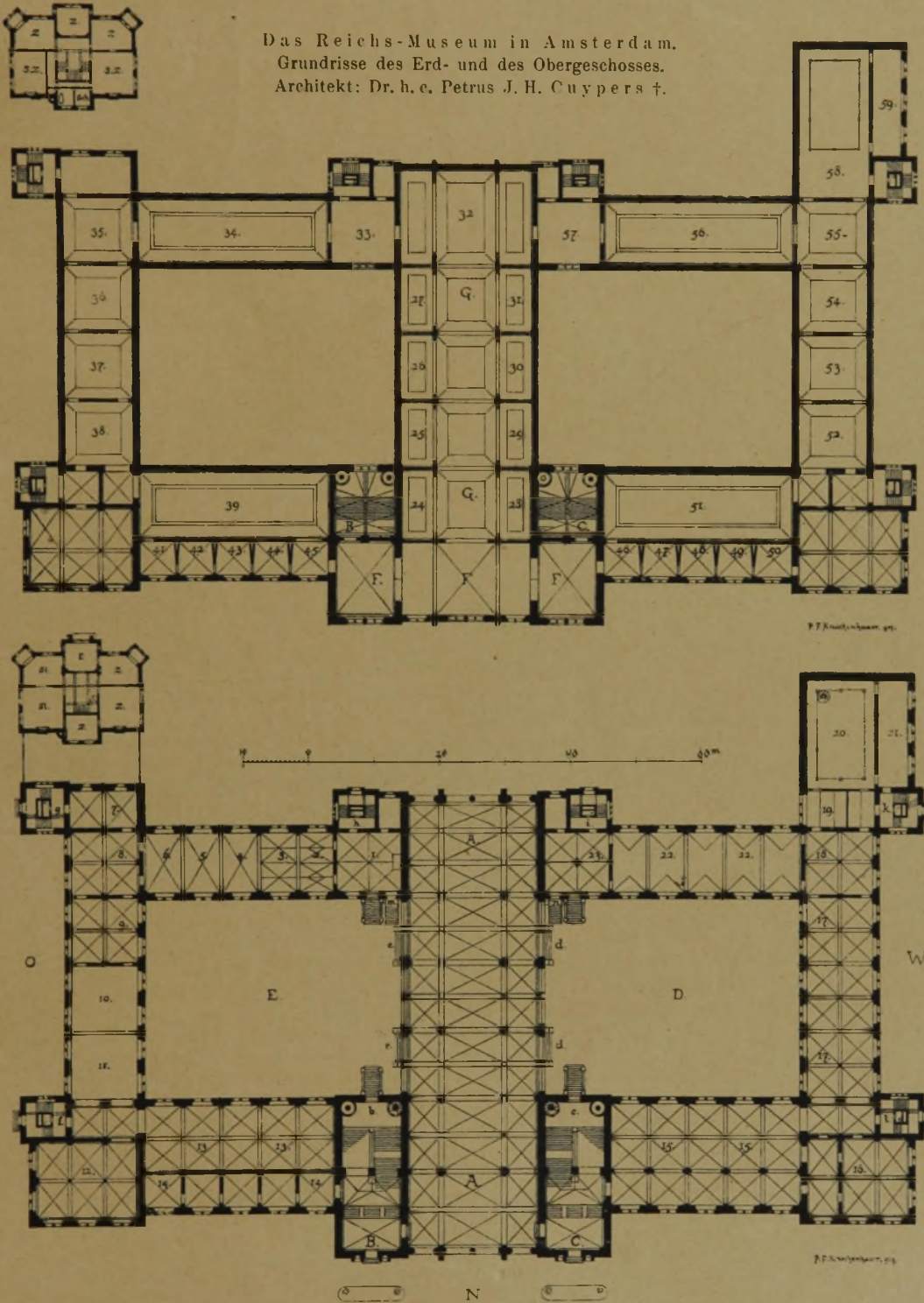


stellungs-Verfahren für die Fluchtlinien und Höhenlinien nicht nur sehr erleichtert wird, weil es sich stets nur auf ein beschränktes Gebiet erstreckt, sondern daß hierbei auch alle die Verhältnisse berücksichtigt werden können, die sich trotz aller sorgfältigen Erwägungen zurzeit noch nicht bestimmt übersehen lassen.

mals der Fall eintreten, daß für einzelne Teilbebauungspläne nach ihrer Feststellung Entwässerungsanlagen vorgesehen und unter Umständen auch ausgeführt werden, die der späteren Durchführung einer allgemeinen Ortsentwässerung hindernd im Weg stehen. Wer mit der Lösung von Entwässerungsfragen namentlich für

kleinere und mittlere Städte viel zu tun gehabt hat, wird beim Fehlen eines einheitlichen Bebauungs- und Entwässerungs-Planes für das ganze Ortsgebiet nur zu häufig die Erfahrung gemacht haben, daß es nur sehr schwer und mit ungewöhnlich hohen Kosten möglich ist, ausgeführte Siedelungsteile nachträglich zu entwässern oder bereits ausgeführte und entwässerte Einzelsiedelungen in einen allgemeinen, den neuzeitlichen Anforderungen entsprechenden Bebauungs- und Entwässerungsplan einzupassen. Es kann daher nicht dringend genug darauf hingewiesen werden, daß, namentlich in den jetzigen Zeiten bitterer wirtschaftlicher Not, die Aufstellung eines solchen allgemeinen einheitlichen Bebauungs- und Entwässerungsplanes vor der Inangriffnahme auch der kleinsten Orts-erweiterung unbedingt nötig ist. Die vorstehende Darlegung soll dazu beitragen, diese Erkenntnis immer mehr in die Kreise aller Beteiligten zu bringen. (Es ist zu wünschen, daß ihr das bei der großen Wichtigkeit dieser Fragen

Das Reichs-Museum in Amsterdam.  
Grundrisse des Erd- und des Obergeschosses.  
Architekt: Dr. h. e. Petrus J. H. Cuypers †.



Der Hauptvorteil besteht aber darin, daß über die Art der Ortsentwässerung in allen ihren Teilen von vornherein Klarheit geschaffen ist. Es kann also nie-

insbesondere für den Städtebau der Gegenwart, der mehr als je auf die Zusammenhaltung der Mittel angewiesen ist, gelingt. (Die Red.) —

#### Tote.

**Dr.-Ing. h. e. Karl Ernst Osthaus †.** In Meran starb am Ostersonntag nach langem schwerem Leiden im erst 47. Lebensjahr der Kunstfreund Dr. phil., Dr.-Ing. h. e. Karl Ernst Osthaus, dessen Name mit der Begründung des Museums Folkwang in Hagen in Westfalen auf das engste verbunden ist. Er war, obgleich in seinen Zielen einseitig, ein seltener Mann, dem der jetzige Leiter des Museums Folkwang, Dr. Karl With, und der Leiter des Folkwang-Verlages, Ernst Fuhrmann, mit Recht eine ungewöhnliche Hingabe an alle Fragen des kulturellen und künstlerischen

Lebens, eine aufopfernde Tatkraft und einen verantwortungsfreudigen Idealismus nachrühmen. Mit diesen Eigenschaften ist sein Ruhm über die Grenzen Deutschlands hinaus gedrungen und wird auch die Grenzen der Gegenwart überleben. Denn er war ein Mann, der den Reichtum, mit dem ihn das Schicksal beglückt hatte, mit reinstem Idealismus dazu verwandte, nicht nur Kunst und Künstler an sich zu fördern, sondern auch Kunst und Künstler in das Bewußtsein des Volkes zu führen und dem Volk verständlich zu machen. Das geschah unter materieller Aufopferung mit der größten persönlichen Hingabe, denn er war glühend be-



seelt von der Liebe zur Kunst. Seine oft auffallende Neigung zur Förderung der modernen Kunsttätigkeit in ihren eigenwilligsten Regungen wird vielleicht verständlich durch seinen Entwicklungsgang. Karl Ernst Osthaus sollte ursprünglich Kaufmann werden, ohne Neigung zu diesem Beruf zu haben. Er verließ ihn, als ihm in frühem Alter ein großes Vermögen zufiel, das er benutzen wollte, um naturhistorische Sammlungen anzulegen. Für sie errichtete er ein eigenes Gebäude. Ehe jedoch die Organisationsarbeiten für dieses Museum abgeschlossen waren, trat die merkwürdige Wandlung zur Kunst ein, die das Folkwang-Museum entstehen ließ, zu dessen räumlicher Gestaltung er, bezeichnend genug, die Kunstgewerbler Henry van de Velde und Peter Behrens heranzog. Das Museum wurde 1902 eröffnet. Man darf annehmen, daß Osthaus ein eigentliches Verständnis für die Baukunst nicht besaß. Die naturwissenschaftlichen Sammlungen traten zurück; das Museum enthielt zunächst die Erwerbungen ausgedehnter Reisen, Reste des ägyptischen und des griechischen Altertums und wurde im Lauf der Entwicklung durch eine Galerie moderner und modernster Kunstwerke ergänzt. Bald wurden dem Museum auch Meister-Ateliers für Vertreter aller Zweige der bildenden Kunst, aber nur modernster Richtung, angegliedert. Die Krönung seines Werkes sollte eine nach modernsten Grundsätzen geleitete Unterrichtsanstalt sein. Auf das Bauen in Hagen, einer Industriestadt von nicht eben freundlichem Charakter, suchte Osthaus zum Teil mit Erfolg Einfluß zu nehmen. Der Großherzog von Hessen-Darmstadt und seine Kunstbestrebungen wurden sein Vorbild. 1918 machte Osthaus in Würzburg seinen kunstgeschichtlichen Doktor mit einer Arbeit „Grundzüge der Stilentwicklung“. Bald darauf ernannte ihn die Technische Hochschule in Aachen zum Doktor-Ingenieur ehrenhalber. Wird das Erbe von Osthaus einen würdigen Nachfolger finden? —

### Vermischtes.

**Die Bekämpfung der Wohnungsnot in Augsburg** ist durch den städtischen Oberbaurat Otto Holzer und seine Organe in vorbildlicher Weise erfolgt. Augsburg ist in die grundsätzliche Regelung dieser Frage bereits in einer Zeit eingetreten, in der der Wohnungsmarkt auch nicht annähernd den Tiefstand zeigte, wie heute. Es waren damals noch 0,5 % leere Kleinwohnungen und 0,4 % leere Mittel- und Großwohnungen vorhanden. Eine Denkschrift wies nach, daß Ende 1917 nur 447 Klein- und Mittelwohnungen nötig waren, um wieder eine Leerwohnungs-Ziffer von 2,5 % zu erreichen. Allerdings ergab sich zugleich, daß etwa 1000 Klein- und 400 Mittelwohnungen geschaffen werden mußten, um den nach Kriegs-Ende zu erwartenden Zustrom zur Stadt mit Sicherheit und zur Wahrung der notwendigen Leerwohnungs-Ziffer aufnehmen zu können. Dem trat der Baustoff- und Bauarbeiter-Mangel hindernd entgegen. Immerhin konnte die Tätigkeit so gefördert werden, daß die Stadt seit März 1918 584 eigene Kleinwohnungen in Bau nahm und hierfür 6 706 100 M. zur Verfügung stellte. Unter diesen waren 203 Wohnungen in Neubauten, mit einem Gesamtkredit von 2 946 500 M.; 224 Wohnungen in städtischen Altbauten oder in aufgekauften Bauwerken mit einem Kre-

während andererseits die Flucht der Oberlichtsäle des Obergeschosses als von großem Eindruck bezeichnet wird. Es scheint, daß ein nicht geringer Teil der Vorwürfe, die man dem Architekten gemacht hat, auf den Umstand zurückzuführen ist, daß zur Zeit der Eröffnung die Aufstellung vieler Kunstwerke eine sehr anfechtbare war. Jedoch kann darüber kein Zweifel bestehen, daß sowohl die Seiten- wie einzelne der Oberlichtfenster zu klein angeordnet wurden, sodaß die Räume nicht die Lichtfülle erhalten können, welche das dunkle Kolorit der ausgestellten Werke fordert. Der Sohn des Verstorbenen, der Architekt Josef Cuypers, wurde bei den ständigen Aufgaben des Reichsmuseums sein bewährter Nachfolger.

Schon in der Mitte der achtziger Jahre schwebte in Amsterdam die Frage eines neuen Börsengebäudes. Das alte Gebäude, ein Renaissancebau des Hendrik de Keyser, aus dem Anfang des 17. Jahrhunderts, stand bis 1836 und wurde dann wegen Baufälligkeit abgerissen. Nach 10jähriger Zwischenzeit entstand durch J. Warnsinck ein neues Gebäude, das jedoch bald zu klein war, sodaß 1884 ein allgemeines Preisausschreiben für ein neues Gebäude erlassen wurde.

Man weiß, daß in der Folge H. P. Berlage der glückliche Erbauer des neuen Gebäudes wurde. Man tut nun aber Cuypers Unrecht, wenn man ihn in Gegensatz zu Berlage bringt. Gegensätze bestanden nur insofern, als der historisch gebildete Cuypers, der in einer Zeit allgemeiner Gedankenleere neues Leben in die holländische Baukunst gebracht hatte, dem durchaus unhistorischen Berlage, jeder als ein Kind seiner Zeit, gegenüber stand. Wobei man

dit von 2 747 600 M. und 157 Notwohnungen in Baracken mit einem Kredit von 1 012 000 M. Bei der Ausführung wurden die Kredite für Neubauten um 100 % überschritten, sodaß eine einzelne Neubau-Wohnung 19 300 M. beanspruchte, während die Kredite für Einbau-Wohnungen um nur 23 % überschritten wurden, sodaß der Gestehtungspreis für eine solche Wohnung sich auf 15 066 M. berechnete. Die Mieten verzinsen in den Neubau-Wohnungen das aufgewendete Kapital mit 2,65 %, in den Altbauten mit 5,11 %. Der starke Einbau von Wohnungen in städtischen Altgebäuden ist eine Eigenart der Kleinwohnungs-Bautätigkeit in Augsburg und erklärt sich aus dem bedeutenden Hausbesitz der Stadt. Diese Art der Bautätigkeit wurde angestrebt, um niedrigere Baukosten zu erhalten, mit geringerem Materialaufwand durchzukommen, um rasch zu bauen, eine Inanspruchnahme jungfräulichen Bodens und seine Verzettelung zu vermeiden, um brachliegende Altanwesen zu verwerten und um hohe Ausgaben für neue Straßenbauten zu vermeiden. Neben den Mitteln für die eigene Bautätigkeit bewilligte die Stadt noch verlorene Zuschüsse und Darlehen zu Privatbauten, baugenossenschaftlichen Unternehmungen und zu Unternehmungen von Staat und Kreis im Gesamtbetrag von 505 677 M. Trotz alledem sind die Anforderungen an den Wohnungsmarkt so groß, daß sich bei sorgfältigster Prüfung der Nachfragen Zahlen ergeben, „denen die Bautätigkeit wegen technischer und wirtschaftlicher Unmöglichkeiten keinesfalls nachkommen kann“. —

### Chronik.

**Die Erhaltung der Salzspeicher an der Trave in Lübeck.** Die historischen Lübecker Salzspeicher, deren Abbruch kürzlich in einer Eingabe vom Senat verlangt wurde, sollen nach Ablehnung dieses Gesuches dem Verkehr erschlossen werden. Die Finanzbehörde beabsichtigt, in den alten Salzspeichern Verkaufsläden einzurichten. Nach Jahrhunderten der Ruhe und Abgeschiedenheit werden die historischen wertvollen Baudenkmäler der alten Hansezeit, die von der Denkmalpflege bisher behütet wurden, bald einen neuen Verkehrspunkt in Lübeck bilden. —

**Der Abschluß des Hofgartens in München** ist das Ziel eines Gedankens, den Bauamtman Alfr. Müller vom Stadterweiterungsamt in München verfolgt. Der Hofgarten findet jetzt im Westen und Norden durch freskengeschmückte Arkaden, im Süden durch den Residenzbau Klenze's seinen Abschluß, ist jedoch gegen Osten, gegen das Armeemuseum, das seiner entfernten und tiefen Lage wegen einen Abschluß nicht bilden kann, offen. Diese Seite will Müller durch eine neue Arkadenreihe schließen und so dem Hofgarten die erwünschte Geschlossenheit, dem Armeemuseum aber einen ihm vorgelagerten Ehrenhof verleihen. Die neuen Arkaden und den Ehrenhof denkt sich Müller als Stätte der Erinnerung an den Weltkrieg und seine Opfer und unter Verzicht auf ein größeres Denkmal durch kleine Ehrenmale und Gedenktafeln ausgezeichnet. Auch für ernste Gedenkfeiern und Trauerakte wäre der Ehrenhof bei seiner Geschlossenheit geeignet. —

Inhalt: Die Notwendigkeit einheitlicher Städteplanungen für Bebauung und Entwässerung. (Schluß.) — Dr. Petrus Cuypers f. — Tote. — Vermischtes. — Chronik. —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin.  
Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin.  
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachfg. P. M. Weber in Berlin.

vielleicht zugeben kann, daß Berlage die stärkere Künstler-Persönlichkeit ist. Gleichwohl galt das Reichsmuseum in Amsterdam bei seiner Entstehung — man stelle es den in der gleichen Zeit in Deutschland entstandenen Werken gegenüber — als ein Bauwerk, das als ein charakteristisches Beispiel der Modernisierung alter nationaler Bauformen geschätzt wurde. Wenn also an vielen Stellen außerhalb Hollands Cuypers und Berlage als künstlerische Gegenpole angesehen werden, so ist das cum grano salis zu nehmen und nur so weit richtig, als der Jüngere die Bestrebungen des Älteren fortsetzte und bis zum Standpunkt eines gewissen Gegensatzes ausbildete.

Mit den zunehmenden Jahren war Petrus Cuypers schließlich zu einer patriarchalischen Erscheinung unter seinen Fachgenossen in Holland und auf den internationalen Kongressen geworden, die er regelmäßig besuchte. Er ist mit allen Ehren bedacht worden, die seiner Stellung in der Heimat und im Ausland entsprachen. Er war Ehren-doktor der Universitäten Utrecht, Delft und Löwen und Ehrenmitglied der Architekten-Vereine in Berlin, London und Paris. Auf den internationalen Architekten-Kongressen war er stellvertretender Vorsitzender; in gleichem Verhältnis stand er zu dem „Dauernden internationalen Ausschuß“ dieser Kongresse, wozu ihn neben seinem würdigen Wesen die völlige Beherrschung der deutschen wie der französischen Sprache besonders befähigten. Mit Dr. Petrus Cuypers ist ein Baukünstler heimgegangen, den die Baukunst der gesamten Welt mit Stolz als einen der Ihrigen bezeichnen durfte, welcher aber der deutschen Fachgenossenschaft besonders nahe stand. —