



DEUTSCHE BAUZEITUNG

55. JAHRGANG. * NO 36. * BERLIN, DEN 7. MAI 1921.

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

Alle Rechte vorbehalten. Für nicht verlangte Beiträge keine Gewähr.

Gedanken über Friedhofs-Gestaltung. (Schluß.)



Leider konnte ein seit längerer Zeit im Einvernehmen mit den zuständigen Stellen — auch den Grabmalhandlungen — vorbereiteter Entwurf einer Ordnung über Grabmalgestaltung bisher nicht zur Beschlußfassung gelangen. Die wichtigsten Leitsätze, die ihm beigegeben waren, seien hier auszugsweise wiedergegeben:

Ein Grab soll ein Kunstwerk sein, dessen Wert nicht in großen Ausmaßen oder in hohen Kosten liegt, sondern in der harmonischen Zusammenwirkung mit der Umgebung und in dem künstlerischen Gehalt des Grabschmuckes. Der Leidtragende entbehre deshalb nicht des Rates von berufener Seite, sondern verschaffe sich in erster Linie gute Entwürfe durch private Architekten und Bildhauer und lasse sich durch die Behörde beraten.

Das Grabmal soll die Würde und Feierlichkeit der Totenehrung zum Ausdruck bringen. Ein künstlerisch hochstehender Entwurf, gutes Material und saubere, handwerksgerechte Ausführung sind die Kennzeichen eines wahrhaft guten Grabmales. Schlichtheit und Vornehmheit der Erscheinung ist bei keinem Kunstwerk mehr angebracht als hier. Vor allem muß das Grabmal immer die Hauptsache bleiben. Keinesfalls darf es durch unnötige Zutaten, wie Einfassungen aus Pfeilern, Ketten, Steinkästen, Promenadenbänke, herumliegende Steine oder, wie jetzt „modern“ geworden, Stufen, auf denen der Name des Toten mit Füßen getreten wird, beeinträchtigt oder gar ersetzt werden. Nur keine Ueberladung! Ruhe sei auch in der äußeren Erscheinung des Grabes das Leitmotiv!

Als Werkstoff empfehlen sich Muschelkalk, Muscheltraß, Tuff, Granit, körniger Kalkstein, Sandstein. Marmor ist bei unserem Klima nur mit Vorsicht zu verwenden und wirkt insbesondere in poliertem Zustand nicht gut, wie überhaupt jede Steinpolitur im Freien bedenklich ist. Ferner lassen sich aus Schmiedeeisen, Gußeisen und Bronze Guß Grabzeichen von hohem künstlerischem Wert herstellen. Die Arbeit des Kunstschlossers in Form von Grabdenkzeichen verdient es,

eine größere Rolle auf unseren Friedhöfen zu spielen als bisher. Holz ist erfahrungsgemäß für unsere Luftverhältnisse nicht ratsam, Kunststein sollte nur in Notfällen verwendet werden.

Die Bemalung in Farbe und Gold wird sich beim Steindenkmal auf die Schrift und seltener auch auf bildnerische Darstellungen in sparsamer Verwendung beschränken müssen. Beim Eisendenkmal wird sie eine um so wichtigere Rolle spielen müssen. Tiefes Schwarz — außer bei Eisen — und grelles Weiß sind zu vermeiden.

Die Inschrift ist ein sehr wesentlicher Teil des Grabmales. Ihr Sinn soll allgemein verständlich und vor allem nicht zu lang sein. Die Austeilung der Buchstaben auf der Fläche erfordert schärfste künstlerische Erwägung.

In der gärtnerischen Ausschmückung können außer Blumen auch Rasen, Moose, Farne, Efeu, Buchs, Wacholder, Ranken von wildem Wein usw. als Einfassung Hecken aus Taxus, Lebensbäumen, Hainbuchen, Liguster und dergl. in gruppenweise einheitlicher Anordnung Verwendung finden. Der Grabhügel soll sich in mäßiger Höhe in weicher Wölbung (nicht abgebocht oder kastenförmig) erheben. Auch die einfache Hervorhebung des Grabes in der Grasfläche durch eine niedrige Buchseinfassung wirkt gut.

Die wahrhafte Totenehrung zeigt sich in der Pflege des Grabes. Für die Gesamterscheinung und Stimmung des Friedhofes ist die Grabpflege von größter Wichtigkeit. Die Verwalter der verschiedenen Friedhöfe sind stets gern bereit, die Angehörigen nach dieser Richtung zu beraten. Besonders stimmungslos wirkt das teilweise Eindecken von Grabflächen mit Kies. Ein Grab hat nicht Platz für Promenadenwege. Zu vermeiden ist insbesondere der in seiner Salz- und Pfefferfarbe so aufdringliche Marmorkies. Grün soll ein Grab sein, lebende Pflanzen ehren die Toten und freuen die Lebenden.

Das Stadterweiterungsamt bemüht sich seit mehreren Jahren, diese Grundsätze durchzuführen. Wie anderwärts, so hat sich jedoch auch hier herausgestellt, daß eine noch so angestrengte Tätigkeit ohne wesentlichen Erfolg bleiben muß, wenn ihr nicht das notwen-

dige Werkzeug, nämlich die Genehmigungspflicht der durch Private auszuführenden Anlagen zur Verfügung steht. In den vorbildlichen Friedhöfen anderer Städte besteht allenthalben eine entsprechende „Ordnung für Grabanlagen“ und bald wurde sie nicht mehr als Zwang, sondern als Wohltat empfunden. Das vornehmste Ziel einer solchen „Ordnung“ ist doch, daß sie selbst sich überflüssig macht. Aber jede Verzögerung bedeutet hier einen Verlust. Vor allem muß die Ordnung auch für die bestehenden Friedhöfe eingeführt werden. Die Öffentlichkeit hat einen Anspruch darauf, von der Notwendigkeit und der guten Wirkung einer solchen Maßnahme durch Beispiel und Gegenüberstellung sich zu überzeugen. Ein kleiner Versuch nach dieser Richtung sind die Ehrenfriedhöfe.

Vermischtes.

Ausstellung für Wasserstraßen- und Energie-Wirtschaft München 1921. Die Eröffnung der Ausstellung ist auf 18. Juni 1921 vorgesehen. Der organische Aufbau hat solche Ausdehnung angenommen, daß beschlossen wurde, die Hallen I und II mit einer Grundfläche von zusammen 9000 qm und die umliegenden Höfe von ungefähr 8000 qm in Anspruch zu nehmen. Diese großen Flächen werden vollständig belegt.

Das Unternehmen erstreckt sich auf die volkstümliche Veranschaulichung des Ausbaues der Wasserstraßen und Wasserkräfte, die Verteilung der elektrischen Arbeit über das ganze Land und auf die Einführung einer rationellen Wärmewirtschaft bei der Verwendung aller Brennstoffe. Die Ausstellung zerfällt in folgende Hauptabteilungen:

- I. Main-Donau-Stromverband;
- II. Energie-Wirtschaft, a) Wasserkraft-Ausstellung, Ausstellung des Ministeriums des Inneren, Ausstellung privater Ingenieurbüros; b) Bayern-Werk; c) Ausstellung für Torfwirtschaft;
- III. Ausstellung der Landeskohlenstelle;
- IV. Historische Ausstellung von Wasserkraft-Maschinen;
- V. Industrie-Ausstellung für in den Rahmen passende Industrien;

VI. Bücherei-Ausstellung von Werken über die Rhein-Donau-Schiffahrt und die Energie-Wirtschaft.

Während der Dauer der Ausstellung werden Tagungen von technischen und Wirtschaftsverbänden und Vorträge von hervorragenden Fachleuten abgehalten.

Außerdem ist für die Ausstellung die Herstellung eines großen Filmwerkes geplant, welches sich in wissenschaftlicher Aufmachung über die Rhein-Main-Donau-Schiffahrtsstraße, also über den ganzen Wasserweg von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer, auf sämtliche an dieser Wasserstraße liegende Häfen, den Schiffsverkehr, die Beladung und Entladung, die Durchschleusung der Schleppkähne usw. in gemeinverständlicher Weise verbreitet. In einer eigenen Filmabteilung sollen die Bauvorgänge des großen Werkes an der „Mittleren Isar“ vorgeführt werden. Die anregenden biologischen Vorgänge bei der Wasserklärung werden dabei einen eigenen besonders sehenswerten und belehrenden Raum einnehmen.

Der Uebergang der Wasserstraßen in Oldenburg auf das Reich. Dem oldenburgischen Landtag ist ein Staatsvertrag mit dem Reich vorgelegt worden, nach dem folgende Gewässer auf das Reich übergehen: die Weser, Außenweser und Unterweser mit Nebenarmen, Hunte von der Mündung bis Oldenburg und Hunte—Ems-Kanal von der Landesgrenze bis zur Hunte. Der Uebergang erfolgt mit allen Bestandteilen und allem für die Verwaltung erforderlichen Zubehör. Schutz- und Sicherheitshäfen sind einbegriffen. Brücken und Fähren an den natürlichen Wasserstraßen sowie Jagdberechtigungen und Fährregal sind von dem Uebergang auf das Reich ausgeschlossen. Als Abfindung für die Uebertragung der auf das Reich übergehenden Gegenstände gewährt das Reich 30 % des Anlagekapitales, das die Gesamtheit der deutschen Länder für die auf das Reich übergehenden Wasserstraßen bis 31. März 1921 seit 100 Jahren aufgewendet hat. Nach der vorläufigen Regelung zwischen Oldenburg und dem Reich werden als begonnene Bauten an den übergehenden Wasserstraßen, die fortgeführt werden u. a. anerkannt: die Deichverlegung an der unteren Hunte. Diese Arbeiten an der Hunte bilden einen Teil des Küstenkanales von der Weser zur Ems. Nach Ausführung der Deichverlegung an der Hunte ist ein Verkehr bis Oldenburg mit Schleppzügen und Schiffen von 1000 t-Kähnen und darüber möglich. Es schweben noch Verhandlungen mit dem Reich darüber, daß die Notwendigkeit des Ausbaues des Hunte—Ems-Kanales zu einem 1000 t-Schiffahrtsweg

Einmütigkeit bestand jederzeit darüber, daß der neu anzulegende, 115 ha große und an die Grünfläche der Rennbahn anstoßende Hauptfriedhof in Brackel nach den geschilderten Grundsätzen durchzuführen ist. Ein bezüglicher Wettbewerb unter den deutschen Gartenkünstlern und Architekten war mit 68 Entwürfen besetzt und hat vorzügliche Vorschläge gebracht. Die Preisträger werden zur Ausführung herangezogen, sie wird sich durch viele Jahrzehnte hinziehen. Die Hauptsache bleibt aber doch der erste Wurf.

Möge hier ein Gottesacker werden, vornehm, ernst und schlicht, von dem wir getrost erwarten können, daß unsere Nachkommen aus ihm Schlüsse ziehen über das Geschlecht, das ihn gestaltet hat.

und die Fortführung durch die Moore zur Ems anerkannt werden. Im Interesse des wirtschaftlichen Wiederaufblühens Nordwestdeutschlands ist diese Kanalverbindung unbedingt notwendig. Die Vorarbeiten für die Vergrößerung des Profiles des Hunte—Ems-Kanales sind im vorigen Herbst bereits von der oldenburgischen Regierung begonnen worden.

Die deutschen Wasserstraßen und ihr Ausbau. Zu den durch den Ausgang des Krieges mit am härtesten Getroffenen gehört auch unsere überseeische wie unsere Binnenschiffahrt. Da regt es sich nun überall und wir gehen in tatkräftigster Weise an den für unsere See- und Binnenschiffahrt gleich notwendigen Ausbau unserer deutschen Wasserstraßen. Die Vollendung des Mittellandkanales ist beschlossen und in Angriff genommen und einer unserer bewährtesten Altmeister hat noch vor seinem Tod ein großes Werk fertig gebracht: „Der Nord-Südkanal und das zukünftige Mitteldeutsche Kanalnetz zwischen Weser und Elbe mit Anschlüssen an die Donau und Oder und an den Main und den Rhein“ von Oberbaudirektor R h e d e r. Und da kommt nicht zuletzt ein weiterer Entwurf „Der Küstenkanal. Kanalverbindung von der Ems bei Dörpen zur Unterweser über Kampe—Oldenburg—Elsfleth. Bearbeitet im Auftrag des Oldenburgischen Staatsministeriums Herbst 1920“.

Seit Jahrzehnten hat Nordwestdeutschland im Verein mit allen zur Sache Beteiligten im rheinisch-westfälischen Industriegebiet diesen Kanal gefordert, der den deutschen Nordseehäfen, insbesondere den Weserhäfen das zu ihrer weiteren Entwicklung nötige Hinterland erschließen und der Unterweser die fehlende Wasserstraßen-Verbindung mit dem Hauptindustrie-Gebiet Deutschlands bringen sollte.

Die vorliegende Denkschrift für diesen Entwurf bespricht in ihrem ersten wirtschaftlichen Teil zunächst die Notwendigkeit eines Ausbaues des Kanales von Oldenburg bis Kampe zur Schaffung von Kulturland, Siedlungsmöglichkeit und Brennstoff-Gewinnung. Es folgen die Beschreibung der Linienführung von Kampe nach Dörpen an der Ems, die Bedeutung des Kanales als Verkehrsstraße, verkehrsgeographische Gründe für den Bau des Kanales, Kosten des Kanales und seine Ertragsfähigkeit; zum Schluß dieses Abschnittes folgen die Fortführung des Kanales zur Elbe und der Anschluß an Wilhelmshaven. Im technischen Teil wird in der Hauptsache die Wasserwirtschaft des Kanales, seine natürliche und künstliche Speisung sowie die Sicherung der Kanalstrecken behandelt.

Den sich anschließenden Kostenüberschlägen sind die Preise vom Herbst 1920 zugrunde gelegt. Das Ergebnis ist das Folgende:

1. Ausbau des Hunte—Ems-Kanales von Kampe bis Oldenburg für 600 t-Schiffe	112 000 000 M.
Betriebs- und Unterhaltungskosten	1 000 000 ..
2. Kanal von der Ems zur Weser über Dörpen—Kampe, Oldenburg, Elsfleth für 1000 t-Schiffe	392 000 000 ..
3. Anpassung der Hunte unterhalb Oldenburg an den Dörpen—Oldenburg-Kanal für 1000 t-Schiffe	39 000 000 ..
4. Spätere Betriebs- und Unterhaltungskosten des Kanals von Dörpen—Kampe—Oldenburg	2 140 000 ..
5. Ertragsberechnung für die zum 1000 t-Verkehr ausgebaute Strecke Dörpen—Kampe—Oldenburg—Elsfleth	22 690 000 ..

Die Ausgaben für Verzinsung der Anlagekosten, Unterhaltung und Betrieb sind berechnet zu 21 740 000 M., es verbleibt somit ein Ueberschuß von 22 690 000 — 21 740 000 = 950 000 M.

Den vorstehenden Berechnungen schließt sich ein Vergleich an zwischen der Kanal- und der jetzigen Eisenbahnfracht unter Zugrundelegung der Beförderungskosten für

Talfahrt Gelsenkirchen—Bremerhaven und für Bergfahrt von Bremerhaven nach Ruhrort und leer zurück nach Gelsenkirchen.

Im Anschluß an diese vergleichende Berechnung wird zutreffend darauf aufmerksam gemacht, daß diese Tarife infolge der andauernden Fehlbeträge der Reichs-Eisenbahn-

straßen-Verbindung mit Rheinland-Westfalen klar zu Tage, und der Krieg hat deutlich genug bewiesen, welche schweren Nachteile für unsere Seekriegführung das Fehlen dieser Wasserstraße mit sich brachte. Wilhelmshaven hat nun zwar vorläufig seine Marine verloren, aber es hat die Hafens-, Werft- und sonstigen Anlagen behalten. Diese Anlagen ha-



Mittelfeld des Ehrenfriedhofes auf dem Westentotenhof in Dortmund mit Blick auf das Funke-Denkmal. Die in 2 Reihen angelegten Grabstellen enthalten, um die Raumwirkung nicht zu unterbrechen, vorne Pultsteine, während hinten Grabplatten in die umfassende gewachsene Erdmauer eingelassen sind. Architekt: Stadtbaurat Hans Strobel.



Ein Reihengrabfeld auf dem Ehrenfriedhof des Westentotenhofes (Längsachse). Architekt: Stadtbaurat Hans Strobel.

Verwaltung demnächst eine sehr erhebliche Heraufsetzung erfahren werden.

Im Schlußteil der Denkschrift wird der Anschluß Wilhelmshavens an den Kanal und seine Fortführung nach der unteren Elbe besprochen. So lange Wilhelmshaven Kriegshafen war, lag die große Bedeutung einer Binnenwasser-

ben einen sehr erheblichen Wert und es muß aus volkswirtschaftlichen Gründen Alles versucht werden, um diese Einrichtungen wirtschaftlich nutzbringend zu verwerten. Hierbei erscheinen in erster Linie ein Anschluß an das Netz der deutschen Binnenwasserstraßen und eine gute Verbindung mit dem Industriegebiet Rheinland-Westfalen notwendig. Zu

diesem Zweck ist ein Stiechkanal in Vorschlag gebracht, der unterhalb Oldenburgs von der Hunte abzweigen, in nördlicher Richtung sich hinziehen, die berühmten Oldenburger Klinkerziegeleien berühren und so Wilhelmshaven erreichen soll. Der mit seinem Wasserspiegel in Geländehöhe liegende Kanal erfordert nur eine Schleuse und sein Bau begegnet keinerlei wesentlichen technischen Schwierigkeiten.

Ueber die Fortführung des Kanales zur Weser und Elbe kann heute wenig gesagt werden, da die angestellten Untersuchungen noch zu keinem endgültigen Ergebnis geführt haben. —
D ü s i n g .

Keine Verunstaltung des Städtebildes von Siegen. Die S. 155 berichtete Bedrohung des Städtebildes von Siegen ist erfreulicher Weise in letzter Stunde noch abgewendet worden. Das schöne alte Stadtbild bleibt erhalten. Der Aufbau des Unteren Schlosses bleibt auf die Innenseite beschränkt, was zwar als ein Uebel anzusehen bleibt, aber als das geringere zum Opfer gebracht werden mußte. —

Vom Mittellandkanal und der Saale. Die Vertreter des Landesausschusses Anhalt und des Verbindungskanal-Ausschusses Oschersleben — Egeln — Staßfurt — Bernburg der „Vereinigung für die Südlinie des Mittellandkanales“ haben in einer gemeinschaftlichen Beratung sich dahin geeinigt, daß die Kanalisierung der Saale so weit durchgeführt werden müsse, daß ein voll leistungsfähiger Schifffahrtsweg für 1000 t-Schiffe entstehe. Dabei sei zweckmäßigerweise ein Abkürzungsweg durch einen Verbindungskanal von der Saale bei Calbe nach der Elbe bei Schönebeck zu wählen.

Auf der Saale hat Schifffahrt bereits im Jahr 981 zweifellos bestanden; zur Hebung derselben wurden um 1564 nachweislich mit die ersten in Deutschland bekannt gewordenen Schifffahrtsschleusen erbaut und in Betrieb genommen. Die Saale ist nach dem Stand ihres gegenwärtigen Ausbaues und insbesondere der in ihr vorhandenen Schifffahrtsschleusen für Fahrzeuge von 220—400 t-Tragfähigkeit benutzbar. Die Bestrebungen, die Schifffahrt auf ihr zu verbessern, liegen bereits längere Zeit zurück und werden nunmehr also von Neuem angeregt.

Was den jetzt in Vorschlag gebrachten Verbindungskanal von Calbe nach Schönebeck anlangt, so handelt es sich auch hier nicht um etwas Neues, sondern dieser Gedanke wurde bereits vor 200 Jahren aufgenommen und verfolgt. Ich beziehe mich hier auf Nachrichten, die ich dem Staatsarchiv in Magdeburg entnommen habe. Danach wurde 1725 dem König Friedrich Wilhelm I. von Preußen der Vorschlag gemacht, von Calbe an der Saale bis nach Frohse an der Elbe einen Kanal anzulegen. Der Vorschlag fand Anklang, es wurden die notwendigen Untersuchungen und Vorarbeiten angeordnet und das Ergebnis war Folgendes:

„1. Die Saale ist bei Calbe 15 Fuß höher als die Elbe bei Frohse.

2. Der neue Graben wird in Allem 3796 Ruten Länge erhalten; da hingegen die Saale nach ihrem jetzigen Lauf (1725) 10 800 Ruten hat, macht mithin das Ganze einen Unterschied von 3 Meilen.

3. Zwischen Frohse und Salze muß eine Schleuse, eine andere bei Mühlungen, die dritte bei Calbe gemacht werden, um das Wasser zu stauen.

4. An den Schleusen können beträchtliche Mühlen angelegt werden, welche wohl 3000 Taler Pachtgelder betragen dürfen.

5. Der Kanal wird unten im Grunde wenigstens 30 Fuß breit sein müssen. Die Tiefe ist nach Verschiedenheit des Terrains zu 18, 15, 12 und 8 Fuß berechnet.

6. Die Erdarbeit kann ungeachtet, daß sich hier und da felsiger Boden vorfindet, für 40 000 Taler zu Ende gebracht werden.

7. Der Schleusen- und Mühlenbau wie auch die Materialien werden nicht über 20 000 Taler kosten.

8. 3000 Mann können in drei Monaten mit aller Erdarbeit fertig werden.

9. Die sächsischen Grenzen (bei Barby und Grünwald) sind gänzlich vermieden, mit Anhalt-Zerbst glaubt man, sofern das Mühlingsche Gebiet berührt werden muß, sich vergleichen zu können.

Der König von Preußen ordnete hierauf die Ausführung des Kanales an, dessen Hauptvorteil nach seiner Meinung in der Vermeidung der sächsischen Zölle für die hauptsächlich von den Salzwerken in Halle und Schönebeck gebrauchten Waren lag. Mit der Ausführung des Kanales sollte zwischen Magdeburg und Halle ein regelmäßiger Verkehr durch ein von Pferden gezogenes Marktschiff (Trockschute) nach holländischem Muster hergestellt werden. Trotzdem stellten sich der Ausführung allerhand Bedenken und Schwierigkeiten entgegen und erst Anfang Januar 1727 wurden 200 000 Taler für den Bau bereit gestellt und wurde mit den Erdarbeiten begonnen. Diese wurden soweit fortgeführt, daß man noch heute an mehrfachen

Stellen das Kanalbett deutlich erkennen kann und zwar bei Frohse und Groß-Salze. Im Juli 1728 wurden die Arbeiten auf Befehl des Königs eingestellt und der Kanal blieb unvollendet liegen. Die Bedenken wegen der zu befürchtenden Zollschwierigkeiten mit Kursachsen hatten das Uebergewicht bekommen. 1799 hat die Magdeburgische Kammer nochmals die Vollendung des Kanales in Anregung gebracht, dasselbe ist geschehen im Jahr 1810 mit dem Hinweis darauf, daß der Schifffahrt der kürzere Weg von der Elbe zur Saale geschaffen und das überflüssige Wasser zur Kraftgewinnung ausgenützt werden müsse, aber die Anregungen blieben ohne Erfolg. Vielleicht hat die neue Anregung jetzt Erfolg, jedenfalls sind, soweit wir unterrichtet sind, die erforderlichen Vorarbeiten seitens der in Frage kommenden Behörde, der Elbstrom-Bauverwaltung in Magdeburg, in Angriff genommen worden. —

Wettbewerbe.

In einem engeren Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für den Um- oder Neubau des Verwaltungsgebäudes der Ortskrankenkasse Leipzig, zu dem 8 Bewerber aufgefordert waren, gingen 11 Entwürfe ein, unter ihnen 6 Entwürfe für einen Umbau und 5 Entwürfe für einen Neubau. Den I. Preis erhielten Neubau-Entwürfe des Architekten Otto Droge in Leipzig; den II. Preis erhielten ein Entwurf für einen Neubau und ein Entwurf für einen Umbau von Oskar Schade unter Mitarbeit von Max Voigt in Leipzig. —

Beteiligung von Auslands-Deutschen an deutschen Wettbewerben. Von einem vielfach bewährten deutschen Baukünstler aus Böhmen erhielten wir eine Zuschrift, in der mit Recht bedauert wird, daß in der Ausschreibung zur Erlangung eines Bebauungsplanes für Breslau die deutschen Baukünstler der benachbarten Tschechoslowakei nicht auch zum Wettbewerb eingeladen wurden. Der Einsender schreibt das der „vollständigen, trotz der Nachbarschaft garnicht verwunderlichen Unkenntnis“ der Verhältnisse zu. Wir wünschen mit ihm, daß seiner nach Breslau gerichteten Bitte, die Worte der Bedingungen: „in seinen früheren Grenzen“ auch auf die Deutschösterreicher beziehen zu lassen, ein Erfolg nicht versagt bleibe, umso mehr nicht, als das ja keine unstatthafte Aenderung einer einmal veröffentlichten Ausschreibung, namentlich unter den heutigen politischen Verhältnissen bilden würde. Einer ähnlichen Bitte ist beim Wettbewerb um das Dresdener Hygiene-Museum entsprochen worden. Auch die Tiroler im Norden und Süden dieses Landes werden ja meist vergessen und doch sitzen hier einige Bewerber, die bei solchen Wettbewerben aus nationalen Gründen nicht ausgeschlossen sein sollten. Es sollte fernerhin nicht mehr vorkommen, daß die vom alten Oesterreich abgetrennten Deutschen stets übersehen werden, wenn es gilt, alle deutschen Fachleute an der Lösung einer die gesamte deutsche Architektenschaft ohne Unterschied von Wohnsitz und Staatszugehörigkeit interessierenden Aufgabe teilnehmen zu lassen. Es ließe sich das doch in so einfacher Weise erreichen, wenn die ausschreibende Stelle keine Staatsgrenzen nennte, sondern sich so faßte, daß sie sich an alle deutschen Architekten im alten Reich und in der alten österreichischen Monarchie wendete. Es wäre gerade jetzt doppelt nötig, in allen geistigen, kulturellen und künstlerischen Dingen und Fragen die versprengten Deutschen zusammen zu halten, denn diese brauchen mehr als je einen Rückhalt, wenn er vielleicht manchmal noch so problemartig erscheinen will. Also Deutsche ohne politische Einschränkung. —

Chronik.

Eine Art Via Appia in München plant Theodor Fischer selbst durch die Ausgestaltung der Leopold-Strasse nördlich des Sieges-Tores in einer Länge von etwa 700 m von diesem Tor ab zu einer Denkmalstrasse. Der als Fortsetzung der monumentalen Ludwigs-Strasse nach Schwabing verlaufende Straßenzug hat den Charakter einer alten Allee-Strasse mit großen, breitkronigen Bäumen. Unter diesen Bäumen, zwischen Fahrstrasse und Fußgängersteigen, sollen nach dem Gedanken Fischers in regelmäßigen Abständen Denksteine aufgestellt werden, durch die das Gedächtnis an einzelne tapfere Regimenter oder an Helden, die sich im Krieg ausgezeichnet haben, wach gehalten werden soll. Die Steine sollen nicht unter ein einheitliches Schema gezwängt werden, sondern durch Heranziehung zahlreicher Künstler zu freiem Wettbewerb eine individuelle Gestaltung erhalten. Es ist daran gedacht, daß die Denksteine durch Vereine, Körperschaften oder auch Private nach und nach gestiftet werden, sodaß die ganze Anlage sich mit verhältnismäßig geringen Kosten durchführen lassen würde. —

Inhalt: Gedanken über Friedhofs-Gestaltung. (Schluß.) — Vermischtes. — Wettbewerbe. — Chronik. —

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