



Das alte Theater in Leipzig. Architekt: Friedrich Weinbrenner.

# DEUTSCHE BAUZEITUNG

56. JAHRGANG. \* N<sup>o</sup> 9. \* BERLIN, DEN 1. FEBRUAR 1922.

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

Alle Rechte vorbehalten. — Für nicht verlangte Beiträge keine Gewähr.

## Amerikanische und englische Städtebau-Bestrebungen.

Von J. Stüb ben in Münster-Werse.

(Schluß aus Nummer 7.)



Große Städte von heute scheinen über den Maßstab ihrer Organisation hinaus gewachsen zu sein. Die Frage drängt sich auf, ob es klug und zweckmäßig sei, das Wachstum solcher Städte auf unbestimmte Entfernungen ohne eine grundlegende Änderung zuzulassen. Grüngürtel, getrennte Vororte, Planetenstädte oder die Grün-

dung selbständiger Siedlungen sind als Mittel zur Abhilfe empfohlen worden. Der Krieg hat uns die Ernährungsschwierigkeiten in Großstädten deutlich vor Augen geführt. Die Sicherheit und Wohlfahrt der Bevölkerung verlangt neben den wirtschaftlichen Gesichtspunkten, daß wir die Organisation und die Planung unserer volkreichen Städte eingehend in ihren Grundlagen prüfen.

Zunächst handelt es sich um die Zentralisation der kommerziellen Geschäfte und um die täglichen Verkehrsbewegungen aller in diesen Geschäften tätigen Personen. Barber hat in seinem Vortrag die Nachteile geschildert, die damit verbunden sind, die Lösung nach der Höhenrichtung zu suchen. Er legte die Gründe dar, durch welche die Stadt Neuyork veranlaßt worden ist, Höhenbeschränkungen nach Zonen vorzuschreiben.\*)

Er wies auf die bedenkliche Verkehrs-Überlastung hin, die aus der Aufführung einer übertriebenen Zahl von Geschäftsräumen auf geringer Grundrißfläche entstehen könne. In England wird man, so hofft Unwin, diese Warnung zu Herzen nehmen, und im Hinblick auf die ununterbrochen freie Umgebung der Städte nicht übereilt eine Art der Aushilfe nachahmen, die der schmalen Manhattan-Halbinsel durch die weiten, sie umgebenden Wasserflächen aufgedrängt worden ist. Dort ist in der Tat der Hochbau am Platz, aber auch dort nur in beschränktem Maß. Eine angemessene Stadtplanung und Bauordnung für große Städte muß darauf gerichtet sein, sowohl die Zahl der örtlichen Veranlassungen für Hochbauten, als die zulässige Höhe der letzteren einzuschränken.

Das wirtschaftliche Leben der meisten Großstädte stützt sich auf Gewerbebetriebe, die in gegenseitigem Abhängigkeits-Verhältnis stehen. Die Wirtschaftlichkeit verlangt deshalb die örtliche Vereinigung zahlreicher Industrien auf einem passenden Gelände, wo Rohstoffe und Fertigwaren die geringsten Beförderungskosten beanspruchen und wo Kraftverteilung zur Verfügung steht. Die richtige Auswahl solcher Gelände ist von größter Wichtigkeit. Ebenso wichtig ist die Lage und Verteilung der großen Lebensmittelmärkte. In London werden die Kosten der Lebensmittel-Versorgung durch ungeeignete Lage der Märkte

\*) Vergl. J. Stüb ben, „Neuyorks Bauordnung und Stadtbauplan.“ „Deutsche Bauztg.“ 1913, S. 449 ff. und 1917, S. 10.

erheblich verteuert, während gleichzeitig die Qualität oder Frische der Waren Schaden leiden.

Sodann aber ist die Verteilung (distribution) der Bevölkerung selbst eine bedeutungsvolle Frage. Die Wohnviertel sollten so angeordnet sein, daß der Verkehr zu den Geschäftshäusern und Arbeitsstätten erleichtert und verbilligt wird. Zugleich aber sollten das örtliche Leben, die örtliche Tätigkeit und die Erholung nach Möglichkeit gepflegt werden, um die täglichen Wege zu verkürzen, die Überfüllung des Stadtkernes zu mäßigen und den Bürgersinn in möglichst selbständiger Gemeinschaft zu stärken.\*\*)

Wenn die Bürgerschaft sich eine klare Vorstellung über diese Erfordernisse ihrer Stadt gemacht hat, so bleibt zu erwägen, wie die zukünftige Entwicklung am besten zu leiten ist, um die Eigenart der neuen Viertel zu sichern und die in den alten Stadtteilen herrschende Planlosigkeit allmählich zu entwirren. Dabei handelt es sich besonders um die sachgemäße Staffelung oder Bauordnung, damit das Wohnwesen mit den geringsten Eingriffen in die Freiheit des Eigentums geschützt werde. Die in anderen Ländern, namentlich in Deutschland und neuerdings in Amerika, gemachten Erfahrungen sind zu berücksichtigen.

Die englische Gesetzgebung hat mit großer Kühnheit angeordnet, daß alle Gemeinden von mehr als 20 000 Einwohnern bis zum Ende des Jahres 1925 einen Stadtbauplan der beschriebenen Art festzusetzen haben, nachdem zunächst ein vorläufiger Vorschlag für das gesamte, zukünftige Stadterweiterungs-Gelände dem Gesundheits-Ministerium vorgelegt worden ist. Leitende Grundsätze sind von diesem Ministerium unter Mitwirkung Unwin's ausgearbeitet worden, besonders für die mit dem Plan zu verbindenden rechtlichen Vorschriften, ohne welche der Bebauungsplan Stückwerk ist.

Das sind Probleme, an deren Lösung auch der Architekt beteiligt ist, ohne daß es sich um eigentlich architektonische Aufgaben handelt. Sind aber einmal die Grundlagen der wirtschaftlichen Verteilung und der Dezentralisation des Wohnwesens, sowie die Hauptverkehrs-Anlagen und -Richtungen festgelegt, hat die Gemeindeverwaltung einmal mit klarem und weitem Blick erkannt, welche Art von Stadt und Stadtteilen sie anzustreben hat, dann ist die Planverfassung, die allen Bedürfnissen gerecht werden soll, eine unbestrittene und umfassende Aufgabe des Baukünstlers, der dafür zu sorgen hat, daß eine schöne Stadt, Vorstadt oder Nebenstadt nach Maßgabe der Örtlichkeit über Täler und Hügel sich ausbreitet, das Wesentliche unbedingt lösend, das Nebensächliche unterordnend und alle Teile in ein geregelttes und schönes Ganze vereinigend.

Das ist ein schwieriges Werk. Die Gelegenheit zur Sammlung von Erfahrungen war bisher in England gering. Die von Amerika kommenden Anregungen sind deshalb willkommen. Das vergangene Jahrhundert hat die Menschen mit gewerblichen und materiellen Bestrebungen so überlastet, daß Schönheit vielfach als ein überflüssiger Luxus betrachtet wurde. Die gegenwärtige Ausstellung ist ein Zeichen, daß Amerika erwacht und zu neuer Hoffnung berechtigt. Schönheit ist als eine Notwendigkeit menschlichen Lebens, als der natürliche und selbstverständliche Ausdruck der Freude zu betrachten, die der Mensch an seinen Werken hat. In diesem Sinn ist eine gute Stadtplanung kein kostspieliger Luxus, sondern die billigste Quelle menschlichen Wohlbefindens und Lebensgenusses, für jetzige und für kommende Geschlechter. —

Der Vorsitzende, Sir Aston Webb, stimmte in seinem Schlußwort den Ausführungen des Vortragenden zu. Er rühmte das Wirken der amerikanischen Architekten, die Größe ihrer Gedanken und die lehrreiche, geordnete und schnelle Art der Bauausführung. Aber daraus folgt nicht, daß London die Newyorker Wolkenkratzer nachahmen sollte. Amerikanische Baumeister antworteten auf die Frage, warum sie der-

artige Bauten errichten: „Weil wir nicht anders können; die Verhältnisse zwingen uns.“ Sie sagen nicht: „weil es schön ist“; obschon viele Newyorker Hochhäuser in der Tat schön sind. Newyork, oder besser Manhattan, ist in Wirklichkeit eine kleine Insel, wo Millionen leben und arbeiten müssen. Es gibt nur den Ausweg in die Höhe, weil die Möglichkeit seitlicher Ausdehnung fehlt. Glücklicherweise ist diese Möglichkeit in der Umgebung englischer Städte vorhanden. Es liegt kein Grund vor, sie zu verunstaten (to spoil them). Wenn Morley's Hotel am Trafalgar Square neu gebaut werden soll, so könnte mancher sagen: „Das ist ein geeigneter Platz, bauen Sie so hoch Sie wollen.“ Aber was würde aus der Nelson-Säule und der niedrigen National-Galerie? Wir sprachen von Bürgerstolz. Aber wir haben noch nicht genug davon. Er sollte mehr in der Volksschule als in den höheren Anstalten gelehrt werden, auf daß Jedermann seine Stadt oder sein Dorf liebt und gegen Zerstörung und Entstellung auftritt. Besonders aber den Baukünstlern liegt der Schutz des Stadtbildes ob. Gemeinde-Vertretungen sind zu Allem fähig, nicht wissend und wollend, sondern weil ihnen im Allgemeinen die Einsicht fehlt, an geeigneter Stelle Rat zu holen.

Auch in der Beurteilung der Anlage der Stadt Washington stimmt der Vorsitzende dem Vortragenden zu. L'Enfant's Stadtplan hat sich in hohem Maße bewährt, die neueren Pläne von Burnham und von McKim gleichfalls. Die Baugesetze schützen die Stadt vor Verunstaltung. —

Für uns Deutsche enthalten die Ausführungen Unwin's und Webb's viele Gedanken von großem Wert. Sowohl was die Trennung der Industrie-, Geschäfts- und Wohn-Stadtteile und die „distribution“ der Bevölkerung betrifft, als in bezug auf den Bau von Hochhäusern. Aber englische und deutsche Verhältnisse sind leider grundverschieden.

Unwin's Vertrauen auf die Einsicht, die Tatkraft und Uneigennützigkeit der Gemeinde-Vertretungen ist wahrhaft erhehend. Er kennt seine Landsleute und ist überzeugt, daß in wenigen Jahren alle Gemeinden von mehr als 20 000 Bewohnern die gewaltige Aufgabe lösen werden, die das Gesetz ihnen auferlegt. Er weist auf die in Deutschland gemachten Erfahrungen hin. Die englische Gesetzgebung geht indes weit über die deutschen Vorschriften hinaus, die für Preußen im Fluchtlinien-, Wohnungs- und Verunstaltungs-Gesetz niedergelegt sind. Unsere Gemeinden sind nur in geringem Maß dem Zwang unterworfen. Die Gesetze geben ihnen mehr Rechte als Pflichten. Was wir an Stadtbauplänen aller Art besitzen, ist im Wesentlichen das Werk freier Entschliebung. Die Staffelung der Bauordnung und die Scheidung der Wohnviertel von den gewerblichen Stadtteilen unterliegen an sich nicht der Beschlußfassung der Gemeinde-Vertretung, sondern dem freien Ermessen der Polizeibehörden unter mäßiger Mitwirkung des Gemeinde-Vorstandes. In bezug auf die Verselbständigung der einzelnen Stadtteile ist die deutsche Entwicklung bisher den ungekehrten Weg gegangen. Zugunsten der Einheitlichkeit in der Verwaltung des Ganzen und in der Lösung städtebaulicher Aufgaben ist die Selbständigkeit von Einzelgemeinden fast restlos durch Einverleibung aufgeopfert worden. Eine fast allgemeine Begleiterscheinung des Stadtplan- und Bauordnungswesens ist die kurze Lebensdauer der anscheinend für unabschbare Zukunft getroffenen Festsetzungen. Der Wechsel der Personen und der Anschauungen macht sich immer wieder geltend. Ein neuer Minister oder Oberbürgermeister oder Stadtbaurat oder eine neue Mehrheit der Gemeinde-Vertretung haben selten Achtung vor den Anordnungen der Vorgänger. Alles fließt: ganze Stadtbaupläne wie einzelne Fluchtlinien, ganze Bauordnungen wie einzelne Bauklassen, Hochbauzonen und Kleinhausviertel in offener Bauweise. Nur der Wechsel ist beständig. Man will die Elastizität des Stadtbauplans in allen seinen Teilen. Es ist eine Arbeit ohne Ende.

Auch in England wird man nicht erwarten, daß eine Gemeinde mit Hilfe von Sachverständigen in

\*\*\*) Vergl. J. Stübgen, „Städtebauliche Verteilung (distribution) nach R. Unwin.“ — „Zentralblatt der Bauverwaltung“ 1921, S. 523. —

wenigen Jahren ihre ganze bauliche Zukunft endgültig regeln könne. Auch dort wird es an beständigen Änderungen und Ergänzungen des Planes und der mit ihnen verbundenen Baubestimmungen nicht fehlen. Aber wie den Engländern ein entschiedeneres Nationalgefühl innewohnt als den Deutschen, so besitzen sie auch einen stärkeren Bürgersinn, ja Bürgerstolz, und einen ausgeprägten politischen, auch gemeindepolitischen Sinn. Unwin wird überzeugt sein, daß die englischen Gemeinde-Vertretungen vermöge ihrer Klugheit und Rechtlichkeit auch in baupolizeilichen und stadtbaulichen Dingen — beide Worte in weitestem Sinn genommen — nicht versagen werden. Aber doch werden ihm, wie er ja selber sagt, deutsche Erfahrungen, gute und weniger gute, willkommen und lehrreich sein.

In der Frage der Hochhäuser liegen die Dinge in Deutschland erst recht anders, wie in England. Auch dort sind die Baukosten stark gestiegen. Aber es fehlt der politische, moralische und wirtschaftliche Zusammenbruch; es fehlen die Entwertung des Geldes und die Herrschaft der Straße. Die Zwangswirtschaft im Vermietungswesen, die in milderem Umfang auch in England besteht, soll nach Unwin's Mitteilungen in Kürze ganz beseitigt werden. Es ist also zu erwarten, daß Wohnungsbau und Wohnungsfürsorge in Balde gesunde Verhältnisse wieder herstellen. Auch die grenzenlose Vermehrung des Heeres von Beamten und Angestellten im öffentlichen und privaten Dienst kennt man in England nicht. Unwin und Webb haben deshalb Recht, daß sie den Bau von Wolkenkratzern in London bekämpfen.

Bei uns hingegen wächst die Wohnungsnot von Jahr zu Jahr. Sie ist eine Erscheinung nicht bloß in Städten, deren Bevölkerung durch natürliche Vermehrung und durch Zuzug von Flüchtlingen gesteigert ist, sondern auch in Orten, deren Einwohnerzahl abgenommen hat. Es ist hier nicht der Platz, um die tieferen Ursachen dieser beunruhigenden Erscheinung zu erforschen oder gar die Behauptung derjenigen zu untersuchen, die gerade die Zwangswirtschaft für die andauernde Wohnungsnot verantwortlich machen. Hier muß die Feststellung genügen, daß leider der Notstand ein unabsehbarer ist, da alle bisherigen Abhilfemittel,

so ausgezeichnet sie zum Teil sind, nicht genügen und die Aufrechterhaltung der Zwangswirtschaft die private Wohnungs-Unternehmung, die allein helfen kann, unterbindet. Gleichzeitig aber wird die Not gesteigert durch das stete Anwachsen der Behördenzahl, des Beamtenheeres und der Angestelltenmenge in amtlichen Verwaltungen, bei Banken, in kaufmännischen und gewerblichen Betrieben, dank der Verminderung der Arbeitszeit und der Arbeitsfreude durch die sozialistische Gesetzgebung. Eine fortwährende Beschränkung des Wohnraumes ist die Folge. Im Gegensatz zu London führt deshalb bei uns der Ausweg nach oben. Wir sehen die Hochhaus-Bewegung in Berlin, Breslau, Leipzig, Köln, Dusseldorf und anderen Städten. An der Verwirklichung der zahlreichen Entwürfe wird es trotz aller geldlichen Schwierigkeiten nicht fehlen.

Trotzdem aber hat Sir Aston Webb Recht, wenn er warnt. Was er für den Trafalgar-Square geltend macht, gilt in gleichem Maß bei uns, beispielsweise für den Gensdarmen-Markt, für den Pariser- und Leipziger-Platz in Berlin, für die Umgebung des Berliner Rathauses und viele andere Stellen dieser Stadt. Umgekehrt aber schwinden nicht bloß die Bedenken, sondern sprechen stadtbaukünstlerische Gründe für Turmhäuser auf geeigneten Bauplätzen und in geeigneter Bauart, z. B. am Halle'schen Torplatz, in der Umgebung des Bahnhofs Friedrich-Straße, dann an manchen anderen Punkten des Spree-Ufers, vielleicht auch auf dem Potsdamer-Platz und sicherlich auf dem Kölner Heumarkt. Wenn sich daher mit Recht die „Preußische Akademie des Bauwesens“ und das Preußische Wohlfahrts-Ministerium zugunsten der Turmhäuser ausgesprochen haben, so entfällt damit nicht die Pflicht gewissenhaftester Prüfung und Mäßigung im einzelnen Fall. Die Neuyorker Art, auch nachdem sie durch die neue Staffelbauordnung stark eingeschränkt ist, ist zur Übertragung auf deutsche Verhältnisse ebensowenig geeignet, wie für London.

Den hauptsächlich von Unwin getragenen, weit ausschauenden Bestrebungen auf stadtebaulichem Gebiet in England, einschließlich der Bekämpfung der Wolkenkratzer, ist deshalb nur der beste Erfolg zu wünschen. —

### Leo Sympher †.



ine Lücke hat der Tod erneut in das Fach gerissen, eine gleich tief schmerzliche und gleich schwer auszufüllende wie die, die durch das plötzliche Hinscheiden von Friedrich Thiersch zum Klaffen gebracht wurde. Gleich diesem ist auch Leo Sympher am 16. Januar 1922 einem Schlaganfall erlegen. Zwei geistig und seelisch verwandte Naturen sind derselben Lebenskatastrophe im annähernd gleichen Alter zum Opfer gefallen. Zu unserer materiellen Verarmung gesellt sich die geistige.

Vom Lebensgang des Verstorbenen, der in regelmäßigem Aufstieg zu einer glänzenden Höhe geführt hat, gilt gleichwohl das Wort Moltkes, Glück habe im Leben in dauerndem Maß nur der Tüchtige. Ein solcher Tüchtiger war Leo Sympher, tüchtig in seinem fachlichen Wissen und Können, tüchtig aber auch in seinen vorbildlichen Charakter-Eigenschaften. Am 19. Okt. 1854 wurde er in dem landschaftlich ungemein reizvollen, malerischen hannoverschen Städtchen Münden, am Zusammenfluß der Werra und der Fulda geboren. Einer hannoverschen Offiziersfamilie entstammend, wollte auch er sich der Offizierslaufbahn, jedoch in der Marine, widmen, mußte diese Laufbahn jedoch seiner geschwächten Augen wegen verlassen und widmete sich 1874 auf der Technischen Hochschule in Hannover dem Studium des Bauingenieurwesens, das ihm auch einige Zeit an die Technische Hochschule in Karlsruhe führte. Schon früh wurden die ihm vorgesetzten Stellen auf sein reiches Wissen und seine große Arbeitskraft aufmerksam, sodaß er nach Ablegung der beiden Staatsexamen und nach praktischer Tätigkeit auf dem Gebiet des Wasserbaues, das er sich zum Sonderstudium erkoren hatte, in Elsaß-Lothringen, in Ostpreußen und auch im Ausland, in Ungarn, im Jahr 1883 als Hilfsarbeiter in das preußische Ministerium der öffentlichen Arbeiten in Berlin berufen wurde. Hier waren im technischen Büro der Bauabteilung die Vorbereitungsarbeiten für den Ausbau der norddeutschen Wasserstraßen im Gang, für die neben dem Studium der natürlichen Bedingungen zunächst die statistischen und die

volkswirtschaftlichen Unterlagen zu bearbeiten waren. Das waren Aufgaben, denen Sympher besondere Liebe entgegen brachte und denen er sich während dreier Jahre widmete, bis er 1886 zur Teilnahme an den Arbeiten für den Nordostsee-Kanal berufen wurde, wo er hauptsächlich in und bei Holtenau, an der östlichen Mündung des Kanals in die Ostsee tätig war. Diese Tätigkeit währte bis 1894; auch sie war gleich allen seinen Arbeiten für den Bau an Wasserstraßen ausgezeichnet dadurch, daß nicht allein die örtlich-konstruktiven Bedingungen für den Bau einer Wasserstraße in Betracht gezogen wurden, sondern daß der Entschluß gefaßt und die Linienführung bestimmt wurden auf Grund sorgfältiger statistischer und volkswirtschaftlicher Erhebungen über den Verkehr, den die geplante Wasserstraße in steigendem Maß zu bewältigen haben werde. Inzwischen war Sympher Wasserbauinspektor geworden und sein Amtssitz in Münster in Westfalen bestimmt. Die Arbeiten des Verstorbenen am Nordostsee-Kanal dauerten jedoch nicht bis zum Abschluß der gesamten Arbeiten und bis zur Einweihung dieser wichtigen Verbindungsstraße zwischen Ost- und Nordsee, die im Februar 1895 erfolgte, sondern Sympher wurde vorzeitig abgerufen, um im Ministerium an den Vorarbeiten für den Mittelland-Kanal teilzunehmen. Hier wurde ihm die Verfassung einer „Denkschrift über die wirtschaftliche Bedeutung des Rhein-Weser-Elbe-Kanals“ übertragen, welche die Grundlage für die späteren Ausführungs-Entwürfe bildete. 1897 zum Regierungs- und Baurat ernannt und nach Lüneburg versetzt, war er gleichwohl unausgesetzt für diese große Kanal-Unternehmung tätig, die in der Folge seine Lebensarbeit werden sollte. Denn bereits nach zwei Jahren, gegen den Schluß des Jahres 1899, wurde Sympher wieder in das Ministerium berufen, um von nun an hier zu bleiben, nachdem er bald auch zum Geheimen Baurat und zum Vortragenden Rat ernannt worden war. Sein Arbeitsauftrag war mit den Worten bezeichnet, er sei berufen „zur Mitwirkung an der Vorbereitung der neuen Kanalvorlagen, besonders an den wirtschaftlichen Ermittlungen“. Darauf läuft stets die Absicht der vorgesetzten

Stellen bei der Gewinnung seiner Mitarbeit hinaus. Sympher nahm dann auch Gelegenheit, das von ihm begründete System der wirtschaftlichen Untersuchungen bei der Planung neuer Wasserstraßen in solchem Maß weiter auszubauen, daß er bald vom Mitarbeiter zum Leiter der Arbeiten aufstieg. Seine Kraft, seine wissenschaftliche und technische Bedeutung, sein gewinnendes Wesen wurden durch den Minister der öffentlichen Arbeiten bereits in solchem Maß geschätzt, daß ihm die parlamentarische Vertretung der verschiedenen preußischen Kanal-Vorlagen im Landtag anvertraut wurde, ein Vertrauen, daß er stets in der glanzendsten Weise gerechtfertigt hat. Als am 1. April 1905 das preußische Wasserstraßen-Gesetz nach freilich schweren parlamentarischen Kämpfen und nach Ausschaltung eines sehr wichtigen Teiles zum Beschluß erhoben worden war, da konnte sich Leo Sympher einen großen Teil des Verdienstes an der Verwirklichung dieser großen Wasserstraße quer durch das westliche Preußen zuschreiben. War von dem Kanal vom Rhein zur Elbe das wichtigste Teilstück von Hannover zur Elbe durch den Widerstand der landwirtschaftlichen Kreise vorläufig noch ausgeschaltet worden, so war doch bis an das Lebens-Ende des Verstorbenen seine Tätigkeit auf die Verwirklichung auch dieses Teiles gerichtet. Kurz vor seinem Ausscheiden aus dem Staatsdienst, das nicht freiwillig erfolgte, dazu war der Verstorbene noch viel zu schaffensfreudig und tatkräftig, war es ihm beschieden, die Gesetzes-Vorlage über die Vollendung des Mittelland-Kanales durch Ausbau der Strecke Hannover—Magdeburg im preußischen Landtag angenommen zu sehen. Neben der Leitung der Ausführungsarbeiten für den Teil Rhein—Hannover des Mittelland-Kanales ging eine zweite große Wasserstraßen-Arbeit einher: die Schiffbarmachung der Weser in ihren oberen Teilen, ihr Ausbau zu einer Großschiffahrtsstraße. Durch Tatkraft und Umsicht konnten diese Kanalarbeiten so gefördert werden, daß ihr planmäßiger Abschluß Mitte 1914 stattfinden konnte, sodaß bei den überlasteten Eisenbahnen diese Wasserstraße den Bedürfnissen des Krieges zur Verfügung gestellt werden konnte. Aber nicht nur die Wasserstraße als Verkehrsmittel, sondern auch die Ausnutzung der Wasserkräfte zur Gewinnung von Kraft und Licht waren seiner Fürsorge anvertraut; seine Maßnahmen haben die wirtschaftlichen

Erwartungen vollauf gerechtfertigt. Der Schluß des Jahres 1915 sah Sympher zum Ministerial-Direktor und zum Leiter der Wasserbau-Abteilung des preußischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten aufsteigen. Er blieb es bis zum 1. April 1921. Zu diesem Zeitpunkt war bei der Auflösung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten und bei dem Übergang der preußischen Bahnen auf das Reich der letzte noch verbliebene Teil dieses Ministeriums, die Wasserbau-Abteilung gleichfalls aufgelöst und auf verschiedene Ministerien verteilt worden. Sympher, der inzwischen das 65. Lebensjahr zurückgelegt hatte, mußte zurücktreten. Damit verlor die preußische Verwaltung eine in Geist und Energie ungeschwächte, noch voll arbeitsfrische und arbeitsfreudige Kraft, die sich nun in verschiedener Richtung zu betätigen suchte, vor allem als Gutachter. Hatte er sich doch durch seine Arbeiten für Preußen und seine Teilnahme an den internationalen Schiffahrtskongressen schon längst internationalen Ruf erworben. Seine Bedeutung hat die Technische Hochschule in Dresden durch Verleihung der Würde eines Doktor-Ingenieurs ehrenhalber anerkannt. Auf die ausgebreitete literarische Tätigkeit des Verstorbenen kommen wir noch zurück.

Das reiche Lebensbild des Entschlafenen wäre aber nicht vollständig, wenn nicht auch kurz seiner Tätigkeit als Präsident der preußischen „Akademie des Bauwesens“ gedacht würde. Nach dem Rücktritt Carl Hinkeldeyns, der nach Lübeck übersiedelte und den Hochbau vertrat, war die Ingenieur-Abteilung berufen, den Präsidenten zu stellen. Ihre Wahl fiel auf Leo Sympher, eine Wahl, der sich die Mitglieder der Hochbau-Abteilung freudig anschlossen. Nur wenige Jahre war es ihm vergönnt, die Akademie zu leiten; er tat es aber von hoher geistiger Warte aus und er erkannte bald auch, daß die Verfassung der Akademie einer durchgreifenden Änderung unterzogen werden müsse, soll ihre Wirksamkeit den Anforderungen der Gegenwart angepaßt werden. Den Abschluß dieser Beratungen, der vor der Tür steht, hat er nicht mehr erlebt. Möge er einen Nachfolger seines Geistes und seiner Tatkraft finden.

Mit dem Heimgang Leo Symphers aber betrauern wir aufrichtig den Verlust eines in Wort und Tat bahnbrechenden, weitblickend auf ferne Zukunft hinweisenden Geistes! —

— H. —

## Personal-Nachrichten.

**Ehrendoktoren technischer Hochschulen.** Rektor und Senat der Technischen Hochschule Berlin haben dem Baurat E. Hausbrand, ehemal. Direktor der Firma Friedrich Heckmann in Berlin, in Anerkennung der hervorragenden Verdienste, die er sich in zahlreichen wissenschaftlichen Abhandlungen und in erfolgreichen praktischen Ausführungen um die Förderung der Wärme- und Kraftwirtschaft erworben hat, die Würde eines Doktor-Ingenieurs ehrenhalber verliehen. —

## Tote.

**Woldemar von Seidlitz †.** Am 16. Januar 1922 verschied in Dresden-Blasewitz im 72. Lebensjahr der Kunsthistoriker Geheimer Rat Dr. Woldemar von Seidlitz, ein um die Förderung der sächsischen Kunst und der Dresdener Museen in hohem Grad verdienter Fachmann. Als Generaldirektor der Sammlungen für Kunst und Wissenschaft hat er auf das sächsische Kunstleben und das Geistesleben im Allgemeinen den wohlthätigsten Einfluß ausgeübt. Gleich seinem Freunde Georg Treu, der ihm vor kurzem im Tod vorausgegangen ist, war auch Seidlitz Balte von deutscher Abstammung; er wurde am 1. Juni 1850 in St. Petersburg geboren. Seine fachlichen Studien machte er an den Universitäten von Dorpat und Heidelberg und vervollständigte diese Studien in Berlin, wo er von 1878—1884 Direktoral-Assistent am Kupferstich-Kabinet der Königl. Museen war. Von hier wurde er nach Dresden in die Generaldirektion der Sammlungen für Kunst und Wissenschaft berufen, in die er zu einer Zeit eintrat, als eine neue Bewegung in der Kunst die klassizistische Richtung zu verdrängen drohte. Durch tatkräftige Förderung der unter Karl Worman stehenden Gemäldegalerie am Zwinger und des von Max Lehrs geleiteten Kupferstich-Kabinetts hat er der neuen Bewegung die Wege geebnet und manche Hindernisse allzu konservativer Natur beseitigt. Seine mehr als dreißigjährige Tätigkeit in Dresden ist nicht unangefochten geblieben, wengleich ihm bei der Bekämpfung manches Unrecht gesehen ist. Jedenfalls hat er die ihm unterstellten Sammlungen — die Gemälde-Galerie, die Skulpturen-Sammlung, das Kupferstich-Kabinet, die Historische Sammlung, die Porzellan-Sammlung usw. in jeder Hinsicht gefördert und baulichen Unternehmungen zur Erweiterung der Sammlungen mit Eifer die Wege bereitet. Die Errichtung eines Museums für ostasiatische Sammlungen ist ihm nicht gelungen, ebenso

wenig, wie die Verwirklichung anderer groß angelegter Pläne. Von seinen Schriften seien genannt: „Raphaels Jugendwerke“ (1891), „Zeichnungen deutscher Künstler von Carstens bis Menzel“ (1893), „Rembrandts Radierungen“ (1894), „Kritisches Verzeichnis der Radierungen Rembrandts“, zugleich eine Anleitung zu deren Studium (1895), „Geschichte der japanischen Farbenholzschnitte“ (1897), „Über Farbengebung“ (1900), „Die Kunst auf der Pariser Weltausstellung“ (1901), „Ambrogio Preda und Leonardo da Vinci“ [im Jahrbuch der kunsthistorischen Sammlungen des Allerhöchsten Kaiserhauses] (1906). „Führer durch die deutsche Jahresausstellung“ (1906), „Kunstmuseen, Vorschlag zur Begründung eines Fürstenmuseums in Dresden“ (1907), „Leonardo da Vinci, der Wendepunkt der Renaissance“ (1909), „Geschichte des japanischen Farbenholzschnitts“, 2. Auflage (1910), 3. Auflage (1921), „Leonardo da Vinci, Malerbuch“ (1910), „Monumentalmalerei“ (1912). Sein letztes Werk: „Die Kunst in Dresden vom Mittelalter bis zur Neuzeit“ ist nur bis zum 3. Buch (Schluß des ersten Bandes) gediehen. von Seydlitz war auch Herausgeber des „Allgemeinen historischen Porträtwerkes“.

Bei seiner Bestattung rühmte der Geistliche als auszeichnende Eigenschaften des Verstorbenen den sicheren Sinn für das Echte, künstlerisch wahrhaft Wertvolle, auch in der neuen Kunst; das unermüdete Bestreben, diesem Edlen zur Anerkennung zu verhelfen; die edle Weitherzigkeit, kraft deren er zu unbefangenen Urteilen berufen war, und die Bescheidenheit, die sein Menschentum krönte. —

## Wettbewerbe.

**In einem Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für eine Kriegs-Gedenktafel für den Kreuzgang der Kreisoberrealschule in Augsburg** wurden 18 Entwürfe eingeleistet. Vier Entwürfe wurden durch das Preisgericht ausgezeichnet, und zwar die Entwürfe „Ovis“ des Kunstmalers Hotter, „Skizze“ des Architekten Thomas Wechs, „Trauer“ des Bildhauers Fritz Beck und „Vaterland“ des Architekten Thomas Wechs, sämtlich in Augsburg. Es konnte keiner dieser Entwürfe zur Ausführung bestimmt werden. —

Inhalt: Amerikanische und englische Städtebau-Bestrebungen (Schluß). — Leo Sympher †. — Personal-Nachrichten. — Tote. — Wettbewerbe. —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H. in Berlin.  
Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin.  
W. Buxenstein Druckereigesellschaft, Berlin SW.