



DEUTSCHE BAUZEITUNG

56. JAHRGANG. * N^o 59. * BERLIN, DEN 26. JULI 1922.

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

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

Die städtebauliche Entwicklung von Magdeburg in den letzten drei Jahrzehnten.

Von Stadtbaurat a. D. Geheimen Baurat O. Peters in Magdeburg.

(Schluß aus No. 52).



bedeutende, große Neubauten stehen noch für Magdeburg bevor, deren Ausführung, schon längst geplant, bei den immer unerfreulicher gewordenen wirtschaftlichen Verhältnissen leider bis auf eine vorläufig gar nicht abzusehende Zukunft vertagt werden muß. Sie sollen nur kurz berührt werden. Es kommt

namentlich die Ausführung der Hochbauten des neuen Friedhofes mit Krematorium im äußersten Süden bei Westerhüsen in Betracht, für dessen Entwurf schon vor mehreren Jahren ein Preisausschreiben stattgefunden hatte — zwar ohne endgültigen Erfolg. Die Not der Zeit zwingt natürlich dazu, die großartig gedachte Anlage des baulichen Teils bis auf das äußerste zulässige Maß einzuschränken, sodaß keiner der bisher aufgestellten Entwürfe noch in Frage kommen kann. Mit der Ausführung der Gelände-Gestaltung ist bereits begonnen worden.

Der ebenfalls schon seit längerer Zeit geplante Entwurf einer Stadthalle, wofür eine Lösung im Zusammenhang mit der jetzigen Ausstellung ernstlich ins Auge gefaßt war, mußte noch im letzten Augenblick wieder aufgegeben werden, da eine rechtzeitige Förderung der Ausführung bis zur Eröffnung zum Frühjahr dieses Jahres sich bei den ungünstigen Verhältnissen als ausgeschlossen erwiesen hatte.

Der Neubau eines Rathauses, und zwar in der nächsten Nähe des alten Rathauses, erweist sich als eine dringende Notwendigkeit; die dafür erforderlichen Grundstücke waren schon vor dem Krieg in den Besitz der Stadt übergegangen, um die Ausführung an dieser wichtigsten Zentralstelle der Altstadt zu sichern. Dem Erweiterungsbedürfnis der städtischen Verwaltung muß bis auf Weiteres durch Ausnutzung vorhandener städtischer Gebäude genügt werden. Der Neubau hängt mit der Planung einer neuen Strombrücke zusammen, von der im ersten Teil bereits die Rede gewesen ist.

Auf die gerade gegenwärtig die öffentliche Meinung stark beschäftigende Ansicht, es müsse ein Hochhaus errichtet werden, um durch Unterbringung von Kontoren und sonstigen Geschäftsräumen die Privatwohngebäude zu entlasten und auf diese Weise dem Wohnbedürfnisse zu genügen, mag noch hingewiesen werden. Der Vorschlag, den geräumigen Kaiser Wilhelm-Platz dafür in Anspruch zu nehmen,

sogar unter Versetzung des Kaiser Wilhelm-Denkmals, hat mit Recht den stärksten Widerspruch in der Stadt gefunden! Eine Klärung der Bauplatzfrage ist bisher noch nicht erzielt worden.

Der Neubau eines Geschäftsgebäudes für die Reichsbank ist noch in der Ausführung begriffen; ihm ist einer der hervorragendsten Plätze, den die Altstadt zu bieten vermag, eingeräumt worden, nämlich unmittelbar vor der Westfront des Domes. Es versteht sich von selbst, daß diese Planung Gegenstand eingehendster Erörterung gewesen ist, da ja die übliche Freilegungsforderung von vielen Seiten vertreten wurde, gegenüber dem städtebaulichen Standpunkt der Bebauung des Domplatzes an dieser Stelle, unter Freihaltung des Blicks auf die auf diese Weise noch machtvoller zur Geltung zu bringende Turmfront für den Beschauer vom Breiten Weg her. Ob das auf der jetzigen Stelle mit der schließlich auf den Rat hervorragender Sachverständiger gewählten Lösung einer unmittelbar auf den Portalbau zuführenden breiten Domstraße im vollkommensten Maß gelungen ist, bleibt abzuwarten. Zur endgültigen, allerdings dann nicht mehr zu ändernden Beurteilung der so hochbedeutsamen städtebaulichen Frage bedarf es erst des Abbruchs der den vollen Eindruck jetzt noch nicht gestattenden Gebäudegruppe zwischen dem Reichsbank-Neubau und dem „Breiten Weg“. Die Abbildungen auf Seite 321 und 322 zeigen die Sachlage und den ursprünglichen Fassaden-Entwurf, der inzwischen aus Sparsamkeits-Rücksichten zwar noch eine Abänderung in Einzelheiten der architektonischen Ausbildung erfahren hat.

Schließlich soll nicht verfehlt werden, einige eingehendere Mitteilungen über die für das prächtige Stadtbild, das Magdeburg längs der Elbe bietet, so wichtige Zitadellenfrage zu machen. Nachdem das mächtige militärische Bollwerk von der Stadt in Besitz genommen war — beiläufig auf Grund von vorläufigen, auch jetzt noch nicht zum Abschluß gelangten Verkaufsbedingungen mit dem Staat! — wurde mit der Ausführung von Erd- und Abbruchsarbeiten von zwei Bastionen zum Zweck der Beschäftigung von Arbeitslosen begonnen. Die Hoffnung, größeren Arbeitermengen damit eine Tätigkeit von womöglich Jahre langer Dauer zu gewähren, hat sich damit natürlich nicht erfüllt. Da die Hauptfrage, was soll mit der Zitadelle weiterhin werden, noch keineswegs gelöst werden konnte, mußten die Arbeiten wieder eingestellt werden, und so hat sich denn ein wenig befriedigender

ruinenhafter Zustand herausgestellt, der aller Voraussicht nach noch viele Jahre das Bild der Elbstadt verunzieren wird. Aus der Geschichte der Zitadelle wird es interessieren, noch einige Angaben zu bringen, die für die damalige Behandlung städtebaulicher Fragen charakteristisch sind. Sie wurden in einem besonderen Aufsatz S. 328 ff. gegeben.

Den bedeutendsten Eindruck des Stadtbildes von Alt-Magdeburg gewährt trotz aller im Lauf der Zeiten vorgenommenen Veränderungen, die in den letzten Jahrzehnten leider manche Verunstaltungen bedeuten, nach wie vor der altberühmte Breite Weg, eine Prachtstraße, die in ihrer ganzen, moderner Fluchtlinienführung widersprechenden Anlage sich das mittelalterliche Gepräge, so wie der Otto von Guericke-Plan aus dem Jahr nach der Zerstörung der Stadt im Sturm vom 10. Mai 1631 deutlich erkennen läßt, bewahrt hat. Noch eine glücklicherweise größere Zahl von Gebäuden des 17. Jahrhunderts zeigt, abgesehen von den unvermeidlichen, mehr oder weniger geschmacklosen Ladeneinbauten im Erdgeschoß —, in den oberen Geschossen und in den eigenartigen Giebelaufbauten die charakteristische Erscheinung der Magdeburger Barockbauten (S. 320 und 322). Es ist selbstverständlich eine vornehme Pflicht der Denkmalpflege, sie nach aller Möglichkeit zu schonen und sie in ihrer, eine selbständige Stellung in der deutschen Baugeschichte einnehmenden Fassaden-Architektur, aber auch in ihrer Zusammengehörigkeit und Einpassung in die Gesamtgestaltung des unvergleichlichen Straßenbildes des Magdeburger „Breiten Weges“ pietätvoll zu erhalten. Dem Denkmalschutz — unter welchen übrigens diese berühmte Hauptstraße nach dem Ortsstatut schon längst gestellt ist — entspricht es aber keineswegs, wenn die in allerjüngster Zeit sich geltend machende Farbenfreudigkeit sich auch auf die vornehmen Barockfassaden des „Breiten Weges“ erstreckt hat und, wie es den Anschein hat, ihn noch weiterhin überwuchern sollte! Den Bestrebungen, aus dem alten Magdeburg eine bunte Stadt zu gestalten, sollte wenigstens in dieser Beziehung Einhalt geboten werden. Der „Geschichtsverein für Magdeburg“ hat es bereits für notwendig erachtet, energisch gegen die Buntfärbung des „Breiten Weges“, namentlich seiner barocken Baudenkmäler, Einspruch zu erheben, bisher aber ohne jeden Erfolg! Jetzt ist sogar das ehrwürdige Rathaus mit dem bunten Gewand versehen worden, wobei die rote Farbe bis zum Dachreiter hinauf bevorzugt ist; auch die wertvollen Skulpturen, die natürlich in Sandstein ausgeführt sind, sind mit gelber und sonstiger Farbe überzogen worden. Gegen die Behandlung gewöhnlicher Privat-Wohnhäuser in den Straßen der Stadt mag ja füglich Nichts eingewendet werden, obgleich es nicht Jedermanns Geschmack entspricht, wenn die ungebrochenen, grellbunten Farben rot, grün, blau, überhaupt alle Töne der Farbenskala auf Flächen, Gesimsen, Fenstereinfassungen usw. verwendet werden. Daß selbst die in echtem Material hergestellten Giebelvoluten der ehrwürdigen Barockfassaden dieser Verschönerung nicht entgegen, muß naturgemäß zum Widerspruch herausfordern! Das von den Urvätern ererbte Stadtbild, das für die Entwicklung der Heimatliebe von so eindringlicher Bedeutung und Gemeingut Aller geworden ist, woran sich das Schönheitsgefühl durch zahllose Geschlechter hindurch gebildet hat, es sollte unverändert den Nachkommen so überliefert werden, wie es die alten Baumeister sich gestalteten, die für ihre Bauwerke an ein solches buntes Gewand aber niemals gedacht haben. Daß die Einheitlichkeit und Ruhe des Straßenbildes darunter leidet, wenn nur einige bunte Gebäude aus den Fronten sich dem Auge aufdrängen, lehrt das Beispiel des alten „Breiten Weges“ schon jetzt.

Für den neuen Stadtteil im Süden ist der Monumentalbau des Kaiser Friedrich-Museums als „hervorragendstes Bauwerk in erster Linie zu nennen. Die reichen, vortrefflich geordneten Sammlungen haben bereits zu einer Erweiterung auf der östlichen Seite der umfangreichen Gebäude-Anlage

geführt, sodaß für die letzte Erweiterung im Süden, die allein noch verbleibt, nur noch ein verhältnismäßig kurzes Schlußstück an der Anhalt-Straße zur Verfügung steht. Ein Neubau für die im ehemaligen Generalkommando-Dienstgebäude am Dom-Platz zwar ausreichend, aber doch immer nur als Provisorium untergebrachten, überaus umfangreichen Schätze des städtischen Museums für Natur- und Heimatkunde ist zwar in Aussicht genommen, wird aber wohl bis zum Eintritt besserer Zeiten ein frommer Wunsch bleiben, — möglich, daß eine Verlegung in die jetzt frei gewordenen, natürlich alsdann entsprechend umzugestaltenden Gebäude der Zitadelle zur Ausführung gelangen wird, die zur Verwertung namentlich eines mächtigen, durchaus für Ausstellungszwecke geeignet erscheinenden Gewehr-Magazines in Vorschlag gebracht ist.

Wenn die sämtlichen, vorstehend angeführten Bauten — abgesehen vom Reichsbank-Neubau — aus der eigenen Tatkraft der Stadtverwaltung entstanden sind, so erübrigt noch, der bedeutenden staatlichen Gebäude zu gedenken, die gleichzeitig in den letzten Jahrzehnten geschaffen wurden. Es sind das die Monumentalbauten der Post-, Justiz- und Polizeiverwaltung, denen sich gegenwärtig noch die Eisenbahnverwaltung anschließen soll. Für diese mächtigen Bauanlagen hat sich, abgesehen allein von der Post, ein ausreichender Bauplatz innerhalb der Altstadt nicht mehr finden lassen, sodaß die Neubauten im Gebiet der Stadterweiterung ausgeführt werden mußten und zwar zum Teil unmittelbar an der Grenze des ehemaligen militärfiskalischen Geländes vor dem zu einem herrlichen Promenadenzug gestalteten Festungs-Glaciis. Daß dabei den ästhetischen städtebaulichen Gesichtspunkten nicht vollkommen Rechnung getragen werden konnte, erklärt sich bei dieser Sachlage von selbst. Der vom Volksmund nicht mit Unrecht getaufte „Justizpalast“ befindet sich in der zur südlichen Vorstadt Sudenburg führenden Hauptstraße, der Halberstädter Straße, die zwar als eine Fortsetzung des Altstädter „Breiten Weges“ anzusehen ist. Die großartige, in echtem Material hergestellte Fassade, die kaum hinter die Fluchtlinie etwas zurückweicht, gelangt an dieser Stelle bedauerlicherweise wenig zu der ihr gebührenden Geltung, da von Vorplatzgestaltung oder dergleichen keine Rede sein konnte. Besser ist das Polizeipräsidium bedacht, das am Beginn derselben Straße näher zur Stadt heran liegt und zur wirksamen Gesamterscheinung seiner mächtigen, zwar wesentlich einfacher gestalteten Front durch einen malerischen Giebel und Turmbau an der Ecke des „Sachsenrings“ gelangt. Für das Eisenbahndirektionsgebäude ist eine günstigere Baustelle auf ehemaligem Glaciisgelände der westlichen Festungsfront gegen die Wilhelmstadt gewonnen, an einer Hauptstraßenkreuzung, die zu einer reizvollen Platzgestaltung im Zusammenhang mit dem Parkgelände Gelegenheit bietet, sodaß hier wenigstens eine städtebauliche Lösung erwartet werden darf, die bei den vorigen, sonst überaus vornehmen staatlichen Gebäuden aus Sparsamkeitsrücksichten gelegentlich der Erwerbung des Baugeländes leider nicht erzielt werden konnte. Daß beim Neubau der gotischen Prachtfassade der Reichspost inmitten der Altstadt an einer der schmalsten Stellen des verkehrsreichen „Breiten Weges“, in dessen Fluchtlinie sie errichtet ist, von einem Zurückrücken der Front, geschweige denn von einer Vorplatzbildung nicht die Rede sein konnte, versteht sich von selbst, so ungern man den Vorplatz auch Angesichts einer der besten Leistungen der früheren Reichspost-Bauverwaltung vermißt; aber das Straßenbild erforderte Geschlossenheit.

Schließlich mag noch des Neubaus der Land-Feuer-Sozietät gedacht werden, die sich an der Goethe-Straße — einem bemerkenswert hübschen Doppelstraßenzug mit Mittelpromenade und darin liegendem Bachlauf für die „Schrote“ — ein stattliches Geschäftshaus geleistet hat. —

Oberbaudirektor Dr.-Ing. h. c. Ed. Suling †.



Am 3. Juli 1922 ist Oberbaudirektor Dr.-Ing. h. c. Suling in Bremen im Großen Krankenhauses daselbst aus dem Leben geschieden. Ein schwerer Verlust hat damit nicht nur seine engere Heimat Bremen getroffen, sondern weit über Bremens Grenzpfähle hinaus wird die Lücke schmerzlich empfunden werden, die durch den Tod dieses hochbegabten Ingenieurs gerissen worden ist. Der Verstorbene beschränkte sich bei seinen umfangreichen Arbeiten nicht auf seinen engeren Wirkungskreis, sondern er hatte vor Allem das Wohl des gesamten deutschen Vaterlandes im Auge. Jede Aufgabe, an deren Lösung Suling herantrat, betrachtete er zunächst vom großen, deutschen Gesichtspunkt und er verlor auch bei der Weiterverfolgung der Pläne im Einzelnen nie die großen Grundgedanken aus den Augen. Mit seinem Weitblick erkannte er die Notwendigkeiten der Zeit und verfolgte die von ihm als richtig erkannten Ziele mit entschlossener Tatkraft und Beharrlichkeit.

Eduard Suling wurde am 28. Juni 1856 in Bremen geboren und verlebte dort nicht nur seine Jugend, sondern die längste Zeit seines Lebens. Das Elternhaus auf der Brake, das er nur vorübergehend verließ, blieb ihm mit seinen Brüdern bis in die letzte Zeit seines Lebens ein trautes Heim. Nach Ablegung der Reifeprüfung auf dem humanistischen Gymnasium widmete er sich dem Studium der Bauingenieur-Wissenschaften, das er mit einem Jahr praktischer Tätigkeit bei der damaligen bremischen Eisenbahndirektion begann. Seine wissenschaftliche Ausbildung erhielt er auf der technischen Hochschule in Aachen und der damaligen Bauakademie in Berlin. Nach der ersten Staatsprüfung kehrte er zur praktischen Ausbildung als Regierungsbauführer nach Bremen zurück, wo ihm der Umbau der Blockländer Entwässerungsanstalt und später die Bauleitung beim Durchstich der „langen Bucht“ anvertraut wurden. Für wenige Jahre unterbrach er seine Tätigkeit in Bremen, um Erzverlade-Anlagen bei Santiago auf Cuba zu entwerfen und um in der Brückenbauanstalt der Firma Harkort in Duisburg tätig zu sein.

Am 20. Juni 1887 kehrte Suling in bremische Dienste zurück und ist seitdem, abgesehen von einem kurzen Urlaub zur Ablegung der Prüfung des preußischen Regierungsbaumeisters, ununterbrochen für seine Vaterstadt tätig gewesen. Im Wasserbauamt bearbeitete er zunächst die Entwürfe für die bessere Abführung der hohen Oberwasser, die darauf abzielten, für die Zukunft die schweren Schäden zu vermeiden, die durch die Überflutungen im Winter 1880/81 in der Stadt Bremen und ihrer Umgebung entstanden waren. Am 16. Juli 1888 trat er zur Unterweserkorrektur über und arbeitete ein Jahr lang an diesem lebenswichtigen Werk mit, das die alte Hansastadt erst wieder zum wirklichen Seehafen machen sollte. Am 1. Aug. 1889 erwählte ihn der Oberbaudirektor Franzius als Bauinspektor zu seinem Assistenten, und Suling hatte das Glück, mit unserem Altmeister des Wasserbaues über sieben Jahre lang unmittelbar zusammen zu arbeiten und ihm in Freundschaft bei seinen weitschauenden Plänen zur Seite zu stehen. Von den besonderen Aufgaben, die Suling in dieser Zeit gestellt und von ihm in mustergültiger Weise gelöst wurden, sind zu erwähnen der Bau der Großen Weserbrücke, dessen Oberleitung er hatte, sowie die im Auftrag des Tonnen- und Bakenamtes ausgeführte Befestigung der Unterweser zwischen Bremen und Bremerhaven durch zahlreiche Leuchtfeuer. Damals bearbeitete er auch den im Jahr 1899 veröffentlichten Entwurf zur Kanalisierung der Oberweser, durch die die Seehäfen an der Unterweser mit Hilfe von 14 Staustufen eine stets vollschiffige Binnenwasserstraße zum geplanten Mittellandkanal erhalten sollten. Nur die Ablehnung des großen Kanalplanes im preußischen Abgeordnetenhaus hat es verhindert, daß der Ausbau dieser wichtigen Verkehrsstraße bis heute noch unvollkommen und unvollendet blieb, da Bremen nur bei der Ausführung des ganzen Mittelland-

kanales es wagen konnte, diese Arbeit allein auf seine, durch die Unterweser-Korrektur schon schwer belasteten Schultern zu nehmen.

Als Suling am 1. Nov. 1896 die Leitung der Hafengebäuden in Bremen übernahm, waren neben dem kleinen Hohetorshafen und einem unbedeutenden Winterhafen nur der Hafen I und ein kleiner Teil des Holz- und Fabrikenhafens vorhanden. Die weitere, groß angelegte Ausgestaltung der bremischen Hafenanlagen ist eines der hauptsächlichsten und bedeutungsvollsten Lebenswerke Sulings. Im Jahr 1900 wurden die Erweiterung des Holz- und Fabrikenhafens und der Neubau des Hafens II für große Seeschiffe in Angriff genommen und im Zusammenhang damit wurde der Werfthafen der Aktiengesellschaft „Weser“ hergestellt. In der Voraussicht der zu erwartenden Entwicklung der Industrie plante Suling die Erweiterung der bremischen Hafenanlagen durch den Industrie- und Handelshafen, der im Jahr 1907 unter seiner Oberleitung in Angriff genommen wurde. Diese Anlage bedeutet mehr als eine Verdoppelung der bis dahin vorhandenen Hafenbecken. Während seiner Amtsführung als Vorstand des Hafenbauamtes wurde von seinen weitausschauenden Plänen, die sich auch auf das linke Weser-Ufer erstreckten, noch die Getreideverkehrs-Anlage im Hafen III in Angriff genommen, deren Bedeutung für die Volksernährung uns in heutiger Zeit erst so recht zum Bewußtsein kommt. Mit seinen Plänen und Gedanken, die Suling in den Hafenanlagen zur Verwirklichung brachte, schuf er die Grundlagen für die Bedeutung Bremens als zweitgrößter deutscher Seehafen und diente damit nicht nur Bremen als Hafen- und Handelsstadt, sondern der Volkswirtschaft ganz Deutschlands, die auf den überseeischen Verkehr angewiesen ist.

Am 1. Juni 1913 wurde er zum Baudirektor für Strom- und Hafenbau ernannt und damit erweiterte sich sein Wirkungskreis auf den gesamten deutschen Wasserbau. Tatkraftig faßte er sogleich die großen Aufgaben an, die auf dem Gebiet des Flußbaues auf der Unter- und Außenweser zu lösen waren, wenn Bremen und Bremerhaven die einmal errungene Stellung als Seehafen erhalten bleiben sollte. Mit wissenschaftlicher Gründlichkeit faßte er das schwierige



Dr.-Ing. h. c. Ed. Suling in Bremen

Problem des Ausbaues der Außenweser auf 10 m Wassertiefe bei Niedrigwasser an und wachte darüber, daß in jahrelanger Forschungsarbeit die verwickelten Vorgänge im Seegebiet des Tidestromes, so weit wie irgend möglich, klar gelegt wurden. Die natürliche Entwicklung der Stromrinnen der Außenweser ließ es nicht möglich erscheinen, an Plänen, die bei den früheren Zuständen ihre volle Berechtigung gehabt hatten, unveränderlich festzuhalten. Es ist ein Zeugnis seiner Sachlichkeit und starken Entschlußkraft, die ihm trotz seiner Erkrankung bis in seine letzte Lebenszeit unverändert erhalten blieb, daß er sich noch wenige Monate vor seinem Tod auf Grund eingehender Durcharbeitung der neuesten Forschungsergebnisse entschloß, an Stelle des Wurster Armes den Fedderwarter Arm für den Ausbau als Hauptfahrwasser vorzuschlagen. Er durfte noch auf seinem Krankenlager die große Freude erleben, daß sich die jetzt über die Wasserstraßen entscheidenden Reichsbehörden hinter seinen Entschluß stellten und daß der Reichstag die für den Ausbau der Außenweser erforderlichen Mittel durch seine Bewilligung sicher stellte. Leider war es Suling nicht mehr vergönnt, die Verwirklichung dieses Planes zu erleben, mit dessen Ausführung in diesem Frühjahr begonnen ist.

Bei der Unterweser trat Suling besonders für die Verbreiterung des Fahrwassers und für einen Ausbau ein, der es dem Regelfrachtschiff des Weltverkehrs auch bei lange andauernden ungünstigen Wasserständen ermöglichen sollte, die bremischen Häfen aufzusuchen.

Außer auf die Seewasserstraßen richtete Suling sein ganz besonderes Augenmerk auf die Wasserverbindungen mit dem Hinterland, vor Allem mit Rheinland-Westfalen. Er ging dabei nicht von einem engen Gesichtspunkt aus, sondern betrachtete die Verkehrsaufgaben Nordwest-

deutschlands vom Rhein bis zur Ostsee nur als Gesamtheit. Er war bestrebt, die Lösung zu finden, die der gesamten deutschen Volkswirtschaft, und nicht einem einzelnen Seehafen, den größten Nutzen brachte. Suling erkannte, welche große Bedeutung die Verbindung des Industriegebietes mit den deutschen Nordseehäfen, insbesondere mit Hamburg, für den Wiederaufbau und für die Zukunft Deutschlands hat. Von diesem Gesichtspunkt aus verfolgte er in großsinniger und tatkräftiger Weise die Pläne für eine Kanalverbindung zwischen dem Industriegebiet und den Hansestädten und trug in hervorragendem Maß zu der Einigung der Hauptbeteiligten auf den Hansa-Kanal bei.

Sulings Fürsorge erstreckte sich aber nicht allein auf die großen Ingenieurwerke, sondern er wandte seine Aufmerksamkeit ganz besonders auch dem Siedlungswesen zu und veranlaßte, daß der bremische Staat in größerem Umfang Land erwarb, um die Herstellung billiger Arbeiterwohnungen sicher zu stellen.

Die Werke, die als bleibende Denkmale bis in die fernste Zukunft Zeugnis von Sulings Schaffen geben werden, haben seinem Namen weithin in den Kreisen des Bauwesens, des Handels, des Verkehrs und der Industrie ein großes Ansehen erworben. Mehrfach war er als Gutachter und Schiedsrichter tätig und erhielt ehrenvolle Rufe zur Übernahme von Professuren an technischen Hochschulen. Im Jahr 1914 wurde ihm von der Hochschule in Hannover die Würde eines Dr.-Ing. ehrenhalber verliehen und es wurde ihm noch am 10. Februar 1922 die große Ehrung zuteil, zum

außerordentlichen Mitglied der preußischen „Akademie des Bauwesens“ ernannt zu werden. Die Achtung und das Vertrauen, die ihm aus allen Kreisen Bremens, von den Staatsbehörden, der Kaufmannschaft, den Gewerbetreibenden und den Schiffahrtskreisen, von der Beamtenschaft und aus den Arbeiterkreisen entgegengebracht wurden, sind stets ungetrübt geblieben. Sie wurzelten in der edlen Gesinnung des Verstorbenen, der „fides“ — Treue — sein Leitwort nannte. Allen, die Gelegenheit hatten, ihn kennen zu lernen, besonders aber Denjenigen, die das Glück hatten, unter seiner Leitung und mit ihm zusammen arbeiten zu dürfen, wird Suling als Mensch und Freund in seiner geraden und offenen, großen und vornehmen Art, die keine persönliche Engherzigkeit kannte, unvergänglich bleiben. Viele werden ihn als mitfühlenden Berater und bereitwilligen Helfer stets in dankbarer Erinnerung behalten. Der unglückliche Kriegsausgang und seine Folgen bedrückten ihn schwer und ließen ihn zeitweise trübe in die Zukunft sehen. Er raffte aber trotzdem alle seine Kräfte zusammen zur Mitarbeit am Wiederaufbau unseres Vaterlandes, im Vertrauen auf den gesunden Kern unseres Volkes und in der Zuversicht, daß durch Tatkraft und Einigkeit aller Volkskreise Deutschlands Rettung und Wideraufblühen herbeigeführt werden könne. Mögen seine Tatkraft und Zuversicht fortwirken wie seine Werke, damit die von ihm gezeigten Aufgaben, deren Lösung er als großes und wertvolles Erbe hinterließ, auf rechtem Weg der Verwirklichung und Erfüllung entgegen geführt werden können. —

Vermischtes.

Vorträge in der Städtebau- und Siedlungs-Ausstellung der Übersee-Woche in Hamburg vom 17.—27. August 1922. Während der Übersee-Woche in Hamburg werden im Hörsaal der Kunsthalle, Glockengießerwall, täglich von 4 bis 5 Uhr die folgenden Vorträge stattfinden:

Freitag, 18. August: Baudirektor Dr.-Ing. R a n c k (Hamburg): „Vom Alsterkastell bis Groß-Hamburg, die Entwicklung des Stadtbildes einer deutschen Großstadt“ (mit Lichtbildern).

Sonabend, 19. August: Dr. K e u p (Berlin). Geschäftsführer der Gesellschaft zur Förderung der inneren Kolonisation: „Stand und Zukunft des ländlichen Siedlungswesens“ (mit Lichtbildern).

Montag, 21. August: Geheimrat Dr. P o n f i c k (Berlin), Reichslandbund: „Neues Leben durch Siedlung in der Heimat“ (mit Lichtbildern).

Dienstag, 22. August: Dr. Z i s s e l e r (Berlin), Generalsekretär des deutschen Vereins für Wohnungsreform: „Stand und Zukunft des Wohnungsbaues in Deutschland“ (mit Lichtbildern).

Mittwoch, 23. August: Dr. S c h m i d t (Essen), Verbandsdirektor des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk: „Die kulturtechnische und volkswirtschaftliche Bedeutung des Ruhrsiedlungsverbandes.“

Donnerstag, 24. August: Oberst G ä e l t z e r - N e t t o (Brasilien): „Ansiedlung in Brasilien“ (mit Lichtbildern).

Freitag, 25. August: Baurat Dr.-Ing. B r a n d t (Hamburg): „Deutsche Auslandssiedlungen und Auswanderungsgebiete“ (mit Lichtbildern).

Sonabend, 26. August: Regierungsbaumeister Dr.-Ing. E w a l d (Charlottenburg): „Die Bedeutung des Luftbildes für das Bau- und Siedlungswesen“ (mit Lichtbildern). —

Starker Zudrang zu den deutschen technischen Hochschulen. Während die Universitäten gegenüber dem Friedensstand heute eine Zunahme des Besuches von nur etwa 30 v. H. aufzuweisen haben, hat sich der Besuch der technischen Hochschulen mehr als verdoppelt. Während die technischen Hochschulen vor dem Krieg von etwa 12 000 Studierenden besucht wurden, betrug die Zahl der Studierenden dieser Anstalten im Winter-Semester 1920—21 22 976 und im Winter-Semester 1921—22 25 556. Auf die einzelnen Fächer verteilt sich die Besucherzahl wie folgt: Es studierten im laufenden Sommer-Semester Architektur 1811, gegen 2193 im Sommer-Semester 1914; Bauingenieurwesen 3311 (2767); Maschineningenieurwesen 8306 (3118); Elektrotechnik 5129 (1307); Mathematik und Naturwissenschaften 3735 (1544); Bergbau und Hüttenwesen 1234 (576); Schiffs- und Schiffsmaschinenbau 365 (234) und Allgemein bildende Fächer 1483 (493). —

Wettbewerbe.

Einen internationalen Wettbewerb zur Erlangung von Plänen für eine öffentliche Parkanlage auf der Domäne Rivierenhof bei Deurne erläßt die Provinz Antwerpen mit Frist zum 30. September 1922. Es handelt sich um

die Bearbeitung eines 87 ha großen Geländes, das die Provinz soeben erworben hat. Neben den üblichen Wege-, Wiesen-, Baum- und Gebüsch-Anlagen sollen ein Naturtheater, Rosarien, Blumengärten usw. geschaffen werden. Von Baulichkeiten sind vorgesehen ein Stadion, Musikioske, Eingangspavillons, eine Milchhalle, Schutzräume, Brücken, Statuen, Bänke, Pergolen, Exedren, monumentale Gitter. kurz, es scheint sich um einen Entwurf nach dem Vorbild für Aufgaben zu handeln, welche die Ecole des Beaux-Arts in Paris ihren Zöglingen stellt. Die Zeichnungen sind 1:1250, 1:500 und 1:200 verlangt. Es gelangen zwei Preise von 10 000 und 8000 Franken zur Verteilung. Eine Summe von 7000 Franken steht für Teilentwürfe zur Verfügung. Das Preisgericht besteht aus 7 Fachleuten belgischer, englischer und französischer Nationalität. Unterlagen gegen 25 Franken durch „Monsieur le Gouverneur de la Province d'Anvers“, Marché aux Souliers 2 in Anvers. —

Wettbewerb Friedhof-Kapelle Gaggenau. Unter 27 Entwürfen erhielt nach dem Urteil des Preisgerichtes, in dem sich neben Prof. Eugen Beck und Prof. W. Sackur aus Karlsruhe Oberingenieur Schulteis in Gaggenau befand, den I. Preis von 7000 M., wie schon S. 336 gemeldet, Architekt W. Langstein in Karlsruhe; der II. Preis von 5000 M. wurde dem Entwurf der Architekten Becker & Schmeiser in Baden-Oos verliehen; der III. Preis von 3000 M. dem Entwurf des Baumeisters Staub in Staufenberg bei Baden-Baden. —

Wettbewerb Hôtel und Bürohaus Duisburg. Der unter vier Arbeiten an erster Stelle preisgekrönte Entwurf der Architekten Pfeiffer & Grobmann in Mülheim (Ruhr) wurde vom Aufsichtsrat zur Ausführung gewählt. —

Im Wettbewerb um den Raupreis des Architekten-Vereins zu Berlin für 1922 ist nur eine Bewerbungsarbeit eingelaufen, welcher jedoch der Preis nicht erteilt werden konnte. —

Personal-Nachrichten.

Ehrendoktoren technischer Hochschulen. Durch Beschluß von Rektor und Senat an der Technischen Hochschule zu Braunschweig ist die Würde eines Doktor-Ingenieurs ehrenhalber verliehen worden auf einstimmigen Antrag der Abteilung für Ingenieurwesen dem Regierungs- und Baurat Friedrich Voß in Kiel in Anerkennung seiner hervorragenden Verdienste um die Förderung des Eisenbrückenbaues und in besonderer Würdigung der unter der Auswirkung seiner schöpferischen Tätigkeit entstandenen bedeutenden Großbrückenbauten. —

Inhalt: Die städtebauliche Entwicklung von Magdeburg in den letzten drei Jahrzehnten. (Schluß). — Oberbaudirektor Dr.-Ing. h. c. Ed. Suling †. — Vermischtes. — Wettbewerbe. — Personal-Nachrichten. —

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