



Altes Tor in Reval.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

57. JAHRGANG. * * № 53. * * BERLIN, DEN 4. JULI 1923.

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

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

Kaspar Theyß und das Küstriner Schloß.

Von Professor Dr. Georg Voß in Berlin-Grünwald.

Das Leben des von altersher hochgefeierten Baumeisters, mit dessen Schloßbau die deutsche Renaissance in Berlin ihren Einzug gehalten hat, ist mit einem dichten Schleier bedeckt. Auch die eifrigsten Nachforschungen haben diesen Schleier bisher nur an wenigen Stellen zu lüften vermocht. Wir besitzen die alten Abbildungen, die das Berliner Schloß in den Zeiten seines Glanzes darstellen. Wir sehen daraus, daß die Schöpfung des Kaspar Theyß ein Bauwerk war, das sich durch den Reichtum seines künstlerischen Schmuckes und zugleich durch seine imposante Größe den gefeiertsten Schloßbauten der Renaissance im nördlichen Deutschland würdig an die Seite stellte. Die Reste dieser künstlerischen Ausstattung sind noch heute in einigen Räumen des Schlosses wohl erhalten. Doch aus welcher von den älteren Städten der deutschen Renaissancekunst der Meister zu uns nach Berlin herüber gekommen ist, wo er seine künstlerische Ausbildung erfahren hat, ist nur Gegenstand von Vermutungen.

Aus der Ähnlichkeit der Anlage des Berliner Schlosses mit dem Schloß in Torgau hat man geschlossen, daß Kaspar Theyß an dem Bau in Torgau mitgearbeitet habe. Doch wir kennen bisher kein einziges Bauwerk, das der Meister selbständig geschaffen hat, bevor ihm der Entwurf und die Leitung einer so verantwortungsvollen Aufgabe wie der Bau des Berliner Schlosses übertragen werden konnte.

Von anderen Bauwerken, die der Meister während seiner Berliner Tätigkeit geschaffen hat, ist nur das Jagdschloß Grünwald erhalten, doch in späterer Zeit so wesentlich umgebaut, daß nur an wenigen Stellen (im Schloßhof und an der Seeseite) die Reste der ursprünglichen Architektur übrig geblieben sind. Es wird ferner berichtet, daß Kaspar Theyß in Spandau auf den abgebrannten Turm der Nicolai-Kirche eine neue Spitze auf-

gesetzt hat — doch diese ist bereits nach 36 Jahren abermals durch eine Feuersbrunst vernichtet worden. Von ihrer künstlerischen Gestaltung gibt uns keine Abbildung Kunde.

Sollte ein Architekt von so hervorragender Bedeutung mit der großen Werkstatt der unter ihm arbeitenden Bildhauer und Steinmetze nicht, auch an anderen Orten in jener baulustigen, schaffensfrohen Zeit das eine oder andere Bauwerk ausgeführt haben, das uns einen Einblick in die Art seiner künstlerischen Tätigkeit gewährt?

Eine Antwort auf diese Frage geben die Untersuchungen über den Bau des Schlosses zu Küstrin, die jetzt für das von dem Provinzial-Konservator Professor Erich Blunck herausgegebene Werk über die Kunstdenkmäler der Provinz Brandenburg ausgeführt wurden.

Der Bau des Schlosses in Küstrin ist in denselben Jahren begonnen worden, wie das Berliner Schloß. Doch im Siebenjährigen Krieg wurde das Küstriner Schloß eingeäschert. Von dem reichen künstlerischen Schmuck der Fassaden, den uns die alten Abbildungen zeigen, ist der größte Teil vernichtet. Aber noch heute sind im Schloßhof wohl erhalten die alten Portale und die Ornamente an einigen Fenstern, die davon Zeugnis ablegen, daß das Schloß ein außergewöhnlich reich ausgestattetes und künstlerisch bedeutendes Bauwerk der deutschen Renaissance gewesen ist.

Das was in den alten Abbildungen des Küstriner Schlosses zuerst an Kaspar Theyß erinnert, sind die hohen, mit Voluten geschmückten Giebel-Erker, welche die lang gestreckten Fassaden bekrönt. Derartige Giebel-Erker, in langen Reihen nebeneinander, sind allerdings an vielen anderen Schloßbauten der deutschen Renaissance zu finden, besonders in den sächsischen Ländern, in denen wahrscheinlich die Wiege des Meisters gestanden hat. Doch an den Küstriner Giebel-Erkern befand sich eine be-

sondere Merkwürdigkeit. Der eine dieser Dacherker war nur mit einem halben Volutengiebel verziert, der sich an den runden Eckturm des Schlosses anlehnte. Solche halben Giebel-Erker sind an den Schloßbauten der deutschen Renaissance eine besondere Seltenheit. Sie befanden sich indessen an einem anderen Schloß aus dieser Zeit: An dem Schloß in Berlin. Auf dem bekannten alten Gemälde des Berliner Schlosses sind sie besonders hervorgehoben. Auch dort lehnten sie sich an die beiden runden Ecktürme der Hauptfront am Schloßplatz, ebenso auch an den Turm der Kapelle an der Wasserfront. Sie sind eine künstlerische Eigenart des Kaspar Theyß. Allerdings auch ein anderer Architekt könnte vielleicht dieses Motiv am Berliner Schloß gesehen und bei dem Bau des Küstriner Schlosses nachgeahmt haben. Doch aus den alten Ansichten des Küstriner Schlosses ergeben sich noch eine ganze Anzahl von anderen Übereinstimmungen mit dem Berliner Schloß, die teils auf denselben Baumeister, teils auf die in seiner Berliner Werkstatt arbeitenden Bildhauer hinweisen.

Der Architektur des Berliner Schlosses verwandt ist ferner die Anlage der runden Ecktürme, welche die Fassaden umfassen. Ebenso die Anlage der Galerien an den Hoffronten, die noch jetzt im Küstriner Schloß erhalten sind. Die Außenmauern waren an beiden Schlössern glatt. Die Flächen waren mit Malereien verziert, welche die Wände in ihrer ganzen Ausdehnung bedeckten.

Die meisten Ornamente des Küstriner Schlosses sind freilich aus großen, gebrannten Tonplatten hergestellt, namentlich einige der schönen Portale, ebenso einige von den aus alter Zeit erhaltenen Fenstern des Schloßhofes. Von einer derartigen Verwendung gebrannter Tonplatten im Berliner Schloß wird allerdings nirgends berichtet. Doch auch in diesen Tonplatten finden sich mehrere Stellen, die darauf hinweisen, daß der Modelleur aus Berlin nach Küstrin herüber gekommen ist. Das eine der Portale ist von einem großen Relief bekrönt, auf dem die Bekehrung des Apostels Paulus in vortrefflich bewegten Reiterfiguren dargestellt ist. Die Figuren dieses Reliefs sind in wahrhaft überraschender Weise genau abgeformt nach einem aus Sandstein gemeißelten Relief, das in Berlin an der Gartenmauer des Hauses Post-Straße Nr. 29 eingemauert war. Dieses Relief, das von der Kunstforschung bisher unbeachtet geblieben ist, befindet sich jetzt im Märkischen Museum in Berlin. Der Ziegelformer hat in Küstrin nur die einzelnen Figuren etwas anders zusammengesetzt, damit das Ganze besser in den Maßstab des Küstriner Portales hineinpaßt. Ein Sandsteinrelief von so bemerkenswerter Schönheit ist in jenen Zeiten — um das Jahr 1540 — wohl kaum für die Gartenmauer eines Berliner Wohnhauses gemeißelt worden. Wahrscheinlich ist es die Arbeit eines der Bildhauer der Werkstatt des Berliner Schlosses. Vermutlich ist das Relief ursprünglich für das Berliner Schloß geschaffen und später bei dem Umbau des Berliner Schlosses durch Andreas Schlüter dort abgebrochen und bei der völlig veränderten Geschmacksrichtung jener Zeit in den Garten des Wohnhauses in der Post-Straße gekommen.

Von dem reichen Terracottenschmuck des Küstriner Schloßhofes zeugen heute nur noch die Portale und einige Fenster. Im Siebenjährigen Krieg und während der fast hundert Jahre dauernden Benutzung als Kaserne ist von der ursprünglichen Herrlichkeit aus den Tagen der deutschen Renaissance nur noch ein kleiner Teil übrig geblieben. Der Gesamteindruck muß von einem ähnlichen Reichtum gewesen sein wie bei der berühmten Terracotta-Architektur des Fürstenhofes in Wismar. In den Ländern des norddeutschen Backsteinbaues ist diese Art des Fassadenschmuckes in derselben Zeit häufig zur Anwendung gekommen. Die schönsten Wohnhäuser, deren hohe Giebelfronten mit Platten aus gebranntem Ton verziert sind, stehen noch heute in Lüneburg und in Lübeck. In Lübeck befand sich die weit und breit gefeierte Werkstatt des Statius von Düren, der es in der Kunst

des Modellierens und Brennens großer Tonplatten zu großer Vollendung gebracht hatte. Aus seiner Werkstatt stammt der Fassadenschmuck des Fürstenhofes in Wismar und der Schlösser in Gadebusch bei Schwerin, in Ulrichshausen bei Malchin und eines Wohnhauses in Stralsund. Am Schloß zu Schwerin sind noch einige Tonplatten des ehemaligen Fassadenschmuckes in modernen Abformungen erhalten.

Das hohe Ansehen, dessen sich diese Bauwerke erfreuen, ist die Veranlassung dazu gewesen, daß man dem Statius von Düren auch die Terracotten an zahlreichen anderen Bauwerken zugeschrieben hat, so auch die Portale in Küstrin. Doch ein aufmerksamer Vergleich mit der Arbeiten der Lübecker Werkstatt zeigt, daß die Ornamente und namentlich die schönen Brustbilder an den Portalen in Küstrin von der Hand eines ganz anderen Meisters modelliert sind. Die Arbeiten stehen größtenteils künstlerisch höher als die Tonplatten des Statius von Düren und seiner Mitarbeiter. Der künstlerische Charakter deutet nicht auf Lübeck, sondern weit mehr auf die Werkstatt des Berliner Schlosses.

Allerdings an den noch jetzt am Berliner Schloß erhaltenen Ornamenten lassen sich verschiedene Künstlerhände erkennen. Das Blattwerk an den Ornamenten in Berlin hat an den meisten Stellen (besonders in dem Erkerzimmer am Schloßplatz) eine edler stilisierte Form. Die Blätter in Küstrin dagegen haben meist die Formen von dicken, fleischigen Aloe-Blättern. Bei der Ausführung in Ton mögen diese rundlichen Formen zum Teil durch das Modellieren in Ton und durch die völlig andere Schattenswirkung in der roten Ziegelerde entstanden sein. Doch am Berliner Schloß kommen auch in Sandstein einige ähnliche Blattformen vor. Auch hier finden sich die dicken, fleischigen Blätter und ähnliche Unregelmäßigkeiten in der unsymmetrischen Zeichnung der Blätter. Die lebhaften Voluten der Ornamente an den Küstriner Säulenkapitellen — das sogenannte Rollwerk — finden sich am Berliner Schloß nicht. Doch daß das Rollwerk in Berliner Bildhauerwerkstätten auch in dieser Zeit gebräuchlich war, zeigen die schönen Grabsteine aus der Zeit um 1550 in der Berliner Nicolai-Kirche.

Doch — so wird vielleicht Mancher fragen — wie läßt sich eine Ausführung des Fassadenschmuckes in Terracotta mit den Gepflogenheiten der Berliner Werkstatt des Kaspar Theyß in Einklang bringen? Aber auch dieser scheinbare Widerspruch läßt sich erklären. Der Markgraf in Küstrin wollte offenbar seinen Schloßbau so schnell als möglich vollenden. Von der Schnelligkeit und Flüchtigkeit in der Verwendung der Tonplatten zeugt es, daß die Platten an manchen Stellen willkürlich zusammengelassen und zusammengesetzt sind. Einzelne von den Reiterfiguren des schönen Paulus-Reliefs sind aus der ganzen Tonplatte herausgeschnitten und in die Pilaster und Bogenzwickel der Portale hineingezwängt. Einzelne Pferdeköpfe und Beine sind dabei einfach abgebrochen, weil sie in den Raum nicht hineinpaßten. Solche Flüchtigkeiten sind nicht dem Architekten, der den Entwurf des Ganzen geschaffen hat, zur Last zu legen, sondern einer übereilten Ausführung in der Werkstatt des Ziegelformers.

Die Fürsten, welche die beiden Schlösser in Berlin und Küstrin erbauen ließen, waren Brüder. Auch ihre Festungs-Baumeister, welche die Festungswerke in Spandau und Küstrin geschaffen haben, waren zum Teil dieselben. Beide Brüder waren auf das Innigste miteinander befreundet. Wie leicht ist es daher erklärlich, daß der Markgraf von Küstrin nach seiner neuen und bis dahin völlig kunstarmen Residenzstadt den bewährten Architekten seines Bruders und die Meister aus dessen Werkstatt zur Ausführung des Küstriner Schlosses aus Berlin herüber berufen hat!

Die Abbildungen, welche das im Einzelnen beweisen, werden demnächst in dem Werk über die Kunstdenkmäler der Provinz Brandenburg veröffentlicht werden. —

Das amerikanische Chester-Abkommen mit der Türkei über Bahnbauten in Kleinasien.



Wie die großen Tageszeitungen kürzlich zu melden wußten, hat die türkische Regierung in Angora mit einer amerikanischen Wirtschaftsgruppe, der „Ottoman American Development Co.“ mehrere Verträge abgeschlossen, die den Bau von Eisenbahnen in Anatolien zum Gegenstand haben und kurzerhand mit „Konzession Chester“ bezeichnet werden nach dem amerikanischen Unterhändler Admiral Arthur Chester, der einer der Unterhändler der nordamerikanischen Gesellschaft in Angora war. Über die Bedeutung dieses Abkommens, das den Bau von etwa

4700 km neuer Bahnen durch Amerika in Kleinasien vorsieht, hat der Gesandte a. D. Theodor Jppen in der „Neuen Fr. Presse“ in Wien eine Darstellung veröffentlicht, der wir das Folgende entnehmen:

Die türkische Angora-Regierung hat mit einer amerikanischen Gruppe, der „Ottoman American Development Co.“, mehrere Verträge über den Bau von Eisenbahnen in Anatolien abgeschlossen, welche kurzweg als Konzession Chester bezeichnet werden nach dem amerikanischen Admiral Arthur Chester, der einer der Unterhändler der Konzession in Angora war.

Die Bahnliesen, deren Bau der amerikanischen Gruppe

übertragen wird, sind die folgenden: 1. Von Siwas an die Ostgrenze des Landes nach Wan über die Städte Charput-Musch-Bitlis, etwa 600 km. 2. Von einem Punkt der Bahnlinie 1 (vermutlich Charput) ausgehend nach Südosten über Argana, Diarbekir, Mardin nach Nissibin, Station der Bagdadbahn, dann derselben bis über Mossul hinaus folgend, endlich über Kerkuk nach Suleimanie, der Hauptstadt des südlichen Kurdistan, nächst der persischen Grenze, etwa 1000 km. 3. Von einem anderen Punkt der Bahnlinie 1 (vermutlich Kangal, 60 km südlich Siwas) ausgehend nach Südwesten zur Meeresbucht von Jumurtalik im Golf von Alexandrette, etwa 400 km. 4. Von Samsun, Hafen am Schwarzen Meer, über Haffa, Amassia, Zile nach Siwas, 346 km. 5. Von der Station Mussa Kiöj der Bahnlinie 4 (wenige Kilometer nordwestlich von Siwas) westlich über Akdag Maden-Hadschi Sefaati-Tscherekli nach Angora, etwa 420 km. 6. Von der Station Hadschi Bajram der Bahnlinie 4 (wenige Kilometer nordwestlich von Amassia) südwestlich über Tschorum-Sungurlü nach Tscherekli in die Bahnlinie 5 einmündend, etwa 260 km, die die Verbindung Angoras zum Hafen Samsun herstellen. 7. Von der Station Hadschi Sefaati der Bahn Angora-Siwas südlich nach Kaissarije, 120 km. 8. Von Siwas nach Kaissarije, 250 km. 9. Von Kaissarije nach Uln-Kischla, Station der Bagdadbahn, Kilometer 300 von Konia, 200 km. 10. Von der Station Tscnalti der Bahnlinie 1, Siwas-Charput in östlicher Richtung über Ersingjan nach Erzerum, 480 km. 11. Von Erzerum in östlicher Richtung nach Bajazid, am Fuß des Ararat und an die persische Grenze, 380 km. 12. Von einer Station der Bahnlinie 10 nach Norden zu einem Hafen des Schwarzen Meeres; als solche kommen wohl nur Trapezunt, Tirebol und Kerassund in Betracht; die Länge wäre etwa 250 km.

Die von Admiral Chester vertretene amerikanische Gruppe hat demnach die Konzession für den Bau von 4700 km Eisenbahnen und zwei Häfen in Samsun am Schwarzen Meer und Jumurtalik am Mittelländischen Meer; es wäre das die größte Unternehmung, welche bisher in der Türkei vergeben wurde, denn die Konzessionen der anatolischen und Bagdadbahn, welche in den Jahren 1888 und 1902 von der Deutschen Bank erworben wurden, erstreckten sich nur auf beiläufig 3000 km, die übrigens nicht ganz ausgebaut wurden. Es darf hier nicht unerwähnt bleiben, daß die ersten Studien für alle diese Bahnen, sowohl die bisher gebauten, wie für die jetzt geplanten, in den Jahren 1870 bis 1880 von dem Ingenieur Wilhelm Pressel, einem Württemberger, gemacht worden sind; er hat für einen großen Teil dieser Linien die Trassen und Pläne verfaßt.

Für die neue Türkei hat diese Konzession Chester eine gewaltige Bedeutung in militärischer, administrativer und wirtschaftlicher Hinsicht. Bisher war die östlich der Linie Samsun-Kaissarije-Jumurtalik fallende Hälfte Kleinasiens ganz unaufgeschlossen, die türkische Regierung hatte in diesem ausgedehnten Gebiet eine nur beschränkte Autorität, die Tätigkeit der Verwaltung war eine geringe, die wirtschaftlichen Möglichkeiten des Landes konnten nicht ausgebeutet werden. Vermöge der Konzession Chester würde dieses Gebiet durch drei lange, in westöstlicher Richtung laufende Bahnlinien durchzogen werden: Siwas-Erzerum-Bajazid, Siwas-Charput-Wan, Siwas-Charput-Diarbekir-Mossul-Sulejmanije. Alle drei Linien würden bis zur Grenze Persiens in dem Gebiet der Kurden führen. Die Kurden sind das vorherrschende Volkselement im Gebiet des Oberlaufes des Euphrat und des Tigris. Beiläufig anderthalb Millionen siedeln auf türkischem Gebiet, eine halbe Million jenseits der Grenze in Persien; sie sind in 50 bis 60 kleine Stämme unter eigenen Chefs zersplittert und recht unbotmäßige Untertanen der türkischen und persischen Regierung. Das zaristische Rußland hatte sie durch reichliche Goldspenden für sich gewonnen, ähnlich wie England die arabischen Stammeshäupter an der Südgrenze der ehemaligen Türkei, den Emir Hussein von Mekka, die Scheichs von Kuwait und von Mohammara auf seine Seite zu ziehen wußte. Die Kurden haben aber gegenüber der Türkei keine separatistischen Bestrebungen. Wenn einmal Eisenbahnen in diese bisher weltentlegenen Gebiete führen, werden dieselben, die bisher eine Schwächung der Türkei waren, zu einer ganz bedeutend in die Wagschale fallenden Verstärkung der politischen, militärischen und finanziellen Kraft der Türkei führen.

Für die Vereinigten Staaten bringt die Konzession Chester eine sehr bedeutende Inanspruchnahme ihrer finanziellen und industriellen Leistungsfähigkeit mit sich. Die Baukosten der 4700 km Bahnen und der zwei Häfen Samsun und Jumurtalik werden einen 500 Millionen Dollar übersteigenden Betrag erfordern, dazu kommt dann der für die Anschaffung von Betriebsmitteln, Lokomotiven,

Waggons usw. notwendige Betrag. Auf der anderen Seite erhält die amerikanische Industrie, Eisenindustrie, Lokomotiv-, Waggons- und Maschinenfabriken einen ganz bedeutenden Absatz ihrer Erzeugnisse. Außer dem Bau und Betrieb der Eisenbahnen sichert die Konzession Chester den Vereinigten Staaten noch andere bedeutende Vorteile: Ausbeutung der mineralischen Bodenschätze, welche sich in einer 20-Kilometer-Zone beiderseits der Bahnlinien vorfinden. Ausnützung der Wasserkräfte. An den geplanten Bahnlinien sind zahlreiche hervorragende Erzlager und Erdöl-Vorkommen. Es wären zu nennen: Die Kupferminen von Argana, sehr ergiebig, Silberminen in Gümüşchane und in Hadschiköj bei Amassia, silberhaltiges Bleierz in Lidsessi (bei Schabin-Karahissar), in Akdag Maden (an der Bahn Angora-Siwas), in Denek Maden (östlich von Angora) Alaunminen in Lidschessi, Antimonbergwerk in Gemün-Enderes (bei Schabin Karahissar), Steinsalz in Schajandköj bei Sungurlü (an der Bahnlinie 6). Hauptgegenstand für industrielle Ausbeutung, welcher aber schon ein Zankapfel zwischen Amerika und England geworden ist, sind die Erdölschätze des Wilajets Mossul. Von Nimrud und Gajara am Tigris zieht die Erdölzone mehrere Kilometer breit über Kerkuk, Tus Charmati und Kifri bis an die persische Grenze von Chanikin und Mendeli. Dieses Erdöl-Gebiet ist derzeit zwischen der Türkei und England, welches dasselbe für den von seinem Schützling Emir Fajssal regierten Irak reklamiert, strittig.

In den Provinzen von Angora und Siwas, welche durch die Konzession Chester mit mehreren neuen Bahnlinien dotiert werden, wird diese Verbesserung des Verkehrs wesens die Produktion der Landwirtschaft und der Viehzucht steigern; durch die Verbindung mit den Häfen Samsun und Jumurtalik wird die Ausfuhr von Schafwolle, Mohair, Häuten und auch Weizen erleichtert werden. Die Bahnlinie Angora-Siwas ist bereits während des letzten Krieges über Veranlassung des energischen Generalintendanten der türkischen Armee Ismail Hakki Pascha mit Hilfe österreichischer Ingenieure und Unternehmer gebaut worden.

Für eine günstige Rentabilität der meisten der bewilligten Bahnlinien fehlen vorläufig die Voraussetzungen. Das gilt insbesondere für die Bahnlinien, die von Siwas nach Osten laufen. Die Bahn Siwas-Bajazid wird, sofern sie durch eine Abzweigung zu einem Schwarzen Meer-Hafen — etwa Trapezunt — ergänzt wird, den Handel nach Persien vermitteln können, da derselbe sie vor der früheren Route Batum-Baku-Kaspisee bevorzugen dürfte. Die zweite Linie Siwas-Wan ist ziemlich aussichtslos, sie führt durch ein produktionsarmes und bedürfnisloses Gebirgsland, dessen Bewohner rückständige Kurdenstämme und arme armenische Kleinbauern sind. Vor der dritten Linie Siwas-Mossul-Sulejmanije steht das große Fragezeichen der Mossulfrage. Die türkische Regierung hat da eine Konzession vergeben, welche sich auf ein Gebiet bezieht, über welches vorläufig unter englischem Schutz der Emir Fajssal regiert; die türkischen Ansprüche auf dieses Gebiet können zu ihren Gunsten darauf verweisen, daß dessen Bevölkerung der Majorität nach Kurden und nicht Araber sind. Außer diesem strittigen Punkt gegenüber England dürfte die Vergebung der aufgezählten Bahnbauten auch von französischer Seite bekämpft werden. Im Jahr 1891 wurde einer belgischen Gruppe unter Führung des Barons de Macar die Konzession einer Bahnlinie von Samsun am Schwarzen Meer nach Siwas und weiter nach Süden nach Kaissarije und endlich nach Jumurtalik am Golf von Alexandrette zugesagt. Dieser Plan wurde im Jahr 1894 von einer französischen Gruppe weiter verfolgt. Wenn es aber überhaupt zu einer definitiven Konzession kam, was nicht sicher ist, so wäre dieselbe wohl wegen Unterlassung des Baues durch so viele Jahre hinfällig. Im Jahr 1914 hat die Türkei jedoch mit Frankreich über den Bau der Linien Samsun-Siwas-Argana (900 km) mit folgenden Abzweigungen verhandelt: nach Westen von Hassa über Kastamuni nach Gerede (450 km), von Turchal nach Tokat (50 km), von Sulusaraj nach Jerkjöj (60 km); nach Osten von Tschalta über Ersingjan nach Pekaridsch in der Richtung Erzerum (230 km). Es wurde auch die Fortführung der Bahn von Pekaridsch nach Erzerum (250 km) und die Linie Charput-Bitlis vorgesehen. Die östlichen Linien hätten an Rußland vergeben, aber durch französische Gesellschaften gebaut werden sollen. Es ist nicht ganz sicher, ob es zu einer definitiven, durch Parlaments-Beschluß und kaiserlichen Irade sanktionierten Konzession gekommen ist, oder ob bloß ein Vorvertrag zwischen einer französischen Gruppe und dem türkischen Arbeits-Ministerium zustande kam. Immerhin scheint die französische Regierung geneigt, frühere Rechte auf den Bau einiger Linien aus dem Programm Chester geltend machen

zu wollen, insbesondere bezüglich der Linie Samsun-Siwas, welche den besten Ertrag verspricht und für welche auch schon die Trasse und die Baupläne fertig vorliegen.

Die Durchführung auch nur eines Teiles der in der Konzession Chester vorgesehenen Bahnbauten wird gewaltige Verdienst-Möglichkeiten schaffen. Das Material, Schienen, Maschinen usw. wird wohl alles durch die amerikanische Industrie geliefert werden, die Bauunternehmung und die leitenden Ingenieure wird ebenfalls Amerika stellen und dadurch hunderte Millionen Dollar verdienen. Die Arbeitskräfte werden der einheimischen Bevölkerung entnommen werden, Türken, Griechen, Armenier; es werden aber auch noch zahlreiche Ingenieure und Subunternehmer, welche kleinere Baulose erstehen können, ihren Verdienst dabei finden. Durch die Verbindung des inneren Anatolien (Siwas) mit dem Schwarzen Meer nach

Wettbewerbe.

Mißstände bei Wettbewerben. Geschäftliche Überlastung hinderte mich bis jetzt, zu der Erwiderung des Hrn. Geh. Baurat Prof. Dr.-Ing. Schleyer in Nr. 40 auf meine Ausführungen in Nr. 29 der „Deutschen Bauzeitung“ Stellung zu nehmen. Hr. Geheimrat Schleyer versucht, nachdem aus meinen in Nr. 29 veröffentlichten Auszügen aus seinen Briefen klar hervorgeht, daß nicht rein sachliche Gründe bei der Auswahl des Ausführenden vorlagen, nunmehr die Ablehnung meiner Person damit zu begründen, daß die von mir vorgelegten Arbeiten so ungleichwertig wären, daß man mir aus diesem Grund den Auftrag nicht hätte erteilen können und daß man ihn Hrn. Architekten Sasse in Hannover übertragen hätte. Aus dem Schlußsatz der Erwiderung in Nr. 40 dieser Zeitung geht übrigens hervor, daß bei der Wahl dieses Herrn auch nicht das architektonische Können, dessen Anzweiflung bei mir angeblich den Ausschlag zu meiner Ablehnung gegeben hat, maßgebend gewesen ist, sondern irgend welche anderen Gründe, denn sonst wäre es unverständlich, daß man ihm bei der Ausarbeitung des Planes wieder eine ästhetische Polizei vorsetzen will. Er muß in dieser Hinsicht also mindestens ebenso verdächtig sein wie ich.

Was nun die von Hrn. Geheimrat Schleyer mir vorgeworfene Ungleichwertigkeit meiner Arbeiten anbelangt, so gebe ich ohne Weiteres zu, daß einem eklektizistisch beeinflussten Herrn, wie es doch nun einmal der Herr Professor nach seinem Alter und seinem ganzen Entwicklungsgang ist, meine Arbeiten sehr verschiedenartig erscheinen können. Ich erfreue mich, Gott sei Dank, eines etwas draufgängerischen Temperamentes und habe mich frisch und froh am Kampf um die Erringung neuer Formmöglichkeiten beteiligt. Daß man hierbei auch mal gelegentlich daneben haut, dürfte jedem Gleichstrebender ohne Weiteres verständlich sein. Da ich aber stets beim Suchen nach neuen Formmöglichkeiten meine Hochachtung vor dem wirklich guten Alten bewahrt habe und mich gehütet habe, irgend eine gute, historisch gegebene Situation durch gewollte neue Formbildungen in ihrer Harmonie zu beeinträchtigen, so habe ich auch bei der Durchbildung des Pyrmonter Wettbewerbes mich durchaus an die lokale Bau-Überlieferung, also an die Zeit um 1800 angelehnt. Daß diese Formen im absoluten Gegensatz zu einzelnen anderen Arbeiten von mir stehen, dürfte demnach wohl verständlich sein.

Wollte man tatsächlich den zur architektonischen Durchbildung des Entwurfes am besten geeigneten Bewerber finden, so lag durchaus kein Grund vor, den mit dem II. Preis ausgezeichneten Hofbaurat W. Mackensen in Hannover und den mit einem Ankauf bedachten Prof. Wilh. Kreis in Düsseldorf von der engeren Bewerbung auszuschließen. Da aber eben, wie Hr. Geheimrat Schleyer in seinen an mich gerichteten und seinerzeit von mir veröffentlichten Schreiben selber ausführte, lokalpatriotische, politische und persönliche Motive bei Auswahl des Ausführenden den Ausschlag gaben, und der Unterzeichnete, der doch nun einmal den I. Preis davongetragen hatte, als störend bei der Angelegenheit empfunden wurde, so galt es lediglich, eine Formulierung zu finden, die es ermöglichte, den Preisträger auszuschalten. Der von seinen politischen Freunden auf den Schild erhobene Kollege Mogk in Pyrmonter ist also, wie ich aus den Ausführungen des Hrn. Geheimrat Schleyer ersah, im Endkampf dem Kandidaten des Hrn. Geheimrat Schleyer, dem Kollegen Sasse in Hannover, unterlegen, und der Letztere darf somit den Plan unter ästhetischer Vormundschaft der vom Auftraggeber zu ernennenden Instanz weiter bearbeiten.

Diese ästhetische Bevormundung scheint mir nicht gerade ein Kriterium für die besondere Eignung des Hrn. Sasse für die Durchführung der Aufgabe zu sein und meine frühere Behauptung, daß die Schäden des Wett-

Samsun tritt ein älterer Plan wieder in den Vordergrund, die Ausdehnung der Donau-Schiffahrt durch Anschluß einer Seeschiffahrtslinie Galatz-Samsun. Für Amerika selbst ist in dem ganzen Plan der verlockendste Punkt die Erschließung und Ausbeutung der Erdölfelder südöstlich von Mossul bis an die persische Grenze. Ein Teil dieses Gebietes, am östlichen Ufer des dem Tigris zufließenden Diala-Flusses (Kassri-Schirin, Mendeli) gehört unbestritten zum Irak und gravitiert nach Bagdad. Das Petroleum-Gebiet am Euphrat, welches sich von Hit über Ramadi, Nafata nach Kerbela hinzieht, ist ebenfalls unter englischer Kontrolle. Die Anglo-Persian Oil Company arbeitet seit Jahren in den persischen Ölfeldern von Schuschter und Achwas am Fluß Karun, welcher bei Mohammara unterhalb Basra in den vereinigten Euphrat-Tigris (Schatt el Arab) einmündet. —

bewerbesens in diesem Fall besonders kraß in Erscheinung getreten wären, dürfte also durch die Ausführungen des Hrn. Geheimrat Schleyer nur ihre Bestätigung gefunden haben. —

Halle a. S., 22. Juni 1923.

Bruno Föhre.

Personal-Nachrichten.

Professor Martin Herrmann. Der preußische Minister für Wissenschaft, Kunst und Volksbildung hat den bisherigen Privatdozenten in der Fakultät für Bauwesen der Technischen Hochschule Berlin, Ministerialdirektor Martin Herrmann, zum Honorarprofessor in derselben Fakultät ernannt. Der Genannte wird den von ihm bisher als Privatdozent gehaltenen Unterricht „Entwerfen von Hochbauten“ auch in seiner Eigenschaft als Honorarprofessor weiter führen. —

Ehrendoktoren technischer Hochschulen. Auf den einstimmigen Antrag der Fakultät für Stoffwirtschaft ist, wie schon gemeldet, dem Generaldirektor der Pfalz-Saarbrücker Hartsteinindustrie, Hrn. August Deidesheimer in Neustadt a. d. Haardt, „in Anerkennung seiner Verdienste um die Entwicklung der deutschen Steinbruch-Industrie und die Einführung fachwissenschaftlicher Methoden in deren Betrieb“ die akademische Würde eines Doktor-Ingenieurs ehrenhalber der Technischen Hochschule Berlin verliehen worden. —

Ehrendoktoren. Dem ordentlichen Professor der Architektur Karl Caesar an der Technischen Hochschule in Karlsruhe ist von der medizinischen Fakultät der Universität Heidelberg die Würde eines Doktors ehrenhalber verliehen worden. —

Chronik.

Fünfzigjähriges Bestehen der badischen Schwarzwaldbahn. Die badische Schwarzwaldbahn von Offenburg über Hornberg-Triberg nach Konstanz kann in diesem Jahr auf ein 50jähriges Bestehen zurückblicken. Der wichtigste Teil der Linie, der eigentliche Gebirgsübergang von Hausach bis Villingen, wurde 1873 dem Verkehr übergeben. 38 Tunnel, 6 Viadukte und 133 Brücken und Überführungen waren notwendig, um den Hauptgebirgsstock des Schwarzwaldes zu durchqueren. Die Baukosten für diese 52 km lange Strecke betragen 24 Mill. M. Die hervorragenden Meisterwerke der Technik erregen auch heute noch nach 50jährigem Bestehen die Bewunderung der Reisenden. Der Mann, durch dessen hervorragendes Talent nicht nur die zweckmäßigste Bahnrichtung bestimmt, sondern auch der ganze Bau geleitet und glücklich zu Ende geführt wurde, war Baudirektor Robert Gerwig, der u. a. auch die Höllentalbahn von Freiburg nach Neustadt gebaut und bei der Gotthardbahn in führender Stellung mitgewirkt hat. —

Das Kant-Grab in Königsberg i. Pr. ist Gegenstand einer kurzen Ausführung des „Kunstwanderer“. Nachdem ein erster allgemeiner Wettbewerb zu keinem befriedigenden Ergebnis geführt hatte, ist bei einem zweiten, an dem lediglich ostpreussische Architekten und Bildhauer Anteil hatten, die Entscheidung gefallen. Es wird die Ausführung des neuen Kantgrabes, das an Stelle der alten Stoa Kantiana errichtet werden soll, dem Architekten der Königsberger Kunstakademie Lahrs übertragen. Lahrs hat über den Gebeinen des Philosophen unmittelbar am Ende des hohen Domchores eine schlichte offene Pfeilerhalle geplant, die nur durch ein Gitterwerk nach außen abgeschlossen ist. In der Mitte der Halle wird ein Sarkophag in den einfachsten Formen zur Aufstellung gelangen. Der preisgekrönte Entwurf entspricht wohl nicht dem, was die Welt von einer künstlerischen Gestaltung der Kantischen Begräbnisstätte erwartet. Aber im Rahmen der eingegangenen architektonischen Entwürfe war er einer der besten. —

Inhalt: Kaspar Theyß und das Küstriner Schloß. — Das amerikanische Chester-Abkommen mit der Türkei über Bahnbauten in Kleinasien. — Wettbewerbe. — Personal-Nachrichten. — Chronik. —

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