

## NDB-Artikel

**Symph**, *Leo* (Leopold) Arthur Wasserbauingenieur, \* 19. 10. 1854 Hannoversch Münden, † 16. 1. 1922 Berlin, ⚭ Berlin, seit 1935 Hannover. (evangelisch)

### Genealogie

V Arthur Hermann (1816–85, Bataillonsoffz. in H. M., später Major im kgl. Leibrgt. in Hannover, hann. Oberstlt., S d. →Jacob (1773–1830, hann. Oberstlt. d. Art., u. d. Karoline Rauch (1786–1855;

M Marie (1820–76, T d. Leopold Dröge, Domänenpächter, Kammerkommissar in H. M., u. d. Adolfine Menshausen (1793–1869;

Gvv N. N. Rauch, Salinendir.;

B →Arthur Moritz (1857–1919, Geh. Bergrat in Clausthal;

– ⚭ Henriette (1858–1946, T d. →Ludwig Becker (1828–85, Architekt, Bauuntern. in Hannover, Senator, u. d. Justine Schrader (1827–85;

1 S →Arthur Ludwig (1884–1961, Oberst.

### Leben

S. kam 1861 nach Hannover, wo er die Grundschule und das Realgymnasium besuchte. Danach diente er als Kadett in der ksl. Marine, mußte aber wegen eines Sehfehlers wieder ausscheiden. Er holte das Abitur nach, studierte an der TH Hannover Bauingenieurwesen und trat nach der 1. Staatsprüfung 1879 in die preuß. Wasserbauverwaltung ein. Er war zunächst bei Kanalbauarbeiten in Lothringen und nach der 2. Staatsprüfung in Ostpreußen tätig. 1883 wurde er als Hilfsreferent in die Wasserbauabteilung des preuß. Ministeriums der öffentlichen Arbeiten in Berlin berufen, wo er sich mit planerischen Arbeiten zur Schaffung eines leistungsfähigeren Wasserstraßennetzes befaßte. Vorrangiges Ziel war dabei, die von Süden nach Norden gerichteten großen Ströme Rhein, Ems, Weser und Elbe durch quer dazu verlaufende Kanalstränge zu verknüpfen.

S.s erste größere Aufgabe bestand in den Vorarbeiten zum Bau des heutigen Dortmund-Ems-Kanals, der das Industriegebiet an der Ruhr mit dem Seehafen Emden verbinden sollte. S. erstellte dazu erstmals eine umfassende Kosten-Nutzen-Analyse, welche die Bedeutung der Wasserstraße nicht nur für den Transport von Massengütern und die weitere Verkehrsentwicklung im Vergleich zur Eisenbahn darlegte, sondern auch volks- und wasserwirtschaftliche Belange berücksichtigte. Nach einer 13jährigen Unterbrechung, während der er hauptsächlich als Bauleiter der Holtener Schleuse am Nord-Ostsee-Kanal

tätig war, setzte er Ende 1899 seine Tätigkeit im Ministerium fort, um die|zum Bau des „Rhein-Elbe-Kanals“ (später „Mittellandkanal“) notwendigen Plan- und Gesetzesvorlagen zu erstellen.

Der Kanal sollte eine durchgehende Verbindung vom Rhein zur Elbe schaffen, konnte aber wegen des Widerstands durch die sog. Kanalrebelln (ostdt. Großgrundbesitzer, die den Import billigen amerik. Getreides fürchteten) zunächst nur als Teilstück zwischen Rhein und Weser verwirklicht werden. Eine besondere Herausforderung bedeutete für S. der mit dem Kanalprojekt verbundene Bau der Edertalsperre, der damals größten in Europa, die 1908–14 im oberen Einzugsgebiet der Weser entstand. Das dort gestaute Wasser sollte den Wasserverlust der Weser ausgleichen, der durch die Entnahme zur Speisung des Kanals entstand. Während das vom Rhein zur Weser führende Kanalstück kurz nach Beginn des 1. Weltkriegs unter S. fertiggestellt werden konnte, war eine Fortführung des Vorhabens in Richtung Elbe erst möglich, nachdem sich mit Ende des Krieges die politischen Verhältnisse gewandelt hatten und dem Dt. Reich die Zuständigkeit für sämtliche öffentlichen Wasserstraßen zugefallen war. Die endgültige Fertigstellung des gesamten Kanals (325 km Länge) erfolgte 2003 mit Vollendung der Kanalbrücke über die Elbe bei Magdeburg. S., der während des Krieges 1915 als Ministerial- und Oberbaudirektor die Leitung der Wasserbauabteilung im Ministerium übernommen hatte, trat 1921 in den Ruhestand.

### **Auszeichnungen**

A preuß. Geh. Baurat (1901);

Geh. Oberbaurat (1904);

Wirkl. Geh. Oberbaurat (1915);

Dr.-Ing. E. h. (TH Dresden 1905);

Mitgl. d. Preuß. Ak. d. Bauwesens (1907, Präs. 1919);

Reichsrat (1919–21);

Gründer u. 1. Vors. d. Weserbundes (1921);

- Gedenktafel an d. Stelle d. Geb.hauses in Hann. Münden u. an d. Edertalsperre; L. S.-Berufskolleg d. Kr. Minden-Lübbecke (seit 1999).

### **Werke**

u. a. Die wirtschaftl. Bedeutung d. Rhein-Elbe-Kanals, 2 Bde., 1899;

Die zukünftige Entwicklung d. dt. Wasserwirtsch., 1918;

zahlr. Btrr. in Fachzss.;

- Hg.:

Die Wasserwirtsch. Dtlds. u. ihre neuen Aufgaben, 4 Bde., 1921/22.

### **Literatur**

H. Tamm in: 50 J. Weserbund, Gesch. u. Arbeit e. Ver. eigener Art, 1971, S. 238-73;

L. S., Leben u. Wirken, hg. v. d. Wasser- u. Schifffahrts-Direktion Mitte, 1998 (*W-Verz., P*);

E. Schinkel, in: Mitt. d. Canal-Ver. 21, 2000, S. 63-81 (*W-Verz.*);

DBJ IV, S. 264-69 u. Tl.;

Hess. Lb. z. Kulturgesch. d. Wassers, 2005;

Hann. Biogr. Lex.;

K. Urbitsch, in: Mündener Persönlichkeiten aus fünf Jhh., 2007, S. 174-79 (*P*);

Lilla, Reichsrat.

### **Portraits**

Denkmal, 1928 (Wasserstraßenkreuz Minden).

### **Autor**

Albrecht Hoffmann

### **Empfohlene Zitierweise**

Hoffmann, Albrecht, „Sympher, Leo“, in: Neue Deutsche Biographie 25 (2013), S. 738-739 [Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/html>

---

11. November 2019

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften

---