Zeitschrift: Zeitschrift über das gesamte Bauwesen

Band: 2 (1837)

Heft: 1

Rubrik: Miszellen

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 08.10.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Miszellen.

Zürich. Die meisten dießjährigen Privat-Bauten sind bereits durch ihre Dächer gegen den Einfluß der Witterung geschützt, und nur noch im Innern der neuen Häuser sieht man geschäftige Handwerker. Unseren Tyroler Zugvögeln, die wir mit dem Prädicat „Maurer" beehren, wird die Luft zu kalt; sie ziehen, meistens mit gefüllten Taschen, nach wärmeren Gegenden, ihren heimathlichen Hütten. — Die zweite fahrbare Brücke über die Limmat, das bedeutendste Bauwerk dieses Jahres, zeigt bereits vier Pfeiler und ein Gewölbe. Daß das im geschmacklosen französischen Mansardenstyl erbaute Haus zur Meiße durch das neue Brückenbauwerk ein wenig in den Koth getreten wird, ist wohl nur deßhalb zu beklagen, weil unter den wenig schönen Gebäuden unserer Stadt die Meiße doch eins der großartigeren, palastähnlichen ist. Die neuen Quaimauern bezeichnen vom Rathhause bis zur neuen Brücke in gerader Linie die schöne neue Straße, welche, wegen der engen niederen Bogen durch die bisher die Hauptstraße führte, zum wahren Bedürfniß geworden ist. — Vom neuen Postgebäude sehen wir bereits die Wagenremisen und Ställe unter Dach; das Hauptgebäude zeichnet seine Grenzen durch die Fundamente. Daß dieser Bau, nach vorläufiger Berechnung, nicht unbedeutend mehr kostet als es anfangs veranschlagt war, wundert uns hier in Zürich nicht sehr; dergleichen Kostenanschläge sind an der Tagesordnung! — Das neue Universitätsgebäude, in welchem, nach der Façade zu urtheilen, kein Mensch den Sitz der Musen, wohl aber den der Parzen vermuthet, nähert sich seiner glorreichen Vollendung. — Das neue Krankenhaus ist zwar vielwinklig auf dem Papiere vorhanden, die Ausführung aber scheint noch in weitem Felde zu liegen. — Vom neuen Blindeninstitut, das auch schon unter Dach ist, wissen wir nichts mehr zu berichten, als daß es unstreitig eine der schönsten Lagen um Zürich hat, daß sein Aeußeres aber, sowohl in Verhältnissen als in der Anlage überhaupt, in starkem Contraste gegen jene steht. — Die Neumünsterkirche konnte leider dieses Jahr nicht unter Dach gebracht werden; bis jetzt scheinen ihre Façaden etwas Schönes versprechen zu wollen. — Ueber alle diese Gebäude behalten wir uns ein Urtheil vor, bis wir sie vollendet sehen.

Wenn die genannten öffentlichen Bauten auch etwas schneckenähnlich vorwärts schreiten, so müssen wir doch unsere Freude über die neuen Straßen im ehemaligen Schanzenterrain ausdrücken; diese werden jetzt mit großer Thätigkeit und Umsicht fortgeführt, seitdem die Behörde durch einen so tüchtigen Oberingenieur, als Herr Sulzberger ist, unterstützt wird. Die frühere traurige Leitung dieser wichtigen Arbeiten zeigt jetzt noch ihre Nachwehen durch Herabfallen ganzer Böschungen, Senkungen der Straßen, falsche Vermessungen und dergleichen geniale Versehen.

— Wir stimmen vollkommen mit einem Artikel eines hiesigen öffentlichen Blattes überein, das bei Gelegenheit der Abreise zweier tüchtiger Maler von Zürich, der Herren Suter und Corrodi, denen der Kunstsinn des schweizerischen Athens weder Aufmunterung zu neuen Meisterwerken, noch überhaupt die verdiente Anerkennung gewährte, sagt: „Mit Recht ist man stolz auf die Institute für intellektuelle Bildung der Jugend, aber wo ist ihr in ganz Athen ein Werk zur Anschauung hingestellt, das ihren Sinn für das Schöne zu wecken und ihren Geschmack zu leiten fähig wäre? — Nun aber ist es uns klar geworden, daß wir bei allem Stolze, ein kunstliebendes

„Publikum zu heißen, für wahre Kunst gar keine Empfänglichkeit besitzen. Denn wir lassen „die Arbeiten ausgezeichneter Künstler unbeachtet, während wir kostbare und geschmacklose Möbeln „von Paris kommen lassen; wir verwenden große Summen auf die bequeme Einrichtung unserer „Häuser, und verunstalten ihr Aeußeres durch häßliche Form und ihr Inneres durch Aushängung „von unbedeutendem und schlechtem Zeuge.“ Der letztere Vorwurf für die hiesigen Baumeister ist indessen ungegründet, da in neuester Zeit, wenigstens der Wille, nicht allein schöne sondern auch zweckmäßige Formen und geschmackvolles Aeußere den Gebäuden zu verleihen, sich unverkennbar hervorthut. Daß die Kraft mit dem Willen nicht überall gleichen Schritt hält, ist theils in der Individualität der Bauenden, theils in dem Zustande unserer Baukunst überhaupt zu suchen.

Genf. Hier sind die Verschönerungen in einem Maaße bemerkbar, welches den Fremden, der Genf seit längerer Zeit nicht besucht hat, glauben lassen muß, er sey, wenn er die Stadt betritt, an einen ganz neu erstandenen Ort gekommen. Die bedeutendsten Veränderungen haben sich in dem Theile der Stadt ereignet, welcher unmittelbar an den See und an die Rhone gränzt. Zuerst ist dicht an der Bastion de Chantepoulet ein ganz neuer mit prachtvollen Häusern besetzter Quai entstanden. Die Gebäude, welche die ganze Länge des Quais bis zu den Mühlen einnehmen, erinnern an die schönen Häuser, mit denen in Paris die rue de Rivoli prangt, und namentlich macht sich durch das Grandiose seiner Façade der prachtvolle Gasthof, das Hôtel des Bergues, bemerkbar, dessen Einrichtung von der Art ist, daß sie in allen Gasthöfen, selbst die berühmten Frankfurter nicht ausgenommen, zum Muster dienen könnte. Er hat auf der einen Seite nach dem See hin 13 Fenster Fronte, und nimmt rückwärts den ganzen Raum der Straße, bis zur rue Kleberg, ein. Die Aussicht von diesem prachtvollen Hôtel ist unbeschreiblich schön. Gegen Morgen übersieht man die ganze Alpenkette, gegenüber hat man jenseits des Sees den schönen, ganz neu erbauten grand quai mit seinen prachtvollen Hôtels, Caffés, Waaren-Niederlagen ꝛc., und vor sich die neue, nach des bekannten Ingenieur-Obersten Dufour Plane erbaute Brücke, Pont des Bergues, deren Strebepfeiler durch Eisenketten mit einander verbunden sind und von der man über eine Hängebrücke zu der Ile des Bergues gelangt, auf welcher Pradier's (eines gebornen Genfers) und J. J. Rousseau's Statue, von englischen Garten-Anlagen, Pappel- und andern Bäumen umgeben, errichtet sind. Gegen Abend sieht man den ältern Theil der Stadt, die Mühlen ꝛc., und in der Ferne abermals die Berge. — Unter den vielen neuen öffentlichen Anstalten, welche in den letzten Jahrzehnden hier entstanden sind, verdient das bekannte Rathsche Museum, nach seinen Stifterinnen so genannt, wohl eine ausgezeichnete Stelle. Es ist gleichsam zu einem Sammelplatze für alle patriotische Kunst-Schenkungen der Genfer Bürger geworden, und der Rahmen eines jeden Gemäldes so wie das Fußgestell einer jeden Statue, enthält den Namen eines wohlwollenden Gebers. Unter den Gemälden zeichnen sich mehrere gute Bilder aus der niederländischen Schule von van der Helst, Mirevelt, Poelemburg Berghem ꝛc., so wie aus der venetianischen von Palma, Morone, Salvator Rosa u. s. w. aus. Bemerkenswerth sind noch die Erzeugnisse der neueren Genfer Künstler, unter denen die Landschaften von Diday und Huber und die Ornamente von Ferriere, so wie ein neues Bild von Hornung, Calvins Tod, mit vielen Portraiten nach Originalen, bemerkt zu werden verdienen. Unter den Skulpturen sieht man die Büsten Jerem. Bentham's (von David), Dumont's, Benj. Constant's, Bourtellen's, der Frau von Stael und anderer berühmter Genfer. In der Abthei-

lung des Museums, welche der Skulptur gewidmet ist, findet man Abgüsse der berühmtesten Statuen des Alterthums, sämmtlich Geschenke. Den Fremden ist das Museum täglich, vom Morgen bis zum Abend, geöffnet. Das Gebäude nimmt sich mit seinem schönen, nach der place de la porte neuve gewendeten Portikus von vier jonischen Säulen sehr vortheilhaft aus; es bildet ein in drei Säle getheiltes Oblongum und ist durch eine schmale Straße von den Prachtgebäuden der rue de la Corraterie getrennt, die eine ununterbrochene Reihe von Palästen bilden, deren unteres Stockwerk, wie in Paris, zu geschmackvollen Läden benutzt ist. Das Ende dieser Straße bildet eine, in diesem Augenblicke noch nicht benutzte, aber vollkommen vollendete aus Quadersteinen gebaute Markthalle, ein länglich viereckiges tempelartiges Gebäude, dem die französischen Hallen offenbar zum Muster gedient haben. Auch in diesem Augenblicke sind in dem neueren Theile von Genf Reihen großartiger Bauten im Gange, und wer im künftigen Jahre diese Stadt besucht, wird die neue Wilhelm Tell-Straße und die neuen Gebäude am Quai des Bergues in der Linie des oben erwähnten Hôtels fertig und wahrscheinlich schon bewohnt finden. Dabei blüht Handel und Wandel auf das Erfreulichste, Fremde strömen von allen Seiten herbei, und es leitet keinen Zweifel, daß die gegenwärtige Bevölkerung von Genf (31,000 Seelen) in wenigen Jahren sich vielleicht sehr bedeutend vermehrt haben werde.

Luzern. Die Maschine für das Dampfschiff soll bis im Januar in der Schweiz eintreffen; man hofft vom Comitee der Gesellschaft, daß es sich einträchtig zur Förderung des Unternehmens gegen alle Hindernisse bethätigen werde. — Ueber die beschlossene Ausführung des Theaterbaues ist einige Stille eingetreten; hingegen soll nach Verordnung des Kleinen Rathes und nach längst und viel gefühltem Bedürfnisse endlich ein neues Schlachthaus auf einem schicklichen Platze erbaut werden.

Freiburg. Am 25. October Morgens zwischen 9 und 2 Uhr Nachmittags hatte die Probe der Drahthängebrücke zu Arconciel (Ergenzach im freiburger Stadtamte) in Gegenwart des Präsidenten des Polizeirathes, des Ober-Inspektors der Straßen, Herrn Raemy, und des Ober-Amtmanns von Freiburg, so wie einer großen Anzahl Zuschauer, Statt. Diese über die Saane führende Brücke ist durch den Ingenieur Herrn Jeanrenaud erbaut; sie hat eine Länge von 306 Fuß, eine Breite von 12 Fuß und ruht über 100 Fuß über der Saane einerseits auf einem Sandsteinfelsen, andererseits auf einem Tufsteinfelsen. Ihr Zweck besteht hauptsächlich in der Ausfuhr der daran liegenden Tufgruben, deren Eigenthümer sich diese malerisch schöne Brücke erbauen ließ. Die vermittelst acht zweispänniger, mit Kies stark beladener, zusammen ungefähr 300 Centner schweren Wagen angestellte Probe gelang ohne den geringsten Unfall, indessen ist diesem Werke wegen der ungleichen Spannung der Eisendrähte, welche die senkrechten Tragkabel bilden, wegen der Reibung der Bügel auf der Hauptkabel und wegen der nicht soliden Construktion und Zurichtung des Mauerwerks, keine lange Dauer zu versprechen. Durch die Güte des Ober-Inspektors der Straßen, Herrn Raemy, Mitarbeiter unserer Zeitschrift, erhielten wir die in Tafel III. Fig. 1 und 2 dargestellten Grund- und Aufrisse so wie Detailzeichnungen. Fig. 1 ist der Grundriß, b b sind die Eingänge in die Minen; Fig. 2 Hauptansicht der Brücke; Fig. 3 ein Hauptpfeiler mit dem durchgehenden Drahtseil, welches sich in a a a auf Widerlager von Granit stützt; Fig 4 Eingang zur Brücke; Fig. 5 und 6 Construktionszeichnungen. Bei Aufführung der Brücke wurden die Pfeiler 8 bis 10 Fuß mehr gegen das Land gesetzt, ohne den hölzernen Fahrweg zu verlängern. Da die Hauptkabel zu lang sind, mußte man sie vermittelst

Bolzen von ungefähr 2 Fuß in den Minen und an den Verbindungspunkten zum Eingange verkürzen. Dieselben, zu überhäuft, machten sich indessen auf einer Seite los, als ein Wagen darüber fuhr, und dieser Kabel bleibt daher länger. Um dem Uebelstande abzuhelfen, unterlegte man alle Querbalken mit Stücken Holz. Die Hauptkabel haben 1 Zoll 8 Linien Durchmesser und sind mit Eisendraht von 3 millimêtres gebildet; die senkrechten Kabel haben dagegen nur 7 Linien im Durchmesser, und sind von 2½ millimêtres starkem Draht gemacht. Die Verbindungsdrähte sind 2 millimêtres dick.

München. Ein königl. Reskript, die Bauten auf dem Lande, besonders Neubauten betreffend, lautet wie folgt: Man hat unlieb die Bemerkung gemacht, daß auf dem Lande und vorzüglich in der Gebirgsgegend, die durch Brand oder Alter zerstörten Gebäude bei ihrer Wiederaufbauung auf eine ihrem ländlichen, eigenthümlichen Charakter nicht entsprechende Art ganz fremdartig behandelt oder durch eingebildete Verschönerung verdorben werden, indem man von den üblichen, weit vorspringenden Dächern, von den zierlichen bemalten Gallerien, von den geschnitzten Vorköpfen der Dachsparren, der Träger und Säulen, von den künstlich abgebundenen Holzverbindungen ꝛc. gänzlich Umgang nimmt und das Charakteristische und Malerische jener alten Landgebäude durch moderne Gebäude und unpassende, geschmacklose Formen zu verdrängen sucht. Um diesem Unwesen abzuhelfen, werden die sämmtlichen Bau-Inspektoren und Polizeibehörden strengstens angewiesen, hinsichtlich der oben empfohlenen oder gerügten Zustände ein wachsames Auge zu haben, ihre Aufsicht auch auf Reparaturen auszudehnen und zu verhüten, daß die Neubauten einen für manche Gegend nicht passenden Charakter annehmen *).

— Außerhalb der hiesigen Ludwigsstraße soll ein Triumphbogen gebaut werden, welcher den Schluß der Stadt an jener Seite bilden wird. Ein ähnlicher Bogen wird auch bei der Leibregiments-Kaserne errichtet werden, wahrscheinlich in Verbindung mit Arkaden, so daß vor der hinteren Residenz-Fronte ein geschlossenes Quadrat im sogenannten Hofgarten sich eröffnet. Der große Kaisersaal im hinteren Residenzflügel imponirt jetzt schon durch seine Riesengröße und läßt ahnen, daß er eine der schönsten Zierden der neuen Residenz werden wird. — Der Glyptothek gegenüber soll nun wirklich ein ähnliches, aber um 14 Fuß höheres Gebäude errichtet werden, in dessen Sälen in der Folge sowohl die Erzeugnisse der Kunst als des Gewerbfleißes ausgestellt werden. In das Giebelfeld kommen die allegorischen Figuren, welche darauf Bezug haben. In die Mitte kommt Bavaria zu stehen, welche rechts und links die Gestalten, die mit ihren Attributen leicht erkennbar sind, um sich sammelt. Bereits sind die kleinen Modelle und selbst das große der Bavaria fertig.

Nürnberg. Die Eisenbahn von hier nach Fürth ist nun 10 Monate im Betriebe und der Dampfwagen derselben hat bis jetzt im Ganzen 2000 deutsche Meilen Weges gemacht, und zwar

---

*) So sonderbar Manchem eine solche Verordnung auch scheinen mag, da wir in unserem Lande zur Zeit noch keine Bauschönheitsgesetze besitzen, sondern in ästhetischer und leider auch hier und da in lokaler Hinsicht bauen können wie wir wollen, so fragt es sich doch, ob nicht wenigstens eine ähnliche Verordnung, vor der Hand blos auf städtische Bauten ausgedehnt, welche die Anordnung der Façaden durch eine Prüfungs-Commission bestimmte, für unser Bauwesen von den ersprießlichsten Folgen seyn würde? Das Lamentiren über eine solche Verordnung würde zwar ohne Zweifel die Luft erfüllen, indessen würde doch der Dank der Vernünftigen bald nachfolgen. Anm. des Herausg.

mit 400,000 Personen, ohne nur einer namhaften Reparatur zu unterliegen. Eben so wenig ist die Bahn selbst oder ihr Schienenlager beschädigt, oder irgend ein Unfall von Bedeutung vorgekommen. Der bereits aus England angelangte zweite Dampfwagen aus der Fabrik des Herrn Stephenson in Newcastle, welcher viel weniger Raum einnimmt als andere Dampfwagen und dennoch bedeutendere Kraft entwickelt (er befördert gewöhnlich 300 Reisende in 10 Minuten), wird nun auf dem Platze der Bahn selbst, in einer dazu erbauten Werkstätte, erst nach allen einzelnen Theilen genau untersucht und dann zusammengesetzt, so daß man hoffen kann, nachher im Inlande dieselben Maschinen herstellen zu können. Zur Fabrikation der Schienen werden bereits zwei Hüttenwerke des Staates mit Walzwerken versehen, und auch bei Neunkirchen am Brand hat ein Hüttenherr sein Hammerwerk dazu eingerichtet. Der erste Vierteljahrs-Abschluß der Einnahme der Bahn gab über 10,000 fl., der zweite über 15,000 und der dritte über 18,000 fl. Die Aktien, welche zu 100 ausgegeben wurden, stehen jetzt 323.

Stuttgart. Die von dem Könige ausgesetzten Jahrespreise zur Beförderung der Industrie haben auch in diesem Jahre mehreres Merkwürdige zu Tage gefördert. Um den mechanischen Preis traten sieben, um den chemischen Preis vier und um den landwirthschaftlichen Preis neun Bewerber auf. Von dem mechanischen Preise erhielten der Wagnermeister Haller in Hohenheim für seine Maschine zum Schneiden der Zapfen an die Speichen der Wagenräder, und der Mechanikus Klein in Cannstadt für seine Vorspinnmaschine, jeder 15 Dukaten. Dem Kaufmann Donner in Königsbronn wurde für seine Vorrichtung zur Anwendung des heißen Windes bei den Ziegelbrennereien mit namhafter Ersparung an Brennmaterial, und dem Professor Zenneck in Tübingen für den von ihm verbesserten Eudiometer der Preis von 15 Dukaten ertheilt.

Dresden. In den drei bedeutendsten Städten des Landes, Dresden, Leipzig und Chemnitz, hat in diesem Jahre die Baulust mit der Bevölkerung zugenommen. Hier, wo man jetzt volle 70,000 Seelen rechnet, erbaute man über 60 neue Häuser; in Chemnitz erhoben sich gegen 70, und hätte es nicht an Händen gefehlt, so würde man gegen 100 haben entstehen sehen.

— Die Eisenbahn von hier nach Leipzig ist in einer Strecke von 6 Stunden von Leipzig bis zur Mulde bei Wurzen so weit im Bau fortgerückt, daß man sich die Vollendung wahrscheinlich binnen einem halben Jahre versprechen darf, wenn der Winter die Arbeiten nicht gebieterisch unterbricht. Von dem Punkte aus, wo sie zwischen dem Halleschen und Grimmaischen Thore der Stadt Leipzig ausläuft, kann man stundenweit die gerade Linie verfolgen. Steigungen sind kaum bemerkbar und eine auffallende Krümmung bildet sich nur in der Nähe der Mulde, um einen rechtwinkligen Durchschnitt über den Fluß zu erhalten, der, etwas weiter hinauf, eine starke Beugung von Süden nach Westen macht, während die Bahn die Richtung von Westen nach Osten verfolgt. In 9 Bogen legt sich die schon vollendete Brücke der Eisenbahn über die Mulde, in einer Entfernung von ungefähr 10 Minuten von der Straßenbrücke, einem unvergeßlichen Denkmale des verstorbenen Königs Anton. Von da an durch den ganzen Thalgrund, der im Frühjahr meistens überschwemmt ist, zieht sich der hohe Damm der Eisenbahn, und wenn man nach Leipzig zurückkehrt, so kann man stundenweit darauf hinwandeln, ohne Unterbrechung, und da wo diese eintritt, sind wenigstens die Thore (Tunnels) für die Vicinal-Wege, welche die Bahn durchschneiden, schon völlig hergestellt. Diese Arbeiten sollen indessen nicht so viel Geld und Zeit kosten, als die Ausgrabungen, die an mehreren Stellen in ziemlicher Ausdehnung vorgenommen werden müssen, und noch nicht vollendet sind. Hier sieht man ein wahres Ameisen-

gewimmel von Arbeitern. So bald eine Strecke für die Bahn gewonnen ist, werden einstweilen Holzschienen gelegt, auf welchen die eisernen Räder der Wagen fortrollen, um die Erde wegzuschaffen. Der erste Dampfwagen, welcher den Namen Komet führt, ist von England abgegangen, und befindet sich in diesem Augenblicke ohne Zweifel auf der Elbe. Ein sehr erfahrener engl. Dampfwagenführer begleitet ihn, und wird ihn, nach Eröffnung der Bahn, nicht allein führen, sondern auch den Condukteuren der anderen Dampfwagen, von denen der zweite, der Blitz, in diesem Herbste ebenfalls noch hier eintreffen wird, in der von ihnen noch nicht geübten Führung der Dampfwagen, Unterricht geben. Personenwagen der verschiedenen Klassen sind in Liverpool, Brüssel und Nürnberg bestellt.

— Der neueste Dampfwagen der Baltimore- und Ohio-Eisenbahn, erfunden und gebaut von den Herren Gillingham und Winans in Baltimore, hat die Aufmerksamkeit aller Eisenbahngesellschaften auf sich gezogen. Er überwindet Steigungen von 1 auf 25 mit Leichtigkeit, obgleich mit verminderter Geschwindigkeit. Dieses außerordentliche Ergebniß, das die doppelte Kraft der besten jetzigen engl. Dampfwagen voraussetzt, wird durch verbesserte Dampferzeugungen (die Zahl der Röhren beträgt 400, während die engl. Maschinen selten mehr als 120 enthalten), durch einen vergrößerten Durchmesser der Cylinder und durch größeren Kolbenhub, so wie dadurch bewirkt, daß man die Dampfkraft auf beide Räderpaare wirken läßt. Das Direktorium der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Compagnie hat bereits zwei dieser verbesserten Dampfwagen bestellt.

Merseburg. In Dürrenberg ward am 15. Sept. die Tollwitz-Dürrenberger Eisenbahn, die erste in der preuß. Provinz Sachsen, feierlich eingeweiht. Diese Bahn erstreckt sich von der eine halbe Meile südöstlich von Dürrenberg liegenden Braunkohlengrube bei Tollwitz, längs der von Dürrenberg nach Leipzig führenden Chaussee, bis zu den Siedehäusern und den zur Formung der Kohlen bestimmten Plätzen auf der Saline selbst. Die Länge der Bahn, welche wegen örtlicher Beschaffenheit nicht überall in gerader Linie geführt werden konnte, beträgt 941,6 Ruthen, wovon 392 R. horizontal liegen, 550 R. ein Gefälle von $1/5$ bis $1\,9/10$ Zoll auf die Ruthe haben. Das auf den letzten 142 R. befindliche Gefälle von 16 Fuß 7,42 Zoll, machte einen bedeutenden Einschnitt in das Terrain nöthig, weßhalb die Bahn auf diese Länge in einer offenen, 618 Fuß langen Rösche und in einem 540 Fuß langen gewölbten Stollen geführt werden mußte. Gleich darauf läuft die Bahn über eine $458\frac{1}{2}$ Fuß lange massive Bogenbrücke, und endigt sich in zwei hölzernen, resp. 520 und 139 Fuß langen Brücken auf dem Aschenberge. Die Bahn bietet somit alle, bei einer solchen Anlage möglicherweise vorkommenden Fälle, als Aufstürzung von Dämmen, Einschnitte, Viadukte, unterirdische Gänge und Brücken dar, und ist deßhalb, ungeachtet ihrer im Vergleich mit anderen Bahnen geringen Länge, wohl geeignet, das allgemeine Interesse in Anspruch zu nehmen. Der Zweck der Bahn ist, der Saline das zur Salzfabrikation nöthige Brennmaterial von der Braunkohlengrube zu Tollwitz zuzuführen. Die Schienen bestehen, mit Ausnahme der Uebergänge, wo gewalztes Eisen auf Holz-Unterlagen angewendet ist, aus Gußeisen von 3 Fuß Länge, in der Mitte von $3\frac{1}{2}$ und an den Enden von 1,9 Zoll Höhe, und auf der oberen Fläche von $1\frac{1}{2}$ Zoll Breite. Auf den Dämmen ruhen die Schienen auf gußeisernen Lagern, die auf Fundamentsteine, vermittelst hölzerner Dobbel, befestigt sind. Die Spurweite ist $2\frac{1}{2}$ Fuß; die gußeisernen Räder sind auf der inwendigen Seite mit Spurkränzen versehen. Der Transport der Kohlen, von denen jährlich gegen 330,000 Tonnen à 4 Scheffel, theils in klarem, theils in geformtem Zustande, angefahren werden, geschieht durch drei Pferde, von

denen jedes 10 an einander gekoppelte Wagen, die mit ihrer Ladung gegen 150 Centner wiegen, zieht; das ist acht Mal so viel, als ein Pferd bisher auf dem chaussirten Wege zog.

Dessau. Der Bau der schönen Elbbrücke ist seiner Vollendung nahe, so daß man, sicherm Vernehmen nach, bis Ende dieses Jahres die Einweihung derselben festsetzen zu können glaubt. Unsere Stadt ist wieder durch ein neues Kunstwerk, einen schönen Springbrunnen, verschönert worden. Die Form desselben ist einfach, aber höchst geschmackvoll; ein 20 Fuß im Durchmesser haltendes kreisförmiges Becken von Sandstein, mit einer schönen Arabeske geziert, welche an einer Tafel von Marmor mit folgender vergoldeter Inschrift endet: „Diesen von Fürst Johann Georg II. 1682 angelegten Springbrunnen hat Herzog Leopold Friedrich neu erbaut.“ Das Ganze ist von dem talentvollen Hofbildhauer Schubert ausgeführt, so wie die 12 Fuß im Durchmesser haltende Schaale im Innern des Beckens, aus welcher das Wasser in einem Strahle emporspritzt, und das schöne Capitäl, auf welchem die Schaale ruht, nach Schubert's Modellen in Bronze gegossen sind. Schubert hat auch die Schnitz-Arbeiten im herzogl. Schlosse zu Köthen und in der neuen katholischen Kirche daselbst besorgt.

Berlin. Der Professor Rauch, dem die Ausführung eines Denkmals, welches in einem Standbilde Albrecht Dürer's besteht, von der Stadt Nürnberg übertragen wurde, hat das Thonmodell des Kunstwerks vollendet und in seinem Attelier öffentlich ausgestellt. Die Bildsäule, nachdem sie in Erz gegossen, bestimmt, den Marktplatz in Nürnberg zu zieren, ist in einem collossalen Maaßstabe mit einem Fleiße ausgeführt, der alle Werke dieses Meisters auszeichnet. Die durchaus ungezwungene Stellung Dürer's gewährt einen höchst imposanten Anblick, und wenn seine edlen Züge weniger den milden Ausdruck tragen, der aus den Gemälden spricht, welche wir von ihm besitzen, so blickt aus ihnen doch die Würde und das Selbstvertrauen, worauf der Künstler stolz seyn konnte. Die Sauberkeit, mit welcher die Kleidung bis auf die kleinsten Falten gearbeitet ist, darf nicht unbemerkt bleiben. Professor Rauch hat den Ertrag der Ausstellung dieses Kunstwerks den hiesigen Erwerbschulen bestimmt.

— Bei der dießjährigen Preisbewerbung der Zöglinge des königl. Gewerbe-Instituts wurden die Preise, wie folgt, zuerkannt: 1) Die silberne Denkmünze oder der erste Preis dem Maurer Crampe aus Stettin, sowohl in der beschreibenden Geometrie, als in der Statik und Mechanik; dem Bleicher Niedergassel aus Bielefeld in der Physik; dem Mechaniker Krüger aus Potsdam im Maschinenzeichnen; dem Rottebohm aus Wattenscheid für den Entwurf der Anlage einer Papier-Mühle, mit einer Maschine zur Verfertigung von endlosem Papier; dem Suermondt aus Utrecht im freien Handzeichnen. 2) Die eherne Denkmünze oder der zweite Preis dem Zimmermann Fischer aus Stettin in der Physik und Chemie; dem Maurer Wischer aus Stralsund im freien Handzeichnen; dem Mechaniker Hoffmann aus Liegnitz im Maschinenzeichnen; dem Mechaniker Kampmann aus Arnsberg im Modelliren und Bossiren.

Petersburg. Ueber die Eisenbahn von hier nach Zarskoje-Selo und Pawlowsk ist vor Kurzem der zweite Bericht des Herrn von Gerstner erschienen. Es sind seit dem ersten Berichte 19 Schiffe mit Schienen, Wagen und anderen Gegenständen, aus Belgien und England hier eingetroffen. Von den 70,000 Kubikfaden Erdarbeit sind nur noch 14,000 Kubikfaden herzustellen; mehrere Werste sind bereits mit Schienen belegt und die ganze Bahn von 3½ deutschen Meilen soll im November, also in etwa 7 Monaten nach dem Beginn des Baues, fertig seyn, und dann eröffnet werden, wenn nicht besonders ungünstige Witterung eintritt. Binnen Kurzem werden

zwei Dampfwagen auf der Eisenbahn im Gange seyn, indem Herr von Gerstner in seinem Berichte das ganze Publikum von St. Petersburg einlud, schon Ende September einer Wettfahrt derselben auf der Bahn beizuwohnen, um sich zu überzeugen, daß die Vergrößerung der Geleiseweite wesentlich dazu beitrage, die Leistungen der Eisenbahnen zu einer Vollkommenheit und Großartigkeit zu erheben, wovon bisher noch kein Beispiel vorhanden ist.

Köln. Eine Viertelstunde südlich von hier sieht man jetzt schon von Weitem den hohen Schornstein der unmittelbar am Rheinufer erbauten neuen Dampf-Schneidemühle des Herrn Boisserée. Die Dampfmaschine, ein sehr gelungenes Werk aus der „Guten-Hoffnungs-Hütte", hat nur einen Cylinder und niedern Druck mit Expansion, so daß die Kraft von 16 Pferden auf 21 gesteigert werden kann, und setzt, außer einer Fournier- und Scheibensäge, auf einmal 48 Sägen in Thätigkeit.

Brüssel. Herr Cockerill besitzt in Seraing bei Lüttich Kohlenwerke, Eisenschmelzwerke, Walzwerke für Blech, Stangeneisen und Bahnschienen und eine Maschinenfabrik; 2400 Arbeiter und 15 Dampfmaschinen, wovon eine die Kraft von 400 Pferden hat, betreiben dieses merkwürdige Etablissement. In Lüttich selbst besitzt Hr. C. eine Baumwollen-Spinnerei, mechanische Weberei, Kammgarn-Spinnerei und eine große Maschinenfabrik, wo für alle diese Fabrikzweige die Maschinen verfertigt werden; in Lüttich, Verviers und Aachen unterhält er Kammgarn-Spinnereien und Merino-Webereien; in Andennes, bei Namur, eine Cattundruckerei und eine Fabrik endlosen Papiers; in Kottbus eine Streichgarn-Spinnerei, in Stolberg ein Zinkwerk, in Przedborz (Polen) eine Tuch-Fabrik; in Barcelona eine Baumwollenspinnerei; in Surinam ein Depot von Zucker-Mühlen und Dampf-Maschinen, und außerdem werden von Hrn. C. gegenwärtig Dampf-Mühlen in Belgien, eine Dampf-Mühle in Algier und Flachs-Spinereien in Belgien, für Rechnung von Actien-Gesellschaften errichtet.

— Zwischen hier und Paris besteht jetzt eine Linie tragbarer Telegraphen, welche den ganzen Tag beschäftigt ist; des Morgens, um die Course der öffentlichen Fonds auf dem Caffeehause von Tortoni zu Paris, auf dem Brüsseler Lloyd und in der Gesellschaft Philotare zu Antwerpen auszuwechseln, und die wichtigen am vorigen Abend zur Absendung zu spät eingetroffenen Nachrichten, die Depeschen in Betreff der Nachrichten aus Paris, die Schwankungen der Börse mitzutheilen. Die Posten sind vollkommen vertheilt; jeder Angestellte hat seine Wohnung und nimmt seinen Apparat mit, der in einer großen weißen Fahne besteht, die er auf einem bestimmten Terrain aufpflanzt, und die seine Gegenwart anzeigt; mit einem Fernrohr bewaffnet, sieht er hierauf, ob die Correspondenz weiter eingerichtet ist; sobald er sich hiervon überzeugt hat, bereitet er 5 kleine, verschieden zugeschnittene, gelbe Fahnen zu, deren jede, nach ihrer Stellung, zwei Chiffern oder zwei Zeichen angiebt, welche Worte bedeuten. Die Combination ist sinnreich, aber, nach der Meinung von Kennern, unzureichend und erfordert zu viele Zeit. Indessen haben wir oft den Beweis erlangt, daß man ein in Paris am Nachmittage vorgefallenes oder bekannt gewordenes Ereigniß hier, in Brüssel, mit allen seinen Details vor Ablauf des Tages wußte. Der Erfolg hat die Erfinder ermuthigt; alle Posten für eine Zweig-Linie auf Calais sind bezeichnet, und man denkt, daß die schöne Jahreszeit gestatten wird, diese Linie durch mit sechs Correspondenz-Fahnen versehene Boote über die Meerenge bis nach London auszudehnen; von Calais wird eine Linie ihre Richtung nach Paris nehmen, und sich der bereits bestehenden anschließen, die sich bis zu den Pyrenäen verlängert und mehr als ein Mal zu Bör-

senspekulationen gedient hat. Andere Mitbewerber legen die letzte Hand an einen Tag- und Nacht-Telegraphen, dessen Posten sich, der Länge und Breite nach auf einem Umfange von 500 Metres frei bewegen werden, vorausgesetzt, daß ihr Auge geübt genug ist, um den Signalen zu folgen, und auf der Spitze der Stange, welche sie tragen, die sehr einfache Maschine gehörig zu handhaben, die augenblicklich die Fragmente, welche bestimmt sind die vollständigste Correspondenz zu bilden, in die Ferne bringen soll.

London. In einem Berichte des engeren Ausschusses des Unterhauses „zur Untersuchung des Zustandes der schönen Künste" sagt Herr Toplis, Direktor der großen Gewerbeschule in London, welche von 1100 Handwerkern besucht wird, bei Gelegenheit der Berichterstattung über die Gewerbschulen (Mechanics institutions): „Die gewöhnliche Unterrichts-Weise ist die, daß Vorlesungen gehalten werden, Classen errichtet sind, in denen Lehrer die Aufsicht führen, andere, wo gegenseitiger Unterricht ertheilt wird; daß Lesezimmer eingerichtet und Leihbibliotheken angelegt worden sind. In den Londoner Gewerbschulen werden, das ganze Jahr hindurch, zwei Mal in der Woche Vorträge gehalten. Die Curse sind kurz und darauf berechnet, die Fortschritte der Lernenden bei ihren eigenen Arbeiten durch die Anschaulichkeit zu beleben. Die eigentlichen Classen zerfallen in verschiedene Zweige, so daß in jeder Classe nur ein besonderer Gegenstand gelehrt wird. Die besonderen Zweige des Unterrichts, den die Lernenden genießen wollen, werden von ihnen selbst bestimmt, und aus dieser Wahl kann man die Bedürfnisse erkennen, welche der größere Theil derselben in dieser Hinsicht hat. Sie lernen hier die Anfangsgründe der Mechanik und Chemie und die des Zeichnens. Schon jetzt hat man viele Beispiele von jungen Leuten, deren durch den Unterricht entwickelte Talente sie in der bürgerlichen Gesellschaft höher gestellt, und somit das System, das sie hervorgerufen, gerechtfertigt haben. Die Leute müssen die Classe verlassen, nachdem sie eine bestimmte Zahl von Vorlesungen gehört, um Andern Platz zu machen. Es giebt allein 5 Classen von Zeichnenschulen.

— Für die tiefste Kohlengrube in England hält man die bei Monkwearmouth, welche im November 1834 gegen 264 Faden oder 1584 Fuß tief unter dem Meere befunden worden und seitdem noch mehr vertieft ist. Der Wärmegrad in derselben war 71° 2′ (Fahrh.) und stieg mitunter auf 79, wobei es den Grubenarbeitern schwer fiel, länger als 6 Stunden zu arbeiten. Zu dieser Unbequemlichkeit kam eine Art Fliegen, gegen einen Zoll lang, welche durch ihren Biß Menschen und Pferden beschwerlich fällt.

Paris. Nachdem der Obelisk von Luxor in seinem Lichterschiffe (allège) an dem Ufer der Seine bereit lag, begann der Ingenieur Lebas den Marsch des ungeheuren Blocks, den Quai-Niedergang an der Brücke Louis XV. bis zum Platzhorizonte durch ein Ziehungs-Geräth, welches die Basis des Blocks nach der Magdalenenkirche und dem ihm bestimmten Fußgestelle zuwendete. Diese Ziehungsmaschine bestand in einer Schiffswinde, welche den Obelisk auf einer hölzernen Bahn die Uferrampe emporzog. Sodann wurde von dem Ufer an bis zu dem Mittelpunkte des Platzes eine steinerne wenig gesenkte Mauer errichtet, auf welcher der Monolith durch eine Art hölzerner Rollwagen von mehreren Schiffswinden, mit mathematischer Genauigkeit, nach der wohlgeleiteten Anordnung des Ingenieur Lebas, gelagert wurde. Der amtliche Bericht an den Minister des Unterrichts, welcher in den Archiven aufbewahrt werden, und wahrscheinlich zu einem ausführlichen Werke Veranlassung geben wird, sagt: le monolithe a donc été posé sur son bord de pente avec une précision mathématique. Um nun den Monolith auf der Basis

des ihm bestimmten Fußgestelles zu errichten, mußte derselbe auf der steinernen Mauer, in der Kunstsprache viaduc genannt, emporgleiten, und zwar auf dem hölzernen Wagengestelle, dessen untere Fläche dem gesenkten Mauerwege parallel laufend, die obere aber der Art ist, daß die Achse der Luxor-Nadel sich horizontal befindet, so daß der Block bis zur Ankunft auf dem höchsten Punkte der Mauer stets horizontal vorwärts schritt. Der höchste Punkt der Mauerbahn war auch zugleich das Niveau des Fußgestells, und hier begann das Schwierigste von der ganzen Operation, schwieriger selbst als die Einschiffung des Denkmals im Nil. Es handelte sich nämlich darum, seiner Spitze einen Viertelkreis der Vertikallinie vollbringen zu lassen. Demzufolge hatte man vor dem Fußgestelle auf dem Gipfel der gesenkten Mauer ein bewegliches Gerüst, aus zehn Masten oder Kegeln von 64 bis 65 Fuß Höhe und 18 Zoll Durchmesser, errichtet. Diese Masten waren in zwei Bündel, jeder von 5 Masten, unten auf einer gewaltigen Holzfläche, die ebenfalls fallbrettartig eingerichtet, befestigt. Die Spitzen der zehn Masten sind durch zwei Holzblöcke vereinigt, welche sie fast umschlingen. Nach der Magdalenenkirche zu, vor dem Fußgestell, hatte der Mechanikus Cavé eine Dampfmaschine von 40 Pferdekraft eingerichtet, welche mit Hülfe mehrerer Schiffswinden, die sie in Bewegung setzte, jene Ziehung bewerkstelligen, und deren Schnelligkeit 4 Fuß 7 Zoll in einer Minute seyn sollte, eine, im Vergleich zu dem in Thätigkeit gesetzten Blocke, sehr bedeutende. Tauwerk und Zugwinden vervollständigten die Ziehung. Die Taue wurden zuerst an der Spitze des Obelisken kreuzweis, sodann an der Spitze der zehn Masten und endlich an den Schiffswinden der Dampfmaschine befestigt. Die in Bewegung gesetzte Maschine zog sodann die zehn Masten des beweglichen Gerüstes an sich, welche nach und nach auch den Monolith nach sich zogen, indem sie ihm den richtigen Viertelkreis vollenden ließen. Man hat die Spitze des Obelisken modellirt, um demselben eine bronzene Bedeckung zu geben. Um bei dieser merkwürdigen Aufrichtung das Fußgestell selbst vor zu starker Pressung, und vielleicht gar vor dem Umsturze wegen des gegen dasselbe drückenden Gewichts zu bewahren, hat man es mit einer hölzernen Umfassung gesichert, deren Theile wieder in einem Mauerwerke befestigt waren, welches letztere wieder durch bedeutend tief in den Erdboden eingetriebene Pfeiler geschützt wurde. — Die Kosten der Aufrichtung des Obelisken belaufen sich vertragsmäßig auf 150,000 Fr. Die Regierung hat außerdem den Contrahenten die erforderlichen Taue und Winden geliehen.

— So herrlich und harmonisch das Aeußere der noch im Bau begriffenen Magdalenenkirche dasteht, so sehen wir das Innere als verfehlt getadelt: der Künstler sagt hier, wenn etwas in schlechtem Geschmacke gearbeitet ist, c'est malheureux, was bezeichnen soll, es sey kunstwidrig. Das Innere der Magdalenenkirche ist aber wirklich unglücklich verziert. Zuerst sind die drei runden Kuppeln, welche die Decke bilden, ohne Effekt, und unterbrechen den grandiosen Raum; zweitens sind die Säulenordnungen ohne Größe, und die zwischenliegenden altrömischen, welche nach vielen italienischen Bauten copirt, aber ungeschickt einverleibt worden sind, von unterbrechender, winkelbildender und unruhiger Wirkung. Die zahlreichen Marmortäfelchen und mosaikartigen Verzierungen längs den Wänden werden prächtig, aber wenig rein genannt werden können; die Rosetten an den drei Kuppeln, Gold mit Roth und Blau gemalt, sind glanzvoll, reich, aber nicht schön, sondern sogar überladen. Von den Malereien kann man noch nicht urtheilen, da die Gerüste davor sind, und Herr Ziegler ungern zu sich hinaufsteigen sieht. Es giebt nur eine Stimme über das Prunkvolle des Baues, aber auch nur eine über das Geschmacklose.

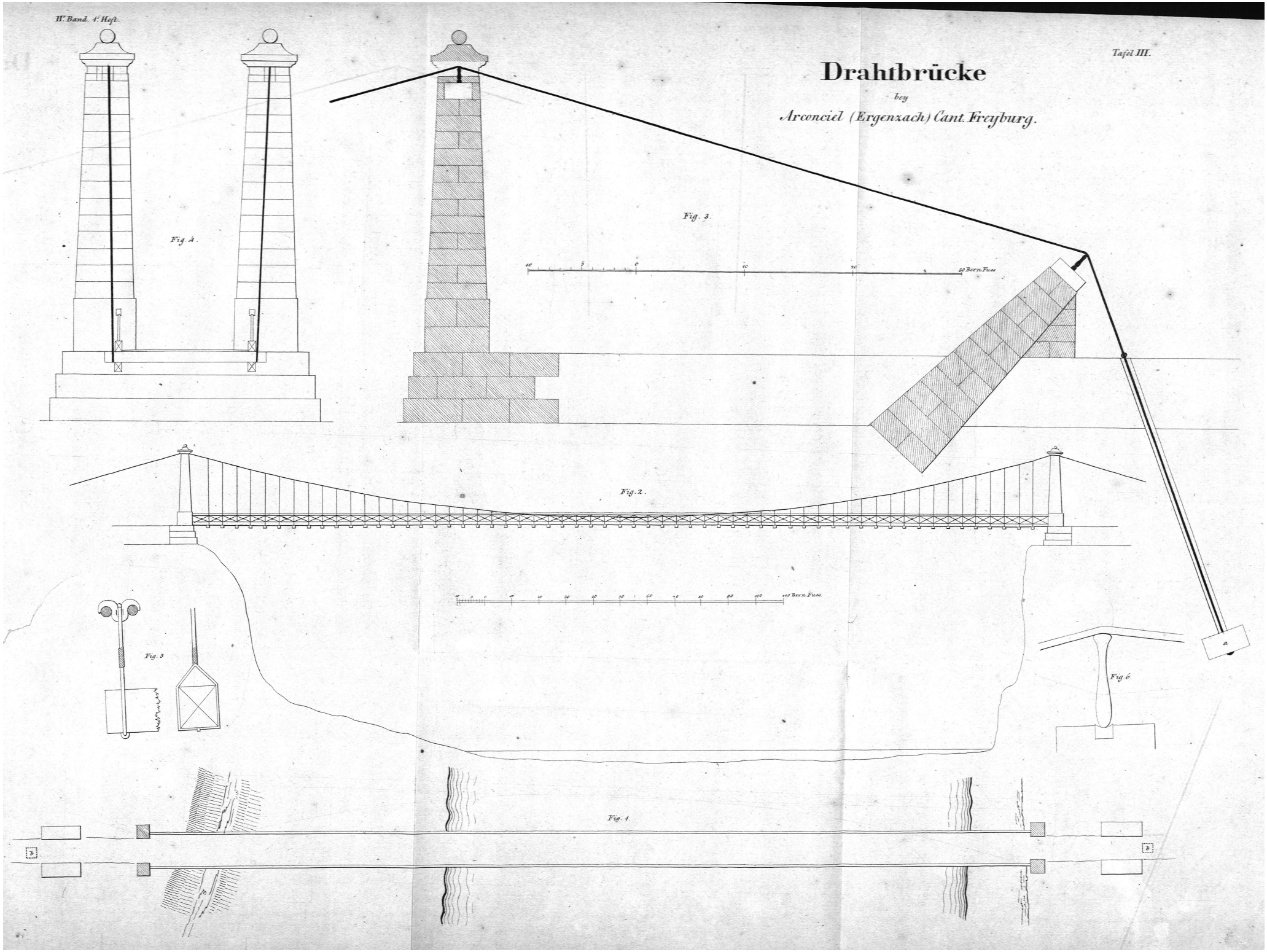
Man hat durch Reichthum den Mangel an Genialität ersetzen wollen, als ob dieß je möglich wäre!

Rom. Schillers Monument von Thorwaldsen ist nunmehr in des Letzteren Werkstätte zur Schau ausgestellt, nachdem der Künstler noch in Gyps die letzte Hand daran gelegt. Wenn man Thorwaldsen's Reiterstatue, der Kurfürst Maximilian I. von Bayern, in München mit so vielem Beifalle aufgenommen hat, so steht zu erwarten, daß auch dieses Werk, wofür alle Welt seine Theilnahme kund gab, mit großem Beifalle begrüßt wird, da der Künstler dasselbe mit großer Liebe vollendete. Wenn man die Worte eines bekannten Künstlers anführen darf, der sich äußerte: Thorwaldsen habe sich in Schillers Statue selber ein Monument errichtet, so glauben wir, daß er nicht zu viel gesagt. Der Kopf ist nach Dannecker's bekannter Büste, und der Ausdruck, den Thorwaldsen in Schillers Gesicht gelegt, ist, wie er nachdenkend im Leben irgend einen großen Gedanken faßte, ihn poetisch einkleidete und in schönen Formen der Welt übergab, damit die Zeitgenossen als die Nachkommen noch viele Jahrhunderte begeistert und zur Ausübung der Tugend ermuntert werden. Schiller gehört dem gesammten Vaterlande an, und die Errichtung eines Monuments kommt allen denen zu, welche ihre Dankbarkeit aus Nähe und Ferne einschickten. — Zu der Stellung der Figur kann ich nur noch sagen: sie ist großartig, muß aber in Metall einen weit besseren und lebendigeren Eindruck machen, als in dem todtscheinenden Gyps. — Ein von der Akademie in Copenhagen pensionirter Architekt, Herr Bindesböll, hat zwei Risse zu einem Fußgestell für die Statue von Schiller gezeichnet und nach Stuttgart geschickt. Die drei Basreliefs zur Verzierung des Piedestals will der Künstler noch mehr ausführen, da er früher unentschlossen war, ob sie in Erz gegossen oder in Marmor gemacht werden sollten. Er hat sich, da man ihm ganz die Wahl überlassen, für den Guß erklärt. Das erste Basrelief stellt den Genius der Poesie mit ausgebreiteten Flügeln, die Lyra spielend, den Blick nach oben gerichtet, schwebend dar; das zweite, die Victoria, mit dem Palmzweige in der Rechten und in der Linken den Lorbeerkranz. Das dritte Basrelief, die tragische Muse und die der Geschichte, schweben zu beiden Seiten der Weltkugel, auf welcher der Name Schiller geschrieben ist; über dieser ist der glückliche Stern des Dichters, in Form eines Kometen, versinnlicht; unter der Kugel schwebt der Adler mit den Werken des Dichters, eine Rolle in den Klauen haltend, aufwärts. Ganz unten sieht man die beiden Zeichen des Thierkreises, den Scorpion und den Stier, die beiden Monate bezeichnend, in welchen der Dichter zuerst das Licht der Welt sah, und starb.

— Man hat hier bei dem Legen der Fundamente zu einem, in der Nähe des Forums Trajans liegenden und an den Valentinischen Palast stoßenden Hause, großartige Ueberreste des vom Kaiser Adrian zu Ehren Trajans errichteten prachtvollen Tempels entdeckt. Diese bestehen aus einem schönen Theile des Treppengebäudes des Tempels und aus drei grauen Granitblöcken, welche zu den die Front einst zierenden Säulen gehörten. Ein anderer Block von 25 Palmen Länge ist bereits sorgfältig in das Innere der Ringmauer des trajan. Forums geschafft worden, wohin man die übrigen gleichfalls transportiren wird.

Amerika. In den Vereinigten Staaten ist ein riesiges Eisenbahnprojekt im Werke, und die Unterzeichnungen dazu sind beinahe vollendet. Man will nämlich eine Bahn von Brunswick-Harbour an der georgischen Küste nach Apulachicola-River in Florida anlegen. Auf diese Weise würde man 12 bis 1400 Meilen gefährlicher Schiffahrt ersparen, und Neworleans von Newyork aus in 6 Tagen erreichen können.

Drahtbrücke

bey

Arconciel (Ergenzach) Cant. Freyburg.