Zeitschrift: Zeitschrift über das gesamte Bauwesen

Band: 3 (1839)

Heft: 7

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. Unsere öffentlichen und Privatbauten nähern sich mit dem Ausgang der dießjährigen Bauzeit ihrer Vollendung, obschon wir hin und wieder noch kleinere Gebäude sehen, die erst bis zum Stockwerk gediehen sind, und deren Bedeckung kaum mehr möglich seyn möchte. Der Einweihung der Münsterbrücke folgten schnell auf einander noch zwei Baufeste, die Einweihung der neuen Blinden- und Taubstummen-Anstalt, und diejenige des neuen Postgebäudes. Die Blinden- und Taubstummen-Anstalt hat, wie wir schon früher meldeten, eine der schönsten, wenn nicht die schönste, Lage um Zürich, auf der Stelle des ehemaligen Kronenthores. Eine 9½′ hohe Terrasse, welche in der Mitte von der Straße aus den Eingang in die Kellerräume, Küche, Heizungen ꝛc. darbietet, umgibt das ganze Gebäude und hebt dasselbe mit seiner Hauptfaçade auf eine sehr vortheilhafte Weise heraus, so wie sie den in der Anstalt befindlichen Zöglingen einen sehr zweckmäßigen, unter beständiger Aufsicht der Lehrer stehenden, Spielplatz gewährt. Das Gebäude selbst, mit einer Länge von 110 Fuß, einer Breite von 55 Fuß und einer Höhe von 25½ Fuß bis zum Dachgesims, hat zwei um einige Fuß hervorstehende Flügel an den Ecken, zwischen welchen und dem mittleren Gebäudetheile wir ungern irgend ein Verhältniß vermissen, wodurch die Hauptfaçade nicht wenig gewonnen haben würde, so wie wir es ebenfalls gern gesehen hätten, wenn die im Pilasterstyle recht gut gehaltenen Flügel in ihren Höhendimensionen sich vom mittleren, gegen jene offenbar zu kahl stylisirten Gebäudetheile, unterschieden hätten, und so eine nicht harmonirende Eintönigkeit des Haupttheiles vermieden worden wäre, welcher die im Verhältniß zur Länge zu geringe Höhe desselben keineswegs vortheilhaft ist. Deßgleichen will uns die allerdings sehr zweckmäßige Ueberdeckung des Haupteingangs, mit zwei Anten und zwei jonischen Säulen dazwischen, theils wegen ihres zu geringen Verhältnisses zum Ganzen, theils auch wegen ihrer übrigen Stylisirung nicht recht harmonisch mit der ganzen Hauptfaçade erscheinen, und würde uns eine einfache Pfeilerstellung, in noch einmal so großer Längendimension, dem Styl des Ganzen und dem Totaleindruck weit anpassender vorkommen. An der hintern Façade, wo der mittlere Haupttheil mit zwei übereinanderstehenden, auf Pfeilern ruhenden, bedeckten Altanen, sich vortheilhaft gegen die Seitenflügel hervorhebt, sind jene gerügten Mängel vermieden, wie uns überhaupt diese Façade besser gefällt als die vordere, obschon sie ebenfalls der, bei jeder schönen Façade als erste Bedingung feststehenden, Verhältnisse der verschiedenen Façadentheile unter sich ermangelt. Treten wir indessen in das Innere des Gebäudes, so finden wir nicht allein eine sehr zweckmäßige, wohlgeordnete Eintheilung der verschiedenen erforderlichen Zimmer und Säle, sondern auch eine kluge Benutzung des vorhandenen Raumes und strenge Absonderung der männlichen und weiblichen Zöglinge. Das ganze Gebäude wird, mit Ausnahme des Krankenzimmers, durch zwei im Souterrain befindliche Luftöfen geheizt. Der Plan ist vom Architekt Herrn Zeugheer von Zürich entworfen, unter dessen Aufsicht auch die Ausführung des Baues vollführt wurde. Mittelst 281 Aktien, jede zu 100 fl., wurden die Baukosten bestritten.

Einem großen Bedürfnisse wurde durch das neue Postgebäude, zur Zeit das schönste und größte in der Schweiz, abgeholfen, indem die halsbrechende Lage des alten Postgebäudes den täglich ankommenden und abgehenden 30 vier- und fünfspännigen Postwagen schon längst ein Unglück drohte. An einem großen Platze, dem Neumarkte, und an einer 35 Fuß breiten Straße,

dehnt sich das neue Postgebäude in einer Länge von 264 Fuß und einer Breite von 246½ Fuß aus, einen großen Hof einschließend, der auf drei Seiten mit Wagenremisen, auf der Hauptseite aber mit dem Administrations-Gebäude umgeben ist. Die Hauptfaçade wird durch drei Gebäudetheile, zwei vorstehende Flügel- und ein Mittelgebäude gebildet; jeder Flügel hat 50′ Breite und 61 Fuß Länge, der mittlere Theil 146½ Fuß Länge und 44′ Breite. Das ganze Gebäude besteht in einem Rez de Chaussée und einer Etage. Der Hof hat eine Länge von 155′ und eine Breite von 115′, und wird von den Remisengebäuden in 35′ Breite umgeben. Eine, wie es uns scheint, zu wenig breite Einfahrt theilt das Administrationsgebäude in zwei Abtheilungen, deren linke Seite die Säle und Büreau's für Postwagen-Expedition und Distribution, die rechte aber für Briefpost-Expedition und Distribution enthalten. Die Flügelgebäude sind mit durch Säulen unterstützten Altanen verziert, unter deren Schutz Briefe und Packete abgegeben und angenommen werden. Das Stockwerk ist für Wohnungen des Directors und Kassiers bestimmt; die Mitte des Hauptgebäudes wird durch einen Sitzungssaal für die Postdirection eingenommen. Zu beiden Seiten der Einfahrt befinden sich Säulenhallen von 12 Fuß Breite, wo die Passagiere bequem aus- und einsteigen, und die Poststücke auf- und abgeladen werden können, zu welchem Behuf uns ein Einfahrts- und ein Abfahrtsthor bei weitem zweckmäßiger erschienen wäre. Den großen Hof umgibt eine Säulenhalle, hinter welcher die Remisen mit einem Flächeninhalt von 15,100 □Fuß befindlich sind; bequeme und nichtshindernde Thüren, auf Eisenbahnen laufend, machen den Beschluß derselben aus. Große Dachräume über den Remisen dienen zum Aufbewahren von Schlitten, Wagenkasten und jeder Art von Postwagenbedürfnissen. Die Mitte des Hofes erhält einen großen Brunnen, der zugleich die zwei daneben sich befindenden Wagenschwemmen mit Wasser versieht. Unterirdische, geräumige Kloaken führen die Unreinigkeiten ab. — Das ganze Gebäude ist sowohl in seiner inneren Construction als der äußeren Stylisirung ein vollkommen gelungenes Werk zu nennen, und wenn wir an dem ernsten, soliden Baustyl der Hauptfaçade etwas auszusetzen hätten, so wäre es einzig und allein die Stellung der gekuppelten Säulen an beiden Seitenflügeln, da wir stets der Meinung sind und bleiben, daß eine Säule, bei gehörigem Verhältniß, weit besser die Stelle der gekuppelten vertritt, und daß der Charakter des Ganzen durch Vereinfachung nur gewinnen kann. — Den sehr gelungenen Plan und die Ausführung dieses Gebäudes verdanken wir dem Architekt Herrn Conrad Stadler von Zürich, welcher sich im neuen Postgebäude ein nicht leicht vergängliches Denkmal gesetzt hat.

Canton Aargau. Die steile Hauptstraße in Brugg ist mit großen Kosten ebener gelegt worden, und man sieht nun ohne Schrecken Last- und Postwagen unser Städtchen passiren. Dagegen scheint man es hier, so wie in Lenzburg, Mellingen und anderen Städten unsers Cantons, noch sehr mit den engen und niedrigen Stadtthoren zu halten, und eine Rasirung derselben, nachdem die Thorflügel längst ausgehoben sind, nicht für nöthig zu erachten, obgleich jeder Post- und Frachtwagen oben anzustoßen befürchten muß und auch wirklich anstößt. Werden diese mit unförmlichen Thürmen versehene Thore von den Löbl. Stadträthen wirklich als eine Zierde oder als Stadtqualification, oder gar als Vertheidigungsanstalt betrachtet, das wissen wir nicht, verweisen indessen auf die Städte Zürich, Winterthur, St. Gallen u. a. m.

Solothurn. Seit einem Jahre hat sich hier ein Actienverein gebildet, einen hydraulischen Kalk zu verfertigen. Nach vielfachen Untersuchungen des Jurafelsens in seinen ver-

schiedenen Schichten ist es endlich gelungen, einen Cement zu gewinnen, welcher den baierschen übertrifft, und dem russischen gleich kommt. Da dieser Kalk so hart wie Gestein wird, und sowohl den athmosphärischen als den Wassereinwirkungen widersteht, so ist derselbe für Bauten, zumal in unserer Gegend, von außerordentlichem Interesse. Um den Gebrauch dieses Cements dem Publicum zu erleichtern, so werden vom Actienverein Bargezi und Comp. auf frankirte Briefe unentgeldliche Muster zugesandt.

Basel. Ende Octobers fand hierselbst die Versammlung des Ausschusses der Basel-Züricher-Eisenbahn Statt. Es wurden dem Comite die sämmtlichen durch den Ingenieur Locke aus England geprüften Vorarbeiten verdankt und dieselben genehmigt, so wie der Auftrag ertheilt, mit den betreffenden Cantonsregierungen über die Expropriation, die Post- und Zoll-Regale zu unterhandeln, die Bahnstrecke von Zürich bis Baden, so wie den Aarübergang speciell zu studiren, um der Generalversammlung in den nächsten Monaten die Arbeiten vorlegen, und die Ermächtigung zum Anfange der Arbeit auf der Bahnstrecke von Zürich bis Baden (4 Stunden) einholen zu können. Die vorgelegene Frequenz zwischen Zürich und Basel, besonders aber zwischen Zürich und Baden, berechtigt zu den vortheilhaftesten Hoffnungen einer gut rentirenden Eisenbahn. Man kann die sich dahin bewegende Personenzahl dannzumal auf 500,000 (circa 2⅓ mehr als dato) gewiß annehmen, theils der Neuheit wegen, theils der Nähe der Cantone St. Gallen, Thurgau, Glarus, Schwyz, welche zum Theil durch die Dampfschifffahrt jetzt schon über Zürich die nächste und schnellste Route haben. 100,000 à 10 Bz., 200,000 à 6 Bz. und 200,000 à 4 Bz. pro 3. Platz gibt eine Summe, welche Zinsen und Unkosten hoch übersteigt. Auf Grundlage der Annahmen des Hrn. Locke würden sich die Kosten einer Eisenbahn auf der ganzen Route von Zürich bis Basel (20 Stunden) belaufen: für eine Doppelbahn auf 17,543,650 franz. Franken; für eine einfache Bahn mit geeigneten Ausweichplätzen, wobei aber der Güterankauf für eine später auszuführende Doppelbahn in Anschlag gebracht ist, auf 12,547,200 franz. Franken. Die schweizerische Wegstunde, zu 16,000 Fuß oder zu 4800 franz. Metres, kommt demnach für eine Doppelbahn auf 877,182, für eine einfache Bahn auf 627,360 franz. Franken zu stehen, während die Wegstunde der badischen Eisenbahn für eine Doppelbahn auf 641,065, für eine einfache auf 404,112 franz. Franken zu stehen kommt.

Die Frequenz würde sich nach genauer Beobachtung der Post- und Zollregister ergeben, wie folgt:

A. Ganze Route. — Reisende zu Fuß	. . . . .	73,620
„ zu Pferd	. . . . .	400
„ in Gefährten mit Inbegriff der Posten		84,801
	Summa	158,821

oder in runder Summe gegenwärtig 160,000 Reisende.

B. Nach den Zollregistern. — Güter und Vieh	. .	375,467 Centner
Nach den Frequenz-Tabellen, wenn man auf ein Zugthier 15 Centner Ladung rechnet	. . . .	640,245 „

Auf diese Data hin, ohne Berechnung der vermehrten Frequenz, nach Analogie der Betriebskosten auf andern bekannten Bahnen, und mit Berechnung der Capitalanlage für die einfache Bahn, gibt der approximative Ueberschlag eine Brutto-Einnahme von 1,400,000 franz. Frkn., — Betriebskosten 478,000 franz. Frkn., und es blieben demnach für die Verzinsung des Anlagecapitals

für die einfache Bahn, von 12½ Mill. franz. Frkn., doch ohne Abzug für den Reservefond, übrig circa 922,000 franz. Frkn. — Wir wünschen nichts mehr, als daß, bei so offenbar vortheilhaften Aussichten, die General- und Specialversammlungen und Berathungen endlich einmal ihr begonnenes Werk mit dem Anfang der Arbeiten krönen und sich durch unbedeutende Hindernisse und Raisonnements nicht mehr abschrecken lassen mögen, weil durch Verzögerung das große Unternehmen beim Publicum nur in Mißcredit gerathen kann.

St. Gallen. Die Stadt hat den Bau eines neuen Bürger-Spitals, als Armen-, Kranken- und Versorgungsanstalt, beschlossen, und ist zu diesem Behufe eine Einladung an in- und auswärtige Architekten, nebst dem Programm, ergangen, welches wir am Schlusse dieses Heftes, auf den Wunsch des Verwaltungsrathes der Stadt St. Gallen, unsern Lesern, mit der Bitte um zahlreiche Concurrenz, mitzutheilen nicht ermangeln.

Canton Glarus. Endlich werden wir wohl genug der Beweise haben, wie schlecht für Straßen- und Brückenbauten das Gantsystem ist, wo jeder Unfähige sich als Baumeister herausstellt und Sachkundige durch das Herabdrücken der Bausumme verdrängt. Die löbliche Straßencommission hat endlich gefunden, es sey an der Zeit, diesem Unwesen abzuhelfen, und beschloß vor einiger Zeit, keine Bauten mehr absteigern zu lassen, sondern durch freie Concurrenz an einen Sachverständigen in Accord zu übergeben. Bis aber so viele Beweise von schlechten Bauten und Betrügereien des größeren Theils der Accordübernehmer auch dem Befangensten die Augen öffneten, konnte freilich die Commission nicht daran denken, das Gantsystem abzuschaffen, denn das Geschrei der Unverständigen, „sie hätten nicht mehr das Recht, nach Belieben aus dem Landesseckel zu zehren," hatte sich zu weit verbreitet. Der größte in die Augen springende Beweis, wie schlecht es ist, an Unkundige Bauten zur Ausführung übergeben zu müssen, liefert die am 6. October bei Hätzingen eingestürzte Brücke. Herr Straßeninspector Merian verfertigte den Plan und die Bauvorschriften schon zu Ende 1836, und berechnete die Baukosten auf fl. 7120; an der Absteigerung im Februar 1837 fanden die Absteigerer dieses zu viel und steigerten fl. 2380 herab, so daß sie siegreich mit fl. 4740 (⅔ des Anschlages) heimzogen. Die Arbeiten hätten gleich nach der Gant begonnen und bis Mai 1838 fertig seyn sollen; allein die Commission brachte sie bis zum Herbst nicht dazu, bis endlich Herr Straßeninspector Wild ins Land kam und die Widerlager der Brücke um das Doppelte verstärkte, und ihnen für diese Mehrarbeit bei der Commission fl. 500 auswirkte. Die Arbeiten wurden begonnen, allein nicht betrieben; man verlangte, daß sie einen Baukundigen als Werkführer anstellen sollten, unter der Androhung, man werde den Bau auf ihre Kosten ausführen lassen; ersteres geschah nicht, der Straßeninspector ließ daher den Hrn. Baumeister Staub, bekannt als ein geschickter Mann, von Zürich kommen, um demselben den Bau zu übergeben; dieser kam und erklärte, den Bau um den Kostenanschlag (fl. 7120) zu übernehmen und für denselben zu garantiren. Als dieses den Uebernehmern eröffnet wurde, erhoben sie ein Geschrei über verlorne Zeit und gehabte Unkosten, und versprachen, der Commission sogleich einen Sachkundigen an die Hand zu geben; sie nannten den Namen dieses Sachkundigen, und der Inspector, der hinter diesem keine Garantie fand, wollte einen andern; allein die Uebernehmer behaupteten, daß, wenn die Commission zufrieden sey, der Inspector hiezu nichts zu sagen habe. Der Werkführer kam und die Commission nahm ihn an und glaubte genug Garantie zu haben, weil dieser derselbe ist, der die Brücke in Netstall erbaut hatte. Die Arbeiten wurden betrieben und zwar auf eine Weise, welche die Unhaltbarkeit des Baues

zum Voraus einsehen ließ. Der Straßeninspector, des Mahnens und Streitens müde, erklärte der Straßencommission verwichenes Frühjahr zu Protocoll, daß er sich aller Verantwortlichkeit entschlage, indem die Brücke, wenn sie so bearbeitet werde, zusammenstürzen müsse, und verlangte eine Expertenuntersuchung und Entziehung der Arbeit. Experten zu berufen, wurde nicht für nöthig erachtet, dagegen wurden sogleich drei Mitglieder der Commission abgeordnet, welche die Arbeiten untersuchten. Der Straßeninspector verlangte Schleifung der Arbeiten, man beschloß, dieselben auszubessern und nahm das Versprechen sowohl vom sogenannten Werkführer, als von den Unternehmern, daß sie sich nun allen Anordnungen des Inspectors unweigerlich unterziehen, ansonsten die Arbeit ihnen weggenommen werden müßte; auch wurde zugleich ein in der Nähe der Brücke wohnendes Mitglied der Commission aufgefordert, den Inspector zu unterstützen und zu wachen, daß die Arbeiten nach Vorschrift gemacht werden. Die Arbeiten wurden weiter fortgesetzt, die früheren nicht ausgebessert und noch schlechter betrieben; so oft der Inspector tadelte und ihnen versicherte, die Brücke könne bei solcher Arbeit nicht halten, so gaben sie, statt die Arbeit besser zu machen, jederzeit zur Antwort, dessen soll er sich nicht kümmern, stürze sie ein, so gehe es auf ihre Rechnung u. s. w. Als der Inspector sich endlich allen Beleidigungen ausgesetzt sah, und sich einige Mal, um nicht ihre kräftige Ueberlegenheit zu fühlen, entfernen mußte, so erklärte er, daß er sich der Aufsicht gänzlich entziehe. Dieses geschah, und die Brücke liegt im Fluß.

Canton Wallis. Wie in den meisten Cantonen der Schweiz das Bauwesen in neuester Zeit einen nicht geringen Aufschwung durch das Gedeihen und die Blüthe des Handels und der Industrie gewonnen hat, so beginnt auch in der Hauptstadt des Cantons Wallis, Sion, ein neues, reges Leben im Bauwesen, das um so erfreulicher erscheint, da bisher der Hochbau hierselbst noch auf einer niedrigen Stufe der Ausbildung stand, wogegen die neuesten Bauten das Bestreben nach etwas Gediegenem an den Tag legen. Unter den in Ausführung begriffenen Hochbauten steht diejenige des bischöflichen Palastes in Sion nicht allein hinsichtlich seiner Größe, sondern auch in ästhetischer Hinsicht oben an. Die Lage des Gebäudes, auf einem ganz freien Platze vor der Stadt, der Cathedrale gerade gegenüber, ist eine der schönsten und malerischsten, die es geben kann, wie überhaupt Sion, in der Mitte seiner auf hohen Felsen gelegenen Schlösser Majoria, Tourbillon und Valeria, sich durch seine schöne Lage auszeichnet. Eine 204 Fuß lange Terrasse bietet dem Hauptgebäude nach Westen einen sehr schönen Vorplatz zu Gartenanlagen, Spatziergängen ꝛc. dar, welcher an der südlichen und nördlichen Seite durch zwei in Arcaden construirte kleinere Gebäude, eine Wagenremise und eine Weinkelter begrenzt wird. Der Palast selbst steht in der Mitte dieses Platzes und hat eine Länge von 120 Fuß, eine Breite von 54 Fuß und eine Höhe von 40 Fuß bis zum Dache. Zwei übereinander gewölbte Keller von bedeutenden Dimensionen dehnen sich durch das ganze Gebäude aus, und ein Erdgeschoß nebst zwei Stockwerken enthalten die Wohnräume des Bischofs, die Speise-, Audienz- und Gerichtssäle, eine Hauscapelle und die nöthigen Zimmer für Gäste und die Dienerschaft des Hauses. Die Hauptfaçade wird von 6 jonischen, 22′ hohen Säulen von grauem Marmor geziert, welche eine gedeckte Altane bilden und auf dorischen Pfeilern ruhen; alle Gesimse, Fenstergewände ꝛc. werden vom gleichen Marmor construirt; die Façade gegen die Cathedrale ist dieser letzteren entsprechend stylisirt. Die Pläne zu diesem Palaste sind vom Architekt Herrn von Ehrenberg in Zürich angefertigt, welcher auch die Ausführung des Baues leitet. — Ein neues

Cantonal-Zuchthaus auf den Ruinen des Schlosses Majoria, ein neues Regierungsgebäude, ein Seminar und mehrere andere Bauten, welche der Stadt Sion zur Zierde gereichen werden, stehen für die nächste Zukunft bevor.

Wien. Unser ehrwürdiger Riese, der Thurm zu St. Stephan, gebeugt durch ein mehr als 700jähriges Alter, scheint, trotz seiner bedeutenden Ausbesserung im Jahre 1812, ernste Besorgnisse zu erregen. Man hat seine Grundfeste umzäunt, und errichtet Gerüste bis zur Spitze hinauf, um durch eine Commission von Kunstverständigen die genaueste Prüfung deßhalb vorzunehmen.

München. Die Säle der Kunstausstellung wurden am 12. October eröffnet, und waren dem Publicum 4 Wochen lang zugänglich. Der Catalog zählt 284 Nummern. Unter den architektonischen Zeichnungen betrachtete man mit Aufmerksamkeit die Pläne des Prof. Roesner in Wien, zu einer Basilica im alten, und die einer neuen im späteren Style. Außerdem hat die monumentale Baukunst wenig Theilnahme unter den Architekten gefunden, und Mauthen, Landhäuser, Erziehungs-Anstalten u. s. w. machen bei Weitem den größten Theil der betreffenden Zeichnungen aus. Prof. Schwanthaler hat aus dem großen Schatze seiner vollendeten Modelle und Marmor-Statuen nur eines der Gyps-Modelle zu den Fürstenstandbildern des neuen Thronsaales und zwei Marmor-Reliefs ausgestellt. Von Peter Schöpf aus München war ein Oedipus da, eine fleißig gearbeitete männliche Statue von schönen Verhältnissen. Das anziehendste Werk bei den ausgestellten Sculpturen bleibt indessen ein Relief vom Prof. Rauch in Berlin, eine Darstellung aus der Bachus-Mythe. Unter den Cartons und Zeichnungen sind höchst werthvolle Arbeiten: vor Allem die Patriarchen und Propheten von Cornelius und desselben Weltenschöpfung, beides Theile der Composition für die neu erbaute Ludwigskirche; ferner von Schnorr: die sämmtlichen Vorarbeiten zu den enkaustischen Wandgemälden im Saale der Hohenstaufen, im Festsaal-Bau zu München, namentlich die Zusammenkunft des Kaisers Friedrich Barbarossa mit Papst Alexander III. in Venedig 1177, und desselben Kaisers Reichsfest in Mainz 1184, dazu die Schlacht bei Ikonium und des Kaisers Tod 1190. Von Heinrich Heß und Johann Schraudolph: Zeichnungen zu dem Bilder-Cyklus, aus der Geschichte des h. Bonifacius, womit die neue Basilica al fresco geschmückt werden soll. — Höchst anziehend und originell ist eine Arbeit von E. Neureuther, die Kaiser-Paläste in Rom, in Oel. Diesem Künstler, der vorzüglich in der Arabeske sich auszeichnet, erscheint Alles in einer geistigen Verbindung, und in solcher sucht er es darzustellen. Auf einem Bilde sieht man hier die alten Kaiser-Paläste, die jetzt unterirdischen Ueberreste derselben, die Rosengärten darüber, und die Aussichten nach dem alten Rom, den Bädern Diokletians ꝛc., und nach dem neuen Rom. Nicht minder bewundernswerth sind die Porzellan-Gemälde, Copieen nach classischen Bildern der Pinakothek.

Stuttgart. Bei den Schlössern Lichtenstein hat man durch Nachgrabungen neben den Trümmern des Schlosses Alt-Lichtenstein den Grund einer vollständigen, mit doppelten Graben geschützten, mittelalterlichen Burg mit römischem Unterbau aufgedeckt. Der letztere enthält unter Anderm eine großartig angelegte Cisterne, und zeigt in seinem ganzen Baue, daß er zu einem römischen Signalposten zwischen dem Bussee und der Achalm gehörte. Von römischen Geräthschaften fanden sich mancherlei Trümmer vor.

Heidelberg. Die Erdarbeiten an der Eisenbahn nach Mannheim nehmen einen erfreulichen Fortgang. Schon arbeiten über 500 Menschen auf dem nahen Friedrichsfelde, und

eben so viele werden in diesen Tagen die Erdarbeiten längs der ganzen Bahnstrecke von hier bis Mannheim beginnen.

Leipzig. Der im Jahre 1836 hierselbst begonnene Bau eines neuen Postgebäudes ist nunmehr vollendet, und in seiner Ausführung eine Zierde der Stadt geworden. Am 14. Oct. verließ man das seit 126 Jahren zu diesem Zwecke gediente alte Amthaus, und zog in das neue stattliche Gebäude. Dieses besteht aus einem Hauptgebäude von 306 Fuß Länge, nach einer Esplanade zwischen der innern Stadt und der Grimmaischen Vorstadt zu gelegen, mit zwei Flügelgebäuden, von denen das nördliche, nach der Neugasse liegende, 174, und das südliche, nach dem Grimmaischen Steinwege zu, 91½ Fuß lang ist. Das mittlere Drittheil der Façade des Hauptgebäudes bildet ein Risalit mit einem wiederum hervortretenden Portale, bei einer Gebäude-Tiefe von 56 Fuß, während die Tiefe des übrigen Gebäudes 48 Fuß beträgt. Der Höhe nach besteht das Gebäude aus einem Parterre-Geschoß, einem Halbgeschoß und zwei Etagen, welche dem Gebäude, je nach dem Falle des Terrains, bis zum Dachsims eine Höhe von 70 bis 76 Fuß geben. In jedem der Flügelgebäude befindet sich ein Einfahrtsthor, und zu beiden Seiten des Thores, im Mittel der Hauptfaçade, mit diesem correspondirende Eingänge, welche drei Arcaden, durch das Halbgeschoß hindurchreichend, mit dem zur Haupt-Etage gehörigen Balcon geschlossen sind. Im Mittelbau erheben sich über diesem Balcon acht korinthische Pilaster, deren Gebälk ein aus Sandsteinblöcken gebildeter, und seiner Construction gemäß durch Consolen unterstützter, Hauptsims kräftig hervortretend krönt. Die flache Bedachung ist von Schiefer.

Braunschweig. Die Steinbahn, welche hier von der Stadt nach dem Schlosse Richmond angelegt wurde, und so gut seyn sollte, als eine Eisenbahn, zeigt sich nicht einmal so brauchbar als eine Chaussée, und wird wieder aufgerissen, um eine Chausséestraße nach preußischem Bau anzulegen. Die Bahn hatte 8000 Rthlr. gekostet! — Am 1. November wurde die Eisenbahn nach Wolfenbüttel eröffnet. — An den Umgebungen des neuen Schlosses wird nun thätig gearbeitet, um dieselben dem schönen Baue entsprechend umzugestalten.

Dresden. Aus dem von dem Directorium der Dresden-Leipziger Eisenbahn-Compagnie ausgegebenen Nachweis für den Monat September ergibt es sich, daß in diesem Monat 672,242 Cubik-Ellen Erdmassen, also bis jetzt zusammen 20 Mill. 289,095 Cubik-Ellen bewegt worden sind. Der Tunnel ist seiner ganzen Länge (870 Ellen) nach in völliger Höhe und Weite ausgehauen. Es wurden dabei im September 2256 Quadrat-Ellen Gewölbe aufgeführt, so daß sich die Summe desselben jetzt auf 5520 Quadrat-Ellen beläuft. Im ganzen geschlossenen Gewölbe sind 102 Ellen vorhanden. Die Ueberbrückung des Zschöllauthales ist bis auf unbedeutende Nebenarbeiten vollendet und der Oberbau bereits aufgebracht. An der Elbbrücke bei Riesa waren 296 Arbeiter beschäftigt, und sämmtliche 11 Pfeiler sind bis zur Simsschicht vollendet. Am Viaduct bei Röderau zählt man 280 Arbeiter; hier sind beide Uferpfeiler und 54 Mittelpfeiler völlig und 10 dergleichen bis zur Strebenschicht aufgemauert. — Die jetzige Zunahme von Personen, welche die Eisenbahn, so weit sie fahrbar ist, benutzen, übertrifft die Erwartungen, welche man hegen zu dürfen glaubte. In der letzten Zeit sind durchschnittlich an jedem Tage 1700 Personen gefahren, was eine tägliche Brutto-Einnahme von 700 Rthlrn. gab. Die über die Elbe geführte Eisenbahnbrücke, deren Bau für 280,000 Rthlr. verdungen ist, soll noch in diesem Jahre vollendet werden, und da mit dieser einer der Hauptbaue zu Stande

gebracht ist, so darf man hoffen, daß im Laufe des künftigen Jahres die ganze Strecke von 26 Stunden von Leipzig bis Dresden hergestellt seyn wird. An den jetzigen Endpuncten der Bahn halten jetzt stets Postwagen, mit deren Benutzung die Reise von Leipzig hierher in 7 Stunden zu machen ist, während die Eilpost die doppelte Zeit erfordert.

Kopenhagen. Ein Herr Culmsee, Eigenthümer der Ludwighaabs-Papierfabrik, 1½ Meile von hier, hat eine Art Papier angefertigt, die sich zum Dachdecken besonders empfiehlt, und womit er sein eigenes Mühlengebäude, welches nun schon 2 Jahre so gedeckt gestanden hat, und ein neues dazu gehöriges Wohnhaus mit dem besten Erfolge gedeckt hat. *) Ein solches Papierdach widersteht der Witterung weit besser als ein Strohdach (?); die Dichtigkeit des Papiers verhindert das Eindringen der Luft, es bietet geringere Feuersgefahr, ist dauerhafter, sieht hübsch aus und verursacht verhältnißmäßig geringe Kosten. Die hiesige Handelszeitung empfiehlt diese Art der Dachdeckung auf dem Lande. Hundert Stücke von resp. 24 und 32 Zoll Größe kosten 15 Rthlr.

— Thorwaldsen wird sein Giebelfeld zur Frauenkirche, die herrliche Johannes-Gruppe (deren Aufstellung in der letzteren Zeit nur durch die Besorgniß, daß der Giebel sie nicht würde tragen können, verzögert wurde), noch in diesem Winter aufstellen. Er gedenkt auch die für die Schloßkirche bestimmte Christusfigur noch zu vollenden.

Hamburg. Unter den Privat-Bauten, welche in neuerer Zeit hier ausgeführt worden sind, müssen wir vor allen des Wohnhauses des Herrn Dr. Abendroth, am neuen Jungfernstieg, gedenken. Die edle Einfachheit der Façade, die schönen Verhältnisse des ganzen Baues und die Vermeidung aller Ueberladung mit architektonischem Prunk, sind Eigenschaften, welche das beste Zeugniß für den Geschmack und das richtige Urtheil des (gegenwärtig in England sich aufhaltenden) Baumeisters, Herrn Chateauneuf, ablegen. Den Umstand, daß das Haus ein Eckhaus ist (eine Hälfte der Façade geht auf die große Theaterstraße hinaus), hat der Architekt dazu benutzt, die Ecke schräg abzuschneiden, um dadurch eine Fläche für Balcone zu gewinnen. Das Vestibül ist sehr einfach, mit dorischen, cannelirten Säulen geschmückt, welche die cannelirte Decke tragen; aus demselben tritt man in den Treppenflur, in welchem eine Treppe von weißem Marmor zum ersten Geschosse hinaufführt. Der ganze Treppenflur ist mit großem Geschmack angeordnet, die Fläche der Wände wird durch Nischen unterbrochen, in denen schön modellirte Büsten stehen, und die Beleuchtung, durch eine gebrochene Decke von oben bewirkt, erhält durch gefärbte Glasscheiben (eine Darstellung des Thierkreises) einen angenehmen Ton. Marmorsäulen tragen die Decke des obern und untern Flures. Die Zimmer des ersten Geschosses haben eine verhältnißmäßige Höhe, sie werden theils durch geschmackvolle Kamine, theils durch Luftheizung erwärmt, und die Täfelung ist einfach, aber zierlich. Der Hauptschmuck einer Wohnung, gewählte Gemälde, fehlt auch hier nicht. Das Schreibzimmer ist mit Familien-Bildern und mit einem hübschen Still-Leben von Jentzen verziert, und ein rund an den Wänden umherlaufender Arabesken-Fries, Basrelief, weiß auf rothem Grunde, gibt dem Ganzen etwas sehr Eigenthümliches. — Auf ein einfach verziertes, mit gelbseidenen Tapeten behängtes, Besuchs-

*) Eine ähnliche Dachdeckung brachte der bekannte Gartenbau-Schriftsteller, J. C. Loudon, bereits vor 30 Jahren in Vorschlag. Anmerk. der Redaction.

zimmer, folgt das Eckzimmer, aus dem man eine schöne Aussicht auf das Alster-Bassin, die zierliche Lombards-Brücke und den, mit Garten-Anlagen geschmückten, Damm hat, welcher die sogenannte „Binnen-Alster" von der „großen Alster" trennt, und hier sieht man eins von Thorwaldsen's lieblichsten Gebilden, den Amor, der die Leier spielt, aufgestellt. Die Super-Porten und der Raum über dem Kamin sind mit Fresco-Bildern ausgefüllt, von denen namentlich das über dem Kamin eine treffliche Arbeit des, der Kunst zu früh entrissenen, genialen Speckter ist. Das Halbrund der Wand, den Fenstern gegenüber, wird durch die Thür unterbrochen, welche in den großen Tanz- und Speise-Saal führt, der nach der großen Theaterstraße hinaus geht, und, wie alle die Zimmer, ganz einfach mit Gold verziert ist. Von den in grauem Tone gehaltenen, spiegelglatten Stuckwänden, muß das Licht des großen Kronleuchters, der nicht weniger als 110 Kerzen trägt, auf eine wirklich zauberhafte Weise zurückstrahlen. Die Decke ist einfach cassettirt, und der Fußboden eben so einfach, aber sehr geschmackvoll, getäfelt. — Es ist nicht wohl möglich, eine mit mehr Geschmack und weniger Ostentation decorirte Privat-Wohnung zu sehen, und wir rathen einem jeden Fremden, der Hamburg besucht, die, von dem liberalen Besitzer gern gewährte, Erlaubniß zu benutzen, einen Bau in Augenschein zu nehmen, bei dem die reichen Mittel sich so wohl dem — so selten erfüllten — Zwecke angepaßt haben, die Behaglichkeit mit der Schönheit zu vereinigen.

Köln. Das in Feyenoord erbaute große Dampf-Schleppboot „der Rhein" kam am 9. Oct. Nachmittags hier an. Es gehört der niederländischen Dampfschifffahrts-Gesellschaft, und ist das größte eiserne Dampfboot, das bis jetzt erbaut wurde; selbst England hat keines von dieser Größe, Stärke und Maschinenkraft aufzuweisen. Es hat 2 Maschinen, jede von zweihundert und fünfzig Pferdekraft, von denen jede besonders ein Rad treibt, so daß eins der Räder vorwärts getrieben werden kann, während das andere rückwärts arbeitet, wodurch man das Schiff auf dem kleinsten Raume zu wenden vermag. Es ist mehr als 200 Fuß lang, 30 Fuß breit und hat einen Tiefgang von nur fünf Fuß. Die Räder haben einen Durchmesser von 25 Fuß, sind 12 Fuß breit und tauchen 4 Fuß tief ein. Als eine besondere, wegen der Länge des Schiffs nützliche, Einrichtung verdient erwähnt zu werden, daß der Steuermann in der Mitte zwischen den Räderkasten seinen Stand hat, und von da aus das Steuerruder lenkt. Die Vollendung dieses Riesenwerkes, das der Segelschifffahrt neue große Vortheile darbietet, gereicht dem Director der niederländischen Dampfschifffahrts-Gesellschaft, Herrn Routgen, zu hoher Ehre. Auf der Waal schleppte „der Rhein" sieben, mit mehr als 1000 Last beladene Fahrzeuge, wozu derselbe jedoch seiner ganzen Kraftentwickelung nicht einmal bedurfte. Es sollen über 8000 Centner Eisen zu dem Bau des Schiffes verwandt worden seyn.

— Noch ist an den Reparatur-Arbeiten unseres Domes keine Aenderung getroffen worden, und der Ober-Bau-Director Schinkel von Berlin, welcher sich während des Monats August mit den Dombau-Angelegenheiten beschäftigte, ist nicht der Meinung, das äußere Ebenmaaß des Baues unberücksichtigt zu lassen, oder den noch unvollendeten Theil ganz schmucklos aufzuführen. Die Frage ist nur verhandelt worden, welche Veränderungen etwa in dem Baue getroffen werden könnten, ohne die Harmonie des Ganzen zu stören, ohne den von dem Plane bedungenen Styl zu verletzen. Das Ergebniß der Arbeiten und Berathungen, welche der berühmte Baumeister mit dem verdienten Bau-Inspector Zwirner zwei Wochen lang ununterbrochen fortgesetzt hat, ist indessen noch nicht bekannt. Bisher ist freilich nur von der Fortsetzung

des Baues nach seinem ursprünglichen Plane die Rede gewesen, auch wird der innere Raum nach diesem Plane unverändert beibehalten und auf den schon gelegten Grundfesten fortgebaut werden; allein sehen wir in den vorhandenen Abbildungen die Flankenseiten an, so müssen wir bekennen, daß, wie künstlerisch und ausgeschmückt auch dieselben immerhin seyn mögen, doch eine ermüdende Wiederholung und eine nicht ansprechende Einförmigkeit uns entgegentritt. Warum soll nun nicht hier eine einfachere Behandlung Statt finden können, ohne den Styl zu verletzen? warum soll die am Thore hervortretende Ueberfüllung der ganzen weiten Flanke fortgeführt werden? — Wir können dem Kunstsinne der mit der Dombau-Angelegenheit beauftragten Männer vertrauen, daß sie nichts vorschlagen werden, was nicht auch kunstgerecht ist, und uns der freudigen Erwartung hingeben, daß der Dombau beschleunigt und die aufwachsende Generation den großartigen Bau noch in seiner Vollendung bewundern wird.

Haag. Dem jetzt hier wohnhaften Wagenbauer Dietz, aus Brüssel, ist ein Privilegium und Vorschuß aus den Fonds des National-Fleißes für die Erfindung und Ausführung von mechanischen Wagen, ohne Dampf, zum Transporte von Personen und Gütern auf den gewöhnlichen Straßen verliehen worden. Diese bestehen aus 6 Wagen hinter einander, welche, außer den Frachtgütern, 80 Personen fassen können, und nur von zwei Pferden gezogen werden. Die erste Unternehmung wird zwischen hier und Rotterdam Statt finden, und während die gewöhnlichen Diligencen für diese Strecke 2¼ Stunden bedürfen, sie in 1¾ Stunde zurücklegen. Die Fracht für Personen soll höchstens einen Gulden und mindestens 50 Cents betragen.

Trier. Die Kunststraße von hier nach Bingen, über den Hunsrück, welche schon von den Römern als die kürzeste Verbindung zwischen Trier und dem Oberrhein angelegt worden war, ist nun fertig und in der ganzen Ausdehnung gut, in den schwierigsten Theilen aber wahrhaft bewunderungswürdig ausgeführt. Die zwei Hauptberge bei Bernkastel und Bingen, welche früher der Schrecken der Reisenden waren, sind jetzt zu Puncten der Freude und Bewunderung umgeschaffen. Der Fall der Straße ist durch künstliche Leitung gänzlich gebrochen und in allen Theilen so geebnet, daß die schwersten Lasten ohne Hemmschuh hinunter fahren. Bei Bernkastel führt der Weg in vierfach terrassenförmigen Wendungen über einander hinunter, und gewährt den Anblick einer schönen Gartenanlage. Bei Bingen ist die Leitung desselben so künstlich durchgeführt, daß schwerlich eine schönere und reichere Aussicht in der Nähe und Ferne am Rhein zu finden ist, als in der Mitte des Berges und am Rondell auf den dort angebrachten Ruhebänken. Hier übersieht man den ganzen Rheingau bis Bieberich. Die Regierung hat daher mit dem Baue dieser Straße nicht allein die Verbindung erleichtert, sondern auch jeden zum Vergnügen Reisenden zu Dank verpflichtet. Der Bau durch diesen Berg allein kostet an 60,000, der bei Bernkastel an 200,000 Rthlr. Die Brücke bei Clausen, welche jetzt durch den Anweg über Wittlich vermieden wird, ist noch der einzige Punct, dessen Bau zu wünschen übrig bleibt und gewiß bald ausgeführt wird.

Brüssel. Am 8. October fand in Verviers die Einweihung der daselbst erbauten großen Pfarrkirche, durch den Bischof von Lüttich, unter großen Feierlichkeiten Statt. Diese Kirche ist nicht allein eine der größten, sondern auch kostbarsten unter den in neuerer Zeit in den Niederlanden im Styl der römischen Basiliken erbauten Kirchen. Sie hat eine Länge von 270 Fuß, eine Breite von 76½ Fuß, und der Thurm, welcher auf einer hochgewölbten Vorhalle ruht, ist, durchaus von schönen Werkstücken erbaut, 146 Fuß hoch. Merkwürdig ist die Errichtung eines

solchen Gebäudes, rein aus Privatmitteln (die Summe der Baukosten übersteigt 800,000 Frs.). Der Plan zu demselben war von dem Bau-Inspector Cremer in Aachen, welchem bei einer öffentlichen Bewerbung im Jahre 1830 der erste Preis zuerkannt wurde. Der Bau wurde, ungeachtet der politischen Veränderungen, welche auch hier von großem Einflusse waren, und ungeachtet der Wahl einer andern Baustelle, dennoch während der fünf Baujahre unter der Leitung des Herrn Cremer vollendet.

— Um die Maas zwischen Lüttich und Namur schiffbar zu machen, sind jetzt 700 Arbeiter beschäftigt. Man hat bei diesen Arbeiten Ueberreste von zwei Brücken gefunden, welche von den Römern erbaut waren. Die erste befand sich zwischen Audenne und Andenelle. Man hat die Grundlage der Pfeiler dieser Brücke entdeckt, welche 7 Bogen gehabt hat. Einer dieser Pfeiler muß ausgegraben werden, damit die Dampfboote nicht anstoßen. Die andere Brücke war bei Ombret, wovon man aber nichts mehr sieht, als die Ueberbleibsel zweier Pfeiler; bis jetzt wußte man nicht, daß in dieser Gegend römische Bauwerke existirt haben.

— Mit den neu hinzugekommenen Eisenbahn-Sectionen hat sich die Anzahl der Reisenden und die Einnahme in diesem Jahre in nachstehender Weise vermehrt:

	Anzahl der Reisenden.	Gesammt-Einnahme.
Im Jahre 1837	1,357,711	1,384,502 Frs. 10 C.
Im 1. Vierteljahr von 1838 . . .	314,600	374,354 — 45 —
Im 2. Vierteljahr von 1838 . . .	575,279	740,525 — 80 —
Im 3. Vierteljahr von 1838 . . .	791,561	1,076,052 — 90 —

Unter der Zahl dieser Reisenden sind die Militäre nicht begriffen, von denen allein im September 9752 Mann auf der Eisenbahn transportirt wurden. Von 100 Reisenden nehmen im Durchschnitt 60 ihre Plätze auf den billigsten Wagen, 30 auf dem Chars-à-bancs, 9 auf den Diligencen und nur Einer auf den Berlinen, wo die Preise am höchsten sind. Nur sehr ungünstiges Wetter, oder ein ungewöhnlicher Andrang bewirken zuweilen eine Abweichung in diesen Verhältnissen.