Zeitschrift: Zeitschrift über das gesamte Bauwesen

Band: 4 (1840)

Heft: 7

Rubrik: Miscellen

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

Miscellen.

Zürich. So gern wir unsern Lesern von Zeit zu Zeit eine architektonische Rundschau von Zürich geben, so sind wir dieß, krankheitshalber, seit längerer Zeit nicht mehr im Stande, und können daher, seit beinahe einem Jahre in das Zimmer gebannt, nur das berichten, was wir von Andern hören — wir können nicht selbst schauen und urtheilen. Im Allgemeinen hat die Baulust in Zürich ziemlich abgenommen, da die erwartete Frequenz, zur Zeit wenigstens, nicht im Verhältnisse zu den vielen Neubauten steht, die seit drei bis vier Jahren entstanden sind; es stehen manche Häuser fast ganz leer, bei andern sind die Miethspreise erniedrigt, so daß das Bau-Kapital sich nicht gehörig verzinst. Wir zweifeln zwar nicht, daß sich dieser Zustand wieder verbessern, und das in commerzieller Hinsicht so vortheilhaft gelegene Zürich die frühere Frequenz wieder erlangen wird, besonders wenn es erst mit Frankreich und Deutschland durch die Eisenbahn nach Basel verbunden ist; indessen haben die Bauspeculanten wenigstens für jetzt genug, wenn nicht zu viel, an dem bereits Vorhandenen. Die von der Regierung früher dekretirten öffentlichen Gebäude sind theils gänzlich vollendet, theils der Vollendung nahe — für neue große Werke ist keine Aussicht. Zu den fertigen gehören: das Postgebäude, der botanische Garten, die Münsterbrücke, das Kornmagazin, der Hafen, die neuen Kaufläden. Der Ober-Ingenieur Negrelli, welchem die Leitung der vier letztern Bauten anvertraut war, hat eine Anstellung bei der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn angenommen, und ist bereits nach Wien abgereist. Das neue Krankenhaus wird auch schon theilweise benutzt, die neue Cantonsschule und das Bürgerhospital kommen in diesem Herbste noch unter Dach. Drei große neue Gasthöfe beeinträchtigen bereits die alten bedeutend, was Niemand wundern wird, der mit ihren Winkeleien, Treppchen, dunklen Fluren und Zimmern sich vertraut gemacht hat. Die vortreffliche innere Einrichtung des Hôtel des Bergues in Genf, eines wahren Mustergasthofes, ist im hiesigen Hôtel Baur, zwar im Kleinen, aber doch glücklich nachgeahmt, wenn auch das Aeußere bei diesem, wie bei dem erst ganz vor Kurzem eröffneten Hôtel du lac, weder eine harmonische, noch architektonische Schönheit genannt werden kann. Da indessen die Architektur von manchen Leuten und an manchen Orten, ebenso wie die Damenhüte, der Mode unterworfen wird, und die neueste Mode doch immer am meisten gefällt, so scheint es uns ein eitel Werk, dergleichen Bauten kritisiren zu wollen, um so mehr, da ja Jeder bauen kann, wie er Lust hat, und eben nur für sein, nicht, wie bei öffentlichen Bauten, für das Geld anderer Leute baut.

St. Gallen. Ein sehr gelungener und nun vollständig fertiger Bau ist die, vom Architekt Kubli, nach dem amerikanischen Systeme ausgeführte neue Strafanstalt. Das Aeußere des Gebäudes ist ernst und verräth, daß eine von der übrigen Menschheit abgesonderte Gesellschaft dasselbe bewohnt; doch ist die feste Einkleidung desselben, die hohen starken Mauern rings herum, charakteristisch genug, um nicht etwa ein Kloster hier zu vermuthen. Die St. Galler Faszes auf beiden Seiten der Gitterthore deuten auf die Staatsgewalt, unter welcher die Anstalt steht. Das Innere ist eben so vortrefflich. Alle Säle und Zimmer sind hell, geräumig, luftig, sonnenreich; von dem Zimmer des Direktors, das nicht, wie in der Strafanstalt zu Zürich, in einer Ecke den Abtritt der Sträflinge enthält, aus, kann man durch ein kleines Thürfensterchen

die Arbeitenden alle sehen, und nichts entgeht der Wachsamkeit des Direktors. Für theilweise Bewegung der Sträflinge dienen verschlossene Hofräume an der hintern Seite des Strafhauses. Ueberall herrscht die größte Reinlichkeit; das ganze Gebäude ist für die geringe Summe von 90,000 fl. hergestellt.

Basel. Am 13. August hielten zu Paris die Aktionäre der Straßburg-Baseler-Eisenbahn eine sehr zahlreiche Versammlung, die alle laufenden Geschäfte in bester Eintracht erledigte. Der Bericht über die Arbeiten sagt, daß zwei Sektionen der Bahn, die eine im October, die andere im November, der Circulation vorläufig mit einem Bahnweg übergeben werden können, nämlich die Sektion von Colmar nach Benfeld über Schlettstadt, und diejenige von St. Louis nach Mühlhausen, in Verbindung mit der Bahn von Mühlhausen nach Thann. Auf der Sektion von Benfeld nach Straßburg seyen die Arbeiten so weit vorgerückt, daß sich hoffen lasse, auch diese Sektion werde bis Königshofen, eine Viertelstunde von Straßburg, im Laufe des nächsten Frühlings befahren werden können. Dann bleibe nur noch die Sektion von Colmar nach Lutterbach, die schwierigste. Indessen könne wohl die ganze Bahn noch im Jahre 1841 befahren werden. Dem Unternehmen wird, militärischer Rücksichten wegen, neue Theilnahme und Beförderung von der Regierung zugesichert. Diese Bahn könne den Oberrhein eben so sicher schützen, als es ehemals Ludwigs XIV. Festungslinie gethan; denn wer wollte einen Uebergang Angesichts eines Observationscorps versuchen, das in ein Paar Stunden aus der größten Entfernung zur Stelle seyn könnte?

Wien. Der allgemein geachtete herzogl. koburg-koharysche Baumeister, K...r, fing seit einiger Zeit an, mondsüchtig zu werden, ohne daß ihn jedoch dieß Uebel an seinen Arbeiten sonderlich hinderte; im Gegentheil entwarf er gerade damals die tadellosesten architektonischen Pläne, nach denen eben jetzt unter seiner Aufsicht eine Villa im italienischen Style auf einer Berghöhe des Granthales ausgeführt wird. Nicht allein am Tage, sondern auch des Nachts bei Mondschein, besuchte der Künstler seine Schöpfung. Das Letztere geschah auch vor Kurzem, als er wieder im mondsüchtigen Zustande seine Wohnung verließ und, mit Winkel- und Klaftermaaß versehen, das Mauergerüste bestieg. Am folgenden Morgen fanden ihn die Arbeiter, leider mit zerschmettertem Haupte, in der Tiefe, und neben ihm seine Meß-Instrumente.

München. Von dem neuen Ausstellungs-Gebäude, der Glyptothek gegenüber, werden bereits die Umfangmauern, die Vorderseite in großen Werkstücken von Kalkmarmor, aufgeführt. Dieses Gebäude, im reinen korinthischen Style, mit Säulenvorhalle, und einem reich mit Marmorstatuen verzierten Giebel, wird das Benediktiner-Kloster verdecken, das dahinter, zwischen ihm und der Basilica des heil. Bonifacius aufgebaut wird. Letztere ist, bis auf die Vorderseite, mit dem Portikus vollendet, nämlich im äußern Bau. Im Innern ist man mit Verzierung des Dachstuhls, der sichtbar bleibt, beschäftigt; goldene Sterne auf blauem Grunde, gewissermaaßen wie vom Himmel durch das Gebälke herunterscheinend, bedecken die ganze Innenseite des Daches. Auch die Frescomalereien haben bereits begonnen. Der Prof. Heinr. Heß hat an dem Tribünenbogen über dem Altar die colossalen Gestalten der vier Evangelisten mit ihren symbolischen Zeichen zu malen angefangen und bereits ziemlich beendigt. Man erkennt sowohl in Erfindung, als in Zeichnung und Ausführung, den durch Besonnenheit und gleichmäßige Durchführung ausgezeichneten Meister der Frescomalerei in der Allerheiligen-Capelle. Er hat sich eine bedeutende Schule gebildet, die so ganz in seinen Sinn eingeht, daß

viele Werke derselben von den seinigen nur von geübten Augen zu unterscheiden sind. Die 36 obern Räume an den Wänden des Mittelschiffes sind bestimmt, die Geschichte der Verbreitung des Christenthums in Deutschland in Bildern aufzunehmen. Der Prof. Heß hat sich für diesen Zweck, vielleicht in Rücksicht auf katholische oder Kloster-Vorstellungen (Benediktiner werden die Kirche verwalten), nicht sowohl an die Weltgeschichte, als an die Legende gehalten, und eine Reihe von Marter- und Wunder-Erzählungen ausgewählt, die durch die Namen der Heiligen, die sie tragen, eine chronologische Reihe vom dritten bis zum neunten Jahrhundert bilden. Dort wird ein Heiliger gesteinigt, ein anderer geköpft, ein dritter verbrannt, ein vierter mit einem Mühlsteine am Halse, ins Wasser geworfen, auf dem er durch die Gnade Gottes davonschwimmt; ein anderer benutzt seinen Mantel als Brücke, um über die Donau zu gehen, und dergl. Mährchen mehr. Viele dieser Gemälde sind angefangen, mehrere bereits vollendet.

— In Stiglmayer's Werkstätte sieht man wieder neue glänzende Arbeiten für die Walhalla. Nach einem Entwurfe von Klenze werden nämlich Figuren aus der altdeutschen Mythologie, wie z. B. Odin, Frygga, Iduna, die Nornen ꝛc., mit Arabesken verbunden, aus Zink gegossen und später vergoldet, die in der Form von Giebelfeldern freistehend, an das innere eiserne Dachgebälke jener riesigen Kunsthalle angebracht und so wieder einen vermehrten Schmuck darbieten werden.

Regensburg. Der Bau der Walhalla hat seit dem vorigen Jahre bedeutende Fortschritte gemacht. Das Aeußere des Tempels ist in den Hauptsachen, bis auf die Dachdeckung, vollendet. Es sind nur noch die Säulen nicht alle cannelirt, woran man aber thätig arbeitet, und die Rundbilder des nördlichen Tympanon, die Hermannsschlacht andeutend, nicht aufgestellt. Mächtig haben sich auch schon die kyklopischen oder Polygon-Mauern der zum Propyläum hinaufführenden Terrassen und Treppen erhoben und gewähren den imposantesten Anblick. Im Innern ist die Marmorbekleidung der Wände ganz beendigt; die Tragsteine erwarten bereits die Büsten der Walhalla-Helden. Der große Marmorfries, die älteste Geschichte der deutschen Nation vorstellend, ist neben seinen Gesimsen, an Ort und Stelle; so auch die vielen weißen Marmorplatten, auf welchen mit vergoldeten Erzbuchstaben die Namen der Heroen glänzen, von denen keine Portraite aufgefunden werden konnten. Die colossalen, im Style der chriso-elephantinischen Plastik ausgeführten, Walkyren-Statuen, welche das Deckengewölbe stützen werden, sind ebenfalls bereits über den Pfeilern der Saalwände aufgestellt. Es fehlen nur noch der Fußboden, der ein reiches Lithostraton von bunten Marmor-Arten werden, und die Decke des Saals, welche aus Bronzeplatten mit vergoldeten Casseturen und Ornamenten bestehen wird. Die Maschinisten sind bereits mit der Zusammenfügung der Erzbalken-Construction des Dachstuhls beschäftigt, und man hofft bis zum nächsten Frühjahr das Gebäude ganz unter Dach zu haben. Im Sommer des kommenden Jahres wird wahrscheinlich auch mit der Anlage der Zierwege und Pflanzungen, welche die Abhänge des Walhallaberges in einen reizenden Park verwandeln sollen, begonnen werden. Dem Vernehmen nach ist es der Wille des königlichen Bauherrn, daß bis zum 18. Oktober 1842 Alles beendet werde.

Nürnberg. Die Arbeiten am Donau-Mainkanal sollen auf der Strecke zwischen hier und Bamberg noch in diesem Jahre vollendet werden, so daß der Kanal im nächsten Jahre von Bamberg bis Nürnberg bereits benutzt werden kann. Bei Erlangen, wo eine colossale Wand den andrängenden Berg abhält, soll auch das Kanal-Denkmal errichtet werden, das nach

dem bereits erschienenen und genehmigten Entwurfe aus den Statuen des Rheins und der Donau besteht. Die Donau wird durch eine weibliche Figur, der Rhein durch eine männliche repräsentirt; beide lehnen, wie es bei dergleichen Darstellungen gewöhnlich ist, neben einander auf einem Gefäße, aus welchem sich Wasser ergießt, und sollen nach dem Maaßstabe einer Höhe von 13 Fuß in halbliegender Stellung ausgeführt werden; zu beiden Seiten stehen zwei weibliche Figuren mit Emblemen von derselben Höhe. Die lateinische Inschrift besagt: daß die Verbindung der Donau und des Rheins, welche Karl der Große vergeblich versucht habe, von dem König Ludwig I. von Bayern ausgeführt worden sey. Das Ganze soll aus feinem Sandsteine durch Schwanthaler in München ausgeführt werden.

Karlsruhe. Für ein neues Brunnengebäude in Baden hat der Bildhauer Lotsch von hier, zur Zeit in Rom, ein Basrelief modellirt, welches in dem Giebelfelde angebracht, und in Sandstein, einige vierzig Fuß groß, ausgeführt werden soll. Es stellt die Göttin der Quelle, erhöht in der Mitte des Ganzen stehend, dar, zu deren Füßen der Brunnen quillt. In der Linken den schlangenumwundenen Stock des Aeskulap, reicht sie mit der Rechten den Becher den von dieser Seite in verschiedenen Gruppen daherziehenden Kranken, während an der entgegengesetzten Seite die Geheilten, und frohe Mütter mit ihren Kindern, dem Frohsinn und Tanz entgegen eilen. In der Anordnung der Composition, so wie der Gruppen, kann man dieses Basrelief sehr gelungen nennen, und es bleibt nur zu wünschen übrig, daß man dasselbe auch von den Formen der Figuren und den Köpfen sagen könnte, die nicht viel Schönheitssinn verrathen.

Frankfurt a. M. Die großherzlich hessische Regierung hat die Concession zur Errichtung einer Eisenbahn von Darmstadt nach hiesiger Stadt nunmehr definitiv ertheilt. Diese Bahn soll unterhalb Frankfurt, der Mainlust gegenüber, ausmünden, und so gerade mit der Taunus-Eisenbahn in Verbindung gesetzt werden.

Berlin. Wenn es, wo nicht wahrscheinlich, doch immer möglich ist, daß bei den zweckmäßigsten polizeilichen Anordnungen dennoch Menschen, in denen der Lebensfunke noch nicht erloschen und die Lebensäußerung nur gehemmt ist, also noch lebend, beerdigt, und dem schauderhaften Grabestode, gegen welchen der Tod von Henkers Hand Wohlthat seyn möchte, übergeben werden können, so ist es wahrlich eine beruhigende Vorstellung, daß das sicherste Schutzmittel gegen diesen qualvollen Tod, die Anlegung von Leichenhäusern, immer mehr beherzigt und in Anwendung gebracht wird. So erfreut sich denn auch unsere Stadt bereits mehrerer Leichenhäuser, von welchen sich besonders das auf dem Begräbnißplatze vor dem Halleschen Thore auszeichnet. Dieses, in geschmackvollem Style errichtete Gebäude enthält, außer der Wohnung für den Leichenwächter und einer Capelle, zwei freundliche mit Oefen, Lampen und Luftzügen versehene Zimmer zur Aufnahme der Leichen, das eine für männliche, das andere für weibliche, und zwei Stuben zum Aufenthalte des Wächters, und sind zwei sehr zweckmäßige Apparate, durch welche auch die leiseste Bewegung der mit ihnen in Verbindung gebrachten Leichen einen Wecker in Bewegung setzt, und ein durchdringendes Geräusch verursacht, so wie alle sonst zur Wiederbelebung erforderlichen Gegenstände vorhanden. Der Leichenwächter ist mit seiner Frau verpflichtet, Ersterer die männlichen, Letztere die weiblichen Leichen, die in einem offenen Sarge liegen, mehrmals zu beobachten, und bei irgend einer Veränderung an denselben, sofort Anzeige zu machen. Ein Verein, der sich aus dem Kirchen-Ministerio und Vorstande gebildet, und dem sich ein erfahrner Arzt angeschlossen hat, macht es sich zur Pflicht, über die genaueste Ausführung der getroffenen

Einrichtungen zu wachen, zu welchem Ende monatlich immer zwei Mitglieder die Specialaufsicht führen. So wie nun die Benutzung dieses Leichenhauses für die Eingesessenen der Parochie mit gar keinen, für außerhalb derselben Wohnende nur mit höchst unbedeutenden Kosten verknüpft, das Ganze überhaupt keine Geld-Speculation, sondern nur ein Werk reiner Menschenliebe ist, so mag man auch wohl behaupten können, daß Verstorbene in diesem Leichenhause und unter diesem Vereine mit größerer Sorgfalt beobachtet und behandelt werden, als in vielen Familien geschieht, und wegen Verhältnissen geschehen kann.

— Von den schönen, von Rauch modellirten und in Erz gegossenen Victorien, welche die beiden colossalen Granitsäulen am östlichen Ende der größeren Terrasse im Schloßgarten zu Charlottenburg zieren sollen, ist die eine bereits aufgerichtet. Diese schönen Statuen, die man zu Rauch's gelungensten Arbeiten zählen kann, und deren Guß vollständig gerathen ist, werden sich in der Umgebung der laubreichen Bäume, und rings umher durch die reichste Vegetation umschattet, vortrefflich ausnehmen, und von dem westlichen Ende der Terrasse, nach dem Schauspielhause hin, ein vortreffliches point de vue gewähren.

Prag. Eine Gesellschaft der angesehensten Kaufleute hat der Regierung einen Plan zur Erbauung einer Eisenbahn von hier nach Dresden vorgelegt. Sicherem Vernehmen nach ist von Seiten der Behörde die möglichste Unterstützung zugesagt, und vor der Hand die Bewilligung ertheilt worden, sich mit der Direktion der Leipzig-Dresdener Eisenbahn in Einverständniß zu setzen. Kommt dieser Plan zur Ausführung, so wird man, wenn die ältern Pläne durchgeführt werden, bei gehöriger Zusammenstimmung der Fahrten, in 33 Stunden von hier bis Hamburg gelangen können.

Riga. Es sind hier bereits fünf artesische Brunnen gebohrt worden, und die Festungsverwaltung läßt im Bereich der Vertheidigungswerke noch zehn andere anlegen. Der Angersee, in der Nähe des Riga'schen Meerbusens, welcher mit jedem Jahre an Umfang zunimmt, soll abgeleitet werden.

Hamburg. Die hiesige Gesellschaft zur Beförderung der Künste und nützlichen Gewerbe hat folgende Preisfrage ausgestellt: „Welche Beförderungsmittel für die Bildung des Gewerbestandes haben sich im In- und Auslande als vorzüglich erfolgreich bewährt? Und welche Einrichtungen empfehlen sich in Folge der auf diesem Felde gewonnenen Erfahrungen als besonders anwendbar für deutsche Verhältnisse, bei der vorbereitenden Jugendbildung sowohl, als auch bei der erforderlichen Nachhülfe für Meister und Gesellen, und zwar mit Bezug auf die speciellen Verhältnisse a) der Fabrikanten und Techniker, b) der eigentlichen Handwerker?" Die gelungenste und zugleich genügende Lösung erhält einen Preis von 100 Dukaten. Abhandlungen sind an obige Gesellschaft bis zum letzten September d. J. einzureichen.

Düsseldorf. Die Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn, von ungefähr 3½ Meilen Länge, kostet 1,620,000 Thlr., oder für die Meile etwa 462,800 Thlr., mit Doppelbahn wahrscheinlich 500,000 Thlr. Kunstwerke daran sind: die geneigte Ebene bei Erkrath, und der schöne, nachahmungswerthe Viaduct über das Wupperthal bei Sonnborn. Außerdem hat die Linie viele hohe Dämme und tiefe Einschnitte in festen Felsen, wo man diesen nicht so fest vermuthen konnte. Dennoch ist hier die Kosten-Ueberschreitung nicht so bedeutend, als bei andern deutschen Bahnen, weil der technische Vorstand viele Schwierigkeiten vorausgesehen hatte, und jetzt eine vernünftige umsichtige Oekonomie ausübt. Die Einnahmen der Bahn lassen sich auf 216,000 Thlr. jährlich

berechnen. Wenn man die Hälfte auf die Betriebskosten schlägt, so gestattet die Bahn, außer 5 Proc. Zinsen, doch noch eine ziemlich ansehnliche Dividende.

Amsterdam. Vor Kurzem kam hier das Dampfboot Archimedes an, welches vermittelst der archimedischen Schraube, statt der gewöhnlichen Ruderräder, fortbewegt wird. Dieses 240 Tonnen, oder ungefähr 120 Last haltende, Schiff hat eine Maschine von 80 Pferdekraft, womit dasselbe bereits rund um die englische Küste gesteuert ist, und überall durch sein ungewöhnliches und zierliches Aeußere die Bewunderung und Aufmerksamkeit der Sachkundigen auf sich gezogen hat. Die Einrichtung ist so, daß das Schraubenrad an dem Hintertheile des Schiffes angebracht, stets unter Wasser wirkt, so daß von der Kraft nichts verloren geht; auch ist es dadurch gegen von außen kommenden Schaden gesichert, während die gewöhnlichen Räder durch den ersten feindlichen Schuß unbrauchbar gemacht werden können. Das Schiff verursacht in voller Fahrt keine größere Bewegung im Wasser, als ein gewöhnliches Segelschiff, und dieser Umstand läßt, in Verbindung mit vielen andern Vortheilen, welche diese Erfindung gewährt, erwarten, daß die Anwendung der archimedischen Schraube eine wichtige Verbesserung in der Dampfschifffahrt zuwege bringen werde. Der Capitän Chopple, welcher im Namen der englischen Regierung mit der Untersuchung der Einrichtung beauftragt ist, versichert, daß das größte Linienschiff, damit versehen, ungeachtet des stärksten Gegenwindes, zu jeder Zeit in Schlachtordnung gebracht werden könne.

London. Am 4. Juli wurde die Eisenbahn von hier nach Blackwall, unter dem Beiseyn einer, namentlich durch die neue Art der Fortbewegung des Trains herbeigezogenen, zahlreichen Zuschauermenge, eröffnet. Anstatt durch Locomotiven werden nämlich die Waggons an einem langen Seile, das mit stationären Dampfmaschinen am Ende der Bahn in Verbindung steht, fortgezogen, und für kürzere Entfernungen scheint diese Methode nicht unvortheilhaft zu seyn. Die beiden Dampfmaschinen an dem Londoner Ende zu beiden Seiten der Bahn, durch welche der Train nach Blackwall gezogen wird, haben jede 120 Pferdekraft; in Verbindung mit ihnen stehen Schwungräder (sogenannte Drums, Trommeln), jedes 53 Tonnen schwer und 22 Fuß im Durchmesser haltend, und an diesen ist das Seil befestigt, welches auf beiden Enden der Bahn (an dem Bahnende in Blackwall stehen nämlich auch zwei Dampfmaschinen von 72 Pferdekraft) von den Dampfmaschinen auf- und abgewunden wird. Das Seil ist kein Seil ohne Ende, sondern besteht aus zwei Theilen, von denen der eine den Train nach Blackwall, der andere nach London zieht. Es kostet über 1200 Pf. St.; jeder Theil hat eine Länge von $3^1/_2$ engl. Meilen, und die Schwungräder machen bei jeder Meile 80 Umdrehungen. Mit der Eisenbahn steht ein elektrischer Telegraph in Verbindung, mittelst welchem man an beiden Enden und auch auf den Zwischen-Stationen mit einander communiciren kann.

— In einer der letzten Versammlungen der Gesellschaft der britischen Architekten wurde eine sehr merkwürdige Sammlung von Zeichnungen, den Palast von Whitehall darstellend, vorgezeigt, die, wenn sie nicht von dem berühmten Baumeister Inigo Jones selbst herrühren, doch von einem seiner Gehülfen, für das gestochene Werk entworfen wurden. Es wurde beschlossen, daß die Vorsteher der Gesellschaft den Herzog von Davonshire um die Ansicht seiner schönen Sammlung von Zeichnungen des J. Jones ersuchen sollten, um einen Vergleich anstellen zu können. Hr. G. Godwin verlas eine Abhandlung „über den gegenwärtigen Zustand der Glasmalerei in Frankreich und England", worin er auf die wenige Unterstützung aufmerksam

machte, welche diese Malerei in England erhält. Bei dieser Gelegenheit theilte Hr. G. die Geschichte der Anstalt für Glasmalerei in Choisy-le-Roi bei Paris mit, wo Hr. Jones, ein Engländer, der dort angestellt ist, sehr viel gethan hat. Der Aufsatz erregte allgemeine Aufmerksamkeit.

— Der Ausschuß zur Errichtung eines Denkmals für den verstorbenen Admiral Sir P. Malcolm hat nun Hrn. Bailey mit der Ausführung der Statue beauftragt. Diese wird 1000 Pf. St. kosten, 8 Fuß hoch werden und, wie das Fußgestell, aus weißem Marmor gearbeitet. Sie wird in der St. Paulskirche aufgestellt. — Um die neuere Glasmalerei zu befördern, hat der Dechant und das Capitel der Westminster-Abtei beschlossen, zwölf der Hauptfenster der Westminster-Abtei mit Glasgemälden ausfüllen zu lassen.

Paris. Die Commission der geschichtlichen Denkmale hat ihren Jahresbericht bekannt gemacht. Lange waren ihre Bemühungen zur Erhaltung der alten Denkmale wegen Unzulänglichkeit der ausgesetzten Hülfsmittel, unerheblich; das Budget von 1840 hat sie endlich reicher bedacht, und in den Stand gesetzt, ihren Plänen und Arbeiten eine großartigere Ausdehnung zu geben. Zunächst soll der noch unerforschte Theil des Theaters zu Arles untersucht werden. Die herrlichen Ueberreste der alten Kunst, welche bereits hier zu Tage gefördert worden sind, lassen erwarten, daß auch die jetzigen Ausgrabungen fruchtbar ausfallen werden. In kürzerer oder längerer Zeit will die Commission sodann die Aufmerksamkeit der Verwaltung auf die großen Römerbauten in Rheims, Langres, Saintes, Poitiers, Saint-Chamans, Lille und Saint-Remy leiten. Die Vermehrung ihrer Geldmittel erlaubt der Commission auch die Ueberreste des Mittelalters zu berücksichtigen. Zuerst wird die herrliche Kirche in Vézelay an die Reihe kommen, die der Ausbesserung am nöthigsten bedurfte, denn die Mauern, in welchen der heilige Bernhard den Kreuzzug predigte, drohten in Trümmer zu sinken. Später werden die Kirchen in St. Benoit-sur-Loire, Canques, Issoire, die von St. Jacques, Dieppe, Mantes, Cunault und St. Paul-Trois-Château, das Kloster Moissac und die Fresken von St. Savin an die Reihe kommen. Für dieses Jahr hat die Commission über 400,000 Frcs. zu gebieten.

— In der Sitzung der Akademie der Wissenschaften am 20. Juli erstattete Herr Arago, im Namen einer Commission, einen sehr günstigen Bericht über die Vorschläge des Hrn. Arnoux für die freie Bewegung der Locomotiven und Eisenbahn-Waggons längs den Krümmungen von jedem Halbmesser. Hr. Arnoux hatte, zur Prüfung seines Systems, Versuche im Großen angestellt, die ihm nicht weniger als 150,000 Frcs. kosteten. Die Hauptcharaktere desselben sind eine vollständige Unabhängigkeit der, an derselben Axe befindlichen, Räder und ihre Beweglichkeit um die Spindeln, welche sie tragen; die Freiheit der Axen, ihre Richtung in einer horizontalen Fläche um die Schlußnägel, auf denen die Last ruht, zu verändern; endlich die vollständige Verbindung der einzelnen Wagen durch unbiegsame, auf den Langbäumen (flèches) gegliederte Deichseln, wodurch das ganze Convoi einer langen, unausdehnbaren, aber in allen ihren Theilen vollkommen biegsamen Kette gleich wird. Die Akademie sprach, auf den Antrag der Commission, ihre Billigung dieses sinnreichen Systems aus.

— Noch nie haben die öffentlichen Bauten eine so große Ausdehnung erhalten, als in der letzten Zeit. Das Budget der Brücken und Chausseen, welches unter der Restauration nur 40 Mill. betrug, ist bis auf 55 Mill. angewachsen; außerdem belaufen sich die für öffentliche Bauten seit 1830 bewilligten Anweisungen auf 600 Mill., und von 1837 an gerechnet, wo der außerordentliche Fond für öffentliche Bauten gegründet wurde, die Kredit-Bewilligungen auf 400 Mill.

— Das Denkmal für Napoleon in der Kirche der Invaliden ist, ohne Bewerbung, dem Bildhauer Marochetti übertragen worden. Es sind dafür 600,000 Frcs. bewilligt. Nicht ohne Empfindlichkeit äußert man sich darüber, daß man nicht die gesammten Bildhauer Frankreichs berufen habe, ihre Entwürfe einzusenden. Nach dem, was man von dem Plane des Hrn. M. hört, soll er folgender seyn: Vier große Säulen, welche vielleicht als Karyatiden, die Reichsinsignien tragend, gehalten werden, tragen einen Baldachin von Marmor. Auf diesen Baldachin kommt die 15 Fuß hohe Reiterstatue Napoleons, im Kaisermantel mit der Lorbeerkrone, in der linken Hand die Zügel haltend, mit der rechten das Scepter erhebend; zwischen den Säulen wird das Sterbebett angebracht, und auf dem Lager die Statue des sterbenden Kaisers. Das Ganze wird ungefähr 40 Fuß Höhe haben. Das Untergestell erhebt sich in zwei Stockwerken, mit Basreliefs, Säulen und schwebenden Adlern verziert. Eine große Anzahl Tischler ist so eben, unter Leitung des Hrn. Marochetti, beschäftigt, im Dome der Invaliden ein Modell aus Holz herzustellen. Das Ganze macht einen großartigen Eindruck, und Marochetti wird etwa drei Jahre zu der vollständigen Ausführung des Denkmals bedürfen.

— Eine sehr interessante Entdeckung hat man kürzlich auf dem Carrousselplatze gemacht. Arbeiter, welche dort einen Grund aufgraben, fanden in einer Tiefe von 1 Meter mehrere eherne Münzen, welche in die Zeit Heinrichs III. zu gehören scheinen, und, bei weiterer Nachforschung, zwei große Schaalen, eine von rothem, unpolirtem Marmor, die ungefähr 6 Metres im Umfange und 30—40 Centimetres Tiefe hat, und in deren Mitte sich eine kreisrunde verschlossene Oeffnung von etwa 50 Centimetres befindet. Die Schaale ist aus einem Stück. Die andere Schaale ist aus rothem Granit gearbeitet, hat eine scharfe Kante, ungefähr 9 Metres im Umfange und eine Tiefe von 20 Metres. Sie besteht, wie die erste, aus einem Stück. Diese beiden Schaalen lagen ungefähr 3 Fuß weit aus einander.

— Die am 28. Juli eingeweihte sogenannte Julisäule auf dem Bastille-Platze, steht auf einem kreisförmigen granitenen Trottoir, das sich 20 Centimetres über das Pflaster erhebt und über 114 Metres im Umfange hat. Der Sockel, aus rothem Languedoc'schen Marmor, hat 65 Centimetres Höhe und 94,3 Metres im Umfange. Die Gesammthöhe der Säule beträgt 44 Metres und 34 Centimetres; sie ist ganz von Metall und wiegt 174,000 Kilogrammen. Das Piedestal, mit dem Juli-Löwen im Thierkreis, enthält folgende Inschrift: „Dem Ruhme der französischen Bürger, welche sich bewaffneten und kämpften für die Vertheidigung der öffentlichen Freiheiten an den denkwürdigen Tagen des 27., 28. u. 29. Juli 1830.“ Auf der Rückseite befindet sich das Wappen der Stadt Paris und darüber eine Tafel, mit der Inschrift: „Ein Denkmal soll dem Andenken der Juli-Ereignisse gewidmet werden. Dieses Denkmal wird auf dem Bastille-Platze errichtet werden. Gesetz vom 9. März 1833.“ Mitten unter Kronen befinden sich noch einmal die Daten der drei Tage. Auf den vier Ecken des Piedestals befinden sich gallische Hähne, wie auf der Napoleons-Säule vier Adler; sie sind vom Hrn. Barye modellirt. Der Schaft der Säule besteht aus 23 über einander stehenden Stücken, von 3,7 Metres Umfang, 1 Meter Höhe und 6000 Kilogramm Gewicht. Das Capitäl wird von Blättern und Ornamenten gebildet, deren einzelne Gruppen von vier Kindern, die mit aufgehobenen Armen Blumen- und Fruchtguirlanden halten, von einander getrennt sind. An den Stellen der gebräuchlichen Fleurons befinden sich Löwenköpfe, deren Stirnen die leichte Balustrade über dem Capitäl zu tragen scheinen. Das Capitäl ist aus Einem Stück und aus Einem Guß und wiegt 11,000 Kilogrammen. Im Innern

der Säule geht eine Wendeltreppe von 205 Stufen hinauf. Die Kosten der Säule betragen 607,000 Frcs., die des Denkmals überhaupt 1,172,000 Frcs. Hr. Duc lieferte dazu die Zeichnungen, und ward bei der Ausführung von den Herren Alavoine, Sohn, und Vincent unterstützt. Die ornamentalen Sculpturen sind vom Hrn. Marneuf, und der Guß geschah in der Gießerei der HH. Soyer und Ingé. — Der große Trauerwagen, welcher die Gebeine der Julikämpfer nach dem Platze der Bastille führte, bot einen eben so großartigen, als glänzenden Anblick dar. Die Wände bestanden aus 18 jonischen Säulen, welche durch schwarzen, mit Silber gestickten und verzierten Sammet mit einander verbunden waren. Darüber hin zogen sich Guirlanden von Cypressen und Immortellen, und oben herum lief eine reiche silberne Gallerie mit schwarzen Knäufen und Büschen. Vier gallische Hähne, in Silber, verzierten die Ecken. In der Mitte stand ein ungeheurer Sarkophag, von 12 Consolen und zwei silbernen Löwen getragen, und ganz mit schwarzem Sammet und einem Kreuze, aus weißem Silberstoff, bedeckt. Zwischen den Consolen befand sich die Inschrift: „27., 28. u. 29. Juli 1830." An jeder Ecke hingen drei Immortellenkränze. Sechs metallene, ciselirte und versilberte Räder trugen diesen Wagen, welchen 24 schwarze und schwarz drappirte Pferde zogen.

Mailand. Pomp. Marchesi hat seine kolossale Metallstatue des Kaisers Franz I., welche die Stände von Steyermark bei ihm bestellt hatten, vollendet. Das Modell ist bei Manfredini abgeformt und gegossen worden, und der Guß vortrefflich gelungen. Der Kaiser ist in dem Mantel des goldenen Vließes, vorschreitend, dargestellt, und wird, mit dem Granitwürfel, auf welchem die Statue steht, 14 Braccia hoch seyn. Die kurze lateinische Inschrift lautet in der Uebersetzung: „Dem Andenken Franz I., Kaisers von Oesterreich, das dankbare Steyermark. 1838."

Rom. Bei Santa Marinella, auf dem Wege nach Civita vecchia, ist ein antiker Fußboden gefunden worden, welcher in gewöhnlicher Mosaik den Orpheus darstellt, wie er durch seinen Gesang und Leyerspiel die Thiere des Waldes zähmt. Ein anderer wichtiger Fund ist bei Chiusi gemacht worden, wo man beim Ausgraben auf bedeutende Ueberreste von alten Grundmauern gestoßen ist, und man bei weiterem Vorgehen hierin das von Varro beschriebene Grab des Porsenna, das sogenannte Labyrinth, zu treffen hofft. Man hofft die näheren Angaben und eine Zeichnung davon in Kurzem hier zu sehen.

— Aus Seravezza werden wir hier nächstens Marmor erhalten, der den aus Carrara in aller Hinsicht übertrifft. Der Herzog Torlonia hat sich mit der Compagnie, welcher es noch immer an hinreichenden Mitteln fehlte, vereinigt, und nun werden die Arbeiten im Großen betrieben. Unsern Bildhauern muß dieß von der größten Wichtigkeit seyn, da alle aus Erfahrung wissen, wie schwierig es ist, aus Carrara einen Block zu erhalten, und mit welcher Sorte sie oft bedient werden! Wir haben hier, so wie in Florenz, bei mehreren Bildhauern Statuen aus diesem Marmor gesehen, und können versichern, daß die besten Brüche von Carrara keinen solchen Block zu liefern im Stande sind. Natürlich hat man hier von Seiten der Carraresen alles Mögliche gethan, um den Marmor, der bei Seravezza gebrochen wird, zu verdächtigen, aber nur Unkundige und Leichtgläubige können dadurch hintergangen werden. Der Bruch heißt Monte altissimo, und schon Michel Angelo Buonarotti hat mehrere Werke daraus vollendet; er blieb aber späterhin liegen, weil nur kleine Stücken Marmor gebrochen wurden.

Neapel. Am südöstlichen Abhange des Posilipo wurde Anfangs Juli eine Grotte entdeckt,

die an Länge die bekannte des nämlichen Berges weit übertreffen soll. Ihre Breite beträgt 16, ihre Höhe 45 Fuß. Die innern Wände sind, wo der Durchschnitt nicht durch den Sandstein geht, mit Mauern, im Styl des Opus reticularum, aus hartem Sandstein bekleidet. Bis jetzt ist die Grotte nur auf 400 Schritte ausgeräumt; weiter hinten ist sie mit Erde, feinem Sande und Trümmern der Mauern ausgefüllt, und läßt nur oben einen kleinen Durchgang, an Tagen, wenn der Seewind in gerader Linie hineinbläst. Sonst ist es unmöglich, weiter hineinzudringen, indem die Lichter auslöschen und die Luft den Lungen beschwerlich fällt. Man hat Münzen vorgefunden, und in der Mitte der Grotte, die unstreitig in den frühesten Zeiten als Tempel diente, sollen sich mehrere colossale Marmor-Statuen befinden.

Technische Notizen und Erfahrungen.

Anwendung der Schraube bei Dampfschiffen anstatt der Schaufelräder. Der bei dem Dampfboot Archimedes in Anwendung gebrachte „Treiber" (propeller) verspricht der Dampfschifffahrt eine ganz neue Richtung zu geben; es werden wenige Jahre vergehen, und man wird sich wundern, daß die Benutzung der Schaufelräder so lange ohne Einspruch existirt hat. Der Archimedes ist ein dreimastiger Schooner und geht 10½ Fuß im Wasser. Er hat zwei Dampfmaschinen, jede von 45 Pferdekraft, doch kam bisher keine höhere Kraft als von 66 Pferden in Anwendung. Gleichwohl kann, bei allen ungünstigen Umständen, als das Ergebniß häufiger und langer Fahrten, die Schnelligkeit des Fahrzeuges auf 10½ engl. Meilen auf die Stunde angenommen werden, und zwar ohne Anwendung der Segel, während das schnellste Post-Dampfboot, auf der Station von Dover, in ruhigem Wasser und mit Anwendung der Segel, nicht mehr als 12 Meilen, und ohne Segel noch nicht 10 Meilen stündlich zurücklegt. Die Vorzüglichkeit des Archimedes, dessen Treiber aus einer Schraube mit Flügeln, unter dem Hintertheil des Schiffes, also stets unter Wasser befindlich, besteht, ward durch eine, auf zufällige Weise herbeigeführte Wettfahrt mit einem königl. Dampfboot bewiesen, welche in der Nähe von North Foreland bei starkem Winde und hoher See Statt fand. Das Dampfboot mühte sich vergebens ab, und blieb bald hinter dem Archimedes zurück, der die Fahrt mit verhältnißmäßiger Leichtigkeit und Bequemlichkeit machte. Unter den Vortheilen, die der Archimedes darbietet, befindet sich der, daß er in Flüssen und Häfen in zwei Mal seiner eigenen Länge umgedreht werden kann, daß er nie Wellen in dem Wasser macht, so daß die Boote stets herankommen können, und die Flußufer nicht beschädigt werden; daß er so schnell wie jedes andere Dampfboot angehalten werden kann, und gleichmäßig vor- und rückwärts geht; nicht mehr Wellenschlag im Kielwasser macht, als jedes segelnde Schiff; daß er weit kleinere Engen passiren kann, als ein Boot mit Schaufelrädern; daß er eine bei diesen unerreichbare Schnelligkeit erlangt; mit seinen Maschinen einen geringern Raum einnimmt ꝛc. Das Nachtheilige der Schaufelräder und Kasten an Kriegsdampfbooten fällt weg, und daß größte Linienschiff erhält, wenn man es mit einem Treiber versieht, alle Vortheile eines Dampfbootes, das auch nach zerschossenen Masten ꝛc., noch Herr seiner Bewegung ist. Dieses Alles wird durch die ausführlichen Berichte der Admirale Sir R. Otway, Fleming, der Capitäne Evans, Burridge u. A. m. bestätigt.