

Besendungen
bittet man zu richten an die
Expedition, Oranienstr. 75.
(Buchhdlg. v. C. Beeltz).
Insertionen
die gespaltene Petitzeile
oder deren Raum $2\frac{1}{4}$ Sgr.

herausgegeben von Mitgliedern des

Architekten-Vereins zu Berlin.

Besellungen
übernehmen alle Postanstalten
und Buchhandlungen,
in Berlin
die Expedition
Buchhandl. v. C. Beeltz
Oranienstrasse 75.

Erscheint jeden Freitag.

Berlin, den 8. November 1867.

Preis vierteljährlich 18 $\frac{3}{4}$ Sgr.

Grundsätze für das Verfahren bei öffentlichen Konkurrenzen.

(Entwurf des Architektenvereins zu Berlin.)

Das öffentliche Konkurrenz-Verfahren entspricht im weiteren Sinne einer Hauptrichtung der Gegenwart, grosse und bedeutsame Unternehmungen öffentlich zu behandeln, und dient im engeren Sinne ebensosehr den Interessen der Bauherren, wie der Baukünstler.

Seine Vorzüge bestehen:

- a) in der Vielseitigkeit der Auffassung der gestellten Aufgabe;
- b) in der Ermittlung der hervorragenden Talente;
- c) in der Beschränkung des Nepotismus und im Ausschluss jeder Monopolisirung;
- d) in der stets erneuerten Anregung des öffentlichen Interesses für Bauunternehmungen;
- e) in der durch den Wettstreit gesteigerten Anspannung der baukünstlerischen Kräfte.

Um aber den Bauherren wie den sich betheiligenden Baukünstlern eine Garantie für den Erfolg eines öffentlichen Konkurrenz-Verfahrens zu bieten, ist die allgemeine Annahme folgender Grundsätze erforderlich:

- §. 1. Unter den Preisrichtern müssen Fachmänner vorwiegend vertreten sein.
- §. 2. Die Richter sind im Programm zu nennen. Sie müssen dasselbe vor der Veröffentlichung gebilligt und sich zur Annahme des Richteramtes bereit erklärt haben.
- §. 3. Die Annahme des Richteramtes bedingt Verzichtleistung auf jede direkte und indirekte Preisbewerbung und Bethheiligung an der Ausführung des betreffenden Baues.
- §. 4. Das Programm darf an Zeichnungen und Berechnungen nicht mehr verlangen, als die klare Darlegung des Entwurfs einschliesslich der Konstruktionen erfordert, und muss die Maassstäbe für die Zeichnungen genau vorschreiben.
- §. 5. Es ist im Programm deutlich zu sagen, ob auf die Einhaltung einer bestimmten Bau-summe das maassgebende Hauptgewicht gelegt wird, so dass alle Pläne, welche dieselbe überschreiten, von der Konkurrenz auszuschliessen sind — oder ob die genannte Bau-summe nur als ungefährer Anhaltspunkt die-

nen soll, in welchem Falle den Konkurrenten ein freierer Spielraum ausdrücklich vorbehalten bleibt.

- §. 6. Im Allgemeinen darf die Ausschliessung eines Entwurfes von der Preisertheilung nur stattfinden:
 - a) in Folge nicht rechtzeitiger Einlieferung,
 - b) in Folge wesentlicher Abweichung von dem Programm.
 Tritt der Fall ein, dass aus diesen Gründen alle eingelefertten Arbeiten zurückgewiesen werden müssen, und bleibt hiernach die Konkurrenz erfolglos, so haben die Richter ihren Urtheilsspruch öffentlich zu motiviren.
- §. 7. Soweit konkurrenzfähige Arbeiten vorhanden sind, müssen die ausgesetzten Preise unter allen Umständen an die relativ besten Entwürfe vertheilt werden.
- §. 8. Sämmtliche eingelefertten Arbeiten sind vor der Preisertheilung mindestens 2 Wochen lang öffentlich auszustellen.
- §. 9. Die preisgekrönten Entwürfe sind nur insofern Eigenthum des Preisausschreibers resp. des Bauherren, als sie für die betreffende Ausführung benutzt werden. Das geistige Eigenthum bleibt dem Verfasser.
- §. 10. Der erste Preis muss mindestens dem Honorar entsprechen, welches ein renommirter Architekt für eine derartige Arbeit erhält.

Vorstehender Entwurf ist in der Hauptversammlung des Architektenvereins am 2. November d. J. durch einstimmigen Beschluss der Mitglieder genehmigt worden. Wir danken den auswärtigen Fachgenossen, welche uns durch Mittheilung ihrer Vorschläge bei unsern Berathungen wesentlich unterstützt haben und behalten uns vor; in einer demnächst zu veröffentlichenden Denkschrift die Motive näher auseinanderzusetzen, welche für uns maassgebend gewesen sind.

Berlin, den 6. November 1867.

Die Kommission.

Ueber die Aufnahme der vaterländischen Baudenkmale in Preussen.

(Nachtrag.)

Im Anschluss an den im vorigen Quartale des Wochenblattes enthaltenen Aufsatz desselben Titels, dessen Verfasser sehr beachtenswerthe Vorschläge zur Anbahnung eines eingehenderen Studiums der alten Baudenkmale gemacht und die grossen, daraus entspringenden Vortheile eingehend nachgewiesen hat, erlaube ich mir die Aufmerksamkeit auch auf eine damit im engsten Zusammenhange stehende Angelegenheit zu lenken.

Wenn gleich nicht zu verkennen ist, dass auch

in unserem Vaterlande das Interesse für die Baudenkmale der Vergangenheit allmählich in weiteren Kreisen sich verbreitet hat, so erweisen sich doch andererseits die zum Theil nicht unberechtigten Forderungen der Neuzeit, die Nützlichkeitsbestrebungen, welche auf augenblicklichen pekuniären Gewinn bedacht sind, den alten Bauwerken mit jedem Tage feindlicher. Im Allgemeinen fehlt dem Publikum der historische Sinn, welcher den ehrwürdigen Denkmalen der Vorzeit mit der

ihnen gebührenden Pietät entgegneten lehrt. Es fehlt ferner das ohne mannigfache Vorstudien nicht zu erlangende Verständniss älterer Kunstwerke, insbesondere der Bauwerke. Je mehr sich jetzt die Gelegenheit bietet, fremde Städte und fremde Einrichtungen kennen zu lernen, desto mehr will man, der Mode huldigend, das anderwärts Gesehene auch in der Heimath einführen. Rathsherren, Stadtverordnete, Kirchenvorsteher u. s. w., welche als solche oft genug über öffentliche Denkmale bestimmen, haben bei dem gegenwärtig wieder gehobenen Wohlstande — ich muss sagen, leider — nur zu oft die Mittel in der Hand, um jene ihren Wünschen gemäss zu modernisiren. Und weil man natürlich meint, alles besser machen zu können als die Vorfahren, so werden ihre ehrwürdigen Baudenkmale, deren Ansehen der modernen Eleganz meist nicht mehr entspricht, und die für moderne Bequemlichkeit meist nicht mehr ausreichen, unter dem Namen einer Restauration umgestutzt und damit gänzlich und für alle Zeiten verdorben, oft sogar ganz und gar zerstört.

Zwar sollen die vom Staate angestellten Baubeamten solches verhindern und falls eine Restauration wirklich nothwendig wird, dafür sorgen, dass bei derselben der Charakter des alten Bauwerks bewahrt werde. Aber auch vielen dieser Beamten fehlt leider das nöthige Verständniss und das Interesse an den ihrer Obhut anvertrauten Schätzen. Bei der jetzigen Organisation unseres öffentlichen Bauwesens können die Baubeamten ihrer Stellung und ihrer Vorbildung nach, nur zum kleinsten Theile Künstler sein, meist sind sie eben nur Beamte und mit Arbeiten zur Vermehrung der Akten überladen und können bei ihren Dienstgeschäften, die sich zumeist auf Unterhaltung der Chausseen und auf Flickereien an den Wirthschaftsgebäuden der Pfarr-, Schul- und Forsthäuser erstrecken, unmöglich noch Interesse für das Studium älterer Bauwerke haben.

Ministerial-Reskripte bestimmen nun zwar, dass alle Restaurationen von Kunstdenkmälern stets unter besonderer Leitung des Konservators der Kunstdenkmäler, Geheimen Rathes von Quast, ausgeführt werden sollen. Aber in Wirklichkeit ist die Erfüllung dieser Bestimmung, besonders jetzt, geradezu zu einer Unmöglichkeit geworden. Wie sollte ein Mann selbst bei der angestrengtesten Thätigkeit alle Denkmale der ganzen Preussischen Monarchie — von der sehr bedeutenden Anzahl derselben giebt die „Statistik der Deutschen Kunst“ von Lotz trotz ihrer mannigfachen Lücken einen Ueberblick — kennen, geschweige denn stets im Auge behalten? — Und in der That gehen noch jährlich viele Kunstdenkmale von hohem historischem und künstlerischem Werth durch Vernachlässigung oder absichtliche Zerstörung zu Grunde oder werden durch schlechte Restauration entstellt. Wurden doch sogar noch vor einigen Jahren sehr bedeutende, wohl erhaltene Kloster-Anlagen des 14. Jahrhunderts auf Befehl der Regierung, mit Genehmigung des Ministeriums abgebrochen, ohne dass Herr von Quast etwas davon wusste! —

Bei der jetzigen Ausdehnung Preussens, bei dem durch die Chausseen und Eisenbahnen in allen Theilen Deutschlands so sehr gesteigerten Handel und Wandel und der damit im engsten Zusammenhange stehenden Steigerung der Bauhätigkeit, die den Denkmälern der Vorzeit die grösste Gefahr droht, dürfte sich daher allmählich die Noth-

wendigkeit herausgestellt haben, unter einem für die ganze Monarchie waltenden General-Konservator noch mehre andere Beamte als Provinzial-Konservatoren, wenn möglich für jede Provinz einen, anzustellen.

Diesen Konservatoren müsste die Pflicht auferlegt werden, ihre Provinz jährlich mehrfach zu bereisen, alle Anträge auf Veränderung an alten Bauten an Ort und Stelle zu prüfen, geeignete Vorschläge zu machen, wie — (in den meisten Fällen dürfte dies möglich sein) — gleichzeitig die Interessen der Gegenwart und die Würde des historischen Denkmals zu wahren seien, alle zur Super-Revision eingehenden Restaurations-Projekte und Anschläge an Ort und Stelle zu revidiren, endlich die Ausführung der Restaurations-Arbeiten öfter in Person zu kontrolliren. Eine entsprechende Summe zur augenblicklichen Verwendung in dringenden Fällen müsste denselben zur Disposition stehen, denn sehr oft werden die Schäden am Bauwerk und damit die Kosten der Herstellung durch die Verschleppung des Geschäftsgangs sehr bedeutend vergrößert.

Für dieses Amt müssten selbstverständlich ohne bureaukratische Rücksichten Männer ausgewählt werden, welche bei hinreichender praktischer Erfahrung gleichzeitig eine gelehrte Bildung besitzen, Männer, welche seit einer Reihe von Jahren in einer und derselben Provinz thätig, mit dem Charakter der dortigen Bauwerke genau vertraut sind und ein lebhaftes Interesse für die Denkmale ihres Vaterlandes an den Tag gelegt haben. Sie dürften nicht, wie es bei den Baubeamten zum Nachtheil des Dienstes so oft geschieht, aus einer Provinz in eine andere ganz entfernte versetzt werden. Diese Konservatoren könnten, jeder in seinem Bezirk, auf ihren jährlichen Reisen und durch persönliche Verbindungen mit Vereinen und einzelnen Persönlichkeiten auch mit Leichtigkeit das seit mehr als zwanzig Jahren beabsichtigte, aber leider nicht ausgeführte vollständige Inventar aller in öffentlichem Besitz befindlichen Kunstdenkmale anfertigen und nicht minder alle kleinen historischen Kunstgegenstände, welche so leicht einer Gefahr der Zerstörung ausgesetzt sind, entweder in ein grösseres Museum, oder noch besser in die nächsten Kirchen, die natürlichen Zufluchtsstätten solcher Werke befördern. Oft genügt eine kurze Andeutung und Hinweisung auf den Werth, um den Besitzer oder Bewahrer dieser Denkmale zum Schutz derselben zu veranlassen.

Diese Konservatoren würden auch die geeignetsten Vorstände der vorhandenen Kunst- und Alterthums-Vereine werden, welche jetzt, weil ohne Autorität, selten zum gewünschten Ziele gelangen können. Leicht könnten sie alle vorhandenen Aufnahmen älterer Bauwerke sammeln und hätten auf ihren häufigen Dienstreisen die beste Gelegenheit, den Werth und die Richtigkeit derselben zu prüfen. Durch ihre Verbindungen wären sie im Stande, die geeignetsten Persönlichkeiten für Anfertigung der zum Zwecke einer Restauration nothwendigen Aufnahmen, so wie für die spezielle Leitung der Restaurations-Arbeiten selbst vorzuschlagen und solche heran zu bilden. Dieselben würden endlich, falls die Wahl auf die geeigneten Persönlichkeiten fiel,*) von selbst und im eigenen Interesse, die Erforschung, Aufnahme und Publi-

*) Wir möchten bezweifeln, dass eine ausreichende Zahl geeigneter Persönlichkeiten schon jetzt vorhanden ist. (D. Red.)

kation der Baudenkmale in dem, in oben genanntem Aufsatz dargelegten Sinne leiten können und würden dadurch wesentlich auch zur Erforschung der Landesgeschichte und zur allgemeinen Verbreitung historischen Sinns und des Interesses an historischen Denkmälern beitragen.

Die durch Anstellung derartiger Beamten — welche doch wohl den Charakter eines Bauraths haben müssten — nothwendige Mehrausgabe von einigen tausend Thalern ist, (abgesehen davon, dass diese Summe in dem grossen Budget des grossen Staates Preussen, mit Rücksicht auf die hohe Wichtigkeit des Gegenstandes, verschwindend klein wäre) nur eine scheinbare, indem der Nutzen dieser Einrichtung bei den einzelnen Restaurationsbauten vielfach ganz direkt wieder eingebracht werden könnte. Es ist in der Kürze und im Allgemeinen schwer anschaulich zu machen, in welcher Weise das Studium der stets praktisch und mit den einfachsten und billigsten Mitteln hergestellten ältern Baudenkmale grade unseres Landes oft auch für die billigere Herstellung von Neubauten von Vortheil ist. Ich könnte durch viele Beispiele beweisen, wie bei Restaurations-Arbeiten ein Abgehen von der ursprünglichen Technik und Konstruktionsweise, ein vermeintliches Bessermachen namentlich auch durch die jetzt so beliebte Anwendung von Surrogaten statt der soliden Bau-Materialien, der Staatskasse so erheblichen Schaden zugefügt hat, dass schon die bei einem einzigen Bau zu machenden Ersparnisse zur Besoldung eines Provinzial-Konservators ausreichen würden.

R. B.

Der Bahnhof der Berlin-Görlitzer Eisenbahn in Berlin.

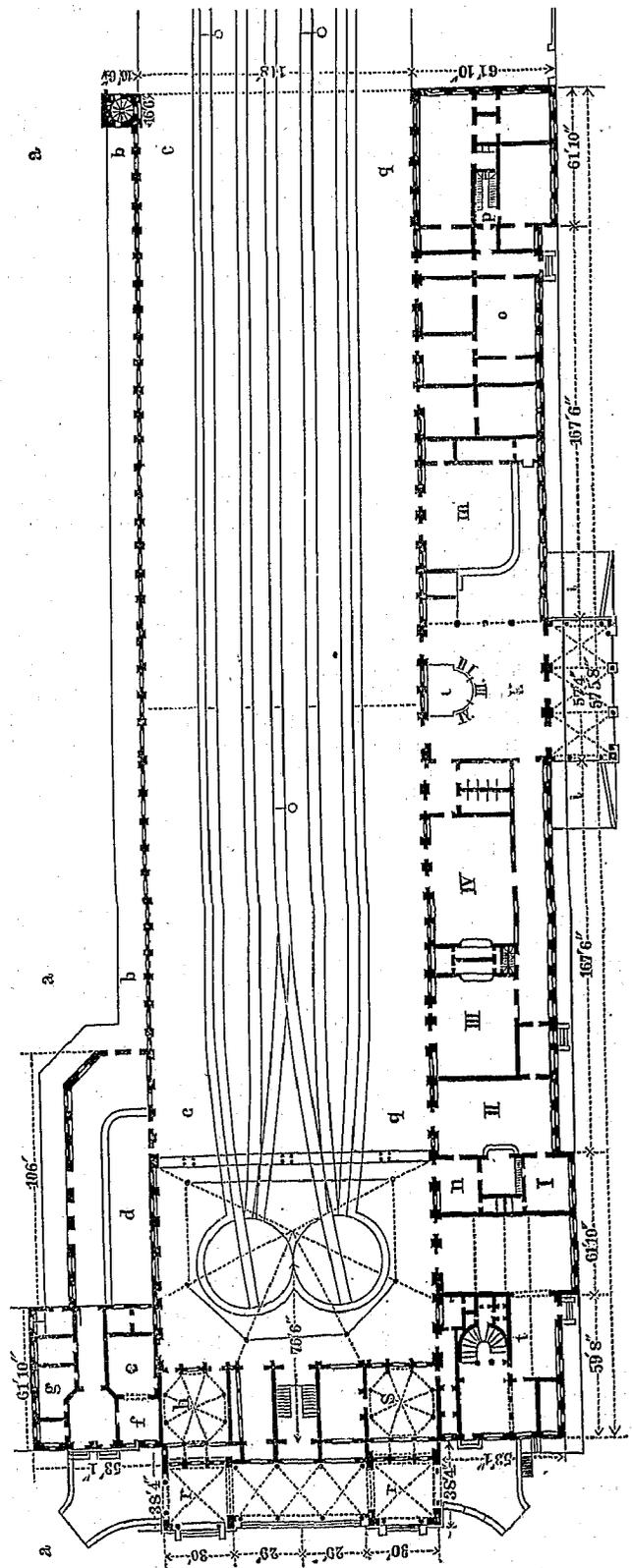
Der Berliner Bahnhof der Berlin-Görlitzer Eisenbahn, zwischen dem ehemaligen Köpenicker Thor und dem Schiffahrtskanal an der Nordostseite der verlängerten Oranienstrasse belegen, nimmt einen Flächen-Inhalt von 51½ Morgen ein, von denen etwa 7 Morgen mit Gebäuden bedeckt sind; die Länge der projektirten Geleise beträgt etwa 2¼ Meilen.

Es war die Ueberschreitung des Schiffahrtskanals mittelst einer festen Brücke zur Bedingung gemacht worden, welche 60' Spannweite erhalten hat. Die hierdurch gegebene Höhenlage machte es nothwendig, gleichzeitig auch die Kanal-Chaussee in einer Breite von 40' für die Fahrstrasse und je 15' für 2 Fusswege zu überbrücken, und hatte die weitere Folge, dass das gesammte Bahnhofsterrain um durchschnittlich 10' aufgehöhht werden musste, trotzdem die Strasse, um das vorgeschriebene Lichtmaass von 14' vom Pflaster bis zur Konstruktions-Unterkante zu erlangen, bis auf den Hochwasserspiegel des Kanals gesenkt und ein Gefälle von 1:400 auf etwa 90° in den Bahnhof hinein angelegt wurde. Es repräsentirt diese Aufhöhung eine Schüttungsmasse von ppr. 100,000 Schachtruthen. Die Erdmassen wurden mittelst Arbeitszügen anfänglich von Königswusterhausen mit 3,6 Meilen, später von Glienicke bei Grünaue mit 1,5 Meilen Entfernung herbeigeschafft. In den letzten Monaten war es möglich, durch Einrichtung von Tag- und Nächtschichten, bei 16—18 Erdzügen pro Tag, im Monat 17 bis 18,000 Schachtruthen zu befördern, wobei zu berücksichtigen ist, dass täglich 4 Personenzüge die Strecke passirten.

Das Stations-Gebäude, von dem nebenstehend der Grundriss des Erdgeschosses gegeben wird, besteht im Wesentlichen aus 2 rechtwinklig an einander schliessenden Flügeln, von denen der an der verlängerten Oranienstrasse belegene die eine Langeite der grossen Perronhalle bildet, während der andere, kürzer aber höher emporgeführt und stattlicher ausgebildet, die Halle nach der Stadt zu verdeckt und dem Gebäude dieneahezu auf der Achse der Oranienstrasse stehende und daher weit sichtbare Hauptfacade giebt.

In der Mitte der Langfront tritt ein mit 3 Kreuzgewölben überspannter Säulenportikus in die Strasse vor,

unter welchem die Anfahrt des abreisenden Publikums erfolgt. Die Höhe des Erdgeschosses, 6' über dem Strassenpflaster,



- A. Räume für die Ankunft.
- a a Halleplatz für Droschken und Equipagen.
- b b Bedeckte Unterfahrt.
- c c Ankunfts-Perron.
- d Gepäck-Ausgabe.
- e Expedition für ankommendes Gut.
- f Räume für Post, Polizei, Gepäckträger etc.
- g Saal für Publikum, das die Züge erwartet.
- B. Räume für die Abfahrt.
- h h Unterfahrt.
- i Vestibül.
- k Billettkasse.
- l Gepäck-Annahme.
- m Damenzimmer.
- n n, o, p, q Wartezimmer der 4 Klassen.
- r Räume für die Stations-Beamten.
- s Räume für abgehendes Eilgut.
- t t Abfahrts-Perron.
- u u Unterfahrt Sr. Majestät des Königs.
- v v Wartesalon desselben.
- w Räume der Post-Verwaltung.

wird für die Wagen vermittelt einer Rampe, neben der auch Trottoirs heraufführen, für die Fussgänger mittelst einer Freitreppe erstiegen. Vor den drei Eingangsthüren des Vestibuls liegt ein Podest von 8' Breite, so dass das Publikum von den vorfahrenden Wagen nicht belästigt werden kann. Im Vestibul, welches eine Grösse von 2517 □' hat, findet der Billetverkauf an 3 Schaltern statt, wobei die I. und II., die III., die IV. Klasse gesondert sind. Zur Rechten des Vestibuls ist eine geräumige Gepäck-Annahme von 3158 □', zur Linken vermittelt ein Korridor von 11' Breite den Verkehr an den Retiraden vorüber nach den Wartesälen IV., III., II., I. Klasse. Der Wartesaal IV. Klasse, als der Aufenthaltsort der zahlreichsten und mit vielem Handgepäck Reisenden, steht ausserdem noch mit dem Vestibul in direkter Verbindung. Sämmtliche genannten Räume mit Ausnahme der Wartesäle II. und I. Klasse haben Holzdecken mit sichtbarer Konstruktion und eine einfache dekorative Ausbildung erhalten. Im Korridor, dem Vestibul, den Retiraden und in der Gepäck-Annahme wird der Fussboden mit Asphalt hergestellt.

Die Wartesäle und die auf der entgegengesetzten Seite des Vestibuls liegenden Betriebsräume, als das Stations- und das Telegraphen-Bureau, die Zimmer der Schaffner und Zugführer etc., liegen in einstöckigen Bautheilen, wodurch ihnen mit Leichtigkeit reichliches Oberlicht zugeführt werden konnte. An diese einstöckigen Theile schliessen sich zu beiden Seiten vorspringende Bauten, die um 2 Geschosse höher heraufgeführt sind. Die nach der Stadt zu belegene Front besteht aus einem Mittelbau, welcher alle übrigen Gebäudetheile noch um ein Stockwerk überragt, und 2 Eckbauten. Eine grosse Unterfahrts-Halle, durch 2 Geschosse hindurchreichend, führt im Mittelbau auf der rechten Seite der Haupttreppe in die für den Gebrauch Sr. Majestät des Königs bestimmten Räume. Der Hauptsalon, welcher reich dekoriert werden soll, hat eine Grösse von nahe 1000 □'. Im Achteck gestellte Säulen, welche durch Halbkreis-Gurtbögen überspannt werden, tragen ein flaches Sterngewölbe. Auf der anderen Seite der Haupttreppe, mit direktem Ausgange nach dem Ankunftsperron, ist ein dem Königlichen Empfangssaal an Grösse entsprechender Raum für das auf ankommende Reisende wartende Publikum reservirt. Die Eckbauten enthalten auf der Abfahrtsseite die Räume der Postverwaltung, auf der Ankunftsseite die Räume für die Steuer-Abfertigung etc. und die Eilgut-Ausgabe. Auf dieser Seite ist längs der Perronhalle noch ein grosser Raum für die Gepäck-Ausgabe angebaut, von welcher ebenso wie von dem Ankunftsperron aus durch viele Thüren der Ausgang nach dem Droschken-Halteplatz stattfindet. — Der Gepäck-Ausgaberaum sowie die Perronhallen-Mauer trägt nach der Strasse zu, in einer Länge von pp. 540' ein 12' weit aus-

ladendes, auf eisernen Konsolen ruhendes Dach, unter dem das ankommende Publikum die Wagen besteigen kann. Da übrigens die Perronhalle nicht bis an die Vorderfront geführt ist, sondern einen Drehscheibenhof freilässt, so ist dieser mit einem besonderen auf eisernen Säulen ruhenden Dache umgeben worden, um eine bedeckte Verbindung der beiden Perrons herzustellen.

Die in den oberen Geschossen belegenen Räume des Stations-Gebäudes sind zu Bureaux, Kassen-Lokalen, Sitzungszimmern, theilweise auch zu Wohnungen bestimmt.

Die grosse Perronhalle überdeckt 5 Geleise und hat eine Länge von 470' und eine Weite von 118'. Die Binder liegen 11' weit und sind als sichelförmige Träger konstruirt, deren obere und untere Gurtungen, welche im Scheitel ebenfalls 11' von einander abstehen, durch Diagonalen nach einfachem Dreieckssystem mit einander verbunden sind. Je 2 Binder haben mit Rücksicht auf einseitige Wärme-Expansion eine in der oberen Gurtung liegende Verbindung erhalten, der durchgehende, für die Eisenkonstruktion nicht nothwendige Längenverband ist nur durch hölzerne Pfetten gebildet, welche mit wechselnden Stössen und Ueberblattungen an die obere Gurtung verschraubt sind.

Die Auflager der Binder sind auf einer Seite mit 13' langen Ankern mit dem Mauerwerk verbunden, auf der anderen Seite der freistehenden Mauer liegen sie auf Rollenschuhern auf.

Die Halle ist wie sämmtliche Dächer des Stations-Gebäudes mit Wellenzink von der Gesellschaft Vieille Montagne ohne Schalung gedeckt, in der Mitte befindet sich ein durchlaufendes Oberlicht von 24' Breite, welches, über die Dachfläche hervortretend, durch seine Seitenöffnungen dem Rauche der Maschinen hinreichenden Abzug gewährt. Zu beiden Seiten des Daches, über den 24' breiten Perrons, ist je ein Oberlicht-Streifen von 5' Breite angebracht, ebenso wie die Perronmauern in ihrer ganzen Länge eine Reihe von quadratischen Fenstern zeigen, die der Halle Licht zuführen.

Das Eigengewicht der Hallen-Konstruktion incl. Glas beträgt 11 Pfd. pro □' und ist die zufällige Belastung durch Schnee und Wind auf 14 Pfd. angenommen.

Das Perronhallendach ist von Wöhler geliefert und montirt. Die Aufstellung geschah mittelst eines fahrbaren Gerüstes, welches auf 5 Geleisen bewegt wurde. Auf demselben war etwa in der Höhe der untern Gurtung ein Boden hergestellt, der sich der Bogenform des Trägers anschloss. Die Binder waren in drei Theile zerlegt. Zuerst wurden die beiden Auflagerstücke aufgebracht und verlegt, darauf das Scheitelstück eingesetzt und vernietet. Das Gerüst wurde dann, nachdem die Keile, welche die einzelnen Theile bis dahin gehalten, gelöst waren, unter dem fertigen

FEUILLETON.

Der Suez-Kanal.

(Von der Pariser Welt-Ausstellung.)

Die grossartige Anlage der Verbindung des mittelländischen und des rothen Meeres, welche unter den Schöpfungen des XIX. Jahrhunderts einen der Glanzpunkte bilden wird, ist auf der Pariser Ausstellung von 1867 in sehr geschickter, zugleich erschöpfender und populärer Weise dargestellt. Der beste Preisrichter dafür ist das Publikum, das sich täglich in Masse drängt, um in dem elegant ausgestatteten Hauptraume die Pläne, Reliefs, Modelle, Photographien, Sammlungen etc. zu studiren und in der Rotunde, welche sich geschmackvoll anschliesst, das trefflich gemalte Panorama der Anlage zu bewundern. Neugierig betritt man die Räume, meist voll Vorurtheil, und man verlässt sie enthusiastisch für das grosse Werk, das inmitten der Wüste, weit von den Kulturstaaten Europas, unter den grössten Schwierigkeiten des Terrains, des Klimas, der Politik, seiner Vollendung entgegengeht.

Ich stelle in dem Folgenden kurz zusammen, was ich durch die Ausstellung, durch den Rapport des 1. Juli, als eine Generalversammlung die Aktionäre des Unternehmens in Paris vereinigte, und aus dem Munde kompetenter Augenzeugen erfahren habe.

Als vor nicht langer Zeit die Nachricht durch Europa

rief, das erste Schiff habe die Wasserstrasse vom Mitteländischen zum rothen Meere zurückgelegt, war das Erstaunen allgemein, dass schon jetzt der Isthmus aufgehört habe, Afrika mit dem asiatischen Welttheil zu verbinden. Die 160 Kilometer, welche die beiden Meere trennten, sind faktisch durchschnitten, der Zeitpunkt ist nicht mehr fern, der die grossartigste Handelsthätigkeit, einen Weltverkehr da hervorgezaubert finden wird, wo ewiges Schweigen und Tod ihren legitimen Wohnsitz zu haben schienen.

Verfolgen wir die Anlage vom Mittelmeer aus, so haben wir bei Port-Said, der neugegründeten Hafenstadt zu beginnen. Zwei Molen von 1800 und 2500^m Länge, an ihrer Wurzel 1400^m von einander entfernt, umschliessen eine Hafeneinfahrt von 7 — 8^m Tiefe und ziehen sich gegen die See bis auf 400^m zusammen. Der Hafen selbst hat eine Ausdehnung von 36 Hektaren mit 4 grossen Nebenbassins. Das Terrain für die Stadt Port-Said ist grösstentheils durch die Baggéarbeiten geschaffen.

Beim Austritt aus dem Hafen durchschneidet der Kanal in einer Länge von 45 Kilometer die Seen Menzaleh, ehemals, als ein jetzt tochter Arm des Nils die Gegend befruchtete, bebaut und mit stolzen Städten geschmückt, von welchen heute kaum noch Spuren aufzugraben sind. Auf einer kurzen Strecke festen Terrains liegt dann der kleine Ort Kantarah, wo die Karawanen auf dem Wege nach Syrien mittelst einer Schiffbrücke die Wasserstrasse überschreiten. Bald beginnen die Sümpfe wieder unter dem

Binder her an die neue Stelle geschoben. Es gelang auf diese Art, sämtliche 41 Binder innerhalb 6 Wochen und zwar während der Monate Dezember und Januar aufzustellen.

Mit der Fundirung des Stations-Gebäudes ist Ende April 1866 begonnen worden und wird die vollständige Fertigstellung noch mehrere Monate in Anspruch nehmen. Die Ausführung geschieht in Birkenwerder Verblendziegeln, die durch Bänder aus violetten, weiss geränderten Kacheln von 2 Schichten Höhe unterbrochen werden. Dazu ist eine röthliche Fuge gewählt, wodurch der kalten Farbe des grünlich weissen Ziegels ein warmer angenehmer Ton gegeben wird. Die Gesimse sind mit Formsteinen hergestellt, die theils aus der Fabrik von March, theils von Friedenthal bei Neisse geliefert sind. Die Giebel der Haupt- und Seiten-Unterfahrt entbehren bis jetzt noch des Schmuckes von Bildwerk und Akroterien, dessen sie dringend bedürfen um die beabsichtigte Wirkung zu erreichen.

Der Lokomotiv-Schuppen für 24 Maschinen ist in einem Halbkreis angelegt, vor demselben die Gebäude zur Wagen- und Maschinen-Reparatur. Um möglichst viel Maschinen unterbringen zu können, ist der Pfeiler, welcher je zwei Einfahrts-Oeffnungen trennt, von Gusseisen hergestellt und hat nur eine Stärke von 17" erhalten. Ein Schieferdach auf Eisen-Konstruktion nach dem doppelten System Polonceau, mit hölzernen Streben und Pfetten, überdeckt den Schuppen; das Regenwasser wird im Innern heruntergeführt und mündet in die Feuergruben aus, von wo es durch Thonröhren-Leitung dem Schiffahrts-Kanal zugeführt wird. Zu Wrasenfängen über den Maschinen-Ständen sind Schornsteine von 15" weiten Thonröhren verwendet, die an der Eisenkonstruktion aufgehängt sind.

Die Reparatur-Werkstatt hat eine liegende Dampfmaschine von 12 Pferdestärken mit 11" weitem Zylinder und 21 1/2" Hubhöhe. An Werkzeugmaschinen werden aufgestellt: ein Dampfhammer von 5 Ztr., eine Triebäder-, Wagenachsen-, 2 Support- und 3 kleinere Drehbänke, eine Siederohr-Fraise-Maschine, 3 Shaping-Maschinen, eine Doppelbohrmaschine, eine horizontale und vertikale Bohrmaschine, Langloch-Bohrmaschine, Schraubenschneide-, Mutterloch- und Mutterhobelmachine, Lochmaschine mit Scheere, ein Ventilator mit 30" Flügel-Durchmesser und 1500 Umdrehungen in der Minute, welcher 8 Schmiedefeuer speist, eine hydraulische Presse zum Einpressen der Radachsen.

Den Bedarf der Wasserstation von der hiesigen Wasserleitung zu entnehmen wird nicht beabsichtigt, ebenso wie das Stations-Gebäude eine eigene Leitung erhalten soll.

Die Güterschuppen liegen an der verlängerten Waldemar-Strasse. Die bis jetzt ausgeführten 2 Schuppen, zwischen welchen das Güterbureau-Gebäude liegt, bilden nur circa ein Drittel der für die Zeit des entwickelteren

Verkehrs im Projekt vorgesehenen Güterräume. Dieselben sind in ihrer ganzen Länge unterkellert und zwar sind die Weiten und Höhen derart bemessen, dass Eisenbahnlowren durchgeschoben werden, auch Lastfahrwerke durchfahren können, die mittelst Rampen auf die Planumshöhe gebracht werden. Die Güterschuppen haben auf beiden Seiten massive Ladeperrons erhalten, die mit einer Granitschwelle eingefasst und mit Rollschicht abgeplästert sind.

Das ganze Bahnhofsgebiet wird mit einer Mauer gegen die angrenzenden Strassen abgeschlossen.

Im Allgemeinen sind sämtliche Bauwerke in durchaus solider und würdiger Weise ausgeführt und werden hinter den übrigen neuen Bahnhofsbauten Berlins nicht zurückstehen. Die Grösse des ganzen Bahnhofs ist so bemessen, dass derselbe den Personen- und Güterverkehr des früher vereinigten hiesigen Niederschlesisch-Märkischen und Ost-Bahnhofes vom Jahre 1864 aufzunehmen im Stande ist.

Die sehr bedeutenden Kosten für die Bauwerke sind durch die Höhenlage des Planums noch erheblich vermehrt worden, indem eine durchschnittliche Fundament-Tiefe von 10 bis 12' erforderlich war. Der Baugrund war überall fester Sand.

Die Projekte sind vom Baumeister Orth bearbeitet, und überwacht derselbe auch die Ausführung. Die Erdarbeiten und Geleise-Anlagen sind unter Leitung des Baumeisters Bohl, die Hochbauten unter Leitung des Baumeisters Müller ausgeführt. Die Maurerarbeiten hat der Maurermeister Lindner, die Zimmerarbeiten der Zimmermeister Hesse gefertigt.

Aus dem Verwaltungs-Berichte des Preussischen Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten für die Jahre 1864, 1865 und 1866.

IV. Bauwesen.

Zur ersten Anstellung als Kreis-, Wasser- oder Land-Baumeister sind gelangt: 1864 — 16, 1865 — 25, 1866 — 46, im Ganzen 87 Baumeister.

Die Baumeister-Prüfung neu bestanden haben: 1864 — 34, 1865 — 40, 1866 — 59, zusammen 133. Den Bauführer-Prüfungen haben sich unterzogen: 1864 — 37, 1865 — 47, 1866 — 44, zusammen 128 Aspiranten. Die Zahl der Feldmesser-Prüfungen betrug 1864 — 144, stieg 1865 auf 159 und 1866 auf 107, zusammen 410, unter welchen sich 68 Prüfungen solcher befinden, welche früher schon das Examen als Bauführer bestanden hatten.

Namen der Ballah-Seen, welche sich bis an das Plateau El-Guisr hinziehen.

Hier hat der Kanal eine doppelte Terrainerhebung zu durchschneiden: die Ränder des See Timsah. Die eine erhebt sich unter dem Namen El-Guisr 20^m, die andere, das Serapeum 5^m über den Meeresspiegel. Dazwischen der früher trockene See, jetzt eine weite Wasserfläche, in welcher sich die neuen Anlagen spiegeln: des Vizekönigs Villa, die kleine Stadt El-Guisr und das elegantere Ismaila.

Man nimmt an, dass nicht lange vor der geschichtlichen Zeit nur diese Barre die beiden Meere trennte, dass die Fluthen des Mittelmeeres die Abhänge von El-Guisr bespülten, das rothe Meer bis an den Fuss des Serapeums reichte. Jetzt ist es freilich die grosse Niederung der Salzseen, die sich nach Süden hin ausdehnt — gleich dem See Timsah 8 — 9^m unter dem Meeresspiegel — fast ganz trocken. Aber die gewaltige Salzkruste von 0,40 — 2^m Stärke auf dem Boden, mit der Fauna des rothen Meeres, bezeugt den früheren Zustand. Noch einmal steigt am Südrande der Seen das Terrain bis zu 5^m an — Plateau von Chalouf — um dann auf den letzten 20 Kilometern bis zur Mündung — Suez — dem Kanal keine besonderen Schwierigkeiten mehr entgegen zu stellen.

Nach dieser flüchtigen Skizze vom Längenprofil des Kanals verfolgen wir seinen Lauf vom Mittelmeer aus noch einmal mit einigen näheren Angaben über den augenblicklichen Stand der Arbeiten.

Die Molen am Vorhafen von Port-Said sind, der eine auf 2200, der andere auf 950^m Länge schon ausgeführt. Sie bestehen aus künstlichen Blöcken von Sand und hydraulischem Kalk — à 10^{kubm}. oder 20000 Kilogr. — und ihre Vollendung ist für Ende 1868 in Aussicht genommen. Die Baggerarbeiten im Vorhafen gehen schon jetzt ihrem Ende entgegen, während in dem Hafen noch 11 Hektaren (von 36) 5^m tief auszubaggern sind. Bereits hat sich ein ziemlich lebhafter Schiffsverkehr entwickelt: bis 1. Juni 1867 hatten 3511 Schiffe mit 664000 Tonnen Gehalt Port-Said besucht. Die Bevölkerung der Stadt besteht aus 8000 Seelen und der aufblühende Verkehr sichert dieser modernen Lagunenstadt eine glänzende Zukunft.

Auf der ersten Hälfte seines Laufes befindet sich der Kanal in verschiedenen Stadien der Vollendung: 20 Kilometer zeigen bereits sein jetziges Normalprofil: 8^m Tiefe, 22^m Sohlenbreite, 1,75^m unter der Wasserfläche 23^m breite Wasserbanquette, 100^m Breite an der Wasserlinie. Nur auf den 33 Kilometern der Einschnitte verringert sich diese Breite auf 58^m, indem die Wasserbanquette 1^m unter der Wasserlinie nur 2^m breit sind. Die Böschungen je nach dem Erdreich haben überall mindestens eine zwei-füssige Anlage.

Der Einschnitt in dem Plateau El-Guisr, ursprünglich von egyptischen Fellahs in traditionell-primitiver Weise ausgeführt, musste nachher wegen der grossen Sterblichkeit, welche die Arbeiter dezimirte, mit Maschinen erweitert

Als Privatbaumeister haben sich qualifizirt: 1864 — 6, 1865 — 6, 1866 — 7, zusammen 19 Gewerbetreibende.

Die Frequenz der Bauakademie lieferte folgende Zahlen: 1863/64 — 427, 1864/65 — 460, 1865/66 — 477. Die Zahl der neuen Immatrikulationen betrug im Jahre 1863 neben 122 Hospitanten 119, im Jahre 1865 neben 120 Hospitanten 119, im Jahre 1866 neben 107 Hospitanten 134, im Ganzen also 362 neben 349 Hospitanten. — Als Beihilfe zur Ausführung von Kunstreisen wurden in der dreijährigen Verwaltungsperiode die Summen von 500 und 600 Rhlrn. bewilligt.

Die in den drei Jahren 1864/1866 zum Etat gebrachten Fonds und ihre Vertheilung auf die einzelnen Provinzen ergiebt sich im Nachstehenden: 1) Zur Unterhaltung der Wasserwerke, Brücken und Fähren, zu Strom- und Uferbauten, zur Unterhaltung unchaussirter Wege und der Regierungs-Kollegienhäuser waren für die drei Jahre zur Disposition gestellt im Ganzen 4,363,200 Thlr., 2) zur Unterhaltung der Chausseen 7,572,101 Thlr., 3) zu Chaussee-Neubauten (incl. 200,000 Thlr. Zuschuss für jedes Jahr) 3,600,000 Thlr., zu Land- u. Wasserneubauten 2,818,000 Thlr., 5) zu Strom-Regulirungen und Hafengebäuden 1,944,990 Thlr., in Summa 20,298,291 Thlr.; hierzu treten 6) an Resten und extraordinären Fonds 647,030 Thlr. Es standen mithin zur Disposition 20,943,321 Thlr., davon sind beim General-Baufond in Folge von Minder-Einnahmen an Ruhrschiffahrts-Gefällen in Abgang gestellt 22,604 Thlr., es verbleiben mithin zur Disposition 20,922,717 Thlr. Für 1864/66 sind als verausgabt nachgewiesen 20,889,969 Thlr., es blieben mithin 1866 im Bestande 32,748 Thlr.

Die Vertheilung der nicht der Unterhaltung des Staates unterliegenden kunstmässig ausgebauten Strassen, deren Länge zu Ende des vorigen Jahres im Ganzen 2382,4 MI. betrug, auf die einzelnen Provinzen war folgende: 1) der Bestand der Provinzial- und Bezirksstrassen war Anfangs 1867: in Pommern 27,3, Posen 200,6, Westfalen 30,9, Rheinprovinz 452,0 MI. — Summa 710,8 MI., 2) Kreis-, Kommunal-, Aktien- und Privat-Chausseen: in Preussen 303,2, Posen 57,6, Pommern 142,8, Schlesien 302,5, Brandenburg 257,1, Sachsen 222,7, Westfalen 262,3, Rheinprovinz 111,6, — Summa 1659,8 MI. 3) Bergwerks-Strassen: in Schlesien 8,0, Sachsen 2,2, Westfalen 1,1, Rheinprovinz 0,5 — Summa 11,8 MI.

Die dem Staate neu einverleibten Gebiete brachten, wenn man nur deren grössere Komplexe ins Auge fasst, an Staats-Chausseen im Ganzen einen Zuwachs von 833 MI. An dieser Zahl partizipirt Schleswig-Holstein mit 119 MI. erster und 60 MI. zweiter Kl., Hannover mit 397, Hessen-Cassel mit 157 und Nassau mit 100 MI. Der Zuwachs beträgt etwa 1/2 % im Verhältniss zu den in den alten Provin-

werden. Sowohl die Erdarbeiten als die Baggerungen sind auf der ganzen Strecke von 14 Kilometern so weit vorge-schritten, dass sie in diesem Jahre vollendet sein werden.

(Schluss folgt.)

Die Stellung der jüngeren Techniker in Württemberg.

Es liegt uns in No. 243 des Stuttgarter „Beobachter“ vom 17. Oktober 1867 ein Artikel: „Beilage zu den Eisenbahnberichten des Herrn von Varnbüler“ vor, in dem die Stellung der bei den württembergischen Eisenbahnen beschäftigten jüngeren Techniker einer Besprechung unterzogen wird. Wenn wir in einem früheren Falle einen Artikel desselben Blattes, der ein ähnliches Thema behandelte, nur ganz flüchtig erwähnen konnten*), weil wir von dem Tone des Schriftstücks und von der Form der darin enthaltenen Vorschläge uns nicht eben sympathisch berührt fühlten, so freut es uns um so mehr, dass wir der jetzigen Art des Vorgehens von Seiten unserer schwäbischen Fachgenossen unsere volle Billigung und daher auch unsere Unterstützung zollen können.

In ruhiger und objektiver Weise werden die Mängel entwickelt, welche die Stellung der bei den Eisenbahnen Württembergs diätarisch beschäftigten jüngeren Techniker

zen am Schlusse 1866 vorhandenen 1871 MI. Staats-Chausseen. Daneben erfreuen die neuen Landestheile sich mehren Theils des Besitzes zahlreicher sehr gut ausgebauter und versteinter Land- und Kommunalstrassen. |

In den Hohenzollernschen Landen standen zur Bestreitung der Ausgaben für das bautechnische Beamten-Personal und für die Verwaltung des Bauwesens während der verflossenen dreijährigen Periode zur Disposition — 313,437 Fl. Davon sind bei den etatsmässigen Fonds als erspart in Abgang gestellt — 499 Fl.; es verblieben mithin zur Disposition — 312,938 Fl. Davon kamen zur Verwendung 214,172 Fl., mithin verblieben Ende 1866 im Bestande — 98,766 Fl. (St. Anz.)

Mittheilungen aus Vereinen.

Architekten- und Ingenieur-Verein zu Kassel. Versammlung am 24. September 1867; Vorsitzender Herr Engelhard.

Nach Erledigung der laufenden Geschäfte, namentlich nach Vorlage einiger zur Anschaffung für die Vereins-Bibliothek empfohlenen Werke, machte Hr. Rhode einige Mittheilungen über seinen Besuch der Pariser Industrie-Ausstellung. Nach einer Schilderung der auf seiner Reise gesehenen, grossartigen und erwähnenswerthen Bauten, sowie einiger persönlichen Erlebnisse und Erfahrungen besprach der Vortragende namentlich die interessantesten Ausstellungs-Gegenstände in der Maschinen-Abtheilung, z. B. die in einen Block gegossenen Gusstahlscheibenräder des Bochumer Werkes, deren Nabe ein durchgehendes Stück ist und welche nur unten in Form eines Stabes zusammenhängen, — die Gusstahlglocken von allen Grössen, Gusstahlachsen, Gusstahlbandagen etc. — eine Demigastatmosphärische Maschine, wobei das Gas nicht Motor ist, sondern nur dazu dient, den Kolben in die Höhe zu schnellen, welcher dann durch die äussere Atmosphäre niedergedrückt wird — die Lenoir'schen Gasmaschinen in den Bäckereien — die Chocoladepaketirmaschine — die Eisbereitanstalt, in welcher Stangen von 1 1/2 bis 4 Zoll Durchmesser und beliebiger Länge in kurzer Zeit fabrizirt wurden u. A. m.

Hr. Rhode führte demnächst die in Paris ausgestellten verschiedenen Oberbausysteme in bildlicher Darstellung unter Angabe des Gewichtes, der Stärke und der Preise vor, beschrieb die ausgestellten Eisenbahnwaggons, besonders diejenigen der Aktien-Gesellschaft in Berlin, dann die Lokomotiven, deren besonders erwähnenswerthe Theile und ihre solide Ausführung er namentlich hervorhob.

Hieran reihte sich eine Schilderung der ausgestellten Arbeiterwohnungen unter Angabe ihrer Dimensionen und

zu einer allerdings wenig beneidenswerthen machen. Es sind dies:

1. Mangel eines geregelten Kündigungsverhältnisses. Während die Gewerbeordnung des Landes dieses Verhältniss für sämtliche Handwerker nach dem Grundsatz festgesetzt hat, dass für Arbeitgeber und Arbeiter gleiche Kündigungsfristen gelten, kann der bei Staatsbauten beschäftigte Bauführer (es werden unter diesem Begriff sowohl die Handwerker als die wissenschaftlich gebildeten und für den Staatsdienst geprüften Techniker zusammengefasst) zwar zu jeder Zeit entlassen werden, bedarf hingegen ganz besonderer Erlaubniss, um seine Stellung vor Beendigung des Baues kündigen zu dürfen. Nur in den dringendsten Fällen wird ihm dies, und zwar frühestens 4 Wochen vor dem beabsichtigten Dienstaustritt gestattet.

2. Entziehung der Diäten in grösseren Krankheitsfällen und Verweigerung eines längeren Urlaubs. Diäten werden nur bei Krankheiten, die weniger als 14 Tage dauern, fortbezahlt, an Urlaub sind nur je 3 Tage für 1/2 Jahr gestattet.

3. Unbestimmtheit und Willkür in der Normirung des Diätensatzes. Der Techniker erfährt erst 6 bis 7 Wochen nach seinem Engagement die Höhe der ihm bewilligten Diäten. Aufbesserung derselben erfolgt nur auf Grund eines, alle Vierteljahre erlaubten Gesuches, und zwar günstigen Falls um je 9 oder 15 Kreuzer. Oft

*) No. 21 des Wochenblatts, Seite 205: Aus Schwaben.

Kosten an, wodurch eine längere Diskussion der Versammlung hervorgerufen wurde. Schliesslich wurde von Herrn Rhode noch des Strassenbewässerungssystems, der Strassen-eisenbahnen, sowie einer in einem kleinen Modell ausgestellten Anordnung, nach welcher auf grösseren Bahnen Englands mehre Weichen von einem hochgelegenen Häuschen aus gehandhabt werden, — was sehr viel Aufmerksamkeit erregt hat, — und endlich der Bahnhofseinrichtungen in Frankreich gedacht.

Architekten-Verein zu Berlin. — Hauptversammlung am 2. November 1867; Vorsitzender Hr. Boeckmann, anwesend 130 Mitglieder.

Aufgenommen wurden die Herren Fleischinger, Hugo Knoblauch, Maier, Naumann, Neumann, Schüssler, Schwenke, Dr. Weingarten, Winchenbach und Zickler. Nur für die im Hochbau gestellte Monats-Aufgabe (Dampfkessel-Schornstein) ist eine Lösung eingegangen.

Auf der Tagesordnung standen die laufenden Vereinsgeschäfte voran und erfolgte zunächst die Beurtheilung der im Oktober eingegangenen Monats-Aufgaben.

Hr. Adler besprach die beiden Entwürfe aus dem Hochbau, die eine Thürklinke, einen Thorbügel und einen Fenstergriff für ein Palais zum Gegenstande hatten. Beide Lösungen haben bei Verwendung des Wappens, das als Haupt-Dekorations-Motiv gegeben war, gegen die Regeln der strengen Heraldik gesündigt. Den künstlerischen Vorzug gab Hr. Adler dem Entwurfe mit dem Motto „Heraldik“, das eine schöne, trefflich erfundene Komposition bei edler und eleganter Zeichnung zeigt; der Entwurf mit dem Motto: „3 Lilien“, dessen Komposition als etwas hart und unorganisch bezeichnet wurde, ist demselben trotz fleissiger und sorgfältiger Durchführung nicht ebenbürtig. Der Verein schloss sich diesem Urtheile an und wurde als Verfasser des mit dem Andenken belohnten Projekts Herr Albrecht Genick ermittelt.

Ueber die beiden Entwürfe aus dem Gebiete des Ingenieurwesens (Fussgängerbrücke im Park) referirte Herr Schwedler. Die Bearbeiter haben in durchaus sachgemässer Auffassung beide eine Bogenbrücke mit 2 Bögen gewählt. Während jedoch der Verfasser des Entwurfs mit dem Motto „ $\frac{3}{4}$ Zoll“, der eine Charnierbrücke gezeichnet hat, grosse Sorgfalt auf die technische Durcharbeitung verwendet, die Theorie durchgerechnet und nur in Betreff des horizontalen Systems, durch das beide Bögen verknüpft sind, einige Mängel nicht vermieden hat, ist bei dem Entwurfe mit dem Motto: „Aus der Provinz“, das 2 kontinuierliche Bögen zeigt, die Theorie und Konstruktion etwas oberflächlich behandelt und das Hauptgewicht anscheinend

auf die ästhetische Ausbildung gelegt worden. Der Verein ertheilte dem Autor des erstgenannten Projekts, Herrn Eugen Hellwig, einstimmig das Andenken.

Nachdem auf den Antrag des Bibliothekars Hrn. Orth, an welchen sich eine kurze Diskussion anschloss, die Anschaffung der 30 Blatt Photographieen von Nöhring in Lübeck, die in der vorigen Hauptversammlung beanstandet wurde, sowie die einiger andern Werke genehmigt worden war, ging man zu dem Hauptgegenstande der Tagesordnung über, zu der Berathung und Beschlussfassung über den Entwurf zu Grundsätzen für das Verfahren bei öffentlichen Konkurrenzen.

Hr. Fritsch berichtete als Referent der Vorberathungskommission über deren Thätigkeit und die von ihr zur Debatte gestellte Vorlage. In Folge des jüngst erlassenen Aufrufes sei eine Anzahl von Schreibern auswärtiger Fachgenossen eingelaufen; das wichtigste darunter Seitens des mit demselben Gegenstande beschäftigten Komitès des Hamburger Architekt.-Vereins, an dessen Entwurf (vom Jahre 1864) sich die Kommission angelehnt habe, um die späteren Berathungen des allgemeinen deutschen Architekten-tages zu erleichtern. Wenn die in jenen Schreiben enthaltenen, sowie die anderweit veröffentlichten Vorschläge, nur zum geringeren Theile hätten berücksichtigt werden können, so habe dies seinen Grund in der Beschränkung, welche sich die Kommission mit Rücksicht auf praktischen Erfolg auferlegen zu müssen geglaubt habe. Es seien solche Bedingungen vermieden worden, welche die Rechte des Bauherrn so wesentlich einschränken, dass sie von vornherein von jeder Konkurrenz abschrecken würden; es seien andererseits nur solche Grundsätze aufgenommen, bei deren Nichterfüllung den Fachgenossen die moralische Verpflichtung zugemuthet werden könne, sich an der betreffenden Konkurrenz nicht zu betheiligen. Namentlich der zweite Gesichtspunkt habe zum Ausschluss der meisten, an die Kommission ergangenen, im Uebrigen sehr beachtenswerthen Vorschläge geführt. Es sei jedoch deren Absicht, in der Denkschrift, welche die Motive des Entwurfs klar darlegen solle, nicht nur alle prinzipiell abweichenden Ansichten zu berücksichtigen und zu erörtern, sondern auch namentlich alle jene Vorschläge zu formuliren, deren Erfüllung bei einer Konkurrenz zwar nicht absolut nothwendig, aber im hohen Grade wünschenswerth sei.

Der Referent verlas hierauf noch einmal den von der Kommission aufgestellten Entwurf, welchem gegen die frühere Fassung noch eine etwas präzisere Redaktion gegeben worden ist und motivirte im Einzelnen namentlich die Verschiedenheit mit den Hamburger Vorschlägen.

Da eine General-Debatte nicht für nothwendig erachtet wurde, so ging man sogleich zur Spezial-Diskussion

jedoch dauert es 3 bis 4 Monate, bis ein solches Gesuch (häufig abschlägig) beantwortet wird.

Dem gegenüber wird auf die in der Schweiz, in Baden und bei den meisten Privatbahnen üblichen Verhältnisse hingewiesen und eine Abhülfe der oben gerügten Mängel dringend gefordert. Mit Recht wird darauf hingewiesen, dass man durch solche drückende und erniedrigende Bestimmungen die befähigsten Köpfe aus dem Lande treibe und zum Schaden desselben dazu gelange, mit mittelmässigen und unerfahrenen Kräften sich behelfen zu müssen.

Wir wünschen demzufolge unseren schwäbischen Fachgenossen bei ihren berechtigten Bestrebungen, die äussere Stellung der Techniker und damit auch die Stellung und Würde des Faches selbst zu heben, den besten Erfolg. Ein selbstständiges Urtheil über die spezifisch württembergischen Verhältnisse haben wir jedoch nicht, umsoweniger, als es uns bisher noch nicht gelungen ist, das uns bereits mehrfach zugesagte Referat über die Organisation des dortigen Bauwesens zu erhalten.

Der Erfinder des See-Tunnels bei Chicago.

Mehren süddeutschen Fachgenossen verdanken wir folgende Angaben, welche die Notiz, die wir als Anmerkung dem in Nummer 43 des Wochenblatts enthaltenen, aus dem „Civil-Engineer“ entnommenen Artikel über den Wasser-Tunnel im Michigan-See hinzuffügten, noch näher vervollständigen.

Der Erfinder und Erbauer dieses Werkes, das mit Recht so grosses Aufsehen erregt hat, ist demnach in der That ein deutscher Ingenieur, J. G. Gindele (nicht Gindels, wie fälschlich in jener Anmerkung gedruckt wurde). Aus Ravensburg in Württemberg stammend, war er bis zum Jahre 1849 Stadtbaurath zu Schweinfurt, in dessen seiner Zeit berühmten Mühlenanlage er schon damals ein Werk schuf, das seine bedeutende technische Befähigung zeigte. Die deutsche Revolution, an der er sich mit warmem Herzen betheiligt hatte, führte ihn, wie so viele Andere, nach Amerika. Hier ist es ihm vor einigen Jahren gelungen ein würdiges Feld seiner Thätigkeit zu finden, indem er zum Präsidenten des „Board of Public Works“ zu Chicago erwählt wurde, und bereits eine ganze Anzahl trefflicher Anlagen sind neben jenem grossen Tunnel in dieser Stellung von ihm ausgeführt worden.

Dass englische Quellen seinen Namen mit eisigem Still-schweigen übergehen, darf uns nicht Wunder nehmen, zumal Gindele ein Mann von seltener Bescheidenheit sein soll. Wohl aber darf es uns mit gerechtem Stolze erfüllen, dass die Urheber von zwei der grossartigsten amerikanischen Bauausführungen der Neuzeit unsere deutschen Landsleute sind, denn auch die Hängebrücke über den Niagara ist bekanntlich von einem deutschen Ingenieur, Röbling erbaut worden.

Möge dem bescheidenen Meister Gindele der Ruhm nicht fehlen, der jenem bereits geworden ist.

über. §. 1 bis §. 6 wurden ohne Widerspruch genehmigt. Zu §. 6 hatte Herr Schwatlo ein Amendement gestellt, wonach Entwürfe auch von der Konkurrenz ausgeschlossen werden sollen, „wenn sie stümperhaft disponirt und dargestellt sind.“ Dem gegenüber wurde geltend gemacht, dass die Nachtheile, die sich aus einer so dehnbaren Fassung ergeben würden, grösser seien als die vermeintlichen Vortheile, da in Wirklichkeit, namentlich sobald ein Konkurrenz-Programm die vorgeschlagenen Grundsätze adoptirt habe, wohl äusserst selten der Fall eintreten könne, dass ein derartiges Projekt zur Preisvertheilung zugezogen werden müsse. Das Amendement wurde abgelehnt.

Zu §. 8 stellte Herr Laspeyres das Amendement, die Worte „vor der Preisvertheilung“ zu streichen, weil es gerade zur Abregung eines grösseren Interesses im Publikum wünschenswerth sei, eine derartige Ausstellung, wenn möglich, vor und nach der Preisvertheilung zu veranstalten. So allseitig dies anerkannt wurde, so schien doch dieser Vorschlag mehr in die Denkschrift als in den Text der Grundsätze zu passen und wurde deshalb gleichfalls abgelehnt.

Die lebhafteste Debatte entspann sich bei §. 9, welcher auch die wesentlichste Abweichung gegen die Hamburger Vorschläge enthält. Herr Lucae stellte zwei Amendements, nach denen einmal der Verfasser des Projekts, das dem Grundgedanken nach zur Ausführung akzeptirt werde, unter allen Umständen mit der definitiven Ausarbeitung des Projekts betraut, demnächst aber bei der Ausführung selbst, mindestens zu dem künstlerischen Theile derselben, hinzugezogen werden müsse. — Es würde zu weit führen den speziellen Gang der Diskussion zu verfolgen, bei welcher ausser den Mitgliedern der Kommission namentlich die Herren Möller und Hübbe den im Eingange angedeuteten Standpunkt vertraten. Dass ein derartiges Verfahren im höchsten Grade wünschenswerth sei und dass es daher in der betreffenden Denkschrift warm empfohlen werden müsse, war einstimmige Ueberzeugung; es zu einer *Conditio sine qua non* zu machen wurde jedoch abgelehnt. Das Amendement Lucae fiel, jedoch fand dasselbe eine starke Minorität.

Den §. 10 beantragte Hr. Möller, dem sich Hr. Lucae und Hr. Orth anschlossen, ganz zu streichen, weil die Fassung zu unbestimmt sei. Die Kommission machte geltend, dass die Taxe für die Vergütung baukünstlerischer Arbeiten nach dem Entwurfe des Stuttgarter Vereins für Bankunde schon jetzt eine weite Geltung gefunden habe und voraussichtlich gleichfalls bei dem nächsten Architektentage für ganz Deutschland akzeptirt werden würde. Es sei im Uebrigen ein Leichtes, der Denkschrift, welche auch später die den Behörden zu übermittelnden definitiv festgestellten Grundsätze erläutern müsse, eine Skala der Honorarsätze hinzuzufügen, welche renommirten Architekten für baukünstlerische Arbeiten zukommen. Zu entbehren sei die Bestimmung nicht, weil thatsächlich die meisten Konkurrenzen wegen unzureichender Preise ein ungenügendes Ergebniss gezeigt hätten. Dieser Ansicht schloss sich der Verein an, indem er den §. 10 genehmigte.

In der Schlussabstimmung ward demnächst der ganze Entwurf in der Fassung der Kommission zum einstimmigen Beschlusse des Vereins erhoben. Der Dank des Vereins wurde sowohl der Kommission wie den auswärtigen Fachgenossen, welche dieselbe unterstützt hatten, votirt.

Da die übrigen auf der Tagesordnung stehenden Angelegenheiten wegen vorgerückter Zeit nicht mehr erledigt werden konnten und da namentlich auch ein sehr wichtiger Antrag des Herrn Adler in Betreff der Konkurrenz für den Berliner Dom vorliegt, so wurde auf den Vorschlag des Vorsitzenden beschlossen, die nächste Sitzung zu einer ausserordentlichen Hauptversammlung zu machen. — F. —

Vermischtes.

Wie wir erfahren, hat die technische Bau-Deputation zu Berlin in einer ihrer letzten Sitzungen über eine Vorlage, welche die Grundzüge einer neuen, auf Trennung der Architektur vom Ingenieurwesen basirten Organisation des Preussischen Bauwesens enthielt, Beschluss gefasst und sich im

Prinzip gegen die Trennung der Fächer ausgesprochen. Wir werden diesem bedeutsamen Ereigniss in nächster Nummer eine Besprechung widmen.

Von Herrn Oberbaurath Funk in Osnabrück erhalten wir folgendes Schreiben:

Osnabrück, den 1. November 1867.

Die Nr. 40 Ihres geschätzten Blattes vom 4. v. Mts., welche durch ein Versehen in der Expedition durch die Buchhandlung erst heute mir zu Gesicht gekommen ist, enthält auf Seite 392 einen Artikel nach einer Mittheilung „vom Rheine“, der, soweit die Leitung der Venlo-Hamburger Bahn mir anvertraut ist (von Wesel bis Harburg), einer Berichtigung bedarf. — Eine Verfügung der Direktion der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft, wie sie in jenem Artikel über Nichtzahlung von Diäten wörtlich angeführt erscheint, ist mir nicht zugegangen. Allerdings können Diäten für Urlaubs- und Krankheitsfälle nicht ohne Weiteres liquidirt und ausgezahlt werden und hat die Direktion die Bewilligung der Diäten für solche Fälle sich vorbehalten. In dem einzigen Krankheitsfalle, welcher während meiner Geschäftsführung an der Wesel-Hamburger Bahn vorgekommen ist, hat die Direktion die Diäten dem betreffenden Bauführer für die ganze Zeit der Krankheit (5 Wochen) bewilligt.

Ich ersuche die geehrte Redaktion, diese Berichtigung in ihr Blatt aufnehmen zu wollen.

A. Funk, Ober-Baurath.

Von Herrn Professor W. Lübke erhielten wir nachstehendes Schreiben, das wir vorbehaltlich einer späteren Bemerkung zu demselben gern abdrucken:

Stuttgart, 29. Oktober 1867.

Geehrte Redaktion. In No. 37 Ihres Wochenblattes, dessen frischer Thätigkeit ich mit Interesse folge, findet sich über die neue Auflage meines Abrisses der Geschichte der Baustyle eine kurze Notiz, deren flüchtige Bemerkungen geeignet sind, eine unrichtige Vorstellung von der Bestimmung meines Buches zu erwecken. Sie gestatten mir daher wohl die Veröffentlichung einiger kurzen Gegenbemerkungen.

Wie der Herr Rezensent sich darüber wundern kann, im Wesentlichen einen Auszug meiner Geschichte der Architektur zu finden, ist mir unerklärlich, da auf dem Titel aller drei Auflagen, also auch der neuesten, ausdrücklich gesagt ist: „Unter Zugrundelegung seines grösseren Werkes.“ Oder sollte der Herr Rezensent nur den Titel auf dem äusseren Umschlage, der aus räumlicher Oekonomie diesen Zusatz nicht enthält, angesehen haben? Ebenso unerklärlich ist mir, wie der Herr Rezensent behaupten kann, im Abriss beginne der erste Abschnitt mit Aegypten, während dasselbe Kapitel in der Geschichte der Architektur als fünftes der Reihe aufträte. Ein Blick in die dritte Auflage meines grösseren Werkes hätte ihn belehrt, dass auch dort jetzt Aegypten den Anfang macht, und zwar, wie ich kaum zu bemerken brauche, aus Gründen der Chronologie. Weiter ist dem Herrn Rezensenten in Bezug auf den Text nur eine „homöopathische Vermehrung“ aufgefallen. Ich bemerke dazu, dass mein Abriss, wie schon der Titel der ersten Auflage ausspricht, als Leitfaden für Anfänger des Studiums bestimmt wurde, und dass derselbe sich namentlich auf einer Anzahl Baugewerkschulen eingebürgert hat, wie schon seine rasche Verbreitung beweist. So wenig dankbar für den Schriftsteller und Forscher solche Arbeiten sind, so glaubte ich doch schon früher den vielfach an mich ergangenen Aufforderungen zur Abfassung eines solchen Auszuges mich nicht entziehen zu sollen. Gleichwohl nicht zufrieden mit dem äusseren Erfolg habe ich bei der jetzigen Auflage nach reiflichem Erwägen eine durchgreifende Umarbeitung vorgenommen, deren Maass indess mit Rücksicht auf den Leserkreis des Buches streng vorgezeichnet war. Wollte der Herr Rezensent sich die Mühe geben, mir etwaige Lücken und Mängel meiner Darstellung nachzuweisen, so würde ich ihm wie jedem gewissenhaften Kritiker für seine Belehrung dankbar sein. Endlich behauptet er, dass die neuen Figurenbeispiele „zumeist aus der im gleichen Verlage erschienenen Architektonischen Formenschule von

Scheffers entlehnt“ seien. Dies ist unrichtig und ungerrecht: aus Scheffers sind 34, und zwar zumeist kleinere, unbedeutendere Abbildungen entlehnt, während ich selbst ausdrücklich für die neue Auflage 60 Abbildungen nach den besten Vorlagen, darunter die grossen Kranzgesimmsdurchschnitte des Athenätempels zu Priene, des Tempels am Ilissus, des Thurms der Winde, der Incantada zu Salonichi und viele andere nicht minder bedeutende unter meiner Aufsicht habe zeichnen und schneiden lassen. Warum aber hätte ich Anstand nehmen sollen, vorhandene Illustrationen zu benutzen, wenn dieselben weder anders ausgewählt, noch anders gezeichnet werden konnten?

Ungern habe ich zu dieser Selbstvertheidigung die Feder ergriffen. Ich meinte aber, ein Autor, der, welche Mängel und Fehler er auch haben mag, seit beinahe zwanzig Jahren mit redlichem Eifer und nach bester Ueberzeugung das Verständniss der Kunstwerke und die Liebe zur Kunst, namentlich zur edlen Architektur zu fördern und zu verbreiten bemüht war, dürfe wohl auf eine minder flüchtige Kritik seiner Arbeiten Anspruch erheben.

Und nun gestatten Sie mir bei dieser Gelegenheit noch ein Wort über einen andern Aufsatz in derselben Nummer Ihres Blattes. Ein Berichterstatter über die Bauschule am Polytechnikum zu Karlsruhe beginnt mit einem verwerfenden Urtheil, welches ich über die neuesten Leistungen der Badischen Architektur ausgesprochen habe. Er nennt dasselbe in einem Athem „einseitig und unmotivirt“, findet dann aber in demselben Satze, dass es sowohl auf die „vielen Sünden, welche in der neuesten Zeit an den Eisenbahnhochbauten begangen worden sind“, als auch „auf die jüngsten Leistungen der Karlsruher Bauschule (als solche) angewendet, seine volle Berechtigung“ habe, und gipfelt darin, dass er sagt: „Leider giebt die diesjährige Ausstellung einen schlagenden Beweis für die Richtigkeit obiger Behauptung.“ Dieser Anerkennung gegenüber und wo so viele Sünden zugestanden werden, darf ich wohl den Anspruch des geehrten Verfassers, dass mein Urtheil „einseitig und unmotivirt“ sei, als ungerechtfertigt zurückweisen.

W. Lübke.

Der Verkehr auf der Kopenhagener Pferdeisenbahn hat seit der Eröffnung derselben vor 4 Jahren ganz ausserordentlich zugenommen; nach einem amtlichen Berichte wurden 1864, 65 u. 66 befördert: bez. 959,890, 1,534,448 und 2,374,834 Personen. Bei einer Bevölkerung Kopenhagens von nur 160,000 Einwohnern sprechen diese Zahlen für eine grosse Beliebtheit der neuen Bahnen, die ihren Grund sowohl in den billigen Fahrpreisen als in den gut gewählten Routen hat.

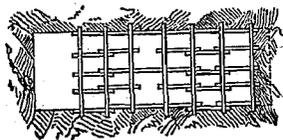
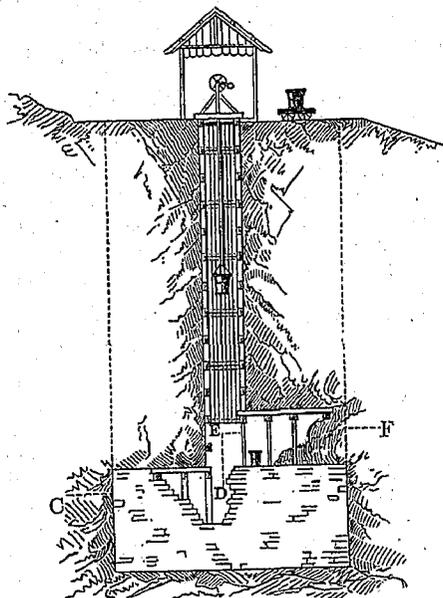
Im Lokale des Architekten-Vereins zu Berlin ist während des Monats November ein Album mit 54 vorzüglich schönen, von dem Photographen Beck angefertigten photographischen Aufnahmen der Alterthümer Athens ausgestellt. Je liebere Bekannte und Vertraute den Architekten unserer Schule die klassischen Bauten Athens aus geometrischen Darstellungen bereits geworden sind, um so interessanter wird es für sie sein, dieselben auch in ihrem gegenwärtigen Zustande naturgetreu kennen zu lernen. Wir glauben wohl, dass es vielen Fachgenossen erwünscht sein wird, einige dieser Blätter besitzen zu können und wollen daher gern auf die im Vereinslokale ausliegende Subskriptionsliste und die im Inseratentheile dieser Nummer enthaltene Anzeige verweisen.

Im Jahre 1866 wurden in Paris 3614 Häuser (um 263 mehr als im Vorjahre) aufgebaut, dagegen 2256 Gebäude ganz oder theilweise niedrigerissen, was einem Mehr der Neubauten von 1358 entspricht. Es wurden durch jene Bauten 20,311 neue Wohnungen geschaffen, durch die Demolirungen aber 16,513 zerstört, was einen Gewinn von 3797 Wohnungen giebt.

Aus der Fachliteratur.

Oppermann, nouvelles Annales de la Construction. Septemberheft. Die Gründung eines Pfeilers für den Viadukt bei Otzaurte (Nord-Spanien), von Friol.

Für die Mittelpfeiler des Viadukts lag der gute Baugrund (fester Felsen) 20m unter dem Terrain. Die Erdschichten über dem Felsen bestanden aus durchnässtem und beweglichem Boden. Da es sehr schwierig [und kostspielig] gewesen wäre, einen Senkbrunnen, der eine Grundfläche von 30 cm. hätte haben müssen, durch diese 20m hindurchzubringen, so wurde das folgende Verfahren angewendet.



SCHNITT. NACH C,D,E,F.

In der Mitte des Pfeilers führte man einen mit Holzzimmerung versehenen Schacht aus, der aus Theilen von 1,8m Breite und 3,10m Länge bestand. Auf dem Felsen angekommen, baute man nach einer Seite hin die Hälfte der Grundfläche des Pfeilers auf etwa 1,8m Höhe bergmännisch aus, machte Raum für das Mauerwerk und verhinderte durch Zimmerung das Nachstürzen der Erdschichten. Dann wurde diese Hälfte mit Mauerwerk ausgefüllt, während in der andern Hälfte des Pfeilers, wie vorhin beschrieben, die Bergleute thätig waren. Auf diese Weise wurde der Pfeiler nach und nach bis zum Terrain ausgeführt.

Eine einfache Winde über dem Schacht versorgte die Maurer und Bergleute mit dem Nöthigen und diente gleichzeitig dazu, um die Erdmassen des Fundamentes herauszuschaffen.

In weniger als zwei Monaten waren die Gründungsarbeiten vollendet, ohne dass eine besondere Maschine nöthig gewesen wäre.

Diese Pfeiler dienen eisernen Gitterträgern, die in der Mittelöffnung 44,8m frei liegen, zur Stütze. Gbs.

Theoretisch-praktische Abhandlungen aus dem Gebiete der Wasser- & Strassen-Baukunde von Wenzel Schaffer, K. K. Ingenieur-Assistenten 1. Kl. an den Marinebauten zu Pola. Mit 3 autographirten Tafeln und mehren in den Text gedruckten Holzschnitten. Wien, Carl Gerold's Sohn. 1867.

In dem ersten Abschnitte dieses vor Kurzem erschienenen Werkes behandelt der Verfasser speziell einen auch in ausführlicheren Handbüchern unberücksichtigten Theil der Wasserbaukunst, nämlich die Anlage und den Bau von Schleusenwehren an Gebirgsbächen, welche vorzugsweise zur Ansammlung des Wassers behufs Fortschaffung des Holzes dienen und als solche „Klausen“ oder „Schwallungen“ genannt werden.

Der norddeutsche Techniker ist zwar seltener darauf hingewiesen, wissenschaftliche Abhandlungen, wie die vorliegenden, über das Trift- und Flosswesen in Gebirgsbächen, über die natürlichen Eigenschaften einer Trift- und Flosstrasse und die verschiedenen Hilfsmittel zu deren Verbesserung zu studiren; hingegen verdienen die Angaben über die verschiedenen Messverfahren zur Ermittlung der Wassermengen fließender Gewässer, ferner über die Inhaltsermittlungen der Teichräume, über den Bau der Klausen und die verschiedenen Konstruktionen derselben in Erde, Stein und Holz volle Beachtung und können

ebenso wie die zweite Abhandlung dieses Werkes über die Stabilität des einem Wasserdrucke ausgesetzten Mauerkörpers, allen denen zum Studium empfohlen werden, die sich mit Herstellung von Wasser-Reservoirs für Wasserleitungen, von Speisebassins für Schiffahrtskanäle und von Thalsperren zu beschäftigen haben.

In der Theorie der Bauwerke gegen Wasserdruck hat der Verfasser kurz und klar die vorzüglichsten Gesetze aus dem Gebiete der Hydrostatik entwickelt und die Formeln und Regeln abgeleitet, nach welchen in den verschiedenen praktischen Fällen die zur erforderlichen Stabilität derselben nöthige Stärke berechnet werden kann; auch ermittelt, welche Profile sich in der Praxis in Bezug auf Materialersparung bei gleicher Stabilität als vortheilhafter erweisen. Die beigefügten Zeichnungen stellen eine Haupt- und eine Seitenklausen dar, die zur Flössung des Holzes aus dem Wienerwalde im Schwachatbache bei Leopoldsdorf errichtet sind. Letztere besteht aus beiderseits mit Mauern verkleideten Erddämmen von 12' Höhe an der Wasserseite und 18' Stärke. Die Hauptklausen hat einen Fassungsraum von 2,755,000 kub. (85,203 kubm.) Die mit Quadern verkleidete Klausenhofmauer ist auf einem Pfahlroste fundirt, mit zwei Schleusenöffnungen von je 10 Fuss lichter Weite. Die Höhe der Mauer ist circa 18 Fuss.

In dem 3. Abschnitte hat der Verfasser die Kubirung der Auf- und Abtragsmassen beim Bau von Strassen, Eisenbahnen, Kanälen etc. „einer den Anforderungen der Wissenschaft und der Praxis entsprechenden zeitgemässen Verbesserung unterzogen“ und für die Kubirung irregulärer Auf- und Abträge auch für Profile in ungleichen Distanzen Formeln abgeleitet, die genauere Resultate ergeben sollen, als die bisherigen Rechnungsweisen. Die verschiedenen durchgeführten Beispiele zeigen eine Differenz von 1 bis 2% bald plus, bald minus und dürften deshalb die alten Methoden wohl nicht Gefahr laufen, gänzlich verdrängt zu werden.

Lz.

Des Vitruv zehn Bücher über Architektur, übersetzt v. F. Reber. (Stuttgart 1865.) Preis 1 Thlr.

Allen Fachgenossen, welche die Römische Architektur auch aus Vitruv, dem einzigen antiken Schriftsteller, welchen wir darüber besitzen, studiren wollen, können wir die kürzlich erschienene deutsche Uebersetzung desselben vom Professor Dr. Franz Reber in München bestens empfehlen. Dieselbe ist mit vieler Sachkenntniss, namentlich genauester Kenntniss des Römischen Bodens und der Römischen Monumente — über welche Reber bekanntlich ein besonderes grosses Werk „die Ruinen Roms“ publizirt hat — verfasst. Die vielen schwierigen Stellen des Textes sind unter sorgfältiger kritischer Benutzung aller schon vorhandenen Kommentare in geistvoller Weise erklärt und durch meist von der Hand des Uebersetzers gefertigte Abbildungen erläutert. — B. —

Konkurrenzen.

Monats-Aufgaben im Architekten-Verein zu Berlin, zum 2. Dezember 1867.

I. Reich stuckirte Decke eines Bildersaales mit Oberlicht — 40 bei 70 Fuss, Saalhöhe 35 Fuss.

II. Ein grosses Wohnhaus in Berlin bedarf vierteljährlich 27,000 Kubikfuss Wasser für die Haushaltung, die Klossets, Bäder und Besprengung des Gartens. Die Reser-

voirs, welche 64 Fuss über dem Niveau des Hofes aufgestellt sind und den dreitägigen Durchschnittsbedarf fassen, sollen durch eine Dampfmaschine gespeist werden, die in einem Keller ihren Platz erhält. Diese Vorrichtung zu entwerfen und zu berechnen, namentlich anzugeben, wie viel Zeit zur einmaligen Füllung erforderlich ist, wenn der Wasserstand im Brunnen 16 Fuss unter dem Niveau des Hofes steht. In der Nähe der Dampfmaschine ist eine Einrichtung anzubringen, welche den Stand des Wassers in den Reservoirs erkennen lässt.

Personal-Nachrichten.

Es sind ernannt: Der Eisenbahn-Betriebs-Direktor Grotefend zu Bromberg zum Regierungs- und Baurath und zweiten technischen Mitgliede der Direktion der Ostbahn. — Der Bau-Inspektor Zeidler zu Danzig zum Ober-Bau-Inspektor zu Düsseldorf. — Der Landbaumeister Stephany zu Breslau zum Bau-Inspektor zu Reichenbach, Regierungsbezirk Breslau. — Der Baumeister Heinrich Wilhelm Hartmann zum Wasserbaumeister und technischen Hilfsarbeiter bei der Rheinstrom-Bau-Direktion zu Koblenz.

Dem Ober-Betriebs-Inspektor bei der Ostbahn, Grillo zu Bromberg ist der Charakter als Baurath verliehen worden.

Am 2. November haben das Baumeister-Examen bestanden: 1) Gustav Hugo Schultz aus Insterburg; 2) Richard Theune aus Magdeburg. Das Privatbaumeister-Examen: Ernst Brandt aus Merseburg.

Das Bauführer-Examen: 1) Friedrich v. Bellersheim aus Darmstadt; 2) Eugen Froelich aus Kepparlauken bei Insterburg; 3) Karl Wilh. Julius Beyer aus Cleve.

Offene Stellen.

1) Bei der Kommunal Verwaltung in Hirschberg in Schl. soll ein Stadtbaurath angestellt werden. Gehalt 800 Thlr. Geeignete Bewerber, welche als Königl. Baumeister und Feldmesser geprüft sind, wollen sich unter Einreichung ihrer Zeugnisse bis zum 1. Dezember beim Magistrat in Hirschberg schriftlich melden.

2) Für die Ausführung eines ca. 8 Meilen umfassenden Chausseenetzes im Kreise Darkehmen wird ein Baumeister gesucht. Näheres unter den Inseraten.

3) Ein im Eisenbahnbau erfahrener Baumeister oder älterer Bauführer findet gegen 3 Thlr. oder auch 3½ Thlr. Diäten in Ostpreussen auf die Dauer eines Jahres Beschäftigung. Näheres in der Exped. d. Bl.

4) Zur oberen technischen Leitung einer Entreprise von 3 Meilen Erdarbeiten und der dabei vorkommenden Brückenbauten, bei der ostpreuss. Südbahn wird ein umsichtiger Techniker gesucht vom Bau-Unternehmer Alex in Goldap.

5) Ein älterer Bauführer wird gesucht. Näheres beim Eisenbahn-Baumeister Geiseler in Berlin, Fruchtstr. 14. 15.

6) Ein im Rechnungswesen des Bauwesens und Veranschlagen gewandter Techniker findet in einem Atelier in Berlin dauernde Beschäftigung. Gedrängte Uebersicht der bisherigen Thätigkeit und Adresse abzugeben in der Exped. d. Bl.

7) Ein in gothischen Formen geübter Zeichner, der gleichzeitig mit Veranschlagen vertraut, wird (in Berlin) sofort verlangt. Näheres in der Exped. d. Bl.

8) Ein geübter Zeichner findet auf einige Monate für die Abendstunden von 5—10 Uhr Beschäftigung im Kopiren in Blei und Tusche. Näheres Köpnickstr. 112., 3 Tr. bei Lehmann.

Die in No. 42, alinea 4, angekündigte Lehrerstelle bei der Baugewerkschule in Schwerin ist besetzt.

Brief- und Fragekasten.

Beiträge mit Dank erhalten von den Herren W. in Tr., D. in Karlsruhe.

Architekten-Verein zu Berlin.

Haupt-Versammlung am Sonnabend den 9. November. Anfang 7 Uhr.

Tagsordnung:

Schreiben des Vorstandes in der Angelegenheit des Verfahrens bei der grossen Akademischen Konkurrenz.

Antrag des Herrn Adler bezüglich weiterer Schritte des Vereins in Angelegenheiten der Dombau-Konkurrenz.

Bericht und Antrag der Kommission für die Revision der Bibliothek-Ordnung

Ein erfahrener Geometer sucht Beschäftigung in Berlin. Adr. sub N. 34 in der Expedition d. Blattes.

Ein vereideter Feldmesser, der auch im Bauwesen nicht unerfahren und dem gute Atteste zur Seite stehen, bittet um Beschäftigung. Gefällige Adressen unter der Chiffre A. D. 1 bittet man in der Exped. d. Blattes abzugeben.

Chausseebauten im Kreise Darkehmen, Regierungs-Bezirk Gumbinnen.

Der Kreis Darkehmen hat die Ausführung eines ca. 8 Meilen umfassenden Chausseenetzes beschlossen, dessen Ausbau voraussichtlich die Zeitdauer von 4 bis 5 Jahren in Anspruch nehmen wird. Mit den Arbeiten soll sofort, nachdem die Beschlüsse die Genehmigung der oberen Behörden erlangt haben, begonnen werden. Zur Leitung der Arbeiten wird ein Baumeister gesucht, welcher wo möglich mit den Verhältnissen Ostpreussens vertraut ist. Als Gehalt werden offerirt ca. 60 Thlr. und als Dienstaufwandgelder ca. 25 Thlr. pro Monat. Qualifizierte Bewerber werden ersucht, unter Einsendung ihrer Papiere sich schriftlich bei dem Königl. Bau-Inspektor Schmarsow hierselbst oder bei dem Unterzeichneten zu melden.

Darkehmen, den 28. Oktober 1867.

Der Landrath.
gez. v. Gossler.

Zur Aufstellung von Entwürfen und demnächstiger Ausführung von Bauten für verschiedene Militair-Verwaltungen hieselbst, wird ein geprüfter Baumeister gegen Diäten bis zu 3 Thlr. auf längere Zeit gesucht.

Meldungen unter Beifügung der Zeugnisse bei der hiesigen Fortifikation.

Neisse, den 16. Oktober 1867.

Königliche Fortifikation.

Ein Bau-Techniker, welcher in Aufnehmen, Photographiren und Zeichnen von Bauwerken und Architekturen bewandert ist, sucht Engagement. Gef. Franco-Adr. sub L. M. i. d. Exp. d. Bl.

Ein Geometer mit Eisenbahn-Vorarbeiten vertraut, sucht Beschäftigung. Offerten unter Litt. H. 5 werden durch die Exp. d. Blattes franco erbeten.

„MOTIV“

Das Motiv feiert sein diesjähriges

„Begrüßungs-Fest“

am **Donnerstag, den 14. November** im Odeon, Oranienstrasse 52 und ladet dazu alle älteren und jüngeren Kollegen freundlichst ein. Anfang 8 Uhr.

Papier-Tapeten.
Gebrüder Hildebrandt

in Berlin, Brüderstrasse 16,
empfehlen den Herren Architekten
ihr reichhaltiges Lager in den allerbilligsten
bis zu den theuersten Gattungen.

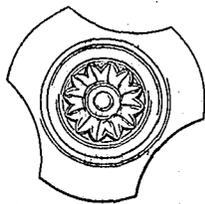
Durch das Vertrauen der ersten Architekten beehrt,
sind wir stets bemüht gewesen, deren Geschmack gemäss
ein Lager in ruhigen, architektonisch wirkenden Dessins
und Farbentönen assortirt zu halten.

Auf Verlangen sind wir gern bereit, den Herren Architekten von uns zusammengestellte Probe-Ansichten einzusenden.

Jede Art Schrift auf allen Zeichnungen und Plänen fertigt
in und ausser dem Hause P. Jacoby, Schrift-Lithograph
Kurzstrasse 22, 3 Treppen.

Centrifugal-Pumpen

sowie Kolben-Pumpen jeder Art liefert die
Maschinenfabrik von MÖLLER & BLUM
Berlin, Zimmerstrasse 88.



3 bis 4 Mille weisser Form-Chamotte-Steine, laut Zeichnung, sind billig zu verkaufen. Näheres sowie Proben zur Ansicht bei

Richard Schreiber
Friedrichsstrasse 224.

Es wird offerirt und direkten, frankirten Geboten entgegen-
gesehen:

Erbkam'sche Bauzeitung. 1.—14. Jahrgang. In 27 Halbfranzbänden.

Architektonisches Skizzenbuch. 1.—30. Heft. In 2 Lederbänden.

Karsten, Eisenhüttenkunde. Berlin. Reimer. 1841. 5 Halbfranzbände und Atlas in Folio.

Arago's sämtliche Werke. Deutsch von Hankel. Leipzig. Wigand. 1854—60. 14 Halbfranzbände.

Blätter für gewerbliche Baukunde von J. Manger. Heft 1—8. Berlin. Ernst und Korn. 1853—60.

Der innere Ausbau von Wohngebäuden von Strack, Hitzig und Borstel. Heft 1—9. Berlin. Ernst und Korn. 1855—57.

Brix, Zeitschrift des deutsch-österreichischen Telegraphen-Vereins. 2.—5. Jahrgang. Gebunden. 9. Jahrgang. Heft 2—12. Brochirt.

Düsseldorf, den 1. November 1867.

L ö w e
Zivil-Ingenieur, Bleichstrasse 11.

Verlag von **Gustav Weise in Stuttgart.**
Breymann, Allgemeine Baukonstruktionslehre mit besonderer Beziehung auf das **Hochbauwesen.** Neu bearbeitet von H. Lang, Prof. an der grossh. polyt. Schule in Karlsruhe. I. Theil: **Konstruktionen in Stein.** 4. Aufl. Mit Abbildung d. Stuttg. Synagoge in Farbendr., über 400 Holzschn. und 88 Figurentafeln. 1867. 4°. Preis broch. 5 Thlr. — 9 Fl. südd. W. II. Theil: **Holzkonstruktionen,** 4. Aufl. mit 97 Figurentaf. und mehreren hundert Holzschn. 1. Lfg. 1867. Preis 15 Sgr. — 54 Kr. (Wird im Laufe nächsten Jahres vollständig.) III. Theil: **Eisenkonstruktionen,** 3. Aufl. 1865. Mit 108 Figurentaf. und 200 Holzschn. im Texte. 4°. Preis broch. 4 1/2 Thlr. — 7 Fl. 30 Kr. IV. Theil: **Fundirungen, Feuerungsanlagen, Bauführung** (Schluss des Werkes). Mit 189 Holzschn. im Text u. 36 Figurentaf. 1863. 4°. Preis broch. 4 Thlr. — 7 Fl.

Verlag von **Theodor Thomas in Leipzig.**
In allen Buchhandlungen ist zu haben:
Heusinger von Waldegg, Die Kalk-, Ziegel- und Röhrenbrennerei. In ihrem ganzen Umfange und nach den neuesten Erfahrungen. 2 Bände. Zweite stark vermehrte Auflage. — Erster Theil: Die Kalk- und Zementfabrikation. 13 Bogen mit 62 Holzschritten. Preis 1 Thlr. — Zweiter Theil: **Die Ziegel- und Röhrenfabrikation.** 26 Bogen mit 264 Holzschritten. Preis 2 Thlr.
— **Der Gypsbrenner, Gypsgiesser** und Gypsbaumeister, sowie Tüch- und Stuckarbeiter. 23 Bogen mit 130 Holzschritten. Preis 1 1/2 Thlr.

Vom 1. Oktober befindet sich unsere
Zinkgiesserei für Kunst und Architektur
Fabrik für Gaskronen
Friedrichs-Strasse 225 (Neuss'sche Wagenbau-Anstalt)
SCHAEFER & HAUSCHNER.

Reisszeuge, einzelne Zirkel, Zieh- und Zeichenfedern in anerkannter Güte und zu den billigsten Preisen empfiehlt **J. C. Seiffert** vorm. Oldendorff, Mechaniker und Optiker, Markgrafenstrasse 79, 1 Treppe.

Die vorzüglichen photographischen Aufnahmen der Monumente Athens von Heinrich Beck in Athen, sind während des Monat November hier im Lokale des Architekten-Vereins zur Ansicht und Supskription ausgelegt. Der Subskriptionspreis pro Blatt ist 27 1/2 Sgr., der ganzen Sammlung von 54 Blatt 46 Thlr. 20 Sgr., schön und dauerhaft eingebunden nur 50 Thlr. Sie sind zu Weihnachtsgeschenken besonders geeignet. Bestellungen an die Adresse: Frau Professor Hofmann, Berlin, Leipziger-Strasse 42, zu richten.

In grösseren Posten offerire ich, frei ab hier, incl. Petroleumfass, per 100 Zollpfund netto

Maschinenöl
margarinhaltiger als Baumöl, à 14 1/2 Thlr. Cassa,
Imitirtes Baumöl
säure- und schleimfrei, à 15 1/2 Thlr. Cassa
J. W. Becker, vorm. A. G. Hoffmann
in Stralsund.

Atteste:

Das von Ihnen gelieferte Maschinenöl verhält sich zu dem auf Grund der Lizitation beschafften Baumöl im Verbrauch wie 1:1,074 und nach dem Geldwerth mit Rücksicht auf den geringen Verbrauch wie 19 Thlr.: 26 Thlr. 9 Sgr. 3 Pf., wonach also der Zentner Maschinenöl sich 7 Thlr. 9 Sgr. 3 Pf. per Ztr. zur Nutzung billiger stellte. (Letztere Zahl würde sich bei den hohen Baumölpreisen jetzt günstiger stellen).
Stralsund, den 12. März 1864.

Der Königl. Wasserbau-Inspektor
Baensch.

Das von Ihnen bereits seit Jahren bezogene Maschinenöl haben wir stets mit Vortheil zum Schmieren unserer Dampfmaschinen, Lokomobilen, Werkzeugmaschinen etc. benutzt. Es wird nicht leicht dick und gestattet hierdurch ein bequemes Oelen aller beweglichen Theile, ohne dieselben oft Behufs Reinigung auseinander nehmen zu müssen, was bei anderen Oelen nur zu häufig der Fall ist.

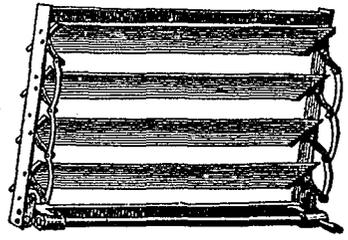
Greifswald, den 11. April 1867.
Eisengiesserei, Maschinenbauanstalt und Dampfschiffswerft
C. Kessler & Sohn.



Wandleucher von Schmiedeeisen.

Ed. Puls
Schlossermeister
und
Fabrikant
schmiedeeiserner
Ornamente.
BERLIN
Mittelstrasse 47.

Ventilationsfenster



mit Glasjalousien.

Ed. Puls
Schlossermeister
und
Fabrikant
schmiedeeiserner
Ornamente.
BERLIN
Mittelstrasse 47.



Wandleucher von Schmiedeeisen.

liefert nach gegebenen oder eigenen Zeichnungen bei prompter und koulanter Ausführung zu soliden Preisen

Antike und moderne Arbeiten von Schmiede-Eisen, als Front- und Balkongitter, Wandleucher, Kaminvorsetzer etc. in stilgetreuer Ausführung. **Hebemaschinen**, sicher und schnell arbeitend, zum Transport von Speisen, Wäsche, Brennmaterialien etc. durch alle Etagen. **Ventilationsfenster mit Glasjalousien**, statt der gewöhnlichen Luftklappen, überall leicht anzubringen, ohne das Licht zu beeinträchtigen, sehr dauerhaft, bequem und bei jedem Wetter zu öffnen, welche für die Kgl. Charité, Lazarethe, Schulen etc. in grosser Zahl ausgeführt wurden. **Eiserne Weinlager** zu 500—1000 Flaschen, selbstthätige Sicherheitsschnepper für Rolljalousien, sowie alle **Bauschlosser-Arbeiten**.



TELEGRAPH

Commandit-Gesellschaft auf Actien

Levin & Co.

Berlin, Wilhelmsstrasse No. 121.

Als vorzüglich bewährt empfehlen:



Haus-Telegraphen neuester Konstruktion mit kontraktlicher 10 jähriger Garantie für Leitungsfähigkeit und Dauer unseres präparirten Drathes, bei billigster Preisnotirung.

Elektrische Uhren, selbstthätig, ohne Drathleitung, für Zimmer und öffentliche Zwecke als Thurm- und Perron-Uhren. Eine Auswahl hiervon, sowie alle für Hausleitungen, Fabriken, Schulen, Krankenhäuser, öffentliche Institute erspriessliche Arten von Anlagen und der dazu gehörigen Apparate sind in unserem Ausstellungssaale zur gefälligen Ansicht aufgestellt.

Eduard Herrnberg
Berlin, Dorotheenstrasse 57.

liefert sämtliche Marmorarbeiten für Bauzwecke und Zimmereinrichtungen in reichhaltigster Auswahl der Farben als:
Säulen, Treppenstufen, Flurbelege, Wandbekleidungen, Kamine, Badewannen, Platten in beliebigen Formen und Dimensionen billigst und nach jeder Zeichnung.
Musterstücke halte zur gefälligen Ansicht ausgestellt.

R. Riedel & Kemnitz
Ingenieure und Maschinenfabrikanten in Halle a. S.

liefern **Warmwasserheizungen** (Niederdruck) für elegante Wohnhäuser, (ältere und Neubauten) Gewächshäuser, Bureaux, Schulen und Spitäler;
Luftheizungen für Kirchen und andere grosse Räume.
Pläne und Anschläge nach eingesandten Bauzeichnungen gratis.

Spiegelglas belegt und unbelegt,
Rohglas in Stärken von 1 1/2", 1", 1/2",
Tafelglas, französisches, belgisches und rheinisches Fabrikat
in allen Dimensionen empfiehlt
B. Tomski
Berlin, Oranienburger-Strasse 45.

J. Flaeschner, Bildhauer
Berlin, Alte Jakobs-Strasse No. 11.
empfehl ich zur Anfertigung von Modellen und Bauarbeiten.

Wir empfehlen den Herren Architekten
Elektrische Klingeln (Haustelegaphen)
nach unserm neuen, vereinfachten System, als: Glocken, Tableaux, Druck-, Zug- und Trekkontakte, Kontrollapparate, Vorrichtungen zum Schutz von Thüren und Fenstern gegen Einbruch etc.
Fabriken und allen grösseren Etablissements bieten unsere Apparate eine erleichterte Korrespondenz, Privatwohnungen einen grösseren Komfort; durch einen neu konstruirten Kontrollapparat allen Hôtels die korrekteste und sicherste Kontrolle ihres Dienst-Personals.
Neubauten wie bereits bezogene Wohnungen werden schnell und ohne Beschädigung der Tapeten eingerichtet.
Die Requisiten für äussere Ausstattung von der einfachsten bis zur elegantesten Einrichtung sind in unserer Fabrik ausgestellt.
Preisverzeichnisse und Voranschläge gratis.
Telegraphen-Bau-Anstalt
KEISER & SCHMIDT
Berlin, Oranienburger-Strasse 27.

Boyer & Consorten
in Ludwigshafen am Rhein.
(patentirte Calorifères-Heizungen)
empfehlen sich zur Einrichtung von
Luftheizungen
neuesten Systems, zur Erwärmung von Kirchen, Schulen, Bahnhöfen, Fabriken, Hospitälern, Casernen, Wohngebäuden, Theatern, Malzdarren, Saamen-Klengen, Trockenanstalten u. s. w., fertigen auf einzusendende Pläne Kostenvoranschläge.