

DEUTSCHE BAUZEITUNG

Zusendungen bittet man zu richten:
An die Redaktion der Deutschen
Bauzeitung, Berlin, Oranien-Str. 75.

Wochenblatt

Bestellungen übernehmen alle Post-
Anstalten und Buchhandlungen, für
Berlin die Expedition, Oranienstr. 75.

Insertionen (2 1/2 Sgr. die gespaltene
Petitzelle) finden Aufnahme in der
Gratis-Beilage „Bau-Anzeiger.“

herausgegeben von Mitgliedern

Preis 1 Thlr. pro Vierteljahr. Bei di-
rekter Zusendung jeder Nummer
unter Kreuzband 1 Thlr. 5 Sgr.

des Architekten-Vereins zu Berlin.

Redakteur K. E. O. Fritsch.

Berlin, den 7. September 1871.

Erscheint jeden Donnerstag.

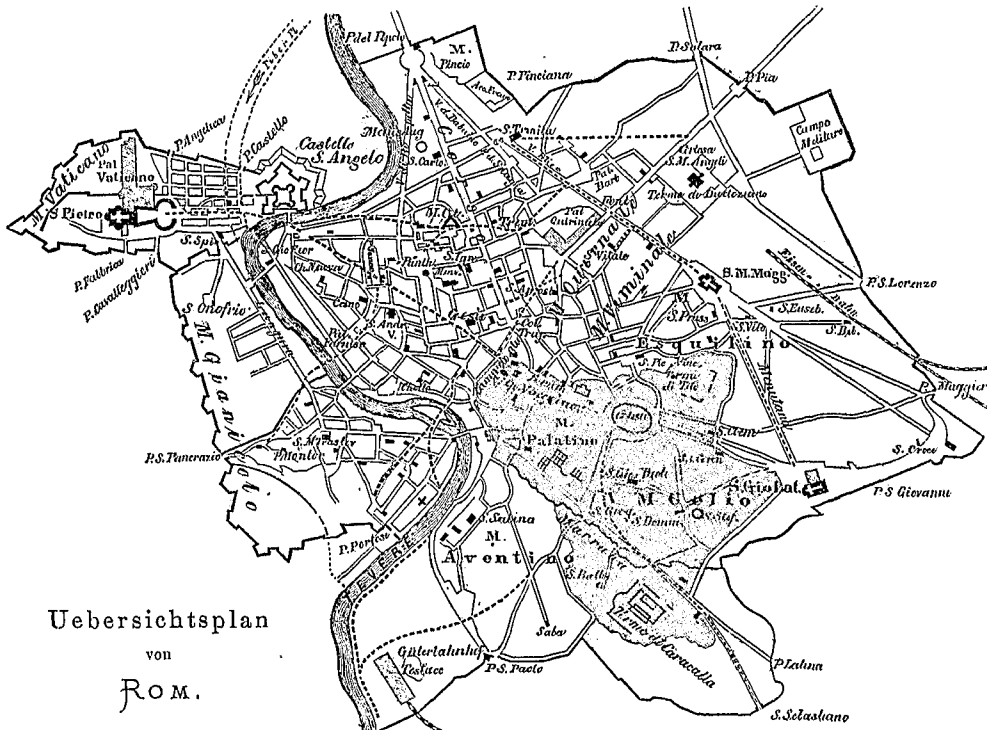
Inhalt: Der Plan für die Neugestaltung der Stadt Rom. — Wärrterhaus der
Badischen Bahn zwischen Messkirch und Sigmaringen. — Zement-Durchlässe unter
Eisenbahn-Niveau-Übergängen. — Feuilleton: Die Reise des Berliner Archi-
tekten-Vereins nach Schwerin, Lübeck und Hamburg am 26. bis 31. August 1871.
— Mittheilungen aus Vereinen: Architekten-Verein zu Berlin. — Aus
der Fachlitteratur: Erbkam's Zeitschrift für Bauwesen. — Motive zu orna-

mentalenen Eisenkonstruktionen von Jul. Martin. — Ornamentik für Schlosser und
Architekten von Adolph Krug und Anton Pertz. — Der moderne Schlosser von
A. Gräf. — Konkurrenzen: Zur Konkurrenz für das Rathhaus zu Lüdenscheid.
— Konkurrenz für Entwürfe zu einem Arndt-Thurm. — Israelitischer Tempel
zu Alt Becse in Ungarn. — Personal-Nachrichten etc.

Der Plan für die Neugestaltung der Stadt Rom.

Es ist vielleicht für die Leser der deutschen Bauzeitung nicht ohne Interesse, Einiges über das Programm zu vernennen, welches dem Gemeinderathe von Rom Seitens der Kommission vorgelegt ist, die zur Prüfung der verschiedenen Pläne für die Umgestaltung der Stadt ernannt worden war. Die Zahl dieser Pläne betrug vier. Der erste dem Datum nach, war die Arbeit einer von der Regierung für diesen Zweck eingesetzten Kommission. Der zweite Plan rührt von einigen Mitgliedern derselben her, die ihre Arbeit unter der Leitung des Architekten Camporesi noch fortsetzten, als die Kommission selbst sich bereits aufgelöst hatte. Der dritte Plan ist von dem Ingenieur Leopold Mirotti, der vierte von dem Ingenieur Paniconi aufgestellt.

gen fehlen musste. Der Ingenieur Mirotti, Urheber des dritten Projektes, schon bekannt durch seine Eisenbahnarbeiten, sowie vertraut mit den Neubauten anderer grosser Städte Europas, hat wohl eingesehen, dass ohne gründliche Niveau-Ermittelungen alle Arbeit vergeblich sei, und deshalb in dieser Hinsicht so viel geleistet, als für einen Privatmann möglich. — Das vierte Projekt des Herrn Paniconi endlich enthält sehr empfehlenswerthe Theile, wie z. B. die Entwürfe zu einem Bau-Quartier beim Monte Testaccio, ferner zu einem solchen auf der Wiese beim Kastell St. Angelo, sowie zu Verbindungsstrassen zwischen den alten und neuen Quartieren. Demselben fehlen aber leider vollständig die erforderlichen Vorarbeiten.



Uebersichtsplan
von
ROM.

An dem erstgenannten der vier Projekte lobt die Prüfungskommission besonders die eingehenden Studien, sowie die glückliche Lösung der Fragen über die zwischen der neuen und der alten Stadt herzustellenden Kommunikationen, sowie über die grosse Waarenniederlage, die in der Nähe des Monte Testaccio errichtet werden soll. Ebenso haben die Teilnehmer an diesem Projekte zahlreiche Nivellements vorgenommen, welche als erste Basis für ein ernsthaftes Projekt nothwendig sind. Endlich hat diese nämliche Baukommission am Macciao (beim Bahnhof) schon eine Anzahl von Neubauten begonnen. Leider konnte dieselbe ihre Studien nicht vollenden. — Nachdem die Mehrzahl ihrer Mitglieder sich bereits von der Arbeit zurückgezogen hatte, beschloss ein Bruchtheil derselben in einem neuen Plan den ersten in einigen Dingen abzuändern und zu ergänzen. Die Nivellements hierfür waren jedoch nicht im erforderlichen Umfange fortgesetzt worden, so dass diesem zweiten Projekte eine Anzahl nothwendiger darauf basirender Grundbedingun-

Die Prüfungs-Kommission glaubt nun, dass alle vier Projekte zwar sehr gute Elemente enthalten, dass aber keines derselben unbedingt annehmbar, vielmehr mit Benutzung derselben ein neues auszuarbeiten sei. Nach ihrer Ansicht müssen folgende Gesichtspunkte die Basis des neu auszuarbeitenden Entwurfes bilden:*)

- A. Die systematische Gestaltung des alten Rom.
- B. Diejenige des zukünftigen Rom.
- C. Diejenige des bestehenden Rom.

Der Theil, der für die alten Monumente konservirt werden soll**), soll demnach ausser dem Forum Romanum und seiner Umgebung den ganzen Palatin, ein grosses Stück des Aventin mit den Thermen des Antoninus, den Coelius, sowie einen kleinen Theil des Esquilin mit den Titusthermen umfassen. Dieses weite Gebiet soll von

*) Zum Verständniss der im Folgenden geschilderten Strassen-Anlagen sind dieselben in dem beigegebenen Plane mit punktirten Linien angegeben.
**) Im Plane schraffirt.

modernen Bauten frei bleiben, dagegen mit öffentlichen Gärten bepflanzt werden, die sich bis zur Via Appia ausdehnen, um diese mit den übrigen antiken Monumenten in Zusammenhang zu bringen. Die Details dieser Anordnung sind mit der archäologischen Kommission zu vereinbaren. Es ist jedoch bereits ein grosser Boulevard in Aussicht genommen, welcher, den Zügen schon vorhandener Strassen folgend, den Bogen des Konstantin mit der Kirche S. Gregorio sowie mit der Porta di S. Sebastiano verbinden soll. Aufgefundene Alterthümer sollen fortan an der Stelle ihres Fundortes verbleiben.

In Betreff des zukünftigen Rom weisen die Uebelstände, welche der Flusslauf des Tiber und dessen sehr wechselnder Wasserstand mit sich bringt, sowie andere Rücksichten darauf hin, die neue Stadt vor Allem auf dem Esquilin, dem Quirinal, sowie jenem Theil des Monte Pincio anzulegen, der zwischen Porta Pia und der Trinità de monti liegt. — Ausserdem bilden auch der Bahnhof, sowie der Quirinal schon Zentren der Attraktion. Bei der Anlage dieser Quartiere sollen noch folgende Rücksichten maassgebend sein:

1. Die Richtung der Hauptstrassen soll von Süden nach Norden fallen.
2. Die Breite der grösseren Strassen soll 16 — 24^m, die der gewöhnlichen Strassen 12^m betragen. Die Boulevards sollen eine Breite von 40^m haben und mit doppelten Reihen von Bäumen bepflanzt sein.
3. Die Strassen sollen sich möglichst in rechten Winkeln schneiden und jedes Bauquartier zwischen 4 Strassen eine Seitenlänge von 80 bis 100^m haben.
4. Die Eintheilung einer solchen Häuserinsel soll besonderen Instruktionen unterworfen sein.
5. Es sollen keine Quartiere ausschliesslich für die Begüterten, noch solche für die Armen gebaut werden, vielmehr soll in jedem Haus auch für geeignetes Unterkommen der letzteren gesorgt werden.
6. In jedem grossen neuen Quartier sollen Grundstücke für die Viktualienmärkte, sowie für Hospitale und öffentliche Gebäude reservirt werden.
7. Die gesammte Fläche der neuen Quartiere soll durch einen grossen Boulevard umgeben werden, der von der Kirche Trinità de Monti ausgehend, sich bis nach S. Giovanni in Laterano erstrecken und dort mit demjenigen vereinigen soll, der die ganze Stadt umsäumen wird.
8. Die Höhen des Janiculum, die sich von den Bastionen von Sto. Spirito bis zur Porta Portese erstrecken, sollen mit Sommervillen und Gärten besetzt werden. Zur systematischen Bebauung des Janiculum ist schon ein guter Anfang durch die Strasse gemacht worden, die zur monumentalen Acqua Paola und den anliegenden Gärten führt.
9. Ausser dem vorhandenen Eisenbahnhof soll noch ein zweiter beim Monte Testaccio angelegt werden, der besonders

zum Gütertransport bestimmt ist; an derselben Stelle sollen denn auch die Generalmagazine, die Kornspeicher, der Viehmarkt, die Schlächtereien etc. angelegt werden. — Dieses Quartier wird auf diese Weise zwar gehörig vom übrigen Theil der Stadt gesondert sein, aber doch in enger Verbindung damit stehen, einmal durch eine Strasse längs des Tiber, sowie durch eine Strasse, die zwischen dem Aventin und Sta. Saba angelegt werden soll.

Was endlich die bestehende Stadt anbelangt, so soll dieselbe zwar möglichst geschont werden, dennoch aber ist es nöthig, zwei bis drei grosse Hauptstrassen durch dieselbe hindurchzuführen, um die Hauptmonumente und Zentren in bessere Verbindung mit einander zu setzen und den Verkehr, für welchen eine stete Steigerung zu erwarten ist, zu erleichtern.

Eine grosse Strasse soll vom Fuss des Quirinal ausgehen, den Platz vor der Fontana Trevi erweitern und hierauf den Platz des Monte Citorio mit dem Pantheon, mit dem Palazzo Madama und der Piazza Navona vereinigen. Von hier aus soll sie weiter nach den Plätzen Campo de' Fiori und Farnese gehen, an den Tiber gelangen und sich hier mittels einer Brücke mit der Strasse vereinigen, die von S. Pietro in Montorio herabführt. So wäre das Zentrum der Stadt auf bequeme Weise mit dem Janiculum verbunden.

Eine zweite grosse Strasse soll vom Pons Aelius führen. — Der Corso soll bis zum Fuss des Kapitols verlängert werden, das seinen Hauptzugang von jener Seite aus erhalten soll. Der Hügel des Kapitols soll von einer breiten Strasse umgeben und isolirt werden. Eine breite Strasse soll ferner vom Forum Trajanum aus in der Richtung der heutigen Strasse Montemagnanapoli das Capitol mit dem Quirinal verbinden. Eine andere Strasse zwischen dem Capitol und dem rechten Ufer des Tiber soll das Theater des Marcellus und den Porticus der Octavia isoliren und sich einerseits mit der Strasse längs dem Capitol, andererseits mit einer Brücke in Verbindung setzen, die an der Stelle des Pons Fabricius bei der Insel S. Bartolomeo den Tiber überspannen wird. Von hier aus sollen zwei Strassen-Adern in das Quartier am rechten Tiberufer vorgehen und die Tabakfabrik sowie Ripagrande berühren.

Die Verbindungsstrassen zwischen den auf den Höhen bei Porta Pia, sowie beim Janiculum projektierten Stadtquartieren mit den schon bestehenden sollen hauptsächlich in drei Richtungen durchgeführt werden. — Eine Strasse soll von Piazza Venezia aus, bei S. Silvestro am Quirinal vorbei nach S. Vitale führen; die andere Strasse soll von der Fontana Trevi nach der Piazza del Tritone zwischen der Via Baselli und der des Angelo custode gehen, indem die verlängerte Via del Babuino darauf stösst; sodann soll sie zwischen Piazza Barberini und Via S. Niccolò da Tolentino auf der Piazza di Termini münden. Die dritte Strasse soll von Via di Porta Pia zur Trinità de Monti längs der Höhen hin-

Die Reise des Berliner Architekten-Vereins nach Schwerin, Lübeck und Hamburg am 26. bis 31. August 1871.

Fröhliche, anregende Tage — genussreich durch das Zusammensein so vieler von den Geschäften des Werktages aufathmender Fachgenossen, lehrreich durch die Fülle des Gesehenen und Erlebten — sie liegen hinter uns. — In angenehmer Erinnerung werden sie für lange Zeit allen denen stehen, welche an dem Ausfluge des Berliner Architekten-Vereins als Reisende sich betheiligten, und hoffentlich werden auch die Fachgenossen der Städte, welche die Gäste bei sich begrüssten, sie nicht als verlorene ansehen!

Es kann der Zweck dieser Zeilen nicht sein aus persönlichen Erlebnissen einer verhältnissmässig doch nur kleinen Zahl von Fachgenossen Kapital zu schlagen und über den speziellen Verlauf der Reise mit der Treue eines gewissenhaften Chronisten zu berichten. — Noch weniger fühlt sich der Verfasser im Stande bei dem gewaltigen Umfange dessen, was uns des künstlerisch und technisch Interessanten geboten wurde, aus seinen doch nur flüchtigen Eindrücken ein Bild zu gestalten, das auf objektiven Werth Anspruch machen könnte. Aber doch will er auf den Versuch nicht verzichten in wenigen Zügen eine Erinnerung an jene Reisetage festzuhalten, deren Zweck es vor Allem sein soll, den Werth und die Bedeutung derartiger Ausflüge abermals und abermals zu predigen und dazu anzuregen, dass dieselben eine ausgedehntere Beachtung und Nachahmung finden möchten, als es bisher noch immer der Fall ist. —

Die Bethheiligung an der Reise Seitens der Mitglieder des Architektenvereins war, wie schon erwähnt, eine ziem-

lich mässige. Nur 33 derselben hatten die kleine Arbeitseinstellung gewagt und auch von ihnen kehrten 5 vor Ablauf des Endtermins zurück, um die Arbeit sofort unter den alten Bedingungen wieder aufzunehmen. Dagegen hatten sich in Folge der öffentlichen Ankündigungen nicht allein mehrere Vereine nicht angehörige Fachgenossen, darunter Mitglieder des Sächsischen und Hannoverschen Ingenieur- und Architekten-Vereins, sondern auch eine ganze Anzahl auswärtiger Vereinsgenossen, die bis aus Schlesien und Hessen herbeigezogen waren, angeschlossen, so dass die Reisegesellschaft, obwohl in ihrem Bestande wechselnd, doch dauernd auf einer Höhe von 40 bis 50 Theilnehmern sich erhielt. Zu einer Repräsentation des grossen Berliner Architektenvereins freilich eine etwas geringe, für die praktischen Anordnungen und die genaue Erfüllung des Reiseprogrammes eine desto bequemere Zahl.

Als erstes Ziel des Ausflugs war die Hauptstadt des Mecklenburgischen Landes, Schwerin, gewählt worden, dessen Name in architektonischen Kreisen seit Durchführung des Schlossbaues überall einen guten Klang gewonnen hat, das aber in seiner isolirten Lage, seitab der grossen Verkehrsstrasse, in Wirklichkeit leider nur viel zu wenig bekannt und gewürdigt ist. Denn selbst die Kenntniss des Schlosses knüpft sich wesentlich an Stülers Namen und das unter seiner Anregung und oberen Leitung herausgegebene Prachtwerk, während dieser Bau, an welchem Stüler zwar einen sehr hervorragenden, aber nicht einmal den überwiegenden Antheil hat, doch immerhin nur das bedeutendste Glied in einer Reihe von statlichen Bauunternehmungen ist, mit welchen im Verlaufe des letzten halben Jahrhunderts die baulustigen Fürsten des Landes ihre Hauptstadt geschmückt und von einer einfachen Landstadt zu einer Resi-

führen, indem zugleich der Niedergang zur Piazza di Spagna durch geeignete Arbeiten erleichtert wird.

Die Neigung der Strassen darf im Allgemeinen nicht 3% überschreiten und sollen die angeführten Strassen nicht durch Erweiterung bestehender, sondern durch Niederreissen der im Wege stehenden Häuserinseln angelegt werden.

Zwei grosse Quais von 14^m Breite, auf gemauerten Substruktionen, sollen längs der beiden Ufer des Tiber hinlaufen, so weit dieser die Stadt durchschneidet. Sie sollen die Basis zur Regulirung des Tiber, den schönsten Schmuck der Stadt, sowie die beste Verbindung zwischen den entlegenen ärmeren und den besseren Quartieren bilden. — Wenn die Wasserbau-Kommission, die mit Studien über die Regulirung des Tiber betraut ist, in die Lage käme, die Regierung zu einer Ablenkung des Flusses in die Wiese des Kastells zu bewegen, so entstände daraus eine schöne Gelegenheit, mittels einer geradlinigen Strasse vom Korso bis zum Obelisken des Vatikans einen grossartigen und bequemen Zugang zu S. Peter herzustellen. Es müsste dann die Häuserinsel zwischen dem Borgo nuovo und Borgo vecchio, dem Platz von S. Peter gegenüber, niedrigerissen werden. Diese Regulirung würde sich mit einem auf den Wiesen des Kastells neu anzulegenden Quartier verknüpfen lassen. Das Alles kann aber nur stattfinden, wenn der Tiber wenig oberhalb der Porta del popolo in sein altes Bett beim Hospital von Sto. Spirito abgelenkt wird. Man erhielte dadurch 50 Hektaren Baufläche und könnte das hier neu erbaute Quartier durch einen Garten im jetzigen Flussbett mit dem Centrum der Stadt vereinigen. Der Pons Aelius würde als blosses Monument sammt dem Mausoleum des Hadrian, das von seinen Fortifikationsarbeiten befreit würde, konservirt.

Endlich müssen schon jetzt Grundstücke für 12 Viktualienmärkte zweiter Klasse, 9 auf dem linken und 3 auf dem rechten Ufer, bestimmt werden, sowie 4 Hektaren für die Errichtung der neuen Ministerien.

Dieser Plan soll nicht für eine unmittelbare, allseitige Ausführung bestimmt sein, sondern nur als Programm der künftigen Neubauten dienen, damit nicht durch planlose Bauten neue Hindernisse für eine systematische Neugestaltung der Stadt bereitet werden, die vielmehr mit Hilfe dieses Programms allmählig und fast unmerklich durchgeführt werden kann.

Zum Schluss bittet die Prüfungskommission noch die Behörden, den obengenannten Erfindern von Projekten zu erklären, dass sie sich um die Stadt verdient gemacht hätten, und empfiehlt als ganz besonders dringend folgende Arbeiten:

A. Die grosse Strasse, welche Piazza Venezia mit S. Vitale, sowie mit dem Bahnhof verbinden soll.

B. Die grosse Strasse, welche von Fontana Trevi über Piazza Barberini nach der Piazza Termini gehen soll.

denz erhoben haben, die sich im richtigen Verhältnisse mit jeder anderen in Deutschland messen kann. Und zwar liegt es wesentlich an der leider auch in anderen deutschen Gauen so sehr zu beklagenden, allzu bescheidenen Zurückhaltung der Architekten, welche diese Bauten ausgeführt haben, an eine Publikation derselben jedoch noch niemals dachten, dass man ihre Namen und ihre Wirksamkeit nur in so engen Grenzen kennt und zu schätzen weiss, während sie an Ernst und Tiefe des künstlerischen Strebens, an Tüchtigkeit und Geschick, wie in den Resultaten ihrer Arbeit den Vergleich mit den Besten ihres Faches und Volkes durchaus nicht zu scheuen brauchen.

Unter der Ungunst äusserlicher Verhältnisse hat sich eine geschlossene Verbindung der Mecklenburgischen Fachgenossen zu einem Vereine nach Art der übrigen deutschen Architekten- und Ingenieur-Vereine noch nicht erzielen lassen oder ist vielleicht noch nicht einmal versucht worden. Dagegen besteht in Schwerin eine Künstlergenossenschaft, an welcher fast alle Architekten beteiligt sind, und hatte diese es übernommen für den Empfang und die Führung der aus Berlin angesagten Gäste in freundlichster Weise Sorge zu tragen. Die unter deutschen Berufsgenossen und vielleicht in erster Reihe unter den unseren bewährte Erfahrung, dass sich die Herzen derselben schon beim ersten Zusammenreffen gar schnell zu finden und sogleich zu empfinden wissen, als seien alle die Glieder einer Familie, machte sich auch hier geltend und erzeugte zwischen Gastfreunden und Gästen, obgleich die ersteren vorwiegend der älteren, diese vorwiegend der jüngeren Generation angehörten, alsbald einen Ton, der die heiterste und angemessenste Reisetimmung verrieth.

Nach einem in fröhlicher Geselligkeit verlebten Abend

C. Die grosse Strasse, die vom Fuss des Monte Cavallo zum Monte Citorio auf dem oben beschriebenen Wege hin führen soll.

D. Die 12 Hülfsviktualienmärkte in den bestehenden Stadttheilen.

Zum Schluss versichert die Kommission, die aus den Mitgliedern Felice Giordano, Alessandro Betocchi, Emanuele Ruspoli und Rafael Canevari als Berichterstatter zusammengesetzt ist, dass die Projekte für die vorgeschlagenen Anlagen, im Zusammenhang mit den bereits ausgeführten Nivellements möglichst schnell ausgearbeitet werden sollen. Diese Eingabe datirt vom 22. Juli 1871.

Im Ganzen möchten wir nun wünschen, dass die hier vorgeschlagenen grossartigen Neugestaltungen Roms auch wirklich und nicht in allzu ferner Zeit zur Ausführung gelangten. Besonders scheint uns die Idee glücklich, die Häuser vor dem Platze S. Peter niederzureissen. — Auch damit stimmen wir überein, dass die Ruinen Roms mit Gärten — ein gewisses Maass vorausgesetzt — umgeben werden. Es ist dies vielleicht die sicherste Art, dieselben zu konserviren. Die Isolirung des Kapitols scheint uns dagegen bedenklich, die Idee, einen anderen Zugang dazu zu schaffen als den jetzt bestehenden, aber ganz unbegreiflich und barbarisch. — Noch barbarischer aber wäre es nach unserer Ansicht, die Engelsburg ihrer mittelalterlichen Umgestaltungen, die doch auch ihre historische Berechtigung haben, zu berauben und uns dafür den geschundenen Kadaver des alten Mausoleums wieder blos zu legen.*) Die Engelsburg, wie sie jetzt ist, bildet eine der grössten Zierden Roms. — Auch die Trockensetzung der Engelsbrücke (Pons Aelius) will uns, vom ästhetischen Standpunkt aus, gar nicht einleuchten. Dass die alten Häuser am Tiberufer niedrigerissen werden sollen, ist vom malerischen Standpunkt aus ebenfalls zu beklagen, aber vielleicht unvermeidlich. — Jedenfalls ist nur zu wünschen, dass die neuen Herren Roms sich bemühen mögen, mit der gehörigen historischen und künstlerischen Pietät bei den Umgestaltungen der Stadt vorzugehen und besonders an Monumente irgend welcher Art möglichst wenig Hand anzulegen!

Wir empfehlen den Kennern Roms eine eingehendere Kritik der angeführten Projekte und würden uns freuen, wenn sie vielleicht auch in Italien ihre Stimme geltend machen könnten oder wollten, wo es darauf ankommen sollte, die Weltstadt vor irgend welcher Schändung zu bewahren.

Florenz, den 10. August 1871.

Dr. H. S.

*) Sollte die Kommission nicht doch vielleicht blos die in neuerer und neuester Zeit angelegten Erdwerke, welche das Mausoleum zu einem Fort im modernen Sinne umgestaltet haben, zu entfernen beabsichtigen?

D. Red.

begannen Sonntag den 27. August in früher Morgenstunde die Exkursionen zur Besichtigung der wichtigsten Bauwerke der Stadt, die sich freilich nur auf einen Theil derselben ausdehnen konnte.

Zunächst ward das neue Gymnasium Fridericianum, ein erst vor Kurzem vollendeter Neubau, der nach Entwürfen des Hofbauraths Willebrand durch den Baukondukteur Luckow ausgeführt ist, besichtigt. An einem der Seen, welche das alte Schwerin in malerischer Weise umgürten und die Lage desselben zu einer so ausserordentlich anmuthigen machen, dem schon fast ganz von städtischer Bebauung umschlossenen Pfaffenteiche belegen, zeigt dasselbe in seinen in rothen und gelben Backsteinen und mit rothen Terrakotten verblendeten Façaden die an den alten Theilen des Schlosses so schön vertretenen Formen der deutschen Frührenaissance in ihrer dem Backsteinbau angepassten Verwendung — eine Stilnütze, welche gewiss nicht mit Unrecht als die vorzugsweise landesthümliche betrachtet und daher neuerdings mit Vorliebe ausgebildet wird. Sowohl die Gestaltung des Aeusseren wie die des Innern, in welchem allein Vestibül und Aula eine höhere künstlerische Ausstattung erhalten haben, wahren eine der Bestimmung des Gebäudes entsprechende ernste Einfachheit. Der Grundriss zeigt in den beiden unteren Geschossen das Motiv eines Mittelkorridors, an dessen Enden die beiden Treppen liegen, während im obersten Stockwerke die Aula die gesammte Tiefe des Mittelbaus einnimmt. Die praktische Einrichtung und Ausstattung der mit Heisswasserheizung und Ventilation versehenen Schulklokalien sind würdig, obwohl gegenüber den Ansprüchen, wie sie in den neueren Berliner Schulen gemacht werden, immerhin etwas einfach.

Nur im Vorübergehen wurde hierauf das am entgegen-

Wärterhaus der Badischen Bahn zwischen Messkirch und Sigmaringen

Beim Bau der neuen badischen Bahnen geht man von dem Grundsatz aus, den manchmal in rauhen Gegenden fern von den Ortschaften in der Einsamkeit wohnenden Bahnwärtern eine bequeme gesunde Wohnung und ein trauliches Heim zu bieten. Man ist schon lange davon abgekommen, an den Wohnungen des für den Betriebsdienst der Eisenbahnen so wichtigen Personals zu sparen und die Wohnräume der oft starken Familie auf nur eine Stube und eine kleine Küche zu beschränken. Die neuen Wärterhäuschen enthalten alle 2 Zimmer, Küche, heizbare Dachkammer, Keller, Geschirrkammer, Stall und Abort. Um den Dienst zu erleichtern ist die Wohnstube gewöhnlich so angelegt, dass von dort aus die Bahn nach beiden Seiten übersehen werden kann.

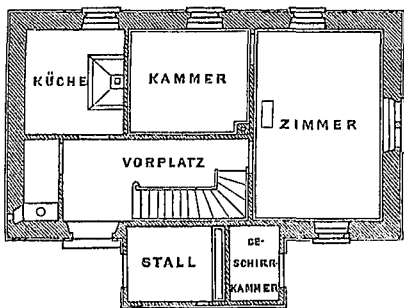
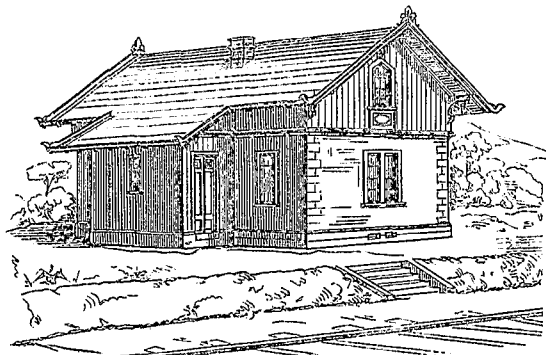
Die Ausführung dieser Häuschen richtet sich nach den in den betreffenden Landesgegenden vorkommenden Baumaterialien und wechselt zwischen behauenen Sandsteinquäderchen, Rohmauerwerk mit Spritzbewurf, sichtbarem Backsteinmauerwerk und Holz (Bohlenverschalung).

Die Gegend, durch welche die Bahn von Messkirch über Krauchenwies nach Sigmaringen führt, ist an Steinen sehr arm, während Holz in grosser Menge vorhanden ist. Aus diesem Grunde hat man zur Ausführung der Wärterhäuschen auf dieser Bahn in fast allen Fällen den Holzreichtum zu Nutzen gemacht und hat die oberen Partien und die Anbauten durchweg aus Fachmauerwerk mit Brettverschalung hergestellt, während die unteren Theile als Kalksteinmauerwerk mit Spritzbewurf behandelt sind.

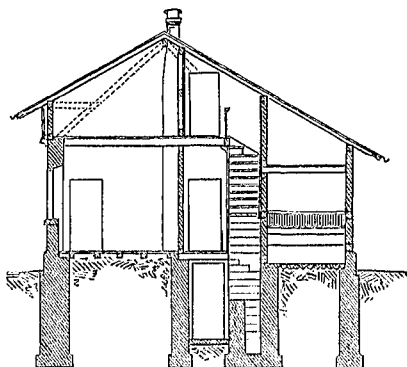
Sockel und Eckquäderchen sind grösstentheils aus gestockten, in der Gegend vorkommenden Kalksteinen hergestellt, während die Fenster- und Thüröffnungen aus weiter Ferne, aus den Rorschacher Sandsteinbrüchen um theures Geld bezogen werden mussten.

Da sich die Ziegelindustrie in hiesiger Gegend noch im primitivsten Zustande befindet, so wurden die Dachflächen mit rheinischen und belgischen Schiefersteinen eingedeckt.

Die Kosten eines solchen Wärterhauses belaufen sich auf 2000 — 2200 Thlr. R.



0 5 10 m



Zement-Durchlässe unter Eisenbahn-Niveau-Uebergängen.

Die hölzernen Drummen resp. offenen Brücken in den Seitengräben der Eisenbahnen unter den Niveau-Uebergängen sind jedem Betriebs-Techniker ein Dorn im Auge, weil ihre alle 8 bis 10 Jahre wiederkehrende Erneuerung nicht nur den Unterhaltungsfonds wesentlich angreift, sondern auch die Sperrung der Strassen resp. Anlage von Interimsbrücken Inkonvenienzen im Gefolge hat. Man hat

daher in neuerer Zeit die hölzernen Durchlässe meistens verworfen und baut sie massiv, was die Anlagekosten um das Drei- bis Vierfache vermehrt, oder man verwendet glasirte Thonröhren etc., die zwar billiger aber natürlich auch weniger solide sind.

Ich möchte mir daher hierdurch erlauben den Herren Kollegen die von mir seit circa 6 Jahren mit Erfolg ange-

gesetzten Ufer des Pfaffenteichs liegende Arsenal, ein vor ca. 30 Jahren von dem Hofbaurath Demmler unter der Spezialleitung von Willebrand und Ruge ausgeführter Putzbau in mächtigen florentinischen Formen, wenigstens äusserlich besichtigt; es ist dieses an Masse unter allen Bauwerken Schwerins dominierende Werk gerade als Putzbau bemerkenswerth, weil es bei demselben gelungen ist, mit dem vorzüglichen einheimischen hydraulischen Kalke einen Ueberzug herzustellen, der in Ansehen und Dauer durchaus steinartig, seit der Erbauung des Hauses noch keine Veranlassung zu irgend welcher Reparatur gegeben hat, — gewiss ein Resultat, das allgemeiner erzielt, einen Theil der gegen den Putzbau erhobenen Vorwürfe beseitigen müsste.

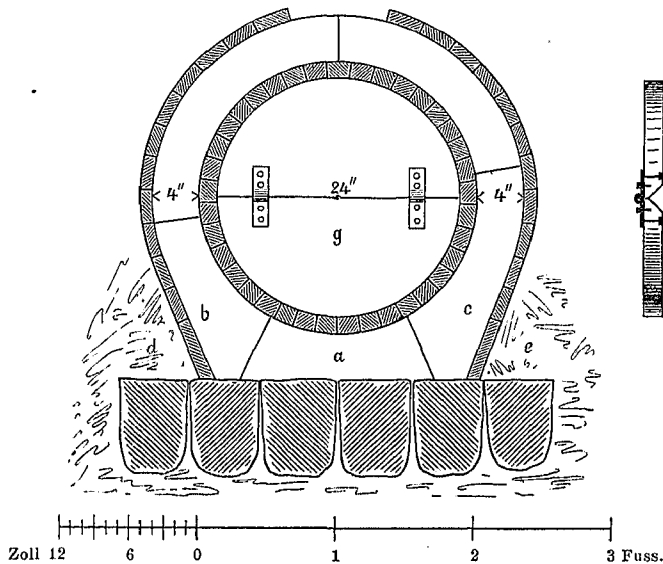
Eingehender und länger war der Besuch, welcher sodann dem hervorragendsten kirchlichen Neubau der Stadt und des Landes, der durch den mecklenburgischen Kirchenbaumeister Baurath Th. Krüger unter Hülfe der Baukondukteure Daniel und Schlosser erbauten, 1869 vollendeten Paulskirche abgestattet wurde. In seiner Lage, auf einem Hügelrücken im Westen der Stadt, beherrscht das Bauwerk für die Mehrzahl der für die Ansicht desselben sich darbietenden Standpunkte ihre Gesammtphysiognomie. Seinem System nach ist dasselbe als eine dreischiffige gothische Hallenkirche mit etwas erhöhtem Mittelschiff zu bezeichnen, welche die Eigenthümlichkeit zeigt, dass hinter dem einfachen Querschiffe noch eine Langhaus-Travee folgt, ehe der einschiffige, aus einem Gewölbefelde und der Abside bestehende Chor sich anschliesst. An der Westfacade erhebt sich ein mächtiger Thurm; zwei kleinere achteckige Treppenthürme, welche den Chor flankiren, bilden den östlichen Abschluss der Seitenschiffe und ein zierlicher Dachreiter krönt die Vier-

zung, so dass die äussere Erscheinung der Kirche, namentlich von der Chorseite, bei welcher der Abhang des Hügels einen hohen Unterbau nöthig gemacht hat, eine höchst malerische ist. Indessen ist es keineswegs dieser malerische Reiz, welcher für den Werth des Bauwerks entscheidet, sondern vor Allem die Anmuth seiner Verhältnisse, die künstlerische Durchbildung seiner Formen und die Tüchtigkeit seiner Ausführung. Das Aeussere sowohl, das mit seinen rothen Verblendsteinen und gelben Terrakotten, den schwarzen und grünen Glasuren zu harmonischer Farbenwirkung zusammengeht, wie das in unverputztem Backsteinbau, mit schönen Glasgemälden des bekannten Schweriner Glasmalers Gillmeister, reichen Holzschnitzereien und schönen Broncearbeiten ausgestattete Innere geben in letzter Beziehung einen sehr hohen Begriff von der Tüchtigkeit der einheimischen technischen Hilfskräfte, welche in der Reihe der verschiedenen grossen Bauausführungen geschult, den mecklenburgischen Architekten zu Gebote stehen. Die Kirche selbst ist unstreitig zu den gelungensten ähnlichen Ausführungen der Neuzeit und zu jenen ziemlich seltenen Bauwerken zu zählen, die bei aller Korrektheit der stilistischen Durchführung doch soviel von dem über dem Zwiespalte der einzelnen Baustile stehenden eigentlich architektonischen Geistes besitzen, dass sie den Vertretern aller Richtungen sympatisch erscheinen.

Von der Paulskirche aus begab sich die Gesellschaft nach zwei hervorragenden Militärbauten, welche der frühere Mecklenburgische Militär-Baumeister Ludwig Wachenhusen zu einer Zeit, als die selbstständige Stellung des Staates eine eigenartige architektonische Ausbildung derartiger Gebäude möglich machte, geschaffen hat. Das erste derselben, das durch die Massenhaftigkeit seiner Erscheinung auffallende,

wendeten gegossenen Zementdrummen als billig und dauerhaft zu empfehlen, und zugleich bemerken, dass in der Nähe der Wasserscheide, wo also die Seitengräben wenig Schnee- oder Aufschlagwasser abzuführen haben, 6 zöllige (157^{mm}) Drains, in einfachen, doppelten oder auch 3fachen Strängen verlegt, sich hier ebenfalls vorzüglich bewährt haben.

Die gegossenen Zementdrummen werden mit einem lichten Durchmesser von 1 bis 4 Fuss (0,31 bis 1,25^m) einfach oder gekuppelt angelegt, und zwar ist die Herstellung, welche die beistehende Skizze veranschaulicht eine



sehr einfache. Auf einem stark abgerammten Pflaster von Kopfsteinen erfolgt die Aufstellung des Lehrgerüsts, indem zuvörderst in Entfernungen von 4 bis 5 Fuss (1,25 bis 1,50^m) die 3 mit *a b c* bezeichneten Brettstückchen aufgestellt, von Aussen 1½ Zoll (39^{mm}) starke, 4 bis 5 Zoll (105 bis 157^{mm}) breite Bretter gegengestellt und die Ecken bei *a* und *e* mit Lehm gehörig fest ausgestampft werden, wobei nur darauf zu sehen ist, dass die Fugen zwischen *a b* und *c* in der Längsrichtung sich versetzen. Ist nun die Sohle der Drumme gegossen, so wird die innere Schaalung aus gehobelten genau gleich starken Latten die sich nach Innen radial verjüngen, angebracht und dann die Mittelscheiben *g* aufgestellt. Letztere bestehen aus 2 durch eiserne Charniere verbundenen Hälften, deren Kanten im Stoss gebrochen sind,

um das Auseinandernehmen zu erleichtern, und werden durch eine oben aufgenagelte Latte vertikal festgehalten. Ist das Lehrgerüst so hoch gefördert, dass man die Chablone *a* noch mit der Hand erreichen kann, so wird dasselbe zum besseren Halt von Aussen umschnürt und nun erfolgt der Guss der Drumme mit dem man der Länge nach fortfährt, wobei nach und nach die Chablonen *a b c* mit der Hand entfernt werden. Ist der untere Theil in der ganzen Länge fertig, so wird die obere Hälfte des Lehrgerüsts aufgestellt und wie vor verfahren.

Die Mischung des Mörtels fertige ich aus Stettiner Portland-Zement mit grobem, gesiebten und sorgfältig gewaschenen Kies, unten im Verhältniss von 1:1½, oben von 1:3, wobei die oberen Schichtlagen etwas dünner angerührt werden. Nach etwa 2 Tagen kann die äussere Schaalung entfernt und der Zement mit der Giesskanne nach Bedarf genetzt werden. Nach 5 bis 6 Tagen stösst man mit einer Stange gegen die Scheiben *g*, die in den Charnieren zusammen klappend das Herausnehmen der inneren Schaalung gestatten. Die Köpfe der Drumme werden dem Böschungsverhältniss der Dossirung entsprechend abgeschragt.

Nun wird die fertige Drumme allmählig verfüllt, und zwar genügt eine Erdaufschüttung von 24 bis 30 Zoll (0,63 bis 0,79^m) Höhe, um die Drumme sowohl gegen die Einwirkungen des Frostes als der darüber gehenden Fuhrwerke zu schützen.

Die Preise der verschiedenen Durchlassarten stellen sich ungefähr wie folgt:

	pr. lfd. Fuss.	pr. lfd. Mtr.	
Ein gedeckelter 2' (0,63 ^m) weiter Durchlass aus Feldsteinen	4—5 Thl.	12,74 — 15,93 Thl.	
Eine Drumme aus glasirten Thonröhren von 2' (0,63 ^m) Durchmesser	3 Thlr.	9,56 Thlr.	
Eine Drumme von 2' (0,63 ^m) Quadrat aus Eichenholz	2½ "	7,96 "	
Eine Drumme von 2' (0,63 ^m) Quadrat aus Fichtenholz, getheert	1½ "	4,78 "	
excl. Lieferung des Kessels.	1½ "	Eine gegossene Zementdrumme von 2' (0,63 ^m) Durchmesser und 4" (105 ^{mm}) Wandstärke	4,78 "
		Eine gegossene Zementdrumme von 1½' (0,47 ^m) Durchmesser und 3" (78 ^{mm}) Wandstärke	3,98 "
		Eine gegossene Zementdrumme von 1' (0,31 ^m) Durchmesser und 2" (52 ^{mm}) Wandstärke	2,66 "
6" (157 ^{mm}) Drains, einfacher Strang	2 Sgr.	6,37 Sgr.	

Siehr — Cöslin.

Mittheilungen aus Vereinen.

Architekten-Verein zu Berlin. Hauptversammlung Sonnabend, den 2. September 1871. Vorsitzender Herr Koch, anwesend 58 Mitglieder.

in der unfertigen Umgebung eines Zukunfts-Stadtheils liegende Lazareth zeigt eine interessante Kombination eines aus rothen Backsteinen ausgeführten architektonischen Gerüsts mit geputzten Wandflächen, die leider durch einen neuerdings ausgeführten geschmacklosen Anstrich in Disharmonie stehen und gar zu unruhig erscheinen, trotzdem aber immerhin erkennen lassen, welche bedeutende Wirkung sich mit diesen verhältnissmässig einfachen Elementen erzielen lässt. Die Artilleriekaserne, aus dunkelrothen Backsteinen, zum Theil in Verbindung mit Zementguss-Theilen ausgeführt, ist ein höchst bemerkenswerther Versuch, aus dem komplizierten Detail einer derartigen Aufgabe, die neben dem Kasernement der Mannschaften auch Pferdeställe, ein Reithaus, Geschütz-Remisen, Familienwohnungen etc. umfasst, einen in sich geschlossenen und organisch gegliederten Gruppenbau zu gestalten.

Das bedeutendste Interesse und die längste Zeit der Besichtigung nahm freilich das Grossherzogliche Schloss für sich in Anspruch, welches nach kurzem Aufenthalte in den schönen Anlagen des Schlossgartens als nächstes Ziel besucht wurde. War die Erwartung aller derer, welche dasselbe bisher nur seinem Rufe nach kannten, aufs Höchste gespannt, so wird es doch wohl kaum zu viel gesagt sein, dass dieselbe wohl in jeder Beziehung noch übertroffen wurde. Die Lage des Baues auf der zu einem wundervollen Garten umgestalteten Burginsel, die harmonische Vereinigung der alten kunsthistorisch so hoch interessanten Bautheile mit den Neubauten, der Reichthum, die Majestät und der malerische Reiz des äusseren Aufbaues, wie die Pracht der inneren dekorativen Ausstattung sind eben so einzig in ihrer Art und so überwältigend, dass selbst eine so ausführliche und mit allen

Die spärlich besuchte Versammlung erledigte in der Kürze einige geschäftliche Angelegenheiten. Die Herren van den Berken, Brinkmann, Beyer, Kühn, March, Stegemayer wurden als einheimische, Herr Bauinspektor Rasch in Essen als auswärtiges Mitglied aufgenommen. Der Vorsitzende theilte

Mitteln der Darstellung ausgestattete Publikation, wie sie über diesen Bau veranstaltet wurde, noch lange nicht genügt, um den Eindruck der Wirklichkeit auch nur annähernd wiederzugeben.

Auf eine nähere Beschreibung des Schweriner Schlosses wagt der Verfasser daher auch an dieser Stelle nicht einzugehen, glaubt eine Würdigung desselben vielmehr einer selbstständigen auf nicht so enge Grenzen angewiesenen Besprechung vorbehalten zu müssen. Die Besichtigung desselben begann mit dem Burggarten und den in unmittelbarem Zusammenhange mit diesem stehenden Grotten- und Hallen-Anlagen, erstreckte sich sodann auf die Façaden und das Innere und schloss mit einem Umgange längs der Dachsäume; sie erfolgte unter Führung der beiden Mecklenburgischen Architekten, welchen das nächste Verdienst an dem Baue zusteht, der Hofbauräthe Willebrand und Demmler. Mit Rücksicht auf die bereits oben angedeutete Thatsache, dass aus einer oberflächlichen und missverständlichen Auffassung des Titels des bekannten, auf Veranlassung des Grossherzogs von Stüler, Prosch und Willebrand herausgegebenen Werkes in ziemlich weiten Kreisen die Meinung verbreitet ist, die Autorschaft des Schlossbaues gebühre vorzugsweise Stüler, ist es vielleicht nicht überflüssig, bei dieser Gelegenheit ausdrücklich auf das im Texte jenes Werkes mit objektiver Treue dargestellte wirkliche Sachverhältniss aufmerksam zu machen. Als der eigentliche Erbauer des Schweriner Schlosses ist demnach im Wesentlichen Demmler zu betrachten, der den Plan (als Sieger in einer engeren Konkurrenz mit Semper) entworfen und die namentlich in Betreff des Baubetriebes höchst interessante Ausführung bis zur Vollendung des Rohbaues, von 1844 bis 1851 leitete. Als er in

ein Schreiben der Kommission für die Errichtung eines Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine, worin der Architekten-Verein zur Wahl von Abgeordneten für die demnächst stattfindende konstituierende Versammlung des Verbandes aufgefordert wird.

Für die diesmalige Monatsaufgabe, eine Tapetenborte, ist eine Arbeit eingegangen. Die Beurtheilung der Arbeit vom vorigen Monat wird hinausgeschoben, da gegenwärtig nur zwei Mitglieder der Beurteilungskommission in Berlin anwesend sind. Ueber die Reise des Vereins nach Schwerin, Lübeck und Hamburg wird an einer anderen Stelle dieses Blattes ein ausführlicher Bericht erscheinen.

Aus der Fachliteratur.

Erbkam's Zeitschrift für Bauwesen, Jahrgang 1871, Heft IV. bis VII.

B. Aus dem Gebiete des Ingenieurwesens.

1. Die Um- und Neubauten der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. Mittheilung des Herrn Bau-rath Quassowski. (Fortsetzung).

Die im vorliegenden Hefte gegebenen Mittheilungen beziehen sich auf den Umbau des Bahnhofes Berlin. Derselbe wurde durch den Schifffahrtskanal und die denselben einfassenden Uferstrassen in 2 Abtheilungen getheilt, einen Innenbahnhof und einen Aussenbahnhof, die beide nur durch ein Geleise verbunden waren, das den Schifffahrtskanal mittels einer Drehbrücke überschritt und die Uferstrassen im Niveau kreuzte. Dieses Geleise diente somit für den gesammten Güter- und Personenverkehr, so dass eine Trennung beider in keiner Weise möglich war. Der immer stärker hervortretenden Verkehrssteigerung gegenüber war der Umbau des Bahnhofes demnach eine unabwiesbare Nothwendigkeit geworden. Von den Grundsätzen, welche bei der Projekt-Aufstellung leitend waren, sind folgende hervorzuheben:

a. Da der Schifffahrtskanal mit den einfassenden Strassen den ganzen Bahnhof unwiederbringlich in 2 ganz abgesonderte Theile zerlegt, so musste auf vollständige Trennung des Personen- und Güterverkehrs gesehen werden; der Innenbahnhof dient fortan nur dem Personen- und Eilgutverkehr, sowie dem Viehverkehr im Kleinen, wobei die Perrons und Personengeleise in einer grossen Halle vereinigt sind; der Aussenbahnhof nimmt dagegen alle ankommenden und abgehenden Güterzüge auf und vermittelt den Rangierdienst.

b. Bei der Anordnung der Geleisegruppen wurde auf eine möglichste Abtrennung der Hauptgeleise von allen Nebengeleisen und auf das Vermeiden der Fahrten gegen die Weichenspitze vorzugsweise gesehen.

c. Alle Manöver für den Güterverkehr wurden in den Aussenbahnhof verlegt.

d. Alle den Bahnhof kreuzenden Strassen werden unterführt.

Das nach diesen Grundsätzen aufgestellte Projekt wird im weiteren Verlaufe der Abhandlung in seinen einzelnen Theilen spezieller beschrieben, dabei jedoch vorher noch derjenigen provisorischen Anlagen Erwähnung gethan, welche zur Aufrechterhaltung des Personenverkehrs während des Umbaues erforderlich wurden; selbstredend liegt eine besondere Schwierigkeit in der ungestörten Durchführung des Betriebes während der Zeitdauer eines derartig umfassenden Umbaues.

diesem Jahre in unlöslichem Widerspruche zwischen seiner politischen und amtlichen Stellung aus letzterer scheiden musste, übernahm Stüler die obere Leitung des Baues, an welchem einige Aenderungen im Aeusseren und (mit Ausnahme einiger Arbeiten von Strack) die detaillirte Ausbildung der inneren Dekoration sein Werk sind. Von Zwirner rührt der Chorbau der Kapelle her; H. Willebrand hat als Assistent Demmler's und später als Vertreter Stüler's von Anfang bis zum Schluss thätigen und wesentlichen Antheil an der Bauausführung gehabt; neben ihm sind die Mecklenburgischen Architekten Behnke, Willebrand jun., Daniel und Luckow an demselben beschäftigt gewesen.

Nächst dem Schlosse wurde noch das demselben gegenüberliegende Kollegien-Gebäude, ein höchst stattliches, durchaus im Sinne der hellenischen Bauten Schinkels konzipirtes Bauwerk besichtigt, das im Jahre 1824 unter dem Oberbaurath Wunsch von Demmler erbaut ist und die Reihe der neueren Monumentalbauten Schwerins eröffnet hat; nachdem dasselbe im Jahre 1865 gänzlich ausgebrannt war, ist es unter Oberbaurath Richter und Hofbaurath Willebrand durch den Baukondukteur Luckow einem völlig neuen Ausbau unterworfen worden, bei dem in höchst opulenter Weise lediglich massive und feuersichere Konstruktionen zur Anwendung gekommen sind. Ein Besuch der neben den bereits erwähnten Bauten einer besonderen Erwähnung werthen Werke, des Theaters und Marstalls, die gleichfalls der seinerzeit durch eine Fülle der interessantesten Aufträge begünstigte Demmler erbaut hat, liess sich mit dem Programme leider nicht mehr vereinigen.

Nach einem gemeinschaftlichen Mittagessen, bei dem die in so erfreulicher Weise angebahnten intimen Beziehun-

Die Spezialbeschreibung wendet sich zunächst der Güterstation zu. Dieselbe ist derart disponirt, dass eine 5° (18,83^m) breite, in einem grossen Wendeplatze endende Strasse den Zugang für den Stückgüterverkehr bildet; rechts von dieser Strasse liegt der Versandschuppen (631 lang 48' tief, resp. 198 u. 15^m), links der Empfangsschuppen (750 1/4 lang 48' tief, resp. 235,39 u. 15^m). Zu jeder Seite dieser Schuppen liegen ausgedehnte Geleisegruppen, welche an einem Ende der Güterschuppen je auf eine grosse Drehscheibe ausmünden, am anderen Ende durch eine Schiebepöhlne mit Dampftrieb verbunden sind. Ein besonderer Umladeschuppen von 313' (98,24^m) Länge und 30' (9,42^m) Tiefe ist zwischen den von der Schiebepöhlne ausgehenden Reservegeleisen angelegt; er dient namentlich dazu, die mit der Verbindungsbahn ankommenden Güter nach den verschiedenen Verkehrsrichtungen in Stationen zu sortiren. Die sämmtlichen Anlagen für den Rohproduktenverkehr liegen an der Ostseite der Güterstation; mit den Ladegeleisen in Verbindung stehen ein grosser Krahn und eine Zentesimalwalge, sowie ein Hafen, welcher durch einen Stichkanal mit dem öffentlichen Hafen des Schifffahrtskanals in Verbindung steht. Das System der kleinen Drehscheiben ist bei den Ladegeleisen für den Rohproduktenverkehr vielfach angewandt, während es in den Gütergeleisen, der grossen in Norddeutschland üblichen Güterwagen wegen, nicht gewählt worden ist. Betreffs der Konstruktion der Güterschuppen ist noch speziell hervorzuheben, dass dieselben möglichst vollkommen feuersicher hergestellt worden sind. Sie sind in Ziegelrohbau zwei Stein stark, mit drei Stein starken Bindepfeilern, eisernen Fensterrahmen, Thorzargen und Thoren, eisernem Dachverband und steinernem Fussboden erbaut und mit verzinktem Eisenwellenblech gedeckt. Der innere Raum ist durch 1 1/2 Stein starke Brandmauern in einzelne Räume von ca. 150' (47,08^m) Länge abgetheilt, und können die verbindenden Oeffnungen mittels eiserner Schiebepöhlne schnell geschlossen werden. Hydranten der städtischen Wasserleitung sind übrigens so vertheilt angebracht, dass überall rasche Hilfe geschaffet werden kann.

2. Mittheilung über einige Brücken ohne Rollkranz von J. W. Schwedler. Drehbrücken werden meist mit Rollkranz über dem Drehpfeiler konstruirt, wobei der Rollkranz mit dem Drehzapfen immer als mittlere Stütze sowohl im geschlossenen als geöffneten Zustande der Brücke dient. Die Operationen beim Oeffnen der Brücke bestehen in dem Lösen beider Endauflager und in dem Drehen der Brücke um den führenden Drehzapfen auf den Friktionswalzen des Rollkranzes. Der Rollkranz sowohl als die Friktionswalzen müssen hierbei hinreichend gross, ebenso die Rollbahnen solide konstruirt sein. Dies verursacht eine theure und immerhin komplizirte Anordnung, und ist es Absicht des Verfassers gewesen, bei den weiter unten mitgetheilten Beispielen für die Ausführung von Drehbrücken, den Rollkranz durch zwei blosse Laufräder zu ersetzen. Das System der Drehbrücke ohne Rollkranz ist kurz folgendes: Jeder Hauptträger der Drehbrücke hat zwei Endauflager A und C und ein Mittelaufleger B auf dem Drehpfeiler; die Spannweite der einen Oeffnung (A B) sei grösser als die der anderen (B C). B und C sind alsdann feste Auflager (Unterlagsplatten), A dagegen ein bewegliches Auflager, das gesenkt oder beseitigt werden kann. Der Drehzapfen liegt zwischen A und B auf der Mitte des Drehpfeilers; die Brückenbahn ist durch ein Gegengewicht über A so belastet, dass der Schwerpunkt in der Nähe des Drehzapfens zwischen A und B liegt. Sobald Auflager A gesenkt wird,

gen zwischen den Schweriner und Berliner Fachgenossen in einer Reihe von Trinksprüchen herzlichen Ausdruck gewannen, wurde allein noch das wichtigste der alten Monumentalbauwerke der Stadt, der aus dem 14ten Jahrhundert stammende, in den grossartigsten Verhältnissen erbaute Dom besichtigt, der in neuerer Zeit durch Baurath Th. Krüger eine gute Restauration des Innern erfahren hat, im Aeusseren aber freilich des dominirenden Thurmschmuckes noch immer entbehrt; der Gesellschaft wurde dabei der Genuss, das neue von Ladegast in Weissenfels erbaute Orgelwerk, angehend eines der grössten und vollkommensten, die Deutschland gegenwärtig besitzen soll, spielen zu hören.

Der Rest des Tages wurde einem Ausfluge in die Umgegend der Stadt gewidmet. Ein Dampfer trug die fröhliche Gesellschaft über die Wellen des grossen Schweriner Sees zunächst nach Steinfeld, einem Mustergute des Grossherzogs, dessen liebliche Lage ebenso anziehend ist, wie die vom Hofbaurath H. Willebrand in malerischer Ziegel-Architektur erbauten Wirthschafts- und Arbeiterhäuser den Architekten interessiren mussten. Von da wurde das Wirthshaus zur Fähre besucht, wo eine gemeinsame Abendtafel noch einmal die Fachgenossen vereinte. Die Rückfahrt erfolgte unter Feuerwerk und Vollmondschein, welcher letztere namentlich bei der Landung in Schwerin die Silhouette des Schlossbaues noch einmal in der märchenhaften Pracht einer Operndekoration erscheinen liess. Erst spät trennten sich demnächst die in kleineren Gruppen vereinten Fachgenossen, unmutig des schnellen Abschiedes, jedoch in froher Hoffnung späteren Wiedersehens, für welches ein Gegenbesuch der Schweriner in Berlin erbeten und versprochen wurde. (Schluss folgt.)

neigt sich die Brücke um den Drehzapfen, die Auflager *B* und *C* werden frei und zwei zur Längsachse der Brücke symmetrisch liegende Laufräder setzen sich auf eine am Umfange des Drehzapfens liegende Laufschiene; in dieser Lage ist nun die Brücke leicht drehbar. Abweichend vom vorigen kann man auch ein Laufrad an die angegebene Stelle, dagegen zwei andere dem Drehzapfen in der Querrichtung zur Brückenachse gegenüber stellen. Als Beispiel für die erwähnte Konstruktion werden angeführt und durch Zeichnung erläutert: die Brücke über die Peene bei Anklam, die in der Hafensbahn bei Stralsund, die Drehbrücke über die Mottlau in Danzig, die Drehbrücke über die Parnitz, die Drehbrücke über den Schafergraben bei Charlottenburg. Keine dieser Brücken überspannt mehr als 42 Fuss (13,18^m) Lichtweite; der Verfasser bezeichnet die Anwendung des Systems für grössere Spannweiten als nicht wohl zulässig.

3. Ueber die Darstellung der Verhältnisse der Schieberbewegung bei den Dampfmaschinen durch Schaulinien, von Professor H. Wiebe. (Fortsetzung).

4. Die Rutschungen an der Bebra-Hanauer Eisenbahn, mitgeteilt von Eisen-Bau-Inspektor Bolte. (Fortsetzung).

Die Gefahr, welche in der Ausführung langer Einschnitte normal zum Hange eines flach abfallenden Terrains liegt, ist durch die Ausführungen an der Bebra-Hanauer Bahn in umfassender Weise zur Anschauung gekommen. Der vorliegende Abschnitt des Artikels behandelt die Einschnitte auf Bahnhof Elm, den am Ziegenberge, am Galgenberge und am Ohl. Bezüglich des Einschnittes auf Bahnhof Elm wird vom Verfasser selbst zugegeben, dass schon vor Inangriffnahme der Erdarbeiten die grosse Beweglichkeit des Terrains bekannt gewesen sei.

5. Ueber die Explosion eines Dampfkessels in der Bochumer Gusstahl-Fabrik. Mittheilung des Bau-Inspektor Haarman über eine am 11. April 1870 zu Bochum erfolgte Kesselexplosion, die durch Zusammendrücken und Zerreißen des einen der beiden Feuerrohre entstanden ist und zwar aller Wahrscheinlichkeit nach in Folge übermässiger Dampfspannung, wobei das messingene Sicherheitsventil mit seinen zylindrischen Ansätzen an den gusseisernen Sitz in Folge der hohen Temperatur so fest angepresst sein muss, dass es sich nicht heben und abblasen konnte. Der Referent schlägt deshalb Beseitigung dieser zylindrischen Ansätze an den Sicherheitsventilen überhaupt vor.

Gr.

1. Motive zu ornamentalen Eisenkonstruktionen, insbesondere für Schmiedeeisen, zusammengestellt von Jul. Martin, Architekturmaler in Dresden. Heft 1, enth. 9 Bl. Halle bei Knapp 1869.

2. Ornamentik für Schlosser und Architekten, von Adolph Krug, F. R. Baurath, und Anton Pertz, Kunstschlosser. 2 Hefte mit je 30 Tafeln. Gera 1870. Kanitz' Verlag.

3. Der moderne Schlosser. Sammlung der vorzüglichsten Schlosserarbeiten im neuesten Stil. Bearbeitet von A. Graf. 6 Hefte in 72 Blatt. Weimar 1870. B. F. Voigt.

Das Bestreben, Werke der Architektur in möglichst dauerhaftem Materiale herzustellen, gewinnt den durch die Ungunst der sich überstürzenden Verhältnisse der Technik verlorenen Boden immer mehr zurück und wird, wenn es erst ins Volksbewusstsein gedrungen ist, auch da gewürdigt werden, wo es sich in erster Linie darum handelt, billig zu bauen. Freilich stehen augenblicklich noch die Ansichten der Architekten, welche in solchen Fällen die fast immer unnötige, häufig unharmonische und unhaltbare dekorative Ausbildung einem soliden Materiale opfern wollen, im Kampfe mit dem Bauherrn, selbst wenn dieser kein Spekulant ist. Die jugendliche Greisenhaftigkeit solcher, nicht immer privaten Bauwerke tritt nur zu bald vor aller Augen, als dass ihre Lehre ganz ohne Eindruck bliebe; wie verschieden ist sie von der eines Bauwerks, das erst nach durchlebten Jahrhunderten der Natur mit ihrem ewigen Stoffumsatze erlegen ist. Dafür bekränzt sie es auch mit Ephen. — Aber die falschen Begriffe von äusserem Schein und innerem Wesen werden wie im Leben so auch hier, erst mit Generationen verschwinden.

In einzelnen Zweigen sehen wir die Wege zum Besseren schon eingeschlagen. Seit mehreren Jahren hat das Schmiedeeisen in künstlerischer Ausbildung von seinem durch ähnliche Materialien usurpirten Reiche wieder Besitz genommen, wo diese sich als undauerhaft erwiesen haben; und wenn die Grenzen auch wieder von ihm überschritten worden sind, so ist das nur ein Zeichen jeder noch nicht abgeschlossenen natürlichen Entwicklung. Die oben genannten Werke, welche die Ausbildung der Schmiedeeisentechnik vorzugsweise behandeln sollen, sind nach dem dafür erwarteten Interesse entstanden. Der Gesamteindruck zeigt, dass sie dem Handwerker unmittelbar als Vorbild dienen, ein mehr oder weniger bequemes Nachschlagbuch für Motive bilden sollen. Ob durch derartige Werke eine Heranbildung des Handwerkers zum denkenden Künstler, wie sie die fortschreitende Entwicklung der Maschinenindustrie unabwieslich verlangt, erreicht wird, müssen wir bezweifeln, da fast alle und jede Erläuterung der gegebenen Zeichnungen, jedes Eingehen auf die Technik fehlt. Kaum steht auf irgend einem anderen Gebiete Technik und Material in so innigem Zusammenhange mit der in die unmittelbarste äussere Erscheinung tretenden Form, wie hier. Abgesehen von den durch statische oder ornamentale Funktionen sich ergebenden Formen werden die Eigenschaften des Materials, sein Verhalten zu dem dasselbe bekämp-

fenden und benützendem Menschen, die Stilfrage, von wesentlichem Einfluss auf die Erscheinung sein. Wo das Material vom Menschen geknechtet erscheint, wo er jede natürliche Art und Unart, jede Aeussere des „Willens“, vertilgt hat, wird jene mit dem abgerichteten Tanz eines Zirkuspferdes im Gegensatze zu dem schwungvollen und doch gehorsamen Lauf des Beduinenrosses verglichen werden können. — Andererseits wird durch die nicht bezwungene brutale Widerspenstigkeit des Materials der Eindruck des Rohen nicht vermieden werden können. Eine kritische Besprechung gegebener Beispiele erscheint uns daher unumgänglich nothwendig.

Wenn wir auch für derartige, den rein praktischen Zwecken dienen sollende Publikationen ein zu peinliches System nicht für angemessen erachten, so wünschen wir, da hier Material und Technik ja den Ausgangspunkt bilden, beide auch äusserlich entweder in einer übersichtlichen Eintheilung oder durch beigegebenen Text berücksichtigt. Dass wir nichts Unerreichbares wünschen, zeigt Viollet-le-Duc in seinem Dictionnaire in Artikeln, die dem Emporblühen der ornamentalen Schmiedeeisentechnik mehr genutzt haben, als alle kostbaren Sammelwerke über den Gegenstand, — und weiter giebt Hermann Riewel in den Mittheilungen der Zentral-Kommission zur Erforschung und Erhaltung der Baudenkmale Jahrg. 1870 eine nach Gegenständen geordnete, mit vortrefflichen Holzschnitten ausgestattete Abhandlung über ältere Schmiedeeisen-Arbeiten in Oesterreich, die nach der erwähnten Arbeit von Viollet uns ein Stück weiter bringen wird. Dass J. Raschdorf in der Ankündigung seines demnächst erscheinenden Werkes über deutsche ältere Schmiedearbeiten absehen zu müssen glaubt sowohl von einer „Zusammenordnung nach besonderen Materien oder Kunstepochen“, als von einer eingehenden Erläuterung der dargestellten Gegenstände scheint uns durchaus unzweckmässig, wenn es auch die Schnelligkeit der Publikation befördern mag.

Gehen wir zur Besprechung der einzelnen Werke über. Das Erstgenannte beginnt mit dem berühmten Gitter von Freiberg auf Bl. 1, giebt dann aber auf 8 Blättern eine Reihe moderner Schmiedearbeiten etc., die wahrscheinlich nach ausgeführten Gegenständen sehr einfach und schön dargestellt, alle der neuesten Pariser Schule angehören und in ihrer meist wunderlichen, oft eleganten Eigenthümlichkeit doch hie und da brauchbare Motive darbieten. Text ist gar nicht vorhanden, ebenso die Konstruktion nicht besonders hervorgehoben.

In der Ornamentik von Krug & Pertz wird für den billigen Preis viel geboten. Das erste Heft giebt zum grössten Theil eine Zusammenstellung der in der Stuttgarter Gewerhalle u. A. veröffentlichten älteren und neueren Arbeiten. Dass die Quellen nicht angegeben sind, wird mehr die Verleger interessieren, für den Gebrauch ist die Zusammenstellung sehr handlich. Jedoch ist durch ein Versehen unter No. 28, Heft 1 auch ein Gitter des Architekten Reinhard in Stuttgart, (Gewerhalle 1865 S. 16) als Entwurf von Baurath Krug angegeben und im zweiten Heft dasselbe noch nicht korrigirt. Die Darstellung lässt in diesem Hefte zu wünschen übrig, jedoch finden sich eine grosse Anzahl für den Architekten wie Handwerker brauchbarer Sachen. Das zweite Heft ist reichhaltiger und enthält u. a. eine Anzahl neuer Berliner Schmiedearbeiten, so wie mehre auf besonderen Blättern sehr schön dargestellte Thürbeschläge etc. von Schmidt in Wien. Der Text in beiden Heften erscheint ungenügend, und bei den reicheren Gegenständen wird die bereits begonnene Zugabe grosser Detailblätter nicht allein sich mit der äusseren Form genügen lassen, die ja an sich auch aus den kleinen Zeichnungen zu ersehen ist, sondern auch Durchschnitte und konstruktive Details geben müssen, wie in den von Schmidt gegebenen Zeichnungen. Eine recht überflüssige Zugabe ist die Bezeichnung des sogenannten Stils über jedem Gegenstand: Modern, barock, gothisch, vier Epochen der Renaissance wechseln häufig in wunderbarer Weise ab. Z. B. wird ein Thorweg von Gropius modern genannt, während die dazu gehörige Mauerkrönung auf einem anderen Blatte als antik gestempelt ist, das Thor der Kirche S. Martin d'Ainay in Lyon von Questel als Renaissance, ein Fenstergitter aus dem 16. Jahrhundert als romanisch etc. Derartige aus der Luft gegriffene Bezeichnungen verwirren das trübe Urtheil des Laien noch mehr.

Wenn in dem eben besprochenen Werke der Stilfrage mit besonderer Vorliebe Genüge geschehen sollte, so wird in dem Werke von Graf — aber in ähnlicher Weise — die Mode in den Vordergrund gestellt: „Auch der Schlosser muss sich der herrschenden Mode unterwerfen und seine Erzeugnisse ihren Gesetzen anpassen.“ Der Inhalt ist hier zur Hälfte rein technischer Natur, insofern alle in das Gebiet der Schlosserarbeit schlagende Gegenstände gegeben werden. Wir müssen von der Besprechung jener absehen und nur die Ordnung erwähnen, die beispielsweise hinter ornamentalen Thurmkreuzen ein Blatt Rücklehnen für Polsterstühle, auf einem einzigen Blatt ornamentale Laternenständer und die Verzeichnung der Zähne von Zahnrädern bringt. Im Uebrigen giebt das Werk aber, vielleicht nach älteren Werken, eine grosse Anzahl Gitter und Eisenarbeiten, in denen ältere Traditionen durchschimmern, und diese werden dem Architekten manches Interesse abgewinnen. Die darin stark vertretene Theatrgothik wird man übersehen, ebenso wie die geistreichen Querschnitte von Schlüsselbärten: Buchstaben, Glaube — Liebe — Hoffnung, Treif, Caro, Coeur etc., wohl keinen grossen Ausführungstrieb erwecken werden.

Die Darstellung der Zeichnungen ist durchweg gut, nur in der Darstellung der Gitter etc. stört die unmotivirte ganz sonderbare schwarze Färbung einzelner, mit den anderen gleichberech-

tigter Theile. Erklärender Text für die ornamentalen Blätter fehlt. Auch dieses Werk ist in Bezug auf die Menge des Stoffes sehr billig. E. Jacobsthal.

Konkurrenzen.

Zur Konkurrenz für das Rathhaus in Lüdenscheid.

Auf die Mittheilung des mitkonkurirenden Herrn von Duisburg in Ihrer Zeitung vom 10. c. halten wir uns dem Publikum gegenüber zu einer Erwiderung resp. Berichtigung verpflichtet, die Sie in Nachstehendem gefl. aufnehmen wollen.

Das Lokal, worin Herr von Duisburg die Konkurrenz-Pläne gefunden hat, war eben das alte sehr baufällige Rathhaus, welches zum Abbruch bestimmt und an dessen Stelle ein neues projektiert ist. (Das verschweigt Herr von Duisburg in seiner schauerlichen Beschreibung des Lokals.) Hier — im Stadtverordneten-Sitzungs-Zimmer — lagen zuerst die Pläne auf den Tischen des Kollegiums und lediglich für dieses bestimmt. Erst später begann laut öffentlicher Bekanntmachung vom 3. Juli c. die Ausstellung und zwar im Saale eines Gasthauses, wohin die Pläne, die sämmtlich auf grossen starken Pappdeckeln befestigt und von diesen umgeben, für diesen Zweck geschafft waren. Die Auslegung hat dort 14 Tage stattgefunden. Noch jetzt zeigen selbst die prämiirten Pläne trotz vielen Gebrauchs ein reinliches und gutes Ansehen. Immerhin kann es möglich sein (doch fehlt darüber noch jeder nähere Nachweis), dass der Kühn'sche Plan während der Ausstellung durch öfteres Anfassen ausnahmsweise etwas gelitten hat, da er nicht unter Glas und Kasten war. Bei der Rücksendung der Pläne aber an Herrn Kühn in Köln ist das gewöhnliche Verpackungsverfahren angewendet worden, — dasselbe, was auch bei den Plänen anderer Konkurrenten beobachtet ist, ohne dass von irgend einem der 18 Bewerber hierüber Klage geführt ist. Es wurden nämlich die Pläne des Herrn Kühn (seine Dose war nicht signifizirt und von vielen anderen nicht zu unterscheiden) über einen dicken runden Stab gerollt; darauf 2 blaue grosse und starke Verpackungsbogen und die übliche Verschnürung mit Bindfaden und Siegelack, wie es einer solchen Sendung entspricht. Es muss deshalb selbst eine blos sorglose Verpackung — geschweige eine „liederliche“ — diessseits in Abrede gestellt werden.

Der Bericht des Herrn Kühn wie der des Herrn von Duisburg leiden mindestens an starken Uebertreibungen und persönlichen Empfindlichkeiten.

Lüdenscheid, den 28. August 1871.

Der Magistrat.
Wiesmann.

Die Konkurrenz für Entwürfe zu einem Arndt-Thurm auf dem Rugard, zu welcher wir unsere Fachgenossen in No. 21 u. Bl. aufforderten, hat eine erfreulich rege Betheiligung gefunden. Nach einer vorläufig an uns ergangenen Mittheilung waren zu dem festgesetzten Schlusstermine am 15. August nicht weniger als 19 Entwürfe von 16 Architekten eingegangen — darunter 3 aus dem Königreich Sachsen, 3 aus dem Rheinlande, je einer aus Hamburg, Eckernförde und Messkirch, die übrigen aus Berlin. Dieselben liegen gegenwärtig bereits den Preisrichtern zur Beurtheilung vor; hoffentlich lässt es sich ermöglichen, dass dieselben für einige Zeit im Lokale des Berliner Architekten-Vereins zur Ausstellung gelangen.

Eine ungarische Konkurrenz. Nachstehendes Schreiben, welches wir in seinem Wortlaute wiedergeben, ist uns aus Wien zugegangen.

„Die israelitische Kultus-Gemeinde Alt Becse in Ungarn beabsichtigt einen israelitischen Tempel zu bauen und hat am 28. Februar d. J. einen Konkurs für Baupläne ausgeschrieben, an welchem ich mich auch betheiligte.

Meiner Wenigkeit ward der zweite Preis zugesprochen, wovon mich die Kultus-Gemeinde mit dem Bemerkben benachrichtigte, dass ich noch den zu meinem Projekt gehörigen „authentischen“ (?) Ueberschlag zu verfassen habe, alsdann werde mir der Preis ausgefolgt werden. Was die Kultus-Gemeinde mit der Bezeichnung „authentisch“ sagen wollte verstand ich nicht. Ich erklärte mir dies indessen so, das dieselbe jedenfalls einen detaillirten Ueberschlag meine, — eine Kostenberechnung nach den mir eingeschickten Preisen ohne Vorausmaass habe ich dem Projekt beigegeben. — Ich theilte der Gemeinde daher mit, dass, obgleich es nicht Usus sei, den Autor einer preisgekrönten Arbeit, zu nachträglichen Arbeiten zu verpflichten, ich doch bereit sei, den detaillirten Ueberschlag zu verfassen. Die Kultus-Gemeinde erwiderte jedoch, sie brauche keinen detaillirten sondern einen authentischen Ueberschlag, d. h. ich solle meine eingesandte Kostenberechnung bei einer Baubehörde in Pest — bei welcher, konnte die Gemeinde mir nicht sagen — prüfen lassen und mir von der Stadtbehörde bescheinigen lassen, dass derselbe richtig sei, alsdann sei derselbe authentisch. Meine Geduld geht zwar ziemlich weit, durch dies Verfahren wurde sie indessen völlig erschöpft, um so mehr, als die löbliche israelitische Kultus-Gemeinde mich mit unfrankirten Postsendungen traktirte und auch mein Projekt mir unfrankirt zuschickte, damit ich es mit dem Ueberschlage zu höheren Authentisiren nach Pest schicken sollte. Ich erklärte nach diesen Vorgängen rundweg, dass ich zu gar keiner nachträglichen Arbeit recht-

lich verpflichtet werden könne, auch für die Gemeinde nichts mehr zu thun entschlossen sei und forderte dieselbe auf mir meinen Preis zu übermitteln, was selbstverständlich nicht geschah.

Da ich mein Projekt, das mich Mühe, Studium und Geld gekostet hat, von der Kultusgemeinde nur gegen verausgabtes Porto von 1 Fl. 94 Xr. zurückerhalten habe, wurde dasselbe zu guter letzt noch als ein Pfand betrachtet.“

Soweit der Berichtstatter, Herr Architekt Franz E. Weigang aus Wien, dessen Bitte um Veröffentlichung seines Schreibens wir hiermit gern nachkommen, da der Fall ein entschieden ungewöhnlicher und im Vereine mit mehrfachen früheren Vorgängen ähnlicher Art wohl dazu geeignet ist, die Fachgenossen vor Betheiligung an ungarischen Konkurrenzen überhaupt zu warnen.

In wie weit übrigens die israelitische Kultusgemeinde zu Alt Becse eines ungerechtfertigten Verfahrens sich schuldig gemacht hat und ob es möglich sein wird, diesershalb den Rechtsweg gegen sie zu beschreiten — ein Rath auf den wir stets zurückkommen müssen — vermögen wir ohne Kenntniss des Konkurrenz-Ausschreibens nicht genügend zu beurtheilen. War in diesem wirklich ein „authentischer Ueberschlag“ gefordert und liess sich Herr Weigang auf eine Betheiligung an der Konkurrenz ein, ohne sich Aufklärung darüber zu verschaffen, was mit jenem dunklen Ausdrucke gemeint sei, so fürchten wir, dass es ihm nicht gelingen wird, sein Recht geltend zu machen. Es kann in dieser Beziehung — namentlich bei allen Konkurrenzen ähnlichen Ranges — nicht misstrauisch und vorsichtig genug vorgegangen werden und würden wir sicher nicht verfehlt haben, auf jene Unklarheit aufmerksam zu machen, falls wir Kenntniss von dem Erlass des Preisausschreibens gehabt hätten.

Personal-Nachrichten.

Preussen.

Ernannt: Der Baumeister Hassenkamp zu Bromberg zum Eisenbahn-Baumeister bei der Hess. Nordbahn in Cassel. Der Baumeister Abraham zu Diepholz (Hannover) zum Eisenbahn-Baumeister bei der Posen-Thorn-Bromberger Eisenbahn zu Gnesen. Der Ober-Bau-Inspektor Spanagel zu Liegnitz zum Regierungs- und Baurath bei der Königl. Regierung daselbst.

Brief- und Fragekasten.

Hrn. R. in L. Ad 1. Ein zur Anstellung im Staatsdienst qualifizirter Baumeister oder ein geprüfter Bauführer kann, nach den von uns eingezogenen Erkundigungen, wenn er auch zur Beaufsichtigung von Bauten, welche durch Kommunal-Verbände ausgeführt werden, gegen monatliche Diäten engagirt ist, so lange er nicht Beamter einer Kommune ist, als Gewerbetreibender angesehen und dem entsprechend wie ein Feldmesser besteuert werden.

Ad 2. Ein aktiver Kreisbaumeister kann, wenn er neben den Staatsgeschäften für die Beaufsichtigung von Kommunalbauten Remunerationen erhält, nicht als Gewerbetreibender angesehen werden, weil er Beamter ist und ohne Erlaubniss der Regierung die Nebenarbeiten nicht annehmen darf.

Ad 3. Allgemein gestattet die Staatsbehörde dem Baubeamten nicht solche Gemeindebauten speziell zu leiten, für welche derselbe Baubeamte Instanz für die Abnahme und Oberaufsicht ist. Eine solche Gestattung muss eventuell bei der betreffenden Bezirks-Regierung beantragt werden.

So weit unser Gewährsmann. Da uns keine gesetzlichen Bestimmungen bekannt sind, so können wir Ihnen nur rathen in einem speziellen Falle eine Entscheidung auf dem Instanzenwege (Regierung, Ministerium) herbei zu führen. Wenn eine Entscheidung getroffen worden ist, bitten wir um gefällige Nachricht.

Hrn. E. M. in M. — Ad 1 und 2: Die Zahl der zur Anfertigung guter Pannale befähigten hiesigen Tischler ist eine sehr grosse; wenden Sie sich beispielsweise an Tischlermstr. Wilke, Bellealliancestr. 84. Der Preis hängt lediglich von der Art der Zeichnung ab. — Ad 3: Zu Thürdrückern wird für einfache Ausstattung fast ausschliesslich glatter Rothguss, für reichere dagegen ornamentirter und ziselirter sog. Bronzerguss — zuweilen mit Elfenbein-Griff — verwandt; andere Arten, wie Horn etc., haben sich als zu unhaltbar gezeigt und sich deshalb nicht einbürgern können.

Hrn. E. in W. — Ihrem Zwecke werden dienen: Wolff's Lehrbuch der beschreibenden Geometrie, Stoevesandt's Handbuch der Treppenkunst und die Lehrbücher der Mechanik von Wernicke, Bauschinger oder Lübsen.

Abonnent Wx. Ihre Bitte um „Mittheilung von ausländischen (nicht preussischen) Eisenbahnbau-Unternehmungen resp. grösseren Unternehmern sowie Angabe der etwa bekannten Wohnsitze qu. Behörden resp. Personen“ ist so unbestimmt gefasst resp. so weitausschend, dass wir dieselbe an dieser Stelle nicht erfüllen könnten, auch wenn uns eine entsprechende Kenntniss der betreffenden Verhältnisse und Personen zu Gebote stände. Da dies nicht der Fall ist, bitten wir Sie sich lieber an ein Eisenbahn-Fachblatt zu wenden.

Beim Hilfskomité für die im Felde stehenden Architekten etc. sind ferner an einmaligen Beiträgen eingegangen: Strassburg: Thiem 5 Thlr.