

# WOCHENBLATT

HERAUSGEGEBEN VON MITGLIEDERN

DES ARCHITEKTEN-VEREINS

ZU BERLIN.

ERSTER JAHRGANG

1867.

BERLIN

KOMMISSIONS-VERLAG VON CARL BEELITZ

ORANIEN-STRASSE No. 75.

**Zufendungen**  
bittet man zu richten an die  
Expedition, Oranienstr. 75.  
(Buchhdlg. v. C. Beelitz).  
**Insertionen**  
die gespaltene Petitzeile  
oder deren Raum 2/4 Sgr.

herausgegeben von Mitgliedern des

## Architekten-Vereins zu Berlin.

**Bestellungen**  
übernehmen alle Postanstalten  
und Buchhandlungen,  
in Berlin  
die Expedition  
Buchhandl. v. C. Beelitz  
Oranienstrasse 75.

Erscheint jeden Sonnabend.

Berlin, den 11. Mai 1867.

Preis vierteljährlich 18½ Sgr.

### Berlin, in seiner gegenwärtigen Bauhätigkeit.

(Fortsetzung aus Nr. 15.)

Das Beispiel einer so grossartig aufgefassten Anlage, wie sie die Markthallen zeigen, ist übrigens bei den anderen für die Öffentlichkeit bestimmten Etablissements ein noch sehr vereinzeltes. Man fängt eben erst an, die alten, selbst im Raume auf das Sparsamste bemessenen Bauten, zu denen die Kunst sich nur in den seltensten Fällen herabgelassen hat, zu erweitern oder durch Neubauten zu ersetzen, und unsere jüngeren Berliner Architekten brauchen um ihre Zukunft wahrlich nicht besorgt zu sein. Es wird noch sehr viel für sie zu thun geben, ehe Berlin auf diesem, wie manchem anderen Gebiete, seinen Rang als angehende Weltstadt behaupten kann.

Das Projekt eines Bazar's, in diesem oder jenem künftigen Strassen-Durchbruch, taucht von Zeit zu Zeit mit grosser Regelmässigkeit auf, ohne jemals der Ausführung näher gekommen zu sein. Hingegen scheint man an die Errichtung grösserer, komfortablerer Bade-Anstalten noch gar nicht einmal zu denken, obgleich die wenigen älteren Etablissements dieser Art, klein in der Anlage und meist ziemlich dürftig in ihrer Ausstattung, recht sehr viel zu wünschen übrig lassen. Die beiden öffentlichen, vorzugsweise zum Gebrauch der mittleren Klasse bestimmten Wasch- und Bade-Anstalten in der August- und Schillings-Strasse, die in ihrer Art alle Anerkennung verdienen, sind bis jetzt auch einzig darin geblieben.

Unter den Berliner Hôtels sind einige wenige Neubauten entstanden, (der grösste darunter das Hôtel d'Angleterre, bei dem jedoch gleichfalls ältere Gebäudetheile benutzt worden sind), aber ihre Mehrzahl entspricht, trotz des kolossalen Fremdenverkehrs, den Berlin aufzuweisen hat, sehr wenig den berechtigten Anforderungen. Fast alle grösseren Hôtels sind ursprünglich gar nicht zu diesem Zwecke gebaut, sondern in früheren Privathäusern eingerichtet worden; einzelne bauliche Veränderungen, die aber

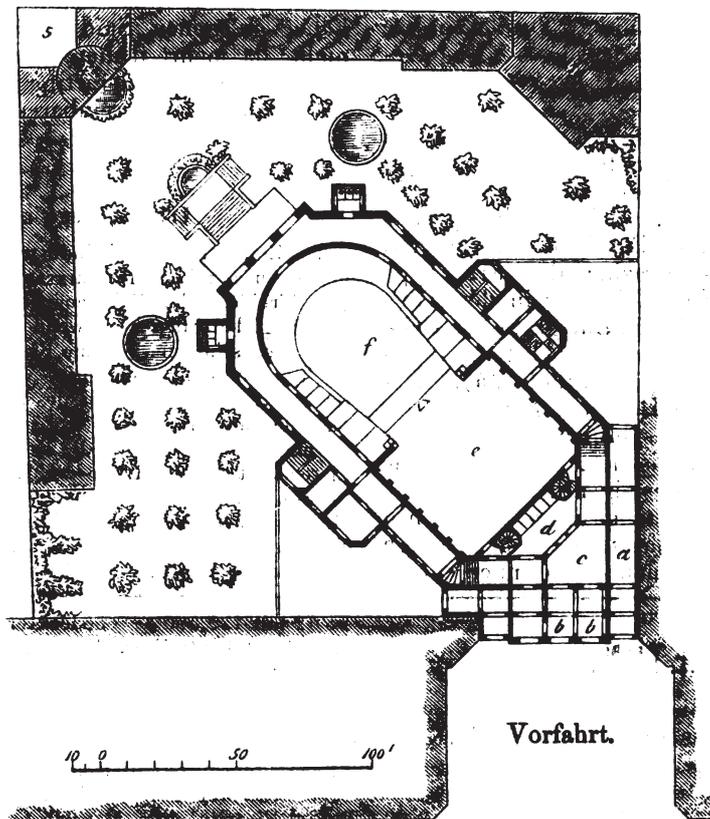
mehr auf äusserliches Blendwerk berechnet sind, müssen den armseligen Kern dann herausstaffiren. Einen radikaleren Umbau erfährt gegenwärtig das Hôtel de Rome, das nach Vollendung desselben vorläufig wohl auch in seiner baulichen Einrichtung die Spitze behaupten dürfte. Ein grosses Hôtel ersten Ranges, wie Paris und London sie aufweisen, wird in Berlin aber wohl dann erst entstehen, wenn es gelungen sein wird, ein ganzes Häuser-Viertel an

den Linden dafür zu erwerben, wie solches schon längere Zeit versucht wird.

Unter den Vergnügungs-Etablissements müssen wir billig zuerst der Theater Erwähnung thun. Ist auch das Viktoria-Theater, dessen weitere Existenz neuerdings wieder einmal in Frage tritt, schon zu lange vollendet und durch mehrfache Publikationen wohl schon zu allgemein bekannt, als dass wir es hier nicht übergehen könnten, so hat Berlin in den letzten Jahren doch noch einen zweiten grösseren Theaterbau aufzuweisen, über den wir berichten müssen.

Das neue Wallner-Theater, in der Wallner-Theater-Str., ist nach den Zeichnungen des Architekten

Titz erbaut und im Jahre 1865 vollendet worden. Der nebenstehende Situationsplan, in welchen der Grundriss des Erdgeschosses eingetragen ist, zeigt, mit welchen lokalen Schwierigkeiten der Architekt zu kämpfen hatte und wie glücklich er sie durch die diagonale Stellung des Gebäudes zu überwinden wusste. Die schmale Strassenfront enthält neben der Durchfahrt (a) und einer auf der andern Seite angebrachten zweiten Passage in den Garten, einen Doppel-Eingang (b b), durch den man in das Vestibül (c) gelangt, an welchem die Kasse (d) belegen ist. Zwei 9' breite Korridore führen vom Vestibül aus an der Bühne (e) und dem Zuschauerraume (f) entlang und vereinigen sich an dem hinteren Ausgange, von dem man auf



einer breiten Freitreppe hinab in den Garten steigt. Ueber dem vorderen Theile sind die Räume für das Schauspieler-Personal angebracht; die Lage der Treppen und Garderoben für das Publikum ist im Grundrisse ersichtlich.

Freilich vermisst man bei dieser Einrichtung Foyers, die aber einigermaßen durch den unter dem Zuschauerraume befindlichen Tunnel ersetzt sind, und die schmalen Korridore, auf denen das Publikum sich bei Schluss des Theaters zusammendrängen muss, sind ein wunder Fleck im Projekt; aber man darf unter den beschränkten Verhältnissen der Baustelle deshalb mit dem Architekten wohl nicht zu strenge rechnen. Im Innern des Zuschauerraumes, der ausser dem Parquet nur 2 Ränge enthält (die Galerie ist hinter dem 2. Range angebracht) und daher luftigere und schlankere Verhältnisse zeigt, als man sonst wohl bei Theatern begegnet, ist die Dekoration mit grosser Eleganz und entschieden effektiv behandelt, wenn sie auch nicht gerade als ein Kunstwerk edelsten Stiles zu bezeichnen ist. Die Einrichtungen für Beleuchtung und Ventilation, obgleich erheblich besser, als in manchen anderen Theatern Berlins, entsprechen in letzter Beziehung doch noch nicht dem Bedürfniss. Das Aeussere zeigt die übliche Berliner Putzfaçade. — Das Gebäude fasst 1400 Zuschauer und hat rot. 200,000 Thaler gekostet.

Als charakteristisches Beispiel, wie man im Innern der Stadt einen sogenannten Garten anlegt, haben wir auch diesen Theil des Etablissements in unsere Skizze aufgenommen. Die Nachbargrenze ist mit allerhand kleineren Baulichkeiten besetzt. (1) ist ein Dekorations-Magazin; der Freitreppe gegenüber, unter welcher der Eingang in den Tunnel und das Buffet angebracht sind, liegt in der Ecke des Grundstücks das Orchester (4) nebst zwei Retiraden (3) an einem kleinen Lichthofe (5). Dazwischen ziehen sich offene Hallen (2) hin, an deren Rückwand künstlerisch ausgeführte grosse Landschaftsbilder, sowie humoristische Allegorien prangen. In dem freien Raume des eigentlichen Gartens, der mit Kies bedeckt ist, stehen ungefähr ebenso viel Bäume als Laternen, dazwischen sind einige Fontänen angebracht, in denen ein dünner Strahl

der Wasserleitung plätschert. Wenn an einem schönen Sommerabend das Gedränge fröhlicher, geputzter Menschen auf und nieder wogt, wenn die Weisen des Orchesters lustig brausen und die Glasprismen an den Laternen lockend glitzern in ihrem hellen Lichte und leise erklingen im Hauche des Windes, der sie bewegt — dann macht das Ganze wohl einen Eindruck, der unter Umständen fesseln kann — aber ein Garten? —

Es sind in den letzten Jahren noch einige kleine Theater unteren Ranges erbaut, resp. neu eingerichtet worden, aber es dürfte sich kaum lohnen, auf diese sehr simplen Holzbauten, die in der That nicht viel mehr bieten, als den bedeckten Raum, weitläufiger einzugehen. Ob wir sobald wieder einen Theater-Neubau erleben, ist mehr als fraglich, obgleich schon häufig das Projekt eines Theaters auf dem Köpniker Felde, das eines solchen Institutes noch gänzlich ermangelt, angeregt worden ist.

Zu erwähnen dürfte noch sein, dass alle Berliner Theater, wenn sie auch theilweise eine Winter- und Sommerbühne besitzen, doch geschlossene Anstalten sind. Ein eigentliches Sommertheater mit unbedecktem Zuschauerraum, wie solche in südlicher gelegenen Städten bestehen, besitzt Berlin nicht, da mehre frühere Versuche dieser Art gezeigt haben, dass eine derartige Einrichtung mit unserem Klima nicht zu vereinbaren ist.

(Fortsetzung folgt.)

### Ueber Tonnage auf der Loire.

Die Zeitschrift „Génie industriel“ bringt in ihrem Dez.-Hft. einen Aufsatz über Tonneurs auf der Loire, die nicht allein zum Treideln der Fahrzeuge sondern auch zur Schiffbarmachung des Flusses verwendet werden sollen. Die Loire, einer der schönsten Ströme Frankreichs, ist gewöhnlich nur 90 Tage im Jahre schiffbar. Von der Quelle bis zur Mündung hat sich der Boden des Flusses mit Sand gefüllt, der das Bett auf einer grossen Länge bedeckt. Dieser Zustand ist eingetreten, seitdem die Berge entwaldet sind, denn seit dieser Zeit ist die Loire während der Fluth reissend und im Sommer trocken. Zwar beschäftigt sich das französische Gouvernement mit der Kultur der Wälder, aber bis zur Wiederbewaldung der Berge wird der alte Zustand bleiben. Man hat mancherlei Studien gemacht, um die Schifffahrt

## FEUILLETON.

### Von der Welt-Ausstellung in Paris.

#### II.

Ihrem Wunsche folgend, bin ich gern bereit, meiner vorigen kurzen Schilderung der Gesamtanlage der hiesigen Weltausstellung noch einige weitere Berichte folgen zu lassen, in denen ich mich natürlich im Grossen und Ganzen auf die in das Gebiet der Architektur gehörigen hier ausgestellten Gegenstände werde beschränken müssen. Heut indessen erlauben Sie mir noch einige allgemeinere Notizen.

Zunächst dürften Ihnen vielleicht die folgenden Zahlenangaben über die bisher stattgefundenen Weltausstellungen, wie der kaiserliche Katalog sie in einer kurzen Statistik der Industrieausstellungen giebt, von Interesse sein. Dass derselbe für Paris im Jahre 1798 die Ehre der ersten derartigen Ausstellung vindiziert, mag beiläufig erwähnt werden.

Es figurirt in dieser Zusammenstellung London 1851 mit einer bedeckten Ausstellungsfläche von 93,000 □<sup>m</sup>, 17,000 Ausstellern und einer Kostensumme von 5,840,000 Frs.; Paris 1855 mit einer bedeckten Fläche von 133,500 □<sup>m</sup>, 21,800 Ausstellern und 11,337,000 Frs. Kosten; London

1862 mit 125,500 □<sup>m</sup> bedeckter Fläche, 27,500 Ausstellern und 11,500,000 Frs. Kosten; endlich Paris 1866 mit 149,000 □<sup>m</sup> bedeckter Fläche, 42,200 Ausstellern und einer noch nicht veröffentlichten Kostensumme, die indessen die kaiserliche Kommission möglichst zu reduzieren sucht, indem sie den Ausstellern ihres Landes hohe Miethen für ihre Plätze abforderte, allerhand Monopole in der Ausstellung zu hohen Preisen verpachtete und allen Bemühungen um freien Eintritt auf's Möglichste entgegenzutreten bestrebt war. Es ist nicht zu bestreiten, dass dieselbe sich in dieser Hinsicht manche Taktlosigkeit hat zu Schulden kommen lassen, die von den Franzosen selbst, als der Würde einer grossen Nation und der bei solchen Gelegenheiten nöthigen Grossartigkeit zuwider, heftig getadelt werden.

Wie bekannt, hat der Kaiser die Ausstellung am 1. April in noch ziemlich unfertigem Zustande eröffnet, indem er ohne die sonst übliche Einweihungsrede einen Umgang auf der Galerie der Maschinenhalle hielt und die anwesenden Kommissarien der verschiedenen Länder, die zu den Seiten Spalier bildeten, sich vorstellen liess. Das Publikum hat denn auch seit jenem Tage ungehinderten Zutritt erhalten, indessen erst in der letzteren Zeit mit dem besseren Wetter und der sich mehrenden Zahl der ausgestellten Gegenstände in grösserer Menge sich eingefunden. Jene Sündfluth von Fremden freilich, für die die Pariser sich schon so eifrig durch Preiserhöhungen u. s. w. vorbereiteten, scheint noch nicht recht in Fluss kommen zu wollen, wie denn die ge-

zu heben, aber schliesslich kein anderes Auskunftsmittel gefunden, als den Fluss selbst zu überlassen und an die Herstellung eines Seitenkanals von Orleans bis Nantes zu denken. Bis zur Ausführung dieses grossartigen Projektes muss man sich in die Vernachlässigung des Flusses fügen, der oft während 6 Monaten die Schiffe auf dem Sande festhält. Unbestreitbar leiden bei diesem Zustande die Interessen des Handels, der Industrie und des Staates, da die Loire eine Hauptwasserstrasse ist, welche das Innere von Frankreich mit dem Meere verbindet. — Herr Maire aus Tours glaubt, dass er die Korrektion des Flusses durch eine von ihm erfundene Maschine, in Verbindung mit den Toueurs leichter erreichen kann, als durch Buhnen und Parallelwerke. Man wendet schon seit langer Zeit an seichten Stellen Rechen an, welche von Menschen durch den Sand gezogen werden und das Flussbett für die Schiffe frei machen. Wenn man nun mit dieser geringen Kraft schon befriedigende Resultate erreicht, so wird man mittelst der Dampfkraft noch weit leichter zum Ziele kommen können. Die Maschine, welche Herr Maire eronnen hat, besteht aus einem Pfluge, welcher sich unter Wasser bewegt; derselbe ist 7 bis 10<sup>m</sup> breit und 12 bis 15<sup>m</sup> lang, in dem vorderen Theile von Stahl, in den übrigen Theilen von Eisenblech konstruirt und wiegt ca. 4000<sup>kil.</sup> (= 80 Ctr.) An der Spitze hat der Pflug einen Ring, an welchem die Treidelkette befestigt wird. Um den Tiefgang zu regeln, ist ein Kahn an dem Pfluge so befestigt, dass die Spitze des ersteren die Spitze des letzteren um einige Meter überragt. Der Kahn erhält den Pflug an tiefen Stellen schwimmend, so dass er das felsige Ufer nicht berührt und Stellen, wo das Ausbaggern unnöthig ist, durchschwimmt. In dem Kahne liegt ein schmalspuriges Geleise, auf welchem sich ein belasteter Waggon an einem Seil ohne Ende bewegt. Wenn der Waggon den vorderen Theil des Kahnes belastet, so drückt er den Pflug nieder; sobald er aber nach dem Hintertheil des Kahnes zu geschoben wird, hebt sich der vordere Theil und gleichzeitig der Pflug. Die Kraft, welche den unter Wasser befindlichen Pflug in Bewegung setzen soll, ist auf der Loire bereits thätig, wird aber zeither nur zum Treideln der Schiffe verwendet. Sie besteht aus einem Kettendampfschiff, welches 50<sup>m</sup> (= 159') Länge und einen Tiefgang von 0,51<sup>m</sup> (= 19 1/2") hat. Vorn setzt eine Maschine von 30 Pferdekraft die Schaufelräder des Dampfschiffes in Bewegung, hinten dreht eine Zwillingmaschine von 20 Pferdekraft eine Trommel, von der sich ein Drathseil von 0,03<sup>m</sup> Stärke und 1000<sup>m</sup> Länge abwickelt. Das Kettenschiff ist vorn mit einem Sporn und zwei kleinen Streichbrettern versehen, welche ihm den Durchgang durch sandige Stellen wesentlich erleichtern; übrigens erlaubt ihm der geringe Tiefgang, welcher auf 0,32<sup>m</sup> (= 12 1/4")

genwärtige politische Lage auch die Franzosen mehr beschäftigt, als die Ausstellung. Interessante und hervorragende Persönlichkeiten aus den Gebieten der Wissenschaft, Kunst und Technik sind übrigens augenblicklich als Jurés für die zuzuerkennenden Preismedaillen hier zahlreich versammelt.

Ein Gewirr buntester Art bot die Ausstellung in jenen ersten Tagen nach der Eröffnung dar, in denen das Publikum sich bereits umhertrieb zwischen den noch mit grösserer Energie fortgesetzten Arbeiten. Ein Baumeister, dem eine neugierige Menge seine Baustelle überflutet, wird sich am besten vorstellen können, was es zu sagen hatte, unter diesen Verhältnissen zu arbeiten, zu zimmern, zu malen, zu nähen und zu poliren, Fussböden zu legen, Decken und Wanddekorationen aufzuhängen, Kisten und Waaren aller Art hereinzuschaffen, auszupacken, aufzustellen. Vielen Ausstellern war es nicht zu verargen, wenn sie zögerten, ihre Produkte diesem Gewirr und dem massenhaften Staube, noch vermehrt durch den heftigen Wind der letzten Wochen, auszusetzen. Jetzt hat sich endlich, im Inneren des Gebäudes wenigstens, so ziemlich Alles eingefunden, sich eingerichtet und seine Herrlichkeiten entfaltet. Nur einige südeuropäische Staaten, Italien und Spanien sind noch mit Aufstellen beschäftigt und auch in der preussischen Abtheilung verursachte die erst vor einigen Tagen eingetroffene Krupp'sche Riesenkanone noch immer allerhand Lücken und Verwirrung. Ein unvollständiges Gebiet der Ausstellung

zurückgeführt werden kann, das Passiren der seichten Stellen. Das Schiff transportirt gewöhnlich 16 bis 18 Kähne von je 60 Tonnen Inhalt. Die Schiffe werden Anfangs mittelst Streichrudern gegen den Strom festgestellt; das Kettendampfschiff entfernt sich, indem es sein Drathseil von der Trommel abrollt und lässt, sobald das ganze Seil oder ein Theil desselben frei geworden ist, je nachdem die Krümmungen des Flussbettes dies zulassen, einen Pfahl mit eiserner Spitze auf den Grund des Flusses fallen, der durch Widerhaken in der Sohle festgehalten wird. Dieser viereckige Pfahl von 0,30<sup>m</sup> Durchmesser, welcher durch die Mitte des Vordertheils des Schiffes geht, dient demselben als Anker. Zwei mit Eisen beschlagene Ruder werden gleichzeitig mittelst Ketten an dem Vordertheil des Schiffes befestigt und halten es, indem sie sich wie Krücken auf den Grund der Flusssohle stemmen, in horizontaler Richtung, so dass sie die Schwankungen verhindern, welche der Durchgang des Zuges durch die Kurven des Flusses dem Schiffe mittheilen könnte. Wenn nun die vordere Maschine in Ruhe ist, so beginnt die andere Maschine das Seil aufzuwickeln und die Schleppschiffe mit einer Geschwindigkeit von 6<sup>kil.</sup> (= 1/2 pr. Meile) pro Stunde, einschliesslich der Unterbrechung, in Bewegung zu setzen. Wenn das Kabel aufgerollt ist und die Schleppschiffe das Kettenschiff erreicht haben, so beginnt die Bewegung von Neuem. Der Remorqueur entfernt sich wieder, während er sein Seil abwickelt und nachdem er sich auf seine Anker gestützt hat, beginnt er wieder das Treideln. Um den Pflug fortzuziehen, welcher sich mit dem Strome bewegt, wickelt das Dampfschiff 4 bis 500<sup>m</sup> seines Kabels, an dessen Ende der Pflug befestigt ist, ab, bewegt sich mittelst seiner Schaufeln vorwärts und zieht den Pflug, der überall schwimmend erhalten wird, wo er 0,8<sup>m</sup> (= 30 1/2") Wassertiefe findet, hinter sich her. Sobald der Pflug aber auf den Sand trifft, der fortgebaggert werden soll und der Bewegung des Schiffes Widerstand leistet, lässt das Schiff seine 3 Anker fallen, setzt seine zweite Maschine in Bewegung und zieht den Pflug durch die Sandbank. Wenn der Pflug aber wieder freies Fahrwasser findet, lichtet das Dampfschiff die Anker und zieht ihn mittelst der Schaufelräder mit einer Geschwindigkeit von 10 bis 12<sup>kil.</sup> (= 1 1/2 bis 1 1/2 pr. Meile) pro Stunde hinter sich her. Die beladenen Schiffe werden nun einige Stunden und selbst einige Tage später mit Sicherheit darauf rechnen können, dass sie 0,70<sup>m</sup> bis 0,80<sup>m</sup> (= 2 bis 2 1/2") Wassertiefe in dem Flussbette vorfinden.

Der Sand, welcher durchgraben und gelockert ist, wird von dem Strom fortgeführt und an Stellen abgelagert, wo die Geschwindigkeit der Strömung gering ist. Der Erfinder will den Pflug nicht allein für die Schiffbarmachung

ist namentlich noch jene Galerie für die Histoire du Travail, deren Grundgedanken überhaupt verloren gegangen zu sein scheint und mit der manche Staaten, und Preussen unter anderen auch, nicht recht zu wissen scheinen was anzufangen. Sonst haben sich natürlich in den angewiesenen Sälen eine grosse Zahl anziehender Ausstellungsgruppen gebildet, unter denen vor Allem die Säle der französischen Goldschmiedewaren und Krystallsachen hervorleuchten und fesseln. Auch die Maschinengalerie ist fertig mit zahlreichen in voller Bewegung arbeitenden Maschinen. Frankreich ist namentlich bemüht gewesen, die Herstellung vieler Fabrikate direkt vor Augen zu führen und so wird denn hier in zahlreichen Abtheilungen nicht nur gewebt und gesponnen, gedruckt und modellirt, es werden auch mit Maschinenhülle Handschuh genäht, Stiefel versohlt, Blumen, Putz, Schmuck bis zur Edelsteinschleiferei und alle die hundert Kleinigkeiten der Articles de Paris unmittelbar vor den Augen des sich hier dicht zusammendrängenden Publikums verfertigt.

Die Maschinengalerie ist zum Zwecke des Betriebes in 15 Abtheilungen zerlegt und für jede Abtheilung eine besondere Maschine aufgestellt, die zugleich als Ausstellungsgegenstand dient. Ihre Gesamtleistung ist auf 582 Pferdekraft veranschlagt und neun Kesselhäuser, in einer Entfernung von etwa 30<sup>m</sup> vom Gebäude im Park angelegt, liefern den Dampf. Die Kraftübertragung geschieht fast durchweg mittelst Riemen an die in 4 1/2<sup>m</sup> Höhe über dem

der Flüsse, sondern auch für die Ausbaggerung der Hafenstrassen verwenden, jedenfalls dürfte sein Vorschlag eine weitere Beachtung verdienen, da zu erwarten steht, dass er für bestimmte Fälle wohl mit Vortheil angewendet werden kann. Wie die Loire, so leiden auch die deutschen Ströme an Versandung; namentlich ist die Elbe während eines grossen Theils des Jahres nicht schiffbar und zeigt ähnliche Verhältnisse wie die Loire; da man nun die Ketten-schiffahrt, wenn auch in anderer als der beschriebenen Weise, auf diesem Strome bereits mit Vortheil eingeführt hat und die Absicht hegt, dieselbe in der nächsten Zeit bedeutend zu erweitern, so dürften daselbst leicht Versuche mit dem beschriebenen Pfluge gemacht werden können.

Magdeburg, im März 1867. J. Fölsche, Baumeister.

### Mittheilungen aus Vereinen.

**Architekten- und Ingenieur-Verein in Prag.** — In der Wochenversammlung der I. u. II. Gruppe vom 11. April d. J., hielt der Architekt und k. k. Ingenieur Hr. Brandtner einen Vortrag über die Bahnhofs-Anlage in Triest, namentlich über die dort ausgeführten Fundirungen, die in Béton unter Anwendung von Santorin-Erde erfolgten. Die Anlage ist in Betreff ihrer Ausdehnung und in Anbetracht des Umstandes, dass der Raum erst dem Meeresboden abgewonnen werden musste, als eine der grossartigsten und schwierigsten der Neuzeit zu bezeichnen. Die Fundirung der Molo- und Riva-Mauern, sowie der beiden längs des Kais laufenden Waaren-Magazine, letztere von 153° Länge, 15° Breite und 12° Höhe, welche der Vortragende, der seiner Zeit die Bau-Ausführung leitete, im Detail schilderte, hat glänzende Resultate geliefert. Sie erfolgte in dem schlammigen Meeresboden theilweise nur mit einem 10' hohen geböschtem Fundament und mit 8° langen Piloten. Nach der Vollendung sind weder bedeutende Setzungen noch sonstige Gebrechen bemerkt worden.

In der Wochenversammlung der III. u. IV. Gruppe vom 25. April d. J. sprachen die Herren Professor Dr. Hofmann und Dr. Schwarz über die Mittel, in chemischen Fabriken Metalle vor den schädlichen Einwirkungen saurer Dämpfe zu schützen (Oel- resp. Theer-Anstrich — bei bereits angegriffenen Gegenständen, nach vorheriger Reinigung mit einer alkalischen Lösung) und hielt Hr. Ingenieur Eckert einen Vortrag über Theorie und Anwendung der Porter'schen Regulatoren.

**Architektenverein zu Berlin.** Hauptversammlung am 4. Mai 1867; Vorsitzender Hr. Boeckmann.

Die Herren Franzius, Massing, Koeltze, Roemer, Pfaffen und Küntzle werden als Mitglieder in

Fussboden an der mittleren Galerie angebrachten Transmissionswellen in einer Gesamtlänge von etwa 375<sup>m</sup>. Bei der Rundform des Gebäudes mussten die Transmissionswellen in Stücke von etwa 14<sup>m</sup> Länge gebrochen werden, die unter einem Winkel von 5° zusammen stossen. Daher die Anlage der von einzelnen Maschinen getriebenen Abtheilungen, in deren jeder die Welle zwei-, höchstens dreimal gebrochen ist. Ein Theil der Maschinengalerie ist übrigens nach der Natur der darin aufgestellten Gegenstände nicht mit Maschinenkraft versorgt.

Das Gebäude selbst ist ferner in Anstrich und Dekoration bis auf einzelne fortlaufende Reparaturen beendigt, die zahlreichen Eingänge sind endlich mit Thüren versehen und eiserne Rolljalousien verschliessen pünktlich jeden Abend um sechs Uhr die zahlreichen Schätze seines Inneren. Auch eine Ventilation soll demnächst neben bereits angelegten Luftschächten in Wirkung treten. Zu dem Zwecke sind soeben im Park vier Gebläsemaschinen von zusammen etwa 100 Pferdekräften aufgestellt worden, welche Luft in das Gebäude treiben sollen. Dieselbe vertheilt sich von den Hauptarmen in den 16 radialen Strassen aus durch ein ausgedehntes Kanalsystem an dem Fussboden des Gebäudes hin. Es sollen pro Stunde 700,000 kubm. Luft ausströmen. Trotz dieser Ziffer muss die Wirkung dieser Einrichtung in den geschlossenen Sälen und Nebenräumen noch abgewartet werden.

Wie das Gebäude selbst, so sind denn auch seine Um-

den Verein aufgenommen. Als altes Mitglied, das dem Vereine in der Zeit seiner Gründung angehörte und nun wiederum in denselben eingetreten ist, wurde Hr. Wasser-Bau-Direktor Hübbe freudig begrüsst. Der Säckelmeister Hr. Röder brachte einige Mängel zur Sprache, die beim Einziehen der Vereins-Beiträge sich geltend machen und schlug vor, über ein geeigneteres Verfahren in Bezug auf An- und Abmeldung der Mitglieder in Berathung zu treten. Es soll dies in nächster Hauptversammlung geschehen.

Darauf wurden die fälligen Monats-Konkurrenzen erledigt und referirte zunächst noch Hr. Koch (I) über die jetzt eingegangene Arbeit aus dem Gebiete des Ingenieurwesens. Es war die Aufgabe gestellt, eine Brücke mit Schiffsdurchlass über den Kanal bei Berlin für die Anhaltische Eisenbahn zu projektiren. Der Verfasser hat unter den bestehenden sehr beschränkten Verhältnissen eine Drehbrücke oder Rollbrücke nicht für anwendbar gehalten, sondern eine Anordnung gewählt, bei der der bewegliche Theil des Ueberbaus senkrecht gehoben wird. Der Hr. Referent erkannte dies zwar im Allgemeinen als richtig an und äusserte sich beifällig über die an sich wohl durchdachte Anordnung, tadelte jedoch im Einzelnen die gewählte Konstruktion als zu beweglich und für den Eisenbahnbetrieb zu komplizirt. Bei der Abstimmung wurde — für die März-Konkurrenzen, im Hochbau an Hrn. Hellwig, im Ingenieurwesen an Hrn. Stuertz und Hrn. Haarbeck — für die April-Konkurrenz, im Hochbau an Hrn. von Perbandt, im Ingenieurwesen an Hrn. Stuertz — ein Andenken ertheilt. Für den Mai sind im Hochbau keine, im Ingenieurwesen 2 Arbeiten eingelaufen.

In Betreff der Exkursionen, welche in den heissen Sommermonaten an Stelle der Versammlungen zu treten pflegen, äusserte sich die Stimmung des Vereins im Allgemeinen dafür, dass das im vorigen Jahre zum ersten Male beobachtete Verfahren, die Anordnung und Leitung derselben einer besonderen Kommission anzuvertrauen, welches sich auf's Glänzendste bewährt hat, beibehalten werde. Es wurde beschlossen, der im vorigen Jahre wirksam gewesenen Kommission ihr Amt wiederum zu übertragen — mit der Befugniss sich selbst aus der Zahl der Vereinsmitglieder zu ergänzen und mit der Verpflichtung, demnächst dem Vereine noch allgemeine Vorschläge über die während des Sommers zu treffenden Anordnungen vorzulegen.

Als der wichtigste Gegenstand der Tagesordnung kam demnächst der von den Herren Schwatlo, Orth und Jacobsthal gestellte Antrag zur Debatte — in einer Resolution die Ueberzeugung auszusprechen, dass bei der Vorbereitung für den Bau des Domes in Berlin nur aus einer öffentlichen Konkurrenz ein den Interessen der Kunst und unseres Faches entsprechendes Re-

gebungen so ziemlich geordnet und gereinigt. Der äussere Spaziergang vor den Restaurants her, ist von den letzten Haufen der Ballen und Kisten, denen sein vortretendes Dach bisher noch immer eine willkommene Zuflucht bot, befreit und die verschiedenen Büffets entfalten den vollen Reiz ihrer leiblichen Genüsse und sind namentlich bemüht, durch ein reiches Damenpersonal in verschiedensten Nationalkostümen die Besucher anzulocken und zu internationalen Vergleichen Gelegenheit zu bieten. Bis jetzt dürfte Oesterreich, das mit 16 Schönheiten aus dem reichen Schatz seiner Völkerstämme aufgetreten ist, die Palme gebühren. Als Gegensatz und zur Charakterisirung des kosmopolitischen Charakters der Ausstellung sind vor Kurzem auch die Bibel- und Missionsgesellschaften eingezogen und vertheilen an den Eingängen ihre Traktate.

Die Hauptstrassen und Wege des Parks sind planirt und geebnet, die Schienen und Drehscheiben beseitigt und hier und da wird das Auge bereits durch schöne grüne Rasenflächen mit duftenden Frühlingsblumen erfreut, aber die frisch eingesetzten Bäume sind in ihrem Blätterschmuck noch zurück, die Wassergräben und Teiche noch kaum gefüllt und die zahlreichen Fontänen noch nirgends im Gange. Für ein umfassendes Bewässerungssystem sind eben die Maschine, wie die Rohrleitungen noch in der Herstellung begriffen. Ein paar Angaben werden übrigens die mächtigen Dimensionen dieser Anlagen leicht ermessen lassen. Man hat das Wasserbedürfniss der Ausstellung auf 10,000 kubm.