



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Die Festdekoration in Wort und Bild

Bischoff, Eugen

Leipzig, 1897

k. Wasserbauten.

[urn:nbn:de:hbz:466:1-84606](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-84606)

gewöhnlich an passender Stelle eine baldachinartige Verdachung und in diesem Sinne sei auf die **Figur 138** hingewiesen.

k. Unter gegebenen Umständen können auch **Wasserbauten** für die Festdekoration in Betracht kommen, und thatsächlich sind die an Seen und grösseren Flüssen gelegenen Städte auch öfters schon in diesem Sinne vorgegangen. Es wurde bereits weiter oben des Lübecker Bürgermeisterzeltes (Fig. 114) und der Hamburger Alsterinsel Erwähnung gethan. Die Konstruktion der letzteren möge hier kurz beschrieben sein auf Grundlage eines eingehenden Berichtes in der deutschen Bauzeitung vom 4. Januar 1896, den der Erbauer — Oberingenieur F. A. Meyer — selbst verfasst hat.



Fig. 143. Wagen der Stadt Hannover im Festzuge des 10. deutschen Bundesschiessens zu Berlin 1890.

Nachdem die Stadt Hamburg beschlossen hatte, für den 19. Juni 1895 (Vorfest der Nordostseekanal-Feier) dem Kaiser und den übrigen fürstlichen Gästen eine Erfrischungsinsel zu erbauen, kam in 58tägiger Bauzeit die Anlage zu stande, deren Grundriss die **Figur 139** vorführt.

Die Binnenalster hat eine Wasserfläche von 20 ha, und davon wurden rund 6000 qm, also $\frac{3}{100}$ für die Insel beansprucht (vergl. Fig. 77), welche eine Bankettgesellschaft von 800 Personen aufnehmen sollte. Als Inselmitte war das Kompassbeet angenommen und von ihr aus erfolgten die übrigen Absteckungen. Zwischen der Insel und der Lombardbrücke (Fig. 77) waren für das Feuerwerk zwei Schanzen mit den Leuchttürmen von Cuxhaven und Holtenau im Abstand von 80 m errichtet. An sie anschliessend zog sich durch die Binnenalster ein Ring von mit 10 m Abstand gerammten Pfählen, die mit ihren schwimmenden Verbindungen die Wasserfläche in zwei Teile zerlegten, von denen der kleinere für die Anfahrt der Gäste und die Sängertribüne, der grössere für die Korsofahrt und die Tribünen des Publikums bestimmt war.

Die 1000 Personen aufnehmende Sängertribüne erhielt 500 qm Bodenfläche, während die schwimmenden Schutentribünen dem Ufer entlang zusammen 9000 Sitzplätze aufzuweisen hatten. Die Schuten waren fest verbunden, nach Figur 77 gekuppelt und mit einem Podium belegt, auf welchem die Sitze in der bekannten Weise amphitheatralisch aufstiegen, ohne jedoch den auf dem Jungfernstieg und dem Alsterdamm stehenden Zuschauern die Übersicht zu versperren.

Die Insel selbst ruhte auf 723 Rammpfählen von 26 bis 30 cm Stärke bei einem gegenseitigen Abstand von 3 m. Die Pfähle griffen etwa 5 m durch Wasser und Schlick und 3 weitere m in den festen Grund. Die Dampfhammerarbeit erforderte 15 Tage Zeit. Eine Reliefkarte in Gips (Massstab 1:80) diente den Zimmerleuten zur Ermittlung der über Wasser stehenbleibenden Pfahlhöhen. Auf die Pfahlköpfe wurden $2\frac{1}{2}$ cm starke Holme aufgedübelt und auf diese legten sich hochkantig im Abstand von 1 m die



Fig. 144. Wagen der Residenz Dresden im Jubiläums-Festzuge des Hauses Wettin. Dresden 1859. Prof. Rentsch.

$1\frac{1}{2}$ cm starken Balken. Ein 7 cm starker Bohlenbelag bildete den eigentlichen Grund der Insel, der nach der Lombardbrücke strandartig verlief, im übrigen mit Klippen und Felsen berandet war. Die letzteren wurden im Rohen aus Latten und Drahtgeflecht konstruiert. Eine Art Mörtel aus Kies, Gips, Kalk, Jutfaser, Leimwasser und Farbe diente zur weiteren Ausgestaltung. In ähnlicher Weise erfolgte die Vermittlung der übrigen Oberflächenhöhenunterschiede und die Verdeckung der Holzkonstruktion durch eine mörtelartige, Inkrustat genannte Masse. Die Bepflanzung mit Moos, Farn etc. durch den Gärtner musste das Übrige besorgen, zu welchem Zwecke zahlreiche Margarinefässer zur Aufnahme der Erde eingelassen und angehängt wurden.

Der Leuchtturm des Landungsbollwerkes mit seinem Scheinwerfer war 23 m hoch und hatte vier Geschosse. Die Wände wurden aus Gipsplatten hergestellt, die über Jutegewebe in der Grösse von circa $\frac{1}{2}$ qm an Ort und Stelle gegossen und dem Holzwerk aufgeschraubt wurden.

Das Zelt für die Gäste, dessen Konstruktion die **Figur 140** veranschaulicht, erhielt im Mittelbau einen Kellerraum, darüber das Büffet und über diesem den Musikpavillon. Gedeckt war es wie das Kaiserzelt mit Segelleinen.

Unter dem Inselboden konnten in bestimmten Richtungen Boote verkehren, was wegen der Zu- und Abfuhr des Wassers und der Elektrizität notwendig war. Verzinktes Eisenrohr, 52 mm weit und etwa 180 m lang, am Alsterdamm an die Hauptleitung anschliessend und auf den Grund der Alster versenkt, speiste, in das zweite Geschoss des Leuchtturmes aufsteigend ein dort angeordnetes Reservoir. Die Aborte hatten im ersten Stock und im Erdgeschoss Platz gefunden. Die Abwasser liefen in eiserne Tanks, die am Pfahlwerk der Insel befestigt waren.

Die Zufuhr der Elektrizität für die Scheinwerfer, Bogenlampen und Glühlichter (5500 an der Zahl), geschah vom Jungfernstieg aus durch sechs auf den Alstergrund versenkte Kabel. Eine der Bogenlampen hing im Scheitel eines durch zwei riesige Wallfischrippen gebildeten Spitzbogens am Norden der Insel; eine zweite

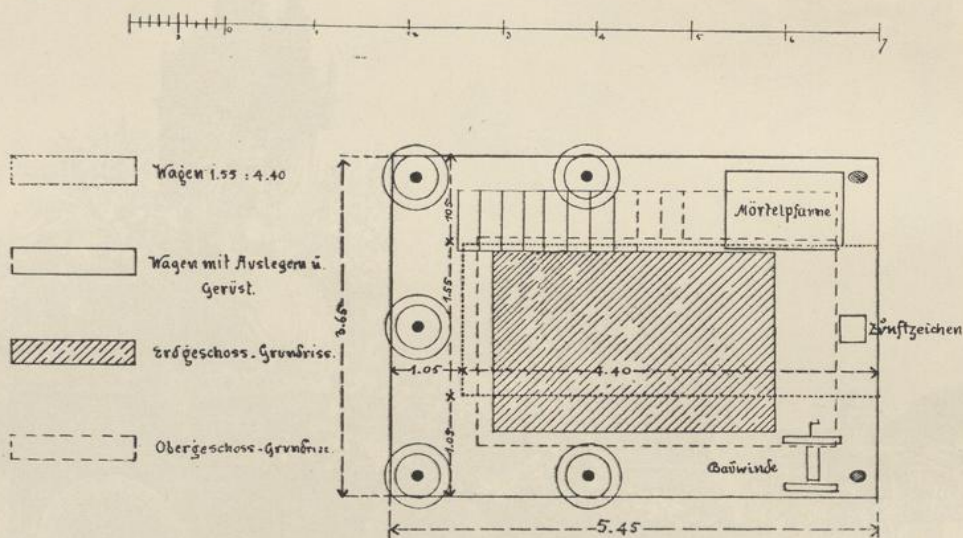


Fig. 145. Baugewerkewagen im Karlsruher Festzug des Jahres 1896. Von Prof. E. Häberle. Grundrisse.

war am Leuchtturm aufgehängt und die übrigen hingen an den in den Anlagen aufgerichteten Birkenstämmen. Offenes Feuer wurde von der Insel ferngehalten. Die Bereitung der warmen Getränke geschah auf elektrischen Kochapparaten, und zum Anzünden der Cigarren waren ebenfalls elektrische Zünder vorgesehen.

Die mit einem Aufwand von 165 000 Mark erstellte Insel (das Material wurde vertragsmässig zurückgenommen) fand allgemeinen Beifall und hielt sich als solche während 45 Tagen fertigen Zustandes gut trotz häufiger Stürme. Sie wurde nach dem Fest noch von Hunderttausenden von Menschen besucht und in 23 Tagen abgebrochen, nachdem sie letztmals einem Wohlthätigkeitskonzert zum Besten armer Kinder am 31. Juli gedient hatte.

1. Schliesslich ist noch der in den Festzügen vorkommenden **fahrenden Architekturen** zu gedenken. Dabei sind zwei Arten von Festwagen zu unterscheiden, erstens solche, die irgend ein bekanntes Bauwerk in verkleinertem Massstabe vorführen, und dann solche, deren dekorative Ausstattung einen architektonischen Charakter hat, ohne dass sie ein bestimmtes Monument kopieren. Der wesentliche Unterschied liegt dabei hauptsächlich im Massstabe. Es ist ja ohne weiteres klar, dass z. B. ein Münstermodell, welches in einem