Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 66 (1948)
Heft: 28

Artikel: Kriegsschäden am italienischen Kunstgut
Autor: Sautier, Albert
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-56760

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 10.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Kalkulation einführen, mögen wir als mehr oder weniger kluge Wirtschafter scheinbare Erfolge erzielen, aber wir lösen damit nicht unsere primäre Aufgabe, die uns als Menschen und Vorgesetzte unseren Mitmenschen gegenüber aufgetragen ist, und wir werden so mitverantwortlich für das Ueberhandnehmen wirtschaftsfeindlicher Tendenzen.

Das Schicksal der Reschen-Scheideck-Bahn

DK 625.1(436)

Im ersten Weltkriege wurden zur Versorgung der österreichischen Südfront mehrere Bahnlinien gebaut, bei denen es sich allerdings bloss um Stichbahnen handelte[1]). Erst die zu Ende 1917 begonnene Reschen-Scheideck-Bahn hätte auch eine Rolle im europäischen Verkehr gespielt, da sie eine neue Ueberschienung des Alpenwalles in der Lücke zwischen Brenner und Gotthard gebildet hätte. Damit wäre Südtirol nicht allein eine zweite Verbindung mit Nordtirol gegeben, sondern seinen weltbekannten Kurorten auch ein näherer Weg nach dem Westen Europas geöffnet worden. Darüber hinaus bestanden auch Pläne einer Fortsetzung über den Fernpass nach Norden (Garmisch-München) und mittels einer Durchbrechung des Ortlermassivs nach Süden, um dergestalt eine neue Verbindung von Süddeutschland nach Genua zu schaffen[2]). Gleichzeitig sollte durch eine Abzweigung inntalaufwärts der Anschluss an das Rhätische Bahnnetz erreicht werden.

In der kurzen Zeit bis zum Zusammenbruch der Mittelmächte war es aber nicht mehr möglich, die technisch ausserordentlich schwierige Linie fertig zu stellen. Nach dem Kriege war infolge der Abtretung des Südtirols auf österreichischer Seite das Interesse an diesem Bahnbau erloschen, so dass das begonnene Werk unvollendet blieb. Der zweite Weltkrieg liess Tirol zunächst abseits von allen strategischen Interessen liegen; erst die Landung der Allierten in Italien und der Austritt Badoglios aus dem Achsenbündnis schuf eine ähnliche Lage wie 1915 und liess den schleunigen Ausbau dieses Verkehrsweges als Nachschub- und Rochadelinie innerhalb der «Alpenfestung» geboten erscheinen. Hatte sich Oesterreich 1917 immerhin noch zugetraut, eine Vollbahn auf Grund älterer, sorgfältiger Planungen zu beginnen, so konnte es sich 1944 nur mehr um ein Provisorium handeln; bloss von Landeck bis Pfunds sollte eine Vollspurbahn — teilweise auch mehr feldmässiger Bauart — unter tunlichster Benützung der alten Trasse erstellt werden. Der überaus schwierige Anstieg durch die Finstermünzschlucht auf die Passhöhe hingegen sollte durch eine leistungsfähige, vierspurige Luftseilbahn und ausserdem durch einen Trolleybusbetrieb auf der hiefür an sich durchaus geeigneten, ausgezeichneten Kunststrasse ersetzt werden. Auf der langgestreckten Passhöhe und am Südabstieg nach Mals waren 1918 Bauarbeiten noch kaum begonnen worden; zwecks leichteren Anschmiegens an das Gelände sollte daher auch hier auf die Vollspur verzichtet werden.

Der Mangel an Bau- und Hilfsstoffen und die Kürze der Zeit bis zu dem sich schon abzeichnenden Zusammenbruch hatten diesmal noch weniger als 1918 Leistungen erlaubt, die für den endgültigen Ausbau einen Fortschritt bedeutet hätten. Das Bauziel wurde nicht mehr erreicht, und wieder stellt sich die Frage, was mit dem Torso zu geschehen habe. Seit 1918 haben sich Wirtschaft und Fremdenverkehr des tirolischen Oberinntals wesentlich entwickelt, so dass heute auch der Bau einer Stichbahn von Landeck bis etwa Pfunds schon sinnvoll erschiene. Das Abkommen zwischen Italien und Oesterreich lässt aber auch eine Verdichtung der Wirtschaftsbeziehungen zwischen Nord- und Südtirol erhoffen, die durch einen Ausbau der Reschenbahn gefördert würden.

Seit 1918 ist in der Schweiz durch Vollendung der Furka-Oberalp-Bahn ein durchgehender Schmalspurstrang vom Wallis bis ins Unterengadin entstanden, der jedoch dort blind endigt. Eine Fortsetzung zu den Fremdenverkehrsgebieten des Arlbergs, der Oetztaler Alpen und nach Innsbruck könnte beiden Teilen Vorteile bringen. Darüber hinaus besteht aber auch ein «Eckverkehr» Südtirol-Schweiz, dem man seinerzeit z. B. durch das Projekt einer Ofenpassbahn entsprechen wollte; die Reschenbahn mit einer Abzweigung nach Schuls vermöchte ihm aber ebensogut oder noch besser zu dienen.

Die Ostalpen werden von zwei grossen Längstalfurchen je im Norden und im Süden des Hauptkammes durchzogen; die nördliche Walensee-Arlberg-Inntal-Salzachtal wird von der Hauptlinie Zürich-Wien benützt; die den südlichen Längstalzug Drau-Rienz-Eisacktal-Vinschgau durchziehende Bahnlinie endigt jedoch derzeit genau so stumpf im Westen (bei Mals), wie die schweizerische Alpenlängsbahn im Osten (in Schuls). Die Reschenbahn mit der Abzweigung nach Schuls würde beide miteinander verknüpfen. Anstatt einen neuen Weg für den Verkehr quer über die Alpen zu bilden, für welche Rolle der Reschenbahn aber doch manche Voraussetzungen fehlen, bestünde dann ihre Bedeutung in ihrer Funktion als Mittelglied einer inneralpinen Ost-West-Linie, die fast alle grossen Fremdenverkehrsgebiete der Alpen geradezu der Reihe nach auffädelt: Wien-Semmering-Kärntner Seengebiet-Dolomiten-Meran-Unter- und Oberengadin-Gotthardgebiet-Wallis.

Dipl. Ing. Otto Lanser, Imst (Tirol)

[1]) Vgl. *L. Örley*, Die neuen Südtiroler Schmalspurbahnen, SBZ Bd. 83, S. 95* ff. (März 1924)

[2]) Vgl. *F. Tajani*, Die Stilfserjochbahn, SBZ Bd. 98, S. 74* (8. Aug. 1931).

Ferrara, Palazzo dei Diamanti (Inneres schwer beschädigt)

Kriegsschäden am italienischen Kunstgut

Von Dr. ALBERT SAUTIER, La Forcla d'Evolène

DK 7(45)

Ferrara

(Schluss von Seite 339)

Man wundert sich, wo Italien all das Papier zu seiner Wahlpropaganda hernimmt. Kein alter schöner Bau wurde verschont, und die Plakate kletterten bis auf die Turmspitzen. Um meine Aufgabe gewissenhaft zu erfüllen, hätte ich erst die Denkmäler aus ihren Papierhüllen herausschälen müssen. Immerhin sah man leider genug, um festzustellen, dass Ferrara, die Stadt von Borso, Ercole und Alfonso d'Este, Ariosts und Tassos, neben Florenz und Venedig das bedeutendste Kulturzentrum der italienischen Renaissance, durch den Krieg kaum weniger gelitten hatte als etwa Vicenza oder Ravenna. Auch hier gestattete das flache Alluvialgebiet des Podelta nicht die Anlage von bombensichern Unterständen. Der einzige zuverlässige Zufluchtsort war das Burgverliess, in dem, der Legende nach, Ugo d'Este und Parisina Malatesta, Sohn und zweite Gemahlin des Markgrafen Niccolos III., ihre Hinrichtung erwarteten. Die Legende ist insofern unrichtig, als der Sohn des Markgrafen und seine junge Stiefmutter getrennt in zwei verschiedenen Türmen eingekerkert wurden. (Man vergleiche die zeitgenössischen Chronisten und die 44. Novelle Bandellos.)

Die Stadthälfte südlich der Diagonale Viale Cavour-Corso della Giovecca hat weniger gelitten als die Nordhälfte. Das

Castello der Este ist intakt. Aber auf der Piazza del Mercato gähnt eine gewaltige Lücke in der Südflanke des berühmten Doms; die Mauer des rechten Seitenschiffes samt Arkadengalerien zwischen dem letzten Querschiff und dem Campanile ist eingestürzt. Vom Palazzo della Ragione ist nur noch die durch eine unglückliche Restauration des 19. Jahrhunderts entstellte Fassade erhalten. In Via Spadari No. 36 steht von einem schönen Backsteinbau des 15. Jahrhunderts nur die Schauseite. Von S. Domenico ist der Glockenturm bis zur Höhe des Daches eingestürzt, die Kirche baufällig, die Fenster mussten zugemauert werden. Südlich von S. Domenico sieht man durch zerrissene Mauern in den freskengeschmückten Saal eines Cinquecentopalazzos. Die Theatinerkirche weist Schäden an der Fassade und der Decke des Mittelschiffes auf. Da kann man feststellen, dass die Tonne nur eine Pseudotonne ist aus über einem Holzleistenrost modelliertem Gips, welcher Rost wiederum an Balken hängt. Die Palazzi Bracciolini und Estense an der Giovecca sind intakt, ebenso der Palazzo Schifanoia (wenn man von unbedeutenden Splitterschürfungen am Portal absieht). Die Fresken aus der Zeit Borso d'Estes haben nicht gelitten und das Museum ist geöffnet. Der im letzten Jahrzehnt vorzüglich restaurierte Palazzo di Lodovico il Moro, in dem das Museum der Etruskerstadt Spina (im Podelta) aufgestellt ist, erhielt drei Bombentreffer, einer durchschlug die Decke der Sala delle Sibille und riss ein Loch von etwa 1½ Metern im Geviert in die von Garofalo bemalte Decke und ein noch grösseres Loch in die anstossende Sala di Giuseppe, vom gleichen Meister ausgemalt. Unbeschädigt sind die Kirchen Santa Maria in Vado und Mater Domini, wo unter einer einzigen einfachen Grabplatte, nur mit Wappen und Inschrift geschmückt, Alfonso I., seine Gemahlin Lucrezia Borgia und zwei ihrer Kinder ruhen. Die herrliche Casa Romei, durch Oeffnen der Bogenstellungen der beiden Höfe glücklich in ursprünglicher Schönheit wieder hergestellt, der Palazzo Pareschi gegenüber und die Kirche S. Francesco stehen noch.

Im Norden der Stadt, dem von Biagio Rosetti im Auftrag Ercole d'Este um die Wende vom Quattro- zum Cinquecento geschaffenen Viertel, sieht es fürchterlich aus (Nähe des Bahnhofs und der Kasernen). Ganze Strassenzüge sind weggemäht. Die berühmte Kreuzung von Corso V. Emanuele und Corso Porta Mare, an der sich drei Renaissancepaläste befanden, wurde nicht verschont. Der Nordwestflügel des Palazzo dei Diamanti (jetzt Pinakothek) und das Innere wurde schwer beschädigt, wenn auch die Ost- und Nordfassade (Strassenseite) unberührt blieb. Vom Palazzo Sacrati-Prosperi wurde der Balkon mit den spielenden Putten ob dem Hauptportal weggescheuert, während das Portal selbst erhalten blieb. Der Balkon ist bereits durch eine Kopie ersetzt, nur einer der ursprünglichen Putten (ob dem Schlusstein des Bogens) blieb erhalten. Das Innere des Palazzo Prosperi ist total verwahrlost. Hier kampierten erst die neofaschistische Miliz, dann alliierte Truppen: die hölzernen Parkette, ja sogar eine der alten Kassettendecken wanderten ins Kamin. Von hier aus sieht man die grotesk ausgefransten Ruinen der riesigen Kasernen, der Ursache all des Unheils. Moral: Kasernen müssen in Zukunft weit ausserhalb des Stadtkerns angelegt werden.

Eine trostlose Ruine ist die Renaissancekirche von San Benedetto nebst dem anstossenden Kloster, einst Zuflucht der Benediktinermönche von Santa Maria Pomposa, als sie die Malaria aus dem Podelta vertrieb. Die Kuppel und sämtliche Gewölbe sind eingestürzt, der Chor ist weggeblasen, nur die Pfeiler und ein Teil der von ihnen getragenen Mauern des Mittelschiffes stehen noch. Die Turmspitze ist weg, man wandelt zwischen Trümmerhaufen und Bombentrichtern, teilweise bereits von Unkraut überwuchert. Von den an hundert Säulen des Kreuzganges stehen noch fünf. Palazzo Massari und Gatti sind unberührt, von Palazzo Bevilacqua sind die drei nördlichsten Bogen der Ostseite verschwunden. Die Certosa (San Cristoforo), ein schöner Renaissancebacksteinbau, erhielt einen Treffer auf der Südseite der Vierung, der im Chor und an der Südflanke grossen Schaden anrichtete, die Kuppel der fünften Seitenkapelle rechts und den Hauptaltar wegriss und die obere Hälfte des Kirchturms zum Einsturz brachte. Grosse Risse klaffen in der Apsis. Eine andere Bombe beschädigte einen Flügel des Kreuzganges (jetzt Friedhof). Das Broncestandbild Vittorio Emanuele I. auf der Piazza Tasso haben die Deutschen mitgenommen und eingeschmolzen. Die fehlende Hand an der Statue Savonarolas ging nicht im Krieg verloren, sondern durch die Tauben, die darauf zu sitzen pflegten und dabei etwas Aetzendes fallen liessen, wodurch mit der Zeit das Handgelenk nachgab.

Ferrara, Palazzo Sacrati-Prosperi (Balkon zerstört)

Das bescheidene Haus Ariosts ist durch ein Wunder erhalten, denn das nördlich anstossende Nachbarhaus und weitere der Strassenzeile stehen nicht mehr. Völlig zerstört ist ferner der Barockbau von Santa Maria della Rosa. Santa Maria Pomposa (nicht zwei, wie der Baedeker behauptet, sondern mindestens sechs Kilometer von Codigoro) erhebt immer noch ihren gewaltigen Glockenturm in die Einsamkeit des stillen Podeltas, ebenso die Fassade ihrer Säulenbasilika, deren zierlicher Dekor über Venedig nach dem Orient weist.

Mantua

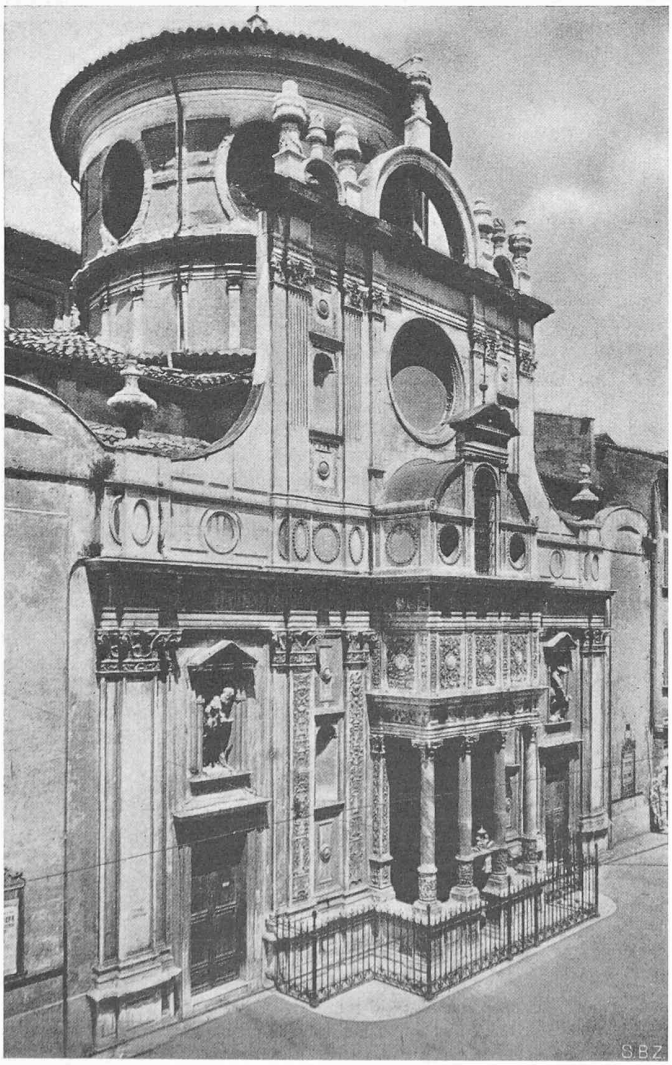
Vor einem Jahr erschien in der Presse die Nachricht, das Schloss der Gonzaga in Mantua sei durch eine Feuersbrunst zerstört und auch die letzten Fresken Mantegnas seien dabei zugrunde gegangen. Es handelte sich um eine Verwechslung: verbrannt ist das Schloss der Gonzaga von Revere.

Immerhin, ganz ohne Schaden sind auch die Mantovaner Fresken Mantegnas nicht davongekommen. Bekanntlich liegt das Castello di Corte, in dem sich die Fresken befinden, am Ende des Dammes, der den Lago di Mezzo vom Lago Inferiore trennt. Dieser wichtige Verkehrsweg bildete ein Lieblingsziel der alliierten Bomber und ihrem Angriff fiel auch die Holzbrücke zum Opfer, die eine Lücke im Damm überspannte. Der Platz westlich des Castello ist von Bombentrichtern übersät. Eine Bombe warf die Pusterla, den durch eine Brücke mit dem Hauptkern der Burg verbundenen Ost-Vorbau, zu Boden und beschädigte die Brücke. Durch den Luftdruck entstand ein Riss im Hauptfresco Mantegnas, das die Familie Lodovico Gonzagas darstellt. Dieser Riss zieht sich vom

Bogen rechts oben diagonal zunächst nach links dem Vorhang ob der Gestalt Lodovicos entlang und verläuft dann senkrecht zwischen Lodovico und der Gestalt am linken Bildrand bis zum Fussboden. In der Mitte ist er an die zwei Zentimeter breit, nach unten verengert er sich zum schmalen Spalt. Der Gesamteindruck wird nicht geschmälert.

Der ganze weite Bautenkomplex des Palazzo ducale hat nicht nur nicht gelitten, sondern ist durch umfassende Restaurationen der letzten Jahrzehnte aus seiner Verwahrlosung erlöst worden. So hat man beispielsweise, dank der Freigebigkeit eines amerikanischen Mäzens, aus geringen Bruchstücken, die erhalten geblieben sind, die Dekoration der Galeria della Mostra rekonstruiert. Freilich alles Geld nützte nichts, ohne die ausserordentliche Geschicklichkeit des italienischen Handarbeiters in solchen Dingen, und die Bilder, die einst diese Galerie wie das Gabinetto der Isabella Gonzaga-d'Este schmückten, hängen jetzt in London, Dresden und im Louvre. Die Zahl der zu besuchenden Säle, Höfe, Galerien und Loggien ist derart gross und jene der Besucher so klein, dass man notwendigerweise sich der Führung unterwerfen muss. Mit dem Custode wäre noch ein Abkommen möglich, aber die anderen Mitbesucher haben es eilig. So rennt man denn missmutig durch die Säle und kann nur einen flüchtigen Blick werfen auf die herrlichen Apostelbildnisse von Domenico Feti, der sich hier als ganz grosser Meister offenbart. Die lockere Pinselführung und selbst die Farben erinnern auffallend an die letzten Werke Rembrandts. Im übrigen ist Mantua ganz das alte geblieben. Die gewaltigen stillen Plätze, die gotischen Paläste der Bonacolsi, die Bauten L. B. Albertis (S. Sebastiano ist gründlich restauriert worden) und Giulio Romanos, sie alle sind erhalten.

Meine Neugierde trieb mich auch nach Sabbioneta, jener Residenz, die Vespasiano Gonzaga in der zweiten Hälfte des Cinquecento mit Hilfe von Architekten wie Scamozzi aus dem Boden stampfte und die nach kurzem Glanz einem Dornröschenschlaf verfallen ist. Der Krieg hat das Städtchen vergessen. Stille herrscht innerhalb der Backsteinbastionen, auf deren Glacis gerade die Pfirsich- und Pflaumenbäume in voller Blüte leuchteten. Der Palast Vespasianos ist jetzt Gemeindehaus, aber die schönen Decken und die vier Reiterstatuen im Hauptgeschoss sind noch erhalten. Im Theater Scamozzis hat sich ein Kino eingenistet und, um der Leinwand Platz zu schaffen, hat man die Bühne weggerissen. Der Sommerpalast ist ziemlich verwahrlost, aber doch noch eines Besuches wert, wie auch die Incoronata mit der Bronzestatue Vespasianos von Leone Leoni, dem Freund Pietro Aretinos und dem Schöpfer des Reiterstandbildes Heinrich IV. auf dem Pont Neuf in Paris, das der Revolution zum Opfer fiel.



Brescia, Sta. Maria dei miracoli (Inneres zerstört)

Brescia

Brescia, die heitere, schöne Stadt am Nordende der lombardischen Ebene, an den Fuss der letzten Ausläufer der Voralpen gelehnt, hat eine dunkle Geschichte von Kriegselend hinter sich. Der Sacco von 1512 durch die Truppen Gaston de Foix fiel wie Reif auf die schönste Blüte ihrer Entwicklung, die Strassenkämpfe anlässlich des Aufstandes gegen die Oesterreicher anno 1849 brachten ihr schwere Einbussen, und der letzte Krieg hinterliess auch allzu deutliche Spuren. Mit Erleichterung stellen wir fest, dass die Piazza dell'Orologio mit der Loggia und dem edlen Monte di Pietà und die Piazza del Duomo, mit dem alten Dom (welch herrlicher Innenraum, nur dem Pantheon an Schönheit vergleichbar, und wie verständnislos sind die Kunsthistoriker an ihm vorbeigegangen!), dem neuen Dom und dem Broletto unversehrt sind.

Was das Broletto betrifft, ist diese Unversehrtheit allerdings nur eine scheinbare. Die ganze Westfassade mit den ältesten Bauteilen im Südtrakt, der Loggia delle Grida, dem Turm und der Fassade von Sant'Agostino, der schöne erste (Süd-) Hof, im Norden durch die Fassade des Palazzo del Governo (in der Art Sanmichelis) abgeschlossen, sind verschont geblieben. Anders steht es mit dem Nord- und Osttrakt des zweiten (Nord-) Hofes. Dieser war früher gegen Norden nur durch eine hohe Mauer mit Zinnenkranz und Wehrgang abgeschlossen. Im Sei- und Settecento wurden dieser Mauer auf der Hofseite Nutzbauten ohne jede bedeutende Physiognomie vorgelagert. Diese Bauten, sowie der grösste Teil der Abschlussmauer und leider auch der gotische Ostabschnitt des Hofes wurden durch Bomben grösstenteils vernichtet. Es blieben Säulen, Fensterumrahmungen und Teile der Mauern erhalten, und unter Verwertung dieser Fragmente wird gegenwärtig der Bau wieder hergestellt.

Sehr schwer getroffen, sodass das Innere einstürzte, wurde die Biblioteca Queriniana. Der grösste Teil der Bücherschätze wurde unter dem Schutt begraben. Vieles hat man wieder herausgefischt, noch mehr ist völlig verloren. Die Spitzenstücke der Bibliothek hatte man in Sicherheit gebracht; sie sind jetzt in der Galleria Martinengo ausgestellt, namentlich der Purpurkodex mit Goldschrift des IX. Jahrhunderts, die beiden Trecento-Manuskripte Dantes, der Petrarca Wendelins von Speier (1470 in Venedig gedruckt) mit reichem Miniaturenschmuck auf den Rändern; aber der Wert einer Bibliothek besteht nicht nur in ihren Prunkstücken; wie manches Unersetzliche, wie manche Unika auch bescheidenen materiellen Wertes sind da verloren gegangen! Die Queriniana wird in der via dei Musei eine neue Unterkunft finden. Das Museo antico (Tempel Vespasians) und das Museo cristiano blieben stehen. Dieses ist geschlossen und seine bedeutendsten Stücke sind jetzt ebenfalls in der Galerie Martinengo ausgestellt. Merkwürdig erging es der antiken Bronzefigur der sog. Vittoria di Brescia. Sie wurde im Boden vergraben. Sei es nun, dass das Terrain zu feucht war, sei es, dass beim Herausholen ein Missgeschick passierte: der Hals und der Ansatz des rechten Armes weisen je einen fast durchgehenden Riss auf. Ich sah die Statue in einem Holzkäfig, bereit, nach Rom zum Flicken zu wandern. Die Fortezza hat einige Treffer abbekommen, was ihrer malerischen Vedute keinen Eintrag tat. Im Süden der Stadt ist die Spätrenaissance-Kirche S. Afra bis auf Chor und Glockenturm in Schutt geworfen, die Fassade ist weggeblasen. Ein Tizian zugeschriebenes Gemälde (die Ehebrecherin), das merkwürdigerweise dort hängen geblieben war, wurde völlig durchlöchert. Sehr mitgenommen wurde der Corso V. Emanuele (vorläufig in Corso Martiri della libertà umgetauft). Dort wurde das reizende Frührenaissance-Kirchlein Santa Maria dei Miracoli getroffen. Die zierliche Fassade, eine «Marmor-

schreinerei» vom Ende des Quattrocento, blieb unversehrt, aber vom (späteren) Innern blieb nur der Tambour der Kuppel, der jetzt, bloss auf die Vierungsbögen gestützt, in der Luft hängt; Seitenschiffe und Chor sind eingestürzt. Auch S. Francesco, eine schöne frühgotische Basilika auf mächtigen Rundpfeilern, büsste die bemalte Kielbogendecke ein, ein Seitenaltar wurde zerstört. Bei der Restauration erhielt der Bau seine ursprüngliche Gestalt zurück. Interessante Trecento-Fresken kamen dabei zum Vorschein, darunter eine ergreifende Grablegung Christi. Bombenteppiche fielen auf die Via Dante und Via della Pace und rissen eine Reihe alter Palazzi des 15. und 16. Jahrhunderts, Nr. 16 und 17 von Via Dante, ganz oder teilweise nieder. Der schönste Zivilbau in dieser Gegend (Nr. 5 in Via Cairoli), um 1500 entstanden, ist indessen erhalten.

Alle übrigen Bauten entgingen dem Unheil, und dem Freund der Brescianer Malerei sei die freudige Botschaft gemacht, dass kein einziges Bild von Moretto und Romanino fehlt, ja sie haben, gründlich gereinigt, ihre verhaltene Farbenglut zurückgewonnen.

Der gütige Leser, der mir bis hieher gefolgt sein sollte, möge mir meine altmodische Begeisterung für die italienische Kunst verzeihen. Kunst ist ja heute nur noch ein Pensum für Mädchenschulen, Kapitalanlage oder eine Maske für Snobisten. In den Museen sieht man bloss noch Rudel junger Leute unter Führung von Lehrern, die die Eitelkeiten ihrer Rhetorik zwischen Kunstwerk und Zuschauer schieben, die Ohren vollstopfend, statt die Augen zu öffnen. Nie sah ich denn so herzlich und ausgiebig gähnen wie kürzlich in der Academia von Venedig, sodass ich ernstlich fürchtete, das Meisterwerk Tintorettos, das Martyrium der hl. Katherina, vor dem dies geschah, könnte schliesslich doch noch, trotz seiner riesigen Ausmasse, versehentlich verschluckt werden.

Internat. Verband der Schiffahrtskongresse

XVII. Kongress in Lissabon 1949 DK 061.3:656.6

Die Internationale Ständige Kommission der Schiffahrtskongresse hat in ihrer Generalversammlung vom 7. Okt. 1947 beschlossen, die Einladung der Regierung Portugals anzunehmen, den nächsten Kongress im Jahr 1949 in Lissabon abzuhalten. Dieser Kongress wird wahrscheinlich im September eröffnet werden. Nachstehend das Programm der zu behandelnden «Fragen» und «Mitteilungen» der Sektion I (Binnenschiffahrt). Sollten schweizerische Interessenten den Wunsch haben, einen Bericht über eine dieser «Fragen» oder «Mitteilungen» einzureichen, so werden sie ersucht, sich sofort mit dem Eidg. Amt für Wasserwirtschaft in Bern in Verbindung zu setzen. Ueber eine «Frage» oder «Mitteilung» darf von einem Lande nur ein Bericht eingereicht werden; es ist aber zulässig, dass ein Bericht von mehreren Berichterstattern abgefasst wird. Die Berichte sollten bis am 1. November 1948 im Besitze des Generalsekretariates in Brüssel sein (offizielle Sprachen: Französisch und Englisch).

1re Question: Accélération des transports sur les voies de navigation intérieure.

1. Importance de l'accélération des transports eu égard au taux du fret et du rôle particulier de la navigation intérieure.

2. Mesures à prendre en vue d'accélérer les transports: a) Mesures concernant la construction et l'exploitation des voies navigables et des ports intérieurs; b) Mesures concernant la construction des bateaux et des engins de propulsion; c) Mesures concernant l'exploitation commerciale de la navigation. Organisation des services du personnel et du matériel; d) Classement des voies navigables au point de vue de la circulation des bateaux de dimensions uniformes; e) Possibilité d'uniformiser internationalement les mesures précédentes. — Enseignements résultant de la guerre.

2me Question: Moyens de franchir de grandes hauteurs de chute.

1. Comparaison, au point de vue technique et économique, des diverses solutions possibles en ce qui concerne la construction et la consommation d'eau. Ouvrages exécutés et projetés.

2. Résultats d'exploitation.

3me Question: Rôle des réservoirs d'accumulation (établis dans la vallée principale ou dans une vallée latérale), dans la régulation des débits des voies d'eau à courant libre ou canalisées, dans l'atténuation des crues; cas d'utilisation de l'énergie; études sur modèles.

1re Communication: Nouvelles conceptions en matière de construction d'écluses: a) Mode de fondation, avec emploi de batardeaux (types de palplanches), de la congélation, de l'abaissement du niveau de la nappe aquifère, de pieux, de puits foncés par havage, de caissons à air comprimé, etc... b) Etablissement des bajoyers et des buscs, recours aux ouvrages monolithes et à semelles, conditions de stabilité; c) Portes et leurs mécanismes de commande, remplissage, vidange, aqueducs, vannage de contrôle avec son mécanisme de commande, stations de pompage en cas d'alimentation artificielle; d) Parties constitutives des écluses en vue d'assurer leur vidange totale ou partielle et leur stabilité en toutes circonstances; e) Mesures prises contre les infiltrations, les fuites, d'après les sous-pressions résultant des conditions locales. — Enseignements résultant de la guerre.

2me Communication: Protection de la cunette (berges et plafond) des voies navigables, intérieurs et maritimes, ainsi que des canaux d'évacuation. Influence: a) de la forme et de la grandeur de la section transversale; b) de la forme, de la vitesse et du mode de propulsion des bateaux; c) de la vitesse des courants et notamment des ondes de translation. Comparaison, au point de vue économique entre une solide protection de la cunette (berges et plafond) et un accroissement de la section transversale.

3me Communication: La valeur, au point de vue économique, des grandes voies de navigation intérieure, et moyens particuliers de développer le trafic dans la navigation intérieure: a) Possibilité et résultats d'une traduction en chiffres de la valeur, au point de vue économique, des grandes voies de navigation intérieure, en tenant compte du trafic, ainsi que des fonctions de ces cours d'eau en dehors de ces transports; b) Le chaland automoteur pour marchandises: ses dimensions et son équipement, son emploi sur les canaux et sur les rivières; résultats expérimentaux et économiques; c) Trafic des marchandises de grande valeur; d) Trafic des bateaux citernes; e) Trafic des bateaux à «containers», etc.

Brescia, sog. Vittoria di Brescia