

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 29/30 (1897)
Heft: 26

Artikel: Zwei Radierungen von Prof. Ernst Gladbach
Autor: Lasius, G.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-82541>

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: 03.04.2026

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

stehen und wird zur Aufnahme weiterer Bureaux hergerichtet, was eine Vereinigung der gegenwärtig in den verschiedensten Gebäuden untergebrachten Dienstabteilungen ermöglicht.

Der östliche Uebergang beim alten Waisenhaus bleibt ebenfalls unverändert bestehen; nur ist zu bemerken, dass durch die rationellere neue Geleiseanlage die zur Zeit häufigen Absperrungen während des Manövrierens wegfallen. Ein Belassen dieses Ueberganges in der gegenwärtigen Form ist umso mehr gerechtfertigt, als bei einer eventuellen Verwirklichung des Bahnprojektes St. Gallen-Romanshorn für jeden Fall eine durchgreifende Aenderung Platz greifen muss.

Es erübrigt nur noch eine kurze Bemerkung über die Verlegung der Appenzeller Strassenbahn St. Gallen-Gais. Da dieselbe eine direkte Verbindung mit den Güterschuppen der Vereinigten Schweizerbahnen haben muss, war die Anlage eine zum vornherein bestimmte, und einmal auf dem Areal des Güterbahnhofes angelangt, ergab sich auch deren Weiterführung im Einschnitt parallel der Geltenwilerstrasse, und unter der Zufahrtsstrasse zum Güterbahnhof durch ganz von selbst. Die Belassung der Endstation gegenüber dem neuen Aufnahmegebäude der Vereinigten Schweizerbahnen ist für das reisende Publikum die denkbar günstigste Anlage und es lag deshalb zu einer Aenderung kein Grund vor. Noch von einem andern Gesichtspunkte aus erschien es nicht ratsam, die Appenzeller-Strassenbahn direkt in den neuen Bahnhof der Vereinigten Schweizerbahnen einmünden zu lassen; es ist das die in Aussicht stehende Erstellung der Schmalspurlinien St. Gallen-Herisau und St. Gallen-Trogen. Sollten diese Projekte wirklich zur Ausführung gelangen, so wäre zu untersuchen, ob sich nicht die Erbauung eines besonderen Schmalspurbahnhofes empfehlen würde und darf diese Frage nicht durch einseitige Einbeziehung der Gaiser-Bahn in den neuen Bahnhof der Vereinigten Schweizerbahnen präjudiziert werden.

Seitens der Gemeinde wird geltend gemacht, dass vor dem Bahnhofgebäude unbedingt ein grosser freier Platz vorhanden sein müsse und dass infolgedessen eine Verlegung des Gaiserbahnhofes notwendig sei. Wie schon weiter oben gezeigt, stellen sich aber die projektierten Verhältnisse in St. Gallen nicht schlechter als anderswo, und es könnte also von diesem Gesichtspunkte aus ganz wohl von der Verlegung Umgang genommen werden, umso mehr als sich der Personen- und Fuhrwerksverkehr in der Hauptsache an der östlichen Seitenfassade des neuen Aufnahmegebäudes abwickeln wird. Es könnte sich auch noch fragen, ob nicht aus betriebstechnischen Rücksichten eine Einmündung der Gaiser-Bahn in den Bahnhof der V. S. B. zu empfehlen wäre. Diese Frage muss entschieden verneint werden, und es erscheint eine abwartende Stellungnahme bis nach Abklärung der verschiedenen erwähnten Nebenbahnprojekte angezeigt.

Dies sind die wesentlichsten Punkte des Projektes der Vereinigten Schweizerbahnen und der Gegenbegehren der Behörden. Es muss anerkannt werden, dass das Projekt der V. S. B. trotz der schwierigen Verhältnisse eine in der Hauptsache befriedigende Lösung bildet, die sowohl den Interessen des Betriebes als denen des Publikums entspricht. Die Kosten belaufen sich allerdings auch auf die sehr bedeutende Summe von rund vier Millionen Fr.

Noch ist zu erwähnen, dass die Direktion der V. S. B. das Bahnhof-Projekt durch einen anerkannten Fachmann, Herrn Weiss, Oberingenieur der N. O. B. begutachten liess und dass sich derselbe mit wenigen Aenderungen, denen Rechnung getragen wurde, durchaus damit einverstanden erklärt hat.

Es ist nun zu hoffen, dass über die Ergänzungsbegehren der Behörden bald eine Verständigung erzielt werde, damit die neuen Anlagen in kürzester Frist zu Nutz und Frommen der Stadt ausgeführt werden können.

Zwei Radierungen von Prof. Ernst Gladbach.

Von Professor G. Lasius.

(Mit einer Tafel.)

II. (Schluss.)

Heute verstehen wir unter „malerischer Auffassung“ etwas anderes, als Gladbach und seine Zeit darunter verstanden. Das andere Bild vom Kaiserpalast von Gelnhausen soll uns dies deutlich machen.

Was Gladbach uns im Bilde bietet, ist nicht eine bloss getreue Wiedergabe des damaligen Zustandes, von einem bestimmten Standpunkte aus als Bild gezeichnet, er will mehr geben. Er hat sein Bild entworfen, nachdem er den ganzen Bau gründlich kennen gelernt hat; alle Eindrücke, die er empfangen, möchte er auch wiedergeben nicht bloss das engere Objekt, auch den Reiz der Umgebung dazu. Die Stadt, wie sie sich an der Berglehne hinaufbaut, überragt von der schönen romanischen Kirche, sieht man aus dem Schlosshofe nicht, besonders nicht in der Richtung, wie sie sich im Bilde zeigt; er will sie nicht entbehren und stellt sie trotz der Ferne und des kleinen Masstabes so hin, dass man ihre Architektur vollkommen würdigen kann. Die Mauer unterhalb der Kirche mit den Bossenquadern kommt am Schlosshofe vor, aber wieder nicht an dieser Stelle, wo man eigentlich die Innenwand der Rückseite vom Palast selbst sehen sollte.

Der Glanzpunkt ist die Wand im Vordergrund. Die Wirkung der Durchsicht der doppelten Säulenstellung ist der eigentliche Zweck seines Bildes. Das Detail des Portales, der Säulen, Kapitäle, Kämpfer, alles das hat er grösser und genauer in seinen Detailblättern zum Teil auch perspektivisch gegeben, aber es erscheint ihm so schön, dass er sich hier in der Gesamtansicht nicht mit Andeutungen begnügt, man darf die Lupe nehmen und erkennt jedes Kapital im einzelnen wieder, er ist eben voller Begeisterung und Liebe für seinen Gegenstand und möchte nichts missen.

Ebenso geht es ihm mit der pflanzlichen Staffage; die Art, wie die Bäume gestellt sind, wie Sträucher, Blätter, Gräser etc. gezeichnet und angeordnet sind, alles atmet denselben Zug der Hingabe an seinen Stoff. Das Bild ist also nicht Wirklichkeit, Natureindruck an Ort und Stelle, sondern es ist eine Abstraktion, es ist verstandesmässig aufgebaut mit poetischem Sinn und Gefühl und doch ohne eigentlich malerische Empfindung — dazu bietet es viel zu viel.

Der Einfluss Merians, der oben geschildert wurde, tritt uns hier deutlich entgegen. An der Ecke ist die rechts abfallende Wand im Schatten, darnach müssten auch die Bogenleibungen dort Schatten haben, wo sie Licht zeigen, ebenso die Kapitäle an den gleichgestellten Seiten. Da der Himmel das weisse Papier zeigt, müsste die ganze Wand auch im Lichte einen Ton haben, ebenso die Kirche im Hintergrunde, die Bäume vor der Kirche müssten sich dunkel vor derselben abheben. Aber mit dem Ueberlegen solcher Töne durch Strichlagen würde sich der Zeichner seine grosse Sorgfalt in der Darstellung des Details wieder zerstört haben, und da ihm diese Zeichnung bis aufs kleinste am Herzen lag, so suchte er das Malerische in seiner Weise zu erreichen. Er benutzt zunächst die scharfe Umrisslinie und sucht die einzelnen Partien immer durch Gegensätze zu trennen, selbst auf die Gefahr hin, nicht ganz konsequent zu sein. So schiebt sich das Bild aus lauter Coulissen zusammen, die sich dunkel auf hell oder hell auf dunkel trennen.

Unsere heutige Zeit ist durch die grossen Leistungen der Photographie, die allgemeine Verbreitung photographischer Aufnahmen von Bauten und Landschaften an ganz andre Ansprüche gewöhnt. Es ist ja keine Frage, dass eine architektonische Publikation in ihren geometrischen Aufnahmen durch gut gewählte Photographien ganz vorzüglich ergänzt wird. Die malerische Wirkung, der räumliche Eindruck in seiner ganzen Stimmung sind oft wunderbar auf das Blatt gezaubert, wie es eine Künstlerhand

kaum oder nur mit ungeheurem Aufwande an Zeit und Geschicklichkeit erreichen könnte. Aber in sehr vielen Fällen ist für eine photographische Aufnahme der Standpunkt nicht da, oder des Lichtes wegen nicht möglich; dann bleibt nichts andres übrig, als, wie in alter Zeit zum Zeichnen und Konstruieren des Bildes zu greifen. Können da Gladbachs Arbeiten uns als Vorbild dienen? Ja: in Bezug auf die Sorgfalt und die Genauigkeit des Studiums in architektonischer Hinsicht. Nein: in Bezug auf die malerische Wirkung; in diesem Punkte müssen heute andre Ansprüche gemacht werden. Es lässt sich eine eigentliche Bildwirkung sehr wohl mit genauer architektonischer Behandlung vereinigen, und es darf im Bilde das Detail zu Gunsten der Gesamtbildwirkung verschwinden oder sich unterordnen, wenn besondere Blätter es geben, wie das ja Gladbach auch schon that.

Eine solche Behandlungsweise zeigten uns zuerst in neuerer Zeit die Arbeiten von Rudolf Pfnor, auch ein Darmstädter von Geburt; so sein Heidelberger Schloss. Nach rein malerischem Standpunkte gehören zum Teil die Manfeldt'schen Architekturbilder hierher. Ganz vorzügliche Architekturbilder aus Paderborn in Münster von dem Radierer N. Braun waren im Frühjahr hier im Künstlerhause ausgestellt. Diese genannten Arbeiten sind teils Radierungen, teils Stiche.

Für architektonische Publikationen hat aber das Radieren heute wenig Aussicht, zur Anwendung zu kommen. Die Arbeit ist zu teuer, und welcher Architekt würde heute Zeit finden; zu radieren; er erreicht ja die getreue Wiedergabe seiner Arbeit als Facsimile durch eine ganze Anzahl photographischer Reproduktionsverfahren in viel bequemerer Weise. Es kommt also wieder alles auf die Schönheit und Klarheit der Originalzeichnung an und auf eine geschickte Berücksichtigung des zu wählenden Vervielfältigungsverfahrens. Ein Zeichner der neusten Zeit, der ganz auf der Höhe steht, und die strenge Zeichnung auch mit dem malerischen Reize geschickt zu verbinden weiss, ist der Professor und Architekt Ohmann in Prag in seinen Barockpublikationen.

Miscellanea.

Der Gewölbe-Einsturz im Maximilianskeller in München. Wie aus den Berichten der Tagesblätter bereits bekannt wurde, ist am Morgen des 17. November das Gewölbe des der Sterneckerbrauerei gehörenden Maximilianskellers an der Ismaningerstrasse in München eingestürzt, als Arbeiter mit dem Umbau des Kellers beschäftigt waren. Verunglückt sind insgesamt 21 Personen, wovon 7 das Leben einbüssten. Nach dem jetzt vorliegenden Resultat der baupolizeilichen Untersuchung ist der Unfall auf grobe Fahrlässigkeit zurückzuführen. Ohne jede baupolizeiliche Genehmigung hatte die Baufirma Gack & Klinger in dem Gebäude des Lagerkellers Auswechslungen vorgenommen. Es handelte sich dabei darum, die alten halbkreisförmigen (Tonnen)-Gewölbe durch Betongewölbe zwischen I-Trägern zu ersetzen, den Fussboden tiefer zu legen und statt der den Keller von Osten nach Westen in drei Abteilungen zerlegenden zwei Quermauern, eine einzige Scheidewand von Nord nach Süd zu ziehen. Die beiden Quermauern reichten bis zur Decke des Erdgeschosses und trugen das einen halben Stein starke Schienen-Gewölbe, das den Boden des ersten Stockwerkes bildete und durch Fässer, Säcke mit Hafer etc. stark belastet war. Um die beiden Quermauern abbrechen zu können, sollten zwei Pfeiler je in der Mitte der Wände bis zum Boden des ersten Stockwerkes aufgeführt werden. Die Last des zweiten Stockwerkes und des Daches wurde durch verzahnte Träger und Holzsäulen auf die Erdgeschossmauern übertragen und zwar genau dort, wo sich die neuen Pfeiler befanden, so dass sich im allgemeinen gegen die Konstruktion nichts einwenden lässt. Bei der Ausführung wurde nun an den für die Pfeiler vorgesehenen Stellen das Widerlager der Tonnengewölbe so weit freigelegt, bis man auf die, genügende Festigkeit zeigende Hintermauerung stiess, der Pfeiler in der Stärke von $0,90 m^2$ etwa $1 m$ hoch in Roman-Cement, darauf $0,75 m^2$ stark in Portland-Cement aufgemauert und oben ein etwa $36-40 cm$ grosser Haustein auf die Mitte des Pfeilers gelegt, welcher zunächst die I-Träger an Stelle der früheren Mauer aufzunehmen und die Gesamtlast auf den gemauerten Pfeiler zu übertragen hatte. Das

Schienen-Gewölbe war vorher gebolzt und die Eisenträger darunter einbezogen, ebenfalls abbolzt und die alte Mauer abgebrochen worden.

Die auf der Mitte des Pfeilers gestossenen, unter einander nicht verlaschten, eisernen Träger lagen auf den Aussenmauern etwa $30-40 cm$ ohne Schlaudern, also vollständig frei auf. 24 Stunden nach Fertigstellung des Pfeilers der südlichen Quermauer ging man an die Beseitigung der Bolzen, welche bis dahin die ganze Last der oberen Stockwerke und des Schienen-Gewölbes getragen hatten. Kaum war die letzte Stütze entfernt, als auch schon der südliche Pfeiler barst und nach der Ostseite hinausgedrückt wurde, im Sturz einen Teil des Kellergewölbes durchschlagend; zugleich stürzte das über dem Erdgeschoss befindliche Schienen-Gewölbe mit dem darauf liegenden Fussboden und zwei Säulen des oberen Stockes nebst den Durchzügen, sowie den oben lagernden schweren Fässern in den Erdgeschossraum und durch das durchgeschlagene Kellergewölbe in die Tiefe. Die oben erwähnten gezahnten Holzträger des Dachgebälkes hatten sich etwa $30 cm$ durchgebogen, hielten aber aus, bis sie später gestützt werden konnten. Bei der näheren Untersuchung stellte sich, wie wir einem Bericht der «Baugewerks-Zeitung» entnehmen, heraus, dass der Pfeiler, soweit er noch stand, der ihm zugemuteten Belastung nicht gewachsen sein konnte. Durch sieben Schichten ging Fuge auf Fuge. Der gestürzte Pfeiler war nur aussen im Verband vermauert, das Innere mit Ziegelsteinbrocken und grösseren Kieselsteinen ausgefüllt, der Cementmörtel absolut nicht erhärtet. Der Auflagequader war zu klein und drückte lediglich auf den schlechten Kern des Pfeilers, sodass er zum Bersten desselben beitragen musste; schliesslich dürfte noch die zu frühzeitige Belastung des Pfeilers durch Entfernung der Bolzen, bevor der Mörtel abgebunden haben konnte, den Einsturz mit verursacht haben. Der Baumeister Klinger und Polier Henke wurden sofort in Haft genommen; wahrscheinlich wird auch der Brauereibesitzer Höcherl, welcher mit Umgehung der Baupolizei die Ausführung der Arbeiten anordnete, zur Verantwortung gezogen werden.

Verhandlungen der schweizerischen Bundesversammlung. In der Dezembersession der schweiz. Bundesversammlung wurden von den eidg. Räten bewilligt: Für die Maggiakorrektion eine Nachsubvention von 434 000 Fr.; für die Korrektion des Tessin von Bellinzona bis zum Langensee eine solche von 1 534 600 Fr.; zum Ankauf eines Bauplatzes für ein neues Post-, Telegraphen- und Telephon-Gebäude in Chur 145 000 Fr.; für die Beteiligung an der Pariser Weltausstellung 1 650 000 Fr., wovon auf das Bauwesen 320 000 Fr. entfallen. — Von den erledigten Eisenbahngeschäften sind folgende Beschlüsse zu erwähnen: Nichtbewilligung der nachgesuchten Fristverlängerung für eine schmalspurige Eisenbahn von Lauterbrunnen nach Visp (Konzessionärin: Bernische Bodenkreditanstalt); Konzessionerteilung für eine Drahtseilbahn von Planches (Montreux) nach Glion; (Konzessionärin: Elektrizitätsgesellschaft Vevey-Montreux, Spurweite $1 m$, Länge $470 m$, Höhendifferenz $238 m$, mittlere Steigung 60% , Maximalsteigung 67% , Minimalradius $170 m$, Baukosten 470 000 Fr.); Konzessionierung einer elektrischen Strassenbahn in Luzern und Aussen-gemeinden. (Konzessionärin: Einwohnergemeinde Luzern, Länge der Linien (eingelegt) $5,350 km$, Spurweite $1 m$, Maximalsteigung 45% , Minimalradius $15 m$). — Die eventuelle Volksabstimmung über das Rückkaufgesetz ist auf den 20. Februar angesetzt worden. Auf die nächste Session verschoben wurde u. a. die Verhandlung über den Antrag der nationalen Kommission betreffend das Relief der Schweiz. Derselbe lautet: «Nichteintreten auf den Entwurf für Erstellung eines Reliefs im Masstab von $1:100 000$ und Rückweisung desselben an den Bundesrat in dem Sinne, dass es seinem Ermessen überlassen bleiben soll, nach Bedürfnis, wie bisher, einzelne Reliefs ausführen zu lassen oder zu unterstützen und zwar in den Masstäben, die ihm zum speziellen Zweck notwendig erscheinen.»

Eisenbahnbeleuchtung mit Acetylen-Oelgas. Nach fortgesetzten Versuchen der Beleuchtung von Eisenbahnwagen durch ein Gemisch von Acetylen und Oelgas sind die preussischen Eisenbahn-Direktionen angewiesen worden, die neue Beleuchtungsart demnächst allgemein zur Einführung zu bringen. Das bisher probeweise verwendete Gemisch bestand aus drei Teilen Oelgas und einem Teile Acetylen; bei gleichem Verbrauch wurde dadurch die Helligkeit fast verdreifacht; bei einem Verbrauch von $27 l$ pro Stunde beträgt die Helligkeit mehr als $16 H. K.$, bei einer stärkeren Beimischung von Acetylen nahm die Helligkeit in geringerem Verhältnis zu. Die Verwendung des Mischgases bietet den grossen Vorteil, dass weder in der Betriebsweise eine Aenderung eintritt, noch auch Aenderungen an den Beleuchtungs-Einrichtungen der Fahrzeuge erforderlich sind. Der Uebergang zur neuen Beleuchtungsart kann daher sofort erfolgen, wenn die Gasanstalten in Betrieb kommen. Zur Zeit werden auf den preussischen Staatsbahnen etwa $3\frac{1}{2}$ Millionen m^3 Oelgas für Zug

Seite / page

198(3)

leer / vide /
blank