

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 39/40 (1902)
Heft: 5

Artikel: Der Campanile von San Marco in Venedig
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-23398>

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](#)

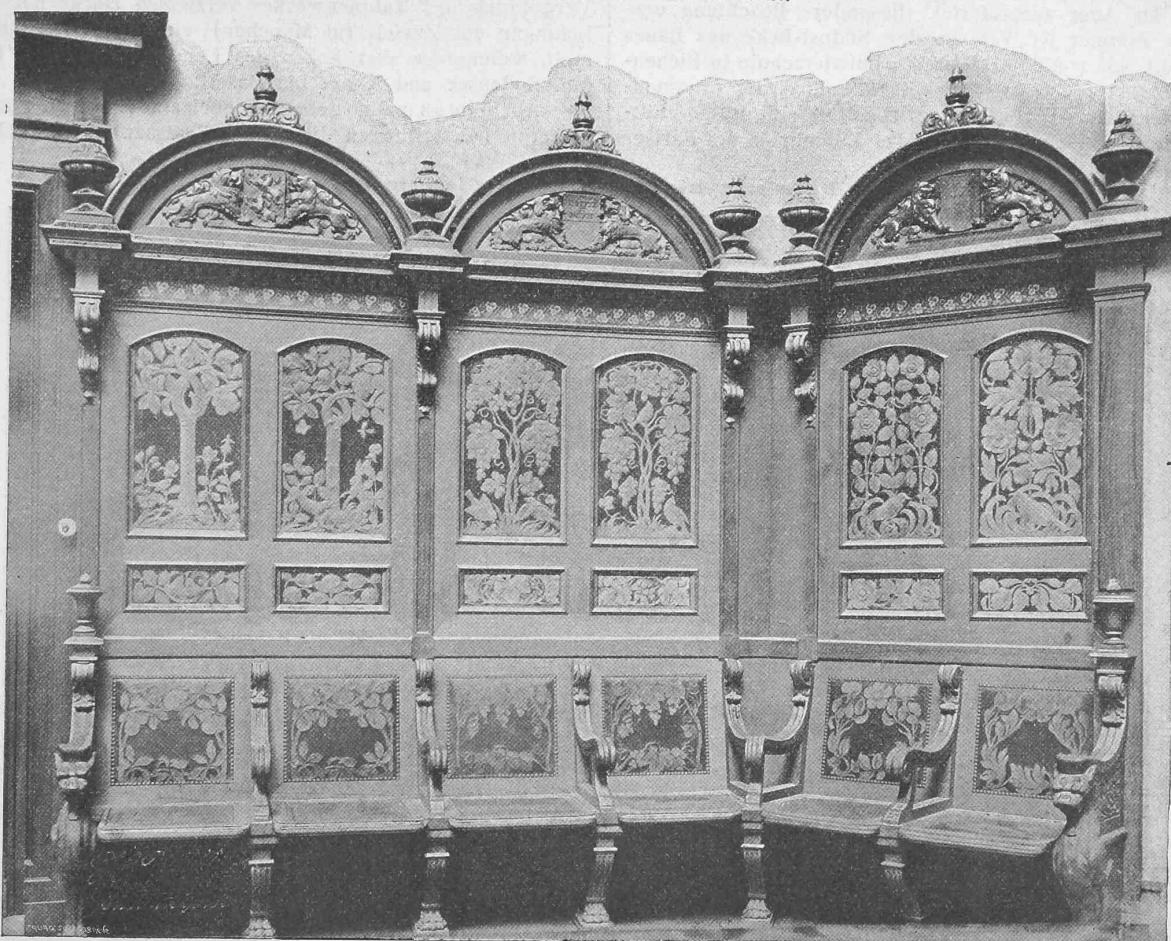
Terms of use

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: 14.01.2026

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

Neues schweizerisches Bundeshaus.



Sitze der Ständeräte im Nationalratssaal.

Der Campanile von San Marco in Venedig.

III.

Von dem Aussehen des Markus-Platzes und der Piazzetta nach dem Einsturz des Glockenturms geben die Abbildungen auf Seite 50 und 51 einen deutlichen Begriff. Vergleicht man sie mit unsren Darstellungen des früheren Zustandes auf Seite 31 und 32, so zeigt sich augenfällig, welche grosse Lücke durch den Einsturz im Städtebild von Venedig entstanden ist. Wie das letzt erschienene zeigen auch unsre heutigen Bilder, wie verhältnismässig eng begrenzt die Streuung des Schuttkegels ist. Der Turm hat sich bei seinem Zusammenbruch als echter Nobile der stolzen Venezia benommen und weder dem Dogenpalast noch der Markuskirche nennenswerten Schaden zugefügt. Wie die Schuttmasse am Fuss der Kirche Halt machte, ist durch das kleine Bild auf Seite 51 veranschaulicht. Das Skulpturbruchstück im Vordergrund röhrt vom Fries der Loggetta her; es ist das drittäusserste rechts (s. S. 33). Dies gibt der Hoffnung Raum, dass auch noch andere Bruchstücke dieses Baues unversehrt unter der Schuttmasse liegen. Auch der Schaden an der Bibliothek ist glücklicherweise nicht so gross, wie ihn die Tagespresse geschildert hat. Die Hauptzerstörung ist aus dem Detailbild auf Seite 50 zu ersehen. Der Mitteilung, dass die Kosten des Wiederaufbaues des Turmes sich auf drei Millionen Lire belaufen sollen, können wir keinen Glauben schenken. Es wird allerdings zuerst zu ermitteln sein, in welcher Weise der Wiederaufbau erfolgen soll, aber wie dies auch geschehen möge, so erscheint die angegebene Summe als viel zu gross.

Die schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1901.

Der Bericht des schweizerischen Eisenbahndepartements über das schweizerische Eisenbahnwesen im Jahre 1901 enthält wieder eine Reihe bemerkenswerter Angaben, von denen wir nachstehend einen gedrängten Auszug folgen lassen:

Organisation und Personal. In das Berichtsjahr fiel der Amtsantritt der Generaldirektion und deren Dienstabteilungen, was für das Eisenbahndepartement einen aussergewöhnlichen Personalwechsel zur Folge hatte, indem der Departementssekretär, der Direktor der administrativen Abteilung, ein Betriebsbeamter der technischen Abteilung und ein Kanzlist der Departementskanzlei in die Bundesbahnverwaltung übertraten. Die Stellen des Departementssekretärs und des Betriebsbeamten wurden noch im Berichtsjahr wieder besetzt. Die Stellen des Direktors und eines II. Sekretärs der administrativen Abteilung wurden vakant gelassen, weil die Arbeit, welche diesen beiden Beamten obgelegen hatte, in Zukunft zum grössten Teil von der Generaldirektion der Bundesbahnen, zum Teil auch vom Sekretariat des Departements zu erledigen sein wird. Dies hatte zur Folge, dass die beiden Inspektoren der administrativen Abteilung dem Departementsvorsteher direkt unterstellt wurden. Ausser diesen durch die Organisation der Bundesbahnverwaltung direkt oder indirekt verursachten Mutationen im Personalbestand beschränkten sich die Änderungen auf die Wiederbesetzung der Stelle eines Direktors der technischen Abteilung, auf die Ersatzwahl für einen Kontrollingenieur für Spezialbahnen, welcher auf Ende Juni die Betriebsleitung einer elektrischen Schmalspurbahn übernommen hatte, und auf die Anstellung eines besonderen Ingenieurs für die Kontrolle der elektrischen Starkstromanlagen.

Internationale Verhältnisse. Die dritte internationale Konferenz in Sachen der technischen Einheit konnte auch in diesem Jahre nicht einberufen werden, da ein Staat die Vorbereitungsarbeiten noch nicht zum Abschluss gebracht hat. Die Revision der Verzeichnisse der im internationalen Eisenbahnverkehr zugelassenen grössten Radstände und die Mitteilung der revidierten Verzeichnisse an die Vertragsstaaten fanden in bisheriger Weise statt. Der Entwurf zu einer Revision des Uebereinkommens

Zum Einsturz des Turmes von San Marco in Venedig.



Ansicht des Einsturzes von der Piazzetta aus.

über den Anschluss der beiderseitigen Linien in Iselle getroffen worden. Die erste Gesellschaft ist indessen noch nicht im Besitz der offiziellen Genehmigung ihres Traces (zwischen dem Südportal des Tunnels und der Einfahrtsweiche der Station Iselle) durch die italienische Regierung.

Das von der Mittelmeerbahn aufgestellte Projekt für den internationalen Bahnhof Domodossola wurde im Dezember der Jura-Simplon-Bahn übermittelt und wird nun von den interessierten schweizerischen Verwaltungen geprüft, um sodann einer Konferenz schweizerischer und italienischer Abgeordneter unterbreitet zu werden. Für die zwei Linien Domodossola-Feriolo-Arona und Arona-Borgomanero-Santhia, welche die Routen Simplon-Mailand und Simplon-Turin abkürzen sollen, hat die italienische Regierung im Dezember die Konzession erteilt.

Tunnel. In der Voraussicht, dass der Durchstich des Tunnels auf der Nordseite vor demjenigen auf der Südseite einen erheblichen Vorsprung gewinnen werde, ersuchte die Bauunter-

gewünschte Änderung eine unzulässige Vermehrung des Gefälls auf der Südseite zur Folge gehabt hätte.

Das Projekt für die in der Mitte des Tunnels vorgesehene Ausweichstelle wurde am 31. August vom Departement und am 8. November von der italienischen Regierung genehmigt. Nach diesem Projekt gestattet die Anlage die Benutzung einer Strecke des Tunnels II, indem sie letztern mittels zweier Diagonalen mit dem Tunnel I verbindet, während im internationalen Staatsvertrag vom 25. November 1895 angenommen wurde, dass für die Ausweichung eine Strecke des Tunnels I doppelspurig zu erstellen sei. Die genehmigte Lösung hat den Vorteil, dass sie zwischen den Tunnels I und II eine Verbindung herstellt, welche für den späteren doppelgleisigen Bahnbetrieb von grossem Nutzen sein wird.

Nach Einsichtnahme der von der Direktion der Jura-Simplon-Bahn mitgeteilten Akten betreffend die Konzession für die Wasserkraft aus der Diveria hat der Bundesrat die genannte Verwaltung beauftragt, bei der italienischen Regierung die nötigen Vorbehalte in Bezug auf die Beschränkungen geltend zu machen, welche diese Konzession gegenüber der im internationalen Staatsvertrag vom 25. November 1895 und in der Konvention vom 22. Februar 1896 gewährten Vergünstigungen mit sich bringt.

Die Ausführung des Südportals nach dem Projekt der Jura-Simplon-Bahn mit der vom Eisenbahndepartement gutgeheissenen Ventilationsanlage ist von der italienischen Regierung gestattet worden.

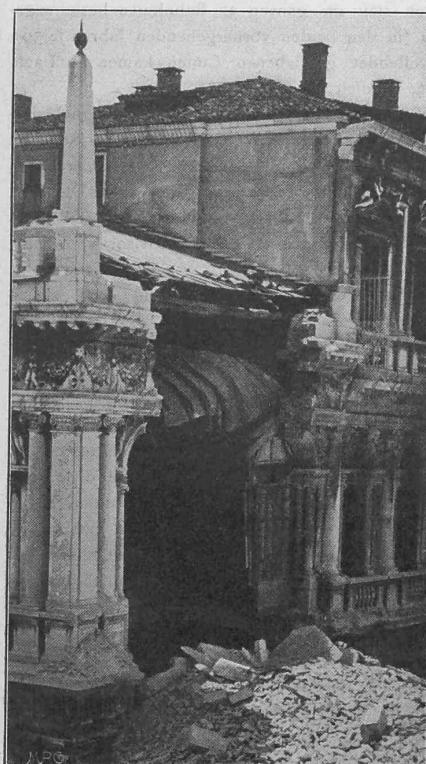
Bau:

Nördliche Zufahrtslinie. Ausgeführt wurden das Mauerwerk des Personentunnels in Brig, die Fundamente der Zollgebäude sowie der Gebäude für den Transit- und den Lokalgüterverkehr; die Fundamentarbeiten für den Durchgang bei Km. 0,666 und das Aufnahmsgebäude sind im Gange und die Auffüllung des Bahnhofsplans schreitet rasch voran.

Südliche Zufahrtslinie. Die Bauarbeiten (Einschnitt und Tunnel) zwischen dem Tunnelportal und der Konzessionsgrenze der Jura-Simplon-Bahn bei Iselle sind vollendet.

*Tunnel.*¹⁾ An den Installationsanlagen sind einige Verbesserungen und Ergänzungen angebracht worden. Erstellt sind ferner die gedeckten Galerien, welche den Tunnel mit den Werkplätzen auf der Nord- und Südseite verbinden, sowie in Brig ein Spital für ansteckende Krankheiten.

¹⁾ Wir verweisen auf unsere fortlaufende Berichterstattung. *Die Red.*



Seitenfassade der Bibliothek.

nehmung um Gestaltung einer Modifikation des genehmigten Längenprofils des Tunnels. Diesem Gesuch konnte nicht entsprochen werden, weil die

Zum Einsturz des Turmes von San Marco zu Venedig.



Ansicht des Einsturzes von der Piazza aus.

Die definitive Ventilationsanlage der Nordseite ist vollendet und funktioniert seit dem 18. März.

Der Arbeitsfortschritt im Tunnel selbst ist auf der Nordseite, wo mit Ausnahme einiger kurzen etwas schwierigen Strecken das zu durchbrechende Gestein ausserordentlich günstig war, ein sehr befriedigender. Auf der Südseite sind die Arbeiten bis Ende September in normaler Weise, wie im Vorjahr fortgeschritten. Von da an (Km. 4,328) ist an die Stelle des bisher durchfahrenen Antigorio-Gneis Kalkfels getreten, welcher auf etwa 100 m Länge eine Wassermenge von etwa 700 l per Sekunde in den Tunnel geführt hat, nachdem die Bohrung schon bei Km. 3,900, im Gneis auf Quellen mit einem Erguss von etwa 200 l per Sekunde gestossen war. Durch diese Quellen, von welchen mehrere mit sehr starkem Druck sich ergossen haben, sind während zwei Monaten die Bohrarbeiten fast gänzlich unterbrochen worden. Seither ist man aber nach Durchquerung der Kalkschicht und Ueberwindung der Schwierigkeiten aus dem Wasserandrang mit den Stollen in ein aus zersetzenem Kalk-Glimmerschiefer bestehendes Gestein eingetreten, welches einen starken Druck ausübt und nur einen sehr langsam Arbeitsfortschritt gestattet, sodass in den drei letzten Monaten des Jahres 1901 der Gesamtfortschritt des Sohlenstollens sich auf 31 m beschränkt.

Indessen bilden weder die ungünstigen Gesteinsverhältnisse noch der aussergewöhnliche Wasserandrang unübersteigliche Hindernisse. Wenn auch die Arbeiten dadurch eine Verzögerung erleiden, so wird diese möglicherweise durch den raschern Fortschritt ausgeglichen werden, welcher sich daraus ergeben wird, dass man aus dem Antigorio-Gneis auf eine Länge von 2 km früher heraustrat, als vorgesehen war. Dabei ist übrigens zu bemerken, dass die durch das reichliche Wasser bewirkte Herabminderung der Temperatur um 20° ein schätzbarer Vorteil ist, welcher auf den künftigen Gang der Arbeiten günstig einwirken wird.

Die Bauausgaben für den Tunnel samt Zufahrtslinien, d. h. für die Bahnstrecke Brig-Iselle, bezifferten sich bis Ende des II. Baujahres (30. September 1900) auf rund 18000000 Fr., und stellen sich auf Ende des III. Baujahres (30. September 1901) auf rund 28000000 Fr. Die Verminderung der Arbeiterzahl in Iselle ist eine Folge des langsamern Baufortschritts auf der Südseite; im September waren daselbst im Durchschnitt 1510 Arbeiter beschäftigt. Im ganzen bleibt der Arbeitsfortschritt von Jahr zu Jahr ein konstanter. Während derselbe im Jahr 1899 3747 m betrug, würde er im Jahr 1901 ohne den Arbeiterstreik, der auf beiden

Bauplätzen stattfand, und die auf der Südseite eingetretenen Bauschwierigkeiten 4000 m überschritten haben.

Der erwähnte Streik (vom 22. Juni bis 7. Juli), welchem sich beinahe sämtliche Arbeiter angeschlossen hatten, endigte, ohne dass die Bauunternehmer den Streikenden irgend welche Zugeständnisse gemacht hätten. Es lässt sich hieraus schliessen, dass die Arbeitsverhältnisse auf den Tunnel-Bauplätzen als normale gelten können; denn im Gegensatz zu den Bergbau- und Industriearbeitern, welche sozusagen genötigt sind, an ihrem Geburtsort zu arbeiten, zieht der Eisenbahnarbeiter nach Belieben von einem Bauplatz zum andern, auf denjenigen länger verweilend, wo er die für ihn vorteilhaftesten Verhältnisse findet.

Auf den Bauplätzen am Simplon ist für die Wohlfahrt der Arbeiter reichlich gesorgt. Die Bauunternehmung hat auf der Nord- und auf der Südseite des Tunnels Konsumanstalten zur Verfügung gestellt, wo sie den Arbeitern die Lebensmittel zum Selbstkostenpreis verkauft;



Schuttmasse vor San Marco.