

Der Tempel zu Brescia

Autor(en): **Auer, Hans**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **19/20 (1892)**

Heft 3

PDF erstellt am: **19.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-17371>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

schaffen nach den Bedürfnissen, wie sich solche im Jahre 1872 präsentirten. Aber nirgends enthält das Gesetz Bestimmungen, welche in irgend einer Form vorschreiben: die Controlle müsse gerade so und in dem Umfang ausgeübt werden, wie sie zur Zeit ausgeübt wird.

Auf Grundlage des gleichen Gesetzes von 1872 könnte man daher heute eine Reorganisation des Eisenbahndepartements durchführen, wie solche den gegenwärtig bestehenden Bedürfnissen der Controlle über die schweiz. Eisenbahnen entspricht und auch in den mehrfach erwähnten Artikeln des Weiteren auseinandergesetzt ist.

Es war daher gewiss gut erwogen und den tatsächlichen Verhältnissen angemessen, dass sich die nationalrätliche Budget-Commission auf den Boden des Gesetzes stellte und sofortigen Vollzug jener Bestimmungen verlangte, welche eine erste und erweiterte Controlle des Bundes zur Folge haben muss. Es ist aus der Begründung des Referenten auch hervorgegangen, dass es sich dabei ursprünglich um Aufstellung eines entsprechend hohen Budget-Postens handelte und dass die Commission davon nur abging und die allgemeine Form der Motion wählte, um dem Bundesrathe Gelegenheit zu geben, sich über eine definitive Reorganisation schlüssig zu machen.

Der Ständerath verwarf allerdings die Anregung, angeblich aus formellen Gründen, thatsächlich aber wahrscheinlich, weil eisenbahnliche Einflüsse und Ueberlegungen, sowie politische Allüren mit in Betracht gezogen wurden. Der Nationalrath hielt einstimmig zweimal an seinem Beschlusse fest.

Es wird also der Bundesrath, sobald er will und kann, Anlass haben, die Reorganisation seiner Verwaltung und somit auch des Eisenbahndepartements, vor die Rätthe zu bringen.

Es gibt diese Discussion Anlass überhaupt auf das Eisenbahngesetz von 1872 mit einigen Bemerkungen einzutreten, mit dem Wunsche: *Dasselbe sollte unverändert erhalten werden, wie es gegenwärtig zu Recht besteht.*

Es ist ja eine menschliche Schöpfung, welche wie viele andere ihre Mängel hat — Mängel, welche aber hauptsächlich in der Entwicklung des Eisenbahnwesens überhaupt ihren Grund finden. Allein von wenigen schweizerischen Gesetzen kann man, wie von demjenigen über Bau und Betrieb der Eisenbahnen, mit so gutem Grund und voller Berechtigung behaupten, dass es den vorhandenen Verhältnissen angemessen, seine Zwecke bisher voll und ganz erreicht hat und dieselben heute, so gut wie vor 20 Jahren, da es gemacht wurde, noch erreicht.

Man muss das Gesetz nur allseitig vollziehen und ernst darüber wachen, dass es vollzogen wird. Dafür sind die Bundesbehörden zur Stelle.

Für Jedermann, welcher sich über die Entstehung des Gesetzes unterrichten will, wird die Botschaft des Bundesrathes vom 16. Juni 1871 von höchstem Interesse sein. Sie ist unterzeichnet vom damaligen Bundespräsidenten Schenk und es lautet deren Schlussatz folgendermassen:

„Die bisherigen Zustände im Eisenbahnwesen haben bewiesen, dass die Cantonalgewalt für sich allein nicht die nöthige Kraft besitzt, um diesen mächtigen Gesellschaften gegenüber die Rechte des Staates und die Interessen des Publicums vollkräftig zu wahren. Ob die Bundesgewalt in Verbindung mit der Cantongewalt diese Aufgabe besser erfüllen kann und wird, muss erst die Zukunft lehren. Gelingt der Versuch, so wird die Schweiz das ihren Institutionen sonst conforme System der Ueberlassung auch dieser wichtigen Industrie an die Privatthätigkeit aller Wahrscheinlichkeit nach festhalten. Misslingt dagegen der Versuch, so wird ein nächstes Gesetz in dem einzigen Artikel bestehen: „Der Bund übernimmt den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen.““

Die Geschichte seit 1872 lehrt, dass das Gesetz seine Aufgabe erfüllt hat und auch weiter zu erfüllen vermag. Es hat aber zugleich den Uebergang vorbereitet zu dem ein-

zigen Artikel „Der Bund übernimmt den Bau und Betrieb der schweiz. Eisenbahnen.“

Nach dessen Durchführung kann dann auch das Gesetz von 1872 zu Grabe getragen werden. — δ —

Der Tempel zu Brescia.

(Mit einer Lichtdruck-Tafel.)

Kaum eine der römischen Tempelruinen hat sich mit der umgebenden Natur zu einem so reizvollen Bilde vereinigt, wie die Reste des Herkules- oder Jupitertempels unter dem Castell zu Brescia, der auf hohem Treppen- und Terrassenaufbau das einstige Forum beherrschte.

Zwischen Bäumen und Sträuchern, welche zwischen den Marmorplatten des einstigen Stylobates herauswachsen, halb versteckt ragen die Säulen heraus, — keine einzige zur vollen Höhe; aber ihre Basen sind noch alle an Ort und Stelle und zwischen den Säulentrümmern liegen Capitäle, Architrave, reich verzierte Friese, Gesims- und Giebelstücke, während an der Cellamauer die alten Thürgewände noch stehen, sodass es keine Schwierigkeiten bietet, das einstige Bild des Tempels wieder zu reconstruiren.

Er erscheint mit jenem von Triest, über dessen feinen korinthischen Säulen jetzt der Campanile von S. Giusto aufgebaut ist, als eine Ausnahme von der üblichen Tempelform und als ein Beispiel von der Gewandtheit und Freiheit, mit welcher die Römer jeweilen den localen Bedürfnissen entsprechend, die traditionellen Formen umzugestalten wussten, — indem seine Front aus drei Theilen, einem vorspringenden, giebelgekrönten Porticus und zwei flügelartig angebauten Säulenhallen besteht, entsprechend den drei parallel zu einander liegenden Tempelzellen, in welchen jetzt das Museo patrio — vorwiegend Funde aus dieser Stätte und vom Forum, Mosaiken, Terracotten und Bronzen, vor Allem die herrliche Victoria enthaltend — untergebracht ist.

Nach der Inschrift ist der Tempel von Vespasian gegründet (69—79 n. Chr.); indessen scheint mir nur der untere Theil aus dieser relativ frühen Zeit; die Formen des ungewöhnlich hohen Capitäls und der Gliederungen am Gebälke, die alle plastisch verziert sind — der Zahnschnitt unter den Kymatien, die schweren Consolen, die sehr dünne Hängeplatte — weisen in das zweite oder dritte Jahrhundert oder auf die Autorschaft eines dilettirenden provinzialen Künstlers.

Die Dimensionen sind sehr ansehnlich: die Säulen haben einen Durchmesser von 1,17 m^{*}); die Abstände von Mitte zu Mitte sind am Porticus 3,11 m, der mittlere 3,43 m; in den Flügeln 3,40—3,60 m. Die Säulen sind cannellirt, die Canäle unten durch Rundstäbe ausgefüllt (wie im Innern des Pantheons). Die Tiefe der Vorhalle an den Seiten ist 7 m; in der Mitte 13,10 m, sodass diese mit ihrer Breite von 14,80 m einen ganz gewaltigen Vorraum bildet. Die Breite des ganzen Tempels war etwa 40 m, die Höhe von der untern Terrasse bis an die Giebelspitze 20 m; sodass in seiner gesammten Erscheinung — im Gegensatz zu den übrigen römischen Tempeln — das Breitenverhältniss vorwiegt.

Von der untern Terrasse führen 15 Stufen von 20/35 cm zur Säulenhalle; vor den Treppenwangen sind die Standplätze der Altäre wahrnehmbar. Der 3 m hohe Sockel ist sehr schön profilirt und zeigt in der Art des Zusammenfügens der Steine die vorzügliche antike Technik; das Sockelprofil steht auf zwei ringsumlaufenden Stufen von 29/20 cm, Deckgesims und Plinthen der Basen sind aus einem Stück. Die Platten des mittleren Theils haben 32 cm Dicke bei 1,66 m Höhe.

Auf der linken Seite setzt sich der Unterbau im rechten Winkel nach vorne fort und eine dort befindliche combinirte Säulenbase lässt den Anschluss einer kleineren Ordnung vermuthen, wie sie in unserer Reconstruction versucht wurde. — Ob eine ähnliche Fortsetzung auch auf der

*) Winterthurer Stadthaus 1,12 m.

rechten Seite bestanden hat, ist nicht zu constatiren, da das Ende dieses Flügels nicht soweit ausgegraben ist.

Näheres über diese Ruinenreste in „Labus und Saleri, Museo Bresciano illustrato“ und im 16. Band der „Publicationen der Wiener Bauhütte.“ Hans Auer.

Die Deutsche Bauzeitung,

dieses vortrefflich geleitete und angesehene Fachblatt unseres Nachbarlandes, feiert mit der ersten Nummer dieses Jahres das fünfundsingzigjährige Jubiläum seines Bestehens.

Unter der Ueberschrift: „Nach fünfundsingzig Jahren“ entwirft der Chef-Redacteur der Zeitschrift, Herr K. E. O. Fritsch, in einem mit schöner Titel-Vignette begleiteten Hauptartikel, eine gedrängte Uebersicht über die Errungenschaften des Bauwesens in Deutschland während des abgelaufenen Vierteljahrhunderts, sowol auf dem Felde der Architektur als auch auf demjenigen des Ingenieurwesens.

„Wer die kleinlichen und eng begrenzten Zustände, die im Jahre 1866 innerhalb unseres Fachgebietes herrschten, mit den heutigen Verhältnissen vergleicht, der wird — so führt Herr Fritsch aus — freudig des gewaltigen Fortschritts inne werden, der sich nach allen Seiten hin vollzogen hat.“

Auch die persönlichen Verhältnisse der deutschen Architekten und Ingenieure haben sich vortheilhafter gestaltet. Dass dies so gekommen ist, darf zum grossen Theile dem geschlossenen Vorgehen der deutschen Fach-Vereinigungen zugeschrieben werden, welche u. A. durch Regelung des früher stark im Argen liegenden Concurrenzwesens und durch die Normirung des Honorars für bautechnische Leistungen unbestreitbare Erfolge errungen haben.

An diesen Erfolgen — und das verschweigt Herr Fritsch vielleicht in zu grosser Bescheidenheit — hat unseres Erachtens einen *wesentlichen* Antheil die *Deutsche Bauzeitung*, die in unerschrockener Weise stets eingetreten ist für die Interessen der Collegen vom Baufach, die jede Halbheit und jedes unlautere Wesen scharf und rücksichtslos gezeisselt und sich damit — wie es meistens geht — oft schlechten Dank erworben hat.

Möge der Deutschen Bauzeitung vergönnt sein, noch über manches Vierteljahrhundert kräftiger und fruchtbringender Entwicklung Bericht zu erstatten. Ihrem trefflichen Chef-Redacteur entbieten wir an dieser Stelle unsere herzlichsten Glückwünsche!

Miscellanea.

Verwerthung schwedischer Wasserkräfte. Dem Beispiel der schweizerischen Industrie folgend, wird nunmehr auch in dem wasserreichen Schweden an die Verwerthung der Wasserkräfte mittelst electrischer Kraftübertragung gedacht. Namentlich ist es der Trollhättä-Fall in der Nähe von Gothenburg, den man auszubeuten gedenkt. Das Bedürfniss nach Kraft beträgt in Gothenburg etwa 7000 P. S. Die mittelst electrischer Kraftübertragung gewonnene Pferdekraft kommt nun aber nach den angestellten Berechnungen auf etwa 98 Fr. zu stehen, während gegenwärtig grössere dortige Fabriken sich ihre Betriebskraft für 79,30 Fr., mittlere für 106,90 Fr. und das Kleingewerbe für etwa 277,50 Fr. verschaffen können. Die grössern Fabriken werden deshalb von der electrischen Kraftübertragung keinen Gebrauch machen und wird eine solche sich voraussichtlich nur rentiren, wenn zugleich die Installation der electrischen Beleuchtung stattfindet.

Eine ausserordentliche Eisenbahn-Zugsgeschwindigkeit hielt während sieben Stunden ein zwischen New-York und East-Buffalo cursirender Extra-Zug, bestehend aus Locomotive und drei Wagen, ein. Derselbe durchfuhr die 703 km betragende Strecke in 440 Minuten. Werden hievon 15 Minuten für Aufenthalte an verschiedenen Stationen in Abzug gebracht, so ergibt sich eine *mittlere* Zugsgeschwindigkeit von 99,24 oder nahezu 100 km pro Stunde, eine Dauer-Leistung, wie sie noch kaum erreicht worden ist.

Fernsprechwesen in Deutschland. Zur Zeit sind im Gebiete der deutschen Reichspost-Verwaltung 275 Städte mit Fernsprechanlagen versehen, die zusammen 58200 Sprechstellen aufweisen. Berlin allein hat deren 16300, also mehr als ganz Frankreich zusammengenommen,

Hamburg 6200, Dresden 2400, Leipzig 2250. Die Zahl der täglichen Gespräche beträgt im Gesammt 640200, woran Berlin mit 238870 oder mit 14,6 Gesprächen pro einzelne Sprechstelle theilhaftig ist.

Dem Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen gehörten am Schluss des abgelaufenen Jahres 41 deutsche, 21 österreichisch-ungarische, 4 niederländische, 3 belgische, 1 luxemburgische, 1 rumänische und 1 russisch-polnische, zusammen 72 Eisenbahnverwaltungen an, deren gesamtes Netz eine Betriebslänge von 75479 km repräsentirt gegen 74193 km im Vorjahre. Der Zuwachs von 1286 km vertheilt sich zu 70% auf die österreichisch-ungarischen und zu 30% auf die deutschen Verwaltungen.

Die Annoncen-Firma Rudolf Mosse hat bei Anlass ihres bereits erwähnten 25-jährigen Jubiläums eine Stiftung im Betrage von 100000 Mk. für ihre Angestellten begründet und jedem Beamten ihrer in- und ausländischen Filialen ein schön ausgestattetes Portefeuille mit einem Monatsgehalt als Erinnerungszeichen geschenkt.

Preisausschreiben.

Entwurf einer Kraft-Centrale im Ober-Elsass. Die Fortschritte, welche in den letzten Jahren auf dem Gebiete der Kraftübertragung erzielt worden sind, haben den Anlass zu zahlreichen Projecten gegeben, welche sich besonders auf die Verwerthung und Fortleitung natürlicher Wasserkräfte beziehen.

Sowol in Betracht der zu erzielenden Ersparniss als auch der durch die Centralisirung bewirkten Vortheile, scheint jedoch der Nutzen nicht lediglich mittelst Wasserkräften erreichbar zu sein. Die Dampfmaschinen, namentlich durch Anwendung der mehrfachen Expansion, sind derart verbessert worden, dass der Dampfverbrauch pro Stundenpferd bei grösseren Maschinen in der Praxis nur noch 5—6 kg beträgt. Nun kann man aber für den mittleren Dampfverbrauch sämmtlicher Maschinen eines gewerblichen Ortes wie Mülhausen etwa 10 kg annehmen.

Die Ergebnisse der bis jetzt veranstalteten Kraftübertragungsversuche scheinen daher eine Ersparniss aus der Anlage eines Dampf-Central-Motors zu ermöglichen.

Die Industrielle Gesellschaft, welche die Forschungen auf dem Gebiete der Centralisation im Allgemeinen, sowol der Dampf- als auch der Wasser-Motoren, fördern möchte, bietet eine Ehrenmedaille und eine Summe von 2000 M. an für die beste, diese Frage betreffende Abhandlung, in Anwendung auf einen industriellen Ort des Ober-Elsasses.

Dieser Abhandlung muss ein möglichst ausführlicher Entwurf beigefügt sein; derselbe soll in die Einzelheiten der Construction der Motoren und der Vertheilung der Kraft eingehen, ferner die voraussichtlichen Ausgaben mit aller Genauigkeit veranschlagen und den Kostenpreis des Stundenpferdes durch das neue Vertheilungssystem im Vergleich zu den jetzigen Motoren aufstellen. Der Entwurf soll sich auf Erfahrungen stützen, die mittelst angewandter oder in Anwendung gewesener Anlagen gemacht worden sind. Es kann nur ein Theil des betreffenden Industrie-Ortes in Betracht genommen werden, die Anlage muss aber die Vertheilung von wenigstens 5000 P.S. vorsehen.

NB. Die durch sämmtliche Maschinen Mülhausens und der Umgegend gelieferte Kraft beträgt etwa 20000 P.S.

Für den Verwaltungsrath
der Industriellen Gesellschaft,
Der Präsident,
August Dollfus.

Mülhausen (Elsass), im December 1891.

Allgemeine Bedingungen, welche die Bewerber zu erfüllen haben.

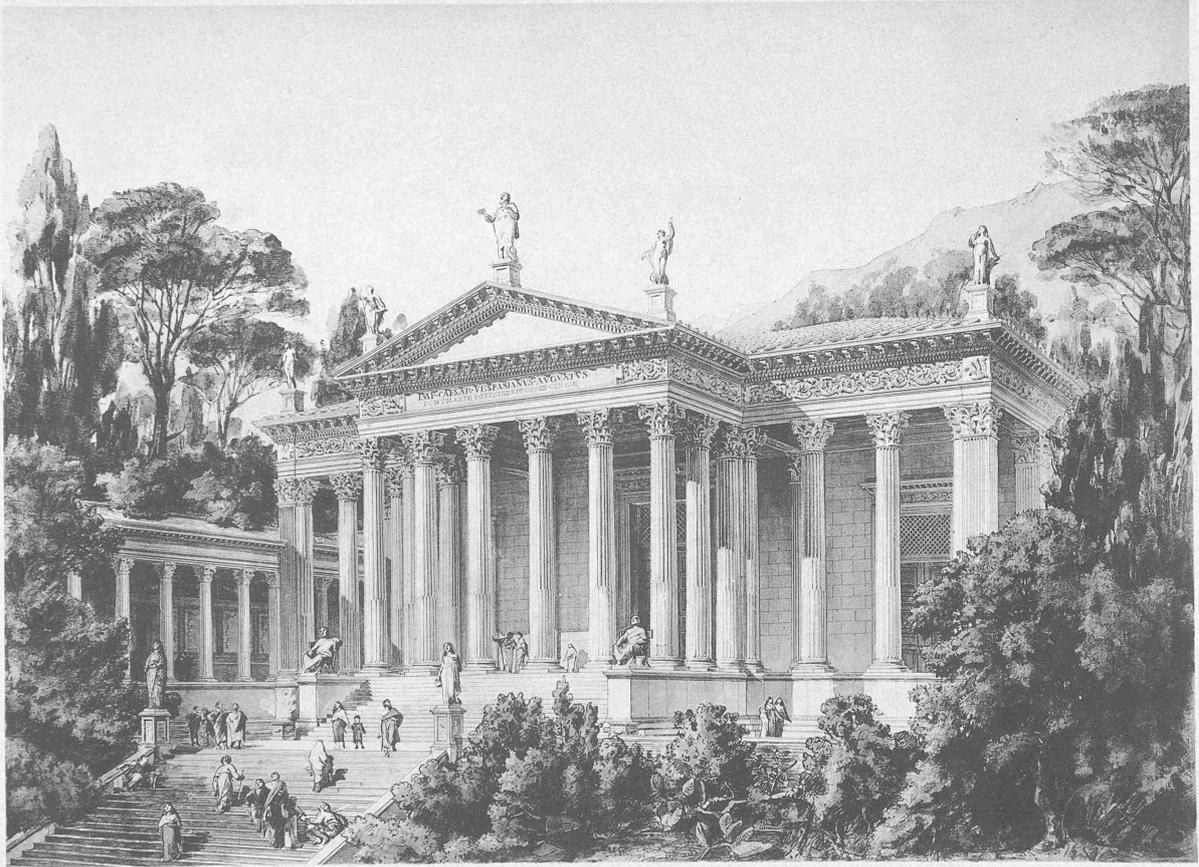
Auszug aus dem Preisprogramm
der Industriellen Gesellschaft von Mülhausen.

Ausländer wie Inländer sind zur Preisbewerbung zugelassen. Die Mitglieder des Verwaltungsrathes und des Ausschusses der Industriellen Gesellschaft sind allein ausgeschlossen.

Die Denkschriften, Zeichnungen, Belege und Muster sind durch ein vom Verfasser gewähltes Motto zu bezeichnen und *vor dem 15. Mai 1892* franco an den Präsidenten der Industriellen Gesellschaft zu senden, sammt einem versiegelten Couvert, in dem der genaue Name und die Adresse des Bewerbers angegeben sind.

Die Gesellschaft wird nur von den Namen derjenigen Bewerber Kenntniss nehmen, deren Arbeiten belohnt wurden; sie behält sich jedoch das Recht vor, das versiegelte Couvert dennoch zu öffnen, falls mehr Auskunft bei dem Verfasser eingeholt werden müsste.

Die Theilnahme an einer Preisbewerbung schliesst für den Bewerber die Verpflichtung in sich, die Entscheidung der Gesellschaft als



Tempel zu Brescia.

Aufgenommen und reconstruit von Hans Auer.

Photographie der Originalzeichnung von Prof. Hans Auer in Bern.

177, ZÜRICH & FORER - ZÜRICH.

Lichtdruck von Brunner & Hauser in Zürich.