Zeitschrift: Zeitschrift über das gesamte Bauwesen
Band: 4 (1840)
Heft: 4

Artikel: Erinnerung an eine Reise von Zürich nach Italien im Frühjahr 1839
Autor: Sulzberger
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-2359

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: 08.10.2025

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

dem Zudrange der Luft über dem Roste begegnet werden. Im Falle sich auch die Flamme im Ofen nicht gleichförmig vertheilt, so können die Rauchabzugs-Kanäle dergestalt verkleinert oder verschlossen werden, daß dadurch das gleichförmigste Ausbrennen des Ofens bewerkstelligt wird. Das Vollfeuer dauert höchstens einen Tag oder 24 Stunden; nach diesem Zeitpunkte sind zur Abkühlung 3 bis 4 Tage nöthig; auch kann, wenn es vorgezogen wird, dieselbe beliebig bis auf 8 Tage verlängert werden.

Zieht man zwischen der alten, schleppenden, ungewissen Einrichtung und dieser neuen, vortrefflichen Erfindung eine Parallele, so stellt sich deutlich und erfreulich heraus, daß bei den alten Oefen, bei gleichem Einsatze, der seitherige Verbrauch circa 7—9 Klafter Tannenholz, das Räuchern circa drei Tage, das Vollfeuer $1^1/_2$ Tag, folglich im Ganzen, vom Eintragen bis zum Austragen, circa drei Wochen erforderte, während bei den neuern Oefen zum Eintragen, Brennen, Abkühlen und Austragen im Durchschnitt nur 10 Tage nöthig sind.

Von allen mir bisher bekannten Verbesserungen und neuen Einrichtungen ist mir noch keine vorgekommen, welche eine solche außerordentliche Holzersparniß, wie diese, nachweisen könnte. Früher wurden allerdings hier und da Ziegelöfen mit geschlossenen Gewölben, sowie auch mit metallenen Rosten benutzt; sie haben aber wegen der unzweckmäßigen Rauchabführung, und der fehlerhaften Holzeinrichtung, nicht befriedigt und wenig oder gar keinen Anklang und Eingang gefunden. —

Die hier angegebene Einrichtung eines Ziegel- und Kalkofens war bisher nirgends bekannt und gebraucht, weßhalb sie auch durch ein königliches Patent als eine neue Erfindung erklärt wurde. Deßwegen wird diese neue Einrichtung, welcher es an gediegener Probe und bestätigender Erfahrung nicht fehlt, den größten Beifall aller Sachverständigen erhalten und ihrer Nützlichkeit wegen die allgemeinste Verbreitung in unserm Vaterlande verdienen.

Erinnerungen an eine Reise von Zürich nach Italien im Frühjahr 1839.

(Vom Ober-Ingenieur Herrn Sulzberger in Frauenfeld.)

Von den freundlichen Ufern des Züricher See's trennt man sich unter allen Umständen ungern, selbst wenn man die schöne Reise nach Italien vor sich hat, und auch die Phantasie mit freundlichen Bildern der Natur und Kunst dieses herrlichen Landes angefüllt ist. Indessen man scheidet, und nach wenigen Stunden ist man schon in Wallenstadt angekommen. Auf dem Wege von da bis Ragatz trifft man viele Holz- und Waaren-Fuhren an, und fragt sich billig, wie es komme, daß die von der Natur so leicht möglich gemachte Verbindung des Wallensee's mit dem Rhein durch einen Schiffahrts-Kanal nicht endlich ernstlich zur Sprache gebracht werde? Wie kommt es überhaupt, daß die Schweizer, welche in manchen gewerblichen und commerziellen Beziehungen gegen andere Länder nicht so sehr zurück sind, alle Wasser-Communicationen fast ganz vernachlässigen? Während Frankreich, Deutschland und Oberitalien in allen Richtungen mit die-

sen wohlfeilsten aller Transportmittel durchschnitten sind, entbehren wir derselben ganz und befinden uns daher in nicht unbedeutendem Nachtheil gegen jene Länder. So kommt es denn auch, daß in Bünden das Holz bis vor wenigen Jahren in zahllosen Stämmen werthlos verfault, dagegen in dem so nahen Zürich an den Seeufern und in Glarus zu übertrieben hohen Preisen bezahlt werden muß. Wie sehr wünschenswerth wäre daher nur schon aus diesem einzigen der vielen vorhandenen Gründe der Bau eines Schiffahrts-Canals aus dem Wallensee bis an den Rhein, um so, wenigstens für den Holz-Transport aus den äußersten Verzweigungen des Gebietes des Rheins, eine ununterbrochene Wasser-Communication mit dem Züricher See und der Limmat zu haben!

Bei diesem Anlaß will ich noch darauf aufmerksam machen, wie wenig technische Schwierigkeiten ein selbst für Dampfschiffe gangbarer Kanal hätte, der sich von der Gegend von Ragatz durch das Rheinthal nach dem Bodensee hinziehen, und auf diese Weise den Züricher See mit dem Bodensee verbinden würde. Ich halte meinerseits — aus Gründen, welche hier anzuführen zu weitläufig wäre — die Herstellung einer solchen neuen Wasserstraße für eine der wichtigsten staatswirthschaftlichen Aufgaben der Regierungen von Zürich, St. Gallen, Graubünden und Glarus. — „Nivigable canals are among the greatest of all improvements", sagt der große Oekonom Smith, und es ist dieß immer noch eine Wahrheit. Wie viele ähnliche Verhältnisse finden sich vielleicht in andern Theilen unsers kleinen Vaterlandes! Während anderwärts um ein kleines Geld der Austausch von Producten aller Art auf hunderte von Stunden durch Schiffahrts-Kanäle möglich gemacht ist, haben wir, wie gesagt, dieses Communicationsmittel ganz in Vergessenheit kommen lassen, und es ist mir nicht bekannt, daß ein solches Projekt in der östlichen Schweiz auch nur zum Untersuch oder zur Sprache gekommen wäre; es bleibt ja selbst der herrliche Rhein von Schaffhausen bis Basel fast ganz verödet, bloß weil man noch nicht einmal so weit gekommen ist, die zwei Naturhindernisse bei Schaffhausen und Laufenburg durch Kunst zu überwinden und zu beseitigen.

Auf meiner Durchreise von Wallenstadt nach Chur hörte ich auch viel davon sprechen, daß unser Freund La Nicca ein vollständiges Projekt für eine Eisenbahn-Anlage von Wallenstadt bis Chur bearbeitet habe, zweifle aber meinerseits daran, daß eine solche kleine Eisenbahn-Parzelle unter den obwaltenden Verkehrs-Verhältnissen große Convenienz darbieten werde.

Von Chur aus nach Italien ist die sogenannte obere Straße noch unvollendet und nicht im Betriebe, und ich mußte daher noch die überall bekannte Splügener Straße einschlagen.

In der Via mala hat La Nicca eine Marmor-Brücke aus einem mächtigen Bogen von etwa 80 Fuß Oeffnung gebaut. Die Ausführung ist in jeder technischen Hinsicht musterhaft, und dieß große Bauwerk wird in Jahrhunderten noch eine Zierde der wilden Gegend und ein Zeuge seyn für den Gemeinsinn des Landes und die Kunst des Erbauers. Sowohl auf der Nord- als Süd-Seite des eigentlichen Splügener Berges sind lange Strecken der Straße abgeändert, was zum Theil in Folge früherer Zerstörungen, zum Theil in Folge der gemachten Erfahrungen über die Lauinen-Züge nothwendig wurde.

Die bekannte Straße von Cleven nach Lecco, längs dem Comersee, welche sowohl hinsichtlich der Vollkommenheit ihrer technischen Ausführung, als auch hinsichtlich der Schönheiten, mit welchen die Natur sie und ihre Umgebungen geziert hat, höchst beachtenswerth ist, wird immerwährend mit einer musterhaften Sorgfalt, ja sagar mit Luxus unterhalten; man sieht nirgends

Staub, noch weniger Geleise, sondern eine aus klein geschlagenen Alpen-Kalksteinen gebildete, durchaus ebene, harte Oberfläche, auf welcher die Wagen mit einer Leichtigkeit dahingleiten, die wirklich zu bewundern ist und an die Eisenbahnen erinnert. Was übrigens auf dieser Straße besonders angenehm in die Augen fällt, das sind die wirklich zierlichen Rundungen der Straße und Brustmauern längs den steilen, alle Augenblicke aus- und einbiegenden Ufern; dagegen kommen an mehrern Stellen, besonders in der Nähe von Lecco, Widersteigungen, angeblich aus militärischen Gründen, vor, welche ein wahrer Gräuel für die neuere Straßenbaukunst sind.

Von Lecco nach Mailand fährt man über Monza, eine Stadt von etwa 15000 Einwohnern, in deren Nähe das von dem Vicekönig der Lombardei bewohnte Residenz-Schloß sich befindet.

In Monza sah ich die Erdarbeiten für die Eisenbahn nach Mailand, von meinem Freunde, dem Ingenieur Sarti, geleitet; diese Arbeiten sind so weit vorgerückt, daß die Bahn bis zum Mai des künftigen Jahres fahrbar seyn wird. Wahrscheinlich werde ich später die Details dieser Bahn-Construction dem Baujournal mittheilen, was für uns um so eher von Intresse seyn kann, da die Verhältnisse der Mailand-Monza-Eisenbahn viele Aehnlichkeit mit derjenigen von Zürich nach Baden haben. Es scheint mir, daß solche kleine Eisenbahnen, die keine Flußübergänge, keine Tunnels, überhaupt keine außerordentlichen technischen Schwierigkeiten haben, wohl die beste Rente der darauf verwendeten Capitalien geben.

In Mailand beschäftigt man sich im Allgemeinen mit Verschönerung der Stadt, besonders des Corso di Porta orientale. Bald soll auch der Bau einer prachtvollen Kirche am Corso de Servi, nicht weit vom Dome, dann der einer großen Dogana, wofür vier Millionen Lire ausgesetzt sind, beginnen. Bekanntlich ist das Gassen-Pflaster von Mailand das schönste, welches man sehen kann; selbst bis in die kleinsten Gäßchen werden nunmehr überall massive Granit-Geleise für Wagen und Fußgänger angelegt, und alles Regenwasser, wo es nicht schon der Fall war, wird unterirdisch abgeleitet. Die Ordnung und Reinlichkeit, ja Pracht, welche bei allen öffentlichen und städtischen Anstalten in Mailand vorherrscht, ist immer mehr im Zunehmen. Ich habe oben von dem Bau der neuen Dogana gesprochen; das Bedürfniß für eine solche zeigt sich um so deutlicher, als Handel und Industrie in der Lombardei auf eine wirklich außerordentliche Weise in Schwung gekommen sind. Dieses Land befindet sich überhaupt gegenwärtig in dem Zustande einer sehr lebhaften industriellen Entwickelung, wie kein anderer Theil von Italien. Das Vorhandenseyn einer sichern und weisen Regierung mit einem bestimmten, zum Voraus bekannten System, trägt hierzu wohl nicht wenig bei, und ist die unentbehrliche Basis, auf welche sich industrielle Unternehmungen mit Zutrauen sollen stützen können. Es ist bekannt, wie die Lombardei eine Menge schöner und reichhaltiger Wasserkräfte besitzt, wie sie von Straßen und Schiffahrts-Kanälen durchschnitten wird, und daher der Industrie ihre ersten Hülfsmittel in einem Grade von Vollkommenheit anbietet, wie wenig andere Länder von Europa. Baumwollen-Spinnereien, Webereien und Druckereien finden sich daher schon jetzt am Langen-See, an der Olona, in Bergamo und anderwärts. Auch das Spinnen der rohen Seide und die Verfertigung der Tramen und Organzini geschieht in stets verbesserter Weise. *) Endlich ist auch eine kleine Maschinenwerkstatt von zwei Schweizern in

*) Ich sah außerhalb der Porta Ticinese eine sehr ingeniöse Einrichtung neuer Erfindung für Organzini.
Anmerk. des Verf.

Mailand eingerichtet worden. Die Einrichtung und der Betrieb der vorhandenen Baumwoll-Gewerbe, im Spinn-, Weber- und Druck-Fach, hat fast ganz durch Schweizer Statt gefunden, und wir müssen daher die unangenehme Wahrnehmung machen, daß wir selbst auch in dieser Richtung unsern Hauptindustrie-Zweig immer mehr expatrisiren. Allein außerdem scheint die Lombardei noch in einem neuen Industriezweige, nämlich in der Flachsspinnerei, der Schweiz voraus eilen zu wollen; zu der Zeit, als ich mich in Mailand befand, waren nicht weniger als drei Constructoren für Flachsspinnereien anwesend, nämlich unser schweizerische Cockerill, Herr Albert Escher, dann der nicht minder geschäftsgewandte Herr Specker vom Haus Weniger und Comp. in St. Gallen und endlich der Agent eines belgischen oder französischen Constructions-Hauses. Mehrere große Projekte wurden damals auf die Bahn gebracht, Actien unterzeichnet u. s. w. und wohl wird das eine oder andere dieser Projecte seitdem in Ausführung gekommen seyn.

Die mechanische Flachs- und Hanfspinnerei scheint bei der großen Production dieser Stoffe in der Lombardei, im Venetianischen und bis hinab nach Bologna den Landesverhältnissen viel angemessener und zuträglicher zu seyn als die Baumwoll-Industrie; nun frage ich, ob es nicht gut wäre, wenn auch unsere schweizerischen Fabrikanten bei dem sicherlich immer häufiger und ausdauernder werdenden Crisen in dem Baumwollenfach ihre Aufmerksamkeit auch theilweise der Flachsspinnerei zuwenden würden? In der Schweiz haben wir auffallender Weise bis jetzt nur eine einzige kleine Flachsspinnerei, die von Herrn R. Kappeller in Frauenfeld, während doch die Leinwand, wozu wir die Rohstoffe selbst pflanzen könnten, überall, sowohl in Hinsicht auf Annehmlichkeit als Solidität, den Vorzug vor der Baumwolle erhielte, wenn es gelingen wollte, solche Einrichtungen zu treffen, die es möglich machten, die Leinwand-Preise auf einen weit billigern Fuß zu stellen, als bis anhin.

Eine andere wichtige Unternehmung in der Lombardei ist dagegen, wie es scheint, fast ganz eingeschlafen, nämlich die Eisenbahn von Mailand nach Venedig. Ich weiß nicht, wie lange dieser Schlaf dauern wird, doch das glaube ich, daß, so schön und lobenswerth auch die Unternehmung ist, sich doch in diesem Lande einer Gesellschaft ein solches Meer von Schwierigkeiten bei der Ausführung entgegenstellen werde, daß deren Ueberwindung übermäßige und nicht voraus zu berechnende Unkosten verursachen möchte.

Von dem herrlichen Mailänder Dom und den vielen andern schönen Bauwerken in Mailand brauche ich nicht zu erzählen, da alles schon hundertfältig und besser beschrieben wurde, als ich es kann; ich miethe mir daher einen Veturino und kutschire mit diesem auf der anfänglich wenigstens 50 Fuß breiten Straße zwischen den um die Stadt Mailand herumstreifenden Räubern hindurch nach Ludi und Piacenza, dem gepriesenen schönen Italien entgegen. Diese Tour bis Piacenza ist jedoch, man verzeihe uns, eine der allerlangweiligsten, die es geben kann. Es braucht die Lebhaftigkeit einer italienischen Phantasie dazu, um mitten in einem ebenen Lande, so unerschöpflich mannigfaltige Biegungen mit einer Straße zu machen, wie dieß auf derjenigen von Mailand nach Piacenza der Fall ist. Dieß ist aber für einen Ingenieur, besonders bei dichtem Staub und drückender Sonnenhitze, doppelt peinigend, wenn, wie hier, auf jeder Seite eine durchaus ununterbrochene Reihe von hohen Weiden, Gebüsch und Bäumen jede Aussicht von der Straße aus rein unmöglich macht. Piacenza liegt dagegen sehr freundlich in einer offenen schönen Gegend, am Po. Die Schiffsbrücke, welche hier über diesen Fluß führt, ist er-

bärmlich construirt, wirklich so, als ob alle Holzarbeit von ungeübten Bauern gemacht wäre. Ich erinnere mich auch, in dieser kleinen Stadt zwei schöne Reiter-Statuen von Bronze vor einem alten Rathhause gesehen, und Abends im Theater eine Sängerin gehört zu haben, welche eine Kraft und eine natürliche Schönheit der Stimme hatte, wie man sie nur bei der eigenthümlichen soliden Construction der italienischen Stimmkasten, wenn ich mich eines etwas derben Ausdruckes bedienen darf, antreffen kann. — Die Natur hat, scheint mir, die Italiener, besonders die Frauen, abgesehen von der größern Lebhaftigkeit ihrer Phantasie und dem bessern Musiksinn, mit vorzüglichern körperlichen Organen für die Stimmbildung ausgerüstet, als andere Nationen.

Von Piacenza an bis Parma wird die Straße wieder viel angenehmer; sie zieht sich in schönen geraden Zügen durch das fruchtbare Land hin; überall in den kleinen Städten und Ortschaften sieht man Spuren von Verbesserungen; die wenigen mittelalterlichen Ringmauern und Thore, welche noch umher stehen, müssen einem erleichterten Verkehre auch hier zu Lande Platz machen. — Auf der rechten Seite der Straße hin genießt man eine wirklich herrliche Aussicht auf die Apenninen, deren Gipfel ich noch Ende Mai mit Schnee bedeckt sah; eine fruchtbare Ebene, die Thalfläche des Po, zieht sich bis zum Fuße der Gebirge hin und ist mit Ortschaften und zahllosen Bäumen bedeckt, welche letztere mit Reben-Guirlanden zierlich verbunden sind. Diese Bäume sind meistens Ulmen, welche außer der Holzproduction ganz vorzüglich zum Zweck haben, die Reben und ihre Guirlanden wie Pfosten zu tragen; sie werden daher, um der Vegetation der Rebe durch zu vielen Schatten nicht nachtheilig zu werden, als Kopfholz benutzt, das heißt, auf einer Höhe von 12 bis 15 Fuß wird der Hauptstamm sowie die Aeste abgeschnitten, wie dieß bei den Weiden in Deutschland und der Schweiz hie nun da geschieht. Das häufige Abschneiden der Aeste gibt diesen Bäumen ein verstümmeltes schlechtes Aussehen. Ueberhaupt bietet die Baum- und Wald-Kultur in Mittel-Italien dem Reisenden nicht jene schönen und üppigen Gruppen, wie in Deutschland dar. Man sieht im Mai nichts, als die künstlich entästeten Ulmen, die entblätterten Maulbeerbäume und hier und da die Oliven mit ihrem schwächlichen Wuchs und mit ihrem matten, blassen Grün. — Weiter unten in Italien hingegen, bei Terni, dann vorzüglich auf den Albaner und Sabiner Gebirgen, trifft man Pinien, immergrüne Eichen und Kastanien in Gruppen und Wäldern vereinigt, so schön und in so üppiger Vegetation, wie man es kaum irgend anderswo sehen kann. Einzeln nur steht dagegen die dunkle Cipresse, wovon man die erste in Cleven zunächst der Post sieht. Von Palmen kam mir nur eine zu Gesicht, im Garten des Klosters St. Paolo zu Rom; diese ist ungefähr fünfzig Fuß hoch und soll die schönste Palme von ganz Italien seyn. — Doch kehren wir auf unsere Straße von Piacenza nach Parma zurück; die Apenninen, die man in weiter Ferne immer zur Rechten sieht, erheben sich dem Anschein nach 5 bis 6000 Fuß über das Meer, und also sind einzelne Spitzen fast so hoch wie unser Säntis. Von den Abhängen dieser Gebirge herkommend, sieht man auf der Straße von Piacenza nach Parma vier große Wildbäche oder eigentlich Flüsse, welche dem Po zuströmen; sie heißen, wenn mich mein Gedächtniß nicht täuscht: Trebia, Nure, Fiorenziale und Taro, und bewegen sich in ungeregeltem Lauf durch die weite Fläche hin. — Richtung und Breite werden durch keine festen Ufer begrenzt, so daß diese Flüsse alle, mitten in der fruchtbaren Ebene, ein häßliches Bild wüster Zerstörungen und Unordnungen gewähren, ungefähr so, wie der Rhein im Domleschgerthale vor noch kurzer Zeit, ehe der bündnerische Flüssebändiger ihm die ersten

Ketten anlegte. — Ueber drei dieser Flüsse wurden, wenn ich nicht irre, schon zur Zeit der französischen Regierung steinerne Brücken gebaut, seitdem aber, nämlich vom Jahr 1815 bis 1819, wurde auch über den wilden Tarno eine steinerne Brücke gebaut, welche die größte ist, die ich je gesehen habe. — Sie ist ganz, also auch die Gesichtsseiten, von Ziegelsteinen gebaut; hat eine Breite von 30 Fuß und enthält 20 gewölbte Bogen, wovon jeder nicht weniger als 84 bis 85 Fuß lichte Oeffnung haben wird. Zur Zeit, als ich die Brücke sah, hatte das große Flußbett des Tarno, wie man dieß in Italien im Sommer auch bei andern Flüssen so häufig wahrnimmt, fast gar kein Wasser, allein der Regen ist hier zu Lande selten, aber er kann auch dann so sehr in Strömen herabfallen, daß z. B. bei dieser Brücke nicht nur die Fahrbahn circa 25 Fuß hoch über dem Spiegel des kleinen Wassers angelegt wurde, sondern auch noch senkrecht über den Pfeilern cilinderförmige Wasserdurchlässe von 20 Fuß lichter Oeffnung zwischen je zwei Bogen construirt wurden, was bei außerordentlichen Fällen das Abflußvermögen sehr vermehrt. Die Ein- und Ausgänge der Brücke sind durch vier große Treppen, jede von 38 Stufen geziert, welche in den Fluß hinabführen, dann aber vorzüglich durch 4 Statuen, die Götter der vier größten Flüsse des Herzogthumes Parma darstellend. —

Die Stadt Parma selbst bietet, so viel ich in den wenigen Stunden meines dortigen Aufenthalts sehen konnte, in Hinsicht auf Bauwerke und Industrie wenig Erhebliches dar. — Der Palast von „Sua Majesta" ist ein Chaos von Flügeln und Anhängseln ohne irgend einen Charakter; ein einziges Stück davon hat eine zierliche Façade. Ueberhaupt sind die italienischen Fürsten, welche vom österreichischen Hause abstammen, in Mailand, Parma, Modena, Toscana überall gleich einfach und sparsam, und daher wenig prunkliebend; sie haben an ihren Wohnungen oder Palästen seit einer langen Reihe von Jahren nichts geändert, sondern begnügen sich mit dem, was vorhanden ist, während die deutschen Fürsten es nicht selten verschmähen, in den Wohnungen ihrer Väter zu hausen, und jeder wenigstens einige neue Lust- und Jagdschlösser haben will. Die italienischen Fürsten und vornehmen Adeligen hingegen setzen einen Stolz darauf, in recht alten, selbst verwitterten Palästen zu wohnen, und darin, weder an dem Innern, noch viel weniger an dem Aeußern auch nur das Mindeste zu repariren; das Alter der Häuser soll das Alter der Familien beurkunden. In Mailand sah ich, wie bei der Kaiser-Krönung der Graf Anoni die Wohnung seines ersten Verwalters aufs Schönste repariren ließ, während sein eigener alter Palast schwarz und, obschon von der Zeit sehr zernagt und angegriffen, doch unberührt blieb, so in Florenz und Rom. — Die höchste Zierde und worauf man den größten Werth legt, ist das Alter der Paläste; man sieht daher an allen denselben, an den Palästen Pitti, Strozzi, Capponi, in Florenz, der Barbarini, Braschi, Colonna und andern in Rom, keine Spur von Ausbesserung ihres Aeußern, ja sie sehen mit einiger Geringschätzung auf den neuen, zierlich feinen Mitbruder, den Palast von Tortonia und andere Neulinge herab.

Die Reise von Parma über Modena bis hinab nach Bologna, hat den nämlichen Charakter, wie weiter oben von Piacenza nach Parma; rechts hat man den schönen Anblick der Apenninen in allmälig abnehmender Entfernung, links den unübersehbaren Thalgrund des Po-Flusses. — Die aus Waizen- und Maisfeldern und fruchtbaren Wiesen bestehenden Fluren sind auch hier aufs Sorgfältigste angebaut, wirklich mit einem Fleiße und mit einer Kunst muß ich beifügen, wie ich dieß, außer Italien, nirgends gesehen habe. Die Furchen der Felder, auf welchen der Mais linienweise gepflanzt wird, sind von unabsehbarer Länge, von mehreren tausend Fußen,

mit einer Genauigkeit in schnurgerader Richtung ausgeführt, wie wenn bei jeder Furche eine Aussteckung durch einen Ingenieur Statt gefunden hätte. Es scheint, daß die Landleute ihren Stolz darauf setzen, die Feldarbeiten mit solcher auffallender Genauigkeit und Ordnung auszuführen. — Auch erzeugt das Land alle Producte im Ueberfluß, Waizen, Mais, Reis, Wein, Seide, eine Menge Baumfrüchte, besonders gute Kirschen, aller Arten in unsäglicher Menge. — Der Wein ist meistens von dunkelrother Farbe, aber sehr süß, und daher nicht nach Jedermannes Geschmack. Recht angenehmen weißen Wein trank ich in Castelfranco; der Preis 5 Bajocci, etwa 8 Kreuzer, die Maaß von 2 Litres.

So wie in der Lombardei, so auch in den Herzogthümern Parma und Modena, ist das Grundeigenthum in den Händen der Corporationen, der Geistlichkeit, der Spitäler und der großen Familien, welche sofort ihr Land in Abtheilungen von ganzen Gütern an reiche Pächter vermiethen, welche solches wieder pachtweise in zweite Hände übergeben; häufig kommt es aber auch noch in dritte Hände, ebenfalls miethsweise. — Der gemeine Mann oder der eigentliche Arbeiter kommt bei dieser Einrichtung ziemlich schlecht weg, da die Zwischenpersonen zwischen ihm und der Herrschaft alle gewinnen und den Herrn spielen möchten, ohne selbst zu arbeiten; jener muß daher sich harte Arbeit und ziemlich geringe Bezahlung gefallen lassen. — Ein ganz tüchtiger Arbeiter hat im Sommer, wo er von Morgen früh halb 5 bis 12 Uhr, dann von 1 Uhr bis in die Nacht streng in beständiger Gegenwart eines Auffehers arbeiten muß, 21 Kreuzer (14 Bajocci) Tagelohn ohne alle Kost, oder die Hälfte Lohn mit der Kost; diese besteht in drei Mahlzeiten: Morgen, Mittag und Abend, jedes Mal Polenta und Brot mit Wein, Mittags nicht selten Reissuppe, was für das Beste gehalten wird. — Sowohl diese Uebelstände, als auch der Leichtsinn der arbeitenden Klasse, welche keinen Sinn für Sparsamkeit hat, sind Schuld daß diese ziemlich schlimm daran ist; dessen ungeachtet sieht man wenig Bettler, ja von der arbeitsfähigen Klasse gar keine. — Alles, was sich auf Landwirthschaft in diesen Gegenden bezieht, hat ein sehr gutes Aussehen; Pflüge, Wagen, Ställe und Alles zeugt von Wohlhabenheit, Pferde sieht man nicht für landwirthschaftliche Verrichtungen angewendet, sondern nur Ochsen; dagegen sieht man häufig herumreisende Landleute mit einem Pferde an ihren Sedien mit großer Schnelligkeit herumfahren. Eine Sedia ist eine Art kleiner Cabriolets mit zwei Rädern, auf deren Achse zwei Pfosten aufgestellt sind, die einen halbrunden Sitz tragen, welcher so klein ist, daß er durchaus nicht mehr Raum enthält, als um eine Person zu logiren; nicht selten reisen aber auch zwei Personen damit, ein junger Mann und ein Mädchen, und da bleibt also kein anderes Mittel, als der Mann setzt sich zuerst hin und das Mädchen placirt sich vorn auf seinen Schooß, oder auch umgekehrt setzt das Mädchen sich zuerst hin, und der Mann auf ihren Schooß, wobei sie immer hübsch Sorge trägt, daß er nicht herunter fällt. Die Bauernwagen, besonders in der Gegend von Bologna, sind mit vielem Luxus ausgeführt, indem messingene Verzierungen und hölzernes Schnitzwerk nicht fehlen dürfen. Die Wagenräder sind recht fleißig construirt, aber von kleinerem Durchmesser, was in Hinsicht auf die mechanische Wirkung der Zugkraft sehr nachtheilig ist. Ich sah in der Umgegend von Mailand häufig mit einem alten elenden Pferde in einem einspännigen Karren mit zwei Rädern von vielleicht sieben Fuß Durchmesser, einen Cubik-Meter Kies per Pferd transportiren; in der Gegend von Parma und Modena bringt man mit zwei Ochsen kaum einen solchen auf ebener Straße fort. Bei diesem Anlaß will ich überhaupt auf die ungemein großen, mechanischen Vortheile aufmerksam machen, welche für

ebene Straßen die Karren haben, welche auf 2 Rädern von 7 bis 8 Fuß Durchmesser sich bewegen, und von Pferden gezogen werden, welche in gerader Richtung vor der Last eines hinter dem andern vorgespannt werden. Man hat solche zweirädige Wagen bekanntlich in Frankreich, vorzüglich aber auf den Straßen der Lombardei nach Venedig häufig mit 5 bis 6 Pferden bespannt. In diesen Ländern wird berechnet, daß ein Pferd bei solcher Bespannung und Räder-Einrichtung auf ebener, trockener Straße 36 bis 40 Centner netto ziehe, während man bei unsern vierrädrigen Wagen und auf unsern Straßen kaum die Hälfte rechnen darf. Wahr ist indessen, daß An- und Absteigungen, selbst ohne gerade steil zu seyn, weit schwieriger mit zweirädrigen Karren zu befahren sind, als mit vierrädrigen; deßwegen könnten aber doch die erstern in tausend Fällen auch bei uns angewendet werden, z. B. bei Straßenplanirungen, wo große und entfernte Erdtransporte vorkommen, bei Bekiesungen und Material-Transporten auf ebenen Stellen, in den Thälern, überhaupt auch für Waaren-Transporte u. s. w. Nach meiner Ansicht könnte wohl durch Anwendung solcher zweirädriger Karren für die angeführten Fälle eine Ersparung der Zugkraft bis auf einen Drittheil erzielt werden. —

Ehe wir diese Gegenden verlassen, muß ich noch eines Umstandes erwähnen, der mir angenehm auffiel: es ist die außerordentliche Reinlichkeit und Sorgfalt, mit der die Ochsen gehalten werden. Man sieht auch nicht die geringste Spur von Unreinigkeit an ihnen; sie werden nicht nur trocken gereinigt, sondern auch alltäglich weit fleißiger gekämmt und gewaschen (man verzeihe mir die Vergleichung) als die Weiber und Kinder. Der Ochse ist der Liebling des Bauers, er spannt ihn daher auch mit Sorgfalt ein, entweder in Doppelkähle, wo er den Kopf frei hat, oder in Joche, welche von einer Deichsel in der Kopfhöhe getragen werden. Die Bespannung geschieht jedoch so, daß der Kopf nicht hart an dem Joche anliegt, sondern ½ Fuß davon absteht, indem mittelst Riemen dasselbe nachgezogen wird. — Ist eingespannt, so tritt der Bauer mit einem langen, ganz dünnen Stabe vor die Ochsen hin und geht ihnen voran, und diese folgen ihm nach. Diese Thiere haben auf die Weise alle ein sehr gedeihliches Aussehen.

Ehe ich Bologna erreichte, hatte ich in Castelfranco noch den Genuß eines schönen Naturschauspiels in einem Grade, wie ich solches sonst nirgends sah. An einem schönen Maiabende war die Luft ungemein elektrisch, es blitzte auf allen Seiten durch das Gewölk, mit dem der Himmel sich bedeckt hatte; die Luft war warm und still. Sobald die Nacht eingetreten war, zeigten sich hier und da in den Gräsern der nahen Wiesen hellglänzende, bewegliche Punkte mit dem Feuer eines Brillanten. In kurzer Zeit vermehrte sich das Aufblitzen in dem Grase immer mehr und mehr, und bald waren die Wiesen, so weit das Auge reichte, wie mit einem hellglänzenden Feuer überzogen. Es waren nämlich Lucenelli, fliegende Zündwürmchen, in einer solchen Masse, daß auf jeden Quadratfuß in jeder Minute sich wenigstens sechs solcher fliegenden Brillanten in Bewegung setzten, und so das blitzende, feurige Bild hervorbrachten. Ich wohnte einmal in der Nähe des englischen Gartens in München, wo ich Nachts beim Nachhausegehen auch häufig solche fliegende Zündwürmchen sah, aber mit einem sehr matten Licht begabt, das sich zu dem von Castelfranco verhält, wie das Clima von München zu dem von Italien. —

Doch während meiner Mittheilungen und Betrachtungen ist der Veturino nun weiter gerückt. Man hat bald ganz in der Nähe die Vorberge der Apenninen. Aus einem ziemlich engen Thale sieht man den Reno, einen wilden Fluß, herauskommen, während hingegen die Berge

alle aufs Freundlichste mit Landhäusern und freudiger Vegetation bedeckt sind. Hart am Fuße derselben, jedoch noch in der unabsehbaren, üppigen Ebene, die sich links bis an das Meer erstreckt, liegt die Stadt Bologna.

(Fortsetzung folgt.)

Miscellen.

Zürich. In seiner letzten vorjährigen Sitzung ertheilte der Große Rath seine Concession für die Eisenbahn von hier nach Basel. Die Aktiengesellschaft wird dadurch zum Bau und zur Benutzung der Bahn, auf Grundlage der eingereichten Pläne und in Gemäßheit der Bestimmungen der Concession, ermächtigt. Sie sorgt für hinreichende Communicationen, nimmt die nöthig werdenden Straßenverlegungen auf ihre Kosten vor, und gestattet den Anschluß anderer Bahnen. Die Concession wird für 99 Jahre ertheilt, und erlischt, wenn binnen drei Jahren kein Anfang mit den Arbeiten gemacht wird. Durch §. 13. wird der Gesellschaft die Bewilligung zur Anwendung des Expropriations-Gesetzes ertheilt. Die Befugniß der Gesellschaft erstreckt sich hierbei sowohl auf das, zum Raume der einfachen oder Doppelbahn nöthige Terrain, als auf den Grund und Boden, welcher bei der Ausführung und zu den, für den Betrieb nöthigen Anlagen, erforderlich ist.

Durch diesen Beschluß ist nun aber leider unsere Eisenbahn-Angelegenheit nicht um ein Haar breit vorwärts geschritten, denn so lange die Cantone Aargau, Baselland und Baselstadt das Expropriationsgesetz nicht auch auf Eisenbahnen ausdehnen, ist es unmöglich, eine solche durchzuführen; und so müssen wir uns mit der alten Erfahrung trösten, daß wir, wenn andere Länder längst durch ein Eisenbahnnetz sich näher gerückt, mit einander eng verbunden sind, und den Transit an sich gezogen haben, wir vielleicht noch hinterher hinken, und zu spät ausrufen werden; ja, hätten wir das gewußt! — —

— Unsere neue Münsterbrücke und die neuen Quai's der Limmat entlang haben durch die gußeisernen, auf den Pfeilern und Brustwehren ruhenden, Candelaber eine schöne Verzierung erhalten. Sie sind im Würtembergischen, nach den Zeichnungen des Ober-Ingenieurs Herrn Negrelli, gegossen; wir geben dieselben auf Tafel VIII., Figur 1 und 2, in der Vorder- und Seitenansicht.

— Eine der größten Bauten, welche für dieses Jahr in Zürich bevorsteht, ist die eines neuen Bürger-Hospitals, dem neuen Krankenhause gegenüber. Nachdem die vom Stadtrathe hiezu verordnete Bau-Commission sich eine Anzahl von Plänen zu diesem großartigen Werke verschafft hatte, unter denen namentlich die, vom hiesigen Architekten-Vereine angefertigten, sich auszeichnen, hat es Herr Architekt Zeugheer von Zürich, aus freiem Antriebe, um das wohlthätige Unternehmen fördern helfen, und seinen Mitbürgern einen Dienst erweisen zu können, unternommen, einen Plan anzufertigen, welcher, die allseitig gehegten Wünsche zusammenfassend, so ausgefallen ist, daß er zur Ausführung bestimmt zu werden verdient, und auch aller Wahrscheinlichkeit nach ausgeführt wird. Das von der Bau-Commission aufgestellte Programm