Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung

Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine

Band: 19/20 (1892)

Heft: 3

Artikel: Zur Reorganisation der staatlichen Aufsicht über die schweizerischen Eisenbahnen

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-17370

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: 16.07.2025

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

INHALT: Zur Reorganisation der staatlichen Aufsicht über die schweizerischen Eisenbahnen. — Der Tempel zu Brescia. — Die Deutsche Bauzeitung — Miscellanea: Verwerthung schwedischer Wasserkräfte. Eine ausserordentliche Eisenbahn-Zugsgeschwindigkeit. Fernsprechwesen in Deutschland. Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Die Annoncen-Firma Rudolf Mosse. — Preisausschreiben: Entwurf einer Kraft-Centrale im Ober-Elsass. Ausnutzung der Wasserkräfte der Dranse. — Concurrenzen: Neues Secundarschulhaus in Winterthur. Preisausschreiben der Centralcommission der Gewerbemuseen Zürich und Winterthur. Rathhaus in Pforzheim. — Literatur: Zeitschrift des österr. Ingenieur u. Architekten-Vereins. — Vereinsnachrichten: Société fribourgeoise des Ingénieurs et Architectes. Société vaudoise des Ingénieurs et Architectes. Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein. Stellenvermittelung.
Hiezu eine Lichtdruck-Tafel: Tempel zu Brescia.

Zur Reorganisation der staatlichen Aufsicht über die schweizerischen Eisenbahnen.

Ueber diesen Gegenstand sind uns von durchaus competenten und die Verhältnisse genau kennenden Fachmännern folgende verdankenswerthe Einsendungen zugekommen, die wir der Reihe nach unverkürzt hier folgen lassen wollen:

I.

Mit grossem Interesse habe ich die in den beiden letzten Nummern Ihrer geschätzten Zeitschrift erschienenen Artikel über die Reorganisation des Eisenbahndepartements gelesen und es zeugen die darin niedergelegten Ansichten von der grossen Wichtigkeit, welche dieser Behörde zuerkannt wird, ebenso aber von der tief eingedrungenen Ueberzeugung, dass hier manches besser sein sollte.

In den gemachten Vorschlägen sind nun verschiedene Lösungen enthalten, welche mir nicht erschöpfend genug erscheinen und auch nicht ganz den richtigen Weg verfolgen.

Ich bin nämlich der Meinung, man sollte die Motion Curti mit der Organisation des Aufsichtswesens nicht verquicken. Die Motion Curti ruft nach meinem Dafürhalten einer staatswirthschaftlichen Commission, welche die Frage untersuchen soll, ob und auf welchem Wege der Staat sich in den Besitz der Eisenbahnen setzen solle, es wäre daher falsch, die Mitglieder dieser Commission mit Fragen über die Organisation einer Aufsichtsbehörde zu befassen.

Diese Commission könnte auch so componirt sein, dass sie als ständiger Eisenbahnrath — in Analogie dieser Behörde in anderen Staaten — dem Eisenbahndepartement beigeordnet würde, wobei jedem Canton eine Vertretung eingeräumt werden könnte. Aber dieser Eisenbahnrath wäre nicht berufen, leitend in die Geschäfte einzugreifen, sondern es hätte sich dessen Thätigkeit auf Berathung von Fragen und Begehren im Zugsverkehr, über Tarifwesen, Anregungen betr. Anlage neuer und Erweiterung bestehender Verkehrswege etc. zu richten und er würde hierin ein reiches und dankbares Feld für erspriessliches Wirken finden. Um aber diese Behörde in organische Beziehung zum Ganzen zu bringen, müssten deren Berathungen vom Vorsteher des Eisenbahndepartements präsidirt und geleitet werden, wodurch auch der Contact mit den ausführenden Organen genügend hergestellt wäre. Diesen Letzteren würde dann natürlich die weitere Verfolgung und sachliche Prüfung der gegebenen Anregungen zufallen. Ich glaube eine derartige Vertretung der öffentlichen Interessen im Departement würde vom Volke begrüsst und könnte auch dem Ganzen wesentlichen Nutzen schaffen.

Für die Organisation der Aufsichtsbehörde selbst halte ich das Princip der Arbeitstheilung unbedingt nothwendig und zwar scheint mir der Vorschlag, dem Departementsvorsteher einen Staatssecretär beizugeben, ganz richtig, nur möchte ich zu bedenken geben, ob es nicht zweckmässiger wäre, statt eines Staatssecretärs zwei sogenannte Sectionschefs in Aussicht zu nehmen, von denen der eine Bau und Betrieb und der andere Tarifwesen, Staatsverträge und anderweitige administrative Geschäfte zu besorgen hätte.

Es entspricht diess auch der bei den Bahnen bestehenden Uebung der Arbeitstheilung und hat seine Berechtigung namentlich desshalb, weil für die administrativen Geschäfte die Wahl eines juristisch gebildeten Betriebsmannes zweckmässig sein wird.

Dem technischen Sectionschef wären drei Abtheilungsvorstände für Bautechnik, Maschinentechnik und Betrieb beizugeben, denen die specielle Ueberwachung des ganzen Eisenbahnwesens obläge. Diese Dreitheilung halte ich absolut für erforderlich, um ein gedeihliches Wirken zu erzielen und ich stimme mit dem X. Y. Z.-Correspondenten der letzten Nummer Ihrer Zeitschrift vollständig überein, dass es bei der grossen Wichtigkeit, welche dem Maschinenwesen im Bahnbetrieb zukommt und bei der grossen Zahl von Specialbahnen der verschiedensten Systeme unbedingt erforderlich ist, eine besondere maschinentechnische Abtheilung zu bilden.

Wenn ich mir noch ein Wort über die Aeusserungen des α-Correspondenten in letzter Nummer erlaube, so geschieht es blos um zu bestätigen, dass s. Z. in den Zeitungen die Wahl eines Controlingenieurs für das administrative Inspectorat zu lesen war; richtig ist ferner, dass an diese Stelle ein Mann gewählt wurde, dessen Qualification als Techniker oder Ingenieur höchstens daraus hergeleitet werden konnte, dass er früher Telegraphist und einige Zeit auf dem Bureau einer Bahnhof- oder Betriebsinspection beschäftigt war.

Wenn ferner der Herr Einsender von einer Eisenbahnpolizeispitzelei spricht, so muss ihm vollständig beigepflichtet werden, dass eine solche Ausartung des Aufsichtswesens einer Staatsbehörde unwürdig ist; es ist daher auch nicht zu verwundern, wenn gegenüber einem solchen Gebahren der Aufsichtsbehörde die Bahnen störrig werden. Man wähle Leute zu Controlbeamten, welche in fachwissenschaftlicher Hinsicht den Organen der Bahnen vollständig ebenbürtig sind und die daher nicht nöthig haben, heimlich hinten herum zu spioniren, sondern im persönlichem Verkehr mit den ausführenden Bahnbeamten den Muth haben, gefundene Mängel und Gesetzwidrigkeiten zu rügen. Dadurch müsste sich nicht nur ein auf gegenseitige Achtung gegründeter besserer persönlicher Verkehr zwischen den betr. Beamten, sondern auch noch eine erhebliche Verringerung des Schreibwesens ergeben, welches gegenwärtig die stärkste Seite des Departements zu sein scheint.

Positive Arbeiten über Ausgestaltung der Hauptlinien und specielle Berücksichtigung der Nebenlinien, — denen von anderen Staaten durch Ausarbeitung von Gesetzen und Verordnungen über Bau und Betrieb schon längst eine viel weiter gehendere Rücksichtnahme ihrer besonderen Interessen zu Theil wird, als dies bei unserer viel zu sehr nach der Schablone arbeitenden Behörde der Fall ist — das scheint mir vor Allem nothwendig und erst nach dieser grundsätzlichen Ausscheidung und Sichtung des ganzen Netzes wird die staatswirthschaftliche Commission in der Lage sein, in eine fruchtbringende Berathung über den beim Ankauf der Bahnen einzuschlagenden Weg einzutreten. — β —

II.

Gestatten Sie einem Leser der Bauzeitung, der die in den jüngsten Nummern enthaltenen Vorschläge zur zeitgemässen Umgestaltung des Eisenbahn-Departements mit vielem Interesse verfolgte, ebenfalls seine Meinung über diese wichtige Frage zu äussern.

Es war (zwar nicht in Ihrer Zeitung) der Vorschlag aufgetaucht, es sollte als Vorsteher dieses Departements, also als Mitglied des Bundesrathes, ein Fachmann gewählt werden.

Nun werden aber von den Candidaten für diese Würde bekanntlich zunächst andere Eigenschaften als specielle Fachkenntnisse verlangt; die Factoren, welche für diese Wahlen in Betracht kommen, bringen es mit sich, dass die Gewählten derartige Kenntnisse nur zufällig einmal besitzen *können*. Wir müssen daher mit der Thatsache rechnen, dass der Chef des Eisenbahn-Departements *kein* Fachmann sein kann. — Wir wollen hier unerörtert lassen, ob diess zu begrüssen oder zu beklagen sei; es ist nun einmal so.

Daraus folgt nothwendig, dass diesem Chef ein technischer Beirath gegeben werde, und zwar ein *verantwort-*

licher, der wol am Besten die sein Ressort betreffenden Actenstücke gegenzuzeichnen hätte, eben um den Chef von seiner Verantwortlichkeit zu entlasten. — Es dürfte diese Massregel verschiedene Vortheile haben: erstens würden solche Documente, bevor sie zur Vorlage an den Chef gelangten, etwas genauer besehen, als es etwa schon vorgekommen ist, dann wäre dem Letztern hiedurch für den Fall, als sich der betreffende Erlass in der Folge als nicht zutreffend erweisen sollte, leichter gemacht, auf die Sache zurückzukommen als jetzt, da seine Unterschrift Alles deckt, und endlich würde das Unterzeichnen von Erlassen u. dgl. durch Stellvertreter des Departements-Vorstandes weniger bedenklich als jetzt.

Wir kommen nun zu der Frage: Was soll von diesem technischen Beirath verlangt werden; soll er überhaupt eine einzelne Person oder ein Collegium sein, oder Beides?

Vorgängig sei zunächst das Begehren berührt, wonach für eine derartige Stelle eine „Capacität ersten Ranges" gesucht werden müsse. — Wie die Verhältnisse sind, erscheint uns dieser Wunsch unerfüllbar; eine derart hervorragende Persönlichkeit könnte doch nur durch aussergewöhnlich vortheilhafte Gehalts- etc. Ansprüche gewonnen werden; nun aber kann doch unmöglich einem Beamten, der *unter* dem Bundesrath steht, die gleiche oder gar eine grössere Besoldung gewährt werden als den Mitgliedern des letztern, und selbst wenn man dies wollte, dürfte alsdann das Volk, dessen Meinung in Betreff hoher Besoldungen seiner Beamten nicht zweifelhaft ist, ein Wörtlein mitsprechen.

Dazu kommt, dass der Wirkungskreis einer derartigen Beamtung, die doch nicht sowol Neues zu schaffen, als Vorhandenes zu begutachten und zu controliren hat, einem so hervorragenden Geiste auf die Dauer kaum genügen dürfte.

Die Obliegenheiten des Eisenbahn-Departements in technischer Hinsicht sind u. A. die Fürsorge bezw. Anordnung von Massregeln für die Sicherheit und Regelmässigkeit des Verkehrs der Bahnen und entsprechende Ueberwachung der letztern.

Für die Ueberwachung selbst, wenn einmal die bezüglichen Vorschriften festgestellt sind, liegen keine Schwierigkeiten vor. — Es genügt, dass die betreffenden Beamten, neben solider Fachbildung, den nöthigen Tact und eine gewisse Urbanität im Verkehr mit den Bahnbeamten haben, eigentliche Genies brauchen sie nicht zu sein.

Ein Anderes ist es aber mit der Aufstellung der bezüglichen Vorschriften, und hier liegt der wundeste Punkt des gegenwärtigen Systems. — Solche Vorschriften sollten, ehe sie in Kraft gesetzt werden, von *allen* Gesichtspunkten betrachtet und gründlich studirt und erörtert werden, damit die verschiedenen Meinungen gehört und gewürdigt werden können. — Dies ist zur Zeit nicht der Fall. Mitunter erachtet es das Eisenbahndepartement für angezeigt, vor Einführung einer Massregel die Ansicht der technischen Organe der Bahnen einzuholen, mitunter aber überrascht es die Welt durch einen Erlass, der seinen Ursprung vielleicht in der Liebhaberei eines seiner Beamten oder in einer plötzlichen Eingebung hat.

Es ist auch aus dem Grunde eine Aenderung in dieser Hinsicht erwünscht, weil die Thatsache, dass die gleiche Behörde uncontrolirt die Vorschriften selbst aufstellen kann, deren Befolgung sie nachher zu überwachen hat, denn doch etwas Eigenartiges an sich hat. — Was würde man dazu sagen, wenn ein Polizeidirector selbst die Gesetze und Decrete erlassen würde, deren Vollziehung bezw. Nachachtung er zu controliren hat?

Hier gehört ein Controlorgan hin, das wir uns in Form eines nicht zu zahlreichen Collegiums von Fachmännern denken, deren Wahlart noch dahingestellt sei; dessen Functionen wären etwa folgende:

Der Bundesrath bezw. das Eisenbahn-Departement ladet die Bahnen ein, für Erlasse (wohlverstanden technischer Art, wir haben ja nur diese Thätigkeit der Aufsichtsbehörde im Auge), deren Inkraftsetzung, Ergänzung oder Modification sich wünschbar erweist, die Meinung ihrer technischen Organe einzuholen; er kann diese Meinungsäusserung durch *seine* technischen Organe prüfen, eventuell amendiren, oder ihnen ein eigenes Project gegenüberstellen lassen; diese Vorlagen gehen nachher an das erwähnte Collegium, das sie prüft und begutachtet, und nach dessen Ausspruch der Departementschef bezw. der Bundesrath entscheidet.

Eventuell könnten auch die Techniker des Eisenbahn-Departements sowie der Bahnen solche Vorlagen gemeinschaftlich berathen; es würde hiedurch viele unnöthige Arbeit und manche Reiberei erspart und könnten einseitige Anschauungen richtig gestellt werden.

Auf diese Weise würde auch die mitunter sich bemerkbarmachende Nervosität und Hast vermieden, womit seitens des Departements etwa nach Unfällen Vorschriften erlassen wurden, welche, weil nur den Specialfall im Auge behaltend, nach andern Richtungen vielleicht eher schädlich wirkten, überhaupt die Vielschreiberei zum allgemeinen Nutzen etwas beschränkt werden. — Auch wäre es dann nicht mehr möglich, dass nichttechnische Beamte des Departements in technische Angelegenheiten hereinpfuschen, z. B. bezügliche Erlasse seitens ihres Chefs ohne Mitwirkung der technischen Organe provociren könnten, da eben alle Anregungen einer Prüfung unterzogen werden müssten.

— *y* —

III.

In Nr. 1 und 2 der „Schweiz. Bauzeitung" werden beachtenswerthe Vorschläge über die Umgestaltung der Eisenbahn-Controle des Bundes gemacht. Die Nothwendigkeit hiefür ist durch die Thatsachen gewiss vollständig begründet und bedarf keiner weitern Erörterung.

Ebenso sind die Organe und Mittel, welche zum Ersatz empfohlen werden, ohne Zweifel zutreffend. — Allein darum handelt es sich weniger, weil man allseitig und a priori überzeugt sein kann, dass, wenn reorganisirt wird, dies sehr wahrscheinlich im Sinne der Verfasser geschehen muss. Vielmehr liegt die Frage so: ob, wenn die Reorganisation des Eisenbahndepartements durchgeführt werden will, dies auf dem Wege der Beseitigung oder Ergänzung des Eisenbahngesetzes vom 23. Dec. 1872 und Schaffung eines neuen geschehen soll oder nicht? Um diese Frage richtig zu beantworten, muss zunächst daran erinnert werden, dass nicht nur das Eisenbahndepartement, sondern überhaupt alle Bundesdepartemente thatsächlich sehr reorganisationsbedürftig sind. Von Seite des Bundesrathes und aus den eidg. Räthen sind denn auch schon längst und mehrfach dahinzielende Vorschläge gestellt worden. Ja es ist auch bekannt geworden, dass gerade gegenwärtig beim Bundesrath eine bezügliche Ausarbeitung vorliegt, welche, wie man hört, die vollständige Umgestaltung der Bundesverwaltung bezweckt und was die Hauptsache sein würde, die Vereinfachung derselben und die Ueberwucherung der Bundesbureaukratie fest ins Auge fassen soll. Der Bundesrath ging, wie es scheint, dabei von der gewiss richtigen Anschauung aus, dass es nicht thunlich und sogar administrativ gefährlich sein würde, ein einzelnes Departement herauszugreifen und zu reorganisiren, während andere Verwaltungszweige im gleichen Spital krank liegen und der Heilung *sehr* bedürftig sind. Es ist also zu erwarten, und wenn es zu lange gehen würde, zu fordern, dass der Bundesrath die unausweichliche Reorganisation der gesammten allgemeinen Bundes-Verwaltung erst an die Hand nehme.

Bei diesem Anlass werden die Eingangs erwähnten Vorschläge gewiss genau erwogen werden müssen und auch zu ihrem Recht gelangen.

Damit ist aber nur die eine Seite der Frage besprochen, diejenige nämlich, dass zur Reorganisation des Eisenbahndepartements nicht gerade unerlässlich ist, das Eisenbahngesetz von 1872 abzuändern.

In der That liegt hiefür die Nothwendigkeit nicht vor. Die gegenwärtige Organisation des Eisenbahndepartements stützt sich allerdings auf die Bestimmungen und Pflichten, welche das Gesetz der Bundesverwaltung mit Bezug auf Controle übertragen hat. — Sie wurde demgemäss ge-

schaffen nach den Bedürfnissen, wie sich solche im Jahre 1872 präsentirten. Aber nirgends enthält das Gesetz Bestimmungen, welche in irgend einer Form vorschreiben: die Controle 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 Controle über die schweiz. Eisenbahnen entspricht und auch in den mehrfach erwähnten Artikeln des Weiteren auseinandergesetzt ist.

Es war daher gewiss gut erwogen und den thatsächlichen Verhältnissen angemessen, dass sich die nationalräthliche Budget-Commission auf den Boden des Gesetzes stellte und sofortigen Vollzug jener Bestimmungen verlangte, welche eine erste und erweiterte Controle 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 Räthe 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 Entwickelung 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 Schlusssatz folgendermassen:

„Die bisherigen Zustände im Eisenbahnwesen haben „bewiesen, dass die Cantonalgewalt für sich allein nicht „die nöthige Kraft besitzt, um diesen mächtigen Gesell„schaften gegenüber die Rechte des Staates und die Inter„essen des Publicums vollkräftig zu wahren. Ob die „Bundesgewalt in Verbindung mit der Cantonsgewalt diese „Aufgabe besser erfüllen kann und wird, muss erst die Zu„kunft lehren. Gelingt der Versuch, so wird die Schweiz „das ihren Institutionen sonst conforme System der Ueber„lassung auch dieser wichtigen Industrie an die Privatthätig„keit 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 einzigen 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 Terassenaufbau 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*.