



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

**Abriß der Vorlesungen über Baukunst gehalten an der
Königlichen Polytechnischen Schule zu Paris**

Durand, Jean-Nicolas-Louis

Carlsruhe [u.a.], 1831

Von den Straßen.

[urn:nbn:de:hbz:466:1-64204](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-64204)

Von den Eingängen der Städte.

III Theil.
I^r Abschnitt.

Wie sollten die Eingänge der Städte verziert werden?

Um das Andenken ihrer Siege der Nachwelt zu übermachen, haben die Römer Triumphbögen errichtet. Ihr Beispiel ist von den meisten Nationen Europa's befolgt worden. Wenn man diese Denkmale statt in das Innere der Städte, an ihre Eingänge setzte, wo sie mehr ins Gesicht fielen als sonst überall, so wären diese, ohne irgend eine Ausgabe, auf das Imposanteste und Edelste verziert.

Ein Triumphbogen kann entweder eine einzige Oeffnung haben, wie der des Hadrian zu Athen; des Augustus zu Rimini, zu Susa und Pola; des Aurelian, des Gallian und des Titus zu Rom; des Trajan zu Ancona und Benevent; des Gavius zu Verona, er kann drei Oeffnungen haben wie der des Marius zu Dranien, des Julian zu Reims; des Konstantin und des Septimus Severus zu Rom: einige wie die Bogen zu Verona, Lutun und Saintes haben nur zwei: diese letzte Anordnung ist nicht zu tadeln bei Gebäuden, welche weniger Triumphbögen als bloße Stadthore sind, weil sie das Mittel verschafft ohne Hemmnis aus und ein zu gehen; aber sie wäre es bei einem Denkmale, unter dem Triumphzüge durchgehen sollten, weil der Zug an dem Pfeiler angekommen, welcher beide Oeffnungen sondert, sich rechts oder links wenden müßte.

Fast bei allen Monumenten, die wir angeführt, sieht man auf den Hauptseiten vier an die Mauer gelehnte Säulen, welche überdem auf magern Postamenten stehn, und nichts anderes tragen als auf jeder einzeln profilirte Gebälke. Unerachtet der Unzahl solcher Beispiele, und der noch größern Zahl darnach gemachter Kopien, verharren wir stets auf der Meinung, daß diese, bei allen anderen Gattungen von Gebäuden unzulässige Anordnung, noch weniger bei einem Triumphbogen geduldet werden dürfe; einem Monumente, dessen sämtliche Theile dazu beitragen sollen, die Seele des Beschauers dadurch zu erheben und zu erwärmen, daß es ihm das Bild irgend einer ruhmwürdigen That zurückruft, denn niemals wird man uns überreden, daß unnütze und frostige Säulen irgend zum Gemüthe sprechen können, und noch weniger, daß sie dies mit mehr Nachdruck thun könnten, als Inschriften oder Bildwerke, deren Stelle bei Triumphbögen sie sich bemächtigt haben.

In allen andern Beziehungen glauben wir, daß man diese antiken Monumente nicht genug studieren könne. (Siehe Tafel 1.)

Von den Straßen.

Wie sollen die Straßen einer Stadt verziert werden?

Wenn zur Abkürzung des Weges und zur Verhütung der oft daher rührenden Verwirrungen und Hindernisse, zum Erleichtern der Erneuerung der Luft, die Straßen alignirt wären und sich im rechten Winkel durchkreuzten, wenn sie, um den Durchwandern-

IIIr Theil.
Iv Abschnitt.

den die Unbequemlichkeiten des Rothes, des Regens und der Sonnenhitze zu ersparen, mit Portiken eingefast wären, wenn diese Portiken, die in der ganzen Stadt alle denselben Zweck erfüllen sollten, einerlei Anordnung besäßen, wenn ferner die Privatwohnungen, deren Eingang sie bildeten, so angeordnet wären, wie es für den Stand und das Vermögen eines jeden Bewohners am besten paßte, und wenn folglich alle zusammen verschiedene Massen darböthen, so würde eine solche Stadt den erfreulichsten und theatralischsten Anblick gewähren.

Auf derlei Weise waren die von Hadrian gebauten Straßen, von Alexandrien und Antinopolys und anderer antiken Städte angeordnet, und auf dieselbe Art sind es jezt noch die Straßen von Turin, Bologna und mehrerer anderen Städte Italiens; und wirklich durchwandert man dieselben nicht ohne Entzücken, oder erinnert sich, sie durchwandert zu haben.

Von den Brücken.

Wie soll man die Brücken dekoriren?

Wenn man zu ihrer Komposition nur dasjenige nimmt, was nothwendig ist, und nichts unnützes, wenn alles Nöthige auf die einfachste Weise behandelt ist, mit einem Worte, wenn man bei der Erfindung von Brücken die Grundsätze der Sparsamkeit und Zweckmäßigkeit befolgt, welche einen bei der Erfindung einer jeden Gattung von Gebäuden leiten sollen, so werden die Brücken alle Schönheit besitzen, deren sie fähig sind. Um sich hievon zu überzeugen, braucht man nur die Brücke von Neuilly mit jener Ludwigs XVI. zu vergleichen: bei der Konstruktion der letztern ist man demjenigen nachgerannt, was man Verzierung nennt, bei der Konstruktion der ersteren aber hat man sich nur mit der Konstruktion befaßt; und doch ist der Anblick der Brücke von Neuilly in demselben Grad wohlthuend, als jener der Brücke Ludwigs XVI. peinlich und unangenehm.

Die meisten Brücken sind, wie die von denen wir sprachen, unbedeckt; bisweilen jedoch und besonders in Städten zieht man es vor sie zu bedecken, um die darüber Gehenden gegen Sonne und Regen zu schützen, und zwar bedeckt man die Brücke entweder ganz, wie die von Alexandria in Italien, oder die zu Bassano über die Brenta, oder theilweise, nemlich nur die Fußwege, wie bei der Brücke des Aliverdikhan zu Ispahan, und der alten Triumphbrücke zu Rom. Um die offenen Brücken des Nachts zu beleuchten, kann man senkrecht über den Pfeilern Laternentragende Säulen aufstellen: wie auf der Brücke Aelius, jezt die Engelsbrücke. In Städten, wo man Gelegenheit hat mehrere Triumphbögen zu erreichen, und deren an den Thoren angebracht sind, kann man auch auf die Brücken solche stellen; entweder einen einzigen senkrecht über den mittleren Bogen, wie bei der Triumphbrücke des alten Roms, oder wie bei der offenen Brücke des Augustus zu Rimini; oder aber einen an jedem Ende der Brücke, wie zu Saint Chama in