

Das wiedererstehende Forum.



Das alte Forum Romannum in seiner ursprünglichen Gestalt.

Das wiedererstehende Forum, wie es zur Zeit aussieht.

Großartige Ausgrabungsarbeiten sind in den letzten Jahren auf dem römischen Forum und Palatin gemacht worden und wichtige Denkmäler der ältesten Geschichte der ewigen Stadt sind ans Licht getreten. Doch sind noch große Dinge zu thun, um diese altberühmten Stätten in der ganzen historischen Größe und Pracht, die noch von den Zeiten der Republik zeugen, erheben zu lassen.

Der Leiter der Wiederherstellungsarbeiten, der Archäologe Giacomo Boni, hat sich über seine Pläne wie folgt geäußert: Die Grabungen auf dem Forum sind so ziemlich vollständig und der Anblick, den es augenblicklich gewährt, wird ein dauernder sein, den aber großartige Anlagen noch verschönern sollen. Augenblicklich arbeitet man daran, nicht weit von dem Titusbogen die Errichtung der

großen „heiligen Straße“ zu vollenden. Die genaue Richtung, in der dieser zu Triumphzügen und Prozessionen dienende Weg während der Republik über das Forum führte, ist jetzt unter der im Mittelalter angelegten Straße entdeckt und genau bestimmt. Der gegenwärtige Eingang zum Forum soll aufgegeben und ein neuer Eingang zwischen der Basilika Aemilia und dem Antonin-Tempel geöffnet werden. Eine kleine, von Zypressen eingefasste Allee wird dann

von der modernen, höflichen Cavoursstraße mitten aufs Forum führen. So ist ein ganz neues System der Verkehrsverbindungen im Entstehen. Eine direkte Verbindung zwischen dem Forum und dem Palatin soll erreicht werden mittels der Treppenanlage des Annius-Bolantes, die restauriert worden ist. Dieser Ausgang zum Palatin auf der alten kaiserlichen Straße ist von wunderbarer Schönheit. Durch die majestätischen und düsteren Wandergänge steigt man auf

zum Hause des Caligula und den Jarnele-Gärten, wie in einer idealen Traumlandschaft wandelnd. Die beiden berühmten Stätten rücken nicht mehr in einem getrennten, von einander abgeschlossenen Dasein, sondern die Erde, die das Blühen und Wachsen der Größe Roms mit angefüllt, auf denen sich das gewaltige Leben der Vergangenheit entrollte, sind in einem einzigen Ganzen zusammengefaßt. Größere Arbeiten noch als auf dem Forum harren

auf dem Palatin der Vollendung. Hier sind ja erst kürzlich die ältesten Zeugnisse für die Entstehung des römischen Lebens, Denkmäler der ersten Bewohner in der Nähe der großen Kaiserpaläste ans Licht getreten, aber es giebt noch einige andere wichtige Orte, an denen kostbare Schätze schlummern und der Erneuerung harren. Die Forschungen werden unter anderem zum Ziel haben, eines der ältesten und heiligsten Monumente Roms, das Lupercal, wiederzufinden.

Die Grotte des Janus Luperus, vor der nach der Sage die ausgelegten Kinder Romulus und Remus wiedergefunden wurden, ist stets als ein geweihter Ort betrachtet worden; bis in die Kaiserzeit hinein wurde sie reich geschmückt und von Frommen besucht. Man kennt genau die Stelle, wo sie sich befand, und hofft nach der Freilegung die Grotte und vielleicht auch einige der in ihr aufbewahrten Kunstwerke zugänglich machen zu können.

Der Telefunken-Kompaß.

Für Schiffe, lenkbare Luftfahrzeuge und Freiballone ist es eine recht schwierige Aufgabe, bei unklarem Wetter ihre augenblickliche Stellung oder ihren Kurs festzustellen. Die richtige und schnelle Lösung dieser Aufgabe ist für die Sicherheit des Fahrzeuges von größter Wichtigkeit. Die geräuschlose drahtlose Telegraphie liefert jetzt ein neues Mittel für eine schnelle und sichere Ortsbestimmung der Fahrzeuge. Die französische Schiffsahrt bedient sich zu diesem Zweck des Radiogoniometers von Bellini und Tosi und zweier Doppelantennen oder Luftleitdrähte, deren Ebenen im Winkel von 90 Grad gekreuzt sind. Die Orientierung der Schiffe erfolgt dann in der Weise, daß sie beim Vorbeifahren an den Richtstationen durch Drehung des in die Luftleitung eingeschalteten Radiogoniometers festgestellt, aus welcher Richtung die Signale der festen Station am stärksten oder am schwächsten eintreffen. Mit Hilfe einer Karte, auf welcher die festen Richtstationen eingezeichnet sind, läßt sich eine Ortsbestimmung ausführen, indem man mit dem Radiogoniometer zwei Richtungsbestimmungen vornimmt. Diese auf der Karte einträgt und dadurch den Ort des Schiffes als

Schnittpunkt der beiden Richtungsleitungen findet. Die Anwendung dieser Methode führt einige Unbequemlichkeiten mit sich und kann für Luftfahrzeuge nicht in Frage kommen; Schiffe müssen bei Verwendung des Radiogoniometers komplizierte Antennen einführen, ebenso enorme Empfangsapparate für sehr kurze Wellenlängen. Wesentlich einfacher und überall verwendbar ist ein Verfahren, das auf Anregung des britischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten von der Telefunken-Gesellschaft ausgebildet worden ist und das jetzt zur Einführung in die Praxis reif ist. Bei diesem Verfahren senden feste Stationen gerichtete Signale, und der bewegliche Empfänger, d. h. die Antenne des See- oder Luftfahrzeuges, die mit einer gewöhnlichen ungerichteten Luftleitung ausgerüstet ist, stellt mit Hilfe der Stärke der im Empfangselben eingehenden Signale die Richtung fest, aus welcher die Signale kommen. Die festen Senderstationen erhalten eine größere Anzahl, etwa 30 bis 40 an Holzmasten, die auf dem Umfang eines Kreises angeordnet sind, aufgehängte Luftleitungen. Jedes gegenüberliegende Paar Luftleitungen bildet eine Richtungsbestimmung; befindet sich z. B. ein gewöhnlicher Sörempfänger mit

ungerichteter Luftleitung gerade in der Ebene einer solchen Richtungsleitung, so erhält dieser Empfänger die Maximalenergie, die zur Ausstrahlung kommt; befindet sich dagegen der Sörempfänger senkrecht zur Ebene der Richtungsleitung, so erhält er nur schwache oder gar keine Zeichen. Auf den Richtungsleitungen hat die Senderstation noch eine gewöhnliche Luftleitung; über diese giebt sie vor Beginn der Orientierungsarbeiten ein Anrufsignal, durch das die Stationen der Fahrzeuge benachrichtigt werden, ihren Orientierungs-Apparat einzuschalten. Nach Abgabe des Anrufsignals wird durch eine Automatische Schaltvorrichtung der Sender mit den einzelnen Richtungs- Luftleitern verbunden und gibt in zeitlich regelmäßigen Abständen mit jeder Luftleitung ein kurzes Zeichen. Die gerichteten Signale beginnen stets mit einer bestimmten Luftleitung; sie folgen dann im Sinne des Uhrzeigers mit konstanter Geschwindigkeit. Der normale Empfänger der sich orientierenden Station erhält einen Zusatzapparat in Gestalt einer mit der Drehbeweglichkeit des automatischen Senders synchronen Anzeigevorrichtung. Diese ist als Stoppuhr

ausgeführt, deren Zifferblatt eine Windroseinteilung besitzt. Der Anfangspunkt der Stoppuhr ist mit der Nord-Süd-Richtung bezeichnet, mit welcher der gerichtete Sender Drehbewegung empfängt. Sört der Telegraphist das Anrufsignal des Senders, so drückt er auf die Stoppuhr, so daß ihr Zeiger keine Bewegung empfängt. In diesem Augenblick gehen auch vom Sender gerichtete Signale in der Nord-Süd-Richtung aus. Sört der Telegraphist das Minimum der Lautstärke, so hält er die Stoppuhr an. Ihr Zeiger gibt dann diejenige Richtung an, in welcher der Sender das mit minimaler Lautstärke angekommene Signal gab. Die Umdrehungsgeschwindigkeit des Senders und der Stoppuhr beträgt eine halbe Minute, es können also in fünf Minuten zehn vollkommene Messungen der Lautstärke ausgeführt werden, aus denen sich ein genauer Mittelwert ergibt. Ist nur ein fester Sender vorhanden, so läßt sich nur ungefähre die Richtung des beweglichen Empfängers zu diesem festlegen, bei Schiffen in See kann dann noch eine Abstandsbestimmung durch Notungen erfolgen. Zur genauen Ortsbestimmung müssen zwei feste Stationen vorhanden sein; sie erfolgt dann unter Zuhilfenahme der Karte bei Verwendung des Radiogoniometers. Die ganze Orientierungs-

einrichtung wird als „Telefunken-Kompaß“ bezeichnet; sie erweist sich als durchaus geeignet, die genaue und schnelle Orientierung von See- und Luftfahrzeugen sicherzustellen. Ihre Einführung in die Praxis bedingt, daß namentlich an den Grenzen von Deutschland eine Reihe von festen Stationen mit je 50 bis 100 Kilometer Abstand errichtet wird; diese Richtstationen brauchen nur geringe elektrische Energie; sie können mit vorhandenen Elektrizitätswerken verbunden werden; als Luftleitdrähte werden sich meist Seorähte verwenden lassen. Personal für die Stationen ist unnötig, da sie vollständig automatisch arbeiten können. Es wäre wünschenswert, daß sich die Reichsregierung bald der Sache annehme.

Der heilige Burenkrans und die Tauben.
Aus Amtsbrud wird den „M. N.“ geschrieben: Der heilige Burenkrans hat wieder einmal eines seiner wunderbaren Meisterstücke vollbracht. Der Ort der Heidenität war diesmal das als Sommerfrische und Winterortplatz gleich berühmte Tiroler Städtchen Stigöbel und unmittelbar bei Verwendung des Radiogoniometers. Die ganze Orientierungs-

einrichtung wird als „Telefunken-Kompaß“ bezeichnet; sie erweist sich als durchaus geeignet, die genaue und schnelle Orientierung von See- und Luftfahrzeugen sicherzustellen. Ihre Einführung in die Praxis bedingt, daß namentlich an den Grenzen von Deutschland eine Reihe von festen Stationen mit je 50 bis 100 Kilometer Abstand errichtet wird; diese Richtstationen brauchen nur geringe elektrische Energie; sie können mit vorhandenen Elektrizitätswerken verbunden werden; als Luftleitdrähte werden sich meist Seorähte verwenden lassen. Personal für die Stationen ist unnötig, da sie vollständig automatisch arbeiten können. Es wäre wünschenswert, daß sich die Reichsregierung bald der Sache annehme.
auf dem Palatin der Vollendung. Hier sind ja erst kürzlich die ältesten Zeugnisse für die Entstehung des römischen Lebens, Denkmäler der ersten Bewohner in der Nähe der großen Kaiserpaläste ans Licht getreten, aber es giebt noch einige andere wichtige Orte, an denen kostbare Schätze schlummern und der Erneuerung harren. Die Forschungen werden unter anderem zum Ziel haben, eines der ältesten und heiligsten Monumente Roms, das Lupercal, wiederzufinden.
zu entscheiden hatte, ob die so überaus staatsgefährlichen Zirkare auch nach Österreich eingeführt werden dürften. Die Entscheidung des Kriegsministeriums war höflich und kurz, und sie war vor allem zutreffend. Die Erlaubnis wurde gütig erteilt, und nun sollte eigentlich die Geschichte aus sein. Aber ihre Pointe kommt erst. Der Befehl der Tauben, dem natürlich an dem leiblichen Wohl seiner Thierchen viel gelegen war, hatte in der Zwischenzeit an das Bahnamt das freundliche Ersuchen gerichtet, bis zur Erledigung der so wichtigen und langwierigen „Amtshandlung“ die Tauben auf seine Kosten füttern zu lassen. Auch dieses Gesuch nahm den korrekten Weg. Die Bahn wandte sich an die zuständige Behörde um Auskunft, ob der Geschäftsführer auch in der Lage sei, die Fütterungskosten zu bezahlen. Die Antwort ließ geruame Zeit auf sich warten, und die armen Thiere waren wohl längst verhungert, wenn nicht die Bahndirektion so vernünftig gewesen wäre, sie einfach verhungern zu lassen. Als endlich die Verhältnisse der Behörde über die Verhältnisseverhältnisse des Adressaten und die Geschäftsführer des Kriegsministeriums eintreffen, waren die Tauben schon längst verschwunden, und der Befehl hatte das Nachsehen und den Schaden.