Semper, Gottfried

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **10/11 (1879)**

Heft 21

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

INHALT. — Professor Dr. Gottfried Semper. — Die St. Gallische Rhein-Correction. Historisch-technischer Abriss. Auszug aus dem Vortrag, gehalten in der Sitzung vom 5. März 1879 des schweizerischen Ingenieur- und Architectenvereins. Mit 3 Clichés im Text. — Note sur l'Asphaltène. Société anonyme des asphaltes et des bitumes de l'Adriatique. — Concurrenzen. — Chronik: Eisenbahnen.

† Professor Dr. GOTTFRIED SEMPER

ist nach längerer Krankheit am 15. Mai in Rom gestorben.

Ein unersetzlicher Verlust hat uns betroffen: **Gottfried Semper** ist nicht mehr. Der Tod hat dem Wirken des rastlos schaffenden Künstlers ein allzufrühes Ziel gesetzt und trauernd steht die Kunst an der Gruft des grossen Meisters.

Wir werden uns beeilen, in einer der nächsten Nummern eine ausführliche Lebensbeschreibung des Verblichenen zu bringen und entnehmen heute die nachfolgenden kurzen Notizen einer Mittheilung der „N. Z. Z.“:

Gottfried Semper wurde 1803 in Altona geboren. Er studirte in München und später in Paris technische Fächer und bereiste nachher vier Jahre lang Italien und Griechenland; hierauf folgte er einem Rufe an die Dresdener Bauschule, wo er Professor der Architectur wurde und bis zum Jahre 1848 mannigfach thätig war. Sein epochemachender Hauptbau aus der damaligen Zeit ist das bekannte (ältere) Dresdener Schauspielhaus. Im Revolutionsjahre wurde er in politische Händel verwickelt und musste wegen angeblicher Theilnahme an dem Dresdener Aufstande — man sagt ihm nach, er hätte beim Barrikadenbau mit seinem architectonischen Wissen, das er in dieser Specialität in den Juli-Tagen in Paris erworben, den Aufständischen fördernd beigestanden — in's Exil wandern. Er begab sich zuerst nach Paris, von dort nach London, wo er zur Zeit der ersten Weltausstellung in hervorragendster Weise an der Gründung des Kensington-Museums theilnahm. 1855 erfolgte seine Berufung zum Director der Bauschule am Polytechnikum in Zürich, wo er bis zum Jahre 1870 gewirkt hat. Das neue Polytechnikum und die Sternwarte in Zürich, ferner das Stadthaus in Winterthur, alles Meisterwerke moderner Baukunst, stammen aus jener Zeit. In Zürich entwarf er auch den Plan für das Theater in Rio-Janeiro und dasjenige in München. Nach Wien übergesiedelt, führte er mit Baron Hasenauer den neuen Museumsbau, entwarf mit seinem Freunde den Plan für das neue Burgtheater und für den eventuellen Ausbau der Hofburg. In Folge des Theaterbrandes in Dresden ward ihm Gelegenheit, das dortige Theater von Neuem in vergrössertem Maassstabe auszuführen.

Wir fügen diesen Notizen bei, dass man beabsichtigt, dem Verstorbenen in Zürich ein Denkmal zu errichten, sei es in Form einer Büste, sei es in Form eines Museums von Handzeichnungen des Meisters, welche letztere Form uns die entsprechendere und würdigere zu sein scheint. Wir werden unsere Leser jeweilen von dem Fortschreiten der bezüglichen Vorarbeiten in Kenntniss setzen und hoffen auf eine rege Betheiligung seitens aller unserer Collegen und Freunde.

Die St. Gallische Rheincorrection.

Historisch-technischer Abriss.

Auszug aus dem Vortrag, gehalten in der Sitzung vom 5. März 1879 des zürcherischen Ingenieur- und Architectenvereins

Es ist nicht ausgemittelt, wie weit zurück die Anfänge der Rheincorrection reichen. Die im Canton Graubünden ist sicher neueren Datums, als diejenige im Canton St. Gallen, welch' letztere die Strecke von Tardisbrücke bis in den Bodensee umfasst. Im Canton Graubünden ist das Thal enger, beiderseits wurden die Wildbachkegel weiter vorgerückt, dadurch war der Lauf des Rheines begrenzt, einem Hin- und Herschlängeln vorgebeugt und bedurfte somit auch nicht so bald eine Eingrenzung oder Correction. Anders im Canton St. Gallen, wo das Thal allmälig breiter wird. Dort konnte der Rhein, nachdem er sein Bett erhöht, beliebig links oder rechts abschwenken und die tiefer gebliebenen Züge verfolgen. Waren diese ausgefüllt, so wiederholte sich derselbe Process von neuem und so, bis das Thal annähernd die jetzige Höhe erreicht hatte.

Zur Römerzeit und sicher noch Jahrhunderte nachher, war das eigentliche Rheinthal nicht, sondern nur die beidseitigen Abhänge bewohnt. Die Römerstrassen führten bekanntlich den letzteren entlang und nicht durch das Thal selbst. Wie die Bevölkerung dichter und demnach das Bedürfniss nach mehr Raum fühlbar wurde, schritten die Bewohner zur Urbarisirung der Bodenfläche, die am seltensten vom Rhein überschwemmt wurde. Mit dem war der erste Schritt zu Schutzbauten nothwendig, denn das urbarisirte Land musste vor Verheerungen bewahrt werden. Da der Rhein damals abwechselnd einen grossen Theil oder fast die ganze Thalfläche occupiren konnte, stieg er auch nicht hoch, somit waren nur kleine, im Verhältniss zu den jetzigen ganz winzige Schutzbauten in Form von Dämmchen nothwendig. Erst als man dem Rhein mehr und mehr Terrain abzugewinnen trachtete und ihn zu dem Ende fortwährend in immer engere Schranken zwängte, wurde er ungezogener und geberdete sich unwirscher. Die Folge war, dass man stets höhere und stärkere Bauten erstellen musste. Da dieselben planlos, ohne System und Zusammenhang ausgeführt wurden, so durchbrach sie der Rhein von Zeit zu Zeit. Die mitgeführten Geschiebe und der Schlamm blieben, weil der Rhein nach seinem Ausbruche nicht mehr die Kraft besass, sie weiter zu transportiren, zunächst den Breschen liegen; dadurch wurde das Land längs dem Flussbett nach und nach erhöht und endlich der jetzige Zustand herbeigeführt, wo der Rhein nicht die tiefste Thallinie verfolgt, sondern eher in einen Grat, der das Thal seiner Länge nach durchzieht, eingebettet ist. Der älteste Plan, den wir vom Rheingebiet besitzen, datirt vom Jahr 1769/70, ist somit 110 Jahre alt. Er umfasst die Herrschaft Sax und das ganze Gebiet bis an den Bodensee. Figur I auf der Beilage enthält die Strecke nächst Salez und Rogell, jetzt Rugell genannt. Darin figuriren keine fortlaufenden u. zusammenhängenden Wuhre, sondern nur sogenannte Wuhrköpfe oder Sporen. Sie wurden stets dort angebracht, wo der Rhein das Terrain am meisten bedrohte und manchmal auch, wo sie den Nachbarn den möglichst grossen Schaden zu verursachen im Stande waren. Während die Wuhrköpfe oder Steineinwürfe angelegt wurden, um die Ufer vor der Kolkung zu schützen, waren mehr landeinwärts Dämme aus Erde, Lett etc. erstellt, deren Zweck war, das hintenliegende Land bei Hochwassern vor Ueberschwemmung zu bewahren. Auf der obern Strecke, von Haag bis Büchel, war zwischen den links- und rechtsseitigen Wuhrköpfen (Sporen) eine Entfernung von 200—300 m/ und zwischen den Hinterdämmen eine solche von 500—1000 m/, während von Büchel abwärts bis zum Bodensee sowohl die Sporen als auch die Hinterdämme auf kleinere Distanzen, nämlich erstere auf 100—200 m/ und letztere auf 300—500 m/ erstellt wurden. Dies war gerade dazu angethan, um in der obern Abtheilung, Haag-Büchel, eine Erhöhung des Rheinbettes zu bewirken, denn ausser dieser Sohlenverbreiterung findet dort vermöge des von der Ill in