# Arlberg-Bodensee

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **1/2 (1883)**

Heft 13

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-11120

**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**

Duval zwei ägyptische Landschaften ausgestellt, alle vier sind in hohem Grade fesselnd. Wiederum näher steht uns *Paul Robinet*, der mit Verständniss die Schönheiten des Vierwaldstätter-Sees studiert; er hat sich aber wohl zu hüten, im Detailliren weiter zu gehen, als er es jetzt thut. Er möge sich ein warnendes Beispiel an jener Felsenschlucht von *Jost Pfyffer* nehmen, in welcher die schon an und für sich nicht gerade malerische Nagelfluhe mit so peinlicher Sorgfalt kopirt ist, dass sie fast animalisch zu leben scheint. Noch manches gute Landschaftsbild ist auf der Ausstellung, der Raum gestattet mir jedoch nur, kurz darauf zu verweisen. Neben *Furet*, der uns den Genfersee bei hellem Sommerlichte zeigt, seien die Landschaften *Steffan's* und *Möller's* genannt, welche alle sauber und correct ausgeführt sind, neben den sturmbewegten Seebildern *Zardetti's* und *Palézieux's*, *Benteli's* Brienzer-See und *Geisser's* Jungfrau. Nicht vergessen darf man ferner die Marinebilder von *Louis Mennet*, den „Rosenlaui und das Wetterhorn" von *Muheim*, die Alpenlandschaften von *Snell* und das so grossartige Bild von *Gos*. Einen Ehrenplatz schliesslich verdienen die Bilder von *Albert de Meuron* und *Eugène Girardet*, welch' letzterer ebensowohl unter die Thier- und Genremaler hätte eingereiht werden können. Girardet leistet in Stimmung und Farbe gleich Tüchtiges und versteht es, die Schwüle der Wüste mit ihrem glühenden Sande dem Beschauer fühlbar zu machen.

Es bliebe mir nun noch, über die Blumen- und Fruchtstücke, die Stillleben, die Aquarelle und Architekturbilder zu sprechen. Die Blumenmalerei wird mehr und mehr Domaine der Damen, wofür auch unsere Ausstellung einen Beleg bietet. Namen wie *Cl. Stockar-Escher*, *Darier-Guigon*, *Hegg de Landerset* sind längst geschätzt, ihnen zur Seite stehen als jüngere Kräfte *Frl. Hurter*, *Frl. Veillon* und *Frl. Gay*. Unter den Stillleben müssen diejenigen von *Mittey*, *Marcel Chollet* und *Belart* mit Anerkennung genannt werden, unter den Aquarellen die von *Jules Hébert* und *Salomon Corrodi*. Ersterer vermittelt uns Aegypten und Jerusalem, Letzterer die Schönheit und Farbenpracht Rom's und des Golfes von Neapel. In geringer Zahl sind die Architekturbilder vertreten, eigentlich kommt hier nur ein einziges in Betracht, „das Innere des Schlosses Chillon" von *Eduard Hosch*. Der Künstler scheint zwar mit seinem Gemälde Anspruch darauf zu erheben, ein Historienbild geliefert zu haben, da er an die Säule, in welche Byron seinen Namen einschnitt, Bonnivard gesetzt hat, indess ist die Architektur doch die Hauptsache. Die Gestalt des Gefangenen macht den Eindruck, als ob sie nachträglich hinzugefügt wäre.[18])

Auf die Kupferstiche, Lithographien und Medaillen, auf die Zeichnungen und Emailmalereien näher einzugehen unterlasse ich, nur so viel sei gesagt, dass auch in diesen Gebieten Tüchtiges vorliegt. Ich erinnere an die herrlichen Blätter nach Titian, Raffael und Palma Vecchio von *Burger*, an die Copien *Girardet's* nach Knaus und Anker, an die Medaillen *Richard's* und *Landry's* und an das fleissige, minutiös, wie eine Photographie ausgearbeitete Panorama von *Niklaus v. Fischer*. Auch bei den Glasmalereien können wir nicht länger verweilen. Den Alten am nächsten kommt entschieden *Heinrich Müller* von Bern, während seine talentvolle Schülerin *Frl. Adele Beck* in der Farbenzusammenstellung noch bedeutend hinter ihnen zurücksteht. Was endlich die Architektur betrifft, so sehen wir hier ganz von derselben ab, zumal da dieselbe in dieser Zeitschrift bereits eine einlässliche Würdigung fand.[19]) Uebrigens ist sie, mehr als irgend eine andere Gruppe auf der Landesausstellung Torso und lässt also ein abschliessendes Urtheil über das, was in der Baukunst bei uns geleistet wird, nicht zu. Es wäre sehr zu wünschen, dass der Ingenieur- und Architektenverein einmal die Initiative zu einer Specialausstellung auf diesem Gebiete ergriffe. (Schluss folgt.)

[18]) Abgebildet im illustrirten Catalog von Salvisberg. S. 71.

[19]) Vgl. Bd. I No. 24.

## Arlberg-Bodensee.

Seit Beginn der Arbeiten am Arlbergtunnel hat sich die österreichische Regierung mit der Frage der Entwickelung der Stadt Bregenz zu einem bedeutenden Stapelplatz für die mit der Arlbergbahn aus den Donaustaaten anlangenden Güter, namentlich Getreide befasst. Die Direction der Vorarlbergbahn wurde beauftragt, die Bedingungen zu studiren, unter welchen der Verkehr von Westen über Bregenz im Sinne der Begünstigung österreichischer Interessen und mit möglichst erschöpfender Benützung österreichischer Verkehrswege geleitet werden könne.

Man gelangte bald zum Studium des zwischen Lindau und Friedrichshafen einerseits und Rorschach Romanshorn und Constanz andererseits angenommenen Transportsystems, welches darin besteht, dass die beladenen Güterwagen auf eigens dazu construirten Schiffen von einem Seeufer zum andern, ab einer Bahnlinie auf die andere, befördert werden. Es geschieht dies auf zwei verschiedene Arten: entweder auf Dampffähren mit einer Tragkraft von 16—18 Wagons und gleichzeitiger Befähigung zum Schleppdienst, oder indem die Wagons auf zu diesem Zwecke construirte Barken geschoben und diese von gewöhnlichen Dampfboten, welche auch für den Personentransport eingerichtet sind, geschleppt werden. Beide Systeme finden nebeneinander Anwendung im Verkehr zwischen Lindau und Friedrichshafen einerseits und dem schweizerischen Seeufer andererseits.

Die österreichische Regierung gewährte zunächst dem Herrn Ritter von Schaeck, oesterreichischen Consul in Genf, die Concession zur Bildung einer Gesellschaft mit der Verpflichtung, das zum Waaren- und Personentransport erforderliche Material anzuschaffen. Da diese Gesellschaft nicht gebildet werden konnte und die österreichische Regierung inzwischen die Vorarlbergbahn angekauft hatte, so entschloss sich diese, das Unternehmen zu ihrem eigenen zu machen und den Schiffdienst der Direction der Staatsbahnen zu unterstellen. Sie entschied sich sodann für das zweite der oben erwähnten Transportsysteme, darin bestehend, dass die Eisenbahnwagen auf Barken durch gewöhnliche Dampfboote, welche auch zugleich den Personentransport zu übernehmen haben, geschleppt werden.

Durch das rasche Vorrücken der Arbeiten im Arlberg-Tunnel und die infolgedessen schon auf den Monat August 1884 in Aussicht genommene Beendigung derselben veranlasst, eröffnete die Direction der österreichischen Staatsbahnen die Concurrenzbewerbung für den Bau von einem Salonschiff von 100 Pfk., zwei Personen- und Schlepp-Booten von je 80 Pfk. nach Muster der Dampfboote „Wittelsbach" und „Ludwig" (gebaut von Escher Wyss & Cie. für den Bodensee) und vier Trajectkähnen mit je einer Tragkraft für acht beladene Wagons*). Die zur Bewerbung eingeladenen Firmen waren, wenn wir nicht irren: Escher Wyss & Cie., Zürich; Gebrüder Sulzer, Winterthur; die Schiffswerfte der allgem. österreichischen Baugesellschaft, Linz; die Prager Maschinen- und Schiffbauanstalt in Prag und das Stabilimento tecnico, Triest. Der Zuschlagstermin wurde auf den 5. September festgesetzt. Die Lieferung des ganzen Schiffsparkes wurde an die Herren Escher Wyss & Cie. in Zürich und die Schiffswerfte der allgem. österreichischen Baugesellschaft in Linz vergeben. Diese beiden Häuser hatten, um die rechtzeitige Ausführung dieser, bei einem so kurzen Liefertermin für ein einziges Etablissement zu bedeutenden Bestellung zu erleichtern, eine gemeinsame Offerte eingegeben.

Die beiden Personendampfboote und die vier Trajectkähne sollen am 1. August 1884, das Salonboot am 30. April 1885 dem Betriebe übergeben werden.

*) NB. Die Schiffe erhalten folgende Maasse: Das Salondampfboot von 100 Pferdekräften: Länge zwischen den Perpendikeln 53,50 *m*, grösste Breite zwischen den Radkasten 6,10 *m*, Höhe an den Seiten 2,75 *m*; die beiden Dampfboote von je 80 Pferdekräften: Länge zwischen den Perpendikeln 50,30 *m*, grösste Breite zwischen den Radkasten 5,60 *m*, Höhe an den Seiten 2,75 *m*; die vier Trajectkähne für je 8 Wagons: Länge zwischen den Perpendikeln 43,600 *m*, Breite über die Spanten 9,150 *m*, Höhe an den Seiten 2,150 *m*.