

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 10/11 (1879)  
**Heft:** 21

**Nachruf:** Semper, Gottfried

### **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:** 19.02.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://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 Architektenvereins. Mit 3 Clichés im Text. — Note sur l'Asphaltène. Société anonyme des asphaltés 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 Verbliebenen zu bringen und entnehmen heute die nachfolgenden kurzen Notizen einer Mittheilung der „N. Z. Z.“:

Gottfried Semper wurde 1803 in Altona geboren. Er studierte 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 Bau-schule, 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 hervorragender 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 Rhein correction.

*Historisch-technischer Abriss.*

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

Es ist nicht ausgemittelt, wie weit zurück die Anfänge der Rhein correction reichen. Die im Canton Graubünden ist sicher neueren Datums, als diejenige im Canton St. Gallen, welche letztere die Strecke von Tardisbrücke bis in den Bodensee umfasst. Im Canton Graubünden ist das Thal enger, beiderseits wurden die Wildbachkegel weiter vorgedrückt, 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 allmählig 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 gerbete 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 Gesehiebe 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 obren 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 obren Abtheilung, Haag-Büchel, eine Erhöhung des Rheinbettes zu bewirken, denn ausser dieser Sohlenverbreiterung findet dort vermöge des von der Ill in