

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 1/2 (1883)  
**Heft:** 13

**Artikel:** Arlberg-Bodensee  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-11120>

### 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:** 21.02.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://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 Pfiffer 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 sturm bewegten Seebildern Zardetti's und Paléjeux's, Benteli's Brienz-See und Geisser's Jungfrau. Nicht vergessen darf man ferner die Marinebilder von Louis Menet, 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 Fruchstücke, die Stillleben, die Aquarelle und Architekturbilder zu sprechen. Die Blumenmalerei wird mehr und mehr Domäne 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 Haupt sache. Die Gestalt des Gefangenen macht den Eindruck, als ob sie nachträglich hinzugefügt wäre.<sup>18)</sup>

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, minutios, 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.<sup>19)</sup> 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.)

<sup>18)</sup> Abgebildet im illustrierten Catalog von Salvisberg. S. 71.

<sup>19)</sup> Vgl. Bd. I No. 24.

### Arlberg-Bodensee.

Seit Beginn der Arbeiten am Arlbergtunnel hat sich

die österreichische Regierung mit der Frage der Entwicklung der Stadt Bregenz zu einem bedeutenden Stapelplatz für die mit der Arlbergbahn aus den Donaustaten 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 Bahlinie 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 Dampfbooten, 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, österreichischen 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 Schiffsdienst 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 Personen transport 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<sup>\*</sup>). 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.

<sup>\*</sup>) NB. Die Schiffe erhalten folgende Maasse: Das Salondampfboot von 100 Pferdekräften: Länge zwischen den Perpendikeln 53,50 m, grösste Breite zwischen den Radkästen 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 Radkästen 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 Spannen 9,150 m, Höhe an den Seiten 2,150 m.