Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **45/46 (1905)**

Heft 20

PDF erstellt am: **28.03.2024**

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

nun mehr den innern Bedürfnissen entsprechend. Sie verzichten auf die traditionelle Symmetrie und zeigen eine Vorliebe für Loggien und Erker, welche früher in der französischen Architektur nur selten vorkamen. Dabei werden diese aber nicht als selbständige Ausbauten behandelt, sondern organisch aus der Fassade entwickelt. Eine schmiegsam abgerundete Formgebung vermeidet alle harten Ecken. Nach der strengen Geschlossenheit der Königstile ist hier vieles wieder in mittelalterlich malerischem Sinne behandelt, aber ganz in modernem Geist, durchaus nicht altertümelnd und ohne eine Spur von Romantik. Gemeinsam mit den alten Bauten von Paris zeugen auch diese neuern von der sichern Eleganz des Franzosen.

Moderne Pariser Bauten.

Diese zeigt sich schon beim anspruchslosen Nutzbau eines Geschäftshauses an der *rue Réaumur* (Abb. 1, S. 244), dem wohl die Eisenbauten Hortas in Brüssel zum Vorbild gedient haben. Ohne deren feines Detail haben wir hier eine mit nüchterner Sachlichkeit aus den konstruktiven Bedingungen aufgebaute Fassade, welche blos durch elegante Linienführung jene eckige Starrheit überwunden hat, die ähnliche Bauten mit ein paar historischen Ornamenten vergeblich zu verdecken suchen. Das straffe System von vertikal aufstrebenden Eisenträgern, die durch die horizontalen Blechbrüstungen zusammengehalten erscheinen, ist durch unzählige Nieten leicht belebt und durch einen graugrünen Anstrich zu ruhiger Wirkung gebracht. Die Schatten der drei vortretenden Erker geben einen kräftigen Abschluss.

Ein phantasievolleres Werk ist das merkwürdige Haus der berühmten Vortragskünstlerin Yvette Guilbert von *Xavier Schoelkopf*. Eine ungemein lebensvolle Fassade, in der alle Linien ineinanderfliessen, mehr eine plastische Schöpfung als Architektur (Abb. 2, S. 245). Alles scheint wie aus einem einzigen Block herausmodelliert, die Balkone und Erker quellen weich und doch kräftig aus der Fassadenfläche und gehen wieder unmerklich in dieselbe zurück. Auch das originelle Gitter am Erker ist nicht bloss aufgestellt, sondern klammert sich lebendig an den Stein an. (Abb. 3). Aus den Ecken der obern Balkone schauen kleine, bissige Tierwesen aus dunkeln Höhlungen, gleich den unangenehmen Wahrheiten, welche die Guilbert in ihren drastischen Lebensschilderungen dem Publikum vorhält. Das Haupt unten am Erker trägt die Züge der Künstlerin. Ganz ungewohnt ist die Art, wie das Dach auf einer Anschwellung der obern Mauerfläche aufruht. (Abb. 2.) Im Innern ist ein prächtiges Treppengeländer aus Marmor wie aus einem Monolith gearbeitet, eine Neuschöpfung, die der königlichen Treppe des Trianon kaum nachsteht. Es ist im „Journal de la marbrerie" abgebildet, aus dem auch unsere Abbildung eines Gitters (Abb. 4, S. 244) entnommen ist. Auch an diesem Werk *Schoelkopfs* ist alles schmiegsam, lebendig entwickelt.

Leider haben solche augenfällige Motive das Schicksal, von Nachahmern verdorben auf den Markt gebracht zu werden, und bei den Laien geht dann das Gute wie das Schlechte als die neue Richtung unter dem abgedroschenen Namen „Jugendstil".

Wenn Schoelkopfs überschäumender Phantasie manches Schöne ins Abenteuerliche gerät, schafft *Charles Plumet* mit der Ueberlegung des fein abwägenden Architekten. An seiner gediegenen Fassade in der Avenue Victor Hugo (Abb. 5) ist kein Ornament zu viel, dieses aber mit liebevoller Sorgfalt eigenartig durchgebildet. Noch die Plaquette der elektrischen Klingel ist besonders gezeichnet. Geschickt fügen sich die zwei ungleichen Portale in die im übrigen symmetrische Fassade, der kleine Ladeneingang unmerklich verschoben, das grosse Durchgangsportal in der Verbindung von zwei obern Fenstern. Die Durchfahrt selbst, mit glatten Steinbogen und bronzenen Beleuchtungskörpern als einzigem Schmuck, ist von sehr vornehmer Wirkung. Eigenartig durchdringen sich die Säulen und Bogen der Loggia, welche die wohlgegliederte Fassade anmutig abschliesst. Die Ausladungen sind auch hier in sanftem Ansteigen aus der Mauerfläche entwickelt, und der Bildhauer hat sich dem Willen des Architekten verständnisvoll gefügt. So vereinigen sich im Portal (Abb. 6) Architektur und Plastik zu schöner Einheit.

Diese einfach edle Architektur wirkt als Erlösung nach den überladenen, akademischen Miethausfassaden und gibt einen höhern Begriff von dem Kunstsinn des neuen Paris, als selbst Werke der offiziellen Kunst, die in den süsslichen, von der Weltausstellung hinterlassenen Petit Palais und Grand Palais gipfelt.

(Schluss folgt.)

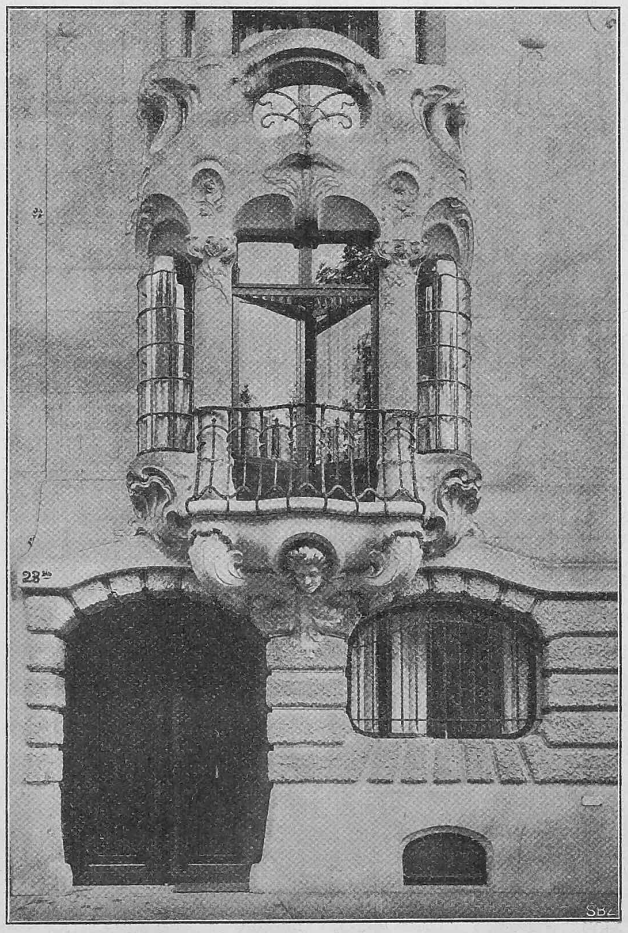


Abb. 3. Erkerdetail vom Hause der Yvette Guilbert.
(Nach „Architektur der neuen freien Schule".)

Miscellanea.

Fortschritte im amerikanischen Eisenbahnwesen. Auf dem letzten internationalen Eisenbahnkongress zu Washington berichtete S. Whinery über die Fortschritte, welche die amerikanischen Eisenbahnen in den letzten 25 Jahren aufzuweisen haben. Der Redner hob zunächst hervor, dass die 25 Jahre von 1878 bis 1903 keine Umwälzung auf irgend einem Gebiet des amerikanischen Eisenbahnwesens hervorgebracht, sondern nur die Ausbreitung des Eisenbahnverkehrs und die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen gefördert haben. Die Länge der im Betrieb befindlichen Eisenbahnlinien hat von rund 131 000 *km* im Jahre 1878 auf 333 000 *km* im Jahre 1903 zugenommen. Das darin angelegte Kapital ist von 24 200 Mill. Fr. auf rund 68 750 Mill. Fr. gestiegen.

Die grösste Tätigkeit haben die Eisenbahnverwaltungen auf dem Gebiete der Linienführung, in der Beseitigung zu grosser Steigungen und Krümmungen, entfaltet. Man hatte erkannt, dass der Schnelligkeit der Beförderung durch starke Steigungen sehr enge Grenzen gesetzt werden, sowie dass eine Lokomotive unter sonst gleichen Verhältnissen auf einer Steigung von 6 ‰ um die Hälfte mehr ziehen kann, als auf einer Steigung von 10 ‰. Mit dem Anwachsen des Verkehrs, insbesondere des Güterverkehrs, haben deshalb die Eisenbahnen grosse Summen auf den Umbau ihrer Linien verwendet, in einzelnen Fällen ganz neue Strecken angelegt und die frühern aufgelassen.

Moderne Pariser Bauten.



Abb. 5. Haus von Arch. *Ch. Plumet*, Avenue Victor Hugo Nr. 50.

Ein weiteres Merkmal des Fortschrittes bildet die Zunahme der Verwendung von Eisenbahnschienen aus Flusstahl, begünstigt durch den Aufschwung der amerikanischen Bessemer- und Siemens-Martin-Flusseisenerzeugung und das Sinken der Eisenpreise. Im Jahre 1878 war nur ein ganz kleiner Teil des Eisenbahnnetzes mit Flusseisenschienen ausgerüstet, deren Marktpreis 223 Fr. für die Tonne betrug. Heute sind die Flusseisenschienen fast überall im Gebrauch und ihr Preis beträgt nicht mehr als Fr. 147,50 für die Tonne. Weitere Verbesserungen des Eisenbahnoberbaues in diesem Zeitabschnitt sind: die Verminderung der Schwellenabstände, die Verbesserung der Weichen und Herzstücke und der Ersatz der alten hölzernen durch eiserne Eisenbahnbrücken.

Bemerkenswert ist ferner die Zunahme der Abmessungen und der Leistungsfähigkeit der Lokomotiven. Vor 25 Jahren waren eine Personenzuglokomotive von 35 *t* und eine Güterzuglokomotive von 45 *t* noch bedeutende Ausführungen. Heute sind Maschinen, die 60 und 85 *t* wiegen, keine Seltenheit mehr. Daneben hat man aber auch ihre Wirtschaftlichkeit erhöht durch Verbesserungen in der Konstruktion der Feuerbüchsen und der Steuerungen, insbesondere aber durch die Einführung des Verbundbetriebes usw.

Bei den Güterwagen lassen sich ähnliche Fortschritte feststellen. Im Jahre 1872 wog ein Güterwagen etwa 9,5 *t* bei einer Ladefähigkeit von 10 bis 11 *t*; der heutige Güterwagen dagegen wiegt 15 bis 18 *t* und trägt 30 *t* und mehr; der eiserne Güterwagen für Kohle oder Erz wiegt 16 bis 19 *t* bei 50 *t* Ladegewicht. Im Vergleich zur Ladefähigkeit ist also das tote Gewicht beträchtlich vermindert worden. Im Jahre 1903 waren mehr als 80% aller amerikanischen Güterwagen mit Luftdruckbremsen und etwa 98,5% mit selbsttätigen Kupplungen ausgerüstet. Die Verbesserung des rollenden Gutes drückt sich besonders deutlich in dem Aufwand für Lokomotivausbesserungen aus, der auf einer Hauptlinie von 30 cts./*km* im Jahre 1870 auf 22,75 cts./*km* im Jahre 1902 abgenommen hat. Wenn trotzdem die Verzinsung des insgesamt in den Eisenbahnen angelegten Kapitales im Mittel kaum 3% erreicht, so liegt das vornehmlich daran, dass mit der Steigerung des Verkehrs auch die Tarife erheblich vermindert worden sind. Im Jahre 1878 hat z. B. die Eisenbahnfracht 4,1 cts. für eine *t/km* betragen; bis zum Jahre 1903 ist sie auf 2,56 cts. heruntergegangen. Aehnlich verhält es sich mit den Fahrpreisen für Personen. Die aus der Verbesserung der Eisenbahnen erzielten wirtschaftlichen Vorteile sind daher in grossem Masse der Allgemeinheit zugute gekommen.

Die Eisenbahn vom Nil nach dem Roten Meere. Die Bahn, deren Bau von der englischen Verwaltung in aller Stille eingeleitet worden war, beginnt an der Mündung des Atbara in den Nil und zieht sich in ostnordöstlicher Richtung nach dem 50 *km* nördlich vom alten Hafen von Suakim gelegenen Mirsa Scheich-Barud am Roten Meer, wo gegenwärtig ein Hafen gebaut wird. Der Endpunkt der Bahn am Roten Meer ist durch seine natürliche Lage vor dem alten Nachbarhafen erheblich bevorzugt. Nach vollendetem Ausbau wird der neue Hafen den Namen Port Soudan tragen. Von hier aus landeinwärts bot der Bahnbau die grössten Schwierigkeiten, da auf kurzen Strecken sehr bedeutende Geländesteigungen zu überwinden und ausserdem zahlreiche Brücken zu bauen waren. Auf dem ersten Drittel der insgesamt gegen 500 *km* langen Strecke erreicht die Bahn die grösste Höhe. Weiterhin wird das Gelände wesentlich einfacher, doch blieb auch hier eine grössere Zahl von Brücken zu bauen. Die Arbeiten haben im Herbst 1904 von beiden Endpunkten aus gleichzeitig begonnen. Anfangs hatte man hinsichtlich der Arbeiterfrage mit grossen Schwierigkeiten zu kämpfen; gleichwohl ist es gelungen, bis heute rund 300 *km* Schienen zu verlegen. Man hofft die ganze Linie im nächsten Frühjahr fertigzustellen.

Eidg. Polytechnikum. Die Professoren unserer technischen Hochschule haben an ihren erkrankten Kollegen, Herrn Prof. Dr. *Ritter*, eine elegant ausgestattete Adresse gerichtet, die am 8. d. Mts. durch die Herren Direktor J. Franel und Prof. J. Früh der Familie des Erkrankten persönlich überreicht wurde. Die Zuschrift lautet:

Herrn Prof. Dr. W. Ritter in Zürich.

Hochgeehrter Herr Kollege!

Mit lebhaftem Bedauern hat die Lehrerschaft des eidgenössischen Polytechnikums erfahren, dass Sie wegen Krankheit sich veranlasst sahen, auf Beginn des Wintersemesters aus dem Lehrkörper zu scheiden, dem Sie seit mehr als 20 Jahren angehört haben.[1])

Wir können nicht umhin, bei dieser Gelegenheit den Gefühlen, welche uns bewegen, mit einigen Worten Ausdruck zu geben.

Wir bedauern tief den Weggang des um die Ausbildung der graphischen Statik nach Culmanns Grundsätzen hochverdienten Forschers und Förderers des modernen Brückenbaues, des durch seinen klaren Vortrag und sein Wohlwollen beliebten Lehrers, des verdienten Direktors der Schule (1889—1891) und nicht zuletzt des durch Gewissenhaftigkeit und Treue allezeit vorbildlichen Kollegen. Die Geschichte unserer Anstalt wird den Namen Ritter stets zu einem ihrer besten zählen.

Indem wir Ihnen von Herzen baldige Genesung wünschen, versichern wir Sie unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, den 27. Oktober 1905.

Im Namen und Auftrag
der Lehrerschaft des eidg. Polytechnikums,

Der Direktor: *J. Franel.* Der Aktuar: *J. Früh.*

[1]) Vergl. unsere Nummer vom 15. Juli d. J.

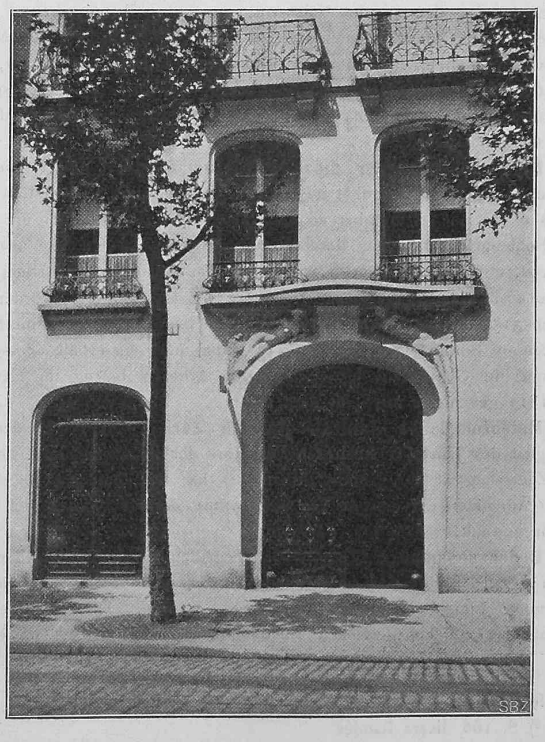


Abb. 6. Portal des Hauses Nr. 50 in der Avenue Victor Hugo.

Neubau der mittlern Rheinbrücke zu Basel. Heute, am 11. November soll die neuerstellte mittlere Rheinbrücke in Basel unter angemessenen, festlichen Veranstaltungen für den Verkehr eröffnet werden. Die Leser der «Bauzeitung» sind über das Bauwerk bereits unterrichtet, das die aus der ersten Hälfte des XIII. Jahrhunderts stammende alte Basler Brücke ersetzt und das mit seinen wuchtigen Granitgewölben in würdiger Weise dem ehrwürdigen alten Stadtteil angepasst erscheint. Wir haben in Bd. XXXIX, S. 30 u. ff. den preisgekrönten Entwurf der Firmen *Alb. Buss & Cie.* in Basel und *Ph. Holzmann & Cie.* in Frankfurt a. M., der mit unwesentlichen Aenderungen zur Ausführung angenommen wurde, eingehend dargestellt und beschrieben. Desgleichen ist in Bd. XLIV, S. 31 u. ff. der Vortrag des Herrn Ingenieur *J. Rosshändler* veröffentlicht, worin dieser in der Generalversammlung der Gesellschaft ehem. Polytechniker zu Basel am 10. Juli 1904 über die Geschichte der alten Brücke und den gegenwärtigen Brückenbau sprach. Ueber den Bauvorgang selbst soll in nächstfolgenden Nummern unserer Zeitschrift ausführlich berichtet werden.

Wir beglückwünschen die Stadt Basel und die Bauleitung zu dem stolzen Werke und die Bauunternehmung mit ihren Ingenieuren und Architekten zur glücklichen Lösung der ihr gestellten grossen Aufgabe.

Monatsausweis über die Arbeiten am Rickentunnel. Für den Monat Oktober wird im Richtstollen ein Fortschritt gemeldet von 84,0 *m* auf der Südseite und von 96,1 *m* auf der Nordseite, der ausschliesslich durch Handbohrung erzielt wurde. Der Richtstollen erreichte damit eine Länge von 2056,0 *m*, bezw. von 2803,2 *m*, zusammen 4859,2 *m* oder 56,4% der gesamten Tunnellänge. Die Sohle des Richtstollens der Südseite ist auf 1,65 *m* über Tunnelsohle gehoben worden. Der Firststollen wurde südseits auf 1746 *m*, nordseits auf 900 *m*, zusammen auf 2646 *m* vorgetrieben und der Vollausbruch[1]) auf 1610 *m*, bezw. 805 *m*, im ganzen auf 2415 *m* fertig erstellt. Vom Mauerwerk waren die Widerlager südlich auf 1568 *m*[1]), nördlich auf 790 *m*, im ganzen auf 2358 *m*, die Gewölbe auf 1563 *m*, bezw. 756 *m*, im ganzen auf 2319 *m* vollendet. Auf allen Baustellen zusammen waren im Oktober im Tage durchschnittlich 915 Arbeiter beschäftigt gegenüber 936 im September. Auf der Südseite führte der Richtstollen durch Kalkstein und Mergel; der Wasserandrang war sehr gering, die Temperatur des Felsens vor Ort 21,0 °C. Auf der Nordseite lagen das erste Drittel des im Oktober aufgeschlossenen Richtstollens im Sandstein, die beiden folgenden im Mergel. Das Gestein ist vor Ort trocken seine Temperatur beträgt 17,5 °C. Der Wasserzudrang wurde mit 7,5 Sek.-nördlich und 1,5 Sek.-*l* südlich gemessen.

Senkung des Quais zu Antwerpen. Nach den Senkungen am Landungsplatze der japanischen Schiffe im September dieses Jahres[2]) haben sich dieser Tage am *Quai d'Herbonville*, etwa 1 *km* von der Stelle der frühern Rutschungen entfernt, neue Senkungen gezeigt. Die Quaimauer hat sich hier um 2,5 *m* vorgeneigt. Wie die vorangegangenen, so werden auch diese neuen Senkungen den in der Nähe vorgenommenen Baggerarbeiten zugeschrieben. Unter einer Schlammdecke besteht der Baugrund der Mauer aus einer Sandschicht, die auf einer Lehmschicht aufliegt. Es scheint, dass durch die Baggerarbeiten die Schlammdecke, die bisher ein Wegspülen des Sandes verhindert hatte, entfernt worden ist und die Mauer infolgedessen unterspült wurde.

Monatsausweis über die Arbeiten am Simplontunnel. Von der Südseite aus ist am 18. Oktober im Tunnel I das Gewölbe fertig erstellt worden; es fehlten am 31. Oktober an der vollständigen Ausmauerung nur noch 80 *m* Sohlengewölbe. Die Beschotterungsarbeiten im Tunnel I wurden fortgesetzt, ebenso die Ausmauerungen im Parallelstollen. Am Südportal sind die ausfliessenden Wassermengen zu 1214 Sek.-*l* gemessen worden, inbegriffen 315 Sek.-*l* von den heissen Quellen bei Km. 9,100. Im Mittel arbeiteten im Innern des Tunnels 1333 Mann und ausserhalb desselben 480 Mann; die Gesamtzahl der beschäftigten Arbeiter betrug im Oktober somit 1813 gegenüber 2078 im September.

Meteorologische Zentralanstalt in Zürich. An Stelle des am 14. August des Jahres verstorbenen Direktors der Schweizer. meteorologischen Zentralanstalt Dr. Robert Billwiller[3]) hat der Bundesrat den dermaligen Adjunkten der Anstalt Dr. *Maximilian Maurer* von Zürich zum Direktor gewählt.

Bodenseedampfer. Der im Bau begriffene neue Bodenseedampfer «Rhein» der Schweizerischen Bundesbahnen soll voraussichtlich im kommenden Juni dem Betrieb übergeben werden. Die Ausarbeitung der Entwürfe zur künstlerischen Ausschmückung des Schiffes ist Herrn *H. E. Berlepsch-Valendas*, Maler und Architekt in Maria-Eich bei München, der auch die Ausstattung der «Lindau» geleitet hat, übertragen worden.

Das neue Museumsgebäude in Mannheim, zu dessen Erbauung ein Mannheimer Bürger die Mittel stiftete, wird von Professor *Bruno Schmitz* in Charlottenburg, dem Schöpfer der Festhalle «Rosengarten»[1]), erbaut werden. Das Museum soll den Halbkreis der Gebäude, mit denen Schmitz den Friedrichplatz umgeben hat, beschliessen.

Das Trafalgar-Dock in Southampton, ausgeführt nach dem Entwurf von *W. R. Galbraith*, ist Ende Oktober eröffnet worden. Die ganz ungewöhnlichen Abmessungen des Bauwerks sind folgende: Länge von der Schwelle des Abschlusstores bis zum Kopfende 266,8 *m*, Breite des Tores 27,4 *m*, untere Breite des Docks 27,4 *m*, obere Breite 38,1 *m*, ganze Tiefe 13,1 *m*.

Internationaler Kongress für angewandte Chemie. Der schweiz. Bundesrat hat zu diesem, im April 1906 in Rom stattfindenden Kongresse abgeordnet die Herren Professor Dr. *Georg Lunge* in Zürich, Präsident der internationalen Analysenkommission und Professor Dr. *Hans Kreis*, Kantonschemiker in St. Gallen.

Glasmalerei. Die Kunstgewerbeschule in Karlsruhe hat eine *Fachklasse für Glasmalerei* und verwandte Gewerbe eingerichtet und im Oktober eröffnet. Den Fachunterricht (Werkstatt-Unterricht) hat Glasmaler *Karl Ule* aus München übernommen.

[1]) Vollausbruch und Widerlager auf der Südseite von 0,9 *m* über Schwellenhöhe an.

[2]) S. 166 dieses Bandes.

[3]) Vergl. Nekrolog S. 105.

Nekrologie.

† **H. Müller-Scheer.** Der am Abend des 2. November in Zürich gestorbene Architekt Hermann Müller-Scheer stammte aus Feuerthalen im Kanton Zürich, wo er am 10. Dezember 1842 geboren wurde. Seiner schon als Knabe bekundeten Neigung und Begabung für zeichnerische Uebungen folgend, entschied er sich nach Absolvierung des Gymnasiums in Schaffhausen für das Baufach und begann zunächst bei der Firma Locher & Cie. in Zürich seine praktische Lehre, während der er u. a. beim Bau des Chem. Laboratoriums hinter dem Hauptgebäude des Polytechnikums tätig war. Nach einer kurzen Studienzeit an der Zürcherischen Bauschule zog Müller nach Berlin, wo er ein eifriger Schüler Professor Schinkels wurde. Die erste Stellung als Architekt fand er im Jahre 1866 als Bauführer bei Manfred Semper, der damals das neue Bahnhofgebäude zu Altona ausführte. Nach Abschluss dieses Baues unternahm Müller Studienreisen nach Kopenhagen, Stockholm, Christiania und über Holland nach England, wo er mehrere Monate verweilte, um hierauf während eines halben Jahres seine Studien an der «Ecole des beaux arts» in Paris fortzusetzen. Im März 1868 kehrte er in die Heimat zurück und liess sich in Zürich nieder. Sein erster Bau war hier das Wohnhaus des Herrn Reiff-Huber an der Tödistrasse in Zürich II, das durch seine einfache Vornehmheit allgemeinen Beifall fand. Diese Arbeit brachte ihm gleich weitere Aufträge ein und wurde so der Ausgangspunkt zu einer äusserst fruchtbaren, andauernden Tätigkeit, die den unermüdlichen und mit ungewöhnlicher Arbeitsfreudigkeit begabten Mann bis zu seinem Ende in Anspruch nahm. Ausser zahlreichen Nutzbauten, Geschäftshäusern, Wohnhäusern an der Gessnerallee, an der Brandschenkestrasse u. a. m. stammt von ihm eine grosse Anzahl der in den neuen Quartieren von Enge, an der Tödistrasse, Gartenstrasse usw. in den letzten Jahrzehnten erstandenen stattlichen Wohnhäuser, die diesem Stadtteil seinen vornehmen Charakter verleihen. Seine grosse Energie und Ausdauer befähigten ihn, diese Arbeiten meist persönlich mit nur wenigen fremden Hülfskräften zu bewältigen. Ausserdem war Müller noch mannigfach für Zwecke der Oeffentlichkeit tätig; so eine zeitlang als Mitglied des Grossen Stadtrates und während vieler Jahre, bis zuletzt, in der Bezirksschulpflege. Auch im Feuerbestattungsverein hat er hervorragend gewirkt. Seine Erholung fand er, ausser im Kreise seiner Familie, vornehmlich in der Pflege des Gesanges als eifriges Mitglied der Zürcher «Harmonie», bei der er an keiner Uebung fehlte.

Seit mehrern Jahren herzleidend, konnte er sich nicht entschliessen sich die nötige Ruhe zu gönnen, und als er sich auf vieles Zureden seiner Angehörigen und Freunde dazu bestimmen liess, im vergangenen September etwas Ferien zu machen, benutzte er diese als begeisterter Naturfreund zu anstrengenden Spaziergängen im Berner Oberland. Erfrischt und anscheinend gekräftigt kehrte er zurück. In der letzten Woche Oktober überkam ihn jedoch eine Müdigkeit, von der er sich nicht erholen konnte, die ihn aber nicht abhielt seiner ihm so zum Bedürfnis gewordenen Arbeit nachzugehen; aus ihr heraus hat ihn der Tod denn auch plötzlich abberufen. Er wird bei Kollegen und Freunden und in allen Kreisen, in denen er gewirkt, im besten Andenken bleiben.

[1]) Bd. XLII S. 275 und 291.