

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 45/46 (1905)
Heft: 17

Sonstiges

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: 14.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Miscellanea.

Sekuradecke mit Terranova-Estrich. Das Eindringen von Luft durch die feinen Poren der gebräuchlichen Baustoffe, besonders der Steine und des Mörtels, in die Gebäude wird vom Bautechniker und Hygieniker in gleicher Weise als eine willkommene Nebenerscheinung begrüßt, weil hierdurch zunächst ein gutes Austrocknen der frischen Wände bewirkt und späterhin auch ihre Trockenhaltung erleichtert wird.

Wir wissen indessen, dass diese sog. Porenlüftung nur in seltenen Fällen zur Wirkung kommt, da sie zumeist durch allerlei Wandbekleidungen und Anstriche, im besonderen durch den fast undurchlässigen Oelanstrich, verhindert wird, ein Uebelstand, der durch ein von der Gesellschaft «Terranova-Industrie München» seit länger als einem Jahrzehnt unter dem Namen «Terranova» in den Handel gebrachtes Material in zweckentsprechender Weise beseitigt wird. Diese wetter- und volumenbeständige, mässig poröse Masse, die verschiedene natürliche Tönungen erhalten kann, bedarf bei ihrer Verwendung als Fassadenputz keines Anstrichs und gestattet gleichzeitig der Luft Zutritt zum Mauerwerk.

Es ist gelungen, aus der erwähnten Terranova-Masse einen porösen Estrich herzustellen, der unter der Bezeichnung «Terranova-Estrich» bereits erprobt worden ist und ganz besonders als Unterlage für Linoleum geeignet erscheint. Die leichte Porosität des Estrichs, durch welche die Festigkeit in keiner Weise vermindert wird, bewirkt ein schnelles Austrocknen und ein festes Anhaften des Klebstoffs sowie des Linoleums an der Oberfläche; das entstehende Schwitzwasser sowie andere zufällig unter das Linoleum gekommene Feuchtigkeit werden leicht aufgesogen. Diese Vorteile kommen jedoch nur dann zur vollen Wirkung, wenn der Estrich auf einer gewissermassen homogenen Deckenkonstruktion aufgebracht wird.

Es galt daher, eine Decke zu konstruieren, die durch ihre Porosität eine ständige Luftzirkulation gewährleistete und gleichzeitig an Tragfähigkeit hinter den bekannten Systemen nicht zurückstand.

Eine solche aus hohlporösen Ziegelsteinen hergestellte Decke mit schrägen, in der Richtung der Drucklinie anstrebbenden Stegen ist der «Terranova-Industrie» durch das Patent 127 549 geschützt. Die vielen Hohlräume, welche die Decke aufweist, und die porösen Wandungen der Steine bieten eine gute Gewähr dafür, dass innerhalb der Decke nicht nur eine ständige Luftzirkulation stattfindet, sondern dass auch die beim Aufbringen des Estrichs entstehende Feuchtigkeit sowie sonstige durch Unachtsamkeit auf den Fussboden gekommene Wassermengen von ihr aufgenommen und langsam abgedunstet werden.

Die Gefahr, dass das Klebstoff durch auf dem Estrich sich ansammelnde Feuchtigkeit seine Bindekraft verliert und das Linoleum wellig wird — Erscheinungen, die wir täglich bei unseren massiven, mit Gips- und Zementestrich versehenen Fussböden beobachten können — ist also erheblich herabgemindert, bzw. nahezu beseitigt.

Vom bautechnischen Standpunkte aus betrachtet kann demnach diese poröse Doppelkonstruktion «Sekuradecke und Sekura- bzw. Terranova-Estrich» als einwandfrei bezeichnet werden.

Eine andere Frage ist die, ob in hygienischer Beziehung gegen derartig porös hergestellte Zwischendecken Einwände zu erheben sind, ob im besondern durch derartige Konstruktionen die Infektionsgefahr vermehrt wird. Man könnte gegen wasser- und luftdurchlässige Decken an sich vielleicht Bedenken erheben mit der Begründung, dass die Mikroorganismen durch die Fugen des Linoleumbelages in flüssigen Medien suspendiert werden oder auch in Staubform auf einen durchlässigen Boden geraten und hier einen guten Nährboden zu ihrer Vermehrung erhalten. Es

könnte somit der Estrich unter dem Linoleum eine ständige Infektionsquelle darstellen, falls es sich um pathogene Keime handelt.

Diese Bedenken werden jedoch nach genauerer Überlegung schon durch die Tatsache zerstreut, dass die für eine etwaige Infektion in Betracht kommenden Bakterien zu ihrer Entwicklung der Feuchtigkeit bedürfen. Auf dem Terranova-Estrich aber, der alle Feuchtigkeit dauernd beseitigt, sind die Bazillen dem Untergang geweiht. Diese Auffassung ist auch durch die vom Hygienischen Institut in München angestellten, eingehenden Untersuchungen über das Verhalten der Mikroorganismen auf massiven Decken bzw. Fussböden mit Linoleumbelag und verschiedenen Estrichen bestätigt worden.

Das vom Vorstand des Hygienischen Instituts in München auf Grund der von den Herren Professor Dr. Hahn und Dr. Kraft ausgeführten Untersuchungen abgegebene Gutachten lautet dahin, «dass hygienische Bedenken gegen die poröse Sekuradecke mit Terranova-Estrich nicht erhoben werden können. Insbesondere findet kein tieferes Eindringen von Mikroorganismen in die poröse Decke statt, und die aufgetragenen Keime finden im Estrich nicht die Bedingungen ihrer Vermehrung».

«Durch die Verteilung des Wassers in der ganzen Bodenmasse, die allmähliche Abdunstung nach oben und unten, ist auch einer übermässigen Durchfeuchtung vorgebeugt. Die Austrocknung der oberen Schichten erfolgt in relativ kurzer Zeit.»

Wir haben demnach in den porösen Sekuradecke mit dem porösen Terranova-Estrich eine vom hygienischen und bautechnischen Standpunkte einwandsfreie Deckenkonstruktion, die allen Anforderungen der Bauhygiene Genüge zu leisten imstande ist.

Umgestaltung der Bahnhofsanlagen Stuttgart. Der «Staatsanzeiger für Württemberg» berichtet über die Frage der Umgestaltung des Bahnhofs in Stuttgart, dass die Vorarbeiten für den Umbau des Hauptbahnhofes und die damit zusammenhängenden Neu- und Erweiterungsbaute vor kurzem zum Abschluss gekommen sind. In dem bezüglichen Gesetzentwurf handelt es sich neben den Bauten außerhalb Stuttgarts (wie der Umbau und die Erweiterung des Bahnhofes Cannstatt, die Erweiterung der Bahnhöfe Untertürkheim und Kornwestheim, der Ausbau der Hauptbahnen Stuttgart-Ludwigsburg und Stuttgart-Untertürkheim auf vier Gleise, der Bau einer zweispurigen Hauptbahn auf dem linken Neckarufer) in erster Linie um den Umbau und die Erweiterung des Hauptbahnhofes Stuttgart, mit Erweiterung des Nordbahnhofes. Für die Verbesserung der Stuttgarter Bahnhofsvorhältnisse ist eine grosse Zahl von Lösungen versucht worden. Neben dem Projekt der Belassung des Bahnhofes an der Schlossstrasse wurden insbesondere in Betracht gezogen die Verlegung des Hauptbahnhofes mit Beibehaltung der Kopfform an die Kronen- oder Schillerstrasse, die Herstellung eines Durchgangsbahnhofes, die intensivere Ausnutzung der Güterbahn Untertürkheim-Kornwestheim im Zusammenhang mit dem Ausbau der Bahnhöfe Kornwestheim und Untertürkheim, sowie die Herstellung eines neuen Hauptbahnhofes in Cannstatt als Ersatz für den Umbau des Hauptbahnhofes Stuttgart. Nach dem Ergebnis der eingehenden Untersuchungen, bei denen wiederholt Sachverständige aus Kreisen außerhalb der württembergischen Staatsbahn mitgewirkt haben, konnte neben dem Schlossstrassenentwurf nur die Verlegung des Hauptbahnhofes mit Beibehaltung der Kopfform an die Schillerstrasse ernstlich in Frage kommen. Da aber nach Ansicht der Generaldirektion der Staats-Eisenbahnen auch diesem Entwurf Mängel in bau- und betriebstechnischer Richtung anhafteten und da sich die Kosten der Ausführung bei beiden Entwürfen annähernd gleich hoch stellen, so ist in dem Gesetzentwurf die Ausführung des Schlossstrassen-Entwurfes vorgeschlagen worden. Immerhin soll auf Weisung des Königs die ganze Frage unter Beiziehung weiterer Sachverständiger nochmals geprüft und eventuell deren Lösung auf anderer Grundlage versucht werden.



Perspektive.

Eine neue Bremseinrichtung für elektrische Aufzugsmotoren
ist von der Firma L. Scott & Co. Ltd., Norwich, gebaut worden, über die wir folgende beachtenswerte Mitteilungen dem «Engineering» und der E.T.Z. entnehmen: Die Bremse besteht aus einem Paar Bremsbacken, die mittels Federn an eine auf der Motorwelle sitzende Bremsscheibe angedrückt werden. Jeder der beiden Bremsbacken ist an einem Hebel angebracht, dessen zweites Ende eine Gusstahlplatte trägt; diese ist aussen am Motorgehäuse in geringem Abstand von demselben angeordnet, und bildet einen Teil des magnetischen Kreises für den Motor. Solange der Motor stromlos ist, bewirken die Federn, dass die Bremse angezogen ist und die Gusstahlplatten sich von dem Motorgehäuse abheben. Die Abbildungen, die die Ausführung eines 95 P.S. Aufzugsmotors für 500 Volt und 430 minut-

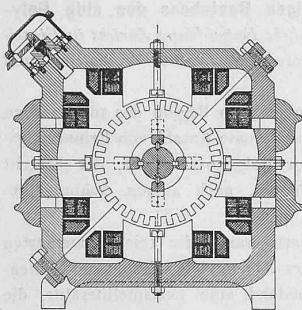


Abb. 1. Schnitt.

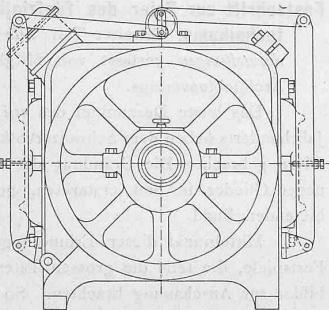


Abb. 2. Seitenansicht.

liche Umdrehungen zeigen, lassen die Wirkungsweise der Bremse deutlich erkennen. Der magnetische Kreis des Motors ist an zwei gegenüberstehenden Polen am Grunde der Polschuhe durch entsprechende Aussparungen im Motorgehäuse teilweise unterbrochen, sodass der magnetische Widerstand an diesen Stellen vergrössert ist und die Kraftlinien vorzugsweise durch die Gusstahlplatten, welche die Aussparungen im Motorgehäuse überdecken, hindurchgeleitet werden. Wird der Motorstrom eingeschaltet, so werden die Gusstahlplatten angezogen und die Bremsbacken dadurch von der Bremsscheibe abgezogen.

Bei Verwendung eines Hauptstrommotors wird die Bremse, wenn die Stromstärke wesentlich unter den normalen Wert sinkt, allmählich wieder angezogen und dadurch ein Durchgehen des Motors wirksam ver-

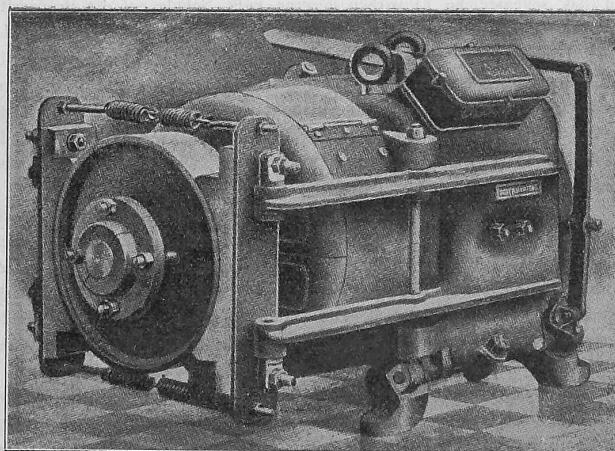


Abb. 3. Bremseinrichtung für elektr. Aufzugsmotoren von L. Scott & Cie.

hindert. Da jedoch bereits ein schwächer Strom genügt, um die Bremse in der gelösten Stellung zu erhalten, so wird die Veränderlichkeit der Umdrehungszahl, die den Hauptstrommotor gerade für Aufzugszwecke wertvoll macht, nicht beeinträchtigt. Der Betrag des Stromes, der ein Halten der Bremse in gelöster Stellung bewirkt, kann den Verhältnissen entsprechend eingestellt werden. Bei langsam laufenden Motoren, welche die Firma Scott für Aufzugszwecke besonders empfiehlt, legt sich die Bremse wieder an, wenn die Umdrehungszahl etwa den dreifachen Wert der normalen erreicht hat, während bei schnell laufenden Motoren die Stromstärke, bei der das Anziehen der Bremse aus Sicherheitsgründen erfolgt, etwas höher gewählt wird.

Eine Verbesserung dieser Bremse besteht noch darin, dass sie im Bedarfsfalle auch von Hand gelöst werden kann. In den Abbildungen 2 und 3 ist

die besondere Hebelanordnung zu erkennen. Die untern Enden der Hebel sind am Motorgehäuse befestigt, von ihren obern Enden führen Stangen zu einem auf dem Motorgehäuse gelagerten kurzen Doppelhebel, der von Hand oder mittels des Fusses bewegt werden kann. Zur Vereinfachung der Bedienung kann das Lösen der Bremse auch durch Drehen des Hauptschalters, der den Strom für den Motor regelt, bewirkt werden, sodass ein besonderer Hand- oder Fußhebel zum Lösen der Bremse beim Senken der Last entfällt. Soll die Last gesenkt werden, so wird der Reglerhebel auf die erste Stufe der Senkstellungen eingestellt, und durch einen besondern Nocken auf der Reglerwelle die Bremse gelöst, ohne dass zunächst der Motorstrom eingeschaltet wird. Nur wenn die Last nicht von selbst herabgeht, wird die nächste Stufe des Reglers eingeschaltet und der Motorstromkreis dadurch über einen Vorschaltwiderstand geschlossen.

Bahnhof der S. B. B. in St. Gallen.¹⁾ Der Regierungsrat von St. Gallen hat an dem vorliegenden Projekte zum neuen Bahnhofgebäude folgende wesentliche Aussetzungen anzubringen: In erster Linie erklärt er es für unzulässig, das Aufnahmegeräude, das ohnehin mit teilweisen, namentlich nach der Tiefe hin sehr beschränkten Platzverhältnissen zu rechnen hat, auch den Verwaltungszwecken dienstbar zu machen. Diese Verbindung von zwei sehr verschiedenen Aufgaben hat unwillkürlich zu einer derartigen Lösung führen müssen, die weder dem Zwecke eines Aufnahmegeräudes noch dem eines Verwaltungsgebäudes vollkommen entspricht. Daher muss in erster Linie Trennung der Gebäulichkeiten für die beiden Dienstzweige verlangt werden. Sodann vermisst der Regierungsrat im Entwurf der Generaldirektion einen genügend grossen Bahnhofsvorplatz, und stellt das Begehr, dass vor dem Aufnahmegeräude und auf dessen ganzer Länge ein Vorplatz erstellt werde von der gleichen Breite wie jener, der zur Zeit vor dem bestehenden Aufnahmegeräude vorhanden ist. Eine dritte Hauptforderung des Regierungsrates endlich ist die Einführung der Sekundärbahnen in das Areal des Bundesbahnhofes.

Demgemäß ersucht der Regierungsrat von St. Gallen das schweizerische Eisenbahndepartement, die Generaldirektion der S. B. B. zur Ausarbeitung eines neuen Projektes mit Berücksichtigung der aufgezählten Punkte in möglichst kurzer Zeit zu veranlassen, so zwar, dass mindestens mit dem Bau des neuen Aufnahmegeräudes im kommenden Frühjahr begonnen werden könnte, während die Frage der Einmündung der Nebenbahnen ohne Nachteil später bereinigt werden dürfte.

Über Hochofenleistungen in verschiedenen Ländern wird in der «Iron and Coal Trades» eine Zusammenstellung mitgeteilt, der folgende Notiz entnommen ist. Ein Vergleich der wichtigsten eisenerzeugenden Länder bezüglich der jährlichen durchschnittlichen Erzeugung eines Hochofens ergibt für das Jahr 1870 für:

Belgien	Grossbritannien	Deutschland	Vereinigte Staaten	Frankreich
13 880 t	9120 t	6400 t	6344 t	4400 t

Die beste Erzeugung für die damalige Zeit hätte demnach Belgien aufzuweisen, wo auf den Ofen etwa 52 % mehr als in England und über 100 % mehr als in Deutschland erblasen wurden. Dieses Ergebnis ist dem Umstand zuzuschreiben, dass die Hochofenanlagen Belgiens zu jener Zeit verhältnismässig neu waren. In den nach 1870 verflossenen 35 Jahren ist die Reihenfolge der einzelnen Länder bezüglich ihrer Leistungsfähigkeit vollständig umgekehrt worden, wie aus der folgenden Zusammenstellung hervorgeht. Es wurden im letzten Jahre durchschnittlich erzeugt mit einem Hochofen in:

den Vereinigten Staaten	Deutschland	Belgien	Grossbritannien	Frankreich
95 000 t	41 000 t	34 745 t	26 100 t	24 800 t

An der Spitze der eisenerzeugenden Länder stehen heute die Vereinigten Staaten, deren durchschnittliche Jahresleistung für den Ofen von 6344 t auf 95 000 t oder um das Fünfzehnfache gestiegen ist. An zweiter Stelle steht Deutschland, das Grossbritannien bei weitem überflügelt hat, während innerhalb des Deutschen Zollvereins wieder Luxemburg mit 45 105 t (gegen 13 000 t im Jahre 1870) einen hervorragenden Platz einnimmt.

Versuchsanstalten an der technischen Hochschule in Berlin-Charlottenburg. Das Programm der kgl. Technischen Hochschule zu Berlin für das Studienjahr 1905/06 verzeichnet eine Reihe von neuen Instituten, wovon ein Teil sich allerdings noch im Bau befindet. Die Abteilung für Architektur hat eine Prüfstation für Heiz- und Lüftleinrichtungen erhalten, die von Professor Rietschel geleitet wird. Die Abteilung für Bauingenieurwesen erhält ein Laboratorium für Statik der Baukonstruktionen (im Bau) unter Leitung von Professor Müller-Breslau. In der Abteilung für Maschineningenieurwesen sind zu den bereits vorhandenen Laboratorien für Maschinenbau und Elektrotechnik hinzugekommen: ein Festigkeitslaboratorium unter der Leitung von Professor E. Meyer, ein Versuchsfeld für Maschinenelemente unter der Leitung von Professor Kammerer, ein elektro-

¹⁾ Bd. XLVI, S. 23 und 106.

technisches Versuchsfeld unter der Leitung von Professor W. Reichel, eine Lokomotivprüfstation (im Bau) unter der Leitung von Professor von Borries, sowie endlich eine Versuchsanstalt für Wassermotoren auf der Schleuseninsel im Tiergarten, die Professor E. Reichel unterstellt ist. Damit ist die Zahl der Institute an der Technischen Hochschule Berlin-Charlottenburg von 10 auf 17 erhöht.

Die Emmentalbahn und die Burgdorf-Thun-Bahn haben an Stelle ihres in die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen berufenen Direktors, Ingenieur Dinkelmann, den zur Zeit im bernischen Regierungsrat als Baudirektor und kantonaler Eisenbahndirektor amtenden Ingenieur A. Morgenhalter von Ursenbach im Kanton Bern gewählt. Morgenhalter hat die Ingenieurschule am eidg. Polytechnikum in den Jahren 1872 bis 1876 absolviert und vor seiner Ende 1896 erfolgten Wahl in den bernischen Regierungsrat, während zehn Jahren als Direktor der Langenthal-Huttwyl-Bahn gewirkt. In seiner Stellung als Regierungsrat hat er neben den verschiedenen während seiner Amtszeit im Kanton Bern abgewickelten, zahlreichen und umfangreichen Eisenbahngeschäften sich u. a. namentlich auch die Förderung der Idee des Berner Alpen-Durchstiches mit besonderem Eifer angelebt lassen.

Der Besuch der elektrischen Bahnen Oberitaliens durch die leitenden Persönlichkeiten des schweizer. Eisenbahndepartements und der Schweizerischen Bundesbahnen, der vom 17. bis 19. d. M. stattgefunden hat, und bei dem die letztern durch den italienischen Bautenminister und die hervorragendsten Eisenbahnmänner Italiens empfangen und geleitet wurden, hat einen glänzenden Verlauf genommen. Nach den in der Tagespresse wiedergegebenen Begrüssungsreden und sonstigen Berichten soll der Eindruck ein höchst befriedigender gewesen sein und zu der Erwartung berechtigen, dass durch ihn die Einführung elektrischen Betriebes auch auf schweizerischen Strecken und namentlich beim Simplon wesentlich näher gerückt wurde. Wir hoffen in die Lage zu kommen, über das Ergebnis der Bereisung näheres berichten zu können.

Die Elektrische Bahn von Sépey nach Ormond-Dessus, um deren Konzession sich die Elektrizitätsgesellschaft Alioth im Verein mit den Ingenieuren de Vallière & Simon bewirbt, soll vom Bahnhof Sépey der Linie Aigle-Sépey ausgehend die Gemeinden Ormont-Dessous und Ormont-Dessus durchziehen. Das auf eigenem Bahnkörper geführte Tracé weist bei 9,6 km Länge eine grösste Steigung von nur 0,58 % auf. Der kleinste Krümmungshalbmesser misst 80 m. Die Bau- und Einrichtungskosten sind zu 950 000 Fr. bzw. rund 100 000 Fr. für den Kilometer in Aussicht genommen.

Das Grabmal für F. v. Lenbach, das nach dem Entwurfe von Gabriel Seidl auf dem Moosacher Friedhof in München erstellt wird, soll zu Allerheiligen vollendet sein. Der einfache Tempelbau in antiker Anordnung ist 6,5 m lang, 4 m breit und 4 m bis zum Hauptgesims hoch. Er trägt über dem Portal nur den Namen des Künstlers und darüber als einzigen Schmuck einen Lorbeerkrantz mit Girlanden.

Wohnungsausstellung im «Modernen Heim» in Biel. Es wird uns berichtet, dass die Fertigstellung der drei Einfamilienhäuser, von deren Erbauung wir auf Seite 35 des laufenden Bandes berichtet haben, durch die aussergewöhnlich ungünstigen Witterungsverhältnisse der letzten Monate verhindert worden ist. Aus diesem Grunde kann die geplante Wohnungsausstellung in diesem Jahre nicht stattfinden.

Nekrologie.

† **R. de Boor.** Aus Winterthur kommt die Trauerkunde, dass am 15. d. M. Ingenieur Richard de Boor, Adjunkt des Maschinenmeisters der Gotthardbahn, daselbst, wo er zu Besuch bei seinem Sohne weilte, einem Schlaganfall erlegen ist. R. de Boor wurde am 25. Oktober 1841 in Hamburg geboren; er besuchte die dortigen Schulen und machte hierauf eine zweieinhalbjährige Lehrzeit als Mechaniker durch. Mit Privatstudium bereite er sich dann auf den Eintritt in das Zürcher Polytechnikum vor, in das er im Herbst 1861 eintrat. Bis zum Jahre 1865 absolvierte er an demselben die mechanisch-technische Abteilung, worauf er, zunächst in den mechanischen Werkstätten der Nordostbahn, seine praktische Laufbahn begann und sodann längere Zeit bei Freiherr und Wettstein in Zürich arbeitete. Im Jahre 1871 übernahm er die Stelle eines Werkmeisters bei den Elsass-Lothringischen Bahnen. Als aber bei uns die Eisenbahn-Bautätigkeit neuen Aufschwung nahm, ergriff de Boor mit Freuden die Gelegenheit, in die ihm lieb gewordene Schweiz zurückzukehren und siedelte als Maschinenmeister der schweizerischen Nationalbahn 1874 nach Winterthur über. Bis zur Auflösung des Unternehmens im Jahre 1881 blieb er in dieser Stellung. Nach Liquidierung der Nationalbahn ging er zur Gotthardbahn über

und war seither in Luzern, zuerst als Kontrollingenieur für das Rollmaterial und seit 1882 als Adjunkt des Maschinenmeisters tätig.

Neben der Erfüllung seiner beruflichen Pflichten, denen er stets mit gründlicher Fachkenntnis und Gewissenhaftigkeit nachkam, suchte de Boor gerne den Umgang mit geselligen Kreisen, und namentlich auch mit seinen alten Studiengenossen. An den Jahresversammlungen der G. e. P. pflegte er regelmässig teilzunehmen; es war ihm immer eine grosse Freude, seine alten Kameraden an denselben begrüssen zu können. Sie werden ihm denn auch mit dem grossen Kreis der um ihn trauernden Freunde ein treues, herzliches Andenken bewahren.

Literatur.

Festschrift zur Feier des fünfzigjährigen Bestehens des eidg. Polytechnikums. Zweiter Teil: *Die bauliche Entwicklung Zürichs in Einzel darstellungen* verfasst von Mitgliedern des Zürcher Ingenieur- und Architektenvereins.

Das letzte Dezenium des vorigen und der Beginn des angetretenen Jahrhunderts haben dem Schweizer Volke eine grosse Anzahl von Erinnerungsfeiern gebracht: Die Gründung der alten Eidgenossenschaft, der Eintritt neuer Glieder in den erstarkten, gefestigten, nach aussen Achtung gebietenden Bund.

Mittelpunkt dieser Erinnerungsfeiern waren die reich inszenierten Festspiele, die teils die grossen Taten der Ahnen, teils Kultur- und Sittenbilder zur Ansicht brachten. So entstand eine Festspielliteratur, die für den Moment geschaffen, den Bedürfnissen des Augenblicks gerecht wurde. Das patriotische Empfinden, das die Verfasser beseelte, liess bei der Kraft der Ausstattung und der Begeisterung der Darsteller die Kritik verstummen. Sie setzte gegenüber Festspielen und Festschriften in menschlicher Weise erst ein, wenn das aktuelle Interesse sich verloren hatte. Die Mehrzahl derselben wurden in einer still verschwiegenen Ecke des Bücherschranks untergebracht.

Es hat nicht an Stimmen gefehlt, welche zu republikanischer Einfachheit und Schlichtheit mahnten, als das Programm zur 50-jährigen Jubelfeier des eidg. Polytechnikums entworfen wurde. Nachdem nun die erhebenden Tage an uns vorbeigegangen sind, dürfen wir mit Genugtuung behaupten, dass bei allem Festglanze die Veranstaltungen des Festes den Charakter einfach vornehmer Würde trugen. Kam auch bei den Alten das Schwelgen in frohen Jugenderinnerungen, bei den Jungen die Burschenherrlichkeit zu ihrem Rechte, so gab doch in erster Linie der Rückblick auf die Entwicklung und das segensreiche Einwirken unserer eidg. Schule auf die Prosperität des Vaterlandes dem Feste den eigentlichen Inhalt und die wahre Weihe.

Die schönen Tage sind vorbei, aber ein Erinnerungszeichen von bleibendem Werte ist den Teilnehmern geworden, eine Festschrift, die einen Ehrenplatz in den Büchersammlungen beanspruchen darf. Der erste Band, verfasst von dem bekannten Historiker Prof. Dr. W. Oechsli, behandelt die Geschichte des Polytechnikums, der zweite Band, mit dem wir uns zu beschäftigen haben, die bauliche Entwicklung Zürichs.

Der Vorwurf zum zweiten Teile der Festschrift ergab sich ungesucht in zwingender Weise; ist doch die bauliche Entwicklung Zürichs gewissermassen ein Reflex der Entwicklung des Polytechnikums selbst, die gerade an seinem Sitze am nachhaltigsten den Charakter der geschaffenen Bauwerke bestimmte. Was am Polytechnikum gelehrt und studiert wurde, findet seinen Ausdruck in dem reichen Stadtbilde Neu-Zürichs, in seinen Wohlfahrts- und Verkehrsanstalten und in seiner hochentwickelten Industrie.

Das Werk enthält 30 Monographien, welche von 27 verschiedenen Verfassern bearbeitet sind. Die Ausstattung ist eine glänzende zu nennen, 469 Photographien, zum grössern Teile von künstlerischer Auffassung, zieren dasselbe.

Die ersten beiden Kapitel: «Die kirchlichen Baudenkmäler des alten Zürich» von Dr. P. Ganz, Privatdozent an der Universität Basel, und «Die bürgerlichen Bauwerke des alten Zürich» von Dr. C. H. Bär, Architekt und Mitredaktor der schweiz. Bauzeitung, sind retrospektiver Natur. Den breitesten Raum nimmt naturgemäss das ehrwürdige Grossmünster in seinen Wandlungen ein, die von der gleichzeitigen Bautätigkeit in Italien, Frankreich und Deutschland nicht unberührt blieben. So äussert sich der Verfasser:

«Die chronologische Darstellung der kirchlichen Baudenkmäler Zürichs bietet Gelegenheit, eine Entwicklung der architektonischen Stile im Rahmen der Lokalgeschichte zu skizzieren und die Einwirkung fremder Kunsteinflüsse auf die politischen Verhältnisse zurückzuführen.» Zur näheren Begründung dieses Ausspruchs wird u. A. angeführt:

«Zu Waldmanns Zeiten bestimmten äusserliche Machtgründe die Bautätigkeit, die Hochbauten der Kirchtürme sollten das Stadtbild heben und verstärken, und wenn an den romanischen Kirchtürmen, trotz gotischer