

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

**Nachruf:** Boor, Richard de

### **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:** 27.01.2026

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

technisches Versuchsfeld unter der Leitung von Professor W. Reichel, eine Lokomotivprüfanlage (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 amtierenden Ingenieur A. Morgenthaler von Ursenbach im Kanton Bern gewählt. Morgenthaler 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 Amtsdauer im Kanton Bern abgewickelten, zahlreichen und umfangreichen Eisenbahngeschäften sich u. a. namentlich auch die Förderung der Idee des Berner Alpen-Durchstiches mit besonderem Eifer angelegen sein 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 Bauenminister und die hervorragenden 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-Dessus und Ormond-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 1 000 000 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 Hauptgesimse hoch. Er trägt über dem Portal nur den Namen des Künstlers und darüber als einzigen Schmuck einen Lorbeerkranz 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 bereitete 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 Frehse 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 Feler des fünfzigjährigen Bestehens des eidg. Polytechnikums.** Zweiter Teil: *Die bauliche Entwicklung Zürichs in Einzeldarstellungen* verfasst von Mitgliedern des Zürcher Ingenieur- und Architektenvereins.

Das letzte Dezzennium des vorigen und der Beginn des angetretenen Jahrhunderts haben dem Schweizervolk 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 Anschauung brachten. So entstand eine Festpielliteratur, 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 grösseren 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 nähern Begründung dieses Anspruchs 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