

**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:** 28.01.2026

**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 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 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

Formen, die alte Flächengliederung beibehalten wurde, so mag dies der Wunsch nach einheitlicher Wirkung verursacht haben.»

Die Reformation setzte der kirchlichen Bautätigkeit ein Ende, Nutzbauten und Reparaturen werden ausgeführt, aber die Renaissance geht spurlos vorüber; erst im XVII. und XVIII. Jahrhundert finden Umbauten statt, in denen die zeitgenössischen Bauformen zur Verwendung gelangen, der Fraumünsterturm ist eine in die Formensprache der Zeit übersetzte Nachbildung der alten Grossmünstertürme und die letztern erhielten bei einem spätern Umbau die originelle Helmbekrönung in Rokokogotik. Wir können uns nicht versagen, das Schlusswort der schönen Arbeit anzuführen:

«Es ist ein Beweis für den historischen und künstlerischen Sinn der einheimischen Architekten, dass sie zu einer Zeit, in der die Monumente der romanischen und gotischen Baukunst schonungslos niederge retten wurden, die äussere Einheit der Bauten zu bewahren suchten, und wenn das Grossmünster dem Ansturm der Neuerer Stand hielt, so liegt darin ebenfalls eine Wertschätzung des ehrwürdigen Baues, die unserer modernen Würdigung der historischen Stile sehr nahe steht.»

Der Verfasser des zweiten Kapitels, Architekt Dr. Baer, hat sich bei den schweiz. Ingenieuren und Architekten durch seinen an der Jahresversammlung in der Aula des Polytechnikums gehaltenen Vortrag als temperamentvoller Redner und kunstsinniger Vertreter seines Faches eingeführt. Seine Verdienste um den «Heimatschutz» dürften auch weitem Kreisen bekannt sein. Die Pietät gegenüber den mustergültigen Leistungen der alten Architekten verleiht seiner Arbeit das charakteristische Gepräge, und es lässt sich kaum eine Publikation denken, welche so eindringlich wie die vorliegende durch die Vorführung charakteristischer Repräsentanten alter Bauweise Propaganda für die Bestrebungen des Vereins für Heimatschutz zu machen vermöchte wie die vorliegende.

«Es erscheint als höchste Zeit, nicht nur bedeutendere Staatsbauten, sondern auch die wenigen Ueberreste alter *bürgerlicher* Bauweise vor weiterer Vernichtung zu bewahren. Leider sind nur noch spärliche Reste vorhanden; aber das Wenige, achtsam gehütet und mit Liebe gepflegt, ist von grösster Bedeutung für die gemüthliche und künstlerische Ausbildung unseres Volkes und noch immer im Stande, den so sehr gelockerten Zusammenhang mit alter Kultur und Heimatkunst wieder herzustellen und neu zu festigen.»

Als erste der mit feinem Geschmacke ausgewählten Darstellungen erscheint ein Blick in die Augustinerstrasse mit ihren schmucken Erkern und gemüthlichen Dachausbildungen, ein Strassenbild von wunderbarer Intimität und seltenem Reize, das gerade durch seine einfache Behäbigkeit, durch ein weises Masshalten vor aller Ueberlastung so anheimelnd und einladend wirkt. Vielleicht noch ein Jahrzehnt und an Stelle der warmen gemüthlichen Familiensitze erheben sich starr, kalt und protzig moderne Warenhäuser, deren Schnörkelwerk Eisenbetonkonstruktionen überkleidet.

Einzelne alte Bauten, das Rathaus, die Zunfthäuser, das Haus zum Rechberg, das Muraltengut, das Römerhaus am Bleicherweg mögen noch lange als Zeugen vergangener Bauweise bestehen bleiben, reizvolle Interieurs, Gittertore, Balkoneinfassungen, wie der Saal aus dem Seidenhof im Landesmuseum spätern Generationen von dem frohen Kunstsinne der letzten drei Jahrhunderte berichten. Aber eine grosse Zahl der uns im Bilde vorgeführten Typen des heimeligen Zürich wird in absehbarer Zeit verschwunden sein. Diese in malerisch wirkenden photographischen Aufnahmen erhalten zu haben, ist ein Verdienst des Verfassers, für das wir ihm aufrichtig dankbar sind. Wir hoffen, dass die Monographie als Separatabzug auch einen weitem Kreis erbauen, ihm Freude machen und für die Erhaltung des guten «Alten», auf vaterländischem Boden gewachsenen, begeistern werde; für die Studierenden der zwei ersten Jahrzehnte, die das alte Stadtbild Zürichs unbeschadet dem vorwiegenden Aufenthalte in Meierei, Häfelei und Gambrinus in sich aufgenommen haben, wird sie eine liebe, wehmüthige Erinnerung sein. Im Schlussworte: «Sollte die Arbeit dazu beitragen, die Freude und das Verständnis an alter Zürcherbauweise zu beleben und die Anregung zu einer erschöpfenden Darstellung, zu einer *Inventarisierung* der Reste von Zürichs bürgerlicher Baukunst geben, so hätte sie ihren Zweck erfüllt» stellt uns der Verfasser wohl eine Erweiterung seiner Arbeit in Aussicht, auf deren Erscheinen wir gespannt sind.

Die folgende Arbeit: «Die bauliche Entwicklung der Stadt Zürich hinsichtlich Tiefbauten und Quartieranlagen von 1855 bis 1893», verfasst von dem leider kürzlich verstorbenen Kollegen S. Pestalozzi vermittelt den Uebergang in die Neuzeit. Das Zeitalter der Eisenbahnen sprengte den begrenzenden Gürtel der Tore und Festungswerke, der das alte Zürich umschloss; den andringenden Verkehr konnten die alten, krummen und meist engen Strassen nicht mehr bewältigen, Brücken mussten gebaut, für die anwachsende Bevölkerung neue Stadtquartiere geplant, durch ein städtischen Verhältnissen angepasstes Baugesetz Vorsorge für eine den Anforderungen des Verkehrs

und der Hygiene entsprechende Entwicklung getroffen werden. Die öffentliche Gesundheitspflege rief dringend nach Kanalisation und Wasserversorgung. Für letztere wurde damals — 1867 — noch ein Verbrauchsquantum von 135 bis 190 Liter per Tag und Kopf der Bevölkerung als genügend betrachtet. Zürich besass in seinem damaligen Stadttingenieur Bürkli einen Mann, den grosse Sachkenntnis und weise Auffassung in gleicher Weise auszeichneten, ihm verdankt die Stadt Zürich ausserdem die Quaubauten und die Quai-Brücke. Pestalozzi schliesst seine Arbeit mit dem Jahre 1893 ab, dem Zeitpunkt der Vereinigung der Ausgemeinden mit Zürich, dem Ausgang der ungeahnten Entwicklung des jetzigen Gross-Zürich. Die, wie es in der Natur des behandelten Gegenstandes liegt, etwas trockene Darstellung wird angenehm unterbrochen durch alte Strassenbilder und die Brunnen des alten Zürich, die in weiser Oekonomie im zweiten Teil nicht untergebracht wurden.

Die zunächst folgenden Teile des Buches sind Abhandlungen über alle diejenigen Einrichtungen öffentlicher Art, die durch die Entwicklung einer modernen Grosstadt im letzten Viertel des XIX. Jahrhunderts bedingt waren, und auf die schon im dritten Teil hingewiesen worden ist — Strassen und öffentliche Plätze, Brückenbauten, Kanalisation, Wasserversorgung, Abfuhrwesen, Elektrizitätswerk und Strassenbahnen — in sehr interessanten Ausführungen. Die Schweiz. Bauzeitung hat über den grössten Teil der besprochenen Objekte jeweils umfassend referiert, die geschlossene Zusammenfassung in einem Sammelbande, die nicht nur neue Gesichtspunkte, sondern auch reizende photographische Darstellungen enthält, wird aber dennoch jedem angenehm sein, der sich in kurzer Zeit über die mannigfaltigen Aufgaben orientieren will, die das Bedürfniss einer Grosstadt dem Ingenieur stellt.

Alt Obergeren. R. Moser hat in dem Kapitel *Haupt- und Nebenbahnen* zunächst eine gedrängte historische Darstellung über den Werdegang der in Zürich einmündenden Bahnen geliefert, die eine Menge interessanter Streiflichter enthält. Es ist dies namentlich auch der Fall bezüglich der für neue Unternehmungen scheinbar so günstigen Zeit im Beginn der siebziger Jahre, der eine finanzielle Krisis folgte, die ein längeres Einstellen der Bautätigkeit bei der Nordostbahn und den Zusammenbruch der Nationalbahn zur Folge hatte. Es ist selbstverständlich, dass der Verfasser in seiner Eigenschaft als einstiger Oberingenieur der Nordostbahn alle die Phasen zur Sprache bringt, welche eisenbahnpolitisch und technisch die Entwicklung des Bahnnetzes bis auf unsere Tage durchzumachen hatte. Von Interesse sind namentlich auch die viel umstrittenen Verhältnisse des Hauptbahnhofes. Die Entwicklung des Verkehrs seit dem Jahre 1847, in welchem die erste schweiz. Bahnstrecke, Zürich-Baden, dem Verkehr übergeben wurde, bis zum Jahre 1903, spiegelt sich in einer Tabelle des Verkehrs und der Einnahmen im Hauptbahnhof Zürich. So ist z. B. seit 1860 die Personenfrequenz um das 5,7-fache gestiegen, seit 1880 hat sie sich verdoppelt. Diesen Zahlen gegenüber erwähnt der Verfasser die bemühende Tatsache, dass sich die Einnahmen der Uetlibergbahn meistens nur in der Höhe von 100 000 Fr. halten und nur selten zu 130 000 Fr. ansteigen vermögen. Er schliesst:

«Erst in einer spätern Zeit, wenn die Einwohnerzahl Zürichs noch erheblich zugenommen haben wird, dürfte auch dieses Unternehmen wirklich bessere Tage sehen, da kaum zu erwarten ist, es werde sich die jetzige Bevölkerung trotz aller Schönheit des Berges zu einer fleissigern Benützung der Bahn entschliessen.»

Demselben Verfasser verdanken wir den Abschnitt über *Dampfschiffe*. Direktor Bertschinger behandelt die *Strassenbahnen*. Von offizieller Seite sind geliefert worden die Abschnitte über das *Postwesen der Stadt Zürich* in den letzten 50 Jahren und den *Telegraphen- und Telephonverkehr in Zürich 1852—1880—1904*. Beide gewähren interessante Einblicke in die gewaltige kulturelle Entwicklung, deren Träger diese Institutionen sind. Wir greifen nur einige Zahlen heraus, um ein ungefähres Bild derselben zu geben. Im Jahre 1850 betrug der Personalbestand beim Postbureau Zürich 61, im Jahre 1903 855 Angestellte, der Telephonverkehr ist von 1 56 052 Gesprächen im Jahre 1890 auf 6 951 998 im Jahre 1904 angestiegen!

Die nächstfolgenden Abschnitte behandeln die der neuern Zeit angehörenden öffentlichen Gebäude, die zahlreichen Kirchenbauten, die Schulhausbauten von Stadt, Kanton und Eidgenossenschaft, und die Gebäude zu administrativen Zwecken, die Kranken- und Versorgungsanstalten und endlich das Landesmuseum. Bei der Masse des gebotenen Materials ist es ganz unmöglich, auf das Detail derselben einzutreten und allgemein gehaltene Betrachtungen stehen mit der Würde des Gegenstandes in keinem Verhältnisse. Wer die grosszügige Entwicklung Zürichs in den letzten Jahrzehnten auf ideellem Gebiete kennen lernen will, wird erfreut und erstaunt zugleich diese Partien des Buches geniessen, die in Wort und Bild meisterhaftes bieten.

Ebenfalls nur erwähnt sei der Abschnitt über *Theater-, Konzert- und*

*Vergnügungsorte, Gasthöfe* als Teile einer Bautätigkeit, wie sie sich in den meisten grösseren Städten in ähnlicher Weise äussert. Dasselbe gilt von dem Abschnitt *«Die Geschäftshäuser in Zürich»*, die sich von dem vornehmen Haus zum Sonnenbühl der Firma Fierz, das noch den sechziger Jahren angehört, bis zum Warenhaus Jelmini auswuchsen. Erinnern diese Partien des Buches an das Jagen, Hetzen und den Trubel der Grosstadt, so führen uns versöhnend die folgenden über *städtische Wohnhäuser und Villen* wieder zur gemütlichen Seite des Daseins. Als Typen des Herrenhauses aus der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts erscheinen zunächst die ruhig vornehmen Häuser *«z. Sihlgarten»* und *«z. Thalhof»*, sodann in klassischer Schönheit das Haus Bodmer an der Sihl, gebaut durch den Architekten Ferdinand Stadler von 1856—1859. Die von dieser Zeit an bis in Mitte der achtziger Jahre entstandenen Bauten lassen in ihrer Mehrzahl die Schule von Altmeister Semper erkennen. In einem Falle, wo sie zurückzutreten scheint, hatte, wie uns der Verfasser dezent mitteilt, an der Plangestaltung und am Ausbau der Wohnung der Bauherr Guyer-Zeller erheblichen persönlichen Anteil. Wir nennen noch das Palais Henneberg, auf der Wende des Jahrhunderts erbaut von Architekt Schmid-Kerez, dessen Hauptfassade durch einen Skulpturenfries von der Hand des Bildhauers Meyer in Zürich geschmückt ist. Wir vermissen hier die Wiedergabe desselben nach den s. Z. in der *«Schweiz. Bauzeitung»* erschienenen Aufnahmen. Mit dem Haus z. Dornröschchen, dem Haus Bleicherweg Nr. 47 und einer Häusergruppe an der Sihlhofstrasse als Repräsentanten der modernen Kunst- richtung schliesst der Abschnitt.

Architekt Kuder leitet den Abschnitt über *Villen* mit wenigen Worten ein. «Seit der Vereinigung der Ausgemeinden mit der Altstadt vollzog sich unter dem Einflusse Englands und Deutschlands die Schaffung des gemütlichen, einfachen Familienhauses, das auch den weniger Bemittelten zugänglich ist.» Dem kurzen Text folgt eine reiche Fülle von Darstellungen vorwiegend in der angedeuteten Geschmacksrichtung gehalten, von der machtvoll wirkenden Villa Wegmann bis zum allerliebsten Haus z. Oepfel- bäumli, das jüngst in diesen Blättern erschien. Vom Hause des Prof. Tobler sind zwei Interieurs geboten, die äussere Darstellung der trutzigen Burg auf dem Rücken der Winkelwiese vermissen wir ungern.

Hier angelangt, schliesst das Werk, insoweit es die Bautätigkeit betrifft, ab. Es würde dies auch dem Titel desselben entsprechen, aber nur ein unvollkommenes Bild liefern über die vielgestaltige Tätigkeit und die industrielle Bedeutung des heutigen Zürich.

Es ist natürlich, dass die Unmöglichkeit, auf alle Gebiete einzutreten, die in den verschiedensten Zweigen menschlichen Schaffens Zürichs Weltstellung bedingen, von vorneherein eine umfassende Erörterung derselben ausschloss. Um so mehr ist es zu begrüssen, dass einer Spezialität, in der Zürich Weltruf geniesst, das letzte Kapitel *«Aus Zürichs Maschinenindustrie»* gewidmet ist. Schon der Titel deutet an, dass aus dem reichen Gebiete nur eine Auswahl getroffen wurde, zwei Einzelbilder, die demselben Boden angehören, auf dem vor fünfzig Jahren das eidg. Polytechnikum errichtet wurde. Prof. Práfil bespricht die Entwicklungsgeschichte des Hauses Escher Wyss & Cie. an Hand einiger vergleichender Darstellungen ältester und jüngster Produkte des Maschinenbaues der «Neumühle», um den Einfluss zu kennzeichnen, der an dieser Stätte menschlicher Tätigkeit dem Fortschritt eingeräumt wurde. In erste Linie setzt der Verfasser den Turbinenbau mit einem Erstlingsprodukt aus dem Jahre 1844 bis zu den im Jahre 1903 erbauten 10000 P.S. Niagaraturbinen, und den im Jahre 1905 für Mexiko gelieferten von 8200 P.S.

Es folgt der Papiermaschinenbau, aus dem wir nur anführen wollen, dass die Produktionsfähigkeit einer Schnellläufermaschine in 24 Stunden

20 000 bis 25 000 kg, mehr als das Zehnfache einer vor 60 Jahren gebauten Maschine beträgt. Die «Dampfmaschinen» sind durch zwei typische Beispiele vertreten, eine Woolf'sche 50 P.S. Dampfmaschine mit Balancier aus dem Jahre 1860, deren Anblick uns s. Z. in andächtiges Staunen versetzte und die 1200 P.S. vertikale Verbund-Dampfmaschine für das Kubelwerk. Bekannt ist, dass angeregt durch die vielen Seen unsers Vaterlandes auch der Schiffbau bei Escher Wyss & Cie. zu hoher Ausbildung gelangte.

Ende gut, alles gut: führt uns Ing. A. Jegher noch ein Beispiel ausschliesslich moderner Entwicklung vor, die Maschinenfabrik in Oerlikon, die, beinahe ausschliesslich von ehem. Schülern unserer techn. eidg. Hochschule geleitet, auf allen Gebieten der Elektrotechnik eine führende Stellung einnimmt. Hoffen wir, dass wie es ihr gelungen ist, im Verein mit der allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft in Berlin bei Anlass der elektrotechnischen Ausstellung in Frankfurt das Problem der elektrischen Kraftübertragung auf grosse Distanzen in Epoche machender Weise zu lösen, auch die Frage des elektrischen Betriebes der Vollbahnen, die die führenden Geister zur Zeit beschäftigt, in gleicher Weise klargelegt werde.

In einer Schlussbetrachtung gedenkt Herr Jegher der übrigen, Welt- ruf geniesenden Maschinenfabriken unseres Vaterlandes, «die heute von Technikern geleitet sind, welche ihre wissenschaftliche Ausbildung am eidg. Polytechnikum erworben haben und glücklich sind, in ihrer Arbeit dem Lande das wieder in reichem Masse heimzahlen zu können, was es ihnen an unserer technischen Hochschule geboten hat.»

Wir sind am Schlusse der Besprechung des bedeutsamen Werkes. Wir konnten dabei manches nur berühren oder andeuten; ein näheres Eintreten würde den einer Rezension gewöhnlich zugewiesenen Raum weit überschritten und gewissermassen ein neues Buch zu Tage gefördert haben. Wir hätten damit auch nur den Gesamteindruck beeinträchtigen können, der sich uns aufgedrängt hat und jedem Leser aufdrängen wird: Der Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein hat der technischen Welt in dem vorliegenden Buche ein grossartiges, ein monumentales Werk geschenkt, das noch in ferner Zeit, wenn die Technik zu von uns ungeahnten Höhen gestiegen, ein liebevolles Interesse erwecken wird, — das bedeutsamste Kapitel der Kulturgeschichte des Eintritts in das elektrotechnische Zeitalter.

J. Stambach.

Redaktion: A. WALDNER, A. JEGHER, DR. C. H. BAER.  
Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.

## Vereinsnachrichten.

### Gesellschaft ehemaliger Studierender der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

#### Stellenvermittlung.

On demande pour un Technikum de la Suisse romande, un *ingénieur électricien et mécanicien* pouvant enseigner certaines spécialités en particulier les turbines. (1403)

On demande pour la Belgique un *ingénieur* qui aurait à s'occuper temporairement de la construction des métiers à tisser circulaires. Il devrait être parfaitement au courant de la construction des métiers à tisser. (1406)

Gesucht auf das Bureau einer kleinen Maschinenfabrik ein erfahrener Konstrukteur mit Bureau- und Werkstattpraxis, in leitende Stellung. (1407)

Gesucht für ein grosses rheinländisches Eisenhüttenwerk zu möglichst baldigem Eintritt ein junger, am eidg. Polytechnikum in Zürich diplomierter Bau-Ingenieur. Praktische Fachbildung nicht erforderlich. Muttersprache französisch und Kenntnis der deutschen Sprache Bedingung. (1408)

Auskunft erteilt

Das Bureau der G. e. P.,  
Rämistrasse 28, Zürich.

## Submissions-Anzeiger.

| Termin      | Auskunftsstelle                         | Ort                    | Gegenstand   |
|-------------|---|------------------------|--|
| 22. Oktober | Postbureau                              | Sitten (Wallis)        | Maurer-, Zimmer-, Schreiner-, Schlosser-, Spengler-, Gips- und Malerarbeiten für den Umbau des Post- und Telegraphengebäudes in Sitten.  |
| 23. »       | Ad. Grieder, Bezirksrichter             | Rünenberg (Baselland)  | Liefen und Legen von 7200 m Drainageröhren in Rünenberg-Kilchberg.   |
| 23. »       | U. Akeret                               | Weinfelden (Thurg.)    | Spengler- und Schreinerarbeiten sowie 1000 m <sup>2</sup> Holzzementdachung zu einem Neubau.   |
| 23. »       | Stadtbauamt                             | Chur                   | Erstellung der Kanalisation in der Verbindungsstrasse Sägestrasse-Plessurstrasse.  |
| 25. »       | Hochbauamt II                           | Basel                  | Pflasterungs- und Planierarbeiten zum Neubau der Töcherschule in Basel.  |
| 28. »       | Gottfr. Aellen,                         | Ebnit (Bern)           | Korrektion des Grubenbaches von der Saane aufwärts bis Gruben. Länge 1820 m.   |
|             | Kommmissionspräsident                   |                        | Voranschlag 38 200 Fr.   |
| 28. »       | Kantonsbaumeister                       | St. Gallen,            | Glaserarbeiten und Rolladenlieferung für das Hauptgebäude, das Absonderungs- und das Nebengebäude des werdenbergischen Bezirkskrankenhauses in Grabs.                              |
| 28. »       | Kreisforstamt II                        | Laufenburg (Aargau)    | Bau eines 433 m langen Waldweges im Staatswald «Hard» bei Kaisten.   |
| 4. Novbr.   | Bahningenieur der S. B. B.              | Rorschach (St. Gallen) | Lieferung von etwa 5000 m <sup>3</sup> geworfenem Kies für die Erneuerung der Beschotterung zwischen den Stationen Arbon und Romanshorn.   |
| 7. »        | Oberingenieur d. S. B. B.,<br>Kreis III | Zürich                 | Unterbauarbeiten für die Fusswegunterführung bei der Station Uetikon (550 m <sup>3</sup> Erdbewegung, 320 m <sup>3</sup> Mauerwerk und 30 m <sup>3</sup> Steinbett und Bekiesung). |