

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 119/120 (1942)  
**Heft:** 22

**Nachruf:** Jacob, Max

#### **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:** 22.02.2026

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

bahnbauten in Basel und Umgebung auch mit dem Bau von Strassen, Brücken, Kanalisationen usw. in städtischen Verhältnissen vertraut gemacht haben. Erwähnt seien die Verlegung der elsäss. Bahnlinie von Basel bis St. Ludwig, der Umbau des Central-Bahnhofes Basel, der Bau des zweiten Geleises Immendingen-Singen und der Bau des badischen Güterbahnhofes in Basel. Ueber eine seiner interessantesten Arbeiten im Gebiete des Eisenbahnbaues, die Leitung des Baues der weltbekannten Berninabahn, hat Bosshard in der SBZ Bd. 59, S. 73\* ff. (1912) einen ausführlichen Aufsatz erscheinen lassen. Drei weitere Jahre widmete Eugen Bosshard selbständiger Tätigkeit auf dem Gebiete des Wasserbaus und insbesondere der weiteren Ausbildung im Eisenbetonbau, bevor er im Jahre 1916 als Adjunkt des Stadtgenieurs von Zürich gewählt wurde.

1921 wurde er selbst Stadtgenieur und damit Chef des Tiefbauamtes der Stadt Zürich mit ausgedehnten Aufgaben auf dem Gebiete des Stadtbaues. Der durch den Weltkrieg 1914/18 und durch die schwierigen Nachkriegsverhältnisse bedingten Stille im Stadtbau folgten als vorerst wichtigste Arbeiten auf dem Gebiete des Tiefbaus die Wahrung der städtischen Interessen beim Umbau der linksufrigen Zürichseebahn, die Anpassung der städtischen Strassen, Plätze und Kanalisationen an die Verlegung der Sihl und der genannten Bahnlinie, an die Erstellung einer Gütergeleiseverbindung der Sihltalbahn mit dem neuen Bahnhof Wiedikon und die Umgestaltung, sowie der Neubau städtischer Strassen im Bereich des aufgelassenen Bahngebietes. Die damit zusammenhängenden städtischen Tiefbauten erstreckten sich über die gesamte Dauer der Tätigkeit von Stadtgenieur Bosshard und führten zu einer verkehrstechnisch und stadtbaulich höchst bedeutenden Umgestaltung grosser Bezirke in den Quartieren Aussersihl, Wiedikon und Enge (Verlängerung der Strassenzüge von Aussersihl über die tiefgelegte Bahn, Strassen- und Platzbauten, Umwandlung des Ulmbergtunnels in einen Strassentunnel, neue Sihlhölzlianlage).

Die besonderen Kenntnisse auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues kamen Ingenieur Bosshard auch bei der Behandlung jener Probleme sehr zugute, die sich auf den weiteren Ausbau der Geleiseanlagen des Hauptbahnhofes Zürich bezogen. Zu der Frage der Ausgestaltung des Hauptbahnhofes als Durchgangs- oder Kopfbahnhof und zu den verschiedenen Projektvorschlägen und Expertengutachten über den Bahnhofumbau hat Stadtgenieur Bosshard manchen Bericht erstattet. Eine besondere Genugtuung war es ihm, dass anlässlich der vor einem guten Jahrzehnt erfolgten Erstellung von fünf neuen Perronreisen im Hauptbahnhof der Gegenvorschlag des Tiefbauamtes zur Verschiebung der bestehenden Geleiseanlage auf die Höhe der neuen Geleise und zur Bildung eines einheitlichen Stirnpercrons verwirklicht werden konnte.

Die Tätigkeit von Stadtgenieur Bosshard fällt in eine Epoche, die durch einen geradezu ungeahnten Aufschwung des städtischen Tiefbaus gekennzeichnet ist. Vor allem erwuchs das Bedürfnis, die städtischen Strassen und Plätze der immer mehr sich steigernden Zunahme des Motorfahrzeugverkehrs, teilweise auch des Strassenbahnverkehrs anzupassen, auf den Verkehrsplätzen wurde eine bestimmte Führung des Verkehrs notwendig; die Schaffung von Parkierungsmöglichkeiten wurde zu einem schwierigen Problem. Es ist gar nicht möglich, alle die Strassen-, Platz- und Brückebauten aufzuzählen, die zufolge der veränderten Verkehrsverhältnisse unter der Oberleitung von Stadtgenieur Bosshard projektiert und ausgeführt wurden. Eine weitere Quelle für den Aufschwung des städtischen Tiefbaues war die gleichfalls ausserordentlich starke Wohn- und Geschäftsbautätigkeit, die Mitte der Zwanzigerjahre eingesetzt hat und bis in die jüngste Zeit dauerte. Zahlreiche neue Quartiere sind entstanden, die erschlossen werden mussten. Wichtig war es bei den Strassenbauten dieser Art, die Interessen der Stadt und jene der Bauherrschaften in Einklang zu bringen. Zahlreiche Verhandlungen über die Art der Strassengestaltung und über die Verteilung der erwachsenden Kosten wurden nötig und von Stadtgenieur Bosshard mit Geschick geführt (Umgestaltung des Sihlportequartiers, bauliche Ausdehnung der Quartiere Wollishofen, Friesenberg, Hard, Wipkingen, Unterstrass, Oberstrass und Hirslanden, Bau der Kornhausbrücke).

Neu für Zürich war die Einführung der Schwemmkanalisation mit mechanischer Klärung des Abwassers im Jahre 1923; der Bau der Kläranlage Werdhölzli geschah in zwei Etappen, 1924 und 1930. In intensiver Weise hat Stadtgenieur Bosshard das neue Gebiet der Abwassertechnik studiert und die für die Einführung der Schwemmkanalisation und den Bau der Kläranlage erforderlichen Vorarbeiten getroffen.

Schliesslich brachte die Eingemeindung des Jahres 1934 dem Tiefbauamt eine Reihe weiterer Aufgaben. Es ergab sich die

Nötwendigkeit, das gegenüber der Verkehrsentwicklung teilweise noch im Rückstand begriffene Strassennetz der eingemeindeten Vororte möglichst rasch auszubauen.

Der Hinweis auf alle diese Aufgaben, die während des Wirkens von Stadtgenieur Bosshard durchzuführen waren, will und kann nicht bedeuten, sie als sein persönliches Werk hinzustellen. Der Verstorbene, schlicht, bescheiden, eine eher weiche Natur, die sich nie hervordrängte, wäre der Letzte gewesen, um einen solchen Ruhm für sich zu beanspruchen. Seinen Adjunkten und Assistenten brachte er viel Vertrauen entgegen und räumte ihnen auf technischem Gebiet grosse Selbstständigkeit ein. Er

schätzte ein gutes Einvernehmen und war deshalb allen Rivalitäten und persönlichen Auseinandersetzungen abhold. So sehr eine gewisse Arbeitsteilung herrschte hatte er aber als Dienstchef doch alle dem Amte zukommenden Arbeiten zu überwachen und gegenüber seinen eigenen Vorgesetzten zu verantworten. Es war ihm dies auch selbstverständliche Pflicht und nie war ihm eine Arbeit zu viel, nie hätte er einen Auftrag wegen zu grosser Belastung abgelehnt. Die grosse Zahl administrativer Arbeiten, die mit den Projektierungen und Bauausführungen des Amtes zusammenhingen, wurden zur Hauptsache mit gewandter Feder von ihm selbst verfasst.

Stadtgenieur Bosshard ging in seiner Arbeit auf. Er war ein unermüdlicher Schaffer. Nur so konnte er seiner grossen Arbeitslast gerecht werden. Wir wissen, dass er oft keinen Feierabend kannte. Als Letzter verliess er das Tiefbauamt, nicht um häusliche Musse zu suchen — auch am Abend und am Sonntag ist er vielfach über den Geschäften seines Amtes gesessen.

Vorlesungen, die Stadtgenieur Bosshard im Wintersemester 1925/26 und im Sommersemester 1926 an der Abteilung für Architekten und an der Abteilung für Bau- und Kulturingenieure der E. T. H. über Installationen und Ingenieurarbeiten im städtischen Bebauungsplan mit grosser innerer Befriedigung gehalten hat, gab er, obwohl sie in der dienstfreien Zeit vorbereitet wurden, um seiner Arbeit für das Tiefbauamt willen wieder auf.

Seit Antritt des wohlverdienten Ruhestandes im Juli 1936 war ihm, der von 1916 bis 1936 die Kraft seiner besten Jahre dem Dienste für die Stadt Zürich gewidmet hat, nur eine verhältnismässig kurze Zeit der Musse beschieden. Am 21. August 1942 ist er im Bad Ragaz einem Schlaganfall erlegen.

Stadtgenieur Bossards grosse Sachkenntnis im städtischen Tiefbau, die sich auch im Verkehr mit Privaten kundgab und zum Nutzen der Stadt auswirkte, und die unermüdliche anspruchlose Hingabe seiner Arbeitskraft im Dienste der Stadt sind dankbar anzuerkennen und sichern ihm ein gutes Andenken in der Stadtverwaltung wie in den Fachkreisen.

H. Steiner, Stadting.

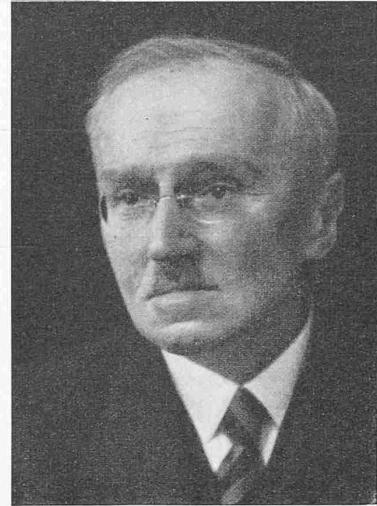
† Max Jacob, Dipl. Bauing. von St. Gallen, geb. 21. April 1888, E. T. H. 1906/11, ist am 22. Nov. einem Herzschlag erlegen. Ein Nachruf folgt.

## LITERATUR

### Baubewilligung und Baueinsprache nach zürcherischem Recht.

Von Othmar Herter, Diss. iur., Zürich. XI und 116 Seiten. Affoltern a. A. 1942. Selbstverlag des Verfassers.

Der Verfasser bezweckt weniger eine eingehende Darstellung des Bewilligungs- und Einspracheverfahrens auf Grund der umfassenden zürcherischen Gesetzgebung und der sehr reichen Praxis im Einzelnen, als vielmehr die Abklärung der juristischen Natur der Grundbegriffe und der behördlichen Akte des Bewilligungs- und Einspracheverfahrens auf Grund der allgemeinen Lehren des Verwaltungsrechts. Das ist eine notwendige und dankbare Aufgabe, der auch praktische Bedeutung zukommt, weil sich je nach der Auffassung über das Wesen einer Erschei-



EUGEN BOSSHARD

INGENIEUR

31. Okt. 1873

21. Aug. 1942