

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 85 (1967)
Heft: 45

Artikel: Johann Ludwig Pestalozzi, Ingenieur und Unternehmer
Autor: Escher, E.F.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-69573>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 16.05.2025

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

Johann Ludwig Pestalozzi, Ingenieur und Unternehmer

Von Dr. E. F. Escher, Zürich

Am 11. November 1967 werden es hundert Jahre her sein, seit Johann Ludwig Pestalozzi in seiner Vaterstadt Zürich gestorben ist. Dieser tätige und begabte Ingenieur hat fast die Hälfte des beruflich aktiven Teils seines kurzen Lebens dem Bahnbau in der Ostschweiz gewidmet, kehrte aber Anfang der sechziger Jahre des letzten Jahrhunderts nach Zürich zurück, um hier als Unternehmer verschiedene Bauarbeiten auszuführen, wovon die bedeutendste die Bahnhofbrücke war. Aus Johann Ludwig Pestalozzis Leben sind vor allem einige Angaben über seine berufliche Tätigkeit überliefert. Diese rechtfertigen es, die Erinnerung an ihn aufzufrischen, gedenken wir doch mit ihm zugleich der Zeit um die Mitte des vorigen Jahrhunderts, in der auf dem Gebiet des Verkehrswesens in unserem Lande, wie auch in Zürich, Bedeutendes geleistet wurde. Dabei drängen sich gewisse Parallelen mit heute auf: Während, gesamtschweizerisch gesehen, vor etwas mehr als hundert Jahren der Eisenbahnbau das grosse Verkehrsproblem darstellte, ist es heute der Bau der Autobahnen; im stadtzürcherischen Rahmen wurde damals wie heute unter anderem eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse beim Hauptbahnhof angestrebt, damals durch den Bau der Bahnhofbrücke, heute, wie man weiss, durch Trennung des Fahrverkehrs vom Fussgängerverkehr durch Verlegung des letzteren unter den Bahnhofplatz. Johann Ludwig, kurz Ludwig oder Louis genannt, war der zweite der vier Söhne des *Hans Jakob Pestalozzi* (1785–1849), Professor der Theologie in Zürich, und der *Veronica Magdalena*, geborene *Römer* (1794–1889). Er wurde am 17. März 1825 geboren. Die Jugendjahre verbrachte er im heute nicht mehr bestehenden Haus zum roten Bären an der Bärengasse. Er besuchte die Schulen in Zürich, zuletzt die kantonale Obere Industrieschule (heute Oberrealschule), wo er sich über gute Fähigkeiten auswies in Mathematik, den naturwissenschaftlichen Fächern und im Zeichnen. Er muss die Schule im Jahr 1843 verlassen haben. Anschliessend wurde er in den Beruf eines Ingenieurs eingeführt durch den Strassen- und Wasserbauingenieur *Heinrich Pestalozzi* (1790–1857), einen Bruder seines Vaters, der im Bauwesen von Kanton und Stadt Zürich Bedeutendes geleistet hat.

Ludwigs erste praktische Tätigkeit war die eines Sektionsingenieurs beim Bau der Bahn Zürich–Baden, der 1846 begonnen und im Jahr darauf vollendet wurde. Wie man weiss, war dies die erste Bahnlinie der Schweiz. Es folgten im Jahr 1851, im Auftrag des schon erwähnten Ingenieurs Heinrich Pestalozzi, Untersuchungen im Hafen von Rorschach im Hinblick auf dessen Umbau und Erweiterung. Beginnend im Jahr 1852, arbeitete Ludwig ein Projekt aus für die Linie Rorschach–St. Gallen–Wil der St. Gallisch-Appenzellischen Eisenbahn-Gesellschaft. Anschliessend steckte er dasselbe im Gelände ab. Beim Bau dieser Bahnstrecke, der in den Jahren 1855–1856 ausgeführt wurde, war er Sektionsingenieur für den Abschnitt St. Gallen–Flawil. Die Oberleitung der technischen Vorbereitung des Baues hatte der württembergische Eisenbahnfachmann *Karl von Etzel* inne, der auch bei der Projektierung der Centralbahn eine Rolle gespielt hatte und deren Oberingenieur er wurde. Zu Beginn des Eisenbahnbaus in der Schweiz war es üblich, dass die Bahngesellschaften sich durch Beiziehung ausländischer Experten die grössere Erfahrung des Auslandes im Bahnbau zunutze machten. Die Fundierungsarbeiten der Bahnbrücken über die Sitter und die Glatt (Flawil) wurden von Pestalozzi geleitet, die Sitterbrücke selber wird als Werk von Etzels bezeichnet.

Dass sich Pestalozzi der Arbeit an der von St. Gallen bevorzugten, von Zürcher Eisenbahnkreisen aber abgelehnten Bahnverbindung Winterthur–St. Gallen–Rorschach zuwandte und nicht der unter Teilnahme Zürichs im Jahr 1857 begonnenen, in bezug auf Anlagekosten billigeren, zum Netz der Nordostbahn gehörigen Konkurrenzlinie Winterthur–Frauenfeld–Romanshorn, liegt wohl in dem zeitlich früheren Beginn der Bauarbeiten an der St. Galler Linie begründet.

Noch bevor er seine Arbeit an der Strecke St. Gallen–Flawil ganz beendet hatte, wurde Pestalozzi im Juni 1856 von der Verwaltung der damaligen Südostbahn, die den Bau der Linien Rorschach–Sargans–Chur, Rapperswil–Weesen–Sargans und Weesen–Glarus beabsichtigte, zum Vorstand ihres technischen Zentralbüros berufen. Im

September 1857 wurde er Oberingenieur der Bauabteilung der Vereinigten Schweizerbahnen, der Gesellschaft, welche aus dem Zusammenschluss von drei Unternehmungen, der St. Gallisch-Appenzellischen Eisenbahn-Gesellschaft, der Südostbahn und der Glattalbahn (Wallisellen–Rapperswil) entstanden war. Er hatte somit leitenden Anteil am Bau des grössten Teils des Netzes der Vereinigten Schweizerbahnen, der in den Jahren 1855–1859 durchgeführt wurde. Besonders beteiligt scheint er gewesen zu sein am Bau der Abschnitte Rorschach–Chur, Rapperswil–Rüti und Weesen–Sargans. Als letztes Teilstück des Netzes wurde am 1. Juli 1859 die Strecke Weesen–Murg eröffnet, deren Bau wegen des grossen Anteils an Tunneln als schwierig bezeichnet wurde. Zu Beginn seiner Tätigkeit als Oberingenieur der Vereinigten Schweizerbahnen scheinen im Verwaltungsrat den Bahnbau hemmende Meinungsverschiedenheiten mit dessen englischen Mitgliedern und auch solche mit einem englischen Unternehmer bestanden zu haben. In der Überwindung dieser Schwierigkeiten und der damit erreichten Beschleunigung des Baues der Linien dieser Gesellschaft hatte Pestalozzi nach zeitgenössischem Urteil wesentlichen Anteil. Einer der Mitarbeiter, die Pestalozzi für den Bahnbau beigezogen hatte, war der junge Ingenieur *Arnold Bürkli* (1833–1894), der zu Beginn des Jahres 1858 in den Dienst der Vereinigten Schweizerbahnen trat, diesen aber wieder verliess, als er Ende 1860 zum Stadtgenieur von Zürich gewählt worden war.

Zur beabsichtigten Weiterführung des Netzes der Vereinigten Schweizerbahnen zwecks Verbindung von Chur mit Locarno arbeitete Pestalozzi zusammen mit Ingenieur *J. Michel* von den französischen «Ponts et Chaussées» ein Projekt zur Überschiebung des Lukmaniers aus, das 1860 veröffentlicht wurde. Das Projekt einer Lukmanierbahn stand während einiger Zeit in Konkurrenz zum Gotthardprojekt. Es sind denn auch verschiedene Vorschläge für die Anlage der Lukmanierroute gemacht worden, erstmals im Jahre 1845 durch den Bündner Ingenieur *La Nicca*. Schon Mitte der 1860er Jahre trat aber der Gotthard in den Vordergrund.

In die Zeit von Pestalozzis Tätigkeit bei den Vereinigten Schweizerbahnen fällt die Vollendung der Seezkorrektur im St. Galler Oberland, für die er, wohl in Verbindung mit dem Bahnbau, das Projekt ausgearbeitet hatte.

Pestalozzi scheint bis spätestens ins Jahr 1861 bei den Vereinigten Schweizerbahnen gewirkt zu haben; im Herbst des genannten Jahres finden wir ihn in Zürich, wo er, wie erwähnt, als Unternehmer den Bau der Bahnhofbrücke übernahm. Wir wissen nicht, was ihn bewogen hat, die Vereinigten Schweizerbahnen zu verlassen; vermutlich betrachtete er seine Aufgabe als erfüllt, nachdem die grossen Bauarbeiten abgeschlossen waren und der Bau der Lukmanierbahn nicht zustande kam.

Der Bau der Bahnhofbrücke (Bild 1) dauerte, von Anschlussarbeiten abgesehen, vom Herbst 1861 bis Ende 1863. Er wurde dem Stadtrat vom «Baukollegium» vorgeschlagen, das in den 1860er Jahren, einer Periode starker Bautätigkeit in Zürich, als beratende Instanz der genannten Behörde gewirkt hat. Unter den Projekten, die das Baukollegium zur Ausführung vorschlug, stand dasjenige für die Bahnhofbrücke in bezug auf Dringlichkeit an erster Stelle. Das ausgeführte Projekt einer Brücke aus Stein wurde aus mehreren ausgewählt, von denen eines Eisenbau vorsah. Die Bauleitung hatte Arnold Bürkli inne. Es war dies eine der ersten Aufgaben, mit der sich dieser als neu gewählter Stadtgenieur zu befassen hatte. Pestalozzi und Bürkli standen somit bei der Arbeit an der Bahnhofbrücke in



Johann Ludwig Pestalozzi
1825–1867
Porträt aus dem Jahr 1865

umgekehrtem dienstlichen Verhältnis als vorher beim Bahnbau (für Einzelheiten des Brückenbaues siehe *Conrad Escher*, 1913).

Von anderen durch Pestalozzi in Zürich ausgeführten Bauarbeiten sei der ebenfalls im Auftrag der Stadt ausgeführte Durchstich des Schanzengrabens in die Sihl erwähnt, der im Jahre 1861 erfolgte. Bis dahin mündete der Graben beim Bahnhof in die Limmat; die Umgestaltung des Bahnhofquartiers erheischte jedoch die Stilllegung und Ausfüllung seines untersten Teils.

Pestalozzi gehörte selber kurze Zeit dem erwähnten Baukollegium an, nämlich von 1866 bis 1867. Wegen Krankheit musste er aber schon im September 1867 seinen Rücktritt erklären (Originalbrief im Stadtarchiv).

Schliesslich sei erwähnt, dass Pestalozzi an einer Bergwerksgesellschaft beteiligt war, die auf die Initiative von Dr. H. Simon, einem Emigranten aus Deutschland, in den Jahren 1854 bis 1862 einen, wegen ungenügender Erzführung allerdings erfolglosen Versuch unternahm, das Kupfererzvorkommen auf der Mütschenalp auszubeuten. Das Unternehmen wurde wohl mit angeregt durch den Bau der Walenseebahn, der die Möglichkeit des Transportes des Erzes nach einem im Tirol gelegenen Verhüttungsort eröffnete.

In den Jahren der oben umrissenen Tätigkeit in der Ostschweiz hatte Pestalozzi seinen Wohnsitz meist in St. Gallen, nämlich von April 1853 bis Juni 1856 und von Ende Oktober 1857 bis Juli 1861; vorübergehend wohnte er offenbar in Chur. In Zürich bewohnte Pestalozzi das Haus «Zur oberen Froschau», heute Predigerplatz 2, das von dem schon erwähnten Ingenieur Heinrich Pestalozzi auf ihn gekommen war. Weder Heinrich noch Ludwig waren verheiratet.

Im Militär erreichte Pestalozzi den Grad eines Hauptmanns der Genietruppen. Mit den Zürcher Truppen hat er am Sonderbundskrieg teilgenommen. Im darauf folgenden Jahr, 1848, war er bei Bellinzona mit einem Sappeurdetachement im Festungsbau beschäftigt. Welcher Art diese Arbeiten waren, ist nicht bekannt. Es muss daher dahingestellt bleiben, ob es sich um Vorarbeiten für die in den Jahren 1853 bis 1854 erbauten «Forti della Fame» gehandelt hat, die zum Teil noch erhaltene Sperre, die sich von Sementina quer über das Tessintal bis zur Mündung des Val Morobbia erstreckt hat. Sie wurde im Zusammenhang mit der damaligen Spannung zwischen der Schweiz und Österreich wegen des Tessins errichtet und war zugleich Notstandsarbeit zur Beschäftigung von durch Österreich aus Italien ausgewiesenen Tessinern. Später finden wir Pestalozzi im kantonalen Stab der St. Galler Truppen eingeteilt. Die Ernennung zum Hauptmann erfolgte durch den Regierungsrat des Kantons Zürich mit Beschluss vom 14. Juli 1857. Pestalozzi scheint gewisse Reformen im Wehrwesen für nötig erachtet zu haben. Jedenfalls fand der Zürcher Arbeiterführer *Karl Bürkli* (1823 bis 1901), ebenfalls Hauptmann, seine Unterstützung, als er im Jahr 1865 in einem Pamphlet unter anderem die Einführung einer praktischeren militärischen Bekleidung befürwortete («St. Galler Zeitung», 13. Nov. 1867).

In zeitgenössischen Urteilen wird Pestalozzi als hervorragender Techniker bezeichnet. Er muss ein unternehmender Mann der Praxis und energischer Organisator gewesen sein, der trotz mannigfachen Hindernissen Projektierung und Ausführung der Bahnbauten, deren Leitung ihm übertragen worden war, rasch voranzutreiben wusste.

Handschriftlicher Nachlass, der uns Pestalozzis Persönlichkeit näher brächte, ist nicht bekannt. Auch über seinen Freundeskreis sind keine Anhaltspunkte da. Er wird in Nachrufen als gerade, offene Natur von fortschrittlicher und patriotischer Gesinnung geschildert, aber auch als guter Mensch, der mit fröhlichem Gemüt und Schönheitssinn ausgestattet war.

Dass Pestalozzi Sinn für das Schöne hatte, darf man aus der Wahl des Standortes seines Landhauses Bommerstein bei Mols am Walensee schliessen. Es lehnt sich an die Südseite des Felsens, nach dem es benannt wurde, der in den Walensee vorspringt. Der anschliessende Hügel trägt Wiesen, Wald und die Reste eines alten Wachturmes. Das geräumige, in einfachem Stil ausgeführte Haus wurde in den Jahren 1860 und 1861 nach Plänen von Architekt *J. Breiting*, Zürich, auf einem Grundstück, das Pestalozzi von den Vereinigten Schweizerbahnen erworben hatte, erbaut. Der Bahningenieur hatte sich im Bommerstein an einem Ort angesiedelt, der zu jener Zeit zu Lande, ausser auf einem Fahrweg, nur mit der Bahn erreichbar war, und zwar über die Stationen Walenstadt und Unterterzen. Die Gemeinde Mols erhielt ihre Bahnhaltestelle erst im Jahr 1950 mit Eröffnung der Doppelspur, nachdem sie wiederholt, erstmals im Jahr 1859, um eine solche nachgesucht hatte, aber wegen des damals zu erwartenden geringen Stationsverkehrs nicht durchdrang. Die Kantonsstrasse, welche um den Bommersteinfelsen herum führt, wurde erst im Jahr

1889 eröffnet. Auf einem flachen, durch Aufschüttung von Tunnelaushub am See gewonnenen Geländestück hat Pestalozzi einen Baumgarten und am Südhang des Bommersteinfelsens einen Rebberg anlegen lassen, der roten «Bommersteiner» lieferte. Es war dies eines der wenigen Rebgeleände auf der Südseite des Walensees. Die Reben wurden bis in die Zeit des Weltkrieges 1914–18 gepflegt, dann aber aus Mangel an Rebleuten aufgegeben.

Aus Ludwigs Nachlass geht hervor, dass er sich mit verschiedenen Gebieten ausserhalb des Bauaches, vorab als Sammler, beschäftigt hat. Im Bommerstein hinterliess er unter anderem eine kleine Sammlung, die alte schweizerische Hieb- und Stichwaffen, einen Harnisch, Armbrüste, Reiterpistolen usw. umfasste. Ausserdem hat er Stiche, vor allem Persönlichkeiten aus dem 18. Jahrhundert darstellend, und Landkarten gesammelt. Er kannte *J. Messikommer* in Wetzikon, den Pionier in der Erforschung der neolithischen Siedlungen am Pfäferssee, von dem er noch im Dezember des Jahres 1866 eine Sammlung von ausgewählten Funden aus dem Ried von Robenhausen erworben hatte.

Die Ursache des frühen Hinschiedes von Ludwig Pestalozzi ist nicht bekannt. Die Todesanzeige in einer Zürcher Tageszeitung spricht von «langem Krankenlager». In seinem am 12. September 1867, also zwei Monate vor seinem Tod, im Bommerstein geschriebenen, schon erwähnten Entlassungsgesuch aus dem Baukollegium schreibt er selber von «vielleicht noch lange andauernden Krankheitszuständen».

Mit vorstehender Skizze von Johann Ludwig Pestalozzis Leben möchte der Schreibende wenigstens einen Teil einer Dankesschuld an ihn abtragen. Obschon fast vierzig Jahre nach Ludwigs Tod geboren, hat er in seiner Jugend während zahlreichen, unvergesslichen Ferienwochen zusammen mit anderen Grossneffen und -nichten des «Onkel Louis» die Stimmung der schönen Gegend, in welche dieser sein Landhaus gestellt hatte, in sich aufnehmen dürfen, die zu geniessen Pestalozzi selber aber nur wenige Jahre beschieden gewesen sind.

Abschliessend seien einige Angaben gemacht über das Schicksal von Bauten, die unter Pestalozzis Mitarbeit oder Leitung ausgeführt wurden, sowie seines Molser Sitzes.

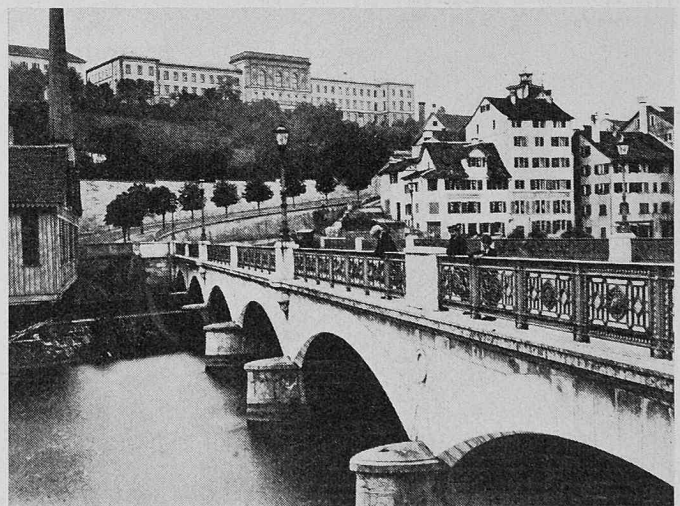
Die Brücke der Linie St. Gallen–Wil über das Sittertobel wurde in den Jahren 1924–25 durch einen doppelspurigen Viadukt ersetzt.

Die einspurige Strecke Weesen–Mühlehorn wurde bis Anfang 1961, also über hundert Jahre lang, durch die Eisenbahn benützt; dann wurde die Bahn doppelspurig in den neuen Kerenzerbergtunnel verlegt. Seit Mitte 1964 dient die alte Bahnstrecke, mit erweiterten Tunneln, als Autostrasse.

Die Bahnhofbrücke in Zürich wurde zwischen 1950 und 1952 etappenweise abgebrochen; sie musste einer breiteren, infolge Aufschüttung an beiden Ufern aber kürzeren Brücke weichen. Die neue Brücke hat mit der alten nichts gemein als die Standorte der Pfeiler. Nur unter der westlichen Erweiterung des Central-Platzes ist noch ein zugeschütteter Bogen der alten Brücke vorhanden.

Pestalozzis Landhaus ging nach seinem Tod zuerst an die Erbgemeinschaft seiner nächsten Angehörigen über, im Jahr 1868 an seinen Bruder *Hans Jakob Pestalozzi-Jenny* (1822–1871) und, nach dessen Hinschied, an dessen Frau *Susanna*. Diese bewohnte das Haus

Bild 1. Die von Joh. Ludwig Pestalozzi erbaute Bahnhofbrücke in Zürich; Bild aus dem Jahr 1865 (Baugeschichtliches Archiv der Stadt Zürich)



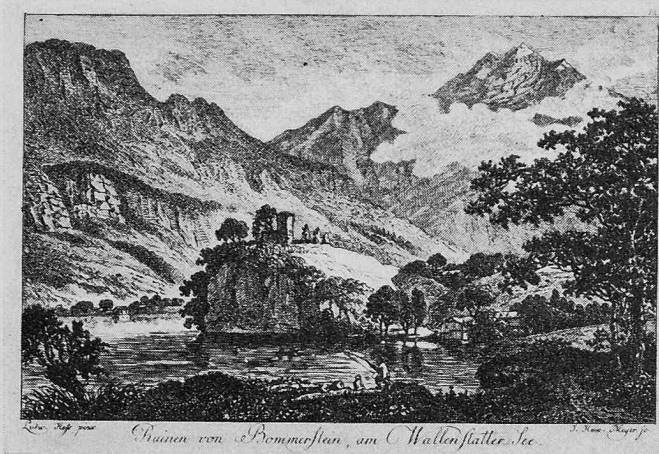


Bild 2. Der Bommersteinhügel im 18. Jahrhundert, links der Bommersteinfelsen. Nach Ludwig Hess in: I. H. Meyer, *Malerische Reise in die italienische Schweiz*, Zürich, 1793

ständig bis an ihr Lebensende im Jahr 1918. Im Jahr 1922 wurde es durch ihre Erben veräussert.

Da der Bommersteinfelsen ein ernstliches Verkehrshindernis war und noch ist, musste er sich infolge der steigenden Ansprüche des Verkehrs seit Eröffnung der Bahn im Jahr 1859 weitere eingreifende Veränderungen gefallen lassen. Im Jahr 1889 wurde die Kantonsstrasse auf der Seeseite in den Felsen gesprengt. Sie überbrückte die Bahnlinie sowohl beim westlichen wie beim östlichen Eingang des alten Bahntunnels und schnitt Pestalozzis Liegenschaft, die bis zum See reichte, in zwei Teile. Die Vereinigten Schweizerbahnen opponierten heftig gegen dieses Strassenprojekt, das ihrer Ansicht nach die Sicherheit des Bahnbetriebes beeinträchtigte, und schlugen Führung der Strasse über den Bommersteinhügel, also ohne Überbrückung der Bahn, vor. Das von Gemeinde, Kanton und dem Eidg. Post- und Eisenbahndepartement vertretene Projekt einer Strasse um den Felsen herum drang aber durch, wobei von zwei Varianten: Strassentunnel oder Anschnitt des Felsens, letztere bevorzugt wurde. Bild 2 zeigt die Bommersteingegend im ursprünglichen Zustand, ohne Bahn und Strasse, Bild 3 eine Ansicht des Geländes mit der ersten, einspurigen Bahnlinie. Im Jahr 1950 wurde der auf Bild 3 sichtbare Bommersteintunnel aufgegeben und die Bahnlinie zwischen Mols und Wallenstadt durch einen neuen, doppelspurigen Tunnel geführt. In den Jahren 1953 und 1954 erfolgte die Verbreiterung und teilweise Verlegung der Kantonsstrasse im Abschnitt Bommerstein, wobei ein weiteres Stück des Felsens abgetragen und das Grundstück zwischen Haus und See durch Aufschüttung weitgehend umgestaltet wurde.

Die benützten Quellen sind unten angeführt; einige Angaben wurden vom Stadtarchiv Zürich, von den Staatsarchiven der Kantone St. Gallen und Zürich, dem Archiv der Kreisdirektion III der Schweizerischen Bundesbahnen und anderen Amtsstellen sowie von Privaten in bereitwilliger Weise zur Verfügung gestellt, was auch hier bestens

Bild 3. Haus Bommerstein, erbaut 1860–1861, aus Südwesten, mit der 1859 dem Betrieb übergebenen Bahnlinie, aber ohne die 1889 eröffnete Kantonsstrasse. Photo um 1865



verdankt sei. Verschiedene Blätter aus zum Teil längst eingegangenen Zeitungen mit Nachrufen und anderen zeitgenössischen Äusserungen über Pestalozzi sowie seine Liegenschaft bei Mols betreffende Kaufverträge usw., die in dieser Studie benützt wurden, fanden sich im Nachlass seiner Nichte, Frau Helene Escher-Pestalozzi (1870–1964).

Benützte Quellen

Bericht des Lukmanier-Komitees an den Verwaltungsrat der Vereinigten Schweizerbahnen. St. Gallen, 1861.

«Bote am Wallensee», Wallenstadt, Nr. 92, 13. Nov. 1867: J. L. Pestalozzi. «Eidgenössische Zeitung», Zürich, 14. Jg., Nr. 136, 17. Mai 1858: Das ostschweizerische Schienennetz der Vereinigten Schweizerbahnen.

Escher-Ziegler, Dr. Conrad: Die grosse Bauperiode der Stadt Zürich in den 60er Jahren des vorigen Jahrhunderts. «Zürcher Wochen-Chronik», Nr. 46/50, 1913. Auch separat erschienen bei Orell Füssli, Zürich, 1914.

Escher-Bürkli, Dr. J.: Lebensbild von Dr. Arnold Bürkli-Ziegler. 68. Neujahrsblatt zum Besten des Waisenhauses in Zürich für 1905.

Klaesi, P.: Das Kupferbergwerk auf Mürtchen vor hundert Jahren, «Glarner Nachrichten», Nr. 30, 1954.

Lang, P.: Karl Bürkli, ein Pionier des schweizerischen Sozialismus. Zürich 1920.

Mathys, E.: Hundert Jahre Schweizerbahnen, historisch und technisch dargestellt, 1841–1941. Bern 1943. – derselbe: Beiträge zur schweizerischen Eisenbahngeschichte, Bern 1954.

«Neue Zürcher Zeitung», 47. Jahrg., No. 315, 13. Nov. 1867: Nachruf auf J. L. Pestalozzi.

Pestalozzi-Keyser, Dr. H.: Geschichte der Familie Pestalozzi, Druckerei Neue Zürcher Zeitung, Zürich, 1958.

«St. Galler Zeitung», St. Gallen, Nr. 267, 13. Nov. 1867: Ludwig Pestalozzi. Auszug in: «Der Republikaner», Zürcher Intelligenzblatt, Nr. 270, 15. Nov. 1867.

Schweizerische Bundesbahnen, Kreisdirektion III, Zürich, Archiv: Projekte für eine Lukmanierbahn, u. a. das Gutachten J. Michel mit Karte, Längsprofil und Kostenaufstellung von J. L. Pestalozzi, 1860.

Staatsarchiv des Kantons St. Gallen: Akten über den Bau der Kantonsstrasse beim Bommerstein, Mols am Walensee, 1888 u. ff.

Stadtarchiv Zürich: Geschäftsberichte des Stadtrates 1861, 1863, 1866, 1867. – Akten über die Vergebung der Bauarbeiten für die Bahnhofbrücke, 1861. – Stadtratsprotokolle 1864, 1866.

Thiessing, René (Gesamtredaktor): Ein Jahrhundert Schweizerbahnen 1847–1947, Jubiläumswerk des Eidg. Post- und Eisenbahndepartements; Huber & Co. Frauenfeld, Band I, 1947.

«Zürcher Wochenchronik», 11. Juli 1903: Dr. med. Hermann Pestalozzi-Bodmer.

Adresse des Verfassers: Dr. E. F. Escher, Geologe, 8008 Zürich, Resedastrasse 20.

Architekt Karl Egender 70 Jahre

DK 92

Am 25. September feierte Karl Egender mit einer grossen Schar von Freunden und Kollegen in den Räumen des kürzlich fertiggestellten Globus-Neubaus seinen 70. Geburtstag. Wir möchten auch an dieser Stelle dem bedeutenden Zürcher Architekten und der markanten Künstlerpersönlichkeit recht herzlich gratulieren.

Der Bonatz-Schüler Karl Egender hatte sich durch Wettbewerbserfolge und Frühwerke von starker persönlicher Prägung schon in jungen Jahren einen von der Fachwelt geachteten Namen erarbeitet. Sein lebendiger Geist und seine Aktivität auf allen Gebieten kulturellen und künstlerischen Schaffens liessen ihn um die Mitte der zwanziger Jahre zu einem der Pioniere des Neuen Bauens in Zürich werden. Ein ausgesprochenes baukünstlerisches Talent bewahrte ihn aber davor, sich zu dogmatisch der neuen Sachlichkeit und dem Funktionalismus zu verschreiben. Damals – und auch während der Reaktion der Kriegszeit (Heimatstil) – gehörte ein volles Mass an Überzeugung und Idealismus dazu, sich zu einer völlig neuen Auffassung der Architektur zu bekennen, deren Prinzipien heute zum Allgemeingut geworden sind.

Für Karl Egender gehörte das Bauen immer in den grossen Rahmen der künstlerischen Äusserungen des Menschen. Es passt deshalb gut zum Bild des Jubilars, dass er nebst der Zugehörigkeit zu den eigentlichen Berufsverbänden BSA und SIA schon früh aktives Mitglied der Gesellschaft Schweizer Maler, Bildhauer und Architekten (GSMBA) wurde. Während mehrerer Jahre präsidierte Karl Egender die Sektion Zürich und war Mitglied des Zentralvorstandes dieser Gesellschaft. Dem Vorstand der Zürcher Kunstgesellschaft gehört er schon seit vielen Jahren an. Viele Freundschaften vertieften die lebendigen Verbindungen des jungen Architekten zu allen Sparten der Kunst, durch Otto Charles Bänninger zur Bildhauerei, durch Karl Hügin zur Malerei, durch Heinrich Gretler zum Theater, durch Emil