

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 13 (2000)
Heft: [6]: Schiffbau

Artikel: Die Inlandwerft : Geschichte des Orts
Autor: Wetzel, Stephan
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-121435>

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: 17.03.2025

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

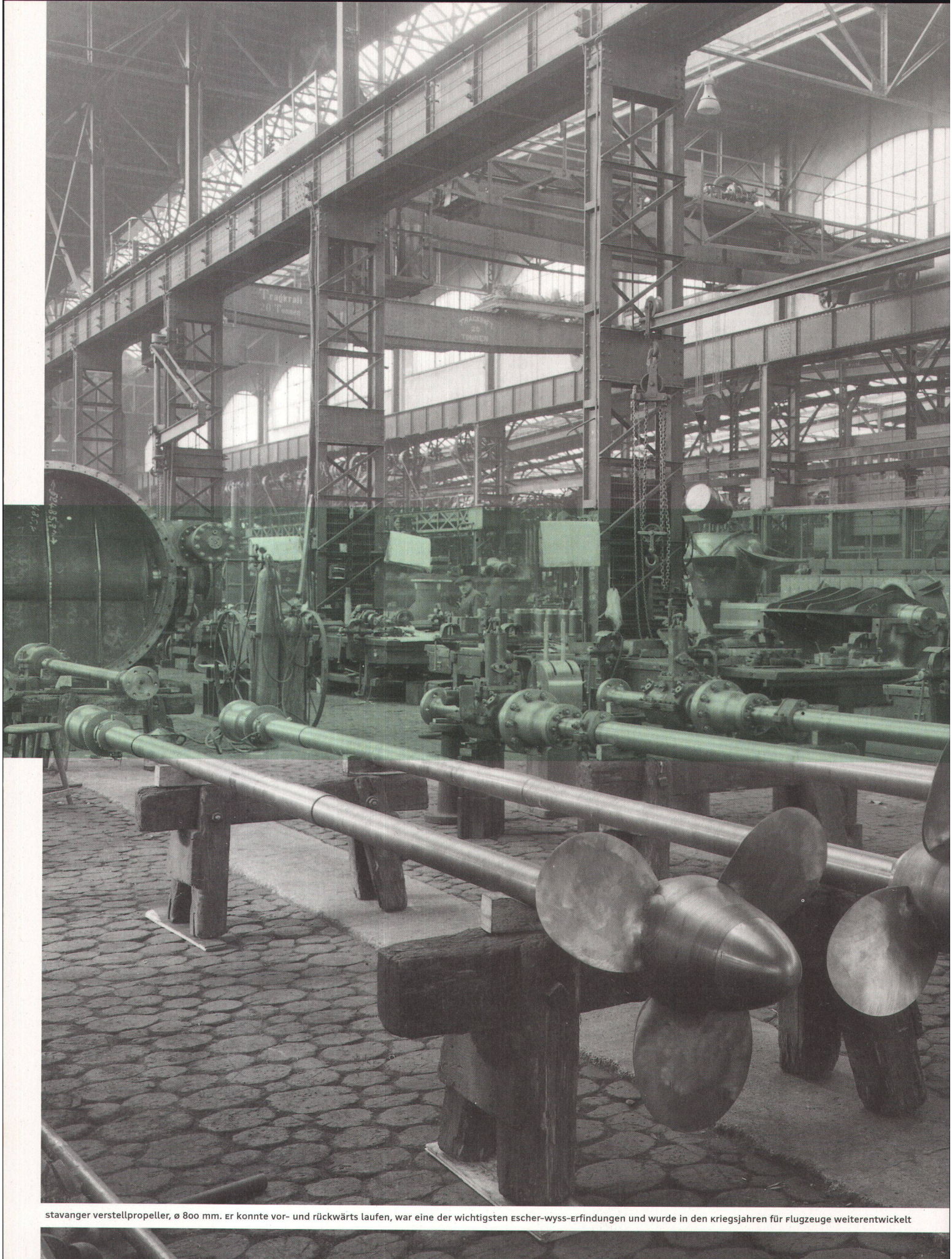


geschichte des orts

die inlandwerft

von stephan wetzel

Als napoleon ganz gross war, war escher wyss noch ganz klein. 1805, vor 195 jahren gründeten johann caspar escher und salomon wyss eine mechanische baumwollspinnerei. es wurde ein schwerindustriekonzern daraus. der baute übermenschliche maschinen, die der stolz ihrer erfinder, aber ebenso ihrer erbauer waren. in der schiffbauhalle, wo heute theater gespielt wird, entstanden die dampfschiffe der alpenseen, aber auch kriegsschiffe für die donau und den gardasee. auch die escher wyss selbst ist ein flaggschiff, eines der schweizerischen maschinenindustrie. dieser dampfer hatte erst freie fahrt, später aber eine schwere havarie, aus der ihn die stadt rettete. ein bericht aus unserer industriellen vergangenheit.



stavanger verstellpropeller, \varnothing 800 mm. Er konnte vor- und rückwärts laufen, war eine der wichtigsten escher-wyss-erfindungen und wurde in den kriegsjahren für flugzeuge weiterentwickelt

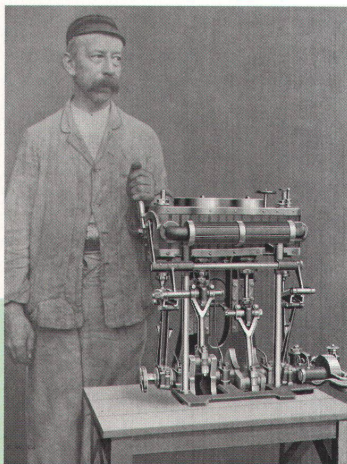


viele der älteren fotografien, die die schiffbauhalle noch in betrieb zeigen, haben eines gemeinsam: sie sind unbewusste inszenierungen des verhältnisses von mensch und maschine. sie erzählen von einer irritierenden faszination, die zunächst allein von den verrückten grössenverhältnissen ausgeht. das schiere riesenmass der werkstücke wirkt dramatisch, wenn es mit dem menschlichen massstab gemessen wird, den die in den bildern verstreuten arbeiter setzen. die dramatik verstärkt sich, wenn wir nicht zu erkennen vermögen, wozu diese überdimensionalen maschinenteile, die hier bearbeitet oder montiert werden, einmal dienen sollen. wir ahnen nur, dass es um dimensionen, tonnagen und kräfte geht, gegen die eine pferde- oder menschenstärke nicht mehr ins gewicht fällt. solche wahrhaft übermenschliche kraft kennen wir sonst nur aus der natur. die gewalt des wassers, des windes, des feuers und des gletschers sind uns unheimlich. in der schiffbauhalle scheint es, als liesse sich mit technischen mitteln ähnlich gewaltige, aber beherrschbare energie herstellen. tatsächlich wirken die maschinen, auf denen die menschen wie bezwinger von ungetümen oder berggipfeln posieren, oder neben denen sie ameisenhaft klein hantieren, in der seltsamen landschaft der hektarenhallen selbst wie ein stück natur: findlinge aus dem maschinenzeitalter, prähistorische skulpturen, ruinen eines versunkenen fortschritts, die wie der eiffelturm an eine längst vergangene eisenzeit erinnern.

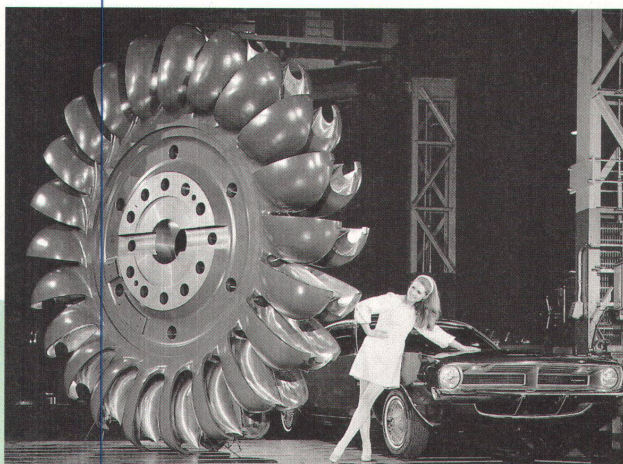
12 212
ESCHER WYSS

Das Ende des Fortschrittsglaubens

In der postindustriellen Zeit sind die Werke der Ingenieurskunst der Schwerindustrie unserem Blick fremd geworden. Dafür gibt es Gründe. Der Grossmaschinenbau konzentriert sich an immer weniger Orten, oft ausserhalb unseres westeuropäischen Gesichtskreises. Aber er kann auch in unserer Aufmerksamkeit nicht mehr den Rang beanspruchen, den er zur Zeit eines ungebrochenen Fortschrittsglaubens noch einnahm. Spätestens seit dem Einsatz der Atomenergie ist der Ehrgeiz des betrachtenden Laien verschwunden, den unbekanntem Maschinen auf die mechanische und physikalische Spur zu kommen. Das Dampfmaschinenmodell mit Spirituskocher gehört in die Jugend der Grossväter, in heutigen Kinderzimmern stehen Computer. Versuche, die Faszination des Mensch-Maschine-Verhältnisses, zum Beispiel mit erotischem Touch, wenigstens zu Werbezwecken wiederzuerwecken, zeugen nur vom Ende des Maschinenzeitalters, und im Jahr 2000 wirbt auch die Maschinenbauindustrie mit Grossaufnahmen von sauberen Händen und klarem Wasser, denn die Maschinen sind unsichtbar geworden. Übrig bleiben Industriedenkmäler, leere Hallen, Kathedralen des vergangenen Fortschritts, die mit ihrer Fremdheit und Theatralik für die «Umnutzung» zu kulturellen und gewerblichen Zwecken eine prächtige Kulisse bieten.

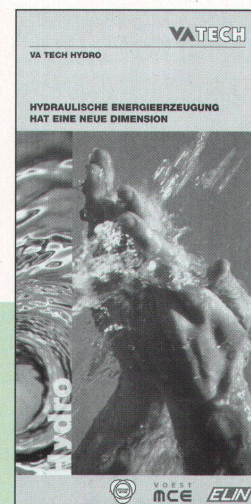


um 1900: Dampfmotor mit 15 PS



1970: Werbeaufnahme mit Freistrahlturbine

2000: Escher Wyss gehört zum österreichischen VA Tech-Konzern →



Die Mechanisierung einer Spinnerei

Die Geschichte der Firma Escher Wyss, auf deren Gelände in der Hard der heutige Schiffbau des Schauspielhauses Zürich steht, ist beispielhaft für die Entwicklung der Industrie in der Schweiz. Darüber hinaus repräsentiert sie auch ein Stück Zürcher Stadtgeschichte. Die Familienchronik der «Escher vom Glas», zu denen auch die Gründerfamilie der «Escher vom Felsenhof» gehörte, beschreibt die Gründung der Firma. «Am 10. März 1805 sitzt in einer Zürcher Stube eine kleine Gesellschaft beisammen, zur Beratung einer gemeinschaftlich wichtigen Sache. Johann Caspar Escher im Felsenhof hat sich entschlossen, seine bis dahin im kleinen bestandene Baumwollspinnerei auf englische Art ins Grössere auszudehnen. Zu diesem Zweck hat er vorläufig die so genannte Neumühle von der Regierung gekauft.» Escher, Sohn eines Seidenfabrikanten aus dem bekannten Ratsgeschlecht, interessierte sich, im frühen 19. Jahrhundert unter seinesgleichen typisch, für Kunst und Architektur, kümmerte sich um Konstruktion, Erfindung und Geschäft. Während seines Studiums in Italien verkehrte er in denselben Kreisen wie Goethe auf seiner Italienreise. Der Dichter, der im zweiten Teil des «Faust» seine Erfahrung der beginnenden industriellen Revolution dramatisiert, hätte in Escher Facetten seines Protagonisten finden können. (Tatsächlich war Goethe später auch auf Eschers Gut am Zürichsee zu Gast – wo war Goethe nicht?) Escher rief zusammen mit dem Bankier Salomon Wyss eine Aktiengesellschaft ins Leben und begann mit der Mechanisierung seiner Spinnerei. Dank der napoleonischen Kontinentalsperre, die die englische Konkurrenz ausschaltete, war der Bau von Spinnmaschinen – zuerst für den Eigenbedarf und bald für den Verkauf – ein einträgliches Geschäft. Innerhalb kurzer Zeit überflügelte der Maschinenbau die Textilfabrikation. Die Fabrik am Stampfenbach machte sich einen Namen mit dem Bau effektiver Wasserräder und Turbinen und mit der Entwicklung und dem Bau von Dampfmaschinen.

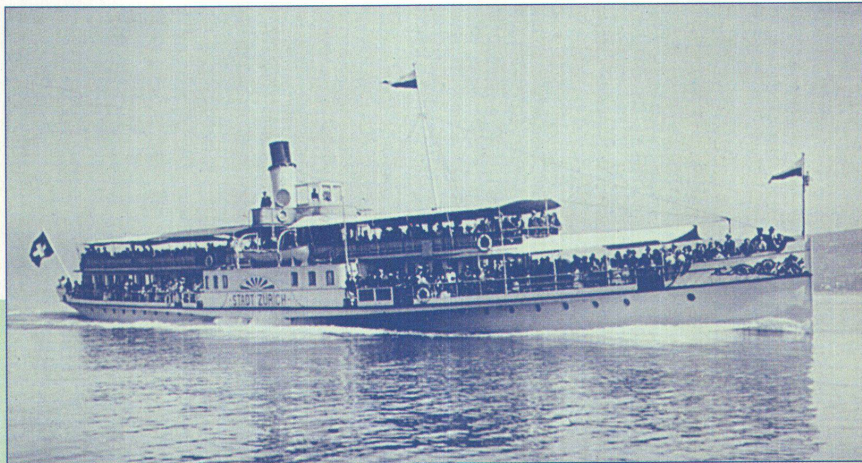
Schiffe für den Zürichsee und den Amazonas

Es mag in einem Land ohne freie Sicht aufs Meer eine befremdliche Idee sein, Schiffe zu bauen. Jedoch für Binnenwasserschiffe war Zürich eine erste Adresse. Alle Dampfer auf dem Zürichsee kamen von Escher Wyss. Insgesamt wurden ungefähr 600 Schiffe gebaut. Das erste Zürichsee-Dampfschiff, die «Minerva», stammte noch aus England, aber Escher Wyss wurde 1835 mit der Montage der importierten Maschinenteile beauftragt. Mit dem so erworbenen Know-how nahm die Firma zwei Jahre später die eigene Produktion auf. Dampfschiffe waren um 1840 die Grosse Mode. Wie die Eisenbahn wurde der Dampfer ein Symbol der Zeit. Die Schiffe wurden fix und fertig, inklusive Salonvorhänge und Spiegel geliefert und waren bald das beliebteste Fortbewegungsmittel der bürgerlichen Sonntagsausflügler. Als der Bedarf der Schweizer Seen um die Mitte des Jahrhunderts gedeckt

war, baute escher wyss schiffe vor allem für die bonau-dampfschiffahrt-gesellschaft, aber auch fürs schwarze meer und den Amazonas. nicht immer dienten die schiffe friedlichen zwecken. vor allem österreich-ungarn bestellte bei escher wyss mehrere kriegsschiffe, die dann zum beispiel im binnenwasserkrieg mit italien auf dem gardasee eingesetzt (und zum teil versenkt) wurden. dass schiffe aus zürich in aller welt bestellt wurden, lag nicht nur an ihrer qualität, sondern auch an der erfahrung der firma bei der lösung von transportproblemen. kaum ein schiff, das an der von vielen brücken überspannten limmat gebaut wurde, gelangte unzerlegt an den ort seines stapellaufs. zuhause und im ausland war das so genannte naphtaboot besonders beliebt, ein kleines schiff mit einer zwei- bis sechs-ps-maschine, die mit rohbenzinverdampfung (naphta-dampf) angetrieben wurde. könige, kaiser, paschas und industriemagnaten bestellten es ebenso für ihr privatvergnügen, wie die kriegsmarine vieler ausser-europäischer länder für ihre kriegsvorbereitung. ein verkaufskatalog von 1912 listet stolz – und wahrscheinlich in der reihenfolge der grösse der bestellten boote – die kunden auf: unter anderen seine majestät wilhelm II, deutscher kaiser, seine hoheit der sultan von marokko, seine eminenz graf zeppelin, Alfred nobel – bis hin zum flussbauamt bamberg. aber auch reiche zürcher wurden als kundschaft umworben.



Johann caspar escher, 1775-1859



salondampfer «stadt zürich», gebaut 1909, fährt noch heute auf dem zürichsee

das naphtaboot von escher wyss & co., zürich (aus einem verkaufsprospekt von 1912):

dieses kleine fahrzeug eignet sich besonders für villenbesitzer, die keinen chauffeur halten, also selbst fahren wollen, und die es nicht lieben, sich in das wesen eines komplizierten motors hineinzuarbeiten. das naphtaboot ist auch das reinlichste motorboot. damen können in weissen kleidern, ohne dass dieselben gefahr laufen, beschmutzt zu werden, darin fahren. da das naphtaboot kein schmieröl, wie das benzinmotorboot, braucht, und keine säure oder lauge, wie die elektrischen accumulatorboote, ist es vollständig geruchlos, was von ärzten, namentlich zahnärzten unserer kundschaft, deren hände durchaus nicht riechen dürfen, sehr geschätzt wird. wir garantieren, dass ein gärtner, diener, hausbursche oder dienstmädchen oder sonst eine person mit erfolg das fahren lernen kann, wenn diese person von uns instruiert worden ist. wir sind bereit, das fahrzeug wieder zurückzunehmen und den vollen betrag zurückzubezahlen, wenn dies nicht der fall sein sollte.

näphta: 1. (veraltet) roherdöl. 2. schwerbenzin als wichtiger rohstoff für die petrochemische industrie



das erste naphtamotorboot «sarcelle» wurde 1888 in betrieb genommen.





1875: Die Hard als freies Feld mit Eisenbahnviadukt

Eine neue Fabrik auf freiem Feld

Als das Neumühleareal am Stampfenbach für die Modernisierung der bestehenden Maschinenfabrik zu klein wurde, errichtete Escher Wyss von 1892 bis 1896 eine neue Fabrik in der Hard. Die Fernübertragung von Energie schuf die technische Voraussetzung dafür. Wasser- und Dampfkraft waren keine Standortfaktoren mehr. Die neue Fabrik war das erste Industrierwerk ausserhalb der alten Stadtgrenzen und steht am Anfang der Entwicklung des Industriegebiets im Kreis 5, wie wir es bis gestern kannten. Vor dem Neubau war in der Hard freies Feld, und nur der Viadukt der Bahnlinie Zürich-Winterthur ist auf den alten Stichen schon zu sehen. Der Neubau der Fabrikanlagen begann 1891 mit der Kesselschmiede, auch Schiffbauhalle genannt. Ihr verdankt das heutige Kultur- und Werkzentrum des Schauspielhauses seinen Namen. Die neue Fabrik war grosszügig ausgelegt, hatte genügend Landreserven und konnte deshalb über ein Jahrhundert hinweg mit ständigen An-, Um- und Neubauten dem Innovationsdruck standhalten. Von Anfang an besass die Schiffbauhalle einen Nietturm, wie ihn wenige Maschinenbaufirmen hatten. Eine besondere Hebevorrichtung erlaubte es, auch grössere Werkstücke, vor allem Rohre, senkrecht zu stellen. Die Arbeiter konnten bei der anstrengenden Arbeit des Nietens aufrecht stehen. Die beiden Laufkräne, die auch heute noch zu sehen sind, waren allerdings nicht von Anfang an installiert – was zu einigem Aufruhr führte, als die Arbeiter vom Stampfenbach in die Hard umzogen und ihre Transportschwierigkeiten vergrössert sahen.

Die Stadt rettet Escher Wyss

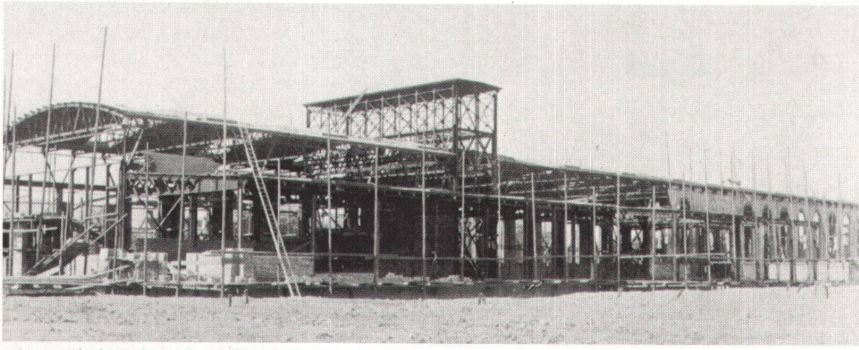
Für das Selbstverständnis der Neumüller, wie die Belegschaft bei Escher Wyss sich auch heute noch nennt, waren die Vorgänge im Gefolge der Weltwirtschaftskrise entscheidend. 1929 kam Escher Wyss wegen der hohen Exportabhängigkeit, dem Währungsverfall der ausländischen Guthaben und nicht zuletzt wegen Missmanagement unter Druck. Ein Bankenkonsortium übernahm die Firma 1931, beschloss aber zwei Jahre später den Verkauf, was die Liquidation von Escher Wyss bedeutet hätte. 1400 Arbeiter und Angestellte standen vor der Arbeitslosigkeit, die in Zürich ohnehin sehr hoch war. Zwei der Escher-Wyss-Direktoren gingen die Stadt und den Kanton um Hilfe an. Der Zürcher Stadtpräsident Emil Klöti setzte sich für die Firma ein. Am 21. November 1935 kaufte die Stadt die Liegenschaft aus der Liquidationsmasse und verpachtete sie der Firma mit Kaufrecht. Dieser Pachtvertrag und eine Verlustgarantie bis zu einer halben Million Franken im Jahr retteten Escher Wyss. 1941 konnte sie das Gelände für 2 Millionen Franken zurückkaufen. Die Rettungsaktion war allerdings alles andere als reibungslos und glänzend verlaufen. Sie war ein Politikum, in dem die Geschäftsinteressen der Konkurrenz, vor allem der Winterthurer Gebrüder Sulzer, sich nicht selten mit der Politik verbanden. Die «Eidgenössische Zeitung» sprach von den «roten Stadtvätern», das «Neue Winterthurer Tagblatt» von «staatssozialistischen Experimenten», die Industriellenverbände und die Handelskammer legten Widerspruch ein und Bundesbern schrieb Briefe. Am Ende waren es die sozialen Argumente,



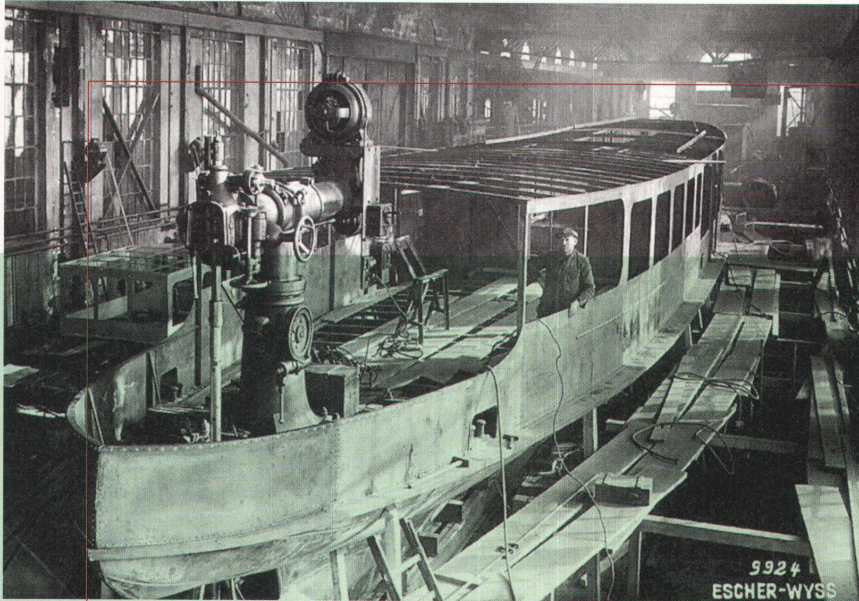
Das Escher-Wyss-Werk um 1900

die den Ausschlag gaben, ebenso die Einschätzung der zukünftigen Chancen des Traditionsbetriebs und die finanzielle Erwägung, dass mehr Arbeitslose für Stadt und Kanton teurer wären als die Subvention. Einen besonderen Akzent setzte dann beim Rückkauf der Landesring der Unabhängigen, der das Geschäft ablehnte, da 24 000 Franken für Umtriebe fehlten. Die Zeitung des Landesrings «rat» schrieb, es sei «in den Annalen der neueren Sozialdemokratie keine Seltenheit mehr, grosskapitalistische Unternehmen in unauffälliger Weise zu unterstützen». Das politische Weltklima hatte sich geändert. Es herrschte Krieg in Europa. Dass die «Gesundung» unter Führung des Verwaltungsratspräsidenten Oberst Jacob Schmidheiny letzten Endes auch mit Rüstungsaufträgen zu tun haben könnte, steht auf einem anderen Blatt und nicht in den Firmenchroniken. Die erste Ausgabe der Werkzeitung «Der Neumüller» erschien 1941, am ersten August, und berichtet von der Firmenbesichtigung des Oberbefehlshabers der Schweizer Armee General Henri Guisan.

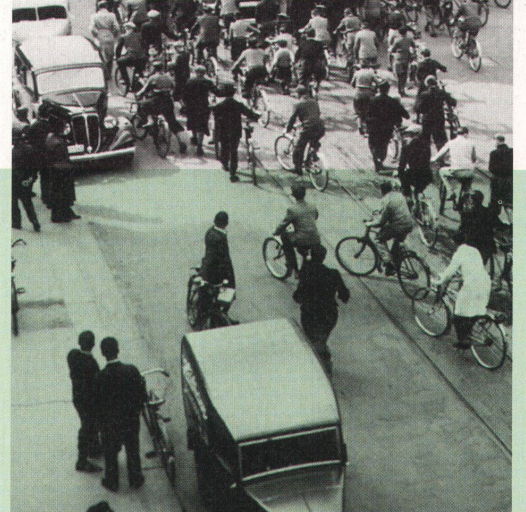
Das Jubiläum zum 150-jährigen Bestehen der Firma wurde mit einem einwöchigen Festprogramm gefeiert. 1955 war Escher Wyss an einem Höhepunkt angelangt. Die Nachkriegszeit hatte die Schweiz mit Aufträgen aus den kriegsversehrten Nachbarstaaten versorgt. Die Gästeliste verzeichnet 650 Geladene aus aller Herren Länder, Geschäftspartner, Kunden, Regierungsvertreter. Sie feierten nicht nur den neuen Wohlstand, sondern in der langen Tradition der Firma auch den eigenen Wunsch nach bruchloser Geschichte. Wie gross die Identifikation mit Escher Wyss auch bei Arbeitern und Angestellten war, lässt sich weniger an den die patriarchalischen Familienstrukturen beschwörenden Grussworten der Geschäftsführung erkennen, als an den Lebensläufen der Beschäftigten. Nicht wenige gehörten mehr als vierzig Jahre zum Betrieb. Auch die Emotionen, die wach wurden, als Escher Wyss ab Ende der sechziger Jahre nach und nach vom alten Konkurrenten Sulzer übernommen und restrukturiert wurde, bezeugen, dass Escher Wyss mehr als blosser Arbeitsstelle war und ist. Das liegt nicht nur am Pensionskassensystem, den Arbeiter- und Angestelltenvereinigungen, sondern auch an den Produkten und den Arbeitsstrukturen des Grossmaschinenbaus. Die Grösse und Komplexität der Aufträge und die Zeit, die ihre Bearbeitung benötigt, bestimmen auch die Vielfalt und die Dauer der sozialen Beziehungen und Hierarchien im Werk. Der Taylor'schen Arbeitsteilung sind sozusagen natürliche Grenzen gesetzt. Im Gegensatz zur heute geforderten Beweglichkeit der Arbeitnehmer, dem «flexiblen Menschen», galten beim Arbeiter der «alten» Industrie Erfahrung und Firmentreue als positive Werte. Im Gegensatz zu den Potenzialen der «neuen Märkte» galt Firmentradition als Investitionsfaktor. Im Gegensatz zur Tätigkeit in der Informations-, Technologie- oder Medienbranche war die Arbeit im Maschinenbau sinnlich erfahrbar. Und im Gegensatz zur Zersplitterung der Arbeit und ihrer Orte in der postindustriellen Zeit hatte besonders die Maschinenfabrik, die Menschen und Maschinen an Grossschauplätzen zusammenführte, etwas Zentralisierendes. Auch davon sprechen die Fabrikhallen – pathetisch und nüchtern, aber nicht nostalgisch.



Die Kesselschmiede, auch Schiffbauhalle genannt, im Bau 1891/92



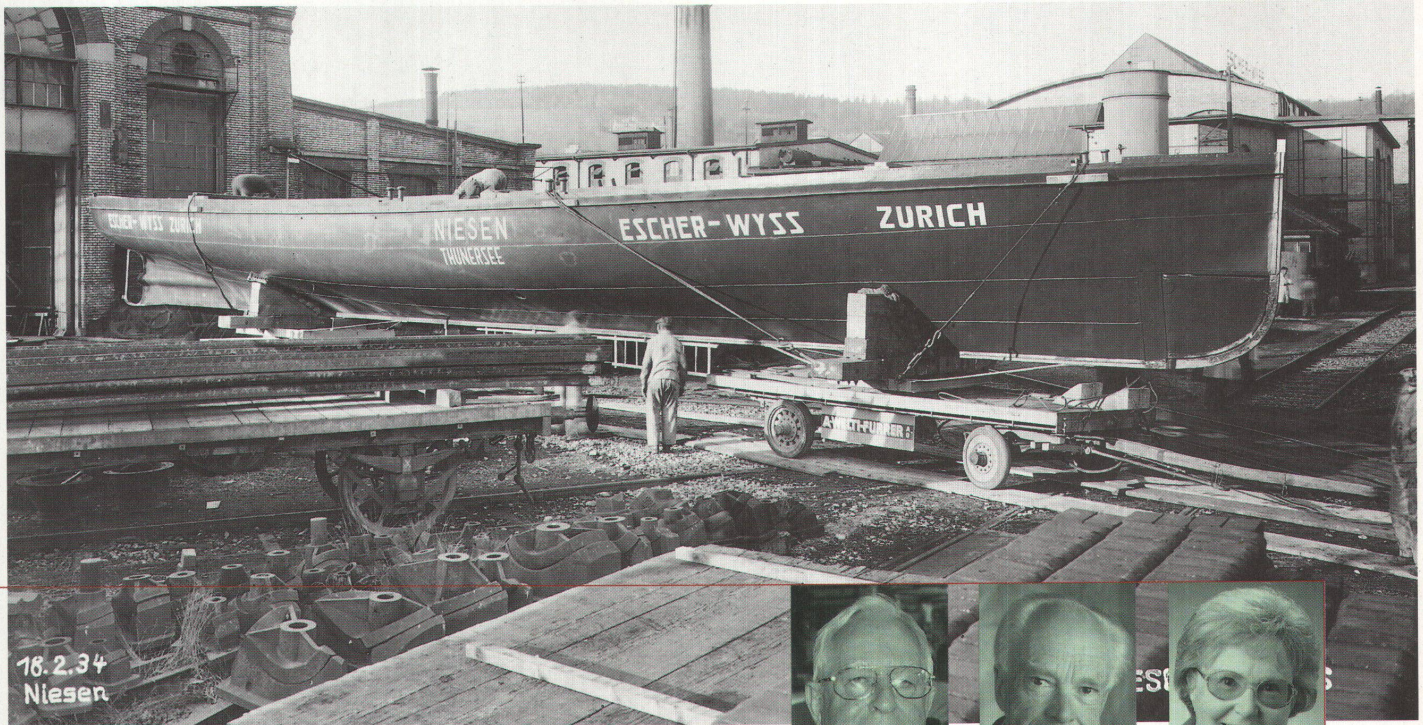
Die «Zetel», 1934 gebaut, fährt auch heute noch auf dem Zürichsee



Escher-Wyss-Schiff unterwegs durch die Uraniastrasse zum Stapellauf anlässlich der Landesausstellung 1939

Die Sekretärin

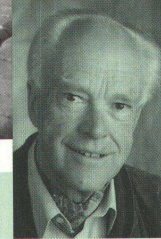
Ria Snétivy ist, wie sie sagt, von Herzen Neumüllerin. Sich am Telefon nach der Fusion mit «Sulzer-Escher Wyss» zu melden, fiel ihr schon schwer. «Sulzer Hydro» brachte sie kaum noch über die Lippen. Auch die Jahre, für die sie zwischen 1968 und 77 ihrem Chef Ernst Meier zur Tochterfirma Arithma AG an die Konradstrasse folgte, konnten ihrem «harten Kopf», wie es in der Abschiedsrede zu ihrer Pensionierung 1995 hiess, nichts anhaben. Bei Escher Wyss war sie seit 1952. An solche Daten erinnert sie sich genau. Nach der «Höhere Töchter Handelsschule» und dem Diplom kam die obligatorische Rübli-RS, und am 9. Juni fing sie im «Correspondenzbüro» (22 Frauen an Schreibpulten hintereinander) bei Escher Wyss an. Gespitzte Bleistifte und spitze Ellenbogen brauchte man, um beim Diktat in der Männerwelt der Maschinenbauer zu bestehen. 20 zu 1 war das Verhältnis von Männern zu Frauen, um nur von den Zahlen zu sprechen. Zwei Jahre später bekam sie den Spezialauftrag, das Jubiläum zum 150-jährigen Bestehen der Firma im Juni 1955 mit vorzubereiten. Nach dem einwöchigen Veranstaltungsreigen war sie für den siebten Himmel, wie die Chefetage hiess, qualifiziert. Zur Zeit der aufkommenden Datenverarbeitung blieb ihr von den ersten Diktiergeräten bis zur raffinierten Typenradmaschine keines der oft monströsen Schreibgeräte fremd. In der Direktion der Hydraulik-Abteilung, wo sie ab 1978 als einzige Sekretärin arbeitete, war das Abtippen komplizierter mathematischer Formeln für Berichte und Vortragsunterlagen eine der Aufgaben, die Sisyphos verweigert hätte. Aber in ihrem kleinen Büro fühlte sie sich mit der ganzen Welt verbunden. Vor 15 Jahren, so erinnert sie sich, sass sie in einer Runde der Geschäftsleitung mit einem guten Dutzend Männern. Es ging um die zukünftige Nutzung des Escher-Wyss-Areals. Ria Snétivy schlug ein Hotel vor und das Opern- oder das Schauspielhaus. Die Männer hatten gelacht und abgewinkt. In den Ruhestand flog sie nach 43 Jahren, wie immer fröhlich, «auf rosaroten Flügeln».



vor der Halle, 1934



kurt keller



walter meier



ría snétivy

Der Praktiker

nach der stahlbauschlosserlehre bei wartmann ging **kurt keller** 1947 für ein dreiviertel jahr zu escher wyss. die krise in den dreissiger jahren war noch nicht vergessen, aber die arbeit galt als sicher. ältere arbeiter erzählten, sie seien eine zeitlang von der stadt bezahlt worden. und wenn es nicht genug zu tun gab, baute man auf dem feld hinter der kesselschmiede gemüse an. nach dem krieg wurden die auftragsbücher wieder voller. in der halle gab es immer kampf um den platz und den kran. gearbeitet wurde – kurt keller war ein halbes jahr lang mit einem windkanal für frankreich beschäftigt – nach der alten methode «viel arbeit, wenig material». wenn sich samstags die fabrikttore schlossen, ging man, die überkleider zum bündel gerollt unter dem arm, in den schiffbau, so hiess die kneipe mit der langen theke gegenüber. manche blieben dort bis sonntagmorgen. die weiterbildung war nach dem krieg das a und o. wer konnte, besuchte eine abendschule. kurt keller ist konstrukteur mit leib und seele. auch über die «kunst» des nietens, die im brückenbau noch nicht durch das schweissen ersetzt war, weiss er bescheid. wie wichtig das anreissen, vorbohren und nachreiben der löcher war, das umbrechen der kanten und vor allem die temperatur der niete, die der nietenbrätler erhitzen und den nietern bringen musste, die sie dann durchstiessen und fixierten. kurt keller kennt die tricks der statik und die tücken der konstruktionen. aber er kennt auch das auf und ab im stahlbau, zum beispiel der berühmten eisenbaugesellschaft, vormals löhle & kern, wo in den vorstandsetagen mächtigernmilitärs und juristen von sachkenntnis ungetrübte entscheidungen fällten. bei motor columbus arbeitete er dann die letzten 30 jahre. und befriedigt stellt kurt keller fest, dass immerhin die pensionskasse noch funktioniert.

Der Ingenieur

«wenn sich leute hier beworben haben, habe ich ihnen gesagt: das hier ist ein langsames produkt. wenigstens sechs jahre. wenn einer keine geduld hat, soll er kühlchränke bauen. das dauert ein halbes jahr.» die berechnung und projektierung von wasserturbinen ist das fach, in dem der ingenieur **walter meier** bei escher wyss arbeitete. er weiss, wovon er spricht, wenn es um einen langen atem geht. von der ersten besichtigung des wasserfalls in der freien natur bis zur inbetriebnahme einer hydroelektrischen anlage vergeht viel zeit. die ältesten possiers zum assuanstaudamm-projekt stammen noch aus den zwanziger jahren, eine bestellung kam 1947, und 1956 fuhr der damals 33-jährige walter meier nach ägypten, um die installation einer francis-turbine vorzubereiten. damals war der junge ingenieur bereits seit fünf jahren bei der firma. nach seinem eth-studienabschluss 1949 blieb er zuerst als assistent am lehrstuhl für hydraulische maschinen und wollte anschliessend für zwei oder drei jahre in die forschung zu escher wyss. «daraus wurden 40 jahre», sagt er heute ohne bedauern. wie viele francis-, kaplan- oder pelton-turbinen er massschneiderte, ist kaum noch zu sagen. als einer der längstgedienten escher-wyss-ingenieure war er nach seiner pensionierung ab 1989 an der dokumentation der geschichte des wasserturbinenbaus beteiligt und war bis vor kurzem im vorstand des pensioniertenvereins von escher wyss.

