

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 71/72 (1918)  
**Heft:** 17

**Nachruf:** Muralt, Hans von

### **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:** 15.03.2025

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

sondern im eigenen Geist; nicht kleinlich, nein grosszügig, modern, aber unter Anlehnung an das Heimische. Die mittelalterliche Grosszügigkeit in der Gestaltung einheitlicher Flächen von Wand und Dach, bei denen einzelne wichtige Bauteile durch eine reichere Gliederung sich als Schmuck von der Fläche abheben, steht ganz mit unserem heutigen Prinzip der Zweckmässigkeit im Einklang.

Diese Kunstauffassung beherrscht bereits die süddeutsche Schule, wo ein Fischer, ein Hocheder, ein Grässel es trefflich verstanden, sie in die Praxis umzusetzen. Ihre Bauten entsprechen ganz den neuzeitlichen Bedürfnissen; sie sind ihrer Umgebung, dem Heimatlichen angepasst und tragen dennoch einen persönlichen Stempel. Auch in der Schweiz, in Bern wurde dieser natürliche Weg angebahnt und mit gutem Erfolg.

Die Erneuerung einer Altstadt in diesem Sinne dürfte zu begrüessen sein. Die Beachtung der Tradition gibt dem Architekten Halt und schützt ihn davor, nach neuen Typen zu suchen, die ihm heute vielleicht einen ideellen Wert bedeuten, die die Zukunft aber anders bewerten dürfte. Sie wird einer allgemeinen Städte-Uniformierung vorbeugen und unsere schweizerische Eigenart auch in der Baukunst wahren.

Neuerdings wird in Deutschland und Oesterreich beim Aufstellen von Bauplänen ebenfalls Berücksichtigung des hier vertretenen Standpunktes, Anlehnung an das alte Stadtbild verlangt.<sup>1)</sup>

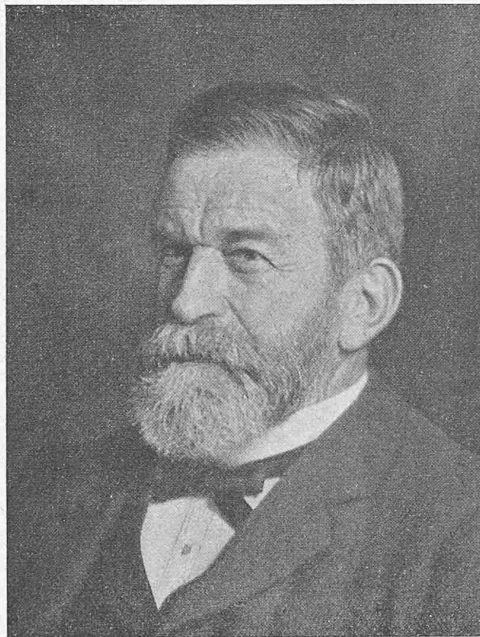
Möchten wir Schweizer, die wir einen so reichen Schatz altstädtischer Architektur ererbt, diesen zu würdigen und zu erhalten wissen und uns damit vor weltstädtischer Verflachung schützen!

### Nekrologie.

† **H. v. Muralt.** Nur eine kurze Spanne Zeit der Ruhe nach langer fleissiger Arbeit ist unserem Kollegen, Ingenieur Hans von Muralt, vergönnt gewesen, der vor wenig mehr als Jahresfrist sich von seinem Posten im Tiefbauamt der Stadt Zürich zurückgezogen hatte und am 20. April d. J. in seinem 75. Altersjahr hier nach längerem Kranksein gestorben ist. In Zürich am 2. November 1843 als Sohn des angesehenen Arztes Leonhard v. Muralt geboren, besuchte er zuerst die Schulen seiner Vaterstadt, dann von 1856 bis 1859 die Schule in Hofwil bei Bern und bereitete sich sodann von 1859 bis 1861 an der Obern Industrieschule in Zürich zum Eintritt in die Eidg. Technische Hochschule vor, an der er von 1861 bis 1864 die Ingenieurwissenschaft studiert hat. Nach Erlangung des Diploms hörte er noch ein Semester an der Bauschule und trat dann seine Praxis an bei Studien für die Toggenburgerbahn. Bereits im Frühjahr 1865 finden wir ihn auf dem Ingenieurbureau der Stadt Zürich tätig, das damals unter Bürkli-Ziegler die Anlage der neuen Bahnhofstrasse in Arbeit genommen hatte. Zu Studienzwecken hielt sich dann Muralt vom Sommer 1867 bis Mitte 1868 in Paris, und weiterhin bis zum Frühjahr 1869 in London auf. Von hier aus schloss er sich der grossen Baufirma Waring brothers an, die ihn bei Aufnahmen und Einleitung von Eisenbahnbauten in Siebenbürgen beschäftigte. Der Kriegssommer 1870 führte ihn wieder in die Heimat zurück. Er absolvierte zunächst seine Militärdienstpflicht und trat dann in die Dienste der Nordostbahn. Für diese war er bei Projektierung, Absteckung und Bau der Bötzbahn, der Linien Winterthur-Koblentz (u. a. Bauleitung des Dettenberg-Tunnel zwischen Bülach und Embrach), sowie der linksufrigen Zürichseebahn beschäftigt bis zum Jahre 1877. Hieran reihten sich einige Jahre der Privatthätigkeit und fortgesetzten Militärdienstes, in dem Muralt bis zum Geniemajor vorrückte. Bei der Wiederaufnahme der Arbeiten an der Gotthardbahn finden wir ihn von 1879 an als Bauführer des XXIV. Loses der Monte Cenere-Linie in Taverne, welche Arbeit 1882 zu Ende ging. Im Juli des gleichen Jahres trat

<sup>1)</sup> Siehe „Deutsche Bauzeitung“ vom 16. Januar 1918.

er in den Dienst der Stadt Zürich, der seine Tätigkeit nunmehr gewidmet blieb; zunächst als Adjunkt des Stadtgenieurs, dann von 1891 an als Stadtgenieur der alten Stadt; nach der Stadtvereinigung 1893 als Kreisgenieur I und seit der Neuorganisation des städtischen Bauwesens als Stadtgenieur-Adjunkt I von Zürich. Bei seinem 1916 erfolgten Rücktritt vom Amt zeichnete ihn die städtische Behörde durch Ueberreichung einer Dankesurkunde und eines schönen Silbergerätes aus.



Hans von Muralt  
Ingenieur

2. November 1843

20. April 1918

Im Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein hat sich Muralt in frühern Jahren eifrig betätigt. Er stand ihm von 1894 bis 1897 als Präsident vor und nahm auch später an dessen Arbeiten lebhaften Anteil, zog sich aber in den letzten Jahren mehr und mehr auf die Ausübung seiner eigentlichen Amtstätigkeit zurück. Seine Alters- und Studien-genossen bewahren ihm das beste Andenken als einem treuen und selbstlosen Kameraden.

† **A. Haag.** In Biel ist am 1. April im Alter von 68 Jahren Architekt Oberst August Haag gestorben. Der Verstorbene entstammte einer angesehenen bernischen Arztfamilie; er besuchte in seiner Vaterstadt die höhern Schulen und absolvierte seine technischen Studien an der technischen Hochschule in Stuttgart. Nach der Heimat zurückgekehrt eröffnete er in Biel ein Architektur- und Ingenieurbureau. Mit seinem Mitarbeiter Ingenieur Greulich betätigte er sich sowohl bei der Aufstellung der Projekte als auch bei deren Ausführung an der Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren<sup>1)</sup>, der Wengernalpbahn<sup>2)</sup> und der Gornergratbahn<sup>3)</sup>; ferner hat er die Projekte für die Eismeerbahn und die Wendelsteinbahn ausgearbeitet.

Auf dem Gebiete des Hochbaus hat A. Haag in Biel mit weiterschauendem Sinn und mit einer seltenen Gründlichkeit viel Gutes geschaffen. Durch sein scharf ausgeprägtes Verantwortlichkeitsgefühl und sein allzeit korrektes Handeln erwarb er sich in und ausser Fachkreisen ein grosses Ansehen. Dem bernischen Ingenieur- und Architekten-Verein hat er seit 1894 angehört und war Mitglied vieler städtischer Kommissionen; im Militär bekleidete er den Grad eines Obersten der Artillerie. Vornehm und herzlich im Verkehr wird die Erinnerung an ihn für alle, die ihn kannten, eine denkbar gute sein.

C. F. S.

### Miscellanea.

**Umbau einer Dampfmaschine in einen Kompressor.** Ein eigenartiger Umbau einer Maschinenanlage wurde von Ingenieur R. Lindner in Halle auf der Heinitzgrube in Beuthen ausgeführt. Wie wir der „Z. d. V. d. I.“ entnehmen, wurde eine dort befindliche Drehstrom-Dampfdynamo von 500 kW Leistung, die mit Rücksicht auf die nur 500 V betragende Spannung des Generators nicht mehr zur Stromerzeugung in Betracht kam, in einen Verbund-Kompressor umgebaut. Der Dampfzylinder wurde durch einen Druckzylinder ersetzt und der Drehstromgenerator als Synchronmotor weiter verwendet. Zur Inbetriebsetzung wird der Kompressor mit Druckluft angelassen, die in zwei alten, ausserdem zum Druckausgleich dienenden Flammrohrkesseln vorrätig gehalten wird. Der Hochdruckzylinder hat zu diesem Zweck entsprechende Steuer- und Lufteinlassorgane erhalten. Sobald die Parallelschaltung des Motors erfolgt ist, übernimmt dieser den Antrieb des Kompressors, der nach einer einfachen Hebelumschaltung als Druckluftherzeuger arbeitet.

**Eisenbetonbau für Deckenbelastungen von 10 000 kg/m<sup>2</sup>.** In Chicago ist vor kurzem ein fünfstöckiges Gebäude von 23 m Länge und 14 m Tiefe fertiggestellt worden, dessen Fussböden Belastungen von 3000 bis 10000 kg/m<sup>2</sup> zu genügen haben. Diese

<sup>1)</sup> Band XX, S. 41 (13. August 1892), auch Band XXI, S. 80 (31. März 1893).

<sup>2)</sup> Band XXII, S. 50 u. ff. (August/September 1893).

<sup>3)</sup> Band XXXI, S. 116 u. ff. (April/Mai 1898).