

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Band: 65 (1947)
Heft: 8

Nachruf: Boner, Georg

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: 19.11.2024

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

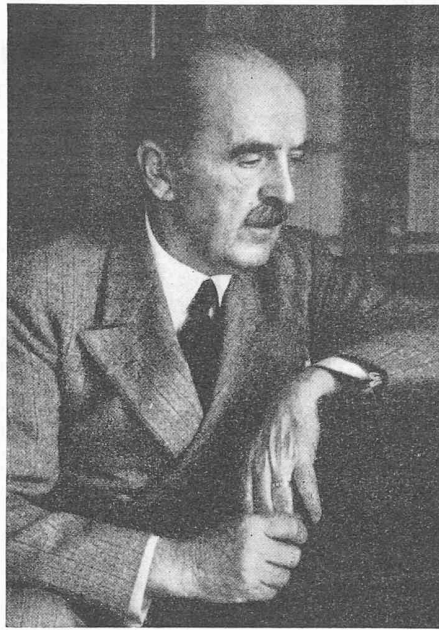
NEKROLOGE

† Georg Boner, Dipl. Ing. Mit Georg Boner ist wohl eines der ältesten Mitglieder der G. E. P. und des Z. I. A. dahingegangen. Als Sohn eines in Chur und Malans verbürgerten Arztes am 21. Januar 1862 in Klosters geboren, studierte Boner nach Absolvierung der Kantonsschule in Chur während der Jahre 1879 bis 1882 an der mech.-techn. Schule des Eidg. Polytechnikums. Nach dem Studium wandte er sich nach Italien, dessen aufstrebende Maschinenindustrie damals manchem Schweizer interessante Betätigungsmöglichkeiten eröffnete. Zuerst war er vier Jahre als Betriebsingenieur bei der Fonderia Fratte in Fratte di Salerno in Stellung, um im Jahre 1887 zur Firma Franco Tosi in Legnano überzutreten, in deren Diensten er zunächst wiederum vier Jahre verblieb. Von 1891 bis 1898 finden wir Boner als Betriebsleiter der gut bekannten Textilfirma Dollfus Mieg & Co. in Mülhausen. Dann berief ihn die Firma Franco Tosi zur Uebernahme der Direktion nach Legnano zurück und im Jahre 1911 trat Boner als Nachfolger von C. Baumann-Stockar als Delegierter des Verwaltungsrates in die oberste Geschäftsleitung der A.-G. Brown, Boveri & Cie. in Baden ein, nachdem er schon in Italien in verwandtschaftliche Beziehungen zur Familie des berühmten englischen Maschineningenieurs Charles Brown sen.¹⁾ getreten war.

In seiner hohen und verantwortungsvollen Stellung bei der A.-G. Brown, Boveri & Cie. hat Boner in der Neuorganisation der internen Verkaufsabteilungen und der auswärtigen Verkaufsgesellschaften der Firma seine Hauptaufgabe gesehen, die nur von einem Manne von Boner's Weitblick so erfolgreich und zeitgemäss hatte gelöst werden können. Im Jahre 1928 zog er sich von der Geschäftsleitung zurück, verblieb aber im Verwaltungsrat bis zum Jahre 1943. Bald nach seinem Rücktritt verlegte er seinen Wohnsitz von Zürich nach Paris. Nur Frankreichs Metropole konnte Boner's vielseitige Interessen befriedigen und die wissenschaftlichen und künstlerischen Anregungen geben, deren der weltweit aufgeschlossene Mann bedurfte. So überwand Boner mit seiner Vitalität die Last der Jahre und bis in die letzte Zeit bot er — Grisons vom Scheitel bis zur Sohle — das Bild aufrechter ja geradezu prächtiger Männlichkeit, gepaart mit einem Charme, dem sich niemand entziehen konnte, der näher mit ihm zu tun hatte.

Die Jahre der Besetzung Frankreichs während des zweiten Weltkrieges verbrachte Boner in der Heimat, wo er teils in Zürich, teils in Davos, hauptsächlich aber in Lugano lebte, umgeben von dem ihm nicht minder lieb gewordenen italienischen Idiom. So wie es aber die Verhältnisse einigermassen zuließen, zog es Boner wieder zurück nach Paris und dort ist er, erst seit einigen Monaten leidend geworden, etwas über 85 jähig am 1. Februar gestorben. Mit Georg Boner ist als letzter wohl der älteste jener Generation schweizerischer Maschineningenieure dahingegangen, die, noch in den Traditionen der Jugendjahre des schweizerischen Maschinenbaues aufgewachsen, dessen Ruhm und Ansehen gemehrt und in die Welt hinausgetragen haben.

¹⁾ Charles Brown sen. war bekanntlich im Jahre 1851 von der Firma Gebr. Sulzer aus England nach Winterthur als Dampfmaschinenkonstrukteur berufen worden, gründete im Jahre 1871 die Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur, organisierte 1884 zusammen mit seinen beiden Söhnen C. E. L. Brown († 1924) und S. W. Brown († 1941) die elektrotechnische Abteilung der damaligen «A.-G. der Werkzeug- und Maschinenfabrik Oerlikon» (seit Ende 1886 «Maschinenfabrik Oerlikon»), übernahm 1885 die Leitung der von der englischen Firma Armstrong & Mitchell in Neapel errichteten staatlichen Marinewerkstätte und kehrte 1891 in die Schweiz zurück, wo er in Basel im Jahre 1905 im Alter von 79 Jahren starb (siehe SBZ Bd. XLVI, S. 203, 1905). Sein älterer Sohn C. E. L. Brown gründete zusammen mit W. Boveri († 1924) im Jahre 1891 die Firma Brown, Boveri & Cie. in Baden.



GEORG BONER
MASCHINEN-INGENIEUR

21. Januar 1862

1. Februar 1947

stammen noch aus dem Ende des 18. Jahrhunderts (Negrelli La Nicca und Lucchini); alle übrigen gehören dem 19. und der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts an, aus jüngster Vergangenheit G. Bener, A. Schrafl, F. Volmar und W. Wyssling. Man sieht, es ist eine relativ weite Zeitspanne, über die sich Mathys' Studien erstrecken. Mit besonderem Interesse wird man die Biographien weniger bekannter Ingenieure lesen, deren Name kaum über die engeren Fachkreise gedungen ist, von denen man also sozusagen gar nichts weiss, nicht einmal Geburts- und Todesjahr. Wer kennt etwa das bewegte Leben des polnischen Emigranten, späteren Genfer Kantonsingenieurs Leopold Blotnitzki, den Karl von Etzels Weitblick an die Centralbahn berief, wer weiss von Achilles Thommens gescheiterter Berufung an die Gotthardbahn, wer kennt den Gotthardpionier Karl Emanuel Müller auch nur dem Namen nach? Ueber all dies und noch viel andere interessante Einzelheiten gibt Mathys' Buch erschöpfende Auskunft. Dass uns alle Männer der Schiene ausserdem noch im Bilde vorgeführt werden, erhöht den Wert des Dargebotenen. Einlässliche Quellennachweise ergänzen die Darstellung. Das Buch ist in seiner Art also eine Fundgrube, aus der Fachmann wie Laie wertvollen Nutzen ziehen dürften.

Es war, wie man dem Verfasser gerne glaubt, «nicht leicht, die Grenze zu ziehen, welche Persönlichkeiten zu den Pionieren zu zählen sind». Trotzdem möchte man, ohne unbescheiden zu sein, für eine spätere Neuauflage noch die Berücksichtigung einiger der ältesten und daher halbvergessenen Schweizer Eisenbahnpioniere, des st. gallischen Landammanns Gallus Jakob Baumgartner, sowie des gewiegtten Basler Experten und Unterhändlers Achilles Bischoff empfehlen, nicht minder auch der beiden jurassischen Eisenbahnpolitiker Xavier Stockmar und Pierre Jolissant, die neben Eduard Marti nicht vergessen werden sollten. Schliesslich könnten die beiden Initianten der unglückseligen Nationalbahn, Johann Jakob Sulzer und Theodor Ziegler — unbeschadet der Problematik ihrer Eisenbahnpolitik, oder vielleicht gerade deshalb — mit einbezogen werden, zumal speziell über Ziegler fast keine Literatur vorhanden ist. Bei seiner Versiertheit und dem ihm zur Verfügung stehenden reichen Quellenmaterial dürfte gerade Mathys der gegebene Mann sein, der Fachwelt weitere Kenntnisse aus noch uneröffneten Archiven zu vermitteln. Sie ist ihm freilich schon für das heute Dargebotene aufrichtig dankbar und überzeugt, dass sein Buch allenthalben ein freudiges Echo finden wird.

A. Kuntzemüller

LITERATUR

Männer der Schiene. Von Ernst Mathys, Bibliothekar SBB. 230 Seiten, 80 Abb. Bern 1947, im Selbstverlag des Verfassers. Preis 6,50.

Wiederum ist zur heurigen Säkularfeier der Schweizer Bahnen ein neuer Beitrag erschienen, diesmal ein besonders origineller, der dem offenbaren Mangel abhelfen möchte, «dass über unsere Eisenbahnpioniere technischer und politischer Richtung keine zusammengefassten Biographien zugänglich sind» (Vorwort). Dieser Mangel besteht in der Tat, denn wenn man die Namen der 44 Männer der Schiene, denen Mathys sein Büchlein widmet, durchsieht — Eisenbahnpolitiker und Direktoren, Ingenieure der Frühzeit, der Alpenbahnen, der Bergbahnen und der Bahnelektrifizierung —, dann ist man wirklich erstaunt, wie wenig die Allgemeinheit aus ihrem Leben weiss; wohl kennt sie zur Not ihre Leistungen, aber die Menschen kennt sie nicht. Unter den 18 Eisenbahnpolitikern haben lediglich Alfred Escher, Joh. Jak. Speiser, Jak. Stämpfli, Emil Welti und Jos. Zemp ihren Biographen bislang gefunden, unter den 26 Ingenieuren dagegen kaum ein einziger. Hier springt nun Mathys' Buch helfend ein. Drei von ihnen