

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 33/34 (1899)
Heft: 18

Artikel: Das Pestalozzi-Denkmal in Zürich: Bildhauer: Hugo Siegwart in Luzern
Autor: A.G.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-21417>

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: 14.01.2026

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

Geleise geschoben. Ist der Wagen einmal in Gang gebracht, so nimmt er an Geschwindigkeit konstant bis zu dem Punkte zu, wo abgeladen werden soll. Auf dem Geleise befindet sich, kurz vor der Abladestelle, das sogenannte Joch, welches mit dem Drahtseil fest verbunden ist. Das letztere ist in unmittelbarer Nähe des Anfangspunktes der Bahn durch eine auf Schienen geführte Seilrolle doppelt herumgeschlungen und mit einem um einen festen Punkt drehbaren Gegengewicht verbunden. Dieses Gegengewicht wird beim Anprall des Wagens auf das vorerwähnte Joch hochgehoben, nimmt

erhielt aber der Gedanke bei Anlass der Wiederkehr und Feier des 150. Geburtsjahres des hochverehrten Mannes. Namentlich stark gefördert wurde der Denkmalsgedanke durch Herrn *Caspar Appenzeller*, den Präsidenten obgenannter Anstalt, um den sich eine Anzahl Männer aus allen Gesellschaftskreisen des Kantons scharte, in dem Vorsatze einig gehend, durch Errichtung eines Denkmals eine Ehrenschild Zürichs gegenüber Pestalozzi abzutragen.

Der Gedanke fand allseits Anklang und nach Konstituierung des Komitees, an dessen Spitze, wie recht und

Das neue Gaswerk der Stadt Zürich in Schlieren.

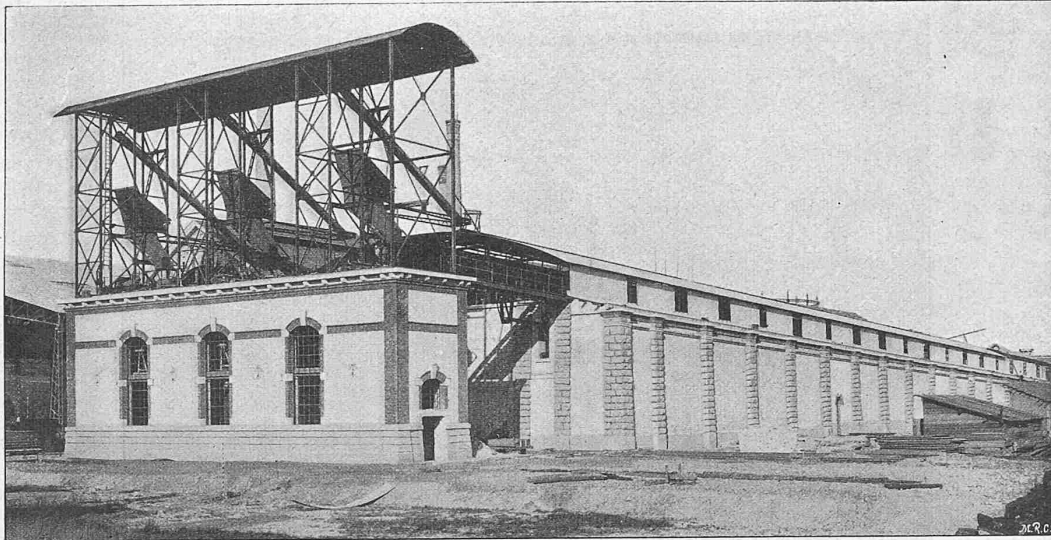


Fig. 5. Ansicht vom Elevatoren-Gebäude und Kohlenschuppen.

also dessen lebendige Kraft auf. An der Entleerungsstelle läuft der Wagen auf einen seitlich am Schienenstrang angebrachten und zugleich verschiebbaren sogen. Frosch (Auslöseknaggen) auf. Dadurch wird der Hebel ausgelöst, die beweglichen Seitenwände des Wagens öffnen sich und die Kohle stürzt ins Magazin. Im Momente der totalen Entleerung des Wagens erhält das hochgehobene Gewicht ein bedeutendes Uebergewicht und giebt dem Wagen mittelst des Joches einen starken Stoss, so dass er an seine ursprüngliche Abgangsstelle zurückläuft.

Das Einbringen der Kohlen in den Kohlenschuppen geschieht also absolut automatisch und bedarf keiner äusseren Kraft. Der Mann, der die Elevatoren bedient, kann bei nicht forciertem Betriebe bequem noch den Wagen der automatischen Bahn füllen. Es sind somit zur Hebung und Magazinierung der Kohle nur zwei Mann erforderlich.

Die soeben beschriebenen Verlade-Einrichtungen sind seit Mitte November 1898 im Betriebe. Vermittelst derselben wurden in einem Zeitraum von zehn Monaten 25 000 t Kohlen ohne die geringste Störung magaziniert. Die Anlage funktioniert tadellos, Abnützung und Reparaturen sind ganz unbedeutend. Fig. 5 giebt eine Ansicht des Elevatorengebäudes und Kohlenschuppens.

(Fortsetzung folgt.)

Das Pestalozzi-Denkmal in Zürich.

Bildhauer: *Hugo Siegwart* in Luzern.

In der letzten Nummer dieses Blattes ist die gelungene Einweihungsfeier des Pestalozzi-Denkmal auf dem Linth-Escherplatz in Zürich erwähnt worden und erübrigt es noch, gleichzeitig mit vorliegender Abbildung des Monumentes (S. 174) einige die Geschichte desselben berührende, ergänzende Mitteilungen dem ersten Berichte anzuschliessen.

Die ersten Anregungen zur Errichtung eines Denkmals für den grossen Kinder- und Menschenfreund wurden schon vor Jahren in Kreisen der Pestalozzi-Anstalt in Schlieren gemacht. Den eigentlichen und mächtigen Impuls

billig, Herr Appenzeller stand, wurde ungesäumt mit der Sammlung von Beiträgen begonnen. Aus allen Teilen der Schweiz und aus dem Auslande liefen Geldbeiträge ein, und bald sah sich das Komitee nach Eingang einer Summe von annähernd 50 000 Fr. in die angenehme Lage versetzt, auf dem Wege einer allgemeinen Konkurrenz Projekte für das Denkmal zu erlangen.¹⁾

Die Platzfrage, ein wichtiges Glied in der Kette der verschiedenen Vorarbeiten, war vorher einmütig zu Gunsten des Linth-Escherplatzes entschieden worden, nachdem man noch verschiedene andere Plätze in den Bereich der Studien gezogen hatte. Die Wahl dieses Platzes darf aus verschiedenen Gründen als eine ganz vortreffliche bezeichnet werden, indem derselbe nicht zu gross, einen ganz geschlossenen architektonischen Rahmen bildet und zudem durch das schöne Schulhaus auf der Rückseite des Platzes eine sinnige Andeutung der Beziehungen zwischen Schule und dem im Monumente geehrten Paedagogen vorhanden ist.

Das aus den Herren *Bartholomé*, Bildhauer in Paris, *Landry*, Bildhauer in Neuenburg, Professor *Maison* in München, Professor *Volz* in Karlsruhe, Professor *Bluntschli* und Stadtbaumeister *Geiser* in Zürich zusammengesetzte Preisgericht, welches im ganzen 18 Entwürfe zu beurteilen hatte, erteilte zwei gleichwertige II. Preise an Herrn *Giuseppe Chialtone* in Lugano und Herrn *Hugo Siegwart* in Luzern und einen dritten Preis an Herrn *Luigi Vassalli* in Lugano. Da ein erster Preis nicht erteilt werden konnte und auch die Kommission nach einlässlicher Prüfung keines der Projekte als zur Ausführung direkt geeignet fand, kam es zwischen den Herren *Chialtone* und *Siegwart* zu einer nochmaligen, engeren Konkurrenz, aus welcher, nicht ohne starke Verschiedenheit der Ansichten über den Wert der Arbeit, schliesslich Herr *Siegwart* als Sieger hervorging.²⁾ Der Künstler hatte die Figurengruppe des ursprünglichen Entwurfes beinahe vollständig umgeändert

¹⁾ S. Schweiz. Bauztg. Bd. XXIX. S. 189, Bd. XXX. S. 168, 184.

²⁾ S. Schweiz. Bauztg. Bd. XXXI. S. 150.

und den ersten Gedanken, der ihm zum früheren Erfolge verhalf, verlassen. Die zuerst modellierte Gruppe zeigte den Moment, wo Pestalozzi ein kleines Kind, ein armes verlassenes Geschöpf, von der Strasse aufhob und dessen Blößen mit den Rockschrößen schützend, es in seine Arme schloss. Ein intimes, fein empfundenes Gebilde war dieser erste Entwurf, und seine Wirkung wurde noch dadurch erhöht, dass der Unterbau nur aus einer Felspartie mit hineingehauenen Bänken gedacht war, aus welchem das Postament in einfachen Linien herausragte.

So sehr der Gedanke, der hier dem Monumente zum Vorwurfe diente, auf den ersten Blick und durch seine schöne Ausführung im Modelle bestach, so machten sich doch Bedenken geltend, ob es angängig sei, Pestalozzi gewissermassen als männliche Amme der Nachwelt zu überliefern. Zudem wurde nicht mit Unrecht betont, es habe Pestalozzi sein Liebeswerk doch nicht an so kleinen Kindern geübt.

Diese Einwürfe haben zweifellos dann den Künstler bewogen, der Gruppe ein anderes Motiv zu Grunde zu legen, welches nun zur Ausführung gelangte und darin gipfelt, dass Pestalozzi als der liebende, treu sorgende Freund der Kinder und Menschen dargestellt wird. Und in der That ist die allerbarmherzigste Menschenfreundlichkeit des Mannes, wie er den hilflos dahin schreitenden, vertrauensvoll zu ihm aufschauenden, ärmlich gekleideten Knaben schützend aufnimmt und geleitet, mit hinreissender Beredsamkeit geschildert. Man sieht der Gruppe an, wie hier eine Werkthätigkeit der Liebe ausgeübt wird.

Nicht minder ergreifend ist die Gruppe von Lanz in Yverdon; dort aber hat im Gegensatz zur Siegwartschen Lösung mehr der Gedanke der erzieherischen Thätigkeit bildlichen Ausdruck gefunden.

Beide Werke sind zweifellos deutliche Interpreten der Wirksamkeit unseres grossen Mitbürgers, und wir sind berechtigt, uns dieser Arbeiten redlich zu freuen.

Der Vollständigkeit wegen mag es noch notwendig sein, mit wenigen Worten darauf hinzuweisen, warum auch vom ersten Entwurfe des Unterbaus abgegangen wurde. Die vom Künstler angefertigten bezüglichen Modelle konnten

nie ganz befriedigen; die Kombination der Felsgruppe mit Bänken und Bassin war thatsächlich des Guten zu viel. Durch die wuchtige Masse des Unterbaues wirkte die Figur doch zu dekorativ und kam nicht in vollem Umfang als Hauptsache des Denkmals zur Geltung. In ziemlich vorgerückter Zeit entschloss sich die Kommission zu einem einfachen einheitlichen Unterbau, der, wie man

vermutete, durch gärtnerischen Schmuck mit geeigneter Einrahmung sich sicher besser der Umgebung anpassen lassen werde, als der grosse, etwas pretentöse Unterbau mit der sehr viel Platz in Anspruch nehmenden Felsgruppe in Segmentform. Es wird wohl allgemein anerkannt werden, dass die getroffene Aenderung im Interesse der Sache lag und selten noch hat sich die Wohlthat gegenseitigen Meinungsaustausches über Fragen, in welchen man berechtigter Weise verschiedener Ansicht sein konnte, so bewährt, wie bei diesen Beratungen. Es verdient dieses Vorgehen Nachahmung auch auf andern Gebieten, wo die Anschauungen über den Begriff des „Schönen“ oft zu sehr von einseitigen Gesichtspunkten bestimmt werden.

Höchst angenehm war es am Mittagmahl in der Tonhalle, durch den Mund des verdienten Präsidenten der Denkmalskommission, Herrn Appenzeller, vernennen zu können, dass die Kosten des ganzen Denkmals und alle übrigen Unkosten mit etwa 75 000 Fr. gedeckt sind; nicht immer schliesst eine solche Feier auch mit befriedigendem finanziellen Rechnungsergebnis ab. Es ist dieses Resultat ausser den Donatoren zu verdanken dem Bunde, der einen Beitrag von 16 000 Fr. spendete, der Stadt, die

neben den Kosten des Fundamentes noch einen Baarbeitrag von 5000 Fr. leistete und der h. Regierung des Kantons Zürich, die eine Summe von 3000 Fr. zur Verfügung stellte.

Innert vier Jahren ist diese ganze Denkmalsangelegenheit durchgeführt worden, und es kann wohl die Kommission, vorab ihr verdienter Präsident, der, obwohl nun achtzigjährig, mit jugendlicher Frische seines Amtes waltete, mit Befriedigung auf ihre Thätigkeit zurückblicken.

Zürich ist um eine Zierde reicher geworden, aber es hat das Denkmal nicht nur äusserliche Bedeutung.

Das Pestalozzi-Denkmal in Zürich.

Bildhauer: Hugo Siegwart in Luzern.



Ansicht von der Bahnhofstrasse aus.

Es ist ein Erinnerungszeichen der von Pestalozzi gepflegten idealen Güter, des Wohlthuns, des Sinnes für Gerechtigkeit, und allgemeiner nie versiegender Menschenliebe. Und nicht mit Unrecht ist am Bankett darauf hingewiesen worden, von welcher Bedeutung es sei, dass diese beredete Sprache aus dem Monumente ertöne gerade an einer Stelle der Stadt, wo das rasch pulsierende wirtschaftliche Leben die grösste Entwicklung erhalten hat.

In Zürich hat der Geist Pestalozzis schon manche schönen Früchte gezeitigt. Möge derselbe auch fürderhin, ja für alle Zeiten, gehegt und gepflegt werden zum Wohle der engern und weitem Heimat Pestalozzis. A. G.

Miscellanea.

Simplon-Tunnel. Ueber den Stand der Arbeiten am 30. September d. J. und die während des letzten Quartals zu verzeichnenden Vorgänge beim Bau des Simplon-Tunnels enthält der kürzlich erschienene vierte Vierteljahrsbericht der Jura-Simplon-Bahn eine Reihe von Mitteilungen, welchen wir im gedrängten Auszug die folgenden hauptsächlichsten Daten entnehmen:

Simplon-Tunnel. — Vierteljahrsbericht.

Gesamtlänge des Tunnels 19729 m	Nordseite-Brieg		Südseite-Iselle		Total	
	Juni 1899	Sept. 1899	Juni 1899	Sept. 1899	Juni	Sept.
Stand der Arbeiten Ende . . .						
Sohlstollen m	1293	1837	695	1133	1988	2970
Parallelstollen m	980 ¹⁾	1592	563	952	1543	2544
Firststollen m	164	418	122	342	286	760
Gesamtausbruch m ³	2389 ¹²⁾	40313	15451	24974	39345	65287
Verkleidung m	191	444	—	151	191	595

Aus obigen Daten geht hervor, dass der Fortschritt der mechanischen Bohrung im nordseitigen Sohlstollen 544 m, im nordseitigen Parallelstollen 612 m betrug, welchen Zahlen für die Südseite 438 m und 389 m entsprechen.

Der Streckenort hatte einen mittleren Querschnitt von 5,20 m² im nördlichen, 5,50 m² im südlichen Sohlstollen, in den Parallelstollen 4,60 und 5,55 m². Auf der Nordseite sind drei bzw. zwei Bohrmaschinen, auf der Südseite je drei im Betrieb gewesen. An Arbeitern waren im dritten Vierteljahr 1899 täglich beschäftigt:

	Nordseite	Südseite
Im Tunnel	942	490
Ausserhalb des Tunnels	640	459
	1582	949

also auf beiden Seiten insgesamt 2531. 37 Zugtiere wurden verwendet. Von Interesse sind die Ergebnisse der Gesteinstemperatur-Messungen, welche allerdings im nordseitigen Paralleltunnel nur bis zur permanenten Station bei km 0,500 vorgenommen werden konnten. Nordseits hatte man fünf oberirdische Beobachtungs-Stationen eingerichtet, südseits werden solche noch nicht verzeichnet.

Die in Zeitabständen von 5—10 Tagen gemachten Messungen an beidseitigen permanenten Stationen bei km 0,500 des Paralleltunnels ergaben folgende Beobachtungsreihen:

Nordseite Stat. km 0,500		Südseite Stat. km 0,500	
Temperatur in °C		Temperatur in °C	
des Gesteins der Luft		des Gesteins der Luft	
14,2	14,2	20,9	20,2
14,3	15,2	20,8	20,2
14,4	15,5	20,8	20
14,2	15,5	20,4	19,8
14,25	15,6	20,3	18,1
Station 10 m vom Portal des Richstollens			
14,25	14,6	13,9	17,5
14,25	14,8	14,1	17,5
14,25	13,4	14,2	16,8
13,95	14	14,2	15,3
13,75	13	13,9	15,2

Die Zahlen lassen erschen, dass die Gesteinstemperatur sich entsprechend derjenigen der im Tunnel zirkulierenden Luft ziemlich rasch verändert.

¹⁾ Anstatt 987, wie im vorigen Vierteljahrsberichte angegeben, infolge des Längenunterschiedes zwischen Tunnel I und II.

²⁾ Richstollen inbegriffen.

An den oberirdischen Stationen der Nordseite erhielt man:

Im Raffi, nahe dem Tunnelportal, in 690 m Höhe und bei 1 m

Tiefe:

	Temperatur in °C	
	des Bodens	der Luft
11. September	12,6	11
13. »	12,4	15,8
21. »	11,6	15,6
28. »	11	17,6
Bei Station <i>Bielen</i> (Brigerberg, 915 m Höhe)		
21. September	14,1	16,2
	13,5	16,8

Es überrascht, dass der Boden der um 225 m höher gelegenen Station eine höhere Temperatur zeigt. Das ist jedenfalls auf die sonnige Lage von Bielen zurückzuführen; während die Station «Im Raffi» gegen Norden liegt und durch die den Hügel bedeckende Vegetation vor der Sonne mehr geschützt wird. Von den drei anderen Stationen (Resti unter Ross-wald, Berisal und Hospiz) welche erst Ende September eingerichtet wurden, liegen noch keine Messungsergebnisse vor.

Nach Massgabe des Stollenvortriebes betrug die Gesteinstemperatur in Beobachtungslöchern von 1,50 m Tiefe

Entfernung vom Tunnelportal in m	Nordseite Temperatur °C	Entfernung vom Tunnelportal in m	Südseite Temperatur °C
900	16,4	400	20,8
1000	16,7	500	20,9
1200	17,4	600	23,94
1400	18,4	700	25,05
1600	19,7	800	26,15

Man entnimmt diesen Zahlen, dass die Gesteinstemperatur auf der Tunnel-Südseite rascher als auf der Nordseite zunimmt, was der Höhe des überlagernden Gebirges entspricht.

Was die *Ventilation* des Tunnels anbetrifft, so wurden im Durchschnitt täglich 490 800 m³ Luft auf der Nordseite, 574 800 m³ Luft auf der Südseite eingeführt; von dieser Luftmenge gelangten an den Stollenort des nordseitigen Tunnels I vom 7. Querstollen aus (km 1,300) 20 160 m³, an die Arbeitsstelle des nordseitigen Parallelstollens mittels eines bei km 1,500 installierten Wasserstrahlgebläses 44 600 m³, südseits an jeden Stollenort 33 025 m³. Zwecks Abkühlung der Luft hat man südseits im Tunnel I bei km 1,150 ein zweites Wasserstrahlgebläse angeordnet.

Die mit einer Anfangstemperatur von 10 bzw. 12 °C (Südseite) und unter einem Anfangsdruck von 90 (Arbeitsstelle, 80) bzw. 95 (Arbeitsstelle, 85) in den Tunnel eingeführte tägliche Wassermenge betrug 758 (Nordseite) und 500 m³ (Südseite), das aus dem nordseitigen Tunnel hinausgeschaffte Wasser betrug, ausschliesslich des komprimierten Wassers, Ende September 65 l pro Sekunde; auf der Südseite war kein nennenswerter Wasserzudrang zu verzeichnen. Die Druckleitung für das Bohrmaschinenwasser ist auf der Nordseite in 3440 m Länge gelegt, wovon 3340 in Röhren von 10 cm, 50 m in Röhren von 5 cm und 50 m in Röhren von 2 cm Durchmesser. Verlegte Länge der Ventilationsröhren 830 m, wovon 350 m 20 cm und 480 m 30 cm Durchmesser haben. Länge der Luftleitung südseits 350 m in 45 cm-Röhren ausserhalb des Tunnels, 740 m in 25 cm-Röhren im Tunnel, zusammen 1090 m. Verlegte Länge der Druckleitung für das Bohrmaschinenwasser 2510 m in Röhren von 10 cm Durchmesser. Auf jeder Seite sind für die Ventilation drei Injektoren thätig. Sowohl der Rhone-Kanal an der Nordseite als auch die Zuleitung für die Wasserkräfte der Diveria¹⁾, wurden fertiggestellt.

Lokomotivbetrieb für den Transport im Tunnel ist auf der Nordseite (Paralleltunnel) seit dem 22. August, auf der Südseite seit 23. September eingerichtet. Vom 15. bis 16. August hat die Verifikation der Tunnelachse nordseits stattgefunden. Mat hat jetzt mit den astronomischen Beobachtungen begonnen, um die die Länge und Richtung des Tunnels bestimmende Triangulation zu kontrollieren.

Ueber die Verfestigung des Wasserstoffs giebt der englische Physiker *James Dewar* in den Sitzungsberichten der Pariser Akademie der Wissenschaften die ersten ausführlichen Aufklärungen. Dewar, derselbe Forscher, dem es im vorigen Jahre gelungen ist, grössere Mengen flüssigen Wasserstoffs zu gewinnen, hat das Gas nun auch in den festen Zustand übergeführt. Dabei wurde eine Temperatur von etwa -258° C. erreicht, die von dem sogenannten absoluten Nullpunkte der Temperatur nur noch 15° entfernt ist. Der von ihm ange-

¹⁾ S. Schweiz. Bauztg. Bd. XXXIV. S. 135.