

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 45/46 (1905)  
**Heft:** 17

**Nachruf:** Wegmann, Fr.

#### **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:** 26.01.2026

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

vermochte man noch Km. 94 (Elsass) zu erreichen. Der folgende Dienstag, 18. April, konnte nun endlich voll ausgenützt werden. Um 6 Uhr, morgens wurde von Km. 94 aufgebrochen, mittags 1 Uhr Km. 58 (Elsass), Alt-Breisach, passiert und abends 5 Uhr 40 bei Km. 30 (Elsass), vor Neuenburg, vor Anker gegangen. Es waren also in nicht ganz 12 Stunden 64 km zurückgelegt worden und die mittlere Fortgangsgeschwindigkeit an diesem Tage betrug rund 5,5 km. Dabei ist zu beachten, dass bei allen Uebergängen der Vorsicht wegen nur ganz langsam gefahren werden konnte; bei verschiedenen Uebergängen wurde zur bessern Orientierung sogar gestoppt. Wo zufälliger Weise ein Kilometer in voller Geschwindigkeit genommen werden konnte, stieg die Fortgangsgeschwindigkeit bergwärts bis auf 8,5 km an. Die letzten 30 km wurden im Laufe der Vormittagsstunden des folgenden Tages, Mittwoch den 19. April, von morgens 7 Uhr bis nachmittags 1 Uhr, anstandslos zurückgelegt. Bei der Talfahrt des folgenden Tages, die 9 Uhr 40 von Basel aus getreten wurde, kam der Dampfer nachmittags 2½ Uhr, beim Wenden oberhalb der Rheinauer Schiffbrücke trotz vorzüglichem Fahrwasser (Übergangstiefe 2,30 m) außerhalb des Talweges auf einer Kiesschwelle zum Aufsitzen. Durch Abziehen des Buges in das Fahrwasser vermittelst eines Drahtseiles vom Ufer aus sank das Schiff bald wieder in seine Wasserlinie zurück und gelangte von Rheinau in etwas mehr als 1½-stündiger Fahrt nach Strassburg.

In Erwägung der vollständigen Unkenntnis des diesjährigen Fahrwassers, des Mangels an jeglichem Peilungs-Material, an Lotseen und an einem auf die Eigentümlichkeiten dieser Stromstrecke eingetübtem Steuerpersonal, sowie der schmalen Durchfahrtsöffnungen der Schiffbrücken von 20 bis 25 m Breite, mit teilweiser Versperrung des Fahrwassers durch Eisbrecher, muss diese Fahrt des Dampfers Knipscheer IX, bei einem Tiefgang von 1,80 m in voller Fahrt, in Anbetracht eines mässigen Mittelwasserstandes als eine über alles Erwarten gelungene bezeichnet werden. Die daraus sich ergebenden Schlussfolgerungen in bezug auf den Wert der Stromstrecke Strassburg-Basel als Grossschiffahrtsstrasse haben nun nicht mehr nur hypothetischen Wert, sondern sie spiegeln die tatsächlichen Verhältnisse wieder, die diese Stromstrecke als der Etappe Lauterburg-Strassburg vollständig gleichwertig kennzeichnen. Nicht Millionen sind deshalb zu verausgaben, um bei einer Verkehrsduer von 6 bis 7 Monaten jährlich 500000 bis 1 Mill. Tonnen Güter auf dem Rhein in Basel umzuschlagen, sondern wenige Tausend Franken genügen, um nach Erweiterung der Schiffbrücken-Durchlässe auf 50 m und vollständiger Verbakung des Fahrwassers, dieselbe Verkehrssicherheit und dieselbe Verkehrsintensität wie auf der nördlichen auch auf der südlichen Oberrheinhälfte zu sichern.

Möge sich die Erkenntnis, dass aus einer allgemeinen Hebung des Verkehrs, auch in diesem besondern Falle, die Allgemeinheit wirtschaftlich am meisten gewinnt, stets mehr festigen und bewirken, dass man in bezug auf die internationalen Wasserstrassen dieselbe weitsichtige Verkehrspolitik einschlage, wie hinsichtlich der Transitlinien im Eisenbahnverkehr.

### Miscellanea.

**Eine Gartenbau-Ausstellung in Darmstadt** soll vom 9. August bis 10. September d. J. abgehalten werden und auf drei übereinander gelegenen Terrassen eine Reihe von Sondergärten vorführen. Ueber das Projekt der Ausgestaltung der mittlern Terrasse, die den Mitgliedern der Künstlerkolonie zur freien Verfügung überlassen wurde, entnehmen wir einem Vortrage Professor J. M. Olbrichs folgendes: Die auf der Terrasse geplanten drei Gärten werden 80 cm vertieft angelegt, sodass der Besucher frei darüber hinwegsehen kann. Ihre Beplanzung erfolgt nur mit farbigen Blumen und zwar in einheitlicher Farbenwirkung rot, dann gelb und blau. Heckenrosen sollen die Einfriedigung bilden, Pergolen den Hintergrund, während in der Mitte auf rotem Sandsteinsockel ein Ziehbrunnen aufgestellt wird. Der gelbe Garten erhält in seiner Mitte ein Wasserbecken, der blaue ein Theehäuschen. Ruhébänke und schattige Lauben, sowie einzelne Schmuckstücke wie Marmorfiguren, eine goldene Sonnenuhr, ein Bienenhaus, ein Taubenschlag u. a. m. werden die Anlagen ergänzen.

**Die Leitsätze für die Verarbeitung, Ausführung und Prüfung von Bauten aus Stampfbeton des deutschen Beton-Vereines**, die unter Mitwirkung von Vertretern der verschiedenen Ministerien, den staatlichen Versuchsanstalten in Berlin, München und Stuttgart, sowie einiger anderer Sachverständiger von dem erweiterten Ausschuss des deutschen Beton-Vereins bearbeitet und in der Hauptversammlung des Vereins im Februar d. J. angenommen wurden, sind erschienen. Sie können von der «Geschäftsstelle des deutschen Beton-Vereins» in Biberich a. Rh. zum Preise von 35 Pf. bezogen werden.

**Die Hafenanlagen in Burgos und Varna** (Bulgarien) sollen mit einem Kostenaufwand von rund 1050000 Fr. verbessert werden.

**Der Allgemeine deutsche Verein für Schulgesundheitspflege** hält seine diesjährige Jahresversammlung in Stuttgart in den Tagen vom 14. bis 16. Juni ab.

**Die Wiederherstellung des Schlosses Vaduz** in Lichtenstein erfolgt nach den Plänen des Architekten Alois Gstrein in Brixen.

### Nekrologie.

† **S. Pestalozzi**, dessen am 18. April in Zürich erfolgten Tod wir bereits vor acht Tagen gemeldet haben, ist nach Rückkehr von einer in der ersten Hälfte April unternommenen Erholungsreise einem plötzlich zum Ausbruche gekommenen Herz- und Nierenleiden in wenigen Tagen erlegen. Noch am Tage vor seinem Hinscheid schrieb er uns über eine Arbeit, die er für uns übernommen hatte, nicht ahnend, dass seine letzte Stunde so nahe sei. So ist er einfach und still, wie er gelebt, auch dahin gegangen!

Salomon Pestalozzi war als der älteste Sohn des Kaufmanns Salomon Pestalozzi-Hirzel in Zürich am 22. April 1841 geboren. Seine Eltern bewohnten damals den Schinnhut, jenes über der Stadt gelegene Landgut, das später dem Neubau des Polytechnikums weichen musste. Der fleissige, begabte Knabe durchlief die zürcherischen Stadtschulen, das Untergymnasium und die Industrieschule, aus der er im Herbste 1859 in die Ingenieurschule des eidg. Polytechnikums eintrat. Unter den Professoren Deschwendan, Dedeck und Culmann legte er seine Studien zurück und verliess mit dem Ingenieurdiplom die Hochschule im Jahre 1862. Seine praktische Berufstätigkeit begann er auf dem technischen Bureau der Stadt Zürich unter Arnold Bürkli Leitung, arbeitete dann längere Zeit bei Ing. Lauterburg in Bern und besuchte später zur Vervollständigung seiner beruflichen Ausbildung Frankreich und England. Ende der sechziger und anfangs der siebziger Jahre war er bei der schweizerischen Nordostbahn, auf der Linie Romanshorn-Konstanz und auf der Bözbergbahn sowie bei Vorstudien für verschiedene Eisenbahnprojekte tätig. Am Ausgang der siebziger Jahre finden wir ihn beim Bau der Gotthardbahn in Faido als Ingenieur der Bauleitung. Die Vorstudien für die Simplonbahn beschäftigten ihn einlässlich im Beginne der achtziger Jahre. Er hat diesem Unternehmen fortwährend seine ganze Aufmerksamkeit und das lebhafte Interesse zugewendet, sodass die «Schweiz. Bauzeitung» keinen berufenen Mitarbeiter als S. Pestalozzi finden konnte, um über die verschiedenen Phasen derselben zu berichten. Dem in unserer Zeitschrift soeben erscheinenden lehrreichen Rückblick über die Vorgeschichte dieses Baues beabsichtigte der Verstorbene noch ein abschliessendes Kapitel über die «Bauarbeiten des Simplontunnels» folgen zu lassen, als Ergänzung zu seiner in den Jahren 1901 und 1902 darüber veröffentlichten gründlichen Arbeit. In den Jahren 1884 und 1885 arbeitete Pestalozzi als Mitglied der erweiterten Wasserkommission der Stadt Zürich an den Untersuchungen der für Vermehrung der Wasserversorgung in Frage kommenden Quellgebiete und führte die Berechnung der bezüglichen Kostenanschläge durch. Eine weitere wichtige Untersuchung war jene, die er Ende der achtziger Jahre über die Abflussverhältnisse des Zürichsees angestellt hat.

Eine nervöse Erkrankung befiel ihn 1892 und gebot ihm grösste Schonung seiner Kräfte, weshalb er sich fortan vorzüglich nur privaten Fachstudien widmete. Nebenbei leistete er seit Mitte der neunziger Jahre der Stadtbibliothek bei Registrierung und Ordnung des in sein Gebiet fallenden Materials sehr verdankenswerte Dienste. Durch jährliche Reisen im In- und Ausland war er bemüht, sich mit den Fortschritten des Ingenieurwesens immer auf dem Laufenden zu halten. In welchem seltenen Masse der äusserst bescheidene und, wohl infolge der grossen Zurückhaltung, die ihm sein Gesundheitszustand auferlegte, überaus schüchterne Kollege jederzeit und bis in die letzten Tage immer bereit war, der Allgemeinheit und namentlich der Technikerschaft mit seinem Wissen zu dienen, bleibt ihm bei den Kollegen unvergessen. Durch viele Jahre hat er im Ingenieur- und Architekten-Verein das Amt eines Aktuars und Berichterstatters für Ingenieurwesen in musterhafter Weise besorgt und als der Zürcher Verein beschloss, in einer Festschrift für die bevorstehende Generalversammlung des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins auch Zürichs bauliche Verhältnisse darzustellen, war Pestalozzi sofort erbötig, den ihm zunächst liegenden Teil über das Ingenieurwesen zu bearbeiten. Wie unser ebenso anspruchsloser wie verdienstvoller Kollege mit dem an ihm bekannten Fleiss und mit Pünktlichkeit seine Aufgabe gelöst hat, werden die Fachgenossen aus der ganzen Schweiz am Feste, das er nicht mehr miterleben sollte, ersehen können!

† **Fr. Wegmann** ist in Zürich am 14. April d. J. nach längerer Krankheit gestorben. Der in den Müllereikreisen der ganzen Welt bekannte Begründer der modernen Walzenmüllerei war in Illnau im Kanton

Zürich am 30. August 1832 geboren. Früh verlor er beide Eltern. Seine erste Erziehung genoss er im Hause zweier Oheime, die in Würgen eine Mühle betrieben und den Knaben schon während der ersten Schulzeit anhielten, fleissig in ihrem Gewerbe mitzuarbeiten. Mit 16 Jahren ging er in die Fremde und fand zunächst Arbeit in einer Konstruktionswerkstätte Südfrankreichs. Hier erwachte in ihm ein lebhaftes Interesse für das Maschinenfach und unverdrossen machte sich der Jüngling daran, durch eigenes Beobachten und durch Selbststudium seine ungenügende Bildung nachzuholen. Die Wanderlust führte ihn weiter nach Südalien, wo wir ihn, erst 26-jährig, im Jahre 1858 als Direktor der Spinnerei Fehr in Scafati finden. Der Drang nach Selbständigkeit und der Wunsch, zu dem ihm von Kind auf lieb gewordenen Müllereiberuf zurückzukehren, veranlassten ihn, gemeinsam mit einem wohlhabenden Zürcher zuerst in Teano an der Neapolitanisch-Römischen Grenze eine Mühle zu errichten, und, als das Geschäft gut ging, ein zweites, weit grösseres Müllerei-Etablissement in Neapel zu gründen. Dieses lenkte durch die darin eingeführten Verbesserungen und neuen Einrichtungen bald die Aufmerksamkeit der Müllereikreise auch ausserhalb Italiens auf sich und Wegmann erkannte allmählich den Weg, der seinem erfinderischen Geiste vorgezeichnet war. Er war es, der die Grundsätze für das moderne Mahlverfahren aufgebaut hat. Nach endlosen Proben mit den verschiedensten für Müllereiwalzen in Frage kommenden Stoffen erfand er den Porzellanwalzenstuhl und brachte ihn mit grosser Arbeit und rastloser Ausdauer zu jener Vollkommenheit, die vor Allem den Namen des Erfinders in der ganzen Müllereiwelt bekannt gemacht hat. Er war bemüht, seine Erfindungen in allen Ländern zu verwerten, namentlich auch in Österreich-Ungarn, wo er sich mit Ganz & Cie. in Budapest zum Bau von Walzenstühlen verband. Welchen Erfolg diese seine Bemühungen hatten, ist bekannt. Als er sich dann in den siebziger Jahren bleibend in Zürich niederliess, trat er zum Bau seiner Porzellanstühle der Werkzeugmaschinenfabrik Oerlikon bei, die damals vor kurzem gegründet worden war und aus der dann im Laufe der Jahre über 17 000 seiner Porzellanwalzenstühle hervorgegangen sind. Lange Jahre blieb er Miteigentümer der Maschinenfabrik Oerlikon, auch als diese nach Eintritt der elektrotechnischen Aera sich mächtig entfaltet hatte.

Reiche Anerkennung ist den Leistungen Wegmanns zu teil geworden; aber diese sowie die ökonomischen Erfolge, die er mehr als die meisten andern Erfinder ernten konnte, haben seine Arbeitsfreudigkeit bis zum Ende nicht geschwächt und als schon der Tod seine Hand an ihn legte, war er mit Erforschung neuer Probleme beschäftigt, deren Lösung er noch zu erleben hoffte. Dabei war er stets allen neuen Erscheinungen auf technischem Gebiete zugänglich und immer bereit, auch andere mit Rat und Tat in ihrem Streben zu fördern, sowie sich ihrer Erfolge zu freuen. Die vielen, die ihm nahe gestanden, werden ihm ein treues Andenken bewahren.

† U. Bosshard. Am 23. April starb in Zürich nach kurzer Krankheit Ingenieur Ulrich Bosshard. Derselbe wurde im Jahre 1850 in Sitzberg im Zürcher Oberland als Sohn eines Landwirtes geboren. Nachdem er die Sekundarschule in Turbenthal und die Industrieschule in Winterthur durchlaufen hatte, trat er als Lehrling in die Maschinenfabrik von R. Rieter in St. Georgen bei Winterthur. Nach vollendet Lehrzeit blieb er noch einige Zeit als Werkführer im Geschäft, und begab sich darauf nach Wien, wo er in der Speckerschen Maschinenfabrik unter Meissner als Konstrukteur arbeitete. Wenige Jahre später kehrte Bosshard zurück und trat in das städtische Ingenieurbureau ein. Der damalige Stadt ingenieur Dr. Bürkli-Ziegler wusste den jungen tüchtigen Mann wohl zu schätzen und hat ihm zeitlebens seine Freundschaft bewahrt. Im Jahre 1881 machte er sich selbständig, indem er mit Bürklis Schwager Hans Ziegler die Firma Ziegler & Bosshard gründete. Die Tätigkeit der Firma erstreckte sich auf Tief-, Eisenbahn-, Strassen- und Wasserbau. Im Laufe der Zeit trat die Erstellung von Wasserversorgungen in den Vordergrund. Daneben betätigte Bosshard noch immer seine alte Vorliebe für Mechanik, und als Frucht dieser Tätigkeit trat anfangs der achtziger Jahre das Bosshardsche Tangentialrad auf liegender Achse mit Zungenregulierung und Servomotor hervor. Nachdem sich Ziegler aus Gesundheitsrücksichten zurückgezogen hatte, übernahm Bosshard das Geschäft allein. Neben dem Ingenieurgeschäft eröffnete er 1885 eine kleine mechanische Werkstatt, die ursprünglich im Dienst des Installationsgeschäfts stand, bald aber zur Ausführung von Spezialitäten überging, unter denen sorgfältig gebaute Löffelräder und Wassersäulenmaschinen für Versorgung aus tiefliegenden Quellen besonders genannt sein mögen, da sie der Werkstatt einen gewissen Ruf verschafft haben.

Bosshard besass eine ausserordentliche Arbeitslust, einen raschen Blick und einen geraden, offenen Charakter, der ihm die Sympathien aller erwarb, die mit ihm verkehrten.

R. E.

## Korrespondenz.

Herr Architekt *J. Colani* übersendet uns nachstehende Entgegnung auf unsern Artikel «Zum Umbau des Rathauses in Solothurn», die wir gerne veröffentlichen, um auch die gegenteilige Auffassung zum Worte kommen zu lassen. Wir freuen uns, daraus entnehmen zu können, dass Herr Colanis Ansichten über die Restaurierung alter Baudenkmäler im grossen und ganzen mit den unsrigen übereinstimmen; wenn wir uns trotzdem mit der äussern Formengebung der von ihm geschaffenen neuen Teile nicht befrieden können, so ist das eben durch ein verschiedenartiges, künstlerisches Empfinden begründet. Herr Colani schreibt:

*«Zum Umbau des Rathauses in Solothurn.*

(Replik auf den Artikel in Nr. 14 dieses Blattes.)

Nicht zu meinem Vergnügen, vielmehr herausgefordert durch die Kritik in oben angeführtem Artikel, ergreife ich heute zu einer Entgegnung die Feder.

Dem Herrn Kritiker gefällt die Fassade des Erweiterungsbauens zu obigem Rathaus an und für sich nicht. Da wir, Gott sei Dank! keinen alleinseligmachenden kanonischen Stil besitzen, kann hierbei jedes Urteil nur individuell ausfallen und «de gustibus non disputandum est.» Den Ansichten des Herrn Kritikers stehen jedoch diejenigen bewährter und noch in der Praxis stehender Fachleute gegenüber. Ein ernstem Streben entsprossenes Werk, dessen Verfasser auf abweichender künstlerischer Basis steht, darum geschmacklos zu apostrophieren, dürfte doch wohl als zu weit gehend zu betrachten sein.

Beim zweiten Teil der Kritik gehen künstlerische und theoretische Erwägungen Hand in Hand. Die Pietät für historisch und künstlerisch wertvolle Gebäude soll sich in erster Linie darin äussern, dass man dieselben unberührt erhält. Durch «Anpassen» und Bestrebungen «zur Hebung der Wirkung» ist bei erforderlichen Erweiterungsbauten schon manches ehrwürdige und wertvolle Gebäude gründlich und oft bis zur Unkenntlichkeit entstellt worden.

Im vorliegenden Fall hat der Erbauer der Ostfassade, unbekümmert um die gotischen Formen des Bestehenden eine, abgesehen von dem damaligen, später klassierten Eingang in den Ratssaal, weder organisch noch stilistisch mit dem Vorhandenen in Verbindung stehende Maske in den Renaissance-Formen seiner Zeit vorgesetzt.

Der als Verbindungsglied der Ostfront mit dem jetzigen Neubau in Betracht kommenden, 30 m langen Südseite des eigentlichen Rathauses ist in kunstbarbarischer Zeit, Ende des XVIII. und im Anfang des XIX. Jahrhunderts, durch Verschmieren der gotischen Profile mit Gips, Vorsetzen der Winterfenster, Anbringen eines charakterlosen Balkons in Gussseisen vor dem Regierungsratsaal und teilweise Verbauen der reizvollen Durchgangshalle jeder künstlerische Wert genommen. Hier konnte es sich nur um Zurückversetzen in den alten Zustand ohne wesentliche Zusätze handeln.

Beim Neubau kam ein Anpassen an den Stil der Ostfront, abgesehen von allen andern Gründen, schon wegen der Kosten bei stilgerechter Ausführung nicht in Betracht und wäre bei Vereinfachung der Formen nur eine Karikatur dazu möglich gewesen. Eine Fortsetzung der Südseite war schon dadurch ausgeschlossen, dass man dabei zur Befriedigung der Raumbedürfnisse die ganze Höhe ausnutzen und dabei erst recht einen alle Verhältnisse todtschlagenden, und dem Platz Licht raubenden Kasten hinsetzen musste. Um dies zu verhindern, wurde das Hauptgesims möglichst heruntergedrückt und ein Teil der Räume in den Giebelaufbauten und dem Mansardengeschoss untergebracht.

Warum sollen wir nun im zwanzigsten Jahrhundert bei einem Anbau nicht ebensowohl die Formen unserer Zeit wählen, wie der Baumeister der Ostfront diejenigen der seinigen? Gerade dadurch währen wir die historische Treue, die hier doch in erster Linie in Betracht kommt.

Dass in einer, gerade in architektonischer Hinsicht so rührigen Zeit, die gewählten Formen nicht jedermann Beifall finden, muss mit in Kauf genommen werden.

Eine weitgehende Rücksichtnahme auf die Hinterhäuser, welche den erst durch die Vergrösserung zu einiger Bedeutung gelangten Platz auf der Südseite begrenzen, war nicht angebracht. Das voraussichtlich für Jahrhunderte als Sitz der höchsten Kantonsbehörde den ersten Rang am Platze in Anspruch nehmende Gebäude durfte und musste auch in Bezug auf seine Ausgestaltung vor den untergeordneten Nachbarn sich auszeichnen und kann ruhig abwarten, dass die andern bei Neubauten ihm sich anpassen.

Von der gestörten Harmonie der «heimeligen Dächer» der umgebenden Gebäude durch das Mansarden- und Erkerdach des Neubaus zu sprechen, ist eine Uebertreibung, für die jeder, der die Verhältnisse kennt und offene Augen hat, nur ein Lächeln übrig hat.