

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 77/78 (1921)  
**Heft:** 23  
  
**Nachruf:** Pascal, J.L.

#### **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:** 13.01.2026

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

ausschliesslich in der Druckstrecke der treibenden kristallinen Kalkschiefer, die mit Rücksicht auf die Sicherheit im Tunnel I nach dem belgischen und halb-belgischen System ausgebaut wird. Für 1921 blieben noch 837 m Tunnel zu vollenden.

Auf der elektrischen Schmalspurbahn *Pontebrolla-Camedo-Landesgrenze* (Centovalli) wurden die Bauarbeiten auch im verflossenen Jahre noch nicht wieder aufgenommen.

Die Inangriffnahme der Bauarbeiten für die Weiterführung der elektrischen Schmalspurbahn *Solothurn-Niederbipp* von Solothurn-Baselort über Solothurn-Hauptbahnhof nach Zuchwil-Armatt ist im Berichtjahre noch nicht erfolgt, da mit der Erstellung der von der Bahn mitzubenützenden neuen Strassenbrücke über die Aare immer noch nicht begonnen werden konnte.

Das allgemeine Bauprojekt der Teilstrecke Basel (St. Jakob)-Muttenz der schmalspurigen elektrischen Ueberlandbahn *Basel-Liestal* ist am 13. August genehmigt worden. Die Betriebseröffnung fällt in den ersten Monat des laufenden Jahres.

Auch im Berichtjahre konnte eine Wiederaufnahme der im Jahre 1916 eingestellten Arbeiten für den Bau der Strecke Gletsch-Andermatt-Disentis der schmalspurigen Linie *Brig-Furka-Disentis* nicht erfolgen. Auch für die Erhaltung der auf dieser Strecke vorhandenen unvollendeten Anlagen ist nichts getan worden.

Zum Umbau der *linksufrigen Zürichseebahn* im Gebiete der Stadt Zürich sind die Arbeiten für die Sihlverlegung in der Hauptsache fertiggestellt; mit der Ausführung des Ulmbergtunnels zwischen der Sihl und dem Bahnhof Enge und eines Teils des Wiedikoner Tunnels wurde begonnen.<sup>1)</sup>

Das Projekt für das *Verbindungsgeleise* zu dem ins Flontal zu verlegenden *Güterbahnhof von Lausanne* wurde genehmigt, worauf die Vergebung der Unterbauarbeiten in die Wege geleitet wurde.

Für die Verbindungsbahn *Gent-Cornavin—Eaux-Vives* konnte das Projekt wegen inzwischen vorgenommener Änderungen noch nicht genehmigt werden.<sup>2)</sup>

Zur Vorlage gelangten im Berichtjahre die allgemeinen Bauprojekte der S.B.B.-Strecke *Niederweningen-Döttingen (Surbtalbahn)*, der Strecke *Meiringen-Innertkirchen* der Meiringen-Guttannen-Bahn, und der Anschlusslinie der *rechtsufrigen Thunerseebahn* an den Zentralbahnhof Thun.

22. Okt. 1845

hängenden Probleme. So wies er schon in den 80er Jahren auf die beim Auslauf des Hagneck-Kanals in den Bielersee verfügbaren Wasserkraft hin und wurde einer der einflussreichsten Förderer für deren Ausnutzung. Mit dem Bau des Kraftwerkes Hagneck begann die Entwicklung der heutigen Bernischen Kraftwerke, denen Wolf bis zu seinem Tode als wertvoller Mitarbeiter und geschätztes Mitglied der Verwaltungsbehörden angehörte.

Nach Vollendung der Juragewässerkorrektion gemäss den damaligen Plänen gründete Ingenieur Wolf in Nidau unter der

Firma Probst, Chappuis & Wolf eine Konstruktionswerkstatt. Die Unternehmung spezialisierte sich für den Eisenbrückenbau, worin sie manchen schönen Erfolg zu verzeichnen hat, und wurde nach dem Austritt der übrigen Gesellschafter weiterhin durch Wolf persönlich geleitet.

Das Verhältnis zwischen Ingenieur Wolf und seiner Arbeitschaft war ein vorbildliches, was auch anlässlich der Bestattungsfeier zum Ausdruck kam. Dank seiner aufrichtigen, konzilianten Charaktereigenschaften genoss Wolf ferner nicht nur in der Gemeinde Nidau, welcher er sich als Gemeindepräsident, als Gemeinderat und in verschiedenen Kommissionen zur Verfügung stellte, sondern auch darüber hinaus ein wohlgegründetes Ansehen und hat sich ein bleibendes Andenken gesichert.

† J. L. Pascal. Der letzte Jahr in Paris verstorben Architekt J. L. Pascal wird noch bei vielen unserer schweizerischen Kollegen in freundlicher Erinnerung bleiben, da sein Atelier an der Ecole des Beaux-Arts sehr viel von Schweizern frequentiert wurde. Einige Angaben über sein Leben und seine Werke dürften daher auch im Kreise der Leser der Bauzeitung Interesse begegnen.

J. L. Pascal wurde am 4. Juni 1837 in Paris geboren. Sein Vater liess ihm eine vorzügliche Erziehung zu Teil werden, die für den Sohn mit der Auszeichnung eines „Bachelor“ ihren ersten Abschluss fand. Seine künstlerischen Neigungen bewogen ihn, zuerst bei Bouguereau sein Talent zu entfalten. Hierbei entwickelte er einen solchen Eifer, dass er infolge von Überanstrengung erkrankte und nach der Rekonvaleszenz sich dann entschloss, den Beruf eines Architekten zu wählen. Zu dem Zwecke trat er in das Atelier Gilbert (1855), später Questel, dem er einst selber vorstehen sollte. Seine hervorragenden Talente brachten ihm an der Schule viele Erfolge ein und zuletzt den Lorbeer als erster „Grand prix de Rome“, womit die Fortsetzung der Studien in der Villa Medici in Rom auf Staatskosten verbunden war. Dort fand er sich unter anderen auch mit Maler Henri Regnault zusammen, dessen Monument er später mit Coquard in der Ecole des Beaux-Arts errichten sollte, zu Ehren seines im deutsch-französischen Kriege von 1870/71 gefallenen Freundes.

Zahlreich sind Pascals Studien zu Rekonstruktionen antiker Bauten, die er auf seinen Reisen aus Neapel, Sizilien, Athen, Konstantinopel nach Paris sandte. Nach Paris zurückgekehrt, war er seit 1866 der Mitarbeiter Garniers beim Bau der Pariser Oper, und für Lefuel beim Umbau des Louvre. In diesen Stellungen erwies sich Pascal als ein Mann der vollkommenen Pflichterfüllung, von hoch kultiviertem Geiste, als ein in der Komposition unerreichter Zeichner, verbunden mit einem raffinierten Geschmacke. Diese Eigenschaften adeln denn auch alle seine im allgemeinen wenig bekannten Werke. Wir nennen nur die medizinische Fakultät in Bordeaux, die Präfektur in Pau, das Schloss de Doux (Corrèze), ein Privathotel in Paris, u. a. Von ausgezeichneten Wirkung sind die von ihm im Verein mit Bildhauern geschaffenen Denkmäler, wie das für den Obersten d'Argy in Rom, für den Historiker Michelet auf dem Père Lachaise-Friedhof, für Victor Hugo und Ch. Garnier, Präsident Carnot in Bordeaux; sie sind ein Beweis dafür, was bei massvoller Ausführung, verbunden mit auserlesinem Geschmack, durch bewährte Talente vollbracht werden kann. Das Lebenswerk Pascals jedoch, zugleich sein Meisterwerk, ist die



CHARLES WOLF  
INGENIEUR

4. Sept. 1921

### Nekrologie.

† Ch. Wolf. Anlässlich der Einweihung des Kraftwerkes Mühleberg am 25. Juni 1921 war es dem Präsidenten des Verwaltungsrates der bernischen Kraftwerke vergönnt, Ingenieur Charles Wolf als einen der Gründer dieser Gesellschaft zu ehren und ihm in Anerkennung der während 25 Jahren für die Elektrizitäts-Versorgung geleisteten Dienste ein künstlerisches Glasgemälde zu überreichen. Mit stiller Freude nahm der Gefeierte die Ehrung entgegen, und wohl keiner der Anwesenden dachte damals, dass sie wenige Wochen später, am 4. Sept., an dessen Bahre stehen sollten.

Es sind wenige mehr, die wie Charles Wolf das Verdienst beanspruchen dürfen, von allem Anfang an die Bedeutung der Nutzbarmachung der Wasserkräfte für unser Land erkannt und hierfür Pionierarbeit geleistet zu haben. — Am 22. Oktober 1845 geboren, heimatberechtigt in Hilterfingen, hat Charles Wolf seine Erziehung in der französischen Schweiz genossen und seine Studien als Ingenieur in Lausanne abgeschlossen. Nachdem er die weite Welt kennen gelernt und insbesondere mehrere Jahre in Russland zugebracht hatte, sowie nach mehrjähriger Arbeit in freiburgischen industriellen Unternehmungen, trat er in Nidau in die Dienste der Juragewässerkorrektion und vertiefte sich in alle damit zusammen-

<sup>1)</sup> Wie auf Seite 25 (9. Juli 1921) mitteilten, wurde der Ulmberg-Tunnel am 7. Juli durchgeschlagen.

<sup>2)</sup> Vergl. die Erörterungen über die Genfer Bahnhoffragen auf Seite 77 dieses Bandes (13. August 1921).

Erstellung der Nationalbibliothek in Paris. Mit Zähigkeit verfolgte er während einer vierzigjährigen Tätigkeit das Ziel, das von Labrouste begonnene Werk zu Ende zu führen. Wie viele Enttäuschungen und Kämpfe musste er erleben, bis er noch vor seinem Lebensende das jetzt in Vollkommenheit dastehende Werk erblicken konnte. Die Nationalbibliothek gilt daher auch als eines der schönsten Werke französischer Architektur des XX. Jahrhunderts.

Als Lehrer verlangte Pascal von seinen Schülern in erster Linie eine tüchtige Ausbildung als Zeichner, gründliches Studium einer Aufgabe, dabei Bearbeitung eines Motives in vielfachen Skizzen, bis sich der richtige Baugedanke herausgeschält hatte. Zahlreich sind seine Schüler aus allen Ländern, die ihm mit Begeisterung und Liebe ergeben waren. Dem vorbildlichen Meister werden sie ein dankbares Andenken bewahren.

An öffentlichen Ehren hat es Pascal nicht gefehlt; er war Mitglied des Instituts seit 1890, der Ehrenlegion, der Jury der Ecole des Beaux-Arts, des obersten Rates der Künste, des Institutes der Architekten von England und den Vereinigten Staaten, von welchen beiden Instituten er die höchste Auszeichnung, die goldene Medaille, erhielt. Er wurde auch als Präsident der internationalen Jury für die Konkurrenz zur Erstellung einer Universität in Berkeley (Kalifornien) gewählt.

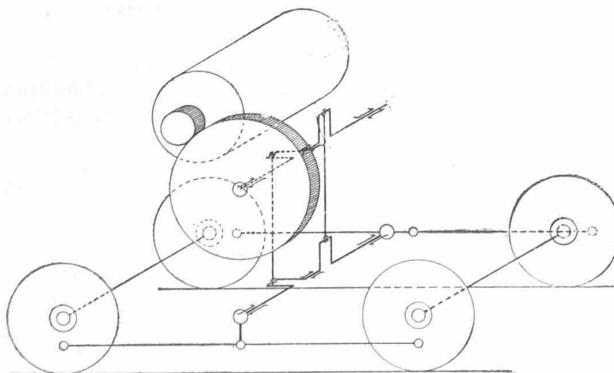
Pascal war ein durchaus nobler Charakter, voller Güte, auch ein literarisch feingebildeter Geist. In der Beurteilung beruflicher Fragen war er von der grössten Gewissenhaftigkeit geleitet und liess sich von der einmal als richtig erkannten Meinung nicht mehr abbringen. Sein Leben war unermüdliche Arbeit im Reich der Kunst.

E. Schlatter, Architekt.

† J. B. Dunlop. In Dublin starb am 23. Oktober, 81jährig, der aus Schottland stammende ehemalige Tierarzt John B. Dunlop, der Erfinder des pneumatischen Gummireifens für Fahrräder.

### Miscellanea.

**Entwicklungsmöglichkeiten der elektrischen Vollbahn-Lokomotive.** Als Ergänzung-Einzelheit zu dem auf Seite 15 und 30 dieses Bandes veröffentlichten Aufsatz von Dr. E. E. Seefehlner wird vom „Zweigbüro Zürich der Siemens-Schuckert-Werke“ auf das durch die „Oesterreichischen Siemens-Schuckert-Werke“ im Jahre 1912 zum Patent angemeldete und 1913 patentierte Parallel-Kurbelgetriebe mit zwei unmittelbar nebeneinander befindlichen, um 90° versetzten Stangen, gemäss nachstehender Abbildung



hingewiesen. Dem Wunsch um Veröffentlichung kommen wir hiermit gerne nach. Diese, von E. E. Seefehlner als Anordnung mit einseitigem Energieabfluss bezeichnete, und in seinen Abbildungen 10 und 11 (Seite 31) verwendete Einzelheit bildet indessen, wie uns scheint, in dem auf Seite 15 und 30 veröffentlichten Aufsatze Seefehlners kein entscheidendes Merkmal der von ihm empfohlenen Weiterentwicklung; der Anordnung mit zwei unmittelbar nebeneinander befindlichen, um 90° versetzten Stangen ist nämlich in den Abbildungen 12 und 13 (Seite 31) eine solche mit drei unmittelbar nebeneinander befindlichen, um je 120° versetzten Stangen gegenübergestellt, wobei schliesslich diese Anordnung, ebenso wie jene nach Abbildung 10 und 11 zugunsten der, in den Abbildungen 15 und 16 empfohlenen, als „aufgelöster Zweistangenantrieb“ auftretenden Anordnung völlig in den Hintergrund tritt. W. K.

Die Grossschiffahrtstrasse Rhein-Main-Donau bildet den Gegenstand eingehender Erörterungen in der anlässlich der Münchner

Ausstellung für Wasserstrassen und Energiewirtschaft im Juni 1921 von der Zeitschrift „Die Wasserkraft“ herausgegebenen Sondernummer.<sup>1)</sup> Der Main-Donau-Stromverband fordert den Ausbau dieser Grossschiffahrtstrasse, die von Aschaffenburg über Arnstein, Bamberg, Nürnberg, Regensburg nach Passau, und zwar unter Ausbau des alten Ludwig-Kanals zwischen Bamberg und Nürnberg, führen soll, für 1200 t, bzw. 1500 t Schiffe von 85 m Länge und 10,2 m Breite. Auf der ganzen Strecke soll eine Mindestfahrwassertiefe von 2,5 m bei niederstem schiffbarem Wasserstand geschaffen werden. Längs der Schiffahrtstrasse sollen 33 Kraftwerke mit insgesamt 246000 PS Leistung erstellt werden. Die Schleppzug-Schleusen sind mit 300 m Länge und 12 m Breite vorgesehen für eine Leistungsfähigkeit von 5 Mill. t bei Tagesbetrieb, bez. 10 Mill. t bei Tag und Nachtbetrieb. Nur beim Kraftwerk Steinbach bei Passau ist eine Doppelschleuse von 250 m Länge und je 24 m Kammerbreite in Aussicht genommen. Es wird berechnet, dass die Einnahmen aus der Elektrizitätsgewinnung gross genug sein werden, um die Baukosten der Kraftwerke und der Grossschiffahrtstrasse bei einem günstigen Unternehmergeinn zu verzinsen und zu amortisieren.<sup>2)</sup>

**Verband der Aare-Rheinwerke.** Unter dem Vorsitz von Direktor Allemann in Olten versammelte sich in Biel der Ausschuss des Verbandes der Aare-Rheinwerke, der an den Schweizerischen Wasserwirtschaftsverband angeschlossenen Organisation der Elektrizitätswerke an Aare und Rhein vom Bielersee bis Basel. An Stelle des demissionierenden verdienten Präsidenten, Direktor Ch. Brack, Solothurn, wurde Direktor E. Payot, Ingenieur, Basel, gewählt. Die vom Verband eingesetzte Betriebskommission über die Vorarbeiten zum Ausgleich der durch die Werke verursachten Wasserstandsschwankungen wählte zum Inspektor Ing. S. Bitterli, Rheinfelden. Ueber die vom Verband in Vorschlag gebrachte weitere Absenkung der Juraseen in Fällen ausserordentlichen Niederwassers zur Vermehrung der Abflussmenge der Aare referierten Oberingenieur J. Brodowski, Baden, Dr. K. Kobelt vom eidg. Amt für Wasserwirtschaft und Ingenieur A. Peter von der Jura-Gewässerkorrektion. Es wurden die nötigen Kredite zur Prüfung und Abklärung der mit diesem Projekt in Zusammenhang stehenden Fragen beschlossen.

**Kraftwerk Wäggital.** In der städtischen Abstimmung vom 20. November in der Stadt Zürich wurde der Antrag des Grossen Stadtrates auf Beteiligung der Stadt an der mit den Nordost-schweizerischen Kraftwerken zu gründenden „A.-G. Kraftwerk Wäggital“ mit 20 Mill. Fr. als der Hälfte des Grundkapitals mit 20374 Ja gegen 3476 Nein angenommen. Am 25. November ist darauf in Zürich die erwähnte Aktiengesellschaft gegründet worden. Der Verwaltungsrat besteht aus den Herren Regierungsrat Dr. G. Keller (Winterthur) als Präsident, Stadtrat G. Kruck (Zürich) als Vize-präsident, Oberst E. Eny (Kilchberg), Regierungsrat E. Keller (Aarau), Stadtrat Dr. E. Klöti (Zürich), Regierungsrat J. Knüsli (Zug), Stadtpräsident H. Nägeli (Zürich), Direktor H. Peter (Zürich) und Stadtrat Dr. A. Streuli (Zürich). Aus dieser Zusammensetzung des Verwaltungsrates durch lauter Verwaltungs-Beamte ist zu schliessen, dass die Entscheidungen in technischen Fragen Sache der Bauleitung sein werden.

### Konkurrenzen.

**Verwaltungsgebäude des städtischen Elektrizitäts- und Wasserwerkes Aarau** (Band LXXVIII, Seite 62 und 242). Das Preisgericht ist am 9. d. M. zusammengetreten; es hat noch am selben Tage seine Arbeit erledigt und von den 20 eingegangenen Entwürfen die folgenden prämiert:

- I. Preis (3500 Fr.), Entwurf „Am Stadtbach“; Verfasser Architekt Fritz Widmer, von Aarau, in Bern.
- II. Preis (2500 Fr.), Entwurf „Lichthof“; Verfasser Architekt Alfred Gradmann, von Aarau, in Höngg.
- III. Preis (2200 Fr.), Entwurf „Licht und Kraft“; Verfasser Architekten Saager & Frey in Aarau, Mitarbeiter Architekt A. Mütsenberg in Aarau.
- IV. Preis (1800 Fr.), Entwurf „Höhensonnen“; Verfasser Architekte R. Ammann-Stahl, von und in Aarau, in Firma Ammann & von Senger, Architekten.

<sup>1)</sup> Siehe auch „Génie Civil“ vom 8. Oktober 1921, mit Abbildungen.

<sup>2)</sup> Vergl. auch Seite 266 letzter Nummer.