

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 74 (1956)
Heft: 47

Nachruf: Zigerli, Paul

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: 01.04.2025

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

beutung besorgen. Aber ach — bei seinem Besuch stellte es sich bald heraus, dass das ganze ein Schwindel war, und wir waren wieder einmal hereingefallen.

Ich erhielt aber vielerlei Anfragen: Farmvermessung, Wegverbesserung, Wasser und Elektrizität für kleine Dörfer (Bild 23). In einem Falle, wo es mir nicht gelang, genügend Wasserkraft für die Beleuchtung eines Dorfes zu finden, musste ich den Distrikt-Kommissär herbeiholen und zahlen, um mein Honorarium zu erhalten. Weil ich abends in den elenden Hotelzimmern doch nicht arbeiten konnte, verbrachte ich die meiste Zeit in den Cafés, wo viel Schach gespielt wurde — eifrig aber schlecht. Nach einigen Partien fing ich an, Stücke vorzugeben — es endete immer mit der Königin. Meistens wurde der Curé oder der Kaplan herbeigeht, und einmal erhielt ich eine Einladung zum Bischof, der mir allerdings mehr zu schaffen machte.

Die Regierung von Mexiko plante 1936 eine 800 km lange Eisenbahnlinie nach dem Süden, und ein holländisches Konsortium sollte die Vorstudien machen. Sofort schrieb ich hin und wurde telegraphisch angestellt. Via Panama und Guatemala flog ich (Bild 25) in drei Tagen nach Mexico City. Meine Freude über die schöne Stelle war jedoch von kurzer Dauer. Bald entstanden Schwierigkeiten mit der mexikanischen Regierung; der Kontrakt wurde dem Konsortium entzogen und ich kehrte nach Bogotá zurück. Dort arbeitete ich als Vertreter von europäischen Werften und Fabriken und verkaufte u. a. ein belgisches Baggerschiff an die kolumbianische Regierung. Eines Tages kam ein Brief von einem Konsortium mit einem sonderbaren Anliegen — ich sollte der Regierung neun Millionen Peso anbieten für ihre Destroyers — so viel hatte Kolumbien vor Jahren für diese beiden Kriegsschiffe bezahlt. Dass China, um sich der Invasion durch die Japaner zu widersetzen, fieberhaft versuchte, Kriegsschiffe zu erwerben, habe ich erst später erfahren. Dieses Angebot überbrachte ich dem Kriegsminister, der nicht abgeneigt war, die Sache zu erwägen, aber meinte, ich solle mein Angebot erhöhen. Radiotelegramme gingen hin und her; es wurden 10, dann 11, 12, und endlich 13 Millionen geboten! Da brachte der Kriegsminister es vor die Deputiertenkammer, und das Angebot wurde aus Prestige Gründen verworfen mit nur wenigen Stimmen Mehrheit.

Wiederum gefangen und im Kriegsdienst

Beim Ausbruch des Zweiten Weltkrieges bot ich sofort meine Dienste an; und weil der britische Gesandte in Bogotá mir keine freie Passage nach England besorgen konnte, reiste ich über Land nach Caracas, Venezuelas Hauptstadt, wo ein befreundeter Handelsattaché die Sache ins reine bringen sollte. Aber auch ihm gelang es nicht. Zwar machte ich für die Gesandtschaft eine Reise nach der Isla Margarita, um zu untersuchen, ob die Deutschen dort vielleicht ein Oellager für ihre Tauchboote hätten — eine Erkundung, die negativ ausfiel — aber ich erhielt keine weitere Unterstützung.

Fest entschlossen, auf eigene Kosten nach England zu fahren, arbeitete ich noch einige Monate beim Brückenbau und ging im Mai 1940 nach der Insel Curaçao, einer holländischen Kolonie, um dort das sogenannte Speck- und Butterboot aus Neuseeland abzuwarten. Ich wohnte im Oranjehotel, und nach dem Hitler-Einfall in Holland wurde mitten in der Nacht meine Zimmertüre aufgerissen, das Licht angedreht, und ein holländischer Polizist fragte grob: «Bist du Kooyker?» «Gewöhnlich nennt man mich „Herr Kooyker“, sagte ich unmutig. «Mach keine Witze und kleide dich an! Wir gehen nach der Polizei!» In der Meinung, es handle sich bloss um eine Formsache, zog ich meinen weissen Anzug über mein Pyjama an; aber zehn Tage lang hielten sie mich gefangen, bis mir endlich erlaubt wurde, mit der «Tamaroa» nach Eng-

land zu fahren. Die deutschen Unterseeboote waren äusserst betriebsam; wir mussten im Konvoi von Kriegsschiffen fahren, in weitem Bogen um Irland herum, und landeten in Glasgow. Im Kriegsministerium in London musste ich zuerst ein Examen in fünf Sprachen ablegen, und als dies gut ausfiel, wurde ich zu einem General geschickt, der mir eine Zigarette anbot und sagte: «Jetzt werden wir mal sehen, wo wir Sie hinschicken können.» Als er den Bogen mit meinen Personalien durchlas, sah ich, wie seine Brauen sich zusammenzogen, und fragte: «Ist etwas verkehrt?» «Ja, das Jahr Ihrer Geburt.» Da nahm ich ihm den Bogen aus der Hand, änderte das Jahr und machte mich so zehn Jahre jünger. Er lachte höhnisch: «Es ist noch nicht gut, denn ich habe strikten Auftrag, niemand über fünfzig Jahre anzunehmen.»

Vergeblich suchte ich Arbeit als Ingenieur — alles war auf den Krieg zugespielt! Schliesslich landete ich bei der Zensur von Postsachen, weil ich sechs europäische Sprachen beherrschte und ebensoviele Eingeborensprachen genügend kannte, um Briefe zu zensurieren, worunter Papiamento, die Sprache der Insel Curaçao. Diese Arbeit war jedoch nicht nach meinem Geschmack. Fortwährend lief ich nach dem Arbeitsamt, wo man mir endlich das Studium eines Luftschuttkellers in Birkenhead, bei Liverpool, besorgte. Dort bauten wir eine unterirdische Stadt in Schachbrettform, für zehntausend Betten, komplett mit Kantinen und Hospital — acht Kilometer Tunnel.

Gegen Ende des Krieges kam Churchill auf die sonderbare Idee, eine Kommission zu bilden, die aus fanatischen Nazis gute Demokraten machen sollte. Diese Posse reizte mich — ich wollte sehen, was daraus werden würde. Ohne Schwierigkeit wurde ich angenommen, und nach einigen Monaten für Oesterreich bestimmt. Wir wurden ausgerüstet und sollten am nächsten Tage reisen. Da wurde ich zum Chef gerufen, der meinen südafrikanischen Pass mit: «British Subject by annexation» durch einen britischen ersetzen wollte, worin diese anzüglichen Worte natürlich weggelassen werden würden, denn für die Briten hat die Erinnerung an den Krieg mit Transvaal noch immer einen bitteren Nachgeschmack. Als ich mich weigerte, durfte ich nicht reisen und wurde später ohne weiteres entlassen. Da flog ich 1946 nach der Schweiz und Holland, um allen guten Freunden Lebewohl zu sagen, und kehrte nach meinem Adoptiv-Vaterland zurück.

Schluss folgt

NEKROLOGE

† Paul Zigerli, Ing. S. I. A., erlitt während einer von ihm präsidentierten Sitzung der nationalrätlichen Experten-Kommission für die Vollziehungsverordnung zum Eidgen. Gewässerschutzgesetz im Wallis einen Herzinfarkt, an dessen Folgen er am 24. Februar 1956 im Spital von Siders gestorben ist. Paul Zigerli, von Ligerz stammend, wurde am 1. April 1883 in Bern geboren, wo er die Primar- und Sekundarschule absolvierte. Eine anschliessende Lehre als Geometer gab seinem beruflichen Streben die allgemeine Richtung. Rasch absolvierte er das Technikum Burgdorf, das er 1906 mit dem Diplom verliess, um bei Ingenieur Kürsteiner in St. Gallen einzutreten, wo er hauptsächlich zuerst mit dem Kubelwerk und dann mit dem Elektrizitätswerk Andelsbuch beschäftigt war. Dort lernte er den italienischen Unternehmer Ing. F. Bastianelli kennen, in dessen Dienste er trat, um von 1908 bis 1912 die Wasserkraftanlage Gubavica in Duare, Dalmatien, und anschliessend ein zugehöriges Kalkstickstoffwerk auszuführen. Einen durch die politischen Verhältnisse verur-



Bild 24. Marktszene in Kolumbien; in den Säcken, aus Häuten genäht, ist flüssiger Zucker, aus Rohr gekocht



Bild 25. Im Grenzdorf zwischen Mexiko und Guatemala war gerade Kostümfest und die Dämchen liessen sich mit uns photographieren



PAUL ZIGERLI

Ingenieur

1883

1956

ein eigenes Bureau in Zürich aufbaute. Zwischenhinein ging er 1920/21 nach Frankreich zur Reorganisation der Asbestzementfabrik Bassens bei Bordeaux. In der zweiten Hälfte der zwanziger Jahre arbeitete er gleichzeitig als Chef der tiefbaulichen Abteilung der Hoch- und Tiefbau AG. in Aarau als Unternehmer (u. a. Stollenbau Portlandzementwerke Hausen b. Brugg). Arbeitstage von 18 Stunden waren in diesen Zeiten die Regel, und grosse Werke wie das Dampfkraftwerk Laziska-Górne in polnisch Oberschlesien, dessen Projektierung und Bauleitung ihm auf Grund seiner früheren Leistungen in Oesterreich anvertraut wurden, sind Früchte dieses Einsatzes. Auch als Eisenbeton-Fachmann hat sich Paul Zigerli einen Namen gemacht, wofür u. a. der Erweiterungsbau 1936 des Warenhauses Jelmoli in Zürich und viele Dampfturbinenfundamente, so für die Zentrale St-Denis in Paris, zeugen.

Seine Beobachtung der zunehmenden Gewässerverschmutzung trieb Paul Zigerli als leidenschaftlichen Fischer, der er von Jugend auf war, dazu, zu Anfang der dreissiger Jahre dieses Problem anzupacken. Seine Erfahrungen aus Bassens führten ihn zur Erfindung des Z-Verfahrens für die biologische Nachreinigung von häuslichen und industriellen Abwässern, welches bekanntlich internationale Anerkennung gefunden hat. Zahlreich sind die von ihm ausgeführten Anlagen für Private und für Gemeinden. Seiner Initiative ist es zu verdanken, dass die frühere «Beratungsstelle für Trinkwasserversorgung und Abwasserreinigung» im Jahre 1945 zu einem selbständigen Institut, nämlich zur heutigen EAWAG (Eidg. Anstalt für Wasserversorgung, Abwasserreinigung und Gewässerschutz) ausgebaut wurde. Er gehörte auch zu den Gründern des Verbandes Schweizerischer Abwasserfachleute, der ihn in Anerkennung seiner Verdienste um den Gewässerschutz im März 1955 zum Ehrenmitglied ernannte.

Wie Marksteine seiner Laufbahn hat Kollege Zigerli in der SBZ seine wichtigsten Werke durch vier Jahrzehnte lückenlos veröffentlicht.

Als überzeugter Christ evangelischen Bekenntnisses nahm Paul Zigerli am politischen Leben der Eidgenossenschaft regen Anteil. Im Jahre 1943 wurde er als sechzigjähriger, beruflich stark in Anspruch genommener Ingenieur von der Evangelischen Volkspartei in den Nationalrat berufen, was für ihn den Beginn einer politischen Laufbahn bedeutete, die ihm erneut viel Arbeit, aber auch hohe Befriedigung brachte. Die verschiedensten Fragen packte er im Rate aktiv an; u. a. kümmerte er sich um die Berufsfischer, die in den grossen Wirtschaftsverbänden kaum zur Geltung kommen. Er führte einen langen, zähen Kampf um die Neuordnung der kommunalen, gewerblichen und industriellen Abwasserreinigung sowie um die Säuberung und Gesunderhaltung unserer Flüsse und Seen. Paul Zigerli hatte die grosse Genugtuung, selbst erleben zu dürfen, wie das Schweizervolk am 6. Dezember 1953 dem von ihm inspirierten neuen Verfassungsartikel über den

sachten Unterbruch der Arbeiten benützte er, um seine Bildung an der Techn. Hochschule München zu ergänzen. Im Jahre 1914 etablierte sich P. Zigerli als selbständiger Unternehmer in Spalato und baute Karbidfabriken, Zementfabriken, Eisenbetonbauten und andere Ingenieurwerke in Oesterreich. 1915 siedelte er nach Wien über; die Nachkriegszeit mit der vollständigen Entwertung des österreichischen Geldes beraubte ihn aber seines Arbeitsfeldes und des grössten Teiles seines Vermögens.

Als Rückwanderer kehrte Paul Zigerli 1918 in die Schweiz zurück, wo er in zäher Arbeit als beratender Ingenieur

Gewässerschutz mit überwältigendem Mehr zustimmte. Noch zwei Tage vor seinem Tode erstattete er als Präsident der Expertenkommission für die Vollziehungsverordnung zum Bundesgesetz über den Gewässerschutz seinen Schlussbericht.

Im Jahre 1944 wählte der Schweizerische Fischereiverein Zigerli ins Zentralkomitee, und schon 1945 wurde er dessen Präsident. In dieser Stellung nahm er sich besonders der schweizerischen Berufs- und Sportfischer an, zu deren Besserstellung er unermüdlich neue Wege wies, tatkräftig unterstützt durch seinen Freund, den eidg. Fischereinspektor A. Mathey-Doret. Paul Zigerli war auch Ehrenpräsident des Eidgenössischen Verbandes «Pro Familia».

Im Jahre 1911 vermählte sich Paul Zigerli mit Martha Hoefliker, geb. Bindschedler, die ihm einen Sohn aus erster Ehe mitbrachte, der bald mit grosser Liebe und Verehrung an seinem Stiefvater hing. Der Tod hat es Paul Zigerli erspart, mit ansehen zu müssen, wie sein Stiefsohn im Alter von 51 Jahren im Sommer 1956 einer schweren unheilbaren Krankheit erlag.

Max Wegenstein, der diesen Nachruf gemeinsam mit mir verfasst hat, war anlässlich der Uebernahme des Ingenieurbureau des Verstorbenen bewegt vom Einblick in die Unsumme von Zigerlis Arbeit, Aufopferung, Liebe und Verständnis für seine Familie, seine Mitarbeiter und Kollegen. Paul Zigerli hat sich als Mensch um seine Freunde und als Ingenieur und Politiker um seine Heimat hohe Verdienste erworben. Wir wollen ihm dies durch ein dauerndes, ehrendes Andenken vergelten.

W. J.

† Arthur Schlaepfer, Dipl. Ing. S. I. A., G. E. P., von St. Gallen und Basel, Eidg. Polytechnikum 1892—1896, gewesener Direktor der StuaG in Basel, und von 1924 bis 1940 Lehrbeauftragter der ETH für Strassenbau und Kanalisation, ist am 14. November 1956 gestorben.

WETTBEWERBE

Schulhausbauten Neufeld in Thun (SBZ 1956, Nr. 29, S. 447). 18 Projekte wurden rechtzeitig eingereicht. Ergebnis:

1. Preis (2400 Fr. mit Empfehlung zur Weiterbearbeitung) Jakob Itten, Bern
2. Preis (2100 Fr.) Jakob Höhn, Thun
3. Preis (1800 Fr.) Eugen Feller, Zürich
4. Preis (1500 Fr.) Livio Colombi, Thun
5. Preis (1200 Fr.) Otto Hager, Thun
1. Ankauf (900 Fr.) Rolf Hager, Zürich
2. Ankauf (600 Fr.) Gustav Boner, Thun

Die Pläne sind bis am 25. November im Singsaal des Gotthelfschulhauses in Dürrenast ausgestellt. Oeffnungszeiten: werktags 16 bis 19 h und sonntags 10 bis 13 h.

BUCHBESPRECHUNGEN

Geradführungen durch das Gelenkviereck. Von R. Kraus. 204 S. mit 40 Abb. Düsseldorf 1955, Deutscher Ingenieur-Verlag. Preis geb. Fr. 32.50.

Mit diesem Werk versucht der Verfasser, einen für die Praxis wichtigen und sehr vielseitigen Abschnitt der Getriebelehre systematisch zu bearbeiten. Der gründlich durchgearbeitete Stoff und die vielen Beispiele gestatten es dem Leser, in jedem Falle die geeignetste Geradführung selbst zu finden. Ein ausführliches Inhaltsverzeichnis erleichtert die Orientierung, sobald man sich die paar Fachausdrücke angeeignet hat.

Prof. H. Steiner, Winterthur

Lignes électriques T. H. T. Etude mécanique et construction des lignes aériennes. Par H. Carpentier. Préface de H. Parodi, Membre de l'Institut. 250 pages, 16,5 × 25 cm, 8 pages de photos hors-texte, 19 planches en dépliant, 85 fig. Paris 1955, Edition Eyrolles. Prix 5010 ffrs.

Carpentier hat auf Grund seiner langen Erfahrung im Leitungsbau (zuletzt bei der Electricité de France) ein Buch zusammengestellt, das einen technischen Ueberblick über den Werdegang einer Hochspannungsleitung gibt. Er beschränkt sich bewusst auf die mechanischen Probleme. Eingehend werden die Gleichgewichtsprobleme der Leiter behandelt sowie deren Aufbau. Auch den Fundamenten und Montagevorgängen wird grosse Aufmerksamkeit geschenkt. Für die Funda-