

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 49/50 (1907)
Heft: 7

Sonstiges

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: 30.01.2026

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

Literatur.

Der Zeitungskatalog von Rudolf Mosse für 1907 mit einer Beilage «Das Cliché-Inserat», die mehrere hundert auffällig illustrierte Annoncen-Entwürfe enthält, ist soeben erschienen und bietet wiederum in der bewährten Form der Schreibmappe und in übersichtlicher Anordnung alle für den Inserenten wissenswerten Angaben. Da die zweckentsprechende Ausstattung von Annoncen immer mehr an Wichtigkeit zunimmt, so wird der Zeitungskatalog von R. Mosse, der in seinem diesjährigen Jahrgang auch alle durch den neuen Buchdruckertarif verursachten Veränderungen der Insertionspreise berücksichtigte und dadurch erst etwas später erscheinen konnte, zu seinen alten Freunden gewiss viele neue gewinnen.

Nekrologie.

† **Emil Kessler.** Am 6. Februar 1907 starb nach kurzer Krankheit an einem Schlaganfall Architekt **Emil Kessler** in St. Gallen im 74. Altersjahr. Geboren am 23. November 1833, absolvierte er zunächst das Gymnasium von St. Gallen und begab sich dann 1853 nach München, um sich dem Studium der Baukunst zu widmen. Von München zog er an die Bauakademie nach Berlin, verwendete aber ausserdem einen nicht un wesentlichen Teil seiner Studienzeit zu ausgedehnten Reisen, die ihn durch ganz Deutschland bis nach Schleswig-Holstein führten. 1858 trat Kessler, für immer in die Heimat zurückgekehrt, in das Bureau des Architekten Zeugheer in Zürich ein, arbeitete darnach mit Architekt Rychner in Neuenburg verschiedene Projekte aus und liess sich schliesslich 1860 dauernd in St. Gallen nieder. Nach kurzer Tätigkeit auf dem Baubureau seines Lehrmeisters, Architekt Kubli, bei dem er schon 1855, noch während seiner Studienzeit vorübergehend beim Bau des stattlichen Schulhauses auf dem Brühl beschäftigt gewesen war, gründete er sich eine eigene Praxis. Die erste ihm zugefallene Aufgabe war die Ausführung des Verwaltungs- und Wohngebäudes zum neuen Gaswerk. Die Erbauung einer Anzahl von Land- und Stadthäusern, des Druckereigebäudes der Zollikoferschen Offizin, von Wohnhäusern an der Vadianstrasse, der Kaserne, des evangelischen Pfarrhauses in Rorschach und anderer Gebäude fiel in die Zeit vor 1865, in welchem Jahre er für Architekt Simon die Ausführung des Gemeindekrankenhauses in St. Gallen übernahm; hieran anschliessend wurde ihm die Anordnung und Einrichtung der appenzellischen Krankenhäuser übertragen. Es folgten die Bahnhof-Gebäude in Rorschach und Weesen, die Um- und Erweiterungsbauten der Landhäuser «Wartegg» bei Staad, «Weinburg» bei Rheineck und «Ried-Seefeld» bei Hoin u. a. m. Neben der Ausübung seines Berufes hat Kessler sich durch die umsichtige Leitung des St. Galler Kunstvereins während vier Dezennien und längere Zeit als Vorstand des St. Gallischen Gewerbevereins reiche Verdienste um das künstlerische Leben St. Gallens erworben. Es ist mit ihm ein Mann dahingeschieden, der bei seinen Mitbürgern sowohl als praktischer Baumeister, wie auch als feinsinnige, ideal veranlagte Künstlernatur stets unvergessen bleiben wird.

† **Gustav Mossdorf**, der einst in Architekten- und Künstlerkreisen grosses Ansehen genoss, aber leider seinen Lebensabend seit Jahren blind und teilweise gelähmt verbringen musste, ist Dienstag den 5. Februar in Luzern gestorben. Mossdorf wurde am 29. Juni 1831 in Altenburg im Herzogtum Sachsen-Altenburg geboren, besuchte die dortigen Schulen und trat hierauf, nach einer praktischen Lehrzeit als Maurer und nach der Absolvierung der Fortbildungsschule, in die Akademie in München ein, um dann seine Studien an der Bauschule zu Dresden und schliesslich in München bei seinem früheren Lehrer Professor Lange abzuschliessen. Auf einer Studienreise nach Italien erhielt er auf Empfehlung von Professor Lange hin von Luzern aus die Anfrage, ob er eine Stelle als Professor daselbst annehmen wolle. Der 24jährige junge Mann folgte dem Rufe und unterrichtete Jahre hindurch, verehrt von seinen zahlreichen Schülern, an den höheren Lehranstalten der Stadt und längere Zeit auch am Seminar Rathausen, im Freihandzeichnen, im Konstruktionszeichnen und in der darstellenden Geometrie. Neben der Wirksamkeit als Lehrer führte Professor Mossdorf als Architekt zahlreiche staatliche und private Bauaufträge durch. Bei Errichtung der Bureaux der Gotthardbahn wurde er als Architekt der Bahngesellschaft berufen, war zuerst unter Professor Göller tätig und übernahm dann nach dessen Uebersiedelung nach Stuttgart selbstständig als Chef die Hochbauabteilung der Gotthardbahn. In dieser Stellung war er tätig, bis ein Augenleiden seinem Schaffen ein Ende machte, doch war es ihm noch vergönnt, seine letzte grosse Arbeit, das Verwaltungsgebäude der Gotthardbahn zu vollenden. Auch der Stadt Luzern widmete er seine Arbeitskraft als Mitglied des Grossen Stadtrats und war bei seinen Vorgesetzten, Angestellten und Mitbürgern als hervorragender Künstler, pflicht-

eifriger Beamter und stets vornehm denkender Mann bekannt und beliebt. Vor allem aber in den Herzen seiner zahlreichen Schüler wird die Erinnerung an den verehrten, immer anregenden und freundlichen Lehrer stets fortleben.

† **Ch. Guiguer de Prangins.** Zu Lausanne ist am 5. Februar d. J. der Kantoningenieur Ch. Guiguer de Prangins gestorben. Er war 1846 in Frankreich geboren und verbrachte dort seine Schuljahre. Nach zweijährigem Studium an der Ecole Centrale in Paris bezog er die Ingenieurschule von Lausanne im Jahre 1866 und erwarb an dieser 1869 das Diplom als Zivilingenieur. Seine erste Praxis machte er in dem Ingenieurbüro M. R. Gaulis, von 1869 bis 1870, und in den Werkstätten von Kaiser, Duvillard & Cie. in Lausanne bis 1873, in welchem Jahre er in das kantonale Bauamt seines Heimatkantons eintrat, um diesem fortan seine ganze Tätigkeit zu widmen. Nach dem am 18. Dezember 1898 erfolgten Hinschied von *Louis Gonin* wurde er zu dessen Nachfolger als Kantoningenieur ernannt. Guiguer de Prangins hat somit seit mehr als dreissig Jahren bei allen den mannigfaltigen technischen Aufgaben mitgewirkt, die der Kanton Waadt in dieser Zeit durchgeführt hat, und sich dabei grosse Verdienste und die Anerkennung seiner Mitbürger in hohem Masse erworben. Lebhaften Anteil nahm der Verstorbene auch am geselligen Leben, vor allem in der Vereinigung früherer Studierender der Ingenieurschule von Lausanne, die ihn für 1905 zum Präsidenten gewählt hatte. In den Kreisen seiner Kollegen wird sein Heimgang besonders schwer empfunden werden.

Korrespondenz.

Wir erhalten vom Vorstand der Sektion Bern der schweiz. Vereinigung für Heimatschutz nachstehende Erwiderung auf unsern Artikel über

«Die Krümmung der Spitalgasse beim Waisenhausplatz in Bern» auf Seite 64 dieses Bandes, die wir übungsgemäss gleich mit der bezüglichen Gegen-Aeusserung des Herrn O. Weber mitteilen :

«Die Sektion Bern der schweiz. Vereinigung für Heimatschutz betonte in ihrer Eingabe in erster Linie das Aufgeben ohne zwingende Gründe des Strassencharakters bei Neubauten in der Altstadt und protestierte gegen die Erstellung von neuen Häusern, die ohne Rücksichtnahme auf das heute Bestehende ganz neue Momente in unsrer alten Strassen bilden und damit den eigenartigen Reiz einfach aufheben. Erst in zweiter Linie erwähnte sie das Aufgeben der alten Häuserflucht, um auch diesen Anlass zu benützen, um gegen die in Bern herrschende Manie, nur den rechten Winkel und das Lineal bei Strassenanlagen zu benutzen, zu protestieren.

Der Verfasser des Artikels in Nummer 5 der schweiz. Bauzeitung «Die Krümmung der Spitalgasse beim Waisenhausplatz in Bern» glaubt nun, dieser zweiten Forderung der Bernischen Vereinigung für Heimatschutz entgegentreten zu müssen. In einem öffentlichen Diskussionsabend vom 18. Januar 1907, dem auch Herr O. W. beiwohnte, hatte der Vorstand der Vereinigung Gelegenheit, diese Frage näher zu erklären. Heute mündet der Laubenausgang so ziemlich auf den Durchgang zur Marktgasse, während er nach dem neuen Alignement auf die Häuser des Waisenhausplatzes zeigt. Diese Neuerung hat zur Folge, dass der Verkehr beim Ausgang ein wenig ins Stocken gerät, genug, um hemmend zu wirken, weil sich während dem Austreten der Fussgänger unwillkürlich orientiert, wo nun seine Marschrichtung liegt und dabei langsamer geht. Zudem haben fast alle Strassen der Altstadt die Eigentümlichkeit, dass sie sich nach den Ausgängen zu mehr oder weniger verengern und dadurch den unübertroffenen Reiz der Abgeschlossenheit ausüben und die Bauwerke, welche im Strassenbild als Abschlüsse wirken, nur noch besser zur Geltung bringen. Ein Ausserachtlassen dieser Gesichtspunkte haben wir als keine Besserung des Verkehrs und als Aufgeben historischer Eigenart verstanden. Technisch haben wir uns die Ermöglichung unserer Forderungen folgendermassen gedacht: Die westliche Grenze des Neubaus liegt in der von der Baudirektion verlangten Flucht und weicht dann in ganz leichter Krümmung von dieser soviel ab, um wieder auf die alte Ecke vorzutreten. Dieses würde keine Verengerung gegen heute bedeuten und von der Flucht der Baudirektion nur 0,35 bis 0,50 m abweichen; also nicht 2,50 m, wie Herr O. W. im «Bund» oder 2,00 m, wie er in der Bauzeitung behauptet. Die Abweichung würde unserer Ansicht nach schon genügen, um das Gefühl der Geradlinigkeit aufzuheben und den Eindruck eines schwachen Schliessens hervorrufen.

Für den Vorstand
der Bernischen Vereinigung für Heimatschutz:
der I. Obmann: *K. Indermühle, Arch.*

An die Redaktion der «Schweizer. Bauzeitung».

Den vorstehenden Ausführungen gegenüber beschränke ich mich auf folgende Bemerkungen, indem ich auf den in No. 5 wiedergegebenen, vom bernischen Stadtgeometer ausgefertigten Lageplan verweise.

Der «Laubeneingang» mündet heute keineswegs auf den «Durchgang der Marktgasse». Die Achse der Laube trifft die Häuser des Waisenhausplatzes 6 m von der nördlichen Wand des Durchgangs. Beim Neubau dürfte dieser Abstand auf 10 m anwachsen. Sollte der künftige Laubenausgang «ziemlich» auf den Durchgang zur Marktgasse münden, so müsste die künftige Hausecke um mindestens 2,0 bis 2,5 m über das jetzige Alignement hinausgerückt werden. Diese Richtungsänderung, welche zwischen der jetzigen und der künftigen Laubenachse kaum 6° beträgt, soll von irgend welchem Einfluss auf den Fussgängerverkehr sein?

Die von der Baudirektion verlangte Flucht tangiert gegenwärtig die Hausecke oberhalb des Strebepfeilers, welcher am Fuss um 50 cm über das Alignement vorspringt. An der Achsenrichtung des Laubeneinganges würde dieses Hinausrücken der Baufucht gegenüber dem jetzigen Zustand sozusagen nichts ändern. Kann nun im Ernst bei einer Strassenbreite von 20 m ein Hinausrücken der Ecke um den Betrag von 35 bis 50 cm genügen, um «das Gefühl der Geraadlinigkeit aufzuheben», bei einer Strassenfront, die in ihrer ganzen Länge von etwa 200 m gerade angelegt ist? Und ist die Aufhebung des Gefühls der Geraadlinigkeit an dieser Stelle überhaupt wünschenswert? Wenn auch zuzugeben ist, dass im allgemeinen bei gekrümmten Strassenfronten eine Verengerung der Strasse gegen die Strassenmündung zu von guter Bildwirkung ist, so muss denn doch gesagt werden, dass wir es eben hier nicht mehr mit einer gekrümmten Strassenfront zu tun haben. Diese geradlinige Strassenfront, die, wie ich nachgewiesen habe, etwas *historisch Gewordenes* ist, hat jedenfalls ebensoviel Recht auf den Heimatschutz als die Biegung der gebogenen Strassen.

Bern, den 12. Februar 1907.

Oscar Weber, Architekt.

Redaktion: A. JEGHER, DR. C. H. BAER.
Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.

Vereinsnachrichten.**Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.****Protokoll der VI. Sitzung im Winterhalbjahr 1906/07.**

Mittwoch, den 23. Januar 1907, auf der «Schmiedstube».

Vorsitzender: Präsident Ingenieur K. E. Hilgard.

Anwesend rund 120 Mitglieder und Gäste.

Der Vorsitzende eröffnet die Sitzung um 8 1/4 Uhr. Infolge Unmöglichkeit des Aktuars, Herrn Ingenieur A. Tobler, kann der heutigen Versammlung das Protokoll der letzten Sitzung nicht vorgelegt werden.

In den Verein wird aufgenommen Herr Architekt Seiffert. Zum Eintritt angemeldet haben sich die Herren Ingenieur Kölliker und Ingenieur Gysin. Den Austritt aus der Sektion Zürich infolge Uebertritt in die Sektion Graubünden erklärt Herr Ingenieur Kurt Seidel.

Das Präsidium macht eine Reihe geschäftlicher Mitteilungen, deren vorberatende Behandlung dem Vorstand überlassen wird.

Nach Erledigung des geschäftlichen Teiles erteilt der Vorsitzende Herr Prof. Dr. W. Wyssling das Wort zu einem Vortrage über

Elektrische Bahnen in Amerika.

Der Vortragende hat es in gewohnter klarer Darstellungsweise vorzüglich verstanden, an Hand zahlreicher Projektionsbilder vom Resultate seiner Studienreise in Amerika und dem dabei in verhältnismässig kurzer Zeit gesammelten reichhaltigen Studienmaterial, das sich auf über 30 Bahnen erstreckt, ein auch für den Nichtspezialisten klares und sehr lehrreiches Bild zu geben. Einleitend wies der Sprechende auf die von den unsrigen völlig verschiedenen amerikanischen Verhältnisse hin, wobei einmal für die Außenbahnen die grossen Strecken, die weiten Entferungen der Provinzstädte und übrigen Punkte, an denen Verkehr aufgenommen und abgegeben werden muss, in Betracht fallen, für die *städtischen Bahnen* der viel grössere räumliche Umfang und die ausserordentlich starke Frequenz in den Vordergrund treten. In den amerikanischen Städten fährt alles. Es sind deshalb nicht nur die Zugsintervalle viel kleiner als bei uns, sondern auch das Fassungsvermögen der Strassenbahnwagen beträgt das zwei- bis dreifache der unsrigen, sodass zu Zeiten des grössten Verkehrs solche Wagen regelmässig mit 100 und mehr Personen besetzt sind, da auch Vorschriften gegen Ueberfüllung nicht bestehen. Diese Wagen besitzen meist zwei Drehgestelle und gewöhnlich nur einen Führerstand, da sie meistens am Ende der Linie eine Schleife durchlaufen. Die städtischen Bahnen befördern auch Post, Expressgut, ja sogar Strassenbäumaterialien, Schienen, Kies, Kohlen für die Kraftstationen und dgl. mehr. Der Vortragende behandelte

je an eingehender betrachteten Beispielen die verschiedenen Kategorien der in Betracht kommenden Bahnen.

Die *Interurbanlinien* nehmen den Verkehr über Land direkt aus den Städten auf und zwar beinahe von Haus zu Haus, indem sie an beliebiger Stelle halten und Reisende aufnehmen, um dann ausserhalb der Stadt mit meist bis 96 maximaler und 40 bis 50 km/St. kommerzieller Geschwindigkeit zu den nächsten Städten zu fahren, wo sie wiederum in den Strassen überall Passagiere abgeben und empfangen. Wir haben hier, nach amerikanischem Begriffe, *Lokalverkehr*, der sich aber mit demselben Zuge über 100 und mehr Kilometer erstreckt. Die meisten dieser Bahnen sind eingleisig, haben aber in für dortige Verhältnisse kurzen Distanzen von 3 bis 4 km Kreuzungsmöglichkeit. Sie führen relativ schwere, sowohl in der äussern Konstruktion als auch in der innern Einrichtung den normalen Dampfbahnen ähnliche Wagen, ja sogar Speisewagen. Die Wagen haben ein Leergewicht von 30 bis 35 t, voll besetzt von etwa 35 bis 42 t, und sind gewöhnlich mit vier Motoren ausgestattet von einer gesamten Normalleistung von 250 bis 300 P.S., bei regelmässig beanspruchter Maximalleistung bis 480 P.S., sodass bei einigen dieser Bahnen vermittelst einer einzigen Rolle 800 Amp. regelmässig vom Fahrdrat abgenommen werden. Die Stromzuführung ist dabei die gewöhnliche unserer Strassenbahnen mittelst oberirdischem Fahrdrat in einfacher Aufhängung und Isolation an Holzgestängen, die zudem auch die Hochspannungsleitung sowie die Diensttelephonleitungen tragen; demungeachtet aber entstehen bei Reparaturen und Montagen selten Unfälle, da die Arbeiter in Amerika viel mehr als bei uns gewohnt sind, aufzupassen. Die Aufhängung des Fahrdrastes ist stets eine elastische. Die Umformerstationen sind in je 16 km Entfernung vorhanden und haben stets Einankerumformer, die nach allen bekannten Methoden angelassen werden. Bei den Kraftstationen fallen besonders die automatischen Vorrichtungen für den Kohlentransport auf, welche die Kohlen vom Wagen maschinell bis zur Feuerung leiten, sodass sehr wenig Bedienungsmannschaft erforderlich ist. Die Beleuchtung der Wagen geschieht elektrisch, die Heizung ist meist Warmwasserheizung mit Kohlenofen. Die Bremsen sind fast überall Westinghousebremsen, für die der Luftdruck im Wagen selbst durch einen selbständig angetriebenen Kompressor erzeugt wird. Es gibt auch Linien, auf denen die Druckluft nur an Stationen ergänzt wird, wobei dann bei Verschiebung des Verkehrs wegen besonderer Anlässe fahrbare grosse Kompressoranlagen auf eigenen Wagen an die Punkte des Verkehrsandranges geführt und zur Aufladung der ankommenden Wagen bereit gehalten werden.

Manche dieser Interurbanlinien führen grössere Züge, z. B. bis 110 t Zugsgewicht, unter Anwendung des bekannten *Vielfachsteuersystems*, bei dem von einem einzigen Führerstand aus eine beliebige Zahl von Motorwagen gesteuert wird und zwar bei dem einen der beschriebenen Systeme auf rein elektrischem Wege und mit einem Steuerstrom, der nur 1 1/2 bis 2 Amp. beträgt und den 500 Volt Arbeitsspannung entnommen wird (G. E. C.-System); daneben ist das elektropneumatische Steuerungssystem von Westinghouse in Anwendung, wobei der Steuerstrom, der meist einer Batterie von 14 Volt (in den neuern Ausführungen aber von höherer) Spannung entnommen wird, die Bewegung von Druckluftventilen und dadurch indirekt die Betätigung der Kontaktoren des Arbeitsstroms bewirkt. Bei manchen Ausführungen schliessen die Kontaktoren unabhängig von der Steuerkurbdrehung allmäthlich unter Einhaltung bestimmten Stroms; es fallen dann die Eigenschaften des Führers ausser Betracht. Wichtig ist, dass die Vielfachsteuerung sich drüben in tausenden von Ausführungen durchaus bewährt hat, insbesondere auch bei Stadtbahnen, z. T. seit einer Reihe von Jahren.

Die schweren Bahnen, worunter z. T. auch Interurbanlinien, haben *Stromzuleitung vermittelst der dritten Schiene* notwendig gemacht. Gegenüber der durch Eisbildung und Schneemassen bewirkten Erschwerung des Kontaktes und auch zur Erzielung grösserer Sicherheit gegen Unglücksfälle hat man in neuerer Zeit die Anordnung der dritten Schiene mit Erfolg ganz wesentlich verbessert durch sehr zweckentsprechende Abdeckungen, Verschalungen, und namentlich durch Bestreichung von unten. Auf Interurbanlinien mit dritter Schiene sind Zugsgewichte von 240 t gebräuchlich. Zur Zeit grösssten Andrangs kommen Zugsgewichte bis 400 t vor und zwar bei Geschwindigkeiten bis zu 100 km in der Stunde. Die kommerzielle Geschwindigkeit beträgt dabei z. B. in einem Falle bei Schnellzügen 57 km, wobei vier Motoren zu 125 P.S. arbeiten, zusammen also 500 P.S. Diese schweren Züge erfahren dabei Beschleunigungen von 0,6 und 0,8 leichtere bis 0,9 m/Sek.².

Die bedeutendsten Beispiele der Drittschienenbahnen und zugleich des Vielfachsteuerungssystems liefern die eigentlichen *Stadtbahnen*, Unternehmen, die an Verkehr und kommerziellem Umfang unsere grösssten normalen Staats- und Privatbahnen erreichen und übertreffen. Es sind