

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 75/76 (1920)  
**Heft:** 20

**Artikel:** Zwei Nutzbauten in Herisau  
**Autor:** Ramseyer, A.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-36462>

#### **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:** 21.02.2026

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

des Gehirns". Dr. G. Silvain, Vorsitzender der Vereinigung amerikanischer Ingenieure: „Der Unterricht für zukünftige Ingenieure soll folgende Punkte berücksichtigen: Neigung des Schülers, d. h. sein Beruf, grosse industrielle Aufgaben und ihre Beziehungen zum wirtschaftlichen Fortschritt, alles auf solide mathematische Grundlage gestützt“. Ferner: „Der grösste Fehler der Bildung in amerikanischen Schulen und Hochschulen besteht darin, dass sie die Spezialisierung vorbereiten . . ., und so werden Ingenieure ohne literarische Kenntnisse gebildet“. Solche Zitate liessen sich leicht vermehren.

Ich will noch eine Aussage mitteilen, die gut geneigt ist, das charakteristische Fehlen der Ueberlieferung in den Vereinigten Staaten von Amerika zu bekunden. Professor E. F. Creighton sagt: „In Frankreich ist es Sitte, den Studierenden die Ehrfurcht vor den wissenschaftlichen Autoritäten einzuprägen. Wenn Sie einen französischen Ingenieur über etwas fragen, so schliesst er sich sofort in der technologischen Bibliothek ein. Bei uns in Amerika sagt man: Probieren Sie es! und der Studierende schliesst sich in der Werkstatt ein. Ich glaube, dass wir in Amerika recht haben.“ Und ich bin gar nicht dieser Meinung. Wenn Creighton sein ganzes Wissen zuerst hätte entdecken müssen, so wäre er jetzt nicht Professor, sondern würde noch in seiner Werkstatt sitzen. Das ist der Fehler; die Korrektur dazu ist uns von eminent praktischen Leuten angedeutet worden. Sie kann wirklich die Ursache der Missverständnisse beseitigen, die das Berufsleben der Techniker in ihren Beziehungen zu den Praktikern der exakten Wissenschaften so unnötig erschwert. So wie die Sachen liegen, können die einen die andern nicht so gut verstehen, wie es wünschbar ist, weil sie sich nicht der gleichen Sprache bedienen. Dennoch kann die günstige Beschaffenheit beider Berufsrichtungen sich in ein und derselben Person sehr gut vereinigen, wie wohl bekannte Beispiele es bezeugt haben. Man kann sogar sagen, dass es die ideale Mentalität wäre, weil sie das Verständnis für die Praxis mit der Neigung zur Spekulation paaren würde. Die Gefahr solcher Bündnisse bildet offenbar die Oberflächlichkeit, diese Art Formalismus, die einer Aufschrift die Sorge überlässt, über den Inhalt zu informieren. Ein solcher Missbrauch des Scheines kann allerdings zum Voraus alle Bemühungen zu nichten machen, die dahin zielen, die Technik von der Ohnmacht des ausschliesslichen betriebsmässigen Experimentierens zu befreien. In aller Aufrichtigkeit müssen die Techniker sich die *Sprache der Wissenschaft* aneignen. (Schluss folgt.)

## Zwei Nutzbauten in Herisau

von Arch. A. Ramseyer, Luzern.

Aus der Tätigkeit von Architekt A. Ramseyer, derzeit Architekt der S. B. B. in Luzern, als Gemeindebaumeister von Herisau, bringen wir in den nebenstehenden Bildern, zur Vervollständigung unserer seinerzeitigen Veröffentlichung in der Nummer vom 1. Januar 1916 (Bd. LXVII) noch zwei einfache Nutzbauten.



Abb. 1. Das Zeughaus in Herisau, Frontansicht. — A. Ramseyer, Architekt S. B. B. in Luzern.

Das Zeughaus (Abb. 1 bis 6) konnte erst nach langen Unterhandlungen zur Verwirklichung gelangen. Nachdem die Landgemeinde den Bau abgelehnt, kam einzig noch der Bund als Bauherrschaft in Frage, während der Kanton als Mieter auftritt. Die Baukosten stellen sich auf 863 000 Fr., einschl. Mobilien und Umgebungsarbeiten. Die Bauleitung besorgte der jetzige Gemeindebaumeister F. Hiller.

Die Lokomotivremise der Bodensee-Toggenburg-Bahn (Abb. 7 und 8) ist ein Hallenbau mit einseitiger Unterteilung der Höhe zur Gewinnung von Wohnräumen und von Werkstätten. Sie stellt einen Versuch dar, aus einem reinen Industriebau noch etwas Gutes herauszubringen.

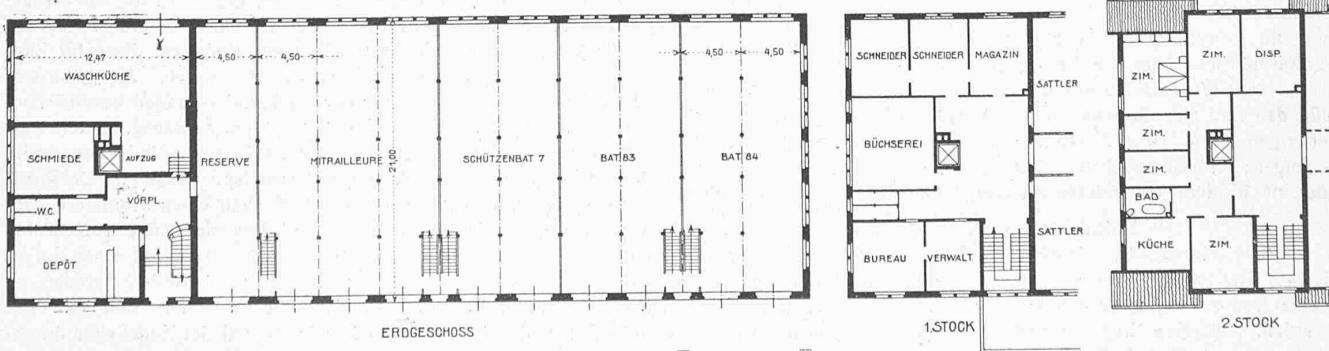
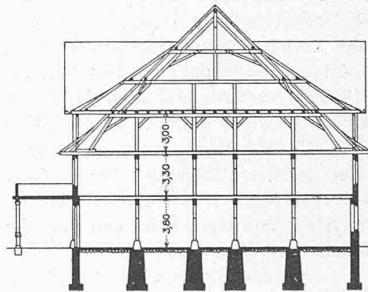


Abb. 3 bis 6. Erdgeschoss-Grundriss, Teilgrundrisse vom 1. und 2. Stock und Schnitt des Zeughäuses in Herisau. — Maßstab 1:500.

sondern sein Meister. Dieses unanfechtbare Recht dagegen verpflichtet ihn, diejenigen allgemeinen Kenntnisse zu erlangen, die seiner massgebenden Stellung entsprechen müssen; dies ist eine Lebensfrage für die Industrie, denn die Leitung kann wohl, wie man sagt, energisch sein, aber sie muss auch imstande sein, den Wert der wissenschaftlichen Methode zu würdigen, und dies ist viel wichtiger, als ersteres, denn nur zu gut weiß man, wie schädlich eine blinde Kraft sein kann.

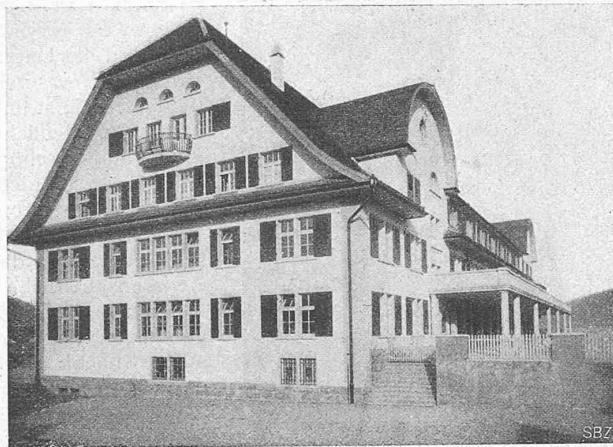


Abb. 2. Das Zeughaus in Herisau. — Ansicht von Süd-Ost.

In die Erinnerung kommen mir zwei Beispiele, die die grundsätzliche Unfähigkeit des spezialisierten technischen Unterrichtes, die Geister auf Behandlung von bestimmten Theorien oder Grundfragen der Wissenschaft vorzubereiten, beleuchten sollen. Vor zwei oder drei Jahren hat Ascoli<sup>1)</sup> eine Besprechung über die absoluten Einheiten eingeleitet, und etwas früher wurde aus Ingenieur-Kreisen eine solche über das Kilogramm-Gewicht und die Kilogramm-Masse<sup>2)</sup> angeregt. Man muss jene Aufsätze gelesen haben, um die Mängel einer bestimmten Ausbildung aufzudecken. Das schlimmste daran ist, dass bei weitem nicht alles zu verwerfen ist, aber das Gute ist mit dem Bösen so gut verflochten, dass die Trennarbeit sich nicht lohnt. Ein völlig neuer Aufsatz wäre mehr am Platze. In der Kilogramm-Angelegenheit hat sich außerdem eine Spur Unverfrorenheit bemerkbar gemacht, der Prof. Budde ernste aber berechtigte Worte entgegenstellte. Als Schluss sagt er außerdem: "Will der Ingenieur konsequent sein, ... so muss er ... seine Bezeichnungen mit denjenigen des Physikers in Uebereinstimmung bringen; denn in letzter Linie ist doch die Ingenieur-Kunst nichts anderes als angewandte Physik, und sie bezieht ihre Grundbegriffe

<sup>1)</sup> Lumière électrique, 1916, 12 et 19 août.

<sup>2)</sup> Z. d. V. D. I., 1913, Nr. 22 und 41.

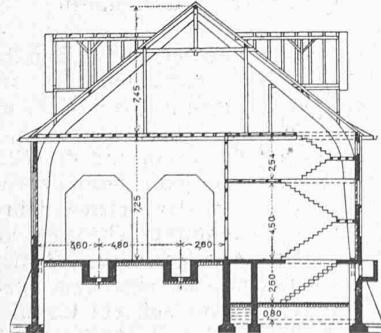


Abb. 8. Querschnitt. — Massstab 1:400.

von der Physik". Solche Aeusserungen geben meinen Ausführungen Gewicht. Es besteht irgendwo eine grundfalsche Auffassung der natürlichen Dinge zueinander und diese Lücke gilt es, um jeden Preis zu füllen.

15. Diese Merkmale sind nicht beruhigend und verstärken in der Ueberzeugung, dass nur vermehrtes Studium der allgemeinen Wissenschaften, besonders bei der Vorbereitung auf die höheren Studien, dem abhelfen kann. Man muss mit Bangen wahrnehmen, dass eine zunehmende Zahl von Ingenieurschülern aus Spezialschulen mit verkürzten und zusammengezogenen Programmen hervorgehen, ohne die nötige Zeit zu haben, das Gelernte zu verdauen. Ganz unverständlich ist daher die Begeisterung des bereits zitierten H. Mann für die „Bliss electrical School“ in Washington, wo, sagt er, „Ingenieur-Elektriker in einem Jahr ausgebildet werden; sie gibt den Unterricht der Elektrizitätstheorie fast ohne mathematische Hilfe, jungen Leuten von 20 Jahren, die im Werk seit fünf oder sechs Jahren beschäftigt sind.“ Man muss wiederholen, dass die *Unterlagen* für später massgebend sind, und ganz besonders auf dem Gebiete der exakten Wissenschaften. Sonst gibt es ganz einfach Unordnung, ungeordnetes Anhäufen der Kenntnisse, die infolgedessen teilweise wertlos werden. Der Versuch ist so oft gemacht worden, und der Erfolg ist so vielmals ausgeblieben, dass man nicht mehr von unglücklichen persönlichen Veranlagungen reden kann, sondern endlich einem Grundfehler in der Vorbereitung die Schuld geben muss. Was sagt der deutsche Ausschuss für technisches Schulwesen am 22. August 1918?<sup>1)</sup> „Es ist auf eine möglichst ungeschmälerte wissenschaftliche Vorbildung und Uebermittlung der Grundlagen des technischen Fachwissens höherer Wert zu legen, als auf die vielseitige Vermittlung technischen Einzelwissens“.

Ein Chemiker<sup>2)</sup> sagt: „Der Professor soll dem Schüler den Geist der methodischen und systematischen Untersuchungsmethoden beibringen“. Hervorragende amerikanische Persönlichkeiten sagen nichts anderes. H. Dr. Hadley, Präs. der Univ. Yale sagt: „Der Ingenieur soll eine solide wissenschaftliche Bildung besitzen“. L. B. Stillwell, Präs. der Kammer der beratenden Ingenieure von New-York: „Die Mathematik bildet einen geraden Geist und eine gesunde Ueberlegung und Urteilskraft. Deshalb erkläre ich hiermit, dass die Studierenden sich nie zu viel davon aneignen können. Das Studium der Mathematik ist vor allem dem Denkenden unentbehrlich: sie ist das Licht

<sup>1)</sup> Stahl und Eisen, 38. Jahrgang, No. 34.

<sup>2)</sup> E. Grandmougin: L'enseignement de la chimie industrielle en France, Dunod Pinat, 1917.

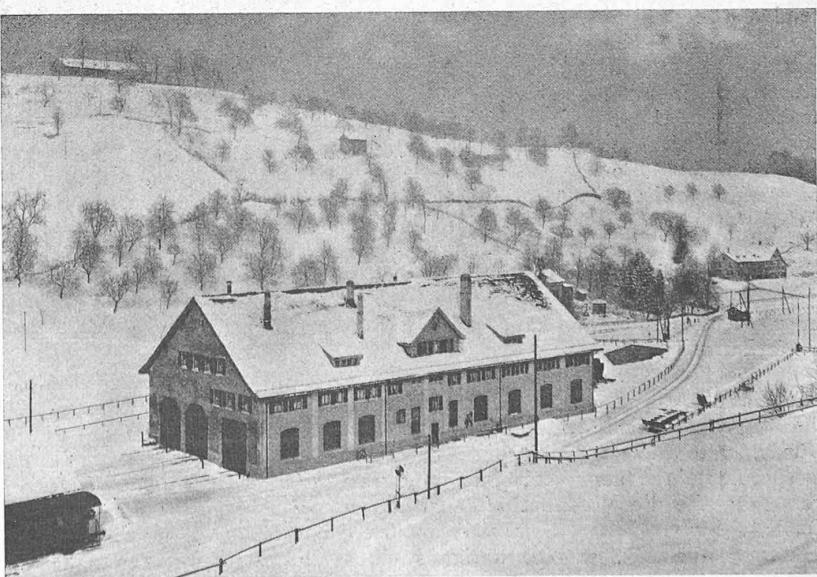


Abb. 7. Lokomotiv-Remise der Bodensee-Toggenburg-Bahn. — A. Ramseyer, Architekt S. B. B.