

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 69 (1951)  
**Heft:** 15

**Nachruf:** Tessenow, Heinrich

#### **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:** 23.02.2026

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



Bild 3. Landesschule in Dresden-Klotzsche, Blick zum Aulagebäude (1925—27)

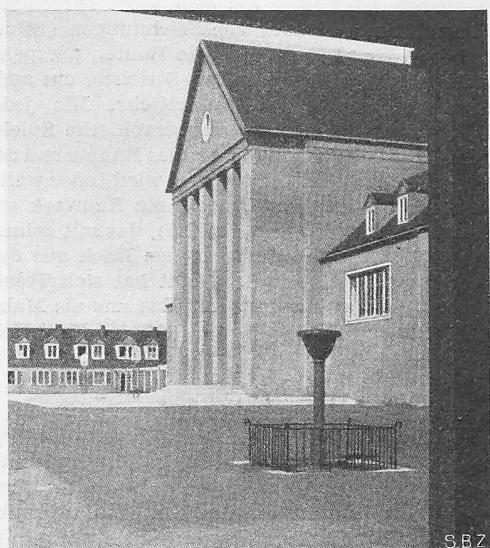


Bild 2. Gymnastisches Institut der Bildungsanstalt für rhythmische Gymnastik in Hellerau bei Dresden (1911—12)

### Heinrich Tessenow 1876—1950 DK 92 (Tessenow)

Zu Beginn des vergangenen Winters ist Heinrich Tessenow gestorben. Da unsere Zeitungen seiner mit keiner Zeile gedachten, fühle ich mich verpflichtet, wenn auch unberufen, diesen grossen Baumeister und Lehrer mit einigen Worten zu ehren.

In dem Kriegs- und Studienjahre 1942 fand ich in einem Zürcher Antiquariat W. Müller-Wulckows «Deutsche Baukunst der Gegenwart». Seit drei Jahren waren die Grenzen geschlossen, Bücher mussten uns die Reisen ersetzen. So kam es, dass ich auf diese Weise Bekanntschaft mit Tessenow machte, der mich durch die Klarheit und Ruhe seiner Bauten sofort bezauberte.

Vielen Architekten von heute ist Tessenow besonders als der Schöpfer eines neuen, bescheidenen Kleinhauses bekannt. Und tatsächlich gehören seine Siedlungshäuser, etwa die Schülerräume von Hellerau (Bild 1), grundrisslich, architektonisch und konstruktiv zum Besten, was in unserem Jahrhundert gebaut wurde. Sie sind sachlich, ohne Schmuck und doch menschlich und schön. Bei der hohen Bedeutung, die heute mehr denn je dem einfachen Wohnungsbau zukommt, wäre damit Tessenows Ansehen gesichert. Einen wirklichen Begriff von der zeitlosen Gültigkeit seiner Wohnhäuser, seiner Schulbauten, seiner Möbel- und Raumgestaltungen, seiner grossen Entwürfe vermag uns wohl erst eine umfassende Veröffentlichung zu geben. Indessen müssen wir uns mit dem wenigen begnügen, was wir in der Literatur zerstreut finden.

Tessenow begann als Zimmermann. Nach der Berufslehre im väterlichen Geschäft besuchte er die Baugewerkschule und Kurse an der Technischen Hochschule München. Im Atelier Martin Dülfers fällt er durch seine feinen und klaren Zeichnungen auf. Mit 25 Jahren wird er Gewerbelehrer und unterrichtet an verschiedenen Bauschulen, bemüht sich dann um Aufnahme an die Technische Hochschule Dresden, was dem 30-Jährigen abgeschlagen wird, da er kein Reifezeugnis besitzt.

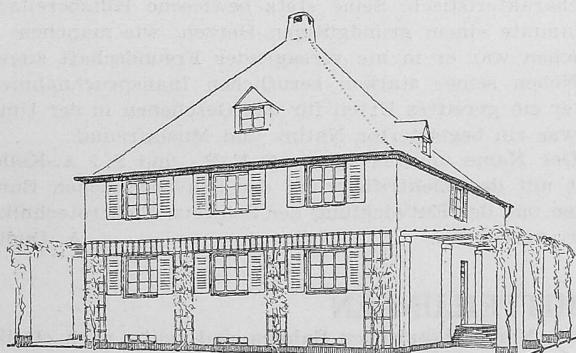


Bild 4. Entwurf zu einem freistehenden Wohnhause

Indessen ist Dülfer Professor in Dresden geworden, und so findet Tessenow eine Anstellung als Assistent an der selben Schule, die sich dem Studenten verschloss. In jene Zeit (1909 bis 1913) fällt die reichste Bautätigkeit seines Lebens: er arbeitet mit an der Siedlung Hellerau, baut für Jacques-Dalcroze das Gymnastische Institut (Bild 2) mit dem grossen Saal und der feierlichen Vorhalle. Ein Jahr vor dem Kriege beruft ihn Wien an seine Kunstgewerbeschule. 1920 kehrt er als Professor an der Kunstabakademie nach Dresden zurück. 1925—26 entsteht nach seinen Plänen die wundervolle Anlage der Sächsischen Landesschule Klotzsche bei Dresden (Bild 3). 1926 siedelt er endgültig nach Berlin über als Professor an der Technischen Hochschule.

Seine Bücher (Wohnhausbau 1909), Hausbau und dergleichen (1920) sind bekannter als seine Bauten. In ihnen finden wir das Streben nach Wahrheit, die Achtung vor Tradition und Handwerk und ein gütiges Lächeln über den Missbrauch des Ornaments und die krampfhafte Künstlerpose vieler Zeitgenossen als wohltuenden Gegensatz zur ätzenden Kritik von Adolf Loos.

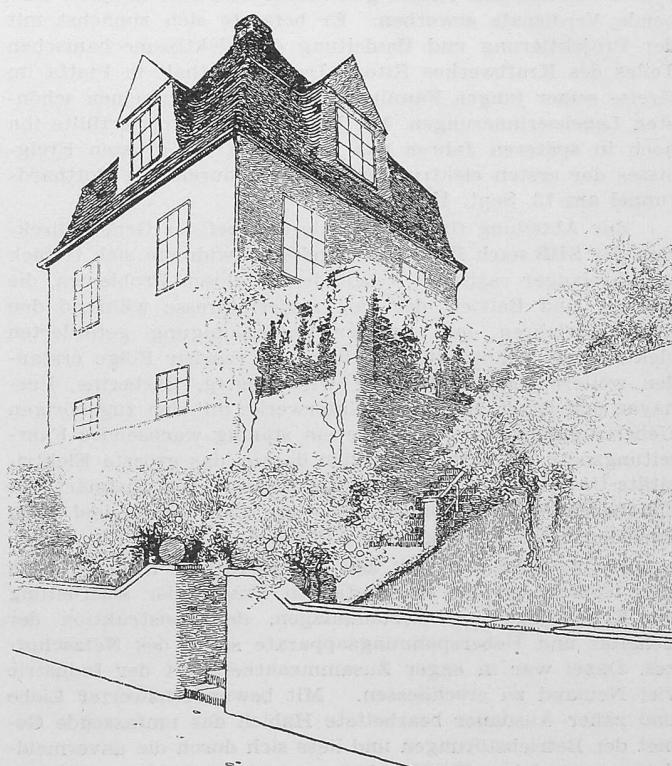


Bild 5. Entwurf zu einem bürgerlichen Wohnhaus am Bergabhang

Noch lebendiger als sein Wort sprechen aus diesen Büchern Tessenows herrliche Zeichnungen (Bilder 4 und 5). Immer von Hand stellt er seine Bauten perspektivisch dar, einmal mit einem Minimum an Strichen, ein anderes Mal in der Art altmeisterlicher Kupferstiche. Nie jedoch wird diese Zeichnung Selbstzweck oder graphische Spielerei: sie bemüht sich, jede Erscheinungsform des Raums und des Körpers zeichnerisch abzuklären, ehe gebaut wird (oder weil überhaupt nicht gebaut wird). Nur so konnte ein Bauwerk entstehen wie das Landhaus in St. Moritz (Bild 6), das mit seinem unregelmässigen Grundriss, mit dem weichen Dach aus dem Hang wächst wie ein Pilz im Herbst. Damit hat sich Tessenow in unseren Bergen ein Denkmal gesetzt, das uns als Mahnung und Massstab dienen darf.

Karl Keller, Burgdorf

## NEKROLOGE

**† Hans Habich.** Wie in Nr. 9 vom 3. März 1951 in dieser Zeitschrift bereits mitgeteilt, ist Ing. H. Habich am 25. Januar 1951 in seinem schönen Heim in Bern nach kurzer Krankheit einem Herzleiden erlegen. Als jüngstes von fünf Kindern wurde der Heimgangene am 4. Juli 1884 im aargauischen Städtchen Rheinfelden geboren. Nach glücklicher Jugendzeit absolvierte er die Kantonsschule in Aarau und schloss seine Studien als Elektroingenieur am Eidg. Polytechnikum im Jahre 1908 erfolgreich ab. Zur Vervollständigung seines beruflichen Wissens weilte er noch ein Semester an der Technischen Hochschule in Charlottenburg.

Seine praktische Laufbahn begann er bei der Abteilung für den Bau elektrischer Kraftzentralen der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft in Berlin. Ein freundliches Geschick fügte es, dass er sich während den Jahren 1911—1913 in unmittelbarer Nähe seiner geliebten engeren Heimat, beim Bau des bedeutenden Rheinkraftwerkes Augst-Wyhlen, betätigen konnte. Darauf folgte eine ausgedehnte Studienreise nach Kanada, den Vereinigten Staaten von Nordamerika und Japan. Kurz vor Ausbruch des ersten Weltkrieges in die Schweiz zurückgekehrt, leistete Hans Habich Aktivdienst als Artillerie-Offizier.

Nach kurzer Tätigkeit bei der Motor-Aktiengesellschaft für angewandte Elektrizität in Baden trat er im Jahre 1916 in den Dienst der SBB über, denen er in 33jähriger hingebender und von Pflichttreue erfüllter Tätigkeit sein Bestes gab. Als Mitarbeiter von Ing. Dr. h. c. Emil Huber-Stockar, dem eigentlichen Begründer und initiativen Förderer der elektrischen Bahntraktion, hat Habich an der zu leistenden Pionierarbeit wesentlichen Anteil genommen und sich dadurch bleibende Verdienste erworben. Er befassete sich zunächst mit der Projektierung und Bauleitung des elektro-mechanischen Teiles des Kraftwerkes Ritom. Den Aufenthalt in Piotta im Kreise seiner jungen Familie zählte er stets zu seinen schönsten Lebenserinnerungen. Mit berechtigtem Stolz erfüllte ihn noch in späteren Jahren das Miterleben des grossen Ereignisses der ersten elektrischen Zugfahrt durch den Gotthardtunnel am 13. Sept. 1920.

Zur Abteilung für Elektrifizierung bei der Generaldirektion der SBB nach Bern zurückgekehrt, widmete sich Habich in jahrelanger rastloser Arbeit den zahllosen Problemen, die Aufbau und Betrieb der im Landesinteresse während den Zwanzigerjahren mit grosser Beschleunigung geförderten elektrischen Bahntraktion stellten. In rascher Folge erstandene weitere Grosskraftwerke, wie Amsteg, Barberine, Vernayaz und Etzel, zahlreiche Unterwerke mit den zugehörigen Uebertragungsleitungen, sowie ein ständig wachsendes Fahrleitungsnetz. Es entwickelte sich daraus das grösste Elektrizitäts-Unternehmen unseres Vaterlandes. Die Eigenart des Einphasen-Wechselstrom-Systems von 15 000 Volt und 16 $\frac{2}{3}$  Perioden brachte völlig neue Aufgaben.

Mit grossem Geschick und unermüdlichem Eifer befasste sich Habich mit den mannigfachen Fragen der Ausrüstung der Erzeugungs- und Verteilanlagen, der Konstruktion der Schalter und Ueberspannungsapparate sowie des Netzschatzes. Dabei war in enger Zusammenarbeit mit der Industrie viel Neuland zu erschliessen. Mit bewundernswerter Liebe und zäher Ausdauer bearbeitete Habich das umfassende Gebiet der Betriebstörungen und liess sich durch die unvermeidlichen zahlreichen Enttäuschungen nicht entmutigen. Unterstützt durch einige treue Mitarbeiter leistete er eine ausser-

gewöhnlich umfangreiche Kleinarbeit im klaren Bewusstsein, dass nur dadurch die Voraussetzungen für einen einwandfreien Netzbetrieb geschaffen werden konnten. In vorbildlich grosszügiger Weise stellte er auch das Netz zu Versuchszwecken zur Verfügung, wenn es sich darum handelte, wertvolle Erkenntnisse aus der Praxis zu gewinnen. Wenn sich heute der elektrische Bahnbetrieb in unserem Land bemerkenswert störungsfrei abwickelt, so ist es weitgehend der zielbewussten Arbeit und aufopfernden Tätigkeit von Ingenieur Habich zu danken. Das hohe Verantwortungsgefühl, das ihn beseelte, war in seinem Wirken stets wegleitend.

Nach Ernennung zum Stellvertreter des Oberingenieurs der Abteilung für Bahnbau und Kraftwerke bei der Generaldirektion im Jahre 1940 wurde ihm an fachtechnisch höchster Stelle der SBB die Leitung der Fahrleitungs-, der Niederspannungs- und Schwachstromanlagen der Kreise der SBB übertragen. In dieser Eigenschaft oblag es ihm, bei den im letzten Weltkrieg forciert durchgeföhrten Elektrifizierungen vieler Nebenlinien im Auftrag der Aufsichtsbehörden die Kollaudationen auszusprechen, was ihn jeweils mit sichtlicher Befriedigung erfüllte.

Während den Kriegsjahren leistete er als Major im Eisenbahn-Offizierskorps wertvolle Dienste. Eine besondere Freude bereitete ihm der anlässlich seines Rücktrittes im Jahre 1948 von der Generaldirektion erteilte Auftrag, eine längere Studienreise in Nordamerika durchzuführen und über den derzeitigen Stand der Anwendung der Elektrizität bei den dortigen Eisenbahnen Bericht zu erstatten.

Das Bild des beruflichen Wirkens des Verstorbenen bliebe sehr lückenhaft, wenn dabei nicht auch seiner regen Tätigkeit in den Fachverbänden ausserhalb der Bahn gedacht würde. Mit besonderer Hingabe stellte er sein reiches Wissen und seine umfassenden Erfahrungen dem Schweiz. Elektrotechnischen Verein zur Verfügung. Als Vertreter der SBB gehörte er den Fachkommissionen für Wasserturbinen, für Transformatoren, für Hochspannungsschalter, für Korrosionsschutz, ferner den Fachkollegien zur Bekämpfung der Telephonstörungen und des Radiostörschutzes an. Mit besonderer Liebe wirkte er in der Forschungskommission für Hochspannungsfragen, zu deren Gründern er gehörte und die er in den letzten Jahren in verdienstvoller Weise präsidierte.

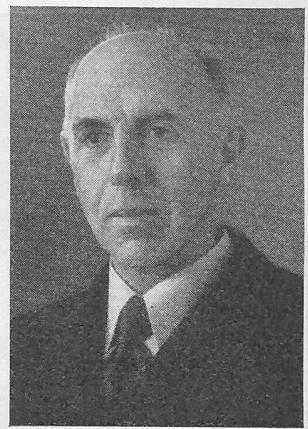
Seit dem Jahre 1931 war Hans Habich auch Mitglied des Verwaltungsrates des väterlichen Unternehmens, der Salmenbräu AG., Rheinfelden, dessen erfolgreiche Entwicklung ihm am Herzen lag.

So ist denn der Verstorbene seiner Familie, seinem grossen Freundes- und Bekanntenkreis jäh entrissen worden. Die Hochschätzung, die ihm überall in seinem Betätigungsgebiet in reicher Masse entgegengebracht wurde, galt nicht nur dem tüchtigen Fachmann, sondern vor allem auch seinen trefflichen menschlichen Eigenschaften. Seine vornehme Gesinnung, sein bescheidenes und umsichtiges Wesen waren für ihn charakteristisch. Seine stets bewiesene Hilfsbereitschaft entstammte einem grundgütigen Herzen; wie manchem Menschen war er in nie versagender Freundschaft zugetan!

Neben seiner starken beruflichen Inanspruchnahme besass er ein gereiftes Urteil für das Geschehen in der Umwelt und war ein begeisterter Natur- und Musikfreund.

Der Name unseres treuen G. E. P.- und S. I. A.-Kollegen bleibt mit der Elektrifizierung der Schweizerischen Bundesbahnen und der Entwicklung der Schweiz. Elektrotechnik auf immer verbunden.

A. Dudler



HANS HABICH

EL.-ING.

1884

1950

## MITTEILUNGEN

Die Nordafrikanischen Bahnen sind heute, nach «Railway Gazette» vom 23. Februar 1951, in einem besseren Zustand als vor dem letzten Weltkrieg. Die alliierten Truppen haben

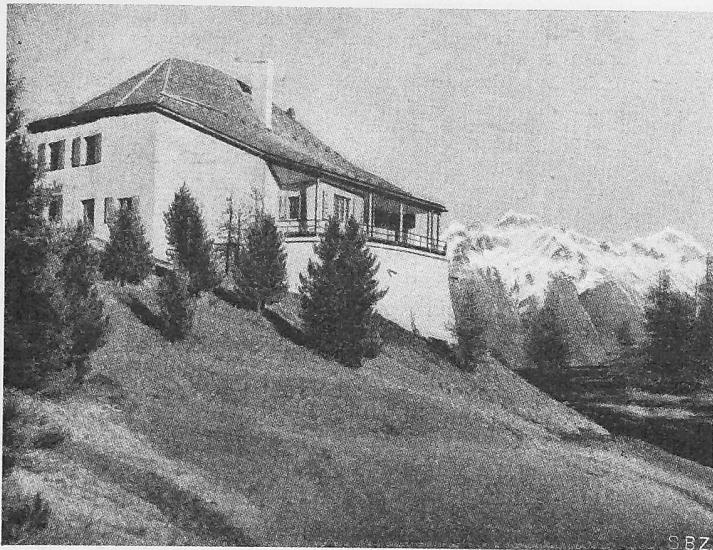


Bild 6. Landhaus in St. Moritz (1916/17)



Bild 1. Schülerwohnhäuser der Hellerauer Bildungsanstalt (1911/12)

Mittelöffnung (Durchbiegung in der Mitte rd. 10 cm), indessen für Anordnungen mit Uferpfeilern. Wer damals mit diesem Wettbewerb in Berührung kam, weiß, dass durch den Bau dieser Brücke das Aussehen des Kölner Domes und des Stadtbildes nicht beeinträchtigt werden sollte. Man war durch das nicht gerade angenehm wirkende Bild der mehrfachen, schwer und unruhig wirkenden Hauptträger der Bahn- und Straßenbrücken (16500 t) beim Dom gewizigt und erwartete, durch die leichter aussehende Hängebrücke eine geringere Störung der Gesamtbilder zu erzielen (Bild 2). Zur Beurteilung wurden Standpunkte gewählt, die entweder den Dom über der Mittelöffnung oder zur Seite der Hängebrücke zeigten, d. h. sein Bild nur wenig beeinflussten. Das war sehr liebenswürdig von den Ingenieuren und Architekten, die sich im täglichen Leben zwar weniger Mühe geben, Dinge und Mitmenschen immer von der schönsten Seite aus zu betrachten.

So entstand in den Jahren 1914/15 die in sich versteifte Hängebrücke mit Uferpfeilern und Stützweiten von  $92,23 + 184,46 + 92,23 = 368,92$  m bei einer Fahrbahnbreite von 17,2 bis 18,2 m, die in den Jahren 1939/40 durch Anfügen aussen liegender Fusswege auf 27,1 m verbreitert wurde (Einsenkung der Mittelöffnung 32 cm,  $l/572$ ). Nach dem Ersatz der gewölbten Uferöffnungen durch Stahlbauten stieg das Gesamtgewicht von 8263 t auf 9705 t an. Am 28. Februar 1945 erfolgte bei Reparaturarbeiten, die wegen schweren Bombenschäden vorgenommen wurden, der Einsturz der Brücke mit vielen Fußgängern und Fahrzeugen.

So lagen nun alle Ueberlegungen und jahrzehntelangen Hoffnungen und Wiinsche begraben undrettungslos zerstört im Wasser. Der Krieg hatte mit all diesen seinerzeit gelobten und gepriesenen Arbeiten, die kaum ein Menschenalter erreicht hatten, gründlich aufgeräumt. Ansichten und Behauptungen in Brückenfragen hatten allerdings schon seit dem Entstehen der Brückenbauten der Reichsautobahnen eine bedeutsame Wandlung erfahren. Zu der Forderung «freie Bahn», die eine gute Brückenanordnung erfüllen soll, kam noch hinzu «unbehinderte Aussicht» und möglichst «unauffälliges Einfügen in ein gegebenes Stadt- und Landschaftsbild», was wohl meistens darin zum Ausdruck kommt, es sei Bescheidenheit, Einfachheit und Klarheit einer Brückenanordnung nach «innen und aussen» zu erlangen. Man kann nicht bezweifeln, dass sich manche dieser Forderungen erst erfüllen liessen als Folge der Weiterentwicklung der technischen Mittel wie Walzung grosser Profile (Bleche, Träger), Arbeitsmethoden (Schweißungen), hochwertige Stähle und Ausbau der Berechnungsmethoden. Dazu kam aber auch Befreiung von Urteilen, die als unabänderlich galten, so z. B. betreffend zulässige Einsenkungen. Und doch bedeutete es ein Wagnis, bei den neuen Straßenbrücken in Bonn und Köln die heutigen ästhetischen Forderungen im ganzen Umfang erfüllen zu wollen und gleichzeitig bezüglich aller technischen Grundsätze (z. B. bei der Bewertung von Durchbiegungen) herkömmliche Grenzen weit zu überschreiten.

Es wurden für die neuen Brücken die altbewährten «einfachen» durchgehenden Hauptträger, mit Fahrbahn oben gewählt. Sie erfüllen die zuvor erwähnten Forderungen und zeigen die in Tabelle 1 zusammengestellten charakteristischen Werte. Selbst gewiegte Brückenfachleute würden diese Abmessungen als ungewöhnlich oder gar als unmöglich zur Ausführung bezeichnen, da die Verhältnisse Trägerhöhe zur Spannweite die üblichen Werte stark unterschreiten. Es wären also außerordentliche Einsenkungen und daher auch Schwingungen zu erwarten. Das Bekenntnis von Dr. Ing. F. Leonhard «Vom Werden der Brücke» in der Festschrift zur Eröffnung der Köln-Deutzerbrücke wird jeder mitfühlen, der die unruhvolle Zeit einer Brückenbau-Konzeption erlebt hat, bei der die Grenzen bisheriger Erfahrung und Uebung erheblich überschritten werden.

Nimmt man als massgebende Spannweiten die ungefähre Entfernung der Momentennullpunkte an, so ergeben sich verhältnismässig günstigere, aber immer noch ungewöhnliche Verhältnisse von Spannweite zu Trägerhöhe. Für die Köln-Deutzer-Brücke würden diese Verhältnisse folgende Werte annehmen:

Pfeilerstück . . . Länge ~ 130 m	$h \cong 7,5$ m max	1 : 17
Mittlere u. Seiten-		
teile . . . . . Länge ~ 70 m	$h \cong 3,15$ m	1 : 20

Dabei sind die grössten Biegungsmomente über den Pfeilern viermal grösser geworden als in der längeren Seitenöffnung und der Brückenmitte.

Noch vieles liesse sich über die beiden Brückenneubauten sagen, doch sei statt dessen auf die Erläuterungen bei den Zeichnungen und Bildern 3 bis 8 hingewiesen, die viel Wissenswertes vermitteln. Es soll nur noch hervorgehoben werden, dass man der räumlichen Arbeitsweise der Brückenbauten<sup>1)</sup> grösste Aufmerksamkeit geschenkt hat und sowohl symmetrische als auch antimetrische Belastungsfälle, die Torsion hervorrufen, berücksichtigte. Durchbiegungs- und Schwingungsvorgänge (Aufschaukelungen durch Verkehrs-impulse) und die allfällige Bildung von Schwingungsknoten sind richtig bewertet worden. Die Gewichtsverhältnisse der Seiten- und Hauptöffnungen sind gut abgewogen. Auch die kastenförmige, torsionsfeste Ausbildung der Hauptträger der Köln-Deutzer-Brücke und die Ausführung der Leichtfahrbahn darf besonders erwähnt werden. Zur Freude der Brückenfachleute entstehen so neue bauliche Lösungen, die auch in unserem Lande nutzbringend verwendbar sind.

Zusammenfassend ist zu sagen, dass das Verlassen alterhergebrachter Grundsätze zu einem Fortschritt im Brückenbau geführt hat, der sicher noch mancherlei Nachwirkungen und Beeinflussungen von Werturteilen haben wird und daher verdient, an dieser Stelle festgehalten zu werden.

A. Bühler

<sup>1)</sup> Siehe auch «Bauing.» 24. Jahrg. 1949, Heft 8, Bühler: Messungen und Berechnungen an der Sulzbachbrücke bei Mülven.