

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 67/68 (1916)  
**Heft:** 22

**Nachruf:** Probst, Moritz

### **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**

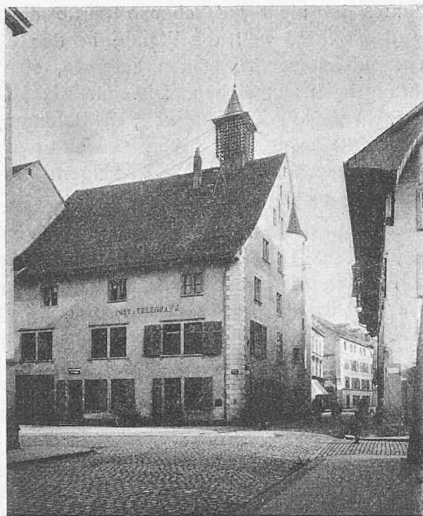
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 29.01.2025

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

Angekauft werden folgende Projekte: Nr. 9: *31. März*, wegen seines guten Grundrisses; Nr. 13: *Post*, mit Rücksicht auf die Fassadengestaltung.

Die Höhe der Preise ist je 900 Fr. für Projekte Nr. 1 und 7, für die Ankäufe je 350 Fr.



Altes Kaufhaus in Aarau.

Für den Fall, dass einzelne Projekte von Prämierung oder Ankauf ausgeschlossen werden müssen, ist nachfolgende Reihenfolge vorgesehen:

Ein II. Preis Nr. 1 oder 7 von 1000 Fr.

Ein III. Preis Nr. 13 von 700 Fr.

Zwei Ankäufe Nr. 9, 6 je 400 Fr.

für weitere Eventualitäten würde Projekt 10 nachrücken.

Das Preisgericht empfiehlt der Stadt einstimmig, betreffend Ausführung mit dem Verfasser des Projektes Nr. 7 in Verbindung zu treten.

Die Eröffnung der Kuverts ergibt folgende Verfasser:

Nr. 1. „Altes Vorbild neue Form“: *Karl Schneider*, Architekt, Mitarbeiter: *Albert Schneider*, Aarau.

Nr. 7. „Lux“: *Adolf Schäfer senior*, Architekt, Aarau. Mitarbeiter: *Emil Schäfer*, Architekt B. S. A., Zürich.

Nr. 9. „31. März“: *Bracher & Widmer*, Architekten, Bern, und *K. Kress*, Architekt in Aarau.

Nr. 13. „Post“: *Bracher & Widmer*, Architekten, Bern, und *K. Kress*, Architekt in Aarau.

Dieses Projekt scheidet aus und es rückt nach:

Nr. 6. „März 1916“: *Fritz Zuber*, Architekt, Bern, in Verbindung mit *Andreas Zuber*, Architekt in Aarau.

Aarau, den 18. April 1916.

Die Preisrichter:

*Hans Bernoulli. Dag. Keiser. R. Vogt.*

### † Moritz Probst.

Am letzten Samstag ist in Bern die sterbliche Hülle unseres lieben und verdienten Kollegen, Ingenieur Dr. phil. Moritz Probst, der reinigenden Flamme übergeben worden. Nach langer, schwerer Krankheit ist er am 18. Mai im Alter von fast 78 Jahren nach einem arbeitsvollen Leben von uns gegangen.

Moritz Probst wurde in Bern am 10. August 1838 geboren. Als er erst drei Jahre alt war, übersiedelte seine von Ins im Kanton Bern stammende Familie nach Romainmôtier im Waadtland, wo er herangewachsen ist. Das Geschäft, in dem sein Vater tätig war, betrieb neben einer Ziegelei auch eine Giesserei sowie den Bau von Maschinen für die Landwirtschaft, sodass der Knabe schon in frühester Jugend ständig Gelegenheit hatte, in alle diese Betriebe Einsicht zu gewinnen. In den obern Klassen der Volksschule genoss er gemeinsam mit einigen Kameraden Privatunterricht in Mathematik. Da die Umstände aber

ein weiteres Studium zunächst nicht ermöglichten, blieb er vorläufig in dem Geschäft von Romainmôtier tätig, bei Reparaturarbeiten sowie bei allen technischen Verrichtungen, die der Betrieb des Geschäftes mit sich brachte. In dieser Zeit hat er als 18-jähriger Jüngling eine kleine Dampfmaschine konstruiert, die zum Betrieb einer Tonröhrenpresse auch ausgeführt worden ist. Glücklicherweise gelang es ihm, in den Werkstätten der „Société Centrale de Navigation“ in Yverdon Aufnahme zu finden. Hier erhielt er u. a. Pläne für Dampfboote auszuarbeiten, vorzugsweise aber konnte er sich in den Werkstätten nützlich machen in einer Weise, die ihm rasch das Vertrauen des Ingenieurs der Gesellschaft, Herrn Laissac, gewann. Diese Tätigkeit beschäftigte ihn während der Jahre 1856 und 1857. Seinem heissen Wunsche, in die in Zürich neu erstandene schweizerische technische Hochschule eintreten zu können, standen anfänglich grosse Schwierigkeiten entgegen, bis es ihm endlich ermöglicht wurde, im Juni 1858 nach Zürich überzusiedeln, wo er bei Pflasterer Zimmermann am Rennweg ein bescheidenes Quartier bezog. Er machte sich sofort daran, sich zum Eintritt ins Polytechnikum vorzubereiten und nahm Privatstunden bei Professor Escher, mit dessen Hilfe er sein Selbststudium, das er während der ganzen Werkstattzeit emsig betrieben hatte, soweit fördern konnte, dass er es erreichte, im Oktober 1858 in die mechanisch-technische Abteilung aufgenommen zu werden. Dieser Erfolg und sein grosser Eifer ermutigten seine Angehörigen, ihn nach besten Kräften zu unterstützen und sicherten ihm auch manche finanzielle Erleichterung von Seite der Schulbehörden.

Das Studium bereitete Probst keine Schwierigkeiten und der reiche Schatz an praktischen Erfahrungen, die er mitgebracht hatte, erleichterte ihm von Anfang an für die meisten Fächer das richtige Verständnis. Bald war er nicht nur bei seinen Lehrern, vor allem bei Reuleaux, Zeuner und Dedekind, sondern auch bei seinen Mitschülern sehr gut angeschrieben. Im August 1861 legte er seine Schlussprüfung ab und erwarb unter Ausweisung ganz vorzüglicher Leistungen das Diplom als Maschinen-Ingenieur. Der Technischen Hochschule hat Probst stetsfort eine grosse Anhänglichkeit bewahrt; mit den Fragen ihrer Organisation und ihres Ausbaues hat er sich im Kreise seiner Kollegen und im Umgang mit Mitgliedern des Schulrates unermüdlich und gründlich befasst. Dabei vertrat er, ungeachtet der ihm persönlich auch ohne Schulbildung zu Teil gewordenen Erfolge, die Meinung, dass zum Zwecke erfolgreichen Studiums dem Eintritte nicht nur eine gute praktische Tätigkeit vorangehen sollte, sondern auch der Lehrgang an einem Literargymnasium, den er zu seinem grossen Leidwesen selbst nicht hatte geniessen können.

Seine Praxis begann Probst bei J. J. Rieter in Töss und war hierauf kurze Zeit im Bureau von G. Ott & Cie. in Bern tätig. Von da zog er auf Veranlassung von Professor Reuleaux im Herbst 1863 nach Berlin, wo sich ihm in der Eisengiesserei und Maschinenfabrik von L. Schwartzkopf ein neues Arbeitsfeld eröffnete. Die Maschineningenieure waren aber damals nicht glänzend bezahlt, und die 30, später 45 Taler monatlich reichten knapp zum Lebensunterhalt in Berlin und zur Einlösung der Verpflichtungen, die er noch vom Studium her für Bücher eingegangen war. In der Absicht, seine Lage zu verbessern, ergriff er deshalb eine Gelegenheit, im Sommer 1865 für seinen Freund A. Reischel zu Dorsten in Westfalen eine grosse Holzbearbeitungs-Werkstätte einzurichten und deren Betrieb zu leiten.

Als jedoch um diese Zeit im Kanton Bern die Jura-Gewässer-Korrektion beschlossen wurde, zog ihn die Erwartung, hierbei Arbeit zu finden, wieder in die Heimat. Sein früherer Chef, Oberst G. Ott, an den er sich zur Erlangung einer Empfehlung gewandt hatte, veranlasste Probst aber, bei ihm selbst in Stellung zu treten, was dieser annahm und damit die Richtung einschlug, die für seine spätere Wirksamkeit massgebend werden sollte. Nach Verlauf weniger Jahre wurde er Chef der Brückenbau-Werkstätte

G. Ott & Cie., die unter seiner Leitung eine erfolgreiche Tätigkeit auf dem Gebiete des Brückenbaues, der Eisenkonstruktionen und der Foundationen entfaltet hat.

Zahlreich sind die Brücken und Eisenkonstruktionen, die in den 70er Jahren aus den Werkstätten dieser Firma hervorgegangen sind. Es genüge hinzuweisen auf die vielen Strassenbrücken aller Kantone der Westschweiz und vieler Kantone der Ostschweiz, auf die Eisenbahnbrücken, die in den Jahren 1869 bis 1883 erstellt wurden bei der Suisse Occidentale, der Broyealtalbahn, den Linien Langnau-Luzern, Glarus-Linthal, den bernischen Dekretsbahnen, der Gotthardbahn, der Nationalbahn, auf die Drehbrücke am Rapperswiler Damm usw. In diese Zeit fällt auch ein reger Verkehr von Probst mit Professor Culmann und Ingenieur Bürkli-Ziegler, dem Erbauer der Zürcher Quaianlagen, eine Zeit voll Arbeit und Anregung, die er zu den schönsten Zeiten seines Lebens zu rechnen pflegte. Mit Culmann tauschte er Ideen aus über Fragen der graphischen Statik, die er in der Praxis mit Vorliebe anwandte; auch mit Professor Gaudard von der Akademie in Lausanne und später mit Professor W. Ritter in Zürich hat er viel auf diesem Gebiete verkehrt. Eine von Probst eingeführte Neuerung im Brückenbau waren die gelenklosen Bogenbrücken mit grossen Spannweiten. Unter den von ihm nach diesem System entworfenen und unter seiner Leitung von 1878 bis 1883 erbauten Brücken seien hervorgehoben die Brücken über den Javroz bei Charmey<sup>1)</sup>, die Schwarzwasserbrücke<sup>2)</sup> im Zuge der Strasse Bern-Schwarzenburg und die Kirchenfeldbrücke in Bern, von denen namentlich die beiden erstern durch ihre Eleganz und Kühnheit in damaliger Zeit die Bewunderung hervorragender Autoritäten auf dem Gebiete des Brückenbaues auch im Auslande hervorgerufen haben. Dem Erfolge seiner Tätigkeit auf diesem Gebiet mag es zu verdanken sein, dass anlässlich der Feier des 50jährigen Bestehens der Eidg. Techn. Hochschule die philosophische Fakultät der Universität Zürich Probst durch Verleihung des Doktors ehrenhalber ausgezeichnet hat.

Die Kirchenfeldbrücke in Bern war im Bau begriffen, als 1882 der unerwartete Tod von G. Ott die Liquidation der Firma herbeiführte. Infolgedessen gründete Probst 1885 mit Ingenieur Jules Chappuis, dem Inhaber der Konstruktionswerkstätten in Nidau, und Ingenieur Charles Wolf die neue Firma Probst, Chappuis & Wolf. Auch von dieser ist eine Reihe grosser Bauten ausgeführt worden, unter anderem die Brücke über die Gérine bei St. Sylvestre<sup>3)</sup>, die Thurbrücke bei Oberbüren<sup>4)</sup>, der Brückensteg auf der Strasse Frutigen-Adelboden, die Kalberweidbrücke in Thun, Brücken der Südostbahn, der Brünigbahn, der Visp-Zermattbahn, der Appenzellerbahn, zahlreiche eiserne Hochbauten, Gasometer, Reservoirs, Wehranlagen, der Schiffahrtskanal Thunersee-Interlaken, der steinerne Viadukt der N. O. B. bei Eglisau<sup>5)</sup> usw. Als die Firma Probst, Chappuis & Wolf im Jahre 1907 mit Prof. C. Zschokke zu der neuen Gesellschaft „Vereinigte Werkstätten von Nidau und Döttingen“ zusammtrat, blieb Probst noch als Verwaltungsrat in dieser Firma beteiligt.

In den 80er Jahren wirkte Moritz Probst auch eifrig im öffentlichen Leben der Stadt Bern mit. Er war Gemeinde-

rat und Stadtrat bis zum Jahre 1895 und nahm besonders regen, oft führenden Anteil an den Arbeiten der Baukommission und der Wasserwerkkommission, sowie der Strassenbahnkommission. Als Mitglied der Münsterbaukommission verstand er es, diese von der Richtigkeit des Fundationsvorschlages von Dombaumeister Beyer zu überzeugen und dadurch den Ausbau des Münsters zu ermöglichen. Bei zahlreichen andern Spezialaufgaben hat er der Gemeinde seine fachmännische Kenntnisse zur Verfügung gestellt, ebenso ist er auch von Behörden und von Privaten mit Expertisen und Ausarbeitung von Gutachten vielfach in Anspruch genommen worden.

Unter Fachgenossen und Studienfreunden war Probst ein sehr geschätzter Gesellschafter und er hat, bis ihn in den letzten Jahren eine überhandnehmende Schwerhörigkeit davon abhielt, sich gerne zu allen Anlässen sowohl der G. e. P. wie des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins eingefunden. Die Freude an der Arbeit hat ihn bis in die allerletzten Jahre nicht verlassen und Freunde, die noch vor wenig Jahren den weit über 70 Jahre alten Kollegen besuchten, konnten ihn am Zeichnungstische bei dem Studium und der Prüfung von Brückenprojekten oder beim Lesen wissenschaftlicher Abhandlungen, seiner Lieblingsbeschäftigung treffen.

Eine kräftige Natur und sein fester Wille haben ihn derart geholfen, ein überaus grosses Arbeitspensum zu bewältigen, bis ihn ein ernstes Leiden aufs Krankenlager warf, von dem er nun zur Ruhe eingehen durfte.

Gern hätten wir den zahlreichen Freunden und Verehrern des Heimgegangenen in einer Tafelbeilage ein schöneres Bild von ihm geboten. Seinem bescheidenen Wesen entsprechend war aber keine grössere Photographie erhältlich als die anlässlich der letzten Landesausstellung angefertigte, die vorstehend wiedergegeben ist. *Die Red.*

### Rechtsentscheid des Schweiz. Bundesgerichts über Entschädigung für eine Plankonkurrenz.

Wir entnehmen dem April-Bulletin (Nr. 4) des „Werk“ folgendes über einen interessanten Entscheid des Schweizerischen Bundesgerichts:

„Am Schlusse des Jahres 1915 hat sich die erste Zivilabteilung des Bundesgerichts mit einem Prozess befasst, den drei Architekten gegen eine Landgemeinde antreten mussten.

Die Schulhaus-Baukommission der betreffenden Gemeinde erliess im Juni des Jahres 1908 an fünf Architekten eine Einladung folgenden Inhalts:

„Die Gemeinde X. hat den Neubau eines Schulhauses beschlossen mit Baubeginn Frühjahr 1909. Zur Erreichung von definitiven Plänen ist eine Konkurrenz zwischen fünf Architekten eröffnet, wobei auch Ihre wertere Persönlichkeit figurirt. Sie werden eingeladen, falls Sie sich an der Konkurrenz beteiligen wollen, bis 15. August nächsthin an die Schulhaus-Baukommission Pläne einzureichen. Näheres über Dimensionen des Baues, anderweitige Bedingungen etc. sind bei Herrn Oberlehrer Y. in hier einzuvernehmen.“

Nachdem das Nähere mündlich vereinbart wurde, machten schliesslich die Eingeladenen die Konkurrenz mit. Ein Urteil war dann aber nicht erhältlich und der Entschluss für die Erstellung des Baues wurde von einem Termin zum andern verschoben. Endlich konnten die



Dr. Moritz Probst

Ingenieur

Geb. 10. Aug. 1838

Gest. 18. Mai 1916

<sup>1)</sup> «Eisenbahn». Bd. XIII, S. 138 und 144 (4. und 11. Dez. 1880).

<sup>2)</sup> Schweiz. Bauztg., Bd. IV, S. 141 u. 148 (6. u. 13. Dez. 1884).

<sup>3)</sup> Bd. XX, S. 151 (10. Dezember 1892).

<sup>4)</sup> Bd. VIII, S. 147 (10. Dezember 1886).

<sup>5)</sup> Bd. XXXII, S. 195 und 201 (17./24. Dezember 1893).