

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 69/70 (1917)  
**Heft:** 21

**Nachruf:** Joss, Eduard

### **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:** 13.03.2025

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

durchgeführt wurde. Während der Bauzeit des Kraftwerks Ritom soll nämlich der Ritomsee während der Niederwasserperiode des Tessin im Winter zu verbesserter Speisung des Biaschina-Werkes in Bodio ausgenützt werden. Die A. G. Motor hat deshalb einen namhaften Teil der Anzapfungskosten übernommen. Auch hat die gleiche Gesellschaft bereits im Herbst 1915 im Einverständnis mit den S. B. B. am Ritomsee eine provisorische Stauanlage, verbunden mit einer Heberleitung, erstellt, wodurch schon für den Winter 1915/16 eine Wassermenge von rund  $6\frac{1}{2}$  Millionen  $m^3$  zur Verfügung stand.

Die Bauarbeiten wurden von der Tiefbauunternehmung Baumann & Stiefenhofer in Wädenswil ausgeführt. Die Abschlusschützen mit Gestänge und Windwerk lieferte die A. G. Theodor Bell & Cie. in Kriens. Als örtlicher Bauleiter amtierte Ingenieur A. Ochsner. Mit dem gelungenen Anstich des Ritomsees ist wohl die schwierigste Arbeit am Kraftwerk Ritom zur Durchführung gelangt.

### † Eduard Joos.

(Mit Tafel 35.)

Wenigen Architekten ist es beschieden gewesen, in das Berner Stadtbild so eingehend einzugreifen, wie dies Eduard Joos tun konnte. Eine Würdigung des Werdeganges und Schaffens dieses trefflichen Mannes und tüchtigen Künstlers sei mir deshalb, als langjährigem Freunde, gestattet.

Eduard Joos wurde am 10. Februar 1869 zu Schaffhausen als Sohn des dortigen Staatskassiers geboren. Als Kind schon zeigte er Interesse für das Baufach und wollte deshalb Zimmermeister werden. Vom Frühling 1885 bis zum Herbst 1887 war er als Zimmermann in der Lehre im Baugeschäft von H. Ragatz Erben in Schaffhausen. Beim Zusammensturz des Bagerüstes am Turmhelm der Kirche von Trüllikon entging er mit knapper Not dem Tode. In den Jahren 1887 bis 1889 besuchte er je im Wintersemester das Technikum in Winterthur und kam dann im Sommer 1889 in die Lehre zu Architekt A. Tièche in Bern, der die seltene Begabung des jungen Mannes erkannte und ihm riet, in Paris an der Ecole des Beaux-Arts sich weiter auszubilden. Zunächst bestand er im Winter 1890 die Prüfung als Bautechniker am Winterthurer Technikum, um dann bei Architekt Müller (Direktor des Gewerbemuseums in Zürich) weiterzuarbeiten. Von diesem wurde Joos nach Aarau geschickt, um u. a. auch am Bau der Villa Fleiner mitzuwirken. Frohe Jugendtage verlebte er dort. Er zog nun nach Paris und bestand rasch das Eintritts-Examen in die Ecole des Beaux-Arts. Wiederholt zeichnete sich Joos an dieser hohen Schule durch sein Talent aus; er verliess Paris 1895 als wohl ausgebildeter Architekt. Nach Bern zurückgekehrt, trat er in das Bureau von Architekt Hodler ein und erstellte gemeinsam mit diesem den Neubau der Berner Universität auf der grossen Schanze. Die beiden Architekten errangen zu jener Zeit eine ganze Reihe von Preisen bei architektonischen Wettbewerben und entwickelten in Bern eine rege Bautätigkeit, die Joos in dem bald darauf errichteten eigenen Baubureau mit zahlreichen grossen Aufträgen fortsetzte. Er erstellte die Geschäftshäuser Regli, Zurbrügg, Bon Marché, Theodor Meyer, das Kaiserhaus, das Restaurant Zytglogge, den Umbau des Zunfthauses Zimmerleuten u. a. m., alle in den Hauptstrassen der Altstadt gelegen; ferner das Gaswerk und die Dampfzentrale Bern, den Umbau der Hypothekarkasse, sowie mehrere Privatvillen. Bei vielen Wettbewerben wurde er zudem mit Preisen ausgezeichnet; bei vielen hatte er als Preisrichter zu amten. Ein Haupterfolg war ihm beschieden durch die Gewinnung des ersten Preises für die Schweiz. Nationalbank in Bern.<sup>1)</sup>

Mit diesem Bau und jenem der benachbarten Spar- und Leihkasse verlieh der Künstler dem vorher so trostlos öden Bundesplatz ein künstlerisches Hauptinteresse, das namentlich an einem Markttage, wenn der Platz mit Blumen und Menschen bevölkert ist, herzerfreudend wirkt. Es war auch stets der Gedanke von Ed. Joos, den viel zu leeren Platz mit einem flachen, niedern Bassin zu zieren, wodurch die umliegenden Bauten sehr gewinnen würden. Sein Meisterwerk aber ist die Spar- und Leihkasse. Sein Pariser Studiengang wies ihn von selbst darauf hin, sich in unsere alten, ganz im Geiste französischer Architektur des XVIII. Jahrhunderts erstellten Berner

Bauten, an denen unsere alte Stadt so reich ist, zu vertiefen. Was er da durch fleissiges Beobachten gelernt hatte, das legte er mit ganzer Liebe in diesen edlen schönen Bau. Es ist für viele ein verwegenes Unterfangen, allzusehr in den Fusstapfen der feinen Baukünstler des XVIII. Jahrhunderts wandeln zu wollen, sich in eine Zeit zurückzufühlen und zu denken, die ganz andere Empfindungen und Ansichten hatte. Eduard Joos ist dies geglückt. Er war überhaupt ein Mensch, dem Zeit seines Lebens das Glück lächelte. Denn nicht nur in Bern errang er Erfolge, sondern auch in seiner Heimatstadt Schaffhausen (Kantonalbank) und in Colombier (das schöne, malerische Schulhaus). Eine ins Unglaubliche gesteigerte Tätigkeit hat er bei der Erstellung der Bauten für die Schweiz. Landesausstellung 1914 entfaltet. Die Festhalle, das Restaurant Studerstein und das Hospesgebäude waren sein Werk. Waren es auch nur improvisierte Bauten, sie gaben dennoch viel zu tun und zu zeichnen. Auch im Zentralkomitee mitwirkend gab er sich ganz der grossen Aufgabe hin. — Da kam der Krieg. Hat er auch von unserm Vaterlande noch keine blutigen Opfer gefordert, so verlangt er täglich solche, die dennoch sein direktes Opfer sind; namentlich an den empfindsamen Menschen nagt und zehrt es ohne Unterlass, fremd sehen sie dem grausen unnützen Morden zu. So auch Joos; der Krieg traf den Nimmermüden an seinem Lebensnerv. Wer so geschäftig hat wie Joos und dann plötzlich alles abgebrochen sieht, dessen ganzes Sein wird umgewälzt. Hauptsächlich um nur seine langjährigen Angestellten zu beschäftigen, baute er sich ein schönes Eigenheim, einem jeden Mitgliede seiner von ihm vergötterten Familie ein eigenes Plätzchen erdenkend. Aber auch seinen Freunden war er alles. Die Erinnerung an sein sonniges Gemüt wird uns die vielen Stunden, die wir mit ihm verlebten, stets vor Augen führen.

Als letztes Werk hatte er noch die Freude, seinen Entwurf für ein imposantes Denkmal auf dem Bremgarten-Friedhof für Herrn Dr. Weber, den grossherzigen Beitragsgestifter an die Winkelriedstiftung, genehmigt zu sehen. Dies war seine letzte Freude. Seit langer Zeit schwer leidend, suchte er Erholung im Tessin. Bald nach seiner Rückkehr machte aber eine Nierenentzündung dem arbeitsreichen Leben ein Ende. An einem schönen Maiensontag trugen wir ihn wehen Herzens hinaus; aber seine Werke leben mit uns weiter und zeugen von dem edlen Künstler und gütigen Menschen.

Adolf Tièche.

### Miscellanea.

**Amerikanische Dampflokomotiven grosser Leistung.** Für die Virginian Railway haben neuerdings die Baldwin-Werke eine Triplex-Lokomotive gebaut, die eine noch um etwas grössere Leistung als die vor einiger Zeit hier eingehend beschriebene Maschine der Erie-Bahn aufweist<sup>1)</sup> und dadurch den Rekord als „grösste Lokomotive der Welt“ an sich gezogen hat. Die betreffende Lokomotive zeigt im allgemeinen mit drei, je mit eigenem Triebwerk versehenen vierachsigen Drehgestellen die gleiche Bauart, wie die vorerwähnte, nur ist die hintere Laufachse durch ein zweiaxsiges Drehgestell ersetzt, wodurch der Typ 1-D-D-D-2 entsteht. Maschine und Tender wiegen zusammen nach „Engineering News“ 383 t; davon sind 329,5 t ungefähr gleichmässig auf die zwölf Triebachsen verteilt, von denen somit jede mit rund 27,5 t belastet ist, während auf die vordere Laufachse 16,3 t, auf das hintere Drehgestell 37,2 t entfallen. Der Gesamtradstand zwischen den äussersten Triebachsen beträgt 20,6 m, jener zwischen den äussersten Laufachsen 27,8 m, der Triebraddurchmesser 1420 mm. Der Tender fasst 49 200 l Wasser und 10 900 kg Kohle. Als maximale Zugkraft werden 75 500 kg angegeben.

**Der Masurische Kanal,** der eine für 240 t-Schiffe benutzbare Verbindung zwischen dem Mauersee und der Alle bei Allenburg bilden soll, wird bei 50,4 km Länge, ohne Scheitelhaltung, ein Gefälle von 111 m mit zehn Schleusenanlagen überwinden. Bei den Staustufen werden Kanaldämme erstellt, die das Gelände bis zu 9 m überragen. Zur Verhütung grösserer Ueberschwemmungen bei etwaigen Damm-Undichtheiten sowie um eine eventuelle Entleerung der unterhalb liegenden Strecken zu gestatten, werden nach dem „Zentralblatt der Bauverwaltung“ am obern Ende der höchsten Kanaldämme Sicherungstore in Form von Walzenwehren angeordnet. Ferner ist zur Sicherung gegen einen Wasserdurchbruch vom Mauer-

<sup>1)</sup> Hinsichtlich der von Joos erstellten Bauten sei verwiesen auf unsere Darstellungen in Bd. LI, S. 323; Bd. LIII, S. 249; Bd. LIV, S. 15 u. 31; Bd. LVIII, S. 144; Bd. LXI, S. 128 u. 143; Bd. LXII, S. 33; Bd. LXIV, S. 128 u. a. m.

Red.

<sup>1)</sup> Vergl. Bd. LXV, S. 29 (16. Januar 1915) auch Bd. LXIV, S. 87 (15. Aug. 1914).



EDUARD JOOS  
ARCHITEKT

10. Februar 1869

18. Mai 1917