

Morsier, Frédéric de

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **97/98 (1931)**

Heft 21

PDF erstellt am: **18.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Geschwindigkeitsteigerung im Schiffverkehr. Eine gute Uebersicht über die technischen Massnahmen, dank welcher die stets kostspielige und aus wirtschaftlichen Gründen an eine obere Grenze gebundene Steigerung der Schiffsgeschwindigkeit ermöglicht wird, gibt F. Horn in der „VDI-Zeitschrift“ vom 3. Oktober 1931. Darnach ist im Hinblick auf die Wellenbildung und auf den Wellenwiderstand längs der Schiffswand die einer bestimmten Geschwindigkeit zuzuordnende Schiffslänge als festlegend zu betrachten. Die Form des Schiffsquerschnitts im Wasser und über dem Wasser ist weiterhin ebenfalls vom Gesichtspunkt des Widerstands, aber auch von jenem der Gewichtsverminderung, als besonders wichtige Baugrundlage zu erkennen. Endlich sind die in der Antriebsart erzielbaren Fortschritte wesentlich für eine wirtschaftliche Steigerung der Fahrgeschwindigkeit. Zwei für die Schiffsform und für den Antrieb gleichzeitig brauchbare Kriterien lassen sich auf Grund des Ausdrucks $D^{2/3} \cdot v^3$ bilden, in dem D die Schiffsverdrängung in t und v die Schiffsgeschwindigkeit in Knoten bedeuten. Das eine Kriterium C_1 stellt diesen Ausdruck pro Einheit der Maschinenleistung in PS, das zweite Kriterium C_2 stellt ihn pro Einheit des in kg/PS gemessenen Brennstoffverbrauchs (Öel) dar. Für moderne Dampfer von 30 000 bis 60 000 t Wasserverdrängung mit Maschinenleistungen von 30 000 bis 100 000 PS liegen die Ziffern C_1 bei rund 300, die Ziffern C_2 bei rund 800. Für neuere Motorschiffe von 15 000 bis 40 000 t Wasserverdrängung mit Maschinenleistungen von 6 000 bis 30 000 PS werden Ziffern C_1 von ebenfalls rund 300 und Ziffern C_2 von etwa 1500 ausgewiesen. Der zur Zeit höchsten Fahrgeschwindigkeit von rund 27 Knoten (Schiffe Bremen und Europa) stehen zwei im Bau befindliche Dampfer der Cunard-Linie gegenüber, die für eine Reisegeschwindigkeit von wohl mindestens 32 Knoten bestimmt sind, um die Reise Cherbourg-New York oder umgekehrt in vier Tagen bewältigen zu können, wobei dank der richtig gewählten Schiffslänge von rund 270 m die Widerstandszahl das $1\frac{1}{2}$ -fache des für die 225 m langen, mit 27 Knoten laufenden deutschen Nordlloyd-Schiffe nicht überschreiten würde.

Schweizerhaus der „Cité Universitaire“ in Paris. Am 14. d. M. fand die feierliche Grundsteinlegung für das Schweizerhaus statt, eine Schöpfung der „Union Patriotique Suisse“ und ihres schweiz. Komitee „Pro Patria“. Der Entwurf stammt von Le Corbusier (La Chaux-de-Fonds), und enthält ausser den allgemeinen Räumen 50 Studentenzimmer. Wir entnehmen der ausführlichen Berichterstattung der „N.Z.Z.“ (Nr. 2172 vom 16. d. M.) dass Bundesrat G. Motta eine gedankenreiche Rede gehalten, in der er u. a. betonte, wieviel die Schweiz. Eidgenossenschaft der französischen Kultur verdanke: „Die französische Sprache bildet einen notwendigen Bestandteil ihrer dreifachen Kultur; die moderne Schweiz wäre nicht denkbar ohne ihren französischen Teil, wie sie es ohne ein gewisses Ueberwiegen des germanischen Elementes und den kleinen, aber wertvollen Beitrag der italienischen Kultur nicht wäre.“ — Wir werden anhand von Bildern auf dieses Schweizerhaus zurückkommen.

Chemische Verfestigung des Baugrundes. Wiederum ist in Berlin in einem Falle, der dem in Bd. 93, S. 243 beschriebenen prinzipiell ähnlich ist, durch die Firma Mast das Joosten-Verfahren mit Erfolg angewendet worden. Wie das „Zentralblatt d. B.“ vom 26. Sept. d. J. zeigt, handelte es sich um die Verfestigung von Triebssand, der unter einem Brückenwiderlager in Bewegung zu kommen drohte durch die Absenkung eines Caissons in nur 8 m Abstand vom bestehenden Brückenfundament. Da die Caissonfundamentsohle 13 m unter dem letztgenannten liegt, wurde ein stützmauerförmiger Körper von Dreiecksquerschnitt, 8 m Basisbreite und 13 m Höhe verfestigt, der jeden Sandabfluss unter dem bestehenden Fundament verhindert hat. Für nähere Zahlenangaben verweisen wir auf den auch sonst interessanten Artikel „Gründungen der Neubauten für die Augen- und Frauenklinik der Berliner Universität“ (Pfahl- und Druckluftgründungen).

Der elektrische Fahrleitungs-Omnibus bildet das Thema für die XII. öffentliche Diskussionsversammlung des S. W. V., Freitag den 27. November, 14.30 h auf der Schmidstube in Zürich. Ing. M. Hiertzeler (Baden) wird über die technische Entwicklung und Verwendungsmöglichkeit vom wirtschaftlichen Standpunkt aus sprechen, und Betriebsdirektor A. Schiffer (Essen) über die Einrichtungen und Erfahrungen mit der seit 15 Monaten im Betriebe stehenden Strecke Mettmann-Gruiten (Rheinland)¹⁾, beide mit Lichtbildern. In Anbetracht dessen, dass nun auch in der Schweiz dieses Verkehrsmittel in steigendem Masse den Wettbewerb mit der Strassenbahn aufnimmt, sei auf diese Diskussionsversammlung nachdrücklich aufmerksam gemacht.

Bau einer Versuchslokomotive mit Wälzlager. Wie wir im „Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens“ vom 15. Oktober 1931 lesen, hat die Timken-Wälzlager-Gesellschaft der Amerikanischen Lokomotivgesellschaft den Auftrag für den Bau einer 189 t schweren 2D2-Versuchslokomotive nebst zugehörigem Tender erteilt, wobei für die beiden Fahrzeuge, die der Reihe nach von verschiedenen Bahngesellschaften zu Vergleichsfahrten benutzt werden sollen, ausschliesslich Rollenlager Verwendung finden werden. Diese für eine Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h vorgesehene, mit Heissdampf von 17,6 kg/cm² Druck zu betreibende Versuchslokomotive soll das Minimum an Lagerreibung bei 50 km/h aufweisen und verspricht in mehr als einer Hinsicht Ergebnisse, auf die man gespannt sein darf.

Bahnbau in Persien. Während von der geplanten Nord-Südbahn zur Zeit erst eine 128 km lange, von Deutschen gebaute²⁾ Strecke am kaspischen Meer in Betrieb genommen worden ist, schreiten die Arbeiten vom persischen Golf aus nur langsam vorwärts. Wie wir der „Z. V. D. E.“ vom 12. November d. J. entnehmen, hat nun die persische Regierung die Lieferung von Eisenbahnmateriale an eine schwedische Firma in der Form vergeben, dass die Schweden zu dem in persischer Währung zu zahlenden Kaufpreis persische Produkte, Teppiche, Lebensmittel zu kaufen und zu exportieren veranlasst sind. Persien soll beabsichtigen, für den Bahnbau 67 ausländische Ingenieure und Werkführer anzustellen.

I. Kongress der internat. Vereinigung für Brücken- und Hochbau. Als schweizerische Delegierte an diesem in Paris am 19. Mai beginnenden Kongress wählte der Bundesrat Prof. Dr. A. Rohn, Präsident dieser internationalen Vereinigung, und Ing. O. Ziegler in Basel, Präsident der schweizerischen Fachgruppe dieser Vereinigung.

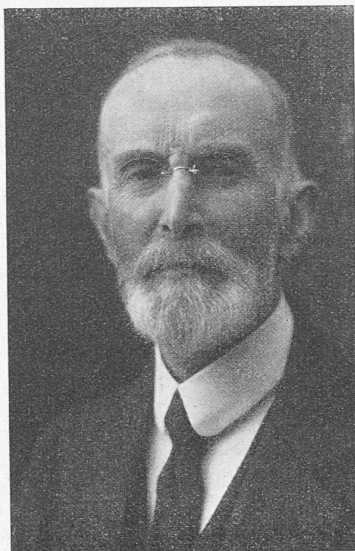
Eidgen. Technische Hochschule. Zum ausserordentlichen Professor für Geologie an der E. T. H. wählte der Bundesrat Dr. Alphonse Jeanneret, von Ponts-de-Martel (Neuchâtel), ausserordentlicher Professor für Paläontologie an der Universität Neuenburg.

NEKROLOGE.

† **Frédéric de Morsier.** Frédéric de Morsier, qui vient de mourir, était né le 25 octobre 1861 à Genève. Après avoir étudié à l'Ecole des Beaux-Arts de Paris, comme élève de Pascal, et obtenu son diplôme en 1890, il revint à Genève, y fut nommé architecte cantonal et présida à de nombreuses constructions et restaurations: construction de l'Institut d'anatomie pathologique, de deux bâtiments scolaires, du bâtiment de l'Industrie à l'Exposition nationale de 1896. Il s'occupa aussi de la restauration du château de Ripaille sur la rive savoyenne du lac. Associé avec M. Ch. Weibel, Frédéric de Morsier obtint le deuxième prix au concours pour le Musée d'art et d'histoire à Genève et le premier prix au concours pour l'Ecole des Beaux-Arts, dont il construisit l'édifice, ainsi que l'Ecole primaire et la Maison de paroisse des Eaux-Vives. On lui doit encore plusieurs grands hôtels à St-Cergue, au lac de Joux, à Château-d'Oex, Chamonix, Aix-les-Bains, etc.

¹⁾ Vergl. „S. B. Z.“ Band 96, Seite 356 (27. Dezember 1930), mit Bildern.

²⁾ Vergl. die interessante Beschreibung im „Bauingenieur“ vom 23. Okt. d. J.



FRÉDÉRIC DE MORSIER

ARCHITECTE

25 octobre 1861

3 novembre 1931

Vers 1910, Frédéric de Morsier s'adonna principalement à l'assainissement et à la transformation du centre de Genève. Il fut, sauf erreur, un des fondateurs de la Société pour l'amélioration du logement, et c'est grâce à ses efforts persévérants que des immeubles neufs s'élèvent aujourd'hui sur l'emplacement des taudis de la rue de la Rôtisserie et de la rue de la Traversière. Il construisit encore, avec M. Ch. Weibel, les deux immeubles du Terraillet que vient d'acquérir la Caisse d'épargne du canton de Genève, et le mas de quelque 2000 m² compris entre les rues de la Rôtisserie et Calvin, la rue de la Pélisserie et la place des Trois-Perdrix. Frédéric de Morsier avait encore en tête une foule de projets: en particulier celui d'une percée pour relier la place des Trois-Perdrix à la Corratierie, projet qui fit couler beaucoup d'encre et agita fortement les esprits. Les événements ne lui permirent pas de réaliser toutes ses conceptions pour lesquelles il luttait avec une rare ténacité. C'était au demeurant l'homme le plus affable et le plus courtois, doué d'un charmant talent d'aquarelliste. Il préparait une exposition de ses œuvres quand la mort l'a brusquement terrassé.

LITERATUR.

Eingegangene Werke; Besprechung vorbehalten.

Festschrift zur Feier des 100 jährigen Bestehens der Braunschweigischen höheren Landesbauschule Holzminden, August 1931. Herausgegeben von Oberstudiendirektor Prof. Dr. Ing. Paul Klopfer. Holzminden 1931, Verlag von Hüpke & Sohn.

Vorläufige Anweisung für Abdichtung von Ingenieurbauwerken. (AIB). Veröffentlichung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Mit vielen Abbildungen und Tafeln. Berlin 1931, Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis kart. M. 3,60.

Wärmespannungen in Gleichdruckwärmespeichern. Von Dr. Ing. Eduard Mayer. Mit 31 Abb. Berlin 1931. VDI-Verlag. Preis geh. 5 M.

Bildwort-Englisch. Technische Sprachhefte, herausgegeben vom Verein Deutscher Ingenieure. Heft 1 Power. Mit 27 Abb. Berlin 1931, VDI-Verlag. Preis geh. M. 1,50.

Die Betriebsuntersuchung. Wege und Formen. Von Dr. Ing. Otto Bredt. Mit 4 Abb. und 5 Zahlentafeln. Berlin 1931, VDI-Verlag. Preis geh. 12 M.

Die Industrialisierung im Eisenbetonbau. Von Dr. Ing. Fritz Becker. Berlin 1931, im Selbstverlag des Verfassers. Auslieferung: VDI-Buchhandlung, Berlin NW 7. Preis geh. 6 M.

Bericht über die XV. Schweizer Mustermesse in Basel vom 11. bis 21. April 1931. Basel 1931.

Die Schweizerische Landesbibliothek in Bern. Festschrift zur Einweihung am 31. Oktober 1931. Bern 1931.

Für den vorstehenden Text-Teil verantwortlich die REDAKTION: CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL, Dianastrasse 5, Zürich.

MITTEILUNGEN DER VEREINE.

S. I. A. Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

II. Vereinssitzung, 28. Oktober 1931.

Der Präsident, Dir. F. Escher, eröffnet die Sitzung um 20.20 h und begrüsst den Referenten dieses Abends, Dipl. Ing. J. Guanter, Zürich, worauf der geschäftliche Teil erledigt wird:

1. Das Protokoll der Sitzung vom 14. Oktober 1931 wird genehmigt. Darauf bezugnehmend, drückt Arch. A. Hässig den Wunsch aus, es möchte wie früher die Präsenzzahl der Versammlungen je-weilen im Protokoll vermerkt werden. Der Aktuar nimmt von dieser Anregung Kenntnis.

2. Statutenänderung. Der Vorstand schlägt der Versammlung vor, § 9 der Statuten wie folgt abzuändern: „Eine Vereinsversammlung ist beschlussfähig, wenn mindestens 80 Mitglieder anwesend sind“ (statt wie bisher „ein Fünftel“). Der Präsident begründet diesen Antrag damit, dass das fortgesetzte Anwachsen des Vereins es heute erschwert, den statutenmässigen „Fünftel“ für eine Hauptversammlung zusammenzubringen. Infolgedessen wird eine zweite Sitzung erforderlich, was die Geschäftsabwicklung hemmt.

In der Diskussion beantragte Arch. Hässig, dass jede Vereinsversammlung ohne Begrenzung beschlussfähig sein solle, wogegen Ing. Ch. Chopard es beim alten belassen will. In der Eventual-Abstimmung erhält der Antrag Hässig 26 Stimmen, der Antrag Chopard 1 Stimme. Im definitiven Wahlgang zwischen Antrag Hässig und Antrag des Vorstandes erhält der erste 27, der zweite 31 Stimmen. Damit ist der Antrag des Vorstandes angenommen.

3. Wahlen. Als Stimmenzähler amten die Arch. H. Peter und M. E. Häfeli, sowie Ing. R. Henzi. — Aus dem Vorstand tritt ein lang-jähriges Mitglied, Prof. Dr. F. Bäschlin zurück; der Präsident dankt

ihm für die geleisteten Dienste im Namen des Vorstandes, der ihn nur sehr ungern scheiden sieht. An seine Stelle schlägt er Prof. Dr. L. Karner vor. Weitere Vorschläge werden keine gemacht. — In Bestätigungswahl kommen folgende Mitglieder des Vorstandes: auf ein Jahr die H. H. Dir. F. Escher als Präsident, Ing. C. Jegher und Arch. M. Häfeli, sen.; auf zwei Jahre (volle Amtsdauer) Ing. F. Fritzsche und die Arch. A. Gradmann, M. Kopp, H. Näf. Um das durch den Rücktritt einiger Vorstandsmitglieder vor drei Jahren gestörte Gleichgewicht im Erneuerungs-Turnus wieder herzustellen, sollen die erstgenannten Mitglieder nur auf eine halbe Amtsdauer gewählt werden. Die geheime Abstimmung ergibt die einstimmige Bestätigung der bisherigen Vorstandsmitglieder mit je 57 Stimmen; Prof. Dr. Karner erhält 54 Stimmen.

4. Vereinsrechnung und Budget. Der Quästor, Ing. C. Jegher, erstattet Bericht über die Vereinsrechnung mit Fr. 5959,20 Einnahmen, Fr. 5520,35 Ausgaben und Fr. 45248,30 Vereinsvermögen, die nach der Verlesung des Berichtes der Rechnungsrevisoren genehmigt wird. Das nämliche ist mit dem Budget pro 1931/32 der Fall, das mit 5450 Fr. balanciert, bei unveränderten Jahresbeiträgen von 10 Fr., bzw. 3 Fr. für die jungen Mitglieder. — Für den zurücktretenden Rechnungsrevisor Arch. E. Streiff wird Ing. R. Henzi gewählt.

5. Antrag des Vorstandes betr. Separatfonds „V. A. Z. I. A.“: „Es soll der Saldo dieses Separatkonto im Betrage von Fr. 250,50 dem Pensionsfonds der Angestellten des S. I. A. überwiesen werden.“ Der Antrag wird einstimmig angenommen.

6. Mutationen. Die HH. Arch. Ernst F. Burckhardt, W. Fierz und G. Huber-Stoppány, alle in Zürich, El.-Ing. Max Dick und Masch.-Ing. F. Schmuziger, Direktor bei Landis & Gyr in Zug, sind in den S. I. A. aufgenommen worden; der Präsident heisst die Kollegen im Namen des Zürcher Vereins willkommen. Ebenso begrüsst er Ing. René Comte, Direktor d. B. A. G. Turgi, sowie Ing. H. Jul. Ott in Meilen, die aus andern Sektionen des S. I. A. in den Z. I. A. über-treten. — Hingegen verlassen den Z. I. A. durch Uebertritt in die Sektion Basel die HH. Arch. Fritz Lodewig und Chr. Bänziger.

7. Die allgemeine Umfrage wird nicht benützt.

Damit ist der geschäftliche Teil erledigt; der Präsident erteilt Herrn Ing. J. Guanter das Wort zu seinem Vortrag über „Neuzeitliche Anwendungen künstlichen Lichtes“.

Der sehr klar und leichtverständlich gehaltene Vortrag behandelte einfache Beleuchtungsprobleme, wie sie sich dem Architekten fast täglich stellen. Nach einer kurzen Einführung und Klar-teilung der in der Beleuchtungstechnik vorkommenden Begriffe, wie Beleuchtungsstärke, Schattigkeit, örtliche und zeitliche Gleich-mässigkeit, Blendung und Lichtfarbe, sowie nach einer Erwähnung der verwendeten Masseinheiten veranschaulichte der Redner das Gesagte an einer Reihe schematisierter Lichtbilder; der zweite Teil des Vortrages brachte im Lichtbilde Anwendungen der Theorie auf den verschiedensten Gebieten, wie namentlich jede Art von Innen-beleuchtung, von der einfachen Mietwohnung bis zu öffentlichen Gebäuden, namentlich von Banken und modernen Grossdampfern. Dann folgten sprechende Beispiele von Fassadenbeleuchtungen und zuletzt noch das Gebiet der Lichtreklame.

Der Redner verstand es, in kurzen Worten auf die Vorzüge und oft auch die Nachteile eines jeden Systems, wie auch auf technische Schwierigkeiten bei der Projektierung, wie sie den vor-handenen Raumverhältnissen entsprechend oft auftreten, hinzuweisen, wofür ihm die dankbaren Zuhörer reichen Beifall zollten.

Da die Diskussion nicht benützt wird, schliesst der Präsident die Sitzung mit der Mitteilung, dass am Samstag den 7. November eine Besichtigung des Lichttechnischen Laboratoriums der Bronze-warenfabrik Turgi A.-G. stattfinden wird. — Zum Schluss seien Interessenten noch auf die „Leitsätze der Deutschen Beleuchtungs-technischen Gesellschaft E. V. für die Beleuchtung mit künstlichem Lichte“ hingewiesen, die bei der Osram A.-G. bezogen werden können.

Der Aktuar: Max Meyer.

SITZUNGS- UND VORTRAGS-KALENDER.

Zur Aufnahme in diese Aufstellung müssen die Vorträge (sowie auch nachträgliche Änderungen) bis spätestens jeweils Mittwoch 12 Uhr der Redaktion mitgeteilt sein.

25. Nov.: B. I. A. Basel. „Brauner Mutz“, 20.15 h. Dr. Ing. E. Jaquet von E. W. C., Zürich: „Die Kaplan-Turbine“ (Lichtbilder).

25. Nov. Z. I. A. Zürich, Schmiedstube, 20.15 h. Vortrag von Ing. A. Sonderegger, Dir. bei E. W. C.: „Neuere Methoden der Gas- und Elektroschweissung im Stahl-, Maschinen- und Gefässe-Bau (Lichtbilder und Film).“

27. Nov.: Kolloquium für Flugwesen an der E. T. H., Hauptgebäude, Hörsaal 4b, 20.15 h. Dipl. Ing. von Tavel (Bern): „Das Autogiro-Flugzeug“.

27. Nov. S. W. V. Diskussionsversammlung in Zürich, Schmiedstube, 14.30 h. Thema: „Der elektrische Fahrleitungsomnibus“ (Ein-leitende Vorträge siehe unter „Mitteilungen“ auf S. 273).