

# Morf, Walter

Objektyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **93/94 (1929)**

Heft 15

PDF erstellt am: **21.07.2024**

## **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.

## NEKROLOGE.

† **Walter Morf.** Mitten aus grossen Aufgaben heraus ist Ingenieur Walter Morf im besten Alter von 53 Jahren nach schwerer Krankheit dahingegangen, ein hervorragender Schweizer Bauingenieur, ein seltener Mann. Wer die Freude hatte, ihn zu kennen, mit oder unter ihm zu arbeiten, wird von seiner klaren, geraden und lebenswürdigen Art einen unauslöschlichen Eindruck behalten. Männer wie Ingenieur Morf sind es, die der kleinen Schweiz und ihren Ingenieuren im nahen und fernen Ausland jenes Ansehen und Vertrauen schaffen, auf das wir Schweizer stolz sein können.

Folgen wir kurz Ing. Morf auf seine Arbeitsgebiete im In- und Ausland: Wir sehen den jungen Winterthurer, der nach Absolvierung der Kantonschule seiner Vaterstadt im Herbst 1894 die Ingenieur-Abteilung der E. T. H. bezog, nach Beendigung seiner Studien zunächst als Bauführer in den Jahren 1897 bis 1898 in der flachgewellten Landschaft von Oesterreichisch-Polen seine erste Bahn bauen. Als Ingenieur der österreichischen Bauunternehmung Redlich & Berger arbeitet er dann am Bau der Wiener Untergrundbahn, wo er schwierige Aufgaben des städtischen Ingenieurbaues zu lösen hat. Nachher werden ihm auf dem Brückenbaubureau genannter Firma grössere Brücken- und Fundationspläne zur Bearbeitung übertragen, bis er (1902 bis 1909) als Ingenieur und Vertreter des bauleitenden Oberingenieurs am Bau des grossen Tauern-tunnels der österreichischen Tauernbahn ein weiteres Wirkungsfeld erhält. 1909 in die Schweiz zurückgekehrt, führt Ingenieur Morf für die Unternehmung den Bau des Rosenbergtunnels und der Stationserweiterung von St. Fiden bei St. Gallen durch. 1912 und 1913 leitet er als Bauleiter der Unternehmung die Arbeiten der Südseite im Hauenstein-Basis-Tunnel Olten-Tecknau. In dafür günstigem Gestein ist es ihm dort gelungen, auf Grund bester Organisation und Sorge für seine Angestellten und Arbeiter, Rekordleistungen im Tunnelbau zu erzielen.

Im Sommer 1923 übernahm Walter Morf, als Oberingenieur für Tunnelbau, im Auftrag der Gesellschaft für den Bau von Eisenbahnen in der Türkei und der Bauunternehmung Ph. Holzmann & Cie. (Frankfurt) die Leitung der seit 1910 in Angriff genommenen Amanus-Gebirgstrecke der Bagdadbahn, und zwar von km 472 bis km 521 der Bauabteilung Adana. Die zum Teil seit Baubeginn auf dieser Strecke tätigen jüngeren schweizerischen Kollegen sahen sich in ihrer Erwartung, eine umsichtige und mit allen nötigen Kompetenzen ausgestattete Oberbauleitung zu erhalten, nicht getäuscht. Die Erfüllung der Walter Morf übertragenen umfangreichen und schwierigen Mission in der Zeit von 1913 bis 1918 gereichte wohl auch ihm selbst zu grösster Befriedigung während seiner ganzen Laufbahn. Dank seiner Auffassungsgabe, der reichen Erfahrung und Anpassungsfähigkeit lebte er sich rasch in die für ihn neuartigen Verhältnisse ein und schuf eine einheitliche, straffe und grosszügige technische und administrative Organisation. Die bei seinem Eingreifen bereits im Betriebe befindliche Dienstbahn baute er weitsichtig aus, sodass sie während des Krieges nicht nur für Bauzwecke, sondern auch für umfangreiche militärische Transporte genügte. Zu den durch die örtlichen Verhältnisse bedingten Schwierigkeiten der Beschaffung des Inventars und Personals und der Bauausführung selbst gesellte sich nach Ausbruch des Weltkrieges die Notwendigkeit, für die Verpflegung und zum Teil Bekleidung der nach Zehntausenden zählenden, einheimischen und europäischen Arbeiter und Beamten und deren Familien, der türkischen Arbeiterbataillone und der Kriegsgefangenen zu sorgen und die ständig grassierenden Seuchen zu bekämpfen.<sup>1)</sup> Alle diese Leute schätzten

in Walter Morf dankbaren Sinnes das fürsorgende Haupt der grossen Baufamilie in der Einöde. — Trotz seiner vielseitigen und strapaziösen dienstlichen Inanspruchnahme, trotz eines schmerzvollen Fussleidens, das er stillschweigend trug, pflegte er mit seiner gewinnenden Fröhlichkeit, die sein ganzes Wesen charakterisierte, gerne die Geselligkeit mit seinen Mitarbeitern. Diese froh und heiter zu sehen war ihm ein Herzensbedürfnis. Als Ingenieur war er ein meisterlicher Pionier schweizerischer Baukunst und als Charakter ein würdiger Vertreter schweizerischer Wesensart im Ausland.

Das Kriegsende und die Beendigung seiner Aufgabe führen Morf wieder in die Schweiz zurück. Wir sehen ihn drei Jahre als Steuerkommissär der Abteilung für Baugewerbe und Holzindustrie auf dem Steueramt des Kantons Zürich wirken und die Grundsätze für Ertrags- und Vermögensbewertung von industriellen Betrieben aufstellen und kontrollieren. Unterdessen ruft eine neue technische Aufgabe: Als Direktor der Baufirma Hatt-Haller und technischer Direktionsdelegierter (Bauunternehmung Staumauer Wäggitäl) Hatt-Haller & Züblin & Cie., hat er die Ausführung der grossen *Staumauer des Wäggitälwerkes* im Schräh geleitet. Das bei seinem Antritt technisch und finanziell belastete Unternehmen hat er in zäher Arbeit, mit grosser Organisationsgabe und umfassender Sorgfalt zu vollem technischem und bestmöglichem finanziellem Erfolg geführt. Ein Jahr vor der vertraglichen Zeit stand das stolze Bauwerk fertig da, trotz unvorhergesehenen Erschwernissen im Fundamentaushub und grösster Anforderung an die Leistungsfähigkeit des ganzen Betriebes. Hier, im Verkehr mit einer mustergültigen Bauleitung, der sich zum Ideal eines schweizerischen Baubetriebes unter gegenseitiger Wahrung aller berechtigten Interessen von Bauunternehmung und Bauherrschaft ge-

staltete, hat sich Ingenieur Morfs sympathisches, verbindliches Wesen, seine klare, grosszügige Art bestens bewährt. Wie freute es ihn, seine reiche Erfahrung, seine beste Kraft dem engern Vaterland zugute kommen zu lassen. Schon warfen seine spätern Leiden ihre Schatten voraus. Aber es ist, wie wenn diese Schatten das Helle seines Wesens noch vertieften.

Nach Abschluss des Wäggitälwerkes sehen wir Morf in freierer Tätigkeit als beratenden Ingenieur der Stadt Zürich, wo er den Umbau der Kehrlichtverbrennungsanstalt leitete, der Sihltalbahn, des Schweiz. Baumeisterverbandes, wo er sich der Unfallsachen anzunehmen hatte. Als gerichtlicher und schiedsgerichtlicher Experte grosser technischer Prozesse erwirbt er sich durch seine Klarheit, unbedingte Rechtllichkeit und konzentrierte Fassung seiner Gutachten die uneingeschränkte Hochachtung der Richter und Parteien. Der Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein hat ihn noch vor kurzem mit der Leitung der Studienkommission für den Umbau des Bahnhofs Zürich betraut, ein Amt, für das er mit seinem klaren und verbindlichen Wesen wie geschaffen war. Grosse in- und ausländische Unternehmungen haben ihm ehrenvolle, interessante Aufgaben übertragen wollen. Sein Leiden nahm zu. Auf der Höhe des Lebens, hinter sich alle Mühen des Aufstieges, vor sich grosse Aufgaben, musste er gehen, nach monatelangem qualvollem Leiden, eine tapfere Lebensgefährtin und einen Sohn zurücklassend.

Wir bewundern in Walter Morf den Organisator und Ingenieur. Wie selten jemand konnte er seine Mitarbeiter zu bester freudiger Leistung heranziehen. Jede andere Meinung von hoch und niedrig würdigte er als Beitrag zur Abklärung der in Frage stehenden Probleme. Den tiefsten, herzerfreuenden Eindruck gemacht hat uns aber, wie wir an ihm erleben durften, dass einer ein führender Ingenieur voll scharfen Verstandes und mächtiger Tatkraft sein kann; dass einer mit seinen Leuten noch nicht gebrochene Weltrekorde der Arbeitsleistung aufstellen kann, und doch nicht schroff, rücksichtslos und egoistisch sein muss, sondern der bescheidene,



WALTER MORF  
INGENIEUR

2. Nov. 1875

30. August 1929

<sup>1)</sup> Wir verweisen auf Morfs interessante Ausführungen „Der Bau der Bagdadbahn im Lichte der Kriegswirtschaft“ in Bd. 73, S. 81\*, 107, 137, 147 (1919). Red.

freundliche, hilfsbereite und frohe Mann sein kann, als den wir ihn kannten. In seltener Weise hat er den hervorragenden Ingenieur und den guten Menschen in sich vereinigt. Das wiegt noch mehr als alle technischen Erfolge. W. V.

## MITTEILUNGEN.

**Eidgen. Technische Hochschule.** Am *Eröffnungsakt* des Studienjahres 1929/30, Montag 14. Oktober, vormittags 10.30 h im Auditorium Maximum, wird der Rektor Prof. Dr. P. Niggli sprechen über „Mineralogie und Technik“. Wir möchten nicht verfehlen, unsere Kollegen auf diesen zweifellos bedeutenden Vortrag aufmerksam zu machen; alle „Ehemaligen“ haben ohne weiteres Zutritt.

**Ehrung.** Die „Technische Fakultät“ der Universität Riga hat dem Direktor der Eidg. Materialprüfungsanstalt Prof. Dr. h. c. M. Roš den Grad eines Dr.-Ing. ehrenhalber verliehen. Diese „Technische Fakultät“ ist identisch mit dem frühern „Polytechnikum“ in Riga, das von altersher mit der E. T. H. in Beziehungen stand — es sei bloss an den von dort nach Zürich berufenen Prof. Wilh. Ritter erinnert —, und das auch heute noch den Hauptbestandteil der Universität Riga bildet, mit der es organisatorisch vereinigt worden ist.

**Zur Finanzierung von „Architektur-Werken“.** Mit Bezug auf die Mahnung auf Seite 176 letzter Nummer teilen wir mit, dass auch der „B. S. A.“ anlässlich seiner Jahresversammlung vom 29. Sept. d. J. sich mit dieser Frage befasst hat. Wir entnehmen darüber dem Berner „Bund“ folgendes: „Wie der Vorsitzende ausführte, war schon verschiedentlich davon die Rede, dass die Herausgabe von sog. Monographien, die gewisse Verleger gratis den Architekten anbieten, mit den Grundsätzen des Bundes nicht vereinbar sei. Diese Publikationen gehen immer auf Kosten inserierender Unternehmer. Da heute verschiedene Verleger den Architekten neuerdings solche Anerbieten machen, beschloss die Versammlung einstimmig, ihren Mitgliedern die Herausgabe von Gratismonographien zu verbieten.“ — Damit hätte also auch der B. S. A., wie schon früher der S. I. A. und der Z. I. A., derartige Propaganda-Literatur ausdrücklich verpönt, was hier festgestellt sei.

**Basler Rheinhafenverkehr.** Das Schiffsamt Basel gibt den Güterumschlag im September 1929 wie folgt bekannt:

Schiffahrtsperiode	1929			1928		
	Bergfahrt	Talfahrt	Total	Bergfahrt	Talfahrt	Total
	t	t	t	t	t	t
September . .	65 969	7 047	73 016	46 045	7 625	53 670
Davon Rhein	—	783	783	—	254	254
Kanal	65 969	6 264	72 233	46 045	7 371	53 416
Januar bis Sept.	447 392	40 768	488 160	288 409	22 466	310 875
Davon Rhein	429	6 883	7 312	17 096	5 686	22 782
Kanal	446 963	33 885	480 848	271 313	16 780	288 093

**Ein psychotechnischer Einführungskurs,** für Interessenten aus der Praxis, insbesondere Betriebsleute, wird vom 14. bis 19. Okt. 1929 vom Psychotechnischen Institut in Zürich veranstaltet. Anmeldungen und Anfragen sind zu richten an das Sekretariat des Instituts, Hirschengraben 22, Zürich (Tel. Ho. 4200).

**Von der Reklameschau Berlin 1929** berichtet Arch. Johannes Bartschat (Berlin) in der „Deutsche Bauzeitung“ Nr. 75 vom 18. Sept. 1929. Er bringt eine interessante Auswahl einzelner Pavillons und Hallen-Einbauten.

## WETTBEWERBE.

**Spital des Bezirks Courtelary in St. Imier** (Bd. 93, S. 291). Das Preisgericht hat folgende Entwürfe prämiert:

1. Rang (2500 Fr.): Salvisberg & Brechbühl, Architekten, Bern.
2. Rang (2100 Fr.): Fr. v. Niederhäusern, Architekt, Olten.
3. Rang (1800 Fr.): Dubach & Gloor, Architekten, Bern.
4. Rang (1600 Fr.): Häberli & Enz, Architekten, Bern.

Ankauf (700 Fr.): { W. Bürgi, Architekt, Bern.

Ankauf (600 Fr.): Saager & Frey, Architekten, Biel.

Sämtliche Entwürfe sind bis 16. Oktober im Gebäude der Ecole d'Horlogerie ausgestellt, wo sie täglich je von 10 bis 12 und 14 bis 21 h besichtigt werden können.

## KORRESPONDENZ.

### Zusammenarbeit von Architekt und Ingenieur.

Die Entwicklung des Hochbauwesens nötigt den Architekten immer mehr zur Inanspruchnahme des konstruierenden Ingenieurs als Mitarbeiter, dem meistens auch der verantwortungsvollste Teil der Arbeit zufällt. Dieser Umstand drängt zu einer Neuregelung der geschäftlichen Beziehungen zwischen Ingenieur und Architekt, im Sinne einer besseren Anpassung an die veränderten Verhältnisse. Als eindringliches Beispiel für die Notwendigkeit solcher kollegialer Verständigung auf dem Boden unserer Vereinsnormen geben wir hier wunschgemäss (unter Weglassung aller Namen) Kenntnis von einem, von 13 der bedeutendsten Eisenbeton-Ingenieurfirmen kürzlich an eine Architektenfirma gerichteten Schreiben. Diese Abwehr der Eisenbeton-Ingenieure gegen eine unbillige Zumutung erscheint umso verständlicher, wenn man erfährt, dass an dem in Frage kommenden Bau allein auf die Eisenbetonarbeiten schätzungsweise 800 000 Fr. entfallen. Das erwähnte Schreiben lautet:

Herren X, Architekten S. I. A.

„Die nachstehend unterzeichneten Eisenbeton-Ingenieurfirmen, Mitglieder des S. I. A., haben Ihnen in Angelegenheit der öffentlichen Ausschreibung der Rohbauarbeiten zum *Ausstellungs-, Fabrik- und Lagergebäude der Firma Y.*, folgendes mitzuteilen:

1. Das von Ihnen aufgestellte Eingabeformular, das in gedrängter Fassung die Abgabe von sechs Pauschalofferten für die Hauptarbeitsgattungen vorsieht, widerspricht sowohl den Normalien des S. I. A. für die Uebernahme und Ausführung von Bauarbeiten, als auch den bei solchen Submissionen üblichen Gepflogenheiten.

2. Die für die gründliche Bearbeitung dieses Vorprojektes zur Verfügung stehende Zeit von kaum 10 Tagen steht in keinem Verhältnis zur Grösse und Bedeutung des Bauobjektes. Ueberdies stellt die für die Bauherrschaft kostenlose und unverbindliche Ausarbeitung eines solchen Projektes als Pauschalofferte eine Zumutung an den Ingenieur dar, die wir unbedingt ablehnen.

3. Aus vorerwähnten Gründen beschliessen die unterzeichneten Ingenieur-Firmen, sich an dieser Submission in der vorliegenden Form nicht zu beteiligen.

4. Eine Abschrift dieses Schreibens geht an den „Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Verein“ zur Kenntnisnahme und an die Bauherrschaft.“ —

Als Folge dieses Kollektivschrittes ist dann, unter Mitwirkung des Schweiz. Baumeisterverbandes, die Angelegenheit wenigstens einigermaßen eingerechnet worden, was natürlich von der Notwendigkeit einer grundsätzlichen Regelung der gegenseitigen Beziehungen nicht entbindet. Red.

\*

Unter Hinweis auf die Mitteilung auf Seite 120 (Nr. 10 vom 7. September 1929) erhalten wir folgende Zuschrift über

### Prüfung elektrisch geschweisster Schweissnähte.

Die fortlaufende Kontrolle von elektrisch oder autogen geschweissten Nähten an eisernen Behältern, Dampfkesseln, Rohrleitungen usw., wie sie heute von den meisten Firmen durchgeführt wird, ist naturgemäss zeitraubend und auch ungenügend, da die Kontrolleure die eigentliche Arbeit fortlaufend beaufsichtigen müssen. Es wäre daher sehr erwünscht, ein handliches Instrument zu besitzen, mit dem die Prüfung der fertigen Nähte rasch und zuverlässig vorgenommen werden könnte, wie dies nun von deutscher Seite in nahe Aussicht gestellt wird.

Da der Schreibende sich anfangs Januar 1928 mit einem solchen Prüfapparat befasste und auch ein bezügl. eidg. Patent nachsuchte, bei dem das Prüfverfahren gleichfalls auf dem elektromagnetischen Prinzip beruhte, ist er in der Lage, darauf hinzuweisen, dass die Lösung dieses Problems nicht gerade leicht ist. Der Apparat sollte einerseits empfindlich genug sein, um Abweichungen in der Durchlässigkeit der magnetischen Linien bis auf etwa 2% Genauigkeit anzuzeigen. Andererseits müsste er ziemlich robust gebaut sein, um Erschütterungen und Stösse, wie sie in Kesselschmieden häufig vorkommen, schadlos auszuhalten. Der Gütefaktor der Schweissnaht sollte direkt in % der Festigkeit des vollen Bleches abgelesen werden können, um weitere Umrechnungen zu vermeiden. Dies bedingt, dass das Instrument auf dem Differenzialsystem aufgebaut sein muss. Es sind somit zwei Spulen erforderlich, von denen die eine den Flux im vollen Blech und die andere den Flux in der Schweissnaht für die gleiche Länge und Breite des Blechstreifens misst, wobei somit auf der Skala des Instrumentes nur die Differenz angezeigt würde. Eine derartige Aufbauweise des