

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 99/100 (1932)  
**Heft:** 2

**Nachruf:** Pasquier, Louis Du

### **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:** 30.01.2025

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

## NEKROLOGE.

† **Louis Du Pasquier, Ingénieur.** Né le 1<sup>er</sup> avril 1851 à Colombier, Louis Du Pasquier fit ses classes à Neuchâtel et ses études d'ingénieur à l'École Polytechnique Fédérale, à Zurich. Il en sortit en 1872 avec le diplôme d'ingénieur-mécanicien et fut membre de la G.E.P. depuis près de soixante ans. Après deux stages, de deux ans chacun, à l'étranger, l'un à Mulhouse, l'autre à Bradford (Yorkshire) il rentra au pays en 1876, y devint officier d'artillerie et passa quatre années à Genève (Fonderie Lullin).

En 1881, Du Pasquier vint se fixer à Grandchamp, près de Chillon. Tout d'abord directeur, puis (1884) propriétaire de l'ancienne usine à plâtre de Grandchamp (Monnerat) où, dès avant la construction des chemins de fer, se cuisait aussi de bonne chaux, Du Pasquier se mit bientôt à fabriquer du ciment et développa si bien son entreprise, que la Société Ls. Du Pasquier & Cie., qu'il avait fondée (1888) et qui devint la Société des Usines de Grandchamp et de Roche (1896), construisit à Roche (Vaud) une grande usine à ciment, qui s'est agrandie deux fois dès lors (1914 et 1930) et a passé dernièrement aux mains de la Société des Chaux et Ciments de la Suisse romande, à Lausanne. L'ancienne plâtrerie de Grandchamp, ainsi que ses fours à chaux et à ciment, furent expropriés en 1927 par l'Etat de Vaud et démolis pour faire place à une importante correction de la route cantonale.

Ayant une expérience de près d'un demi-siècle dans la fabrication du ciment, Louis Du Pasquier jouissait d'une grande considération parmi ses collègues; il avait pris une part active à l'élaboration des premières normes suisses pour la fabrication et la vente des liants. Il ne fut pas seulement un ingénieur laborieux et cultivé, hautement estimé, et un chef bienfaisant, Louis Du Pasquier fut un homme de bien dans la pleine acception du terme. Son aménité et sa distinction parfaites laissent à tous ceux qui l'ont approché un souvenir aimé et un bel exemple à suivre. Es.

## WETTBEWERBE.

**Reformierte Kirche in Gerliswil-Emmenbrücke, bei Luzern.** In diesem unter elf eingeladenen Architekten veranstalteten engern Wettbewerb für eine reformierte Kirche mit Pfarrhaus sind acht Entwürfe eingelaufen, und vom Preisgericht (Arch. Ad. Bräm und O. Pflighard in Zürich, Hans Müller in Luzern) am 18. Dez. 1931 wie folgt prämiert worden:

- I. Preis (1000 Fr.): Entwurf von Arch. Alb. Zeyer, Luzern.
- II. Preis (700 Fr.): Entwurf von Arch. Armin Meili, Luzern.
- III. Preis (300 Fr.): Entwurf von Arch. Karl Griot, Luzern.

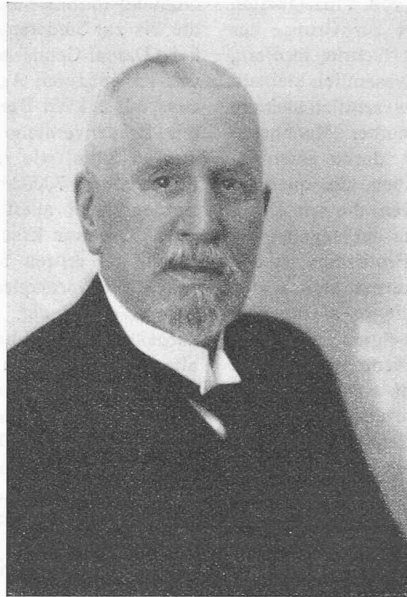
Ausserdem sind alle programmgemäss eingereichten Entwürfe mit je 300 Fr. honoriert worden.

## LITERATUR.

**Die Förderung von Massengütern.** Von Dipl. Ing. Georg v. Hanffstengel, a. o. Professor an der Technischen Hochschule zu Berlin. Zweiter Band, 2. Teil. Krane und zusammengesetzte Förderanlagen. Dritte, vollständig umgearbeitete Auflage mit 431 Textabbildungen. Berlin 1929, Verlag von Julius Springer. Preis geb. 24 M.

In diesem Werke bringt der Verfasser wieder die Merkmale zum Ausdruck, die alle seine Veröffentlichungen kennzeichnen, nämlich übersichtliche Gliederung des umfangreichen und vielseitigen Stoffes, leicht verständliche Behandlung der wesentlichen Eigentümlichkeiten der verschiedenen Konstruktionen und Anlagen, möglichst abgerundete Erläuterungen und — soweit im beschränkten

Umfange hierzu die Möglichkeit geboten ist — Vollständigkeit in der Beschreibung der Bauarten. Das Werk ist deshalb besonders für Studierende zu empfehlen wie auch für Ingenieure, die dem engeren Fachgebiet der Transportanlagen fernstehen und sich ohne zu grossen Zeitaufwand und unter Vermeidung von Zersplitterung in die ausserordentlich weitverzweigte Materie einarbeiten wollen. Eine glückliche Wahl hat der Verfasser auch durch Heranziehung



LOUIS DU PASQUIER  
INGÉNIEUR

1<sup>er</sup> avril 1851

3 déc. 1931

massgebender Spezialisten für die Bearbeitung der einzelnen Abschnitte des Werkes getroffen, indem Obergeringieur A. Meves, Duisburg, Direktor H. Schmarje der J. Pohlig A.-G., Köln-Zollstock, und Dr. Ing. W. Franke, Technische Hochschule Dresden die Teile betreffend Krane, Winden und Greifer, beziehungsweise Kabelkrane und zusammengesetzte Förderanlagen besonders behandelten. Neben der allgemeinen Behandlung von Förderanlagen auch besondere Bauarten und die massgebenden Gesichtspunkte für die Wahl geeigneter Konstruktionen und Anlagen erörtert zu finden, wird mancher Leser als einen beachtenswerten Fortschritt in der einschlägigen Fachliteratur schätzen. Zu bedauern, aber bei der Reichhaltigkeit der Materie begreiflich, ist es, dass den verschiedenen motorischen Antriebsarten nicht eine eingehende Behandlung gewidmet werden konnte. Dampf-, Druckluft-, Explosions- und Dieselmotoren, elektrische Triebkraft verschiedener Stromarten haben ja heute sowohl was die Förderanlagen selber betrifft, wie auch hinsichtlich der Durchbildung der Antriebsmotoren eine Entwicklung gezeitigt, in der die gegenseitige Beeinflussung von Arbeitsmaschine und Triebkraft zu beachtenswerten Neuerungen

geführt hat. — Die Fachwelt kann nur hoffen, dass der Verfasser seine Arbeitskraft in Zukunft auch einem Werke über die Antriebe der Transportanlagen zuwenden werde. U. R. Ruegger.

**Fortschritte im Hochbau und deren Anwendbarkeit im österreichischen Bauwesen.** Von Privatdozent Ing. Dr. techn. Sepp Heidinger, Graz. Herausgegeben vom österreichischen Kuratorium für Wirtschaftlichkeit. Wien 1931, Verlag von Julius Springer, Preis kart. M. 5,65.

Der Titel umschreibt die Aufgabe, die die vorliegende Schrift zu erfüllen trachtet, deutlich. An ihrer Lösung haben führende Leute der Praxis und der Wirtschaft mitgearbeitet. Den zusammenfassenden Bericht hat Dr. Heidinger aufgestellt, gestützt auf persönliche Erfahrungen, die er anlässlich einer Studienreise in Deutschland machte. Grundsätzlich neues enthält die Schrift nicht, sie gibt dagegen eine sehr gute und übersichtliche Darstellung der technisch physikalischen Grundlagen des Hochbaues, der einzelnen Bauteile und Baustoffe, sowie einiger Erfahrungen mit neuen Bauweisen. Auch auf den Baubetrieb in Deutschland wird kurz eingegangen; interessant sind die Vergleiche der Baukosten in Deutschland und Oesterreich. Von den Schlussbetrachtungen sei auszugsweise folgender Passus wiedergegeben, dessen Inhalt auch anderorts zutrifft und in Zukunft sich noch mehr auswirken wird: „Wenn daher, trotz vielem Gemeinsamen, die Bauausführung in Deutschland von jener Oesterreichs abweicht, wenn nicht alle Neuerungen der letzten Jahre, die in Deutschland versucht wurden, in Oesterreich Eingang fanden, so ist nicht Rückständigkeit, sondern das Fehlen entsprechender Bauaufgaben, der Mangel an entsprechenden Rohstoffen und vor allem das Nichtvorhandensein einer Wirtschaftlichkeit bei gleicher Ausführung in Oesterreich die Ursache. Es sei nur besonders darauf hingewiesen, dass wir bei der Mechanisierung unseres Baubetriebes vorsichtig zu Werke gehen müssen, da wir hierzu vielfach Maschinen aus dem Ausland beziehen müssen. Wir geben dadurch meist andern Volkswirtschaften und nicht unserer heimischen Industrie einen zusätzlichen Arbeitsauftrag, der jene Arbeiter beschäftigen soll, die später bei der Bauarbeit durch die Maschine erspart werden. Bei der heutigen Arbeitsnot wird daher die Mechanisierung auf ihre Notwendigkeit gewissenhaft geprüft