

# Brémond, Maurice

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **113/114 (1939)**

Heft 9

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.

liegt, aufsteigen würde. Das Ergebnis lautete 43,4 km Gipfelhöhe über Meeresspiegel, eine mit Pilotballons nicht mehr erreichbare Höhe. Bei 5 km Starthöhe würde die Gipfelhöhe gar 48,7 km sein.

Leider hat ein Fallschirm in diesen Höhen keine Tragfähigkeit und wird sich, obwohl er am Gipfelpunkt des Fluges aus seinem Behälter ausgestossen wird, erst später in dichteren Luftschichten entfalten, sodass die Aufzeichnungen der Instrumente in den grossen Höhen nur einen kurzen Zeitabschnitt umfassen. Da jeder Aufstieg aber nur 10 kg Brennstoff kostet, können sehr viele solcher Aufstiege mit einem winzigen Bruchteil der Kosten eines Stratosphärenballonfluges ausgeführt werden.

## NEKROLOGE

† **Prof. Theodor Fischer**, Architekt, ist am Weihnachtsabend 1938 in München siebenundsiebzigjährig gestorben<sup>1)</sup>. Er lebt in der Erinnerung vieler Schweizer Schüler fort, denn an beiden Orten seiner Lehrtätigkeit, in Stuttgart und in München, übte er eine ganz besondere Anziehungskraft auf junge Schweizer aus, und man darf sagen, dass er diese Zuneigung mit ausgesprochener Sympathie vergalt: er begriff aus seiner eigenen, eher schwerblütigen Veranlagung heraus die oft etwas verhemmte, ungeschickte Art, über die so mancher junge Schweizer im redgewandteren Ausland stolpert, er verstand es, ihnen Mut zu machen und ihre Kräfte zu aktivieren. Ausserdem hat er in zahlreichen wichtigen Wettbewerben unseres Landes als Preisrichter von überlegener Sachbeherrschung geamtet, ohne sich jemals in die Ausführung der Bauaufgabe einzumischen. Man kann sagen, dass die Beziehung der schweizerischen Architektur zur deutschen in Fischer ihren Höhepunkt gefunden hat — nie war sie enger und fruchtbarer als in jenen Vorkriegs-Jahrzehnten.

Das Biographische ist bald erzählt: 1862 in Schweinfurt am Main geboren, arbeitete Fischer zuerst im Atelier von Wallot am Reichstagsgebäude mit, das den Historismus durch eine Art Barock eigenen Gepräges zu überwinden suchte, der schon mit dem «Jugendstil» Verwandtschaft hat, dann war er in München tätig, wo die Gebrüder Seidl einen geistreichen bayrisch-bodenständigen bürgerlichen Barock auf sehr begabte Art handhabten. 1901 wurde Fischer als Professor an die Technische Hochschule Stuttgart berufen, 1908 kehrte er in gleicher Eigenschaft nach München zurück, wo er bis zu seinem Rücktritt 1929 wirkte. Sein kollegiales Verhältnis zu den anderen Professoren wird allen Schülern besonders im Gedächtnis haften, es ist erst später durch das streberische Vordrängen Bestelmeyers gestört worden. Man konnte bei den verschiedensten Professoren seine Diplomarbeit ausarbeiten, es herrschte echt akademische Lehrfreiheit ohne zwangsweise Monopolisierung bestimmter Prominenz, und Fischer bekümmerte sich mit gleicher Sorgfalt um die Entwürfe auch solcher Studenten, die nicht bei ihm, sondern bei andern Professoren ihre Hauptarbeit einreichten.

Das Werkverzeichnis in der Monographie von Hans Karlinger (Verlag D. W. Callweg, München 1932) nennt 7 Kirchen, 12 Schulen, 4 steinerne Brücken, Grossbauten wie die «Pfullinger Hallen» 1905 (ein Festsaalbau im Württembergischen), die Universität Jena 1905 bis 1908 (mit Hodlers Aufbruch der Jenenser Studenten in der Aula); Rathaus und Cornelianum zu Worms 1911; das Kunstgebäude und das «Gustav-Siegle-Haus» in Stuttgart 1912, das Neue Landesmuseum Cassel 1912, Polizeigebäude und Umbau der Augustinerkirche München 1911 bis 1914; Neues Museum Wiesbaden 1912 bis 1915, Stadttheater Heilbronn 1912, Ledigenheim München 1926, Sparkasse Würzburg 1928 und eine grosse Zahl Einfamilienhäuser, einige Nutzbauten, viele Schmuckbrunnen. Fischers Zusammenarbeit mit Künstlern wäre ein Kapitel für sich: er hat eine ganze Generation von Bildhauern und Malern dazu erzogen, ihre Arbeit wieder als Teil eines architektonischen Ganzen zu empfinden und zu komponieren — nicht als kunstgewerbliche, künstlerisch nur halb ernst zu nehmende Bauplastik, sondern als vollgültiges Kunstwerk, das nicht der Architektur Konzessionen macht, sondern ihre Notwendigkeiten in sich aufnimmt. Neben seinem Freund Flossmann und neben Hölzel begegnen uns auch hier schweizerische Namen: der Thurgauer Bildhauer Brüllmann — auch er ist vor wenigen Wochen verstorben —, der hochbegabte, jung verstorbene Hans Brühlmann, A. H. Pellegrini, Ferdinand Hodler.

Fischer gehörte zu den Ersten, die einsahen, dass mit noch so guten Einzelbauten wenig geholfen ist, solange die Städte im Ganzen planlos wuchern und die Mehrzahl der Einwohner in Elendsvierteln haust. Und so übernahm er die undankbare und unscheinbare Arbeit, die Baulinien und Bebauungspläne von Stadtquartieren und ganzen Städten zu bearbeiten, die vorher von subalternen Technikern aufgestellt wurden. Damit wurde

Fischer zu einem der Begründer des modernen Städtebaues, dieser verantwortungsvollsten Aufgabe der heutigen Architektur. Fischer hat seine Schüler angeleitet, das Wesentliche einer Bauaufgabe zu sehen, ihr inneres Funktionieren und ihr Verhältnis zur Umgebung und zur Stadt im Ganzen, und erst dann nach der «Schönheit» zu fragen — allerdings fragte er dann auch wirklich danach, im Gegensatz zu jenen, die die architektonische Aufgabe im Technischen schon für erfüllt halten. Früh, schon 1903, hat Fischer auch Arbeiterkolonien gebaut.

Fischers Bewusstsein, dass der Verfall der kulturellen Massstäbe und seine Folgen, darunter der Verfall des gesamten Kulturinventars nicht von der Architektur her allein aufzuhalten sei, führte ihn noch in anderer Richtung, nämlich zu einer Zusammenfassung aller verantwortungsbewussten handwerklich und industriell Schaffenden. So wurde er zu einem der wichtigsten Begründer und Leiter des Deutschen Werkbundes D.W.B. Wiewiel die Schweiz und unser S.W.B. dieser Gründung zu verdanken haben, hat erst kürzlich — im Januarheft 1939 des «Werk» — der Direktor der Basler Gewerbeschule, Dr. H. Kienzle geschildert. Durch diese Werkbundarbeit ist Fischer am unzweideutigsten mit unserer heutigen Modernität verknüpft.

Den Weg der modernen Architektur der Nachkriegszeit hat Fischer verstanden, wenn er ihn auch nicht selbst beschränkt hat. Er hatte einen zu scharfen Blick für die Qualität, auch da, wo sie sich in Formen äusserte, die nicht die seinen waren. Umgekehrt wird kein Architekt, der durch die Oberfläche seiner jeweiligen Modernität zum Wesentlichen der Architektur vorzudringen vermag, die von keinem Modewechsel auszulösende organische Ganzheit der Fischerschen Bauten übersehen: sie gehören nicht zu den «Interessantesten», aber zu den Wesentlichsten ihrer Zeit und zum Wertvollsten im Denkmälerbestand der neueren deutschen Architektur.

Peter Meyer.

† **Maurice Brémont**, ingénieur-civil. Né à Genève, le 22 sept. 1870 et d'abord collégien de sa ville natale, Maurice Brémont fit ses études d'ingénieur-civil de 1888 à 1892 à l'Ecole polytechnique fédérale, où il noua de solides amitiés. Entré peu après au Bureau des ponts, à Lausanne, de l'ancienne Cie. du Jura-Simplon, il y resta 6 ans; c'est l'époque aussi où il conquist ses premiers grades militaires dans les troupes de forteresse et il devait y atteindre dans la suite le grade de major. Dès 1899, on le trouve à la Société franco-suisse pour l'Industrie électrique, pour laquelle il dirigera les études puis, sur place, les travaux du chemin de fer Martigny-Châtelard; il en sera même, de 1906 à 1907, le premier chef d'exploitation.

Fort de ses expériences, il rentre à Genève en 1907, comme chef du service des constructions des Usines de la Lonza et, l'année suivante, fonde le bureau d'ingénieur-civil portant son nom et qu'il dirigera jusqu'à sa dernière heure. Multiples sont alors ses activités dans sa ville natale. Ses réalisations sont nombreuses pour des entreprises privées, pour le compte aussi du Canton et des Services industriels de Genève, des C.F.F., notamment dans la construction de la nouvelle gare de Cornavin. Récemment encore, on confiait à son bureau l'exécution du béton armé de la Maison de la Radio à Genève. Il avait été appelé aussi à revêtir, durant quelques années, les fonctions d'un ingénieur cantonal.

Il avait été, dès l'origine, membre du Comité de la Section genevoise de l'Association suisse pour la Navigation du Rhône au Rhin, président de son Syndicat d'étude de la voie navigable, auteur de plusieurs projets de la traversée de Genève. Maurice Brémont était aussi président de la Société des Eaux de l'Arve, administrateur de la Compagnie genevoise des Tramways électriques, ancien membre du Comité central, ancien président de la Section genevoise de la S. I. A. et membre de la G. E. P. Par ses hautes qualités morales et l'aménité de son caractère, Maurice Brémont s'était acquis la considération des autorités et l'estime de tous ses collègues. Son départ inattendu laisse à Genève d'unanimes regrets.

J. Calame.

## MITTEILUNGEN

**Das Honen von Zylinderbohrungen.** Zur Erzielung von geraden, genau runden und feinen Zylinderbohrungen wurden im Laufe der Zeit verschiedene Verfeinerungsmethoden entwickelt. Alle Bohr-, Reib- und andern spanabhebenden Arbeitsprozesse verursachen Gefügeänderungen in der Oberfläche und hinterlassen Fasern. Mit dem Innenschleifen können zwar die scharfen Kanten der Metallpartikel, die von der Reibahle aufgerissen wurden, geglättet werden; es hinterlässt aber trotzdem hohe und niedrige Stellen, weil die Innenschleifscheibe dazu neigt, den Punkten geringsten Widerstandes zu folgen, besonders bei Ungleichheiten in der Härte des Werkstoffes. Das Glätten oder

<sup>1)</sup> Wir entnehmen dieses sein Lebensbild der «NZZ», Red.