

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Band: 5/6 (1885)
Heft: 10

Nachruf: Fraisse, Wilhelm

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: 19.11.2024

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

Miscellanea.

Verein deutscher Ingenieure. (Forts. der Berichterstattung über die 26. Hauptversammlung in letzter Nummer.) Wenn sodann der Unionsvertrag ein solches Vorrecht der zuerst eingegangenen Anmeldung für die ersten 6 bzw. 7 Monate nach Eingang vor den in andern Staaten bewirkten Anmeldungen gewährleistet, so knüpft sich daran ein Bedenken für die einheimische Industrie. Der Inländer, welcher eine Erfindung anmeldet, würde während der ersten 6 bzw. 7 Monate nach dieser Anmeldung im Ungewissen darüber bleiben, ob er zu Gunsten eines ausländischen Patentes auf sein Patentrecht nicht wieder zu verzichten habe, und es würde diese Ungewissheit auch nach Verlauf dieser sieben Monate nur durch eine genaue Prüfung aller während derselben nachgesuchten Patente gehoben werden können. So lange Bedenken dieser Art in den gewerblichen Kreisen gehegt werden, kann ich meinerseits über dieselben nicht hinweggehen. Ich vermag das um so weniger, wenn in den beteiligten Kreisen gegenüber der weitgreifenden Bedeutung, welche die Anmeldung einer Marke oder eines Patentes erlangen kann, darauf hingewiesen wird, dass es nicht bekannt sei, ob die administrativen Einrichtungen für die amtliche Feststellung der Priorität überall in den an der Union beteiligten Staaten mit Garantien umgeben sind, wie solche im deutschen Reiche bestehen und hier für notwendig erachtet werden. Ich werde selbstverständlich der ferneren Entwicklung dieser Frage meine Aufmerksamkeit nicht entziehen und insbesondere meine Bemühungen darauf richten, dass die Ausführung der Bestimmungen des Unionsvertrages nicht die ausländischen Staaten zu einer Behandlung deutscher Gewerbetreibender führe, welche der berechtigten Gleichstellung der letzteren mit den Angehörigen anderer Staaten nicht entsprechen würde.“ Hierauf wurde der Beschluss gefasst, die Angelegenheit als endgültig erledigt anzusehen.

Von besonderem Interesse für die Leser unserer Zeitschrift wird es sein, zu erfahren, dass mit Bezug auf die *Frage der praktischen Ausbildung der Maschinentechniker* der Entwurf eines Gutachtens des Hannover'schen Bezirksvereins vorlag, in welchem gesagt wird, dass der Nutzen, den junge Maschinentechniker aus einer ein- bis zweijährigen Lehrzeit in grösseren Maschinenfabriken ziehen, oft geringer ist, als er sein könnte, und zwar deshalb, weil zu häufig jede Anleitung fehle und die jungen Leute ganz ihrer eigenen, nicht immer ausreichenden Einsicht überlassen bleiben. Es sei deshalb höchst wünschenswerth, dass seitens der Maschinenfabriken grösserer Werth auf die Beaufsichtigung der Maschinenbaubeflissenen gelegt werde, als es zur Zeit meistens der Fall sei. Die Ausbildung derselben habe nach einem bestimmten Plane zu geschehen. Der Maschinenbaubeflissene sei der Fabrikordnung zu unterwerfen und in den verschiedenen Werkstätten zu beschäftigen, damit er hauptsächlich die Arbeiterverhältnisse, die Herstellung der Maschinentheile und ihre Zusammensetzung kennen und die Arbeit beurtheilen lerne. Der Maschinenbaubeflissene sei einem tüchtigen Arbeiter als Gehülfe bei grösseren oder schwierigeren Arbeiten beizuordnen. Auch sei darauf zu halten, dass er möglichst verschiedene Arbeiten kennen lerne und nicht die gleiche Arbeit zu oft wiederhole. Ueber die erfolgte Ausbildung sei ein Zeugniß auszustellen, welches über die Dauer der Lehrzeit und die erzielten Erfolge Aufschluss gibt. In grösseren Fabriken empfehle es sich, einen dazu besonders befähigten Ingenieur, Werkführer oder Obermeister mit der Beaufsichtigung der Maschinenbaubeflissenen zu betrauen. Derselbe soll darauf achten, dass die Meister den Maschinenbaubeflissenen zweckmässig beschäftigen und die Fortschritte desselben überwachen. Er habe den Wechsel der Werkstatt zu bestimmen und sich davon zu überzeugen, dass die Maschinenbaubeflissenen das Wesen der Arbeit richtig erfasst haben und ihnen nöthigenfalls Erläuterungen zu ertheilen. — Dieser Entwurf wurde von der Versammlung genehmigt.

Was die ebenfalls auf der Tractandenliste befindliche Frage der *Gleichberechtigung der Realgymnasien und humanistischen Gymnasien*, sowie der *Versuche über Widerstandsfähigkeit der Dampfkesselflammrohre* anbetrifft, so wurden beide an die Bezirksvereine von Berlin beziehungsweise Hamburg zurückgewiesen. (Schluss folgt.)

Necrologie.

† **William Fraisse.** Am 19. August starb im hohen Alter von 83 Jahren in seiner Vaterstadt Lausanne: William Fraisse, einer der bedeutendsten schweizerischen Ingenieure. Seine Fachstudien machte er an der Ecole polytechnique zu Paris, wo er einen den damals schweizerischen Studirenden zur Verfügung gestellten Plätze erhielt. Nach

vortrefflichen Studien und glänzend bestandenem Examen kehrte der junge Ingenieur in seine Heimat zurück, um seine Kenntnisse im Dienste des Cantons Waadt zu verwerthen. Zuerst Strassenbauinspector des Bezirks Lausanne, dann Adjunct des Cantonsingenieurs Pichard, ersetzte er denselben nach dessen Tod im Jahre 1842. In jener Zeit arbeitete er an dem Entwurf eines Canales, sowie auch einer Eisenbahnverbindung zwischen dem Neuenburger- und Genfersee, doch weder Canal noch Eisenbahn kamen zur Ausführung, da man in jener Zeit vor so bedeutenden öffentlichen Werken zurückschreckte. Erst anno 1852 diente das Fraisse'sche Project der Eisenbahn-Concession als Grundlage, welche der Canton Waadt Herrn Sulzberger für die Linie Morges-Lausanne-Yverdon ertheilte. Im Jahre 1845 hatte Ingenieur Fraisse, als Mitglied des Grossen Rathes des Cantons Waadt, über eine Petition zu Gunsten der Ausweisung der Jesuiten zu referiren. Gegenüber den Versuchen, die mit 32 000 Unterschriften bedeckte Petition als den unmittelbaren Ausdruck der Volksmeinung darzustellen, dem *ohne Weiteres* Folge zu leisten sei, hielt Fraisse den Standpunkt aufrecht, dass der Grosse Rath den Entscheid hierüber zu fällen und für alle Folgen die Verantwortlichkeit zu tragen habe. Dies wurde ihm so ausgelegt, als missachte er das Begehren der Petitionäre und bei der im Februar des betreffenden Jahres in der Waadt stattgehabten Umwälzung war seine persönliche Sicherheit derart gefährdet, dass er sich entschloss, mit seiner Familie nach Frankreich auszuwandern. Dort blieb er acht Jahre lang, beim Bau des Durance-Canales bei Marseille beschäftigt, wo unter seiner Leitung der schöne Aquädukt von Roquefavour ausgeführt wurde. — Als sich im Jahre 1853 in Lausanne die Gesellschaft der Westschweizerischen Eisenbahnen constituirte, welche die von Sulzberger erworbene Concession für die Linie Morges-Lausanne-Yverdon übernahm, wurde Ingenieur Fraisse, der das Project hierfür aufgestellt hatte, als Director berufen. Er verblieb an dieser Stelle, vorerst als einziger Director, später in Gesellschaft mit den Herren Aubert und Bonna, als Mitglied des Directoriums, bis zum Jahre 1865, d. h. bis zu dem Zeitpunkt, in welchem die drei Gesellschaften der Franco-Suisse, Ouest-Suisse und Lausanne-Fribourg sich zum gemeinsamen Betrieb ihrer Linien einigten. In seiner Eigenschaft als Director hatte er sich vorzüglich mit der Leitung und Ueberwachung des Baues des Netzes der Ouest-Suisse zu befassen. Nachdem Ingenieur Fraisse seine Stelle als Eisenbahn-Director niedergelegt hatte, wurde er vom Canton Waadt mit den Studien für die Correction der Juragewässer, der Orbe und der Broye beauftragt, Arbeiten, deren er sich mit der ihm stets kennzeichnenden Gewissenhaftigkeit und Sorgfalt entledigte. Bald darauf wurde er von der Eidgenossenschaft zum Inspector der Rheincorrection ernannt und später in Verbindung mit Oberingenieur la Nicca mit der Ueberwachung der Juragewässer-Correction betraut. Noch bis in seine letzten Lebensjahre erfüllte Ingenieur Fraisse diese Functionen mit Gewissenhaftigkeit und Energie und nicht selten war es, dass man den Achtzigjährigen zu Fuss das Rheinthale oder die Sümpfe des Seelandes durchpilgern sah, um den Stand der Arbeiten zu controliren. Aber auch als Militär hat Ingenieur Fraisse seinem Vaterlande treffliche Dienste geleistet; als Genie-Officier arbeitete er unter der Leitung von General Dufour an der Befestigung von St. Maurice und der Simplonstrasse im Wallis. Trotz vielfacher Arbeit fand Ingenieur Fraisse noch Zeit zu literarischer Thätigkeit; manche schätzenswerthe Abhandlung über den Bau schweizerischer Eisenbahnen und sonstige technische Zeitfragen ist von ihm veröffentlicht worden. Fügen wir noch bei, dass der Verstorbene jahrelang dem Gemeinderathe von Lausanne angehörte, dass er ein eifriges Vorstandsmitglied des waadtländischen Ingenieur- und Architekten-Vereins und in anderen Gesellschaften vielfach thätig war, so sehen wir hier ein Leben voller Arbeit und erspriesslicher Wirksamkeit abgeschlossen. William Fraisse wird Allen, die je mit ihm in Berührung gekommen sind, als das Vorbild eines thätigen, intelligenten, gewissenhaften und lebenswürdigen Berufsgenossen in angenehmer Erinnerung bleiben!

[Nach der „Gazette de Lausanne“.]

Redaction: A. WALDNER
32 Brändchenkestrasse (Selnau) Zürich.

Wir bitten: Annoncen, Anfragen wegen Beilagen etc. nicht an uns, sondern, wie auf dem Titelblatt angegeben ist, **ausschliesslich an Herrn Rudolf Mosse in Zürich zu senden** und übernehmen keinerlei Verantwortlichkeit wegen Verspätungen solcher unrichtig adressirten Zuschriften.

Zugleich ersuchen wir unsere verehrl. Herren Correspondenten zu beachten, dass unsere Zeitschrift schon seit bald drei Jahren nicht mehr „Eisenbahn“ oder „Chemin de fer“ heisst und theilen Ihnen mit, dass Sendungen unter dieser Adresse Gefahr laufen, als unbestellbare behandelt zu werden.
Die Red.