

Moor, Carl

Objektyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **121/122 (1943)**

Heft 17

PDF erstellt am: **26.09.2024**

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.

R. Straumann mit grosser Liebe zu einem Schifferheim ausgestaltet worden ist. Die Schifferschule hat der Schweiz. Reederei bisher 134 Schiffsjungen und Matrosen geliefert, die auf dem Rhein und zur See fahren. Neuerdings hat sie auch die Ausbildung von Seeoffiziersaspiranten aufgenommen, wo diese ihre nautische und navigatorische Ausbildung erhalten, um unsere noch bescheidene Flotte, die unter Schweizerflagge fahrenden zehn Seeschiffe sicher über die Meere geleiten zu können (ein 11., die «Maloja», ist kürzlich unterwegs nach Genua unweit Korsika einem Torpedo zum Opfer gefallen). Alle diese Schiffe tragen am Spiegel den Namen ihres Heimathafens BASEL, wo sie im schweiz. Schiffsregister des Eidg. Seeschiffahrtsamtes eingetragen sind.

40 Jahre Eternit. Im Kriegsjahr 1943 kann die schweizerische Eternitindustrie auf ihr vierzigjähriges Bestehen zurückblicken, und die Eternit A.-G. in Niederurnen gibt aus diesem Anlass eine kleine Schrift heraus, die sich leicht liest und dazu noch mit zierlichen Federzeichnungen von H. Tomamichel aufgelockert ist. Der unaufhaltsame Anstieg der Produktion, nicht nur mengenmässig, sondern auch in Form immer neuer Erzeugnisse, findet sprechenden Ausdruck. Mit besonderem Interesse nimmt man auch Kenntnis davon, dass Niederurnen sowohl in finanzieller wie ebenso sehr in technischer Hinsicht das Zentrum der europäischen Eternitindustrie geworden ist; seine Erfahrungen führten zu Auslandsgründungen mit entsprechendem Austausch an Fabrikationskenntnissen und geschulten Fachleuten. Ausser der hier bereits gezeigten Rohrfabrik (s. Bd. 119, S. 153*, 1942; vgl. auch «Eternit im Ingenieurbau» Bd. 115, S. 191*, 1940) ist in Niederurnen 1942 noch eine neue Formereihalle gebaut worden.

Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft der elektrischen Traktion in der Schweiz. Der nach Inhalt und Form gleich vollendete Vortrag von Prof. Dr. K. Sachs an der Generalversammlung des S.E.V. in Montreux (s. S. 149 lfd. Bds.) ist mit seinen 42 Abbildungen im «Bulletin S.E.V.» vom 6. Oktober erschienen, worauf unsere Leser verwiesen seien. Ergänzend wäre noch zu bemerken, dass Sachs in Montreux auch ein Modellbild der zur Zeit im Bau befindlichen $B_0 B_0$ -Lokomotive der BLS gezeigt hatte, die durch das Fehlen der Laufachsen auffällt, was bei einer 80 t schweren, für 125 km/h ausgelegten 4000 PS-Vollbahnlokomotive erstaunlich ist.

Die schnellsten Eisenbahnzüge Europas sind gegenwärtig, wie Dr. Fritz Wanner in der «Z.V.M.E.-V.» darlegt, die Leichtschnellzüge Zürich-Bern-Genf der SBB. Auf ungefähr gleich langer, aber viel gefälliger und kurvenreicherer Strecke (287 km) als die bisher am schnellsten durchfahrene Strecke Berlin-Hamburg (269 km), dazu mit drei gegenüber nur einem Zwischenhalt (Wittenberge), benötigen sie 220 Minuten Fahrzeit gegenüber 228 Minuten des «Schnellen Hamburgers». Daraus ergibt sich für die SBB-Leichtschnellzüge eine Reisegeschwindigkeit von 78,3 km/h gegenüber 75,4 km/h der DR.

Ein «Clubhaus» der Firma Brown Boveri. Am Ländliweg in Baden hat die Firma das frühere Besitztum von Dr. Walter Boveri erworben und zu einem Clubhaus mit Garten und Schwimmbad für ihre Ingenieure, Techniker und sonstigen Angestellten umgestaltet. Im Erdgeschoss befinden sich Garderobe, grosse Halle, Musikzimmer und mehrere Lesezimmer, im Untergeschoss Bibliothek und Billard, im Obergeschoss die Küche und Räume für die weiblichen Angestellten der Firma.

Persönliches. Als Nachfolger des auf Ende 1943 in den Ruhestand tretenden Oberingenieur Werner Baerlocher hat die Generaldirektion der SBB zum Oberingenieur des Kreises III gewählt Dipl. Ing. Anton Dudler. Unser G.E.P.-Kollege (E.T.H. 1910/12 und 1913/16) war bisher Chef der elektr. Anlagen des Kreises III.

WETTBEWERBE

Kleinhäuser in Holzausführung (Seite 82 lfd. Bds.). Der von der Stadt Biel in Verbindung mit der Sektion Biel des Schweiz. Zimmermeisterverbandes veranstaltete Wettbewerb unter Bieler Architekten hatte folgendes Ergebnis:

Typ I. (Einfamilienhaus)

1. Preis (450 Fr.) Theo Mäder
2. Preis (300 Fr.) Fritz Meier-Künzi
3. Preis (250 Fr.) Otto Stücker

Ankäufe (je 170 Fr.) Walter Sommer, Ernst Saladin, Eduard Lanz, Karl Frey (Mitarbeiter Willy Weber), Albert Scheibler, Willy Bodmer.

Typ II. (Zwillingshaus)

1. Preis (450 Fr.) Theo Mäder
2. Preis (300 Fr.) Fritz Meier-Künzi
3. Preis (250 Fr.) Karl Frey, Mitarbeiter Willy Weber

Ankäufe (je 170 Fr.) Otto Stücker, Ernst Saladin, Gebr. Bernasconi, Albert Scheibler, Willy Bodmer, Henri Dubuis.

Die Entwürfe sind bis Sonntag, den 31. Okt. von 09.00 bis 18.00 Uhr im Saal der Musikschule (am Ring Nr. 12) in Biel ausgestellt.

Kathol. Kirche mit Pfarrhaus in Thun. Zur Erlangung von Projekten für eine katholische Kirche mit Pfarrhaus in Thun war unter den Thunern Architekten und vier eingeladenen, auswärtigen Fachleuten ein Wettbewerb ausgeschrieben (Bd. 121, S. 230). Das Preisgericht hat folgenden Entscheid getroffen:

1. Preis (2000 Fr.) Arch. W. Studer, Feldbrunnen-Solothurn
2. Preis (1700 Fr.) Arch. J. Wipf, Thun
3. Preis (1300 Fr.) Arch. O. Dreyer, Luzern

NEKROLOGE

† **Leonhard Fries**, Dipl. techn. Chemiker, von Zürich, geb. am 8. April 1859, E.T.H. 1877/80, Dr. h. c. der E.T.H., ist am 14. Oktober nach schwerer Krankheit entschlafen. Sein Leben war — im wissenschaftlichen Sinne — restlos dem Bier gewidmet, denn er hat seine praktische Laufbahn schon gleich nach Studienabschluss in der Brasserie Erhardt frères in Schiltigheim (Elsass) begonnen, wo er bis zum Jahre 1887 sich in die Brauereitechnik vertiefte. In die Schweiz zurückgekehrt, arbeitete er anschliessend in den Brauereien A. Hürlimann in Zürich und A. Billwiller in St. Gallen. Seit 1890 wirkte er als Direktor der Wissenschaftl. Versuchstation der schweiz. Brauereien, bis er 1927 in den wohlverdienten Ruhestand trat, bei welchem Anlass ihm die E.T.H. in Anerkennung seiner Verdienste um die Anwendung wissenschaftlicher Arbeitsweisen im Brauereigewerbe die Würde eines Ehrendoktors der Techn. Wissenschaften verlieh. Mit Leonhard Fries ist einer unserer würdigen G.E.P.-Senioren zu den Vätern versammelt worden.

† **Carl Moor**, a. Kantonsingenieur von Basel, geb. 31. Dez. 1871, E.T.H. 1889/93, ist am 18. Okt. nach schwerer Krankheit sanft entschlafen. Ein Nachruf folgt.

LITERATUR

Die Wirtschaftlichkeit der Rheinschiffahrt Basel-Bodensee. Von Dr. sc. techn. A. d. Eggenschwyler. Mit einer Uebersichtskarte der mitteleuropäischen Wasserstrassen. Schaffhausen, 1943. Kommissionsverlag Karl Schoch. Preis kart. 5 Fr.

Im ersten Band seines Werkes *Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft*¹⁾ schreibt Prof. Dr. Emil Sax (Berlin): Die Oekonomie verbietet die Verteilung der möglichen Nutzungsakte auf mehrere Anlagen, sofern eine einzige den Zwecken technisch zu genügen vermag. Diesem Grundsatz ist leider, sowohl bei uns wie anderswo, nicht nachgelebt worden. Die freie Konkurrenz der Verkehrswege und Verkehrsmittel hat zu Kapitalaufwendungen geführt, die weit über das hinausgehen, was zur wirtschaftlichen Bewältigung der vorhandenen Verkehrsaufgaben notwendig gewesen wäre. Angesichts dieser Tatsache ist es verdienstlich, wenn der Versuch unternommen wird, die in unserem Lande propagierten Bestrebungen für den Ausbau der Binnenschiffahrt auf ihre Wirtschaftlichkeit sachlich zu prüfen. Der Verfasser geht dabei von der Auffassung aus, dass der Bau neuer Binnenwasserstrassen, um in unserem Zeitalter der Eisenbahnen noch wirtschaftlich berechtigt zu sein, besonders zwei Forderungen erfüllen müsse: 1. Der Ausbau der Wasserstrasse muss so erfolgen, dass die Schiffsförderungskosten S pro Tonne Nutzlast kleiner sind als die Zugsförderungskosten Z der Eisenbahn, und 2. die jährliche Verkehrsmenge V muss so gross sein, dass sich aus der Differenz zwischen Zugs- und Schiffsförderungskosten eine angemessene Verzinsung p der Baukosten B der Wasserstrasse ergibt, nach der Beziehung

$$(Z - S) V = p B.$$

Nach diesem Grundsatz untersucht Dr. Eggenschwyler die Verhältnisse bei bestehenden und projektierten ausländischen Schiffahrtswegen und dann besonders die Wirtschaftlichkeit der Rheinschiffahrt, sowohl unterhalb, wie oberhalb Basel. Diese Untersuchungen geben ihm Anlass zu einer lebhaften Kritik an der optimistischen Ueberschätzung des Wertes dieser Schiffahrt und der damit verbundenen Projekte.

Der Ausbau des Rheines für die Schiffahrt von Basel bis zum Bodensee ist im Vertrag zwischen der Schweiz und Deutschland über die Regulierung des Rheines zwischen Strassburg/Kehl und Istein vom 28. März 1929 seitens der Schweiz bereits zugesichert worden²⁾. Diese ist also bedingt gebunden. Es ist dennoch nicht

¹⁾ SBZ 1921, Bd. 77, S. 226.

²⁾ SBZ Bd. 94, S. 114*. In Art. 6 des Vertrages heisst es: ... «sobald die wirtschaftlichen Verhältnisse die Ausföhrung möglich erscheinen lassen». Vgl. Näheres hierüber auf S. 210/211. Red.