

125 Jahre Chemische Fabrik Dr. R. Maag AG, Dielsdorf

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **88 (1970)**

Heft 15

PDF erstellt am: **23.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-84478>

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.

kulturen die betreffenden Länder nachteilig beeinflusst; aber es sind noch sehr viele andere Faktoren im Spiel. Insbesondere sind es der heutige Kontakt und die Handelsbeziehungen zwischen Industrie- und Entwicklungsländern, welche den scharfen Gegensatz hervorgebracht und für jedermann sichtbar gemacht haben. Es ist dies eine Tatsache, woran der einzelne keine Schuld trägt. Es wird erst zur Schuld, wenn die einen ständig davon profitieren und die anderen darunter leiden, ohne dass etwas Wirksames zur Milderung der Gegensätze getan wird. Die Aufklärung der Öffentlichkeit muss daher darauf ausgehen, den Sachverhalt klar und deutlich darzustellen und in den Menschen die selbstverständliche Erkenntnis zu wecken, dass Schritte unternommen werden müssen, um dieser verkehrten Entwicklung abzuwehren.

In seiner Botschaft vom 21.5.69 sagt der Bundesrat mit Recht: «Die soziale Gerechtigkeit ist ein Postulat, das auch auf die Beziehungen der Völker untereinander angewendet werden muss.» Aus diesem Grunde ist es logisch, dass die Belange der Entwicklungshilfe mit unserem täglichen Leben noch viel mehr in Beziehung gebracht werden. Man täte überhaupt gut, das Wort «Entwicklungshilfe» in Zukunft, zur Vermeidung des Gefühlseinschlages, durch «Entwicklungspolitik» zu ersetzen.

Die Entwicklungspolitik muss in der neuen Verfassung, die in den nächsten Jahren zustandekommen soll, verankert werden, sogut wie die Sozialgesetzgebung im eigenen Lande dazu gehört. Alles, was in den eidgenössischen Räten, in den Kantonsbehörden bis hinunter zum Gemeinderat beraten und beschlossen wird, muss sich im Blick auf die Entwicklungspolitik rechtfertigen lassen.

Auch die in Aussicht genommene Hochschulreform muss im Hinblick auf die Entwicklungspolitik ausgestaltet werden. Es gibt nichts Wichtigeres, als dass schon die Jugend mit diesem Problem aufwächst und den Blick bekommt für die grosse Aufgabe, die vor uns liegt. Es braucht einfach Begeisterung dazu, und zwar eine Begeisterung, wie sie fast nur von jungen Menschen aufgebracht werden kann. Wenn das Werk zustande kommt – es wird ein Werk für Jahrzehnte sein – so wird es nicht uns, sondern zum grossen Teil unseren Jungen zu verdanken sein.

Da das Entwicklungsproblem eine internationale Angelegenheit ist, ist es klar, dass ein kleines Land wie die Schweiz viele Bereiche nicht wirksam beeinflussen kann. Sie hat aber, neben der Zusammenarbeit mit anderen Ländern, noch viele Möglichkeiten der aktiven Entwicklungspolitik, wenn sie diese

nur richtig angreift. Man darf sich nämlich nicht einbilden, dass es nur Organisation und Technik braucht, um einem notleidenden Land aus seiner Lage herauszuhelfen. Wie bereits erwähnt, besteht der grössere und schwerere Teil der Aufgabe in der menschlichen Hilfe, indem man den Menschen aus ihrer oft verkehrten Lebensweise und aus ihren Lebensanschauungen heraushilft, damit sie Freude an einer produktiven Arbeit bekommen.

Das ist in den letzten Jahren immer besser erkannt worden, und die «Swissaid» und «Helvetas» z. B. haben es sich zum Prinzip gemacht, nur solche Projekte zu unternehmen, bei denen man sicher ist, dass das betreffende Land mitmacht, so dass das Projekt lebensfähig wird und später von der Bevölkerung selbstständig weitergeführt werden kann. Es braucht dazu viel Geduld und menschliches Verständnis. Aber es gibt keinen anderen Weg, um etwas Dauerhaftes zu erreichen. Ansätze für eine derartige Hilfe sind vorhanden und könnten beliebig vermehrt werden, wenn nur die nötigen Mittel zur Verfügung stehen würden.

Entwicklungshilfe wissenschaftlich fundieren!

Einen der wichtigsten Beiträge, den die Schweiz als kleines Land leisten kann, ist die Schaffung eines Institutes zum Studium der grundlegenden, von Land zu Land verschiedenen Entwicklungsfragen, zur Auswahl und Koordinierung der vielen Projekte. Bei der heutigen Tätigkeit der verschiedenen privaten Organisationen kann man sich des Eindrucks einer gewissen Zufälligkeit nicht erwehren. Es ist unbedingt nötig, die Entwicklungspolitik wissenschaftlich zu fundieren und damit gleichzeitig eine Ausbildungsstätte für schweizerische und ausländische Fachkräfte auf diesem Gebiet zu verbinden. Durch die Schaffung eines solchen Instituts würde auch das Vertrauen der Öffentlichkeit in die Zweckmässigkeit und die richtige Orientierung der Entwicklungshilfe ganz bedeutend gefördert werden. Ein solches Projekt kann selbstverständlich nur auf staatlicher Grundlage zustande kommen.

Die Schaffung eines solchen Instituts wird auch von der «Erklärung von Bern» befürwortet. Die Botschaft des Bundesrates sagt: «Wir werden die Schaffung eines Instituts für Entwicklungshilfe prüfen lassen.» Es dürfte also heute nur daran liegen, dass dieses Projekt mit Nachdruck vorangetrieben wird, wozu selbstverständlich ein Mitgehen der Öffentlichkeit, eine gute Publizität und eine aktive Beteiligung der interessierten Kreise erforderlich ist.

Adresse des Verfassers: H. Wyss, Ingenieur, 1804 Corsier, Rte. de Châtel 23.

125 Jahre Chemische Fabrik Dr. R. Maag AG, Dielsdorf

DK 061.5:66

Mit einer Schifffahrt von Zürich nach Rapperswil, zu der die ganze Belegschaft geladen war, feierte die chemische Fabrik Dr. R. Maag AG, Dielsdorf ZH, in festlichem Rahmen ihr 125jähriges Bestehen. In einem kurzen Rückblick streifte bei diesem Anlass Willi Günthart-Maag die vergangenen 125 Jahre der Familie Maag. Man vernahm, dass der Urgrossvater von Frau Lotte Günthart-Maag, bekannt unter dem Namen «Färber Maag», schon vor Mitte des letzten Jahrhunderts mit Indigo Stoffe färbte, aus denen die blauen Röcke und Schürzen der Bäuerinnen aus dem Wehntal und dem Zürcher Unterland gefertigt wurden. Sein Sohn Robert betätigte sich ebenfalls als Färber, und dessen Bruder Rudolf entwickelte neue Farbstoffe, die er sogar nach England exportierte.

Die dritte Generation der Familie, Dr. Rudolf Maag, der Vater von Frau Lotte Günthart, übernahm 1919 den väterlichen Betrieb. Es sind also genau 50 Jahre her, seit Dr. Maag begann, den Pflanzenschutz durch Erforschung der Schädlinge und Krankheiten auf eine solide Grundlage

zu stellen. Dank seiner Beobachtungsgabe sah und meisterte er die vielgestaltigen Probleme und erarbeitete einfache Bekämpfungsmethoden. Für seine Pionierleistung erhielt Dr. Rudolf Maag 1951 das «Croix de Chevalier du Mérite Agricole» der französischen Republik, und 1953 verlieh ihm die ETH den Doktor der technischen Wissenschaften ehrenhalber. Trotz dieser Ehrungen ist Dr. Maag der bescheidene, gütige Mensch geblieben, an den sich eine grosse Zahl Betriebsangehöriger noch heute in grosser Wertschätzung erinnert. Die Pflanzenwelt war Dr. Maag ein Stück Schöpfung, der er mit Liebe verbunden war. Diese innere Beziehung zur Pflanze und seine künstlerische Neigung kommen auch in der vierten Generation der Familie, in Frau Lotte Günthart-Maag, welche sich als Rosenmalerin einen weltweiten Namen gemacht hat, in ausgeprägter Weise zum Ausdruck.

Die Firma Maag, durch ihre Holzschutzmittel dem Baufachmann bestens bekannt, hat in den letzten Jahren die Fabrikations- und Lagereinrichtungen nach modernsten

Gesichtspunkten ausgebaut und mit dem Bau neuer Laboratorien die Forschung stark vorangetrieben. Sie steht auch heute wieder in einer bedeutenden Ausbauperiode der biologischen Forschung.

Anlässlich der Feier haben Willi und Lotte Günthart-Maag die Gründung einer Stiftung bekanntgegeben, welche der Pflanzenwelt gewidmet ist. Ein neunköpfiger Stiftungsrat wird aus dem Ertrag des Kapitals von 250 000 Franken jährlich einen «Dr. Rudolf-Maag-Preis» an Personen verleihen, die sich in besonderer Weise um die Förderung und Pflege der Pflanze verdient gemacht haben. Auf die Be-

deutung der Pflanzen für unsere Umwelt eingehend, führte Herr Günthart aus: «Schon vor vielen Jahrmillionen begannen die ersten Pflanzenarten mit der Assimilation der Kohlensäure und produzierten den für Mensch und Tier heute so lebensnotwendigen Sauerstoff. Diese Sauerstoffproduktion durch die Pflanze wird immer wichtiger; vielleicht kommt einmal die Zeit, wo der Wald als Sauerstoffspender zur Erhaltung des Lebens eine ebenso grosse Bedeutung erlangt, wie die uns als Nahrung dienenden Kulturpflanzen.» Mit dieser Stiftung soll die Ehrfurcht vor der Pflanze zum Ausdruck gebracht werden.

Die Binnenschifffahrt in der Gesamtverkehrskonzeption

DK 656.62:385/388

Die Zeitschrift «Strom und See» veröffentlichte im Juli/August-Heft 1969 eine Reihe verschiedener Beiträge zu diesem Thema.

Prof. Dr. C. Kaspar stellt in seinem Aufsatz «Zielsetzung und Wesen einer Gesamtverkehrskonzeption» fest, dass Strukturhaltung zu einer volkswirtschaftlich abzulehnenden Zuschuss- und Subventionswirtschaft führt. Die Verkehrspolitik hat sich vielmehr an folgenden Prinzipien zu orientieren:

- Gleichbehandlung der Verkehrsmittel durch den Staat,
- finanzielle Selbsterhaltung der Verkehrsträger,
- kommerzielle Handlungsfähigkeit,
- Wahlfreiheit der Konsumenten von Verkehrsleistungen,
- volkswirtschaftlich richtige Koordination der Verkehrsinvestitionen.

Das eigentliche Wesen einer Gesamtverkehrskonzeption der schweizerischen Verkehrspolitik liegt in der Verwirklichung dieser Grundsätze.

Auf die wachsenden Transportbedürfnisse der schweizerischen Wirtschaft weist Dr. H. R. Leuenberger in seinem Beitrag hin und meint, dass das bestehende Transportsystem diesen nicht voll Rechnung trägt. Trotz Überlastung von Bahn und Strasse führt die Binnenschifffahrt noch nicht über Basel hinaus, obwohl in Hochrhein und Aare weitgehend vorbereitete Wasserwege zur Verfügung stehen. Die schweizerische Wirtschaft ist an Wasserstrassen von Basel nach Rorschach und Yverdon stark interessiert. Schon aufgrund der heutigen Tonnage wäre am Hochrhein für die Schweiz allein mit Frachteinparungen von 20 Mio Fr. jährlich zu rechnen.

Aufschlussreiche Angaben über den Anteil der Binnenschifffahrt am europäischen Güterverkehr liefert der Beitrag von Dr. H. Wanner. Massgebend für den Umfang des Schiffsverkehrs sind Länge und Dichte des Wasserstrassennetzes sowie Qualität und Ausbau der schiffbaren Flüsse und Kanäle (siehe Tabelle 1).

Aus Tabelle 2 ist unter anderem ersichtlich, dass die Binnengewässer je Laufkilometer weitaus am intensivsten für den Gütertransport benützt wird. Es besteht kein Zweifel, dass eine Modernisierung und Erweiterung des Wasserstrassennetzes trotz der hohen Baukosten sinnvoll ist.

Welche Transportkostensparnis der Bau neuer bedeutender Wasserstrassen bringen kann, veranschaulicht der Beitrag von Dr. F. Pisecky. Eine internationale Kommission (Deutschland, Österreich, Ungarn und Jugoslawien) kam zu dem Ergebnis, dass nach einer gewissen Anlaufzeit nach der für 1981 vertragsgemäss vorgesehenen Fertigstellung der Rhein-Main-Donau-Verbindung der Verkehr auf der Schlüsselstrecke Nürnberg-Regensburg im Jahr 1989 15,5 Mio t betragen wird. Die Kommission entschloss sich in vorsichtiger Weise, für die Berechnung des Kosten-Nutzen-Vergleichs einen unteren Mittelwert von 14 Mio t/Jahr zugrunde zu legen. Für den Kosten-Nutzen-Vergleich wurde die Methode des internen

Zinsfusses herangezogen, bezüglich der Baukosten und anderer Kostenfaktoren eine Beobachtungszeit von 1969 bis 2000 festgelegt. Unter diesen Voraussetzungen ergab sich für die Zeit nach der Fertigstellung der Rhein-Main-Donau-Verbindung gegenüber der Eisenbahn eine Transportkostensparnis von 132,8 Mio DM pro Jahr. Die Frachtkostensparnis für die deutsche Volkswirtschaft allein wird 76,1 Mio DM jährlich erreichen.

Angesichts dieser günstigen Beurteilung der Zukunft der Binnenschifffahrt wird heute am Ausbau und an der Erweiterung des europäischen Wasserstrassennetzes intensiv gearbeitet. Massgebend für die Wasserstrassen mit grenzüberschreitendem Verkehr ist das Europaschiff (Rhein-Herne-Kanal-Schiff, 80 x 9,50 x 2,50 m). Ing. F. Wyss berichtet in seinem Beitrag über den gegenwärtigen Stand der 12 wichtigsten Projekte:

1. Als Vorläufer für die Verbindung *Dünkirchen-Schelde* ist der Wasserweg von Dünkirchen zum Canal du Nord und weiter nach Denain im Bau.
2. Mit dem Bau des wichtigen Wasserweges *Schelde-Rhein*, der die Verbindung des Hafens Antwerpen mit dem Rhein um 40 km verkürzen wird, wurde 1968 begonnen.
3. Die belgische Teilstrecke der *Maas* wird gegenwärtig ausgebaut. Auf dem französischen Abschnitt ist die Weiterführung projektiert. Sie soll die Verbindung mit der Rohne herstellen.
4. Für die Verbindung *Maas-Rhein* (Rhurgebiet) stehen zur Zeit drei Projektvarianten zur Diskussion.
5. Die *Moselwasserstrasse* als wichtige Verbindung zwischen dem lothringischen Revier und dem Ruhrgebiet wurde

Tabelle 1. Europäische Binnenwasserstrassen, wichtigste Daten

	Deutschland	Frankreich	Belgien	Niederlande
Binnenwasserstrassen in km	4454	7629	1595	6017
Transportmenge in Mio t	214	98	85	223
Verkehrsleistung in Mio tkm	45785	12965	5688	28395
Anteil an Verkehrsleistung in %				
Binnenschifffahrt	31	10	23	64
Schiene	39	50	25	8
Strasse	23	33	52	23
Pipeline	7	7	—	5

Tabelle 2. Bedeutung der Binnenschifffahrt in Deutschland im Vergleich mit den anderen Verkehrsträgern im Jahre 1967

	Schiff	Bahn	Auto	Pipeline
Verkehrsleistungen (Mrd tkm)	45,8	64,6	33,9	10,0
Verkehrsstrecken (km)	4500	30 100	159 700	1600
Spezifische Verkehrsleistungen (Mio tkm/km)	10,178	2,146	0,212	6,250