

Mossdorf, Carl

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 2

PDF erstellt am: **17.05.2024**

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.

stehen, die mit starken, durch den Unterbau des Bohrturmes führenden Querträgern zu einer Art Hover-Katamaran verbunden werden. Acht Dieselmotoren von je 1000 PS, symmetrisch auf den Trageinheiten angeordnet, werden das Luftkissen erzeugen, auf dem zwei leichte Spezialtraktoren den Bohrturm mühelos über das flache Gelände ziehen können. Hinter dem Turm wird man aus Stabilitätsgründen zwei gleiche Traktoren ankuppeln. Die Nutzlast jeder Luftkissen-Einheit wird rund 200 t betragen und das Gesamtgewicht, das vom Boden abgehoben werden muss, 600 t. Das ergibt einen Bodendruck, der noch unterhalb der Sommer-Belastungslimite für Tundra-Boden liegt. Ein herkömmlicher Raupentransporter übt unter denselben Umständen einen rund zehnmal grösseren Druck auf den Boden aus und sinkt tief ein. Für die Entwicklung und Erprobung dieses neuen Schwertransportmittels befragte die BP verschiedene Firmen der Hovercraft-Industrie und erteilte schliesslich der British Hovercraft Corporation den Auftrag für eine Versuchsreihe. Diese Firma hat ein Modell 1:12 der neuen Transportvorrichtung gebaut und ermittelt in Alaska an einem Versuchsturm den nötigen Luftkissen-Druck, den Luftbedarf und den «Wegblas-Effekt» der unter den seitlichen Schürzen entweichenden Luft auf den weichen Boden. Das Material der flexiblen Luftkissen-Schürzen wird in der Kältekammer auf seine Beständigkeit und sein Verhalten bei sehr tiefen Temperaturen geprüft. Der Unterhalt dieser Schürzen soll durch eingebaute hydraulische Aufbock-Stützen erleichtert werden. Bereits wird auch der Einsatz von Hovercraft-Fahrzeugen mit 20 bis 30 t Nutzlast für spezielle Aufgaben in Alaska erwogen, zum Beispiel für den Transport von Schweissanlagen samt Kompressoren und Generatoren für den Unterhalt von Pipelines.

DK 629.1.039:622.242.1

RILEM, Réunion Internationale des Laboratoires d'Essais et de recherches sur les Matériaux et les constructions. Es sind neue technische Kommissionen für folgende Gebiete geschaffen worden: hitzebeständige Betone, Bitumen und bituminöse Baustoffe, Beton, Porosität der Baustoffe, Karbonatisierung des Betons, Verhalten der Mörtel und Überzüge. Zur Koordinierung der Tätigkeiten der verschiedenen RILEM-Kommissionen ist eine allgemeine technische Kommission bestellt worden. Folgende Kolloquien werden in Aussicht genommen: Beton in heissem Klima, Frühling 1971; statistische und Optimierungs-Methoden zur Kontrolle der Herstellung und des Gebrauchsverhaltens der Baustoffe, Kopenhagen 1971; Instabilitätsprobleme, Buenos Aires 1971; Dauerfestigkeit, Philadelphia 1972; Formänderung und Bruch bei zwei- und dreiachsiger Beanspruchung, Paris 1972.

DK 061.3:620.1

Mit drei perfekten Blindlandungen einer «Trident» auf einem bei London gelegenen Flughafen wurde am 15. Mai 1969 die Flugerprobung eines automat. Blindlandesystems abgeschlossen, das als das derzeit modernste der Welt gilt. Entwickelt wurde das System von Smith Industries in Zusammenarbeit mit der Hawker Siddeley Aviation, dem Hersteller der «Trident». In eingehenden Erprobungen hat es seine Betriebszuverlässigkeit entsprechend den strengen Bedingungen für Landungen nach Betriebsstufe 3b unter Beweis gestellt. Dies bedeutet, dass das Flugzeug bei schlechtesten Sichtbedingungen eine vollautomatische Blindlandung durchführen kann. In der letzten Phase des Landeanflugs braucht der Pilot nicht mehr zu entscheiden, ob er landen soll oder nicht. Bei schlechtem Wetter übernimmt die Landeautomatik beim Flugzeugabstieg die Maschinensteuerung. Es muss lediglich eine Landebahnsicht von

150 m herrschen, damit die Maschine nach der Landung die entsprechenden Bodenmanöver ausführen kann. Die Berichte über die Entwicklungsflüge werden nun der britischen Luftfahrtbehörde zugeleitet. Nach Auswertung der Leistung und Betriebszuverlässigkeit des Systems wird die BEA bei der Behörde beantragen, ihre «Tridents» im Linienflugdienst für Landungen nach Betriebsstufe 3 zuzulassen. Mit diesen Landungen könnte bereits in diesem Jahr begonnen werden. Die BEA war die erste Fluggesellschaft, die (im Juni 1965) mit einem Zivilflugzeug eine halbautomatische Landung durchführte. Im darauffolgenden November landete dann ein Zivilflugzeug erstmals vollautomatisch. Seitdem landen die «Tridents» der BEA bei gutem Wetter regelmässig automatisch, desgleichen die VC-10 der British Overseas Airways Corporation (BOAC), die jedoch mit einem von der Elliott Automation Company entwickelten Blindlandesystem ausgerüstet sind. Während im derzeitigen Weltflugverkehr auf eine Million Landungen etwa eine Bruchlandung entfällt, setzte die britische Luftfahrtbehörde fest, dass bei einer Landeautomatik auf zehn Millionen nur eine Bruchlandung entfallen darf. DK 533.6.013.52

Eidgen. Techn. Hochschule Zürich. Für das Wintersemester 1969/70 ist an der Abteilung für Landwirtschaft provisorisch ein neuer Studiengang in Kraft gesetzt worden, der von Dozenten, Assistenten und Studierenden während anderthalb Jahren gemeinsam entworfen worden ist. Dieser bringt eine freiere Studiengestaltung bei gleichzeitiger Anpassung an die Bedürfnisse der modernen landwirtschaftlichen Produktionsweise. Aufbauend auf einem Grundstudium wird der Studiengang vom dritten Semester an neu in die Richtungen Agrarwirtschaft, Pflanzen- und Tierproduktion aufgegliedert. Der Studierende wählt die Studienrichtung nach seinem bevorzugten Interessengebiet, kann aber mit zusätzlichen Wahlfächern eigene Schwerpunkte setzen und übertriebene Spezialisierung vermeiden. Im Schlussdiplom steht ihm sogar frei, ein Prüfungsfach aus einer anderen Abteilung der ETH auszuwählen. Der neue Studienplan ermöglicht eine vertiefte Ausbildung in der gewählten Fachrichtung, während er den Kontakt mit anderen Wissensgebieten und allgemeinbildenden Fächern erleichtert.

DK 378.962

Container ohne Fugen und Nähte. Ein neuer 20-Fuss-Container ist fugen- und nahtlos aus einem Kunststoff gepresst, der stärker als Stahl und leichter als Aluminium sein soll. Der von der John Thompson Company, Gloucester, entwickelte Container erhält seine Festigkeit, indem um einen starren isolierenden Kern verstärkter Kunststoff gepresst wird. Letzterer ist im Verhältnis zu seinem Gewicht dreimal stärker als Stahl und etwa um die Hälfte stärker als Aluminium.

DK 621.798.12:679.5

Die Oxford Air Training School, die grösste Fliegerschule in Europa für die Zivilluftfahrt, erhielt von der schweizerischen Luftfahrtgesellschaft Swissair einen Vertrag zur Ausbildung ihrer Piloten im Instrumentenflug. Der Kursus, der speziell auf die Erfordernisse der Swissair zugeschnitten ist, enthält Übungen am Linktrainer und theoretischen Unterricht; sein Hauptteil aber ist eine intensive fliegerische Schulung, die sich auf ganz Grossbritannien erstreckt. Der Vertrag läuft zunächst drei Jahre. DK 656.7:373

Nekrologe

† **Carl Mossdorf**, dipl. Arch. SIA, GEP, BSA, in Luzern, ist, wie bereits mitgeteilt, am 29. Oktober 1969 in seinem 69. Altersjahr gestorben, betrauert von seinen beiden Söhnen – ein Verkehrsunfall hatte ihm 1969 die geliebte Gattin entrissen –,

seinen Geschwistern und deren Familien, seinen Freunden und allen, die ihn schätzten und wussten, dass ihm seine Arbeit als Architekt hohe Berufung und Verantwortung bedeutete. Er besass auch ein Erbteil, stammte er doch aus einer Architektenfamilie. Schon Grossvater und Vater hatten als Architekten das Bild der Vaterstadt geprägt, der Vater als weitsichtiger und unternehmender Stadtbaumeister.

Geboren am 24. Februar 1901, schloss Carl Mossdorf 1920 die allgemeine Ausbildung an der Kantonsschule Luzern mit der technischen Matura ab, begann an der ETH in Zürich das Architekturstudium, setzte es später in München fort und konnte sich als diplomierter Architekt der ETH von 1925 bis 1927 bei einem Verwandten, Architekt Heinrich Mossdorf in Leipzig, dessen begüterte Bauherren grosszügiges Planen erlaubten, den Massstab seines schöpferischen Schaffens zulegen. Von 1927 bis 1933 arbeitete er in den Büros der Architekten Robert Ruggli, Oerlikon, und Hans Fischer, Zürich, sowie in der Büro-Gemeinschaft mit Hans-Robert Beck in Zürich.

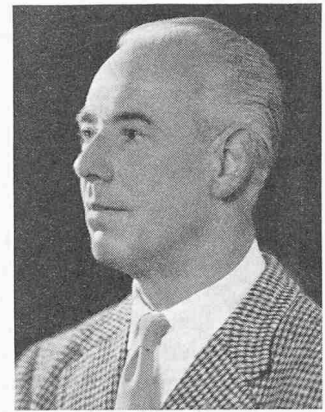
Wer den selbstbewussten und eigenständigen, ideenreichen und initiativen Carl Mossdorf kannte, den erstaunt es nicht, dass er 1933 ein eigenes Büro für Architektur in Luzern eröffnete. Hier konnte er sich erst recht entfalten und wurde bald ein gesuchter Architekt. Auf Bauten von Villen, Mehrfamilienhäusern und Siedlungen – von den ersten in der Schweiz gebauten Laubenganghäusern an der Spitalstrasse in Luzern, eine Bauweise, die 1934 als revolutionär galt – folgte eine Reihe von Wettbewerben, an denen er sich mit Vorliebe beteiligte. So gingen u.a. das Kant. Verwaltungsgebäude und das Gewerbeschulhaus in Luzern, das Gemeindehaus Emmen, das evangelische Pfarrhaus Meggen und das Primarschulhaus in Kriens erfolgreich aus den Wettbewerben hervor. Zu den von ihm geschaffenen Grossbauten, um nur die allerwichtigsten zu nennen, wobei die meisten auf Wettbewerbserfolgen beruhen, gehören ausserhalb Luzern: die reformierte Kirche in Kriens, die Flugzeughallen in Buochs, das Schulhaus Gersag, Emmen, samt dortiger Turn-, Sport- und Badeanlage Mooshöli. In Luzern zeichnete er verantwortlich für die Tram- und Trolleybus-Wagenhalle an der Eschenstrasse, das Merkurhaus an der Weggigasse und die Schweizerische Volksbank Luzern. Der 1955/58 erstellte Fabrikneubau Schindler und die Kant. Motorfahrzeugkontrolle Luzern, 1959/60, wurden in Architektengemeinschaft ausgeführt. Der weitgespannte architektonische Bereich seines Schaffens zeugt für sein grosses Können; was er als richtig erkannt hatte, verteidigte er mit dem Mute dessen, der völlig frei ist. Von seinen architektonischen Ideen liess er sich nichts abmarkten, doch bei allem beruflichen Ethos war er ein tüchtiger Praktiker und ein guter Rechner. Zu erwähnen ist noch, dass von 1935 an Carl Mossdorfs jüngerer Bruder, Gustav, dem Architekturbüro als Bürochef vorstand, 1965 das Büro übernahm und es in Carl Mossdorfs Sinn und Geist weiterführt.

Carl Mossdorf war in den Schweizerischen Werkbund und 1949 in den Bund Schweizer Architekten aufgenommen worden. Seine schöpferischen Gaben, gepaart mit subtilem Gefühl und ausgeprägtem Sinn für gutbewährtes Altes, führten ihn dazu, Überkommenes zu bewahren und notwendig Neues richtig zu gestalten. Nicht umsonst fand man Carl Mossdorf über Jahre hinweg in der Luzerner Altstadtkommission. Und er war ein Kind der Luzerner Altstadt, der er zeitlebens treu verbunden blieb. – Sein Zukunftsdenken bewog ihn, sich ebenso energisch für die Lösung mannigfaltiger Probleme der Landes-, Regional- und Verkehrsplanung zu verwenden. Als Präsident der Sektion Waldstätte diente er dem SIA, und er leitete als Obmann eine Planungsgruppe von Architekten und Ingenieuren, die durch seine Initiative gegründet worden war. 1956 veröffentlichte sie einen 200seitigen Bericht über «Planung Luzern und Nachbargemeinden», auch «Pluna» genannt. Sein

Ideenbeitrag zur Neuordnung des Verkehrswesens und der Bauzonen wirkt sich noch lange aus, und Luzern ist ihm dafür Dank schuldig.

Carl Mossdorf, der fröhlicher Geselligkeit zugetan war, fand sie in mehreren Freundeskreisen, im Golf-Club, beim Altindustriener-Verband Luzern, bei der Safranzunft, der Kunstgesellschaft, der Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte und der Gesellschaft Schweizerischer Maler, Bildhauer und Architekten, die ihm Anerkennung für seine Treue und Dienste wissen. Seine Liebe zur Vaterstadt und Heimat widerspiegelt sich auch in seiner militärischen Laufbahn, die er als Artilleriemajor beendete. – Von weiten Fusswanderungen und Reisen, besonders aus Italien, berichten unzählige handschriftliche Notizen, Zeichnungen und Aquarelle, in denen er seine Erlebnisse bis ins Detail festhielt. Sie zeugen für seine Beobachtungsgabe, seinen künstlerischen Sinn und seinen guten architektonischen Geschmack.

Carl Mossdorf war die Gnade beschieden, ein grosses Lebenswerk zu vollbringen, dem wir Achtung und Anerkennung zollen.



CARL MOSSDORF

1901 Dipl. Arch. 1969

Wettbewerbe

Gestaltung der Place Saint-François in Lausanne (SBZ 1969, H. 31, S. 601). Elf Entwürfe. Ergebnis:

1. Preis (15 000 Fr. und Empfehlung zur Weiterbearbeitung) Marx Lévy und Bernard Vouga, Arch., Jean-Pierre Gonthier, Ing., Lausanne
 2. Preis (10 000 Fr.) Jean-Pierre Gillard und Sebastian Oesch, Arch., La Tour-de-Peilz und Nyon
 3. Preis (8 000 Fr.) Charles-François Thévenaz und Pierre Prod'homme, Arch., Mitarbeiter Ljubomir Milosavljevic, Arch., Bonnard & Gardel, Ing., Lausanne
 4. Preis (7 000 Fr.) François Gross, Arch., Lausanne
- Ankauf (2 000 Fr.) Erhard Keller, René Lyon, Peter Rasser, Robert Obrist, Orjan Sviden, Arch., Raymond Dezes, Peter Suter, Ing., Lausanne

Die Ausstellung ist vorbei.

Turnhalle und Gemeindesaal in Elm. Die Schulgemeinde Elm erteilte Vorprojektierungsaufträge an drei Architekten. Die Expertenkommission stellte folgende Rangordnung auf:

1. Rang: Brosi-Christen-Flotron, Zürich
2. Rang: P. Eggenberger, Bilten
3. Rang: W. Aebli und B. Hoesli, Zürich

Die Expertenkommission beantragte, die Verfasser des erst-rangierten Projektes mit der Weiterbearbeitung zu betrauen. Fachexperten waren H. Burgherr, Lenzburg, R. Lienhard, Aarau, J. Zweifel, Zürich und Glarus.

Primarschule in Mühleberg/BE. Unter fünf von der Gemeinde erteilten Projektaufträgen für die Erweiterung, bzw. den Neubau der Primarschule in zwei Etappen hat die Expertenkommission wie folgt entschieden: «Der Projektauftrag hat gezeigt, dass innerhalb des um die beiden Teilparzellen erweiterten Areals eine gute Lösung der schwierigen Bauaufgabe möglich ist.» Dem Gemeinderat wird beantragt, die Projekte der Verfasser:

- Nr. 3 «Pestalozzi», Max R. Müller, Bremgarten/BE und
Nr. 4 «Buech», Hans Hostettler, Bern