

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 117/118 (1941)  
**Heft:** 19

**Nachruf:** Naeff, Moritz

### **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:** 30.01.2025

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

gerichts zweifellos stark sinken, aber dies wäre auch bei der Ueberbauung der Fall gewesen, da gerade die Schönheit der unberührten Gegend den hohen Landpreisen rief. Daher kann auch eine finanzielle Entschädigung an die Grundbesitzer nicht in Frage kommen. — Ein Entscheid (spät kommt er, doch er kommt!) von grundsätzlicher Bedeutung, dem weitestreichende Auswirkung zu wünschen ist, überall dort, wo noch unberührte Naturufer von der Weekendhäuschen-Fest bedroht werden.

**Triebwagenbetrieb mit Naturgas in Dänemark.** Im nördlichen Jütland hat man nach «Z. d. V. M. E.» vor einigen Jahren in und bei der Stadt Frederikshavn im Untergrund Vorkommen an Erdgas entdeckt. Die Gasquellen fliesen so reichlich, dass nicht nur ein wesentlicher Teil des Eigenbedarfes der Stadt gedeckt werden kann, sondern, dass es sogar auf Flaschen gefüllt und als Treibstoff für Kraftwagen und seit dem 1. September d. J. nun auch für einen Eisenbahntriebwagen benutzt werden kann. Das Erdgas hat einen dem Benzin entsprechenden Methangehalt und Heizwert, weswegen man die Benzinmotoren der Kraftwagen und des Eisenbahntriebwagens im grossen und ganzen ohne Umbau verwenden kann. Die Zugkraft ist ebenfalls ungefähr dieselbe wie bei Verwendung von Benzin.

**Ueber die Gestaltung stabiler Drosselkurven bei Kreiselpumpen** berichtet Ing. K. Rüttschi (Brugg) im «Schweizer Archiv» vom August 1941. Seine Ausführungen stellen eine Ergänzung des in der «SBZ» Bd. 117, S. 176\* (19. April 1941) veröffentlichten Beitrages «Die Achsschubaufnahme bei Hochdruck-Kreiselpumpen» dar. Es werden die Vorversuche beschrieben und mit ausländischen Ergebnissen verglichen und am Schluss wird auch auf die in der Bauzeitung veröffentlichte Konstruktion hingewiesen.

**Schweizerische Kirchenbauten** zeigt das Augustheft der Eternit-Werkzeitschrift: Reform. Kirche Kriens (Architekt C. Mossdorf, Luzern), St. Peter und Paul-Kirche Aarau<sup>1)</sup> (Arch. W. Studer, Feldbrunnen-Solothurn), St. Josefskirche Luzern (Arch. O. Dreyer, Luzern). Technisches Thema der Nummer ist das Eternitrippen-Unterdach, das auch beim Oceanic-Neubau am Kasinoplatz Bern (Arch. E. Hostettler) zur Anwendung kam, der ebenfalls veröffentlicht wird.

**Die Erste Schweiz. Ausstellung für Neustoffe** (S. 215) hat leider ihre Tore schon geschlossen, nachdem sie in der Öffentlichkeit grosses Interesse geweckt hat. Wir kommen auf ihren reichen Inhalt zurück.

## NEKROLOGE

† **Moritz Naeff.** Ein tüchtiger Bauingenieur, ein guter Kamerad und lieber Freund hat die Augen für immer geschlossen. Zur Kontrolle seiner angegriffenen Gesundheit hatte er sich in Locarno in eine Klinik begeben; am Morgen kam die Schwester ins Zimmer, öffnete Vorhang und Fenster, er richtete sich auf und mit dem beglückten Ausruf «welch schöner Morgen» sank er zurück ins Kissen — und war nicht mehr. Ein schöner Tod, den Alle die ihm näher standen, dem müden Wanderer von Herzen gönnen.

Moritz Naeff, von Altstätten (St. Gallen) erblickte das Licht der Welt am 22. Januar 1874. Er durchlief die Kantonschule St. Gallen, trat im Herbst 1892 in die Ingenieur-Abteilung der E. T. H. ein und ward alsbald fröhlicher Singstudent. Geistreich und witzig, ein trefflicher Zeichner, erfreute er so manchmal die Korona auf der Bollerei mit seinen humorvollen Produktionen und Scherzen, wie auch in erster Unterhaltung. Seine Praxis begann Naeff nach Vollendung der Studien 1896 bei Ing. F. Allemann, und zwar beim Bau des Wasserkraftwerks der Papierfabrik Albruck im bad. Schwarzwald. Von dort kam er 1897 als Adjunkt von Kant.-Ing. F. Bersinger nach St. Gallen, wo ihm hauptsächlich Entwurf und Bau von Strassen oblagen. 1900 trat Naeff in die Dienste der Buss A. G. Basel, zuerst als Sektionsingenieur der Unternehmung beim Bau der Eisenbahn Erlenbach-Zweimimmen, anschliessend beschäftigt mit Studien zum Bau der

österreich. Alpenbahnen, sodann am Bau der Bahnlinie Hartberg-Friedberg in der Steiermark. Dies war der für seinen weiteren Lebenslauf entscheidende, und in der Folge verhängnisvolle Schritt. 1906 erfolgte seine Berufung als Oberingenieur in die Zentrale Graz und 1913 als techn. Direktor der «Oesterreich. Baugesellschaft für Verkehrs- und Kraftanlagen» in Wien, der österreich. Tochtergesellschaft der Buss A. G. Im gleichen Jahre begannen die Bauarbeiten für die grosse Ueberländzentrale Faal a. d. Drau, eines Niederdruckwerkes von der damals recht stattlichen Leistung von 40000 PS. Bei Kriegsausbruch musste Naeff wegen Personalmangel die örtliche Bauleitung selbst übernehmen, eine sehr schwierige Arbeit

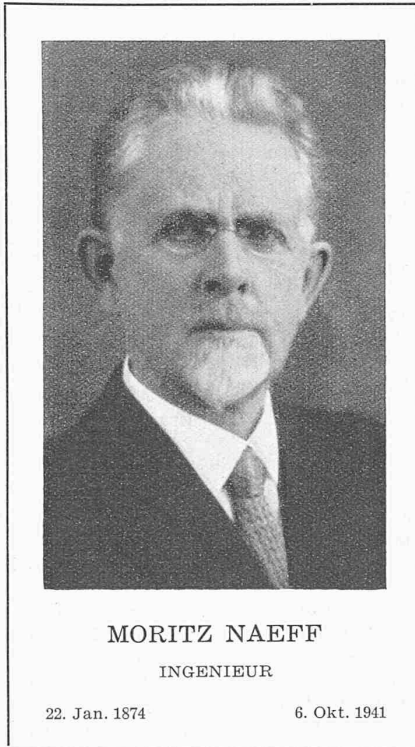
mit russischen und italienischen Kriegsgefangenen. Nach dem Zusammenbruch der österreich. Monarchie und der Einverleibung von Faal in das jugoslawische Staatsgebiet erfolgte 1920 die Gründung einer jugoslawischen Baugesellschaft, der Naeff mit Wohnsitz in Marburg bis 1927 als Direktor vorstand. Ausser der Tiefbauabteilung und einem Sägewerk waren der Unternehmung eine Eisenkonstruktionswerkstätte und eine Schraubenfabrik angegliedert, die beide von ihm neu erstellt und organisiert wurden. Seine Arbeit jener trüben Jahre war daher vorwiegend industrieller und administrativer Art, trüb wegen der Inflation, die ihn aller seiner Ersparnisse bisheriger Arbeit beraubte, sodann wegen persönlicher Verunständungen mit seinen jugoslawischen, von seinem Wesen sehr verschiedenen Vorgesetzten.

So kehrte Moritz Naeff 1927, vom Schicksal enturzelt, als Dreiundfünfzigjähriger mit seiner Familie in die Heimat zurück, um in Zürich eine neue Existenz zu suchen. Es gelang ihm leider nicht, eine seinen Fähigkeiten und Kenntnissen entsprechende Stellung zu finden und so musste er sich mit verschiedenen untergeordneten Betätigungen begnügen. Während mehrerer Monate bearbeitete unser Freund bei uns auf der «SBZ» ein Generalregister der «Eisenbahn» und der «Schweiz. Bauzeitung», sodass wir ihm eine reichhaltige Kartothek, beginnend mit 1874

verdanken, in der uns fast täglich seine charaktervolle Handschrift an den Verewigten erinnert. Später wurde er unser regelmässiger Mitarbeiter; ungezählte «Mitteilungen», Auszüge ausländischer Fachliteratur, Buchbesprechungen u. a. m. stammen aus seiner gewandten Feder, und es ist keine Redensart wenn wir sagen, dass wir seine Hilfe sehr stark vermissen werden. Daneben befasste er sich in ähnlicher Weise als ständiger Mitarbeiter der Beratungsstelle des Schweiz. Energiekonsumentenverbandes mit Fragen der Schweiz. Energiewirtschaft. Auch dort hinterlässt Moritz Naeff eine schmerzlich empfundene Lücke, aber auch ein dankbares Andenken. Ihm selbst schuf die technisch-literarische Arbeit seiner letzten Jahre innere Befriedigung und Ablenkung von seinen Sorgen.

So hat ein hoffnungsfreudig und aussichtsreich begonnenes, von Arbeit erfülltes, aber vom Schicksal hart bedrängtes Leben wenigstens einen friedlichen Ausklang gefunden. Da Moritz Naeff schon in jungen Jahren seinen Wirkungskreis im Ausland fand, ist er vielen Kollegen kaum mehr bekannt. Wir Älteren aber, die ihm, wie der Schreibende, von der Studienzeit her nahe standen, haben einen guten Freund verloren! Carl Jegher

† **Bernhard Gugler**, Dipl. Masch.-Ing. von Courrendlin (Bern), geb. 5. Juni 1880, mech.-techn. Abteilung E. T. H. 1900/04 (Bruder unserer Kollegen Prof. Heinz Gugler und Dr. h. c. Felix Gugler), ist nach kurzer schwerer Krankheit am 31. Okt. in Zürich gestorben. Bernh. Gugler war von 1905 bis 1908 Ingenieur der Maschinenfabrik L. Lang in Budapest. Nach kurzer Tätigkeit in Südrussland wirkte Ing. Gugler von 1909 bis 1913 als Konstrukteur im Dampfturbinenbau bei BBC in Baden; 1914/16 stand er als Genieutenant an der Grenze, sodann bis 1920 als Chef des Konstruktionsbureau der «Lonza» in Waldshut. 1921/22 finden wir den unstenen Mann als Lehrer für Dampfmaschinenbau am Schleswig-Holst. Technikum in Neustadt, dann 1922/23 als Chef des Konstruktionsbureau beim Aussiger Verein für chem. und metallurg. Produktion in Falkenau a. d. Eger, und nach verschiedenen andern, jeweils kurzfristigen Betätigungen landete sein Lebensschifflein 1927 in Zürich, wo er als Ingenieur, später



MORITZ NAEFF

INGENIEUR

22. Jan. 1874

6. Okt. 1941

<sup>1)</sup> Vgl. Wettbewerb in Bd. 111, S. 105\* (26. Februar 1938).