

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 77 (1959)
Heft: 3

Nachruf: Türlér, Max

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>



Dr. PAUL MOSER

Dipl. Masch.-Ing.

1887

1958

trolle unterstellten Objekte. Die bundesrätliche Verordnung vom 19. März 1938 betreffend Aufstellung und Betrieb von Druckbehältern brachte dem Verein eine starke Ausweitung seines Tätigkeitsgebietes. Auch der Zweite Weltkrieg und die Nachkriegszeit trugen der Prüfstelle eine ausserordentliche Steigerung des Arbeitsumfanges ein, der trotz der häufigen Einberufung des Personals zur Militärdienstleistung bewältigt werden musste. Die Verwendung von Ersatzmaterialien für Bau- und Betriebsstoffe und die Ueberprüfung der Betriebe auf sparsamste Ausnützung der noch zur Verfügung stehenden Wärmequellen stellten grosse Aufgaben fachtechnischer und organisatorischer Art. Dank seiner umfassenden Kenntnisse, seiner unermüdlichen Arbeitskraft und mit seiner loyalen Art hat Paul Moser diese Aufgaben in souveräner Weise gemeistert und es verstanden, im Interesse der Mitglieder sowohl bei den Behörden, als auch gegenüber den Erstellerfirmen das Ansehen des Vereins zu wahren und zu festigen. Ende 1957 ist er in den Ruhestand getreten.

Schliesslich verdient auch das Wirken Paul Mosers in *unsern* Vereinen Erwähnung. Dem Vorstand des Z. I. A. gehörte er von 1940 bis 1951 an, dem Ausschuss der G. E. P. von 1944 bis 1956. In jedem dieser Gremien war es mir vergönnt, an seiner Seite Arbeit, Freundschaft und Freude zu erleben, und auch in diesen Kreisen wirkten sein klares Urteil und seine menschliche Güte in allen Dingen aufbauend. Wie hat er sich noch an der Generalversammlung der G. E. P. in Baden, auf der Göschenalp und an der Montagsfahrt durch den Aargau gefreut! Wir werden unsern lieben Paul Moser in sonniger Erinnerung behalten. W. J.

† **Heinrich Oswald**, dipl. Masch.-Ing. G. E. P., von Aadorf TG, geb. am 23. Sept. 1902, ETH 1923—27, seit 1941 Direktor der British Brown Boveri Ltd., ist am 8. Jan. nach kurzer Krankheit von schwerem Leiden erlöst worden.

† **Max Türler**, a. Stadtbaumeister von Luzern, ist nach langer, mit grosser Geduld ertragener Krankheit am 9. Januar im Alter von 67 Jahren entschlafen.

Jubiläum der Schweiz. Binnenschifffahrt

DK 061.2:656.62

Beim Rückblick auf das vergangene Jahr stellen wir fest, dass wir unseren Lesern noch eine Berichterstattung schulden über dieses am 18. Oktober in Zürich sehr erfolgreich durchgeführte Treffen, das 350 Fachleute und die Spitzen der Behörden aus der Schweiz und den Nachbarstaaten vereinigte. Am Vorabend wurde die Ausstellung bei Jelmoli (s. SBZ 1958, S. 648) eröffnet, und ein Abend-

vorbildlichen Leitung nahm der Kesselbau einen erfreulichen Aufschwung und kam auch ungeschoren durch die Krisenjahre hindurch. Die gerade, offene Art Mosers machte allen, die mit ihm zu tun hatten, stets grossen Eindruck, und sein lebenswürdiges Wesen gewann ihm auch da viele Freunde.

Im Jahre 1937 folgte er dem Rufe des Schweiz. Vereins von DampfkesSELbesitzern, dem er sich als Oberingenieur zur Verfügung stellte. Die zwei Jahrzehnte seines dortigen Wirkens umfassen eine Periode starker Entwicklung sowohl in technischer Hinsicht, als auch in Bezug auf die Anzahl der der Kontrolle unterstellten Objekte.

essen im Zunfthaus zur Saffran bot Gelegenheit zum Gedankenaustausch der führenden Männer unserer Binnenschifffahrts-Bestrebungen mit den Exponenten der Politik in Stadt und Kanton sowie mit der Presse. Das mit einem Dutzend Referate reich befrachtete Vortragsprogramm des Samstag-Vormittags verschaffte dem Zuhörer einen Blick in die Mannigfaltigkeit der Probleme wie auch der Männer, welche sich um sie mühen, während der Nachmittag dem Hauptreferat von Prof. Dr. A. Gutersohn (St. Gallen) vorbehalten war. Als Schluss der Tagung besuchten die Teilnehmer gemeinsam die wohlgelegene Binnenschifffahrts-Ausstellung. Wir beglückwünschen die beiden veranstaltenden Verbände, den Nordostschweiz. Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee und den Schweiz. Rhone-Rhein-Schifffahrtsverband, sowohl zu ihrer beharrlichen, oft wenig spektakulären Tätigkeit in den vergangenen 50 Jahren, sowie zur Durchführung dieser Jubiläumsfeier, für die Ing. W. Groebli, Präsident des Jubiläumkomitees, als umsichtiger und liebevoller Gastgeber ein besonderes Lob verdient. Auf die Nennung aller seiner vielen Helfer sowie der Redner möchten wir verzichten unter Hinweis auf die vollständige Berichterstattung und sehr zutreffende Beurteilung in «Strom und See», 1958, Nr. 10, sowie in den anderen Organen der beiden Verbände. Dass als Dritter im Bunde die vier Jahre ältere Basler Vereinigung für Schweiz. Schifffahrt das Jubiläum ehrte durch Abhaltung ihrer Generalversammlung in Zürich, wurde dankbar vermerkt.

Der Vortrag von Prof. Dr. A. Gutersohn (Handelshochschule St. Gallen) behandelte in sehr einlässlicher Weise das Thema «Zur Wirtschaftlichkeit des Ausbaues der schweizerischen Binnenschifffahrt», wobei er sich hauptsächlich mit der im Vordergrund stehenden Frage der Schifffahrt Basel-Bodensee befasste. Wir versuchen, nachstehend die Hauptgedanken wiederzugeben. Als Ausgangspunkt wählte der Referent den bundesrätlichen Bericht vom 2. März 1956 über die Schiffbarmachung des Hochrheins, welcher zwar für St. Gallen Frachtersparnisse durch die Schifffahrt von 40 bis 70% ausrechnet, jedoch feststellt, dass dies nur 0 bis 1% der Gesamtkosten der Produktion ausmache. Gutersohn nun findet, dass es nicht auf das Verhältnis zu den Gesamtkosten, sondern zu der Verdienst- und Gewinnspanne ankomme, und dass die zu erwartenden Frachtersparnisse 10 bis 30% der normalen Verdienstmarge ausmachen. Deshalb hätten auch schon bedeutende Betriebe die Verlegung eines Teiles ihrer Werke vorbereitet. Die im Bericht 1956 geschätzte Importverkehrsmenge des Hochrhein-Einzugsgebietes von 1,1 bis 1,5 Mio t ist sicher durch die seither eingetretene Entwicklung überholt, und nichts spricht dagegen, die europäischen Integrationsbestrebungen jedoch dafür, dass die Verkehrszunahme nicht nur anhält, sondern sich verstärkt. Sind einmal mehr Betriebe (der Massenproduktion) im betrachteten Gebiet angesiedelt, so ziehen sie automatisch ein stärkeres Wirtschaftsleben allgemeiner Art nach sich («Agglomerationseffekt»). Mit Rücksicht auf den Grundsatz der freien Rheinschifffahrt, an dem festzuhalten gerade die Schweiz allen Grund hat, darf die Schifffahrt nicht mit Abgaben belastet werden; daher sind bei uns die auf mindestens 250 Mio Fr. geschätzten Kosten für den Hochrhenausbau, von denen 80 bis 100 Mio Fr. auf die Schweiz fallen mögen, vom Volke aufzubringen. Mit Recht vergleicht Gutersohn diese Summe mit der für den Strassenbau oder die Erhöhung des Schuldenplafonds für SBB-Bahnhofausbauten benötigten, wobei nicht leicht entschieden werden kann, wo der grössere wirtschaftliche Nutzeffekt liegt. Die befürchtete ungünstige Einwirkung der Hochrhenschifffahrt auf den Ertrag der SBB wird zu schwarz gesehen, Gutersohn führte mehrere Faktoren an, die dies belegen. Im ganzen zeigte er, dass der Bericht 1956 in wesentlichen Punkten überholt ist, da er sich auf die Zahlen von 1950 stützt, während heute die massgebenden Werte noch viel stärker für die rasche Anhandnahme der Schiffbarmachung sprechen. Die heutige Dynamik der Wirtschaft schaffte den Spielraum dafür, dass sich die Bahnen der Veränderung der Verhältnisse, ohne grosse Einengung, anpassen und sich noch mehr dem spezifischen Bahnverkehr widmen können. Wir empfehlen unseren Le-