

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 69 (1951)
Heft: 1

Nachruf: Moser, Leo

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 21.02.2026

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

Bern¹⁾). Gegenwärtig wird die Grundwasserversorgung durch drei weitere Brunnen mit horizontalen Filterrohren²⁾ ergänzt, so dass in Zukunft normalerweise täglich eine Wassermenge von 145 000 m³ zur Verfügung steht. Man hofft mit diesem Ausbau den Bedarf der nächsten 20 bis 25 Jahre decken zu können. Eine weitere Ausnützung des Grundwasserstromes längs der Wiese ist bis auf schätzungsweise 180 000 m³/Tag möglich. Wenn der Bedarf dann noch steigt, müssten entfernt liegende Grundwasserbecken angezapft oder die natürliche Filtrierung bzw. künstliche Aufbereitung von Rheinwasser in Erwägung gezogen werden. Aus betriebstechnischen Gründen ist mit der Erhöhung des Wasserumsatzes die Vergrösserung der im Netz eingeschalteten Behälter verbunden. In Basel beträgt der Wasserverbrauch zwischen 7 und 21 Uhr etwa 80 % des 24 stündigen Bedarfs, woraus sich unter bestimmten Voraussetzungen der erforderliche Behälterinhalt zu 18 % des Gesamtverbrauches errechnen lässt. Mit dem neu erstellten Behälter II auf dem Bruderholz, dessen Bau in dem eingangs erwähnten Artikel eingehend beschrieben wird, verfügt die Stadt über ein nutzbares Behältervolumen von 25 000 m³. Der zulässige Tagesumsatz dürfte somit 140 000 m³ betragen. Die Behälter reichen deshalb für die nächsten 20 bis 25 Jahre aus.

Sulzer - Dieselmotoren auf Schiffen der französischen Handelsmarine. Die Verluste, welche die französische Handelsmarine im letzten Krieg erlitten hatte, sind bis heute grösstenteils ersetzt worden. Der Schiffsraum, der 1939 rund 2,934 Mio t betrug, erreichte am 1. Juli 1949 wieder 2,786 Mio t; zudem standen am 1. April 1949 Schiffe von 0,37 Mio t im Bau, während damals 0,672 Mio t bestellt, aber noch nicht abgeliefert waren. Bemerkenswert ist bei diesen Neubauten der starke Anteil von Schiffen mit Dieselmotorantrieb. Für die normalisierten Langstrecken-Frachtschiffe von 11 000 und 9 000 t, sowie für die mittleren Frachtschiffe von 7 200, 5 500, 4 200 und 2 700 t wurden durchwegs Sulzer-Dieselmotoren gewählt, die von der Compagnie de Construction Mécanique Procédés Sulzer in Paris und ihren mitlizenzierten Firmen, der Société Anonyme des Forges et Chantiers de la Méditerranée und der Société Anonyme des Ateliers et Chantiers de la Loire geliefert worden sind. Die «Technische Rundschau Sulzer» 1950, Nr. 4, enthält nähere Angaben über den Umfang dieser bedeutenden Lieferungen. Darnach beträgt die Gesamttonnage der mit Sulzer-Dieselmotoren ausgerüsteten neueren Frachtschiffe von über 2 500 t insgesamt 277 000 t, die Motorleistung 275 380 PS. Verschiedene Schiffe sind mit Kühlanlagen (Gesamtleistung 1,52 Mio kcal/h) versehen worden.

Unfallverhütung. Zahlreich und heimtückisch sind die Gefahren, die uns an den Arbeitsstätten, auf der Strasse, im Heim und auf Reisen begegnen. Wenn wir sie kennen und zutreffend beurteilen, können sie uns in den weitaus meisten Fällen nichts anhaben. Dabei ist Aufklärung eine erste und überaus wichtige Massnahme der Unfallverhütung. Damit diese Aufklärung möglichst viele Menschen erreiche und von ihnen aufgenommen werde, muss sie in einer ansprechenden, leicht fasslichen Form geboten und auf das Wesentliche beschränkt werden. Der Schweizerische Unfallverhütungs- und Arbeitshygiene-Kalender 1951 erfüllt diese Forderung aufs Beste. Das ist nicht anders zu erwarten, nachdem der Kalender unter Mitarbeit von Prof. Dr. W. von Gonzenbach, P.-D. Dr. D. Högger, Arbeitsarzt des BIGA, Dr. W. Sulzer, Eidg. Fabrik-Inspektor und Ing. E. Frey, Starkstrom-Inspektor, entstanden ist. Er wurde Ende November an sämtliche der SUVAL unterstellten Betriebe versandt und es ist sehr zu wünschen, dass er auch den Angehörigen aller andern Betriebe zugänglich gemacht werde.

Persönliches. Die Universität Kairo hat anlässlich ihrer Jubiläumsfeier unseren Kollegen Prof. Dr. Charles Andreea und Prof. Dr. Fritz Stüssi, beide Ehrenmitglieder der G. E. P., die Würde eines Doktors ehrenhalber verliehen. — *F. Buchmüller*, Direktor des Eidg. Amtes für Mass und Gewicht, Bern, ist am 24. November 1950 wegen Erreichen der Altersgrenze zurückgetreten. Zu seinem Nachfolger hat der Bundesrat Prof. Dr. H. König, Stellvertreter des Direktors und Präsident des Schweizer. Beleuchtungs-Komitee, gewählt. — *Jean Pronier*, Direktor des Service de l'Electricité de Genève, trat auf Jahresende von seinem Posten zurück. Sein Nachfolger

ist *Marcel Roesgen*, dessen bisherigen Posten als Vizedirektor *R. Leroy* einnehmen wird.

NEKROLOGE

† **Leo Moser**, Dipl. Bauing. ETH, Mitglied der G. E. P. und des S. I. A., ist am 7. November 1950 auf einer Staumauerbaustelle in Oberitalien einem in seinem Hergang nicht genau abgeklärten Unglück zum Opfer gefallen, das als Folge eines schweren Absturzes seinen augenblicklichen Tod forderte. Sein Hinschied hat nicht nur seine nächststehenden Familienmitglieder, sondern auch einen weiten Kreis von Kollegen, Freunden und Bekannten tief erschüttert und ihnen zum Bewusstsein gebracht, dass sein

Verlust eine schmerzliche Lücke in die Reihe der bewährten Männer und treuen Kameraden gerissen hat.

Seiner Herkunft nach Bürger von Kleinandelfingen (Kt. Zürich), verriet Leo Moser durch seine Sprache, dass er in Basel aufgewachsen war, wo er am 14. September 1910 zur Welt kam. Dort durchlief er Primarschule, unteres Gymnasium und obere Realschule bis zur Maturität im Jahre 1929 und schloss zahlreiche, dauerhafte Freundschaften. Schon früh verlor er den Vater, Johann Moser, und wuchs mit zwei Brüdern unter der alleinigen Obhut der Mutter auf, die ihm eine sorgenfreie Jugend bereitete, und der er fortan innig zugetan war. Leo Mosers technische Begabung bewog ihn, das Studium an der Abteilung II der ETH aufzunehmen, dem er sich mit Ernst und Hingabe widmete und das er im Jahre 1933 mit einem ausgezeichneten Diplom im Brückenbau abschloss, das ihm einen Preis des Kantonalen Baudepartements Basel eintrug.

Nach Beendigung der Studien vertiefte Leo Moser seine theoretischen Kenntnisse als Assistent von Prof. M. Ritter am Lehrstuhl für Eisenbetonbau. Dann begann sein berufliches Wanderleben, das anstrengende, aber schöne Los vieler Bauingenieure. Seine erste Tätigkeit führte ihn nach Luzern, wo er am Bau der neuen Seebrücke mitwirkte. Wie manchen anderen Kollegen veranlasste ihn der Arbeitsmangel der mittleren Dreissigerjahre auszuwandern, und so treffen wir ihn bei grösseren Bauingenieurfirmen in Rom und Stuttgart. Bei Kriegsausbruch gehörte er seiner Pflicht gegenüber dem Vaterland und kehrte in die Schweiz zurück. Im Jahre 1940 trat er in die Dienste der Aluminium-Industrie A.-G., wo seinerzeit sein Vater als Oberingenieur tätig gewesen war. Hier wurde er vorerst in Neuhausen und Lausanne beschäftigt und dann zum Chef der Bauabteilung der Firma in Chippis ernannt, wo er als erste bedeutende Aufgabe die Erhöhung der Illsee-Staumauer zu leiten hatte. In dieser Stellung legte er bald Beweise seiner Tüchtigkeit und Zuverlässigkeit ab und wurde deshalb 1946 mit der Bauleitung des Kraftwerks Travignolo-Caoria in Oberitalien betraut. Nach erfolgreicher Durchführung dieses Auftrages widmete er sich wiederum verschiedenen Bauaufgaben in der Heimat, um dann im Jahre 1949 die oberste Bauleitung für die grosse Staumauer Travignolo in den Dolomiten zu übernehmen. So verlegte er sein Hauptquartier nach Feltre (Provinz Belluno, Italien), wo sein Tätigkeitsfeld im Sommer 1950 eine wesentliche Erweiterung erfuhr, indem ihm auch noch die oberste Bauleitung über bedeutende Kraftwerkbauteile am Basso Cisoni übertragen wurde.

Die Vorsehung hat Leo Moser die Erfüllung der grossen beruflichen und menschlichen Aufgaben, zu denen er in hervorragendem Masse befähigt gewesen wäre, nicht gewährt. Er starb in den Sielen, mitten in einer anstrengenden und verantwortungsreichen Arbeit, der er sich mit seinem ganzen Elan und grossem Geschick widmete. Alle die ihn kannten, schätzten seine vorzüglichen Charaktereigenschaften, die in einer überaus harmonischen Verbindung von gewisserhafter Pflichterfüllung, fester Gerechtigkeit im Verkehr mit Vorgesetzten, Mitarbeitern und Untergebenen, fröhlicher Kameradschaft und hohem sittlichem Ernst begründet lagen. Die er-

¹⁾ Vgl. SBZ 1947, S. 670*.

²⁾ Beschreibungen s. SBZ 1947, S. 603* und 670*; 1948, S. 84; 1949, S. 326*, 333*, 416*, 428 und 1950, S. 649* und 724.



LEO MOSER
DIPL. BAUING.

1910

1950

greifenden Beileidskundgebungen, die ihm die Bevölkerung am Wege darbrachte, als seine sterbliche Hülle vom Unglücksort nach Feltre und Venedig überführt wurde, bewiesen eindrücklich, dass Leo Moser sich auch im fernen Lande das Vertrauen weiter Kreise zu erwerben gewusst und für seine Heimat Ehre eingelegt hatte.

Inmitten einer vielversprechenden Tätigkeit und im Angesicht der Berge, auf denen er als geübter Gänger zahllose leichte und schwere, stets beglückende Fahrten unternommen hatte, ist der Verstorbene jäh abberufen worden. Um ihn trauern seine Mutter und Brüder und seine Braut, eine feinfühlige Italienerin, mit der er demnächst die eheliche Verbindung eingehen wollte. Seine Freunde und Kollegen verlieren in ihm einen allzeit hilfsbereiten, der Erörterung beruflicher Probleme wie der fröhlichen Geselligkeit gleichermaßen zugetanen vornbildlichen Kameraden, dessen Andenken manchen für immer begleiten und mit Wehmut erfüllen, aber auch aufmuntern und zur Verfolgung hoher Ideale anspornen wird.

Hans Büchi

WETTBEWERBE

Neugestaltung des Erlenhofgebietes in Nidau. In einem engeren Wettbewerb, den die Einwohnergemeinde Nidau zur Erlangung von Entwürfen für die Neugestaltung des Erlenhofgebietes als Sport- und Erholungsgelände unter sechs eingeladenen Architekten- bzw. Ingenieurfirmen veranstaltete, kam das Preisgericht zu folgendem Ergebnis:

1. Preis (1000 Fr.) Gian Peter Gaudi, Biel
2. Preis (650 Fr.) Gebr. Bernasconi, Nidau
3. Preis (550 Fr.) Fritz Moser, Biel; Mitarbeiter Beda Hefti, Fryburg

4. Preis (200 Fr.) Werner Schindler, Biel

Jeder der fünf Teilnehmer erhielt außerdem eine Entschädigung von 700 Fr. Keines der eingereichten Projekte kann ohne grundlegende Umarbeitung ausgeführt werden. Das Preisgericht empfiehlt, den Verfasser des erstprämierten Entwurfes mit der Weiterbearbeitung zu betrauen und ihm für die Lösung des wassertechnischen Teils einen ausgewiesenen Wasserbau-Ingenieur beizuhören. Die Entwürfe sind in der Turnhalle im Gemeindehaus vom 29. Dezember 1950 bis 13. Januar 1951 öffentlich aufgelegt, geöffnet während der ordentlichen Bureauastunden, sowie Samstag, den 6. und 13. Januar von 14 bis 17 h und Sonntag, den 7. Januar von 9 bis 17 h.

Schulhaus mit Turnhalle und Sportplatz in Kilchberg b. Zürich (SBZ 1949, Nr. 39, S. 564 und 1950, Nr. 9, S. 115). Das Preisgericht hatte empfohlen, die ersten vier Preisträger zur Weiterbearbeitung der Aufgabe einzuladen; gegen eine feste Entschädigung von je 1200 Fr. Aus der Beurteilung der vier neuen Entwürfe durch das gleiche Preisgericht ging als bester Entwurf derjenige von Arch. Alfred Bingeli, Kilchberg, hervor, der mit der weiteren Bearbeitung des Bauvorhabens für die Gesamtanlage und die Schulhausbauten beauftragt werden soll. Die Entschädigung für Arch. Rudolf Küenzi soll in Anbetracht der hohen Qualität seines Entwurfes von 1200 Fr. auf 2000 Fr. erhöht werden. Die Ausstellung im 2. Stock des Gemeindehauses, alte Landstrasse 110, dauert bis 11. Jan., ist geöffnet an Werktagen von 8.30 bis 12 und 14 bis 17 h, am 5. und 9. Jan. auch von 20 bis 22 h und am Sonntag 7. Jan. von 10.30 bis 12.30 und von 14 bis 17 h.

LITERATUR

Brückenbauer der Reichsbahn; Leben und Schaffen von Schwedler, Zimmermann, Labes und Schaper. Eine kurze Entwicklungsgeschichte des Brückenbaues. Von August Hertwig, Prof. an der Techn. Hochschule Berlin. Format 18/26 cm, VIII + 154 S., 141 Textabb. Berlin 1950, Verlag von W. Ernst & Sohn. Preis geh. 15 DM, geb. DM 17.50.

Hertwig hat auf Wunsch des Verlages die nicht einfach zu lösende Aufgabe übernommen, eine Würdigung dieser allen Brückenbauern wohlbekannten Persönlichkeiten zu verfassen (Schwedler 1823—1894, Zimmermann 1845—1935, Labes 1851—1919, Schaper 1873—1942). In einer Einleitung gibt Hertwig einen kurzen Ueberblick über die Entwicklung der eisernen Brücken, unter Berücksichtigung englischer Beispiele und mit Hinweisen auf die klassischen Werke von Heinzerling und Mehrtens.

In einzelnen Abschnitten werden sodann der Lebenslauf, mit Porträtbild, eines jeden der Vorgenannten behandelt und

ihre wesentlichsten Aufgaben, Arbeiten und Erfolge beschrieben. Die Darlegungen bringen einem ihre menschlichen Verhältnisse näher und bewirken so, dass sich der zeitliche und räumliche Abstand verringert und zwar sogar auch in jenen Fällen, in denen es Lesern vergönnt war, einzelne der gewinnenden Persönlichkeiten gekannt zu haben. Wertvoll sind besonders die Zusammenstellungen ausgewählter Abhandlungen und Bauausführungen Seiten 27/33, 44/68, 74/85 und 103/154. Was die Arbeiten von Zimmermann anbetrifft, ist vielleicht der Einfluss des grundlegenden Werkes über die Berechnung des eisernen Oberbaues etwas zu kurz gekommen.

Der Abschnitt, der sich mit Gottwalt Schaper befasst, nimmt fast die Hälfte der Druckschrift ein. Er stand ja den heute lebenden Stahlbauern noch am nächsten und jeder, der mit ihm in Berührung kam, war vom Zauber seiner Person erfasst. Er konnte aus dem Vollen schöpfen, er gab und empfing reiche Anregungen, sodass der neuzeitliche deutsche Stahlbau tatsächlich auch für andere Länder richtunggebend wurde und zwar in jeder Hinsicht, sowohl materialtechnisch als auch was Theorie, Ausführung und Unterhalt anbelangt. Sein Buch über eiserne Brücken bildet ein schönes und bleibendes Vermächtnis. Manches liesse sich noch an die Darlegungen Hertwigs anknüpfen, doch sei nur ein Gedanke erwähnt: es möchte die Schrift ausgedehnt werden auf die anderen deutschen Stahlbauer wie z. B. Engesser, Gerber, Müller-Breslau, Mehrtens, Krohn, Bohny u. a. m.

Jeder, der das Buch in die Hand nimmt, wird es mit Gewinn lesen und gerne jener gedenken, die mit viel Mühe und Arbeit den Stahlbau auf seine heutige Höhe gebracht haben.

A. Bühler

Neuerscheinungen:

Dynamik des Bogenträgers und Kreisringes. Von Karl Federhofer. 179 S. mit 35 Abb. und 26 Zahlentafeln. Wien 1950, Springer-Verlag. Preis kart. sFr. 23.50.

Feldmessen. Teil 1: Prüfung und Gebrauch der Messgeräte bei einfachen Längen- und Höhenmessungen, Aufnahme und Darstellung von Lage- und Höhenplänen. Von Prof. G. Volquardts, bearbeitet von Dipl.-Ing. H. Volquardts. 14. Auflage. 78 S. mit 149 Abb. und 1 Ausschlagtafel. Leipzig 1950, B. G. Teubner Verlagsgesellschaft. Preis geb. 1.05 Dollar.

Stollen- und Tunnelbau. Eine Einführung in die Praxis des modernen Felshohlbaues. Von Walter Zanoskar. 231 S. mit 74 Abb. Wien 1950, Springer-Verlag. Preis geb. 25 sFr.

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:

Dipl. Bau-Ing. W. JEGHER, Dipl. Masch. Ing. A. OSTERTAG
Dipl. Arch. H. MARTI
Zürich, Dianastrasse 5 (Postfach Zürich 39). Telephon (051) 23 45 07

VORTRAGSKALENDER

Zur Aufnahme in diese Aufstellung müssen die Vorträge (sowie auch nachträgliche Änderungen) jeweils bis spätestens Dienstag Abend der Redaktion mitgeteilt sein.

8. Jan. (Montag) Kolloquium für Ingenieure über moderne Probleme der theoretischen und angewandten Elektrotechnik unter Leitung von Dr. M. Strutt. 17 h im Hörsaal 15c des Physikgebäudes der ETH, Gloriastrasse 35, Zürich. Dr. E. Blamberg (Camille Bauer A.-G., Basel): «Einige aktuelle Fragen der Konstruktion von elektrischen Messgeräten».
9. Jan. (Dienstag) Volkshochschule des Kantons Zürich. 20.30 h im Hörsaal 119 der Universität. Nat.-Rat A. Steiner: «Die Arbeitsverhältnisse in der schweizerischen Maschinen- und Metallindustrie (der Standpunkt des Arbeitnehmers)».
9. Jan. (Dienstag) S. I. A. Bern. 20.15 h im Hotel Bristol. I. Stock. Dipl. Ing. E. Schnitter, Lisboa: «Der Bau der Staumauer Castelo do Bode (Portugal)».
10. Jan. (Mittwoch) S. I. A. Zürich. 20.15 h im Zunfthaus zur Schmidten. Ernst Heiniger, Dir. der Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich: «Die Entwicklung der Verkehrsbetriebe und ihre heutigen Schwierigkeiten während des Spitzerverkehrs».
10. Jan. (Mittwoch) S. I. A. Basel. 20.15 h im Restaur. Kunsthalle. Dipl. Ing. F. Baldinger: «Aus der Praxis des Gewässerschutz-Ingenieurs».
11. Jan. (Donnerstag) S. I. A. Basel. 17.45 h im grossen Hörsaal des Physikal. Institutes. Prof. Dr. C. J. Gorter, Leyden: «Das Verhalten der Materie bei Temperaturen unter 1° K».
11. Jan. (Donnerstag) Naturforschende Gesellschaft in Zürich. 20.15 h im Auditorium II, Hauptgebäude der ETH. Prof. Dr. P. Niggli: «Mitteilungen der Zürcherischen Arbeitsgemeinschaft zur Erforschung und Bekämpfung der Silikose».
12. Jan. (Freitag) Schweiz. Beleuchtungskomitee. 17.15 h im Hörsaal 15c des Eidg. Physikgebäudes. Prof. R. Spieser: «Beleuchtungstechnik».