

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 71 (1953)  
**Heft:** 36  
  
**Nachruf:** Matti, Henri

### **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>**

**A. MOSER**

LOK.-FÜHRER

1879

1953

selber bauen und damit aktiv tätig sein konnten, ist dies bei der Astronautik nur in äusserst beschränktem Rahmen möglich (aus Gründen, die ich wohl nicht näher auszuführen brauche). Fast möchte man meinen, dass nur ein «theoretisches Basteln» übrig bleibt. Mir scheint, dass die astronautischen Vereinigungen sehr wesentlich auch den Sinn haben, junge begeisterte Leute auszubilden und für die grossen Aufgaben vorzubereiten, und zwar durch ernsthafte Arbeit. Sie werden so zu einer Schule, in der die älteren, erfahrenen Mitglieder die jungen einführen sollen.

Die eigentliche Entwicklungsarbeit kann aber nur in sehr grossem Masstab betrieben werden. Dieser Masstab wird so gross sein, dass nicht einmal die grössten Firmen, geschweige denn Private sich daran wagen können. Hier muss eine ganz neue Form von Gemeinschaftsarbeit einsetzen, wie man sie vor allem dank der amerikanischen Initiative heute entstehen sieht. Jedes Land und jeder Einzelne soll den Rahmen finden, in dem er nutzbringend arbeiten kann — die Organisation aber muss international sein!»

Der Zürcher Kongress hat nun tatsächlich dieser internationalen Verständigung, Abklärung und Zielsetzung in hohem Masse gedient. Es haben im ganzen rd. 1500 Hörer aus Europa und Uebersee teilgenommen. Die wenigen, die allen Vorträgen und den hochinteressanten Filmvorführungen folgten, haben damit ein gewaltiges Arbeitspensum erledigt; ein späterer Kongress wird wohl in parallel laufende Fachvortragsreihen aufgliedert werden müssen.

Prof. Dr. von Kármán äusserte sich am Schlussstag des Kongresses sehr lobend über das Gehörte und gab seiner Ueberzeugung Ausdruck, dass die Internationale Astronautische Föderation (IAF) die geeignete Institution sei, um die Weltraumfahrt zu fördern. Im gleichen Sinne äusserten sich General Prof. Crocco, Rom, Prof. Dr. Hecht, Wien, Prof. Dr. J. Ackeret, Zürich, Prof. Dr. J. Eugster, Bern/Zürich und Prof. Dr. R. Sänger, Zürich. Dem Vorstand der IAF gehören für ein Jahr an: F. C. Durant, Präsident, USA (neu), Prof. Dr. Hecht, 1. Vize-Präsident, Oesterreich (neu), A. G. Haley, 2. Vize-Präsident, USA (bisher) und Ing. J. Stemmer, Schweiz, als Sekretär (bisher). Der nächste Kongress findet vom 2. bis 7. Aug. 1954 in Innsbruck (Oesterreich) statt.

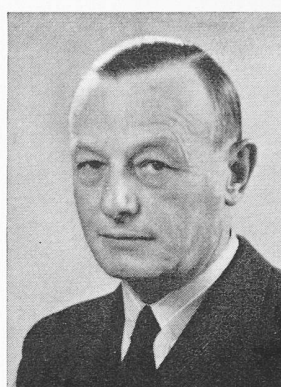
## NEKROLOGE

† **Alfred Moser.** Im Jahre 1923 erschien im Selbstverlag des Schweizerischen Lokomotivpersonal-Verbandes unter dem Titel: «Der Dampfbetrieb der Schweizerischen Eisenbahnen» eine geschichtlich-technische Darstellung der Entstehung und Entwicklung der Dampflokomotive in der Schweiz von 1847 bis 1922, das «Moserbuch». Dieses grundlegende Quellenwerk erlebte 1936 eine 2. Auflage, ergänzt für die Zeit von 1923 bis 1936. Ein weiterer Nachtrag enthält auch noch die letzte Phase von 1936 bis 1947.

Alfred Moser ist am 4. Dez. 1879 als ältester Sohn einer Notarsfamilie in Bern geboren, wo er neben sechs Geschwistern aufwuchs, die Primar- und Sekundarschule besuchte und anschliessend von 1895 bis 1899 eine Mechanikerlehre in der Eidg. Waffenfabrik absolvierte. Dann vertiefte er seine Kenntnisse am Technikum Burgdorf, war nachher bei verschiedenen Firmen in Bern tätig und trat anfangs 1902 in den Dienst der Jura-Simplon-Bahn. Hier konnte er seiner in früher Kindheit erwachten Liebe für den Eisenbahnbetrieb in vollem Masse Raum geben. 1912 wurde er als Lokomotivführer nach Basel versetzt. 1916 begann neben dem Führerdienst seine Mitarbeit an der Instruktion des Lokomotivpersonals und von 1919 bis 1933 war er Präsident des Fachausschusses IV der Personalkommission der SBB.

Der Heimgegangene verheiratete sich 1903 mit Elisabeth Marti. Den glücklichen Eltern wurden zwei Töchter geschenkt. Bei sonst guter Konstitution machten sich bei Alfred Moser verhältnismässig früh rheumatische Leiden gel-

tend. Erst 57jährig, musste er sich nach 35 Dienstjahren pensionieren lassen. Aber auch im Ruhestand blieb er eifrig tätig und stellte Freunden, Kollegen und Fachleuten sein umfassendes Wissen bereitwillig zur Verfügung. Im Juli 1951 verlor er seine Gattin; noch durfte er eine glückliche Zeit im Hause seiner Tochter verleben. Am 22. Juli 1953 ist er zur ewigen Ruhe eingegangen. Mit ihm ist ein grundgütiger, fröhlicher, liebevoller Mensch und ein gewissenhafter, tüchtiger Fachmann, der über aussergewöhnliche Kenntnisse auf dem Gebiete des Baues und Betriebes von Dampflokomotiven verfügte, für immer von uns geschieden.

**H. J. HOFMANN**

MASCH.-INGENIEUR

1896

1953

† **Hans Jakob Hofmann,** Maschinen-Ingenieur S. I. A., G. E. P., von Zürich, geb. am 26. April 1896 in Zürich, Ingenieur und Prokurist bei der CIBA Aktiengesellschaft in Basel, ist am 20. April 1953 nach schwerer Krankheit gestorben. Der Heimgegangene durchlief die Schulen der Stadt Zürich und von 1914 bis 1919 die Abteilung für Maschineningenieurwesen an der ETH. Nach anfänglicher Tätigkeit bei Brown Boveri & Cie. in Baden, wo er sich mit der Konstruktion von Dampfturbinen, Kompressoren, Pumpen beschäftigte, sehen wir Ing. Hofmann viele Jahre im Ausland, hauptsächlich in Belgien. Dort hat er sich zuerst mit der Projektierung von hydraulischen und thermischen Anlagen (Dampfturbinen, Kolben-Dampfmaschinen und Dieselmotoren) beschäftigt, daneben auch mit Förder-, Brech- und Sortier-Anlagen für Eisen- und Kupferbergwerke. Vor allem aber war er dann an leitender Stelle in der belgischen Zündholz-Industrie tätig (1926 bis 1934), wobei er sich auch mit Projekten und Studien für Cellulose- und Holzplatten-Fabriken beschäftigen musste. Auf dieses Gebiet kam er als technischer Berater für die Errichtung von Wandplatten-Fabriken in ganz Europa zurück, nachdem er zwischenhin für kurze Zeit in der techn. Leitung der Procédés Sauter S. A., St. Louis, tätig gewesen war.

Seit Februar 1937 war Ingenieur Hofmann bei der CIBA Aktiengesellschaft in Basel angestellt, wo er nach relativ kurzer Einführung seit 1941 die Leitung der Ingenieur-Abteilung 3 (pharmazeutische und Kunststoffbetriebe) übernahm. In gleicher Stellung erhielt er 1945 von der Firma die Kollektiv-Prokura, nachdem er schon seit 1941 vertretungsweise unterzeichnet hatte. Besonders seit Beendigung des Krieges hatte Ing. Hofmann mit seinen Mitarbeitern eine Fülle von Arbeit zu bewältigen, weil auch die pharmazeutischen und Kunststoffbetriebe einen grossen Aufschwung nahmen. Da er sich dabei auch mit den ausländischen Werken in Frankreich, England, Italien und Uebersee beschäftigen musste, kamen ihm seine grossen Sprachkenntnisse zu statten.

Leider war die Tätigkeit von Prokurist Hofmann seit mehreren Jahren von einer schweren Krankheit überschattet, welche nach vorübergehenden Besserungen und scheinbaren Genesungen nun doch zum frühzeitigen Tod geführt hat. Alle strenge und dauernde Diät, welcher er sich mit der ihm eigenen Energie und mit Humor, unterstützt von seiner treuen, tapfern Gattin, unterworfen hatte, konnte nicht mehr helfen. Seine Krankheit hat zu seiner zunehmenden Vereinsamung beigetragen. Mit Ingenieur H. J. Hofmann ist ein weltoffener Kollege von uns gegangen, der bei aller ihm eigenen Eigenwilligkeit, welche ihn gelegentlich auch zu Fehlurteilen über Menschen und Dinge geführt haben mag, im Grunde ein wohlmeinender Mensch gewesen ist. De mortuis nihil nisi bene!

A. Furrer

† **Edwin Eberhard,** Ing. S. I. A., Prokurist und Leiter des techn. Büro Zürich der Ventilator AG. Stäfa, ist am 14. August in seinem 53. Lebensjahr nach kurzer Krankheit gestorben.

† **Henri Matti,** Bau-Ing. S. I. A., Professor für Eisenbahn- und Strassenbau an der EPUL, ist am 2. Juli unerwartet gestorben. Unser um die S. I. A.-Sektion Waadt sehr verdienter Kollege, der erst im 51. Lebensjahr stand, war von 1930 bis

1949 im Dienste der SBB gewesen, zuletzt als Adjunkt des Kreisoberingenieurs I. Ein Nachruf mit Bild des auch über seine engere Heimat hinaus hochgeschätzten Ingenieurs und Menschen findet sich im «Bulletin Technique» vom 22. August.

## MITTEILUNGEN

**Ueber Gasturbinen von Brown Boveri & Cie.** berichten in den «Brown Boveri-Mitteilungen» Nr. 5/6 vom Mai/Juni 1953 berufene Fachleute. Ganz besonders interessant und anerkennenswert ist die offene Art, mit der über die guten und schlechten Erfahrungen berichtet wird, die an 12 Anlagen und 16 Maschinen seit 1936 hatten gesammelt werden können. Sie zeugt von einer Haltung der massgebenden Männer, bei der menschliche Werte über kommerziellen Interessen stehen und das persönliche Vertrauen mehr gilt als das Festhalten am Nymbus einer nur sehr naiven Gemütern glaubhaften Unfehlbarkeit. Neben dem Bericht über Betriebserfahrungen, der von Kollege H. Pfenniger verfasst ist, beschreiben G. A. Withwell und A. E. Müller die Gasturbinenlokomotive der British Railways. In weiteren Aufsätzen werden Einzelprobleme theoretisch behandelt, die sich namentlich in Verbindung mit den hohen Temperaturen ergeben. In Baden hat man heute keine Bedenken mehr, bei gasförmigen Brennstoffen die Gastemperatur bei Turbineneintritt auf 750° zu erhöhen. Zusammenfassend darf festgestellt werden, dass sich die Brown Boveri-Gasturbine zu einer zuverlässigen, industriell voll brauchbaren Maschine entwickelt hat, deren Produktion heute einen beachtenswerten Anteil der gesamten thermischen Fertigung der Werkstätten von Brown Boveri ausmacht.

**«Arbeitsablauf und Materialfluss im Betrieb».** Ueber dieses Thema veranstalten das Betriebswissenschaftliche Institut an der ETH und die Vereinigung Schweizerischer Betriebsingenieure am 29. und 30. Sept. im Audit. Maximum der ETH gemeinsam eine Tagung. Sie bezweckt, die stets zunehmende wirtschaftliche Bedeutung des Arbeitsablaufes und Materialflusses für die industrielle Unternehmung eingehend zu beleuchten. Der organisatorische Zusammenhang zwischen diesen beiden Gebieten (einschl. des innerbetrieblichen Transportwesens) wird sowohl in seiner grundsätzlichen Struktur wie an praktischen Beispielen erläutert werden. Mittel und Wege sollen gezeigt werden, wie durch zweckmässiges Organisieren, durch Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen, Transportstudien, Organisation des Förderwesens, neuzeitliche Transportmittel usw. die mit dem gesamten Materialfluss zusammenhängenden, oft sehr hohen Kosten gesenkt werden können. Die Tagung richtet sich an alle Industriebranchen unserer Wirtschaft sowie auch an Unternehmungen des Handels, bei denen die fraglichen Probleme eine Rolle spielen. Teilnehmergebühr 45 Fr. Anmeldung bis spätestens Freitag, 25. Sept. 1953, an das Betriebswissenschaftliche Institut der ETH, das auch Auskünfte erteilt. Tel. (051) 32 73 30.

**Sicherheit bei der Arbeit — Sicherheit im Verkehr!** Dies war das Motto sowohl der am 26. und 27. Juni in Marburg abgehaltenen Jahrestagung der «Arbeitsgemeinschaft Sicherheitsingenieure», als auch der vom 29. Juni bis 3. Juli in Köln veranstalteten verkehrswissenschaftlichen Vortragsreihe «Sicherung des modernen Strassenverkehrs». Auf beiden Tagungen versuchte man, die Ursachen von Unfällen einzukreisen; es kamen medizinische, technische und juristische Fragen zur Sprache. Am notwendigsten ist es jedoch, den Menschen als das Objekt aller Sicherungsbestrebungen zur aktiven Mitarbeit zu bewegen. Wenn diese Mitarbeit allgemein erreichbar wäre, brauchte um die Unfallverhütung kein grosser Aufwand mehr getrieben zu werden. Die Ingenieure haben zunächst die Aufgabe, die Maschinen narrensicher zu bauen, die Fahrzeuge leicht bedienbar zu machen und die Strassen psychologisch richtig anzulegen. Hierdurch können schon viele Worte und Warnungen überflüssig gemacht werden.

**Die Stahlbrücke über den York-Fluss in Virginien USA,** mit deren Bau im Dezember 1949 begonnen wurde und die am 7. Mai 1952 dem Betrieb übergeben worden ist, überspannt mit sieben Öffnungen den York-Fluss auf eine Breite von rd. 770 m; mit den Zufahrtsrampen zusammen, die auch als Brückenteile ausgebildet sind, ergibt sich eine Gesamtlänge von 1140 m. Die mittlere Öffnung mit einer Pfeilerdistanz von 152 m ist ausschwenkbar, um die Durchfahrt von Ozeanschif-

fen zu ermöglichen. Eine eingehende Beschreibung dieses gewaltigen Bauwerkes, das vom Ingenieurbureau Parsons, Brinkerhoff, Halland Macdonald konstruiert worden war und rd. 7,2 Mio Dollar kostete, findet man in «Engineering» vom 12. Juni 1953.

**Eine Tagung der VDI-Fachgruppe «Verfahrenstechnik»** findet am 2. und 3. Oktober 1953 im Studentenhaus der TH Karlsruhe statt, im Anschluss an die 25Jahrfeier des Institutes für Apparatebau und Verfahrenstechnik. Die zehn Vorträge dieser beiden Tage behandeln bisher noch nicht veröffentlichte Ergebnisse aus wichtigen Forschungsgebieten der Verfahrenstechnik und Verbrauchsgüterindustrie. Das genaue Programm und die Teilnehmerkarten sind zu erhalten beim VDI, Geschäftsstelle der Fachgruppe «Verfahrenstechnik», Frankfurt a. M., Rheingaulallee 25, Tel. 7 04 81.

**Staudamm Castiletto für das Juliawerk Marmorera.** Auf Seite 474 oben sollen die Angaben über den Gerätepark wie folgt lauten: Der mobile Gerätepark umfasst zur Hauptsache 12 Bagger mit zusammen 17 m<sup>3</sup> Löffelinhalt, 38 Transportfahrzeuge mit total 360 m<sup>3</sup> Laderaum und 13 Raupentraktoren mit zusammen 1450 PS Motorenleistung.

**«Das neue Schulhaus»** ist der Titel einer Ausstellung, die bis am 1. Oktober im Kunstgewerbemuseum Zürich gezeigt wird, im Zusammenhang mit dem Kongress für Schulbaufragen und Freiluftziehung (s. SBZ 1953, S. 398).

## BUCHBESPRECHUNGEN

**Die materialtechnischen Grundlagen und Probleme des Eisenbetons im Hinblick auf die zukünftige Gestaltung der Stahlbeton-Bauweise.** Von M. Roß. Bericht Nr. 162 der EMPA. 314 S. mit 515 Abb. Zürich 1950. Verlag der EMPA. Preis kart. 40 Fr.

Es war ein glücklicher und schöner Gedanke, dass eine der wichtigsten Gruppen der schweizerischen baustoffschaffenden Industrie, der Verein Schweiz. Zement-, Kalk- und Gips-Fabrikanten, die notwendigen beträchtlichen Mittel und die Eidg. Materialprüfungs- und Versuchsanstalt die wissenschaftliche Arbeit und die Unterlagen zur Verfügung stellten, um dem 1949 ausgeschiedenen hochverdienten früheren Direktionspräsidenten der EMPA, dem weit über die Grenzen der Schweiz hinaus verehrten Prof. Dr. M. Roß, durch eine zusammenfassende Darstellung eines der bedeutsamsten Teile seiner vielseitigen Lebensarbeit ein Denkmal besonderer Art zu setzen. Ein stattlicher, hervorragend ausgestatteter Band, herausgegeben im Rahmen der auf der ganzen Erde gelesenen Berichte der EMPA, bringt in gekürzter Darstellung die wichtigsten Forschungen, die Prof. Dr. Roß während der 25 Jahre seiner arbeitsreichen Tätigkeit als Leiter der EMPA auf dem ihm besonders am Herzen liegenden Gebiet des Beton- und Stahlbetonbaues durchgeführt und denen er durch den Gedankenreichtum der Aufgabenstellung und ihrer Lösung, durch die Sorgfalt der Durchführung der Versuche und vor allem auch durch die Klarheit der daraus gezogenen Folgerungen ein weithin anerkanntes Gewicht gegeben hat.

Der Stahlbetonbau verdankt diesen Forschungen wichtige Fortschritte in der Klärung der Grundlagen und auch in der praktischen Anwendung. Die «Schweizerischen Normen für die Berechnung, Ausführung und den Unterhalt der Bauten aus Beton und Stahlbeton» stützen sich wesentlich auf diese Untersuchungen. Aber auch weit über die Grenzen der Schweiz hinaus stehen diese Arbeiten der EMPA in hoher Wertschätzung. So ist durch die vorliegende verdienstvolle Veröffentlichung nicht nur dem schweizerischen, sondern auch dem Bauwesen aller Länder ein wertvoller Dienst geleistet worden.

Es ist nicht möglich, im Rahmen einer Buchbesprechung auch nur leidlich erschöpfend anzudeuten, welche Fülle des Stoffes den Leser erwartet. Alle wesentlichen Fragen des Beton- und Stahlbetonbaues findet er behandelt, soweit sie einer Klärung durch Versuche und Materialprüfungen zugänglich sind. Die Ermüdung, also die Festigkeit bei langdauernder oder bei häufig wechselnder Belastung von Beton, Stahl oder Stahlbetontragteilen nimmt entsprechend der grossen Beachtung, die Prof. Roß seit langem dieser entscheidenden Frage gewidmet hat, einen breiten Raum ein. Richtungsweisende Versuche, die er selbst und seine Mitarbeiter durchgeführt haben, betreffen die Knicksicherheit von Beton- und Stahlbetonstützen.