

Nekr M 0053

ZUR ERINNERUNG
AN ROBERT MOSER
1 8 3 8 - 1 9 1 8



Meier

ZUR ERINNERUNG
AN ROBERT MOSER
VON HERZOGENBUCHSEE
INGENIEUR / 1838-1918

9277
Fran Moser - Blass.

INHALT

	Seite
Einleitung	5
Abdankungsrede von Pfarrer P. Liechti	13
Ansprache von Prof. Dr. Albert Heim	29
Gedenkworte von Ständerat C. von Arx	41
«In Mémoriam Dr. Robert Moser» von Maria Waser	49
Auswahl aus andern Nekrologen :	
«Basler Nachrichten» (Prof. Dr. J. Steiger)	63
«Dovere» (Cesare Bolla)	65
«Popolo e Libertà» (Cesare Bolla)	65
«Schweizerische Bauzeitung» (Ing. A. Jegher)	67
«Rivista tecnica della Svizzera italiana» (Ing. G. Galli)	72
«Verhandlungen der Schweizer. Naturforsch. Gesellschaft» (Prof. Dr. U. Grubenmann)	74
Liste der Publikationen von Dr. Robert Moser	75

EINLEITUNG

In den letzten zwei bis drei Jahren seines Lebens hatten die trüben Wintertage unserm sonst bis zuletzt rüstigen Vater hart zugesetzt. Es musste auffallen, dass er gerade zur Weihnachtszeit und Jahreswende stiller wurde und stärker in sich gekehrt erschien, als er sonst um diese Zeit zu sein pflegte, wo die aufrichtige Freude, seine Kinder und zuletzt auch Kindeskinde möglichst zahlreich um sich zu sehen, ihn im Gegenteil ganz besonders aufleben liess. Aber unvermerkt war er dann wieder unternemend und frisch, und wenn der Frühling von neuem die Tage verlängerte, gelang es ihm nur zu leicht, sich selbst und die Seinen über seinen Zustand hinwegzutäuschen, zumal er vor dem Kranksein wie vor einer nicht zu ihm gehörenden Schwäche scheute. Der Kriegswinter 1917/18 mit seinem Kohlenmangel machte sich in dem nicht darauf eingerichteten grossen Hause an der Feldeggstrasse unter diesen Umständen ganz empfindlich bemerkbar und liess den längst an bedenklicher Gefässverkalkung leidenden Achtziger zeitweise nicht erwärmen. So konnte es dann geschehen, dass eine ihn Mitte Januar 1918 treffende Erkältung mit anschliessender

Lungenentzündung ihn ganz besonders schwer mitnahm und am Morgen des 20. Januar sanft, fast unvermerkt, von uns löste.

Zum ersten Mal seit den 35 Jahren, da Robert Moser es mit der zahlreichen Familie bewohnte, war in dem Heim, das so viel tätige Arbeit und Kindertreiben geborgen hatte, der Tod eingezogen, und bisher ungewohnte Schatten lagerten über Haus und Gärten. Zum ersten Mal aber drang auch ungehemmt der Ausdruck hoher Achtung und Verehrung für den Dahingegangenen, wie ihn der herbe, stolze Kämpfer sonst völlig fernzuhalten wusste, zu den Seinen.

Ihm selbst wären unter all diesen Äusserungen wohl diejenigen am meisten nahe gegangen, in denen, wie etwa von Seiten des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen, sein Hinschied um des Verlustes seiner Arbeitskraft und der Art seiner Leistungen wegen empfunden wurde. Wenn man die schweren Bedenken miterlebt hat, die unser Vater noch kurz vor seinem Tod hatte, darüber, ob er in seinem Alter noch das Recht habe, sich den Bundesbehörden für eine Wiederwahl in den Verwaltungsrat der S. B. B. zur Ver-

fügung zu stellen, müssen die auf Seite 46 wieder-
gegebenen Worte des Herrn Ständerats von
Arx ganz besonders ergreifen. Dass jene Worte
nicht nur den Gefühlen des Augenblicks ent-
sprangen, geht aus einem Brief vom 23. Okt.
1920 hervor, in dem Herr C. von Arx, fast
3 Jahre später, schreibt: «Was ich meinem Nach-
«ruf vorausgesetzt, ist seither eingetroffen. Wir
«vermissen immer schmerzlicher den Ratschlag
«des gewissenhaften, arbeitsfreudigen und er-
«fahrenen Technikers und anerkennen immer
«rückhaltloser die grossen Verdienste, die er
«sich in der Verwaltung unseres grossen, vater-
«ländischen Unternehmens erworben hat.»

Am 23. Januar versammelten sich in der, zu
diesem Zwecke eingerichteten Eingangshalle
und dem dahinter gelegenen Zimmer, das im
Monat zuvor den letzten Christbaum enthalten
hatte, mit den Nächsten vereint, ein paar Dut-
zend Freunde aus den verschiedensten Lebens-
perioden des Verstorbenen zur letzten Ab-
schiedsfeier. Herr Pfr. Liechti vom Neumünster
hielt die Abdankungsrede und Herr Prof. Alb.
Heim, der als geologischer Berater so oft mit

dem Verstorbenen das Gelände für die vom Ingenieur projektierten Bahnen prüfend durchwandert hatte, sprach Worte warmer Freundschaft. Ein Quartett spielte nach der Rede des Geistlichen den 1. Satz (Allegro) aus op. 18 (No. 4) von Beethoven und zur Beendigung der Feier, nach der Ansprache von Prof. Heim, den 2. Satz (Andante) aus No. 3 desselben opus. Danach wurde der Sarg zwischen Blumen und Kränzen aus den Räumen der langjährigen Tätigkeit des Entschlafenen hinweg und hinauf zum Friedhof Rehalp geleitet.

Von dieser letzten Stätte aus ist in weitem Umkreis die immer mehr um sich greifende Stadt Zürich zu übersehen, die dem vor über 60 Jahren als Student hergezogenen Berner zur zweiten Heimat geworden war, deren bauliche Entwicklung er mit reger Anteilnahme bis zuletzt verfolgte und bis ins kleinste Detail kannte. Zuerst deckten als Zeichen der Liebe und Freundschaft die vielen Kranzspenden den Hügel vor der dunkeln Reihe von Lebensbäumen, jetzt bezeichnet ein mächtiger Findling, der im Hof der Scheidegg in Herzogenbuchsee gestanden hatte, die Stelle, wo der Unermüdliche nun ruht.

Nach drei Jahren, in deren Verlauf im Gefolge dieses harten Schlages vielerlei Leid die von ihrem Haupt verlassene Schar getroffen, möchten wir die Äusserungen zusammenstellen, soweit sie öffentlich oder in grösserem Kreise getan wurden, die uns in jenen Stunden des Scheidens, durch die aufrichtige Anerkennung und Liebe für den Dahingegangenen, Trost gebracht hatten. Gleichzeitig sind wir uns aber gerade hierbei bewusst und möchten es die Kindeskinde wissen lassen, wie ganz besonders schwer es für den ausserhalb des Hauses Lebenden sein musste, den so oft Verschlussenen, nur sachlichen Argumenten Zugänglichen richtig zu beurteilen.

Wohl liesse sich aus Briefen und Kundgebungen langjähriger Arbeitsgenossen manches ergänzend und nüancierend dem hier Wiedergegebenen anfügen, so etwa die Charakteristik des inzwischen ebenfalls verstorbenen Walliser Ingenieurs Ernest de Stockalper, der seinerzeit neben Robert Moser am Gotthardbau tätig gewesen war und auch später öfters mit ihm zusammen gearbeitet hat. «M. le docteur Robert «Moser», schreibt Ingenieur de Stockalper in

einem aus Sion datierten Brief vom 4. Mai 1918, «était un homme de noble caractère, d'un «commerce sûr. Franc comme l'or, il ne déguisait «jamais sa pensée. Dans sa sincérité il exprimait «quelque fois son opinion avec rudesse, mais «néanmoins on reconnaissait en lui un homme «de cœur. Ses talents, son autorité, sa bien-«veillance lui attiraient la confiance, la sympa-«thie et le profond respect de tous ceux qui «avaient l'avantage d'apprendre à le connaître.»

Aber um ihn ganz zu kennen, musste man in seiner Nähe leben, spüren, wie tief ihn nach Ergänzung verlangte und wie er diese in der liebevollen, selbstlosen Lebensgefährtin gefunden hatte, welche ihm in einzigartiger Weise, zumal in den Jahren seiner höchsten Kraftanspannung, den Weg frei hielt, den er in unermüdlicher Weise ging. Bewusst wird einem auch, wenn man die Beurteilungen der Fernerstehenden durchgeht, wie gar nicht selbstverständlich es war, dass über dem draussen so oft in Minoritätsstellung Befindlichen nie der geringste Zug von Verbitterung oder Vereinsamung lag, er uns vielmehr immer in jener sicheren Ruhe erschien, die den innerlich Freien wie eine stete Helligkeit umgibt und begleitet.

ABDANKUNGSREDE
von
PFARRER P. LIECHTI

ANSPRACHE
vor der Bestattung von
DR. ROBERT MOSER-BLASS

von Herzogenbuchsee (Kt. Bern)

Gatte der Henriette geb. Blass

(verstorben im Alter von 79 Jahren, 9 Monaten, 16 Tagen)

gehalten im Trauerhaus, Feldeggstr. 69, Zürich 8
durch Pfr. P. Liechti.

Liebe Leidtragende!

Lange Zeit ist der Tod diesem Hause ferngeblieben. In Liebe vereint durftet ihr beisammen bleiben. Nie mussten die Eltern den Schmerz erleben, eines ihrer Kinder sterben zu sehen. Aber jetzt hat der Tod des Hauses Haupt, euern innig geliebten Gatten, den teuren, verehrten Vater von euch genommen. Er verschied im ehrwürdigen Alter von nahezu 80 Jahren. Wir empfinden in dieser Stunde, an diesem Sarge ernsthaft die Majestät des Todes. Aber er erscheint uns nicht schreckhaft, sondern als stiller Gottesbote, der nach langem Arbeitstage dem immer noch emsigen Arbeiter Feierabend bot und ihn heimführt in die Ruhe, die Gott seinem Volke bereitet hat.

Es ist bei dem Entschlafenen das Wort des 90. Psalms erfüllt worden :

«Die Tage unseres Lebens sind siebenzig Jahre und, wenn sie hoch kommen, sind's achtzig Jahre und das herrlichste daran ist Mühe und Arbeit gewesen.»

Nicht nur der erste Teil dieses Wortes ist erfüllt, sondern ganz besonders auch der zweite. Nicht nur ein Leben reich an Jahren ist abgeschlossen, sondern auch ein Leben reich an Müh' und Arbeit. Müh' und Arbeit wurden nicht als etwas Widerwärtiges empfunden und getragen, sondern als etwas Köstliches und Herrliches. Und reiche Arbeitsfrucht ist ihm beschieden gewesen.

Darum soll auch an diesem Sarge das vorwiegende Gefühl das des Dankes sein, vor Allem gegen Gott den Geber und Erhalter des Lebens. Zu ihm sprechen wir :

Dein Rat hat ihn geleitet,
O Herr, oft wunderbar,
Dein Schutz hat ihn begleitet
In Nöten und Gefahr.
Mit deines Geistes Stärke
Hast du sein Tun gelenkt,
Zum langen Tagewerke
Ihm Kraft und Frucht geschenkt.

Und inniger Dank soll uns erfüllen gegen den, der hier im Sarge liegt, Dank für all' das Gute, das er gewirkt für seine um ihn trauernde grosse Familie, aber auch für unser Volk und Vaterland.

Robert Moser wurde geboren den 4. April 1838 zu Herzogenbuchsee, als Sohn des Sam. Moser und der Amalie geb. Gugelmann.

Aus den mir gewordenen Mitteilungen über das Elternhaus zur «Scheidegg» gestaltete sich mir das Bild eines währschaften, gediegenen Bernerhauses, wie eines der besten, die uns Jeremias Gotthelf, mit dem Vater Moser noch befreundet war, so köstlich geschildert hat. Es wird euch allen wertvoll sein, in dieser Stunde zusehen, welches der gesunde, fruchtbare Nährboden war, auf dem der Entschlafene heranwuchs und dessen bestimmender Einfluss in seinem ganzen Charakter und Leben deutlich erkennbar ist.

Der Vater, Samuel Moser, war ein schlichter Mann aus dem Kernholz des Volkes, hohen Worten und eitlem Schein abhold, aber bedeutend, weit über die Schwelle seines Hauses und den Kreis seiner Familie hinaus, ein erfolg-

reicher Kaufmann und zugleich einsichtsvoller, fortschrittlicher Landwirt, der, wie es gewiss selten ist, auf beiden Gebieten gleich hervorragend und tüchtig war, ein Mann mit warmem Herzen und klarem Kopf, von zäher Ausdauer und grosser Arbeitstüchtigkeit und doch, trotz grosser Erfolge, lebenslang einfach und bescheiden in guter, echter Bernerart, tief gegründet in schlichter, kraftvoller Frömmigkeit.

Und seine Gattin, eine Arzttochter, die 45 Jahre treu an seiner Seite wirkte, eine Frau von feiner Herzensbildung, gross in Selbstverleugnung und Hingabe, mit gleichmässig frohem Sinn, mit warmem Herzen und offener Hand gegen Notleidende, vor allem aber eine liebevolle und weise Mutter an ihren 12 Kindern, immer neue Kraft und Liebe schöpfend aus der Quelle tiefinnigen Glaubens.

Unter der Leitung solch trefflicher Eltern wurde die «Scheidegg» die Stätte eines überaus schönen, wahrhaft patriarchalischen Familienglückes, aber auch der Mittelpunkt eines immer umfangreicheren Verwandtschaftskreises, der Ort grosser, herzlicher Gastfreundschaft, der Ausgangspunkt weitreichenden gemeinnützi-

gen Wirkens und eine Zuflucht von Armen und Bedrängten.

Hier durfte der entschlafene Robert Moser im frohen Geschwisterkreis, in den oft auch andere Kinder hineingebracht werden durften, eine glückliche und segensreiche Jugendzeit erleben. Gottesfurcht und Arbeitsamkeit waren die Richtlinien der Erziehung. Frühe musste jedes der Kinder Hand anlegen bei der vielerlei Arbeit, keines durfte viel Zeit vertändeln. Doch frohe Jugendlust fand auch ihr Recht in dem schönen Landleben.

Welche ergreifenden Worte der Liebe, der Ermahnung, des Segens hat die Mutter auf ihrem Sterbebette ausgesprochen! Der älteste Sohn hat sie aufgezeichnet, damit sie als helle Leitsterne leuchten auf eines jeden Familiengliedes Lebensweg. Sollten sie nicht auch mächtig auf Gemüt und Willen von Robert Moser eingewirkt haben?!

Besonders innig war er, der zweitälteste Sohn, mit dem ältesten Bruder, Emil, verbunden. Als dieser in die Fremde zog, schrieb er noch spät in der Nacht seinem Bruder Robert in's Stammbuch: «Ich rufe dir ein herzliches Lebe-

wohl zu und wünsche von Herzen, dass wir uns einst eines fröhlichen Wiedersehens erfreuen können! Warum fröhlich? Weil jeder von uns das Bewusstsein hat, in der menschlichen Gesellschaft eine würdige und ehrenvolle Stellung einzunehmen. Möge Gott uns beiden Kraft geben, dieses schöne Ziel zu erreichen!» — Es hat später wirklich jeder der Brüder eine würdige und ehrenvolle Stellung im Leben eingenommen, obwohl jeder sich auf seine besondere Art entwickelte. Die beiden sind ein ganz interessantes Beispiel, wie Söhne gleicher Eltern, bei im Wesentlichen gleich gediegener Art, Charakter und Leben verschieden ausgestalten können. Der ältere, heitern Sinnes und frohen Gemütes, dienstfertig und wohlberedt, ist ein rechter Volksmann geworden, Grosskaufmann, Oberst, Nationalrat, in Gemeinnützigkeit und Gemeindeleben reiche Tätigkeit entfaltend. Sein jüngerer Bruder aber, der schon als kleiner Knabe, wenn man ihm sagte: «Warum redest du nicht?», antwortete: «Emil redet schon» — er hat nicht minder grosszügig gewirkt, aber ausser in der Familie ganz ausschliesslich in seinem Berufskreis, wenig

Lust und Leichtigkeit zeigend, sein Inneres vor den Menschen zu enthüllen, es vielmehr verschliessend in einem fast herben Wesen.

Als bei ihm die Berufsentscheidung kam, wiesen ihn Begabung und Neigung auf die Laufbahn des Technikers. Der Vater aber, der in militärischer Art alle seine Kinder gleich behandeln wollte, hätte am liebsten seine sechs Söhne in eigenen Geschäfte nachgenommen und behalten. Der verständnisvollen Mutter, unterstützt durch den Mathematiklehrer, ist es vor allem zu danken, dass Robert Moser in den Jahren 1854—59 die obere Industrieschule in Zürich und dann das eidgenössische Polytechnikum besuchen durfte. Das war ein frohes Schaffen. Mit reicher Begabung verband der Student fleissiges und gründliches Arbeiten. In den Ferien brachten die Brüder frohes Leben in's Vaterhaus. Neben grössern und kleinen Ausflügen wurden allerlei Arbeiten ausgeführt, Vermessungen und Weganlagen für das väterliche Gut und für die Gemeinde. Der Vater wollte keine müssigen Leute um sich sehen und pflanzte in sie den Sinn für's Wirken zum Besten der Allgemeinheit. Nach wohlbestan-

denem Examen trat Robert Moser in die Praxis über, zuerst in Basel, auf dem technischen Bureau der Stadt, um dann von Aufgabe zu Aufgabe zu schreiten, von Stufe zu Stufe emporzusteigen, zu immer grösseren Erfolgen, besonders als Obergeringieur der Schweiz. Nordostbahn in den Jahren 1872—1879 und wiederum 1888—1895, bis er als eine der ersten Autoritäten im Eisenbahnbau anerkannt und auch anlässlich des 50-jährigen Jubiläums des Polytechnikums durch die Universität Zürich mit dem Titel «Doctor philosophiae honoris causa» ausgezeichnet wurde. Ueber seine Arbeit in seinem Beruf wird Herr Professor Heim zu uns sprechen, der als Geologe mit dem Bahningenieur während 45 Jahren zusammen gearbeitet hat.

Wenn dem Vater Abraham nachgerühmt wird (I. Moses 21. 33): «Er pflanzte Bäume zu Beerseba», und dieses Tun im heissen, dürren Lande als besonders nützlich für lebende und nachkommende Geschlechter angesehen wurde, so dürfen wir es bei Robert Moser als einen wertvollen Dienst an den Menschen und darum als Gottesdienst rühmen: «Er baute Eisenbahnen». Wie wichtig sind für die heutige Mensch-

heit die Eisenbahnen, diese Pulsadern des wirtschaftlichen Lebens, die Brot und Kohlen in's Land bringen. Schön ist es, so wird oft gerühmt, als Krieger auf dem Feld der Ehre für's Vaterland zu sterben. Viel schöner noch ist es, «fern von der Waffen Graun der Heimat Glück zu baun» durch nützliche Arbeit und dann, nach wohlvollbrachtem Lebenswerk mitten aus der Arbeit heraus zu sterben. Dieses schöne Los ist durch Gottes Gnade dem Entschlafenen beschieden gewesen. Er konnte wirken bis in's hohe Alter. Und dabei blieb sein Sinn immer noch offen für die Anforderungen einer neuen Zeit. Er hatte Verständnis auch für ganz moderne Bestrebungen, wie Natur- und Heimatschutz und konnte immer noch mit der Zeit Schritt halten. Das hat auch unser Stadtrat anerkannt, indem er ihn in das Preisgericht für den Wettbewerb um einen Bebauungsplan eines künftigen Gross-Zürich wählte. Noch letzten Donnerstag wohnte er einer Sitzung bei. Dann raffte ihn eine Lungenentzündung innert weniger Tage dahin.

Der Herr hat ihm Feierabend geboten. Und nun steht er vor ihm, der ihm Gaben und Auf-

gaben, Kraft und Erfolg zu seinem Tagewerk gegeben hat. Wir glauben, dass sein Urteil laute: «Wohl du guter und getreuer Knecht! Gehe ein zur Freude deines Herrn!»

«Gut und getreu — so ist er vor allem gegen uns gewesen» — so bezeuget ihr, die ihr durch seinen Hinschied am meisten betroffen seid, die Gattin, die seit dem Jahre 1874 treu an seiner Seite stand und ihm half, sein Haus so schön und traut zu bauen und die durch jedes der 8 Kinder noch inniger mit ihm verbunden wurde, — und ihr, seine Kinder, für die der Vater immer wieder da war, für deren Erziehung und Ausbildung er kein Opfer scheute und denen er so gerne Freude bereitete. Ihr wisset, dass es ihm nicht gegeben war, in zärtlichen Worten zu sagen, wie er euch liebte. Aber nach dem Worte des Herrn erkennt man an den Früchten den Baum. Ihr waret dessen gewiss, dass in seinem Innern grosse Vatergüte und treue Vaterliebe lebte, die euch die köstlichsten Früchte bot. Im Alter bildete er wie ein Patriarch den Mittelpunkt des durch Schwiegertöchter und Schwiegersöhne und auch 3 Enkel grösser gewordenen Familienkreises. Er hat in seinem Hause rei-

chen Gottesseggen empfangen. Es erfüllten sich die Worte des 128. Psalmes: «Du wirst deiner Hände Arbeit geniessen, wohl dir, du wirst es gut haben. Dein Weib ist wie ein fruchtbarer Weinstock im Innern deines Hauses, deine Kinder wie Oelzweige rings um deinen Tisch her. Du sollst Kinder deiner Kinder sehen. Siehe also wird gesegnet der Mann, der den Herrn fürchtet».

Lebenslang werdet ihr euern Vater in hohen Ehren halten. Ihr werdet ihn vor allem ehren, indem ihr treu wirket, jedes an seinem Ort, so lange es für euch Tag ist und trachtet ein ganzes und gutes Lebenswerk zu vollbringen, indem ihr eure Häuser bauet auf dem gleichen guten und gesunden Grund, auf dem des Vaters und Grossvaters Haus gebaut war und indem ihr, wie sie, nicht trachtet zu scheinen, sondern zu sein und alles Gute und Bewährte, das ihr in ihren Häusern schätzet, bei euch hochhaltet.

Dankbar wird man seiner auch in der Heimat, in Herzogenbuchsee, gedenken. Denn sowohl seinen Verwandten dort, als auch seiner Heimatsgemeinde bewahrte er treue Anhänglichkeit. Den Gemeinsinn, der ihm im Vater-

hause eingepflanzt wurde und den er bis zum Tode bewahrte, betätigte er auch dort in reichem Masse.

Uns alle aber, die wir an diesem Sarge wieder gemahnt werden an unsere eigene Sterblichkeit, treibe Gott auf's Neue an, treu in seinem Dienste zu wirken, so lange es für uns Tag ist. Das sei unser ernstes Streben und unser einziger Ehrgeiz, vor ihm, der in's Verborgene sieht, treu erfunden zu werden! Amen.

Gebet.

O Herr des Lebens und des Todes!

Wir stehen hier am Sarge eines Gliedes unserer Gemeinde, des Hauptes dieses Hauses, das nach einem langen Lebenslauf von hinnen genommen worden ist. Wir danken dir für all' das Gute, das du dem Verstorbenen von seiner Kindheit an bis in's hohe Alter erwiesen hast. Wir danken dir auch für all' das Gute, das durch ihn den Seinigen und allem Volke zuteil geworden ist. Du hast an ihm wahr gemacht das Wort deiner Verheissung: «Ich will euch tragen bis in's Alter und bis ihr grau werdet. Ich will es tun, ich will heben und tragen und erretten».

Nun ist auch dieser Lebenslauf am Ziel angelangt. Uns aber, die wir hier zurückbleiben, erfüllt die Vergänglichkeit alles Irdischen mit tiefem Ernst. Alles Ding währt seine Zeit, deine Lieb' in Ewigkeit. In diese deine Liebe befehlen wir nun auch die Seele des Verstorbenen.

Dir, du Gott aller Barmherzigkeit und alles Trostes, befehlen wir auch die trauernde Witwe des Heimgegangenen und seine Kinder und Enkel. Walte über diesem Hause fernerhin mit deinem Segen.

Herr, lehre uns unsere Tage zählen, damit wir weise werden. Du allein bist ewig, wir aber gehen dahin als flögen wir davon. So hilf uns, unser Leben schon frühzeitig auf einen ewigen Grund stellen. Uns allein leihe deine Hilfe in den Kämpfen und Sorgen dieses Lebens. Löse uns durch deines Geistes Kraft von allen Banden, womit bald die Lust, bald die Sorgen dieser Welt uns gefangen halten. Wenn es stille wird um uns her und die Gebrechen des Alters uns niederdrücken, dann sei du unser Stecken und Stab im finstern Tal. Reinige unsere Herzen von Hass und Streit, dass wir einander das Leben nicht verbittern, sondern

als Glieder eines Reiches und Erben einer Seligkeit Frieden halten, solange wir auf dem Wege sind. Treibe uns immer wieder an durch deinen Geist, dass wir treu in deinem Dienste wirken, so lange es für uns Tag ist. Hilf uns aber auch unsere ewige Bestimmung in's Auge fassen und mit allem Ernst nach deinem Reiche und deiner Gerechtigkeit trachten. Schaffe in uns die Wiedergeburt zum ewigen Leben und gib uns einen Platz in der Stadt, deren Baumeister du bist, damit wir einst getrost den Mutes abscheiden können. Amen.

Unser Vater

ANSPRACHE
von
PROF. DR. ALBERT HEIM

gehalten im Trauerhaus am 23. Januar 1918

Verehrte Leidtragende!

An dieser Stelle und zu dieser feierlich ernstesten Stunde sollte, aus eigenem Erleben, der beste Freund des Verstorbenen zu uns einige Worte der Würdigung seines Wesens und seiner Leistung sprechen. Allein, wer war dies unter Vielen, mit denen er aufrichtig freundschaftlich verkehrte? Ich stand seit 45 Jahren mit dem hoch begabten Ingenieur Robert Moser in beruflichem und stets freundschaftlichem Verkehr, aber ich war doch nicht zu seinem nächsten Freunde auserkoren. Ich glaube, ausser seiner Familie war wohl sein bester, treuester und nächster Freund: Arbeit und Pflicht. So lassen wir seine Arbeit sprechen!

Das Register der von Robert Moser bekleideten Ingenieurämter ist lang und inhaltschwer. Nach vollendeten Studien an der eidgenössischen technischen Hochschule arbeitete er erst für die Stadterweiterung in Basel. Er half die alten Schanzen schleifen, neue Quartiere projektieren, den Rheinquai bauen. Dann baute er Eisenbahnen im Kt. Bern, in Württemberg, in Ungarn. 1872 wurde er Oberingenieur

der Schweizerischen Nord-Ost-Bahn in einer Zeit, da viele Neubauten im Gange waren und andere projektiert werden mussten (Bötzberg, Zürichsee, Linthtal u. a.). 1879—1883 treffen wir ihn, mit seiner Familie, in Altdorf als den leitenden Ingenieur und Teilhaber der Bauunternehmung Flüelen-Göschenen. Von 1888 ab ist er wieder Oberingenieur der Schweizer Nord-Ost-Bahn, mit dem Bau der rechtsseitigen Zürichseebahn, der Linien Koblenz-Stein, Eglisau-Schaffhausen etc. beschäftigt. 1895 tritt er zurück — nicht in den Ruhestand, sondern in die freie Privatarbeit als Ingenieur-Experte, als Beauftragter zum Projektieren von Bahnen und reicher Arbeiten verschiedener Art. Splügenbahn, Rickenbahn, Albulabahn, Greinabahn und andere mehr haben ihn beschäftigt. Robert Moser hat etwas über 40 verschiedene Bahnlinien projektiert. Etwa 1500 km Eisenbahn sind nach seinen Projekten mit einem Kostenaufwand von 600 000 000 Fr. gebaut und von ca. 430 km mit 200 000 000 Fr. Kosten hat er selbst den Bau als leitender Ingenieur ausgeführt und überwacht. Er galt mit Recht als der grösste Eisenbahn-Ingenieur, den die

Schweiz bisher gehabt hat — ein grosser Schöpfer, ein wahrer «Bahnbrecher» wichtiger Verkehrswege.

Sein weiter Blick und seine Vielseitigkeit brachten ihn in eine Menge von Stellungen, die stets Arbeit von ihm verlangten, denn grosses Können schafft stets wachsende Pflichten. So war er, um von Vielem nur ganz wenig herauszugreifen, Mitglied des städtischen zürcherischen Baukollegiums, Mitglied der Jury über den Wettbewerb betr. zürcherische Städtebebauung, Mitglied des Verwaltungsrates der Schweizer Bundesbahnen, Verwaltungsrat des Polygraphischen Institutes, der Zeitschrift «Die Schweiz», Mitglied zahlreicher Expertenkommissionen, z. B. für die Ufereinbrüche in Zug, die Einbruchskatastrophe im Lötschbergtunnel, und ähnliches mehr. Seine Publikationen sind zahlreich. Er war seit ihrer Gründung 1899 Mitglied der Schweizer Geotechnischen Kommission. In dieser letzteren Eigenschaft hat er grosse, uneigennützig Arbeit für die Redaktion der Bände über Thone und über Bausteine der Schweiz geleistet. Der Präsident dieser Kommission, Herr Prof. Grubenmann, hat mich

ausdrücklich beauftragt, — da er leider in dieser Stunde nicht selbst anwesend sein kann — in seinem Namen auszusprechen, dass die Erinnerung an den Verstorbenen auch in diesem Kreise immer von tiefgefühltem Dank umgeben sein wird.

Was Robert Moser bei allen seinen Arbeiten auszeichnete, das war die grosszügige, von idealer Gesinnung durchdrungene, weitsichtige Art im Erfassen der Aufgaben und ein ungewöhnlicher Scharfblick im tiefen Erkennen der Situationen im Ganzen, wie ebenso im Einzelnen. Und mehr und mehr hatte sich dazu eine enorme Erfahrung gesellt, die ihm, unterstützt von einem herrlichen Gedächtnis, stets zur Verfügung stand. Seine Grosszügigkeit hinderte ihn aber niemals, sich auch in das kleinste Einzelne zu versenken und ihm seine Liebe und Sorgfalt angedeihen zu lassen.

In der formellen Durchführung seiner Arbeiten war er von einer ungewöhnlichen Klarheit und Ordnung vom Grossen bis ins Kleinste, in Form wie in Inhalt. Alles wurde aufgeschrieben, alles registriert — grosses Fachliches, aber ebenso Witterung, Familienerlebnisse, grosse

wie kleine. Und doch griff niemals Pedanterie in diese Registratur des Erlebten hinein; ein hoher, idealer, freier, offener Zug beherrschte alles.

Bis in sein hohes Alter blieb sein Geist offen für die Auffassung neuer Zeiten und neuer Verhältnisse, neuer Erfindungen und neuer Entdeckungen. Das Alter hat auch den Greis in seinem Urteil niemals gehemmt und die Arbeit war sein Freund bis zu den letzten Tagen seines langen Lebens.

Robert Moser war dem Naturschutz und dem Heimatschutz von Herzen zugetan. Er passte seine schönen Brücken der Landschaft an. Er trat für die Verwendung der heimatischen Natursteine und des Holzes ein, wo Eisen entbehrlich war. Er wollte alle Brücken der Gotthardbahn in Steinbau übernehmen — leider kam dieses sein Anerbieten etwas zu spät. Statt den Geologen erst dann zu beraten, wenn Schwierigkeiten und Gefahren sich zeigten, liess er sich vom Geologen schon während des Projektierens einer Bahnlinie begleiten. Er war stets nicht nur mit dem Kopf, sondern auch mit dem Herzen bei der Arbeit. Da wurde er

warm, intensiv, originell und Gedankenblitze leuchteten ihm zum guten Ziele. Ich habe ihn aber auch mehrmals bei der Arbeit gesehen, sinnend und suchend nach schlafloser Nacht: Ein Eisenbahneinschnitt war zusammengerutscht, oder ein ganzer Damm mit dem umgebenden Lande war in Bewegung geraten oder eine ganze Stationsanlage im See versunken. Es musste in eindringlicher, nüchterner Beobachtung und Überlegung ein Ausweg, eine Rekonstruktion gefunden werden, und er fand sie.

In seinem Wesen war Robert Moser stets ein Schweizer von echtem Schrot und Korn. Er hielt an der Schweizerart mit Bewusstsein und Absicht treulich fest.

Er stund zu seiner Überzeugung stets fest, gerade und offen. Hinterlist lag ihm ferne. Hie und da erschien er derb und etwas absprechend, hart in Kritik und Urteil und nicht ungeneigt zu Widerspruch. Zäh und unbeugsam blieb er bei der aus reiflicher Überlegung oder langer Erfahrung gewonnenen Ansicht. Zu Konzessionen und Kompromissen war er nicht geneigt und Brücken zum Verständnis zu suchen lag ihm fern. So wurde er zeitweise schwer zu-

gänglich. Er war kein geschmeidiger Diplomat und kein Redner. In allen fachlichen, wie allgemein menschlichen Dingen suchte er nach selbständigem Urteil. Er ging nie die Wege einer Partei. Man kann füglich sagen, er war parteifrei im besten Sinne des Wortes; er schuf sich seine eigene Partei. Freilich ergab es sich dadurch in der Folge mehr und mehr, dass er, so viel tiefe Wahrheit und Erfahrung in seinem Standpunkte liegen mochte, in Oppositionstellungen und in Minoritäten gedrängt wurde und sich verlassen und unverstanden fühlte.

Es war ihm nicht gegeben, andern rasch und leicht nahe zu treten. Er war hierfür in seiner Ausdrucksform eine zu nüchterne Natur. Er wusste das, und diese Erkenntnis scheint wesentlich dazu beigetragen zu haben, dass er die ihm angetragene Professur für Eisenbahnwesen an der Eidgen. Technischen Hochschule nicht angenommen hat. Die Selbsterkenntnis eines Mangels ist oft so hoch zu bewerten, wie eine angeborene Tugend.

Arbeit, Pflichterfüllung und Zuverlässigkeit waren für ihn eine Art Religion, in welcher er zu einer innerlichen, hoch moralischen Ab-

geschlossenheit und Zufriedenheit gelangt war. Von den sozial-politisch Unzufriedenen, die in der Arbeit Qual statt Glück sehen, erwartete er nie Gutes.

So unbeugsam er aus Temperament, Gewissenhaftigkeit und Überzeugung in fachlichen Fragen sein konnte, niemals übertrug er eine nur fachliche Differenz auf die persönliche Gesinnung. In allen persönlichen Dingen war er ein anderer. Da übte er Toleranz und unbedingte Herzensgüte und liess sich durch Unterschiede in den Ansichten nicht stören. Wen er schätzen gelernt hatte, dem blieb er treu zugehan.

So war denn auch im Familienleben alle Schroffheit des Berufsgebahrens verschwunden. Selbst als das zweitälteste von 12 Geschwistern aufgewachsen, hatte er sich in die Tradition des weitblickenden, grosszügigen Vaters und vieler seiner Interessen eingelebt und dieselben wie ein Patriarch im schönsten Sinne des Wortes weiter gebildet. Nicht nur für seine Frau und seine 8 Kinder war er stets bereit, er sorgte ganz im Stillen auch noch tatsächlich und sogar formell vormundschaftlich für eine

Schar anderer Kinder. Sein technischer Erfindungsgeist machte sich im Hause und bis zum Spielzeug der Kinder überall geltend und erfreuend. Und seine Nebeninteressen, wie Landwirtschaft, Kunst und besonders die Naturfreude, die Bergfreude kamen hier zur wohlthätigsten Geltung. Er war ein guter ausdauernder Berggänger und führte die Seinigen auf manchen herrlichen Gipfel, auf dem sie den Sinn für einen weiten Blick des Auges und des Geistes im Leben sich einpflanzen konnten. Unausgesprochene Liebe und Güte und Duldung durchdrang sein persönliches Leben.

Robert Moser war unter den schweizerischen Technikern eine originelle, hervorragende Kraftnatur von gewaltiger Leistung und grosszügiger, weitblickender Art. Seine Werke überleben ihn und wirken fort und fort. Sein Andenken wird verklärt unter uns bleiben.

Dank Dir, edler Arbeiter, guter Freund und Vater für alles, was Du an uns und an der Menschheit getan hast!

GEDENKWORTE

von

Ständerat CASIMIR von ARX

Präsident

des Verwaltungsrates der Schweizer. Bundesbahnen

gesprochen in der

Sitzung des Rates vom 29. Januar 1918 in Bern

Meine Herren Verwaltungsräte!

Bevor wir zu unserer Konstituierung und den übrigen Tagesgeschäften übergehen, habe ich schon wieder des Hinschiedes eines lieben und viel verdienten Mitgliedes unseres Rates zu gedenken.

Am 20. Januar abhin ist in Zürich Herr Dr. Robert Moser, alt Oberingenieur, im hohen Alter von 80 Jahren gestorben.

Mit Dr. Robert Moser ist der letzte von der alten Eisenbahnergarde, d. h. der Männer von uns geschieden, die aus leitenden Stellungen der verstaatlichten Privatbahnen hervorgegangen, dem neuen Unternehmen der Bundesbahnen als Mitglieder des Verwaltungsrates ihre reichen fachmännischen Kenntnisse und Erfahrungen zur Verfügung stellten.

Der Sprechende hat den nachherigen Kollegen zum ersten Male im Jahre 1895 kennen gelernt. Herr Bundesrat Zemp, als Vorsteher des schweizerischen Eisenbahndepartements, hatte sich damals mit einem Stabe von Männern umgeben, welche ihm zur Vorbereitung der grossen Verstaatlichungsaktion beratend zur

Seite stehen sollten. Unter den hierzu Auserwählten befand sich auch Herr Robert Moser, der als früherer, langjähriger Oberingenieur der Nordostbahn und in der Folge als Bauunternehmer der nördlichen Zufahrtslinie zum Gotthardtunnel sich als besonders begabter und praktisch veranlagter Eisenbahntechniker ausgewiesen hatte. Seine mündlichen und namentlich seine schriftlichen Berichte betreffend den technischen Teil der Vorarbeiten zum Bundesgesetze über das Rechnungswesen der Eisenbahnen, mit welchem die Verstaatlichung der Hauptlinien eingeleitet wurde, und seine Spezialberichte über die Verstaatlichung selbst, waren Musterleistungen und haben den politischen Behörden ihre schwierige Aufgabe bedeutend erleichtert.

Es war denn auch ganz selbstverständlich, dass der Bundesrat den vielverdienten Mitarbeiter des Eisenbahndepartements zum Mitglied des Verwaltungsrates der Bundesbahnen wählte. Als solches haben Sie den Mann kennen und schätzen gelernt. Es ist wohl keine einzige wichtige Bauvorlage dem Verwaltungsrate unterbreitet worden, die er nicht in allen

Details gründlich studiert und über die er nicht seine Beobachtungen vorgetragen hätte. Man lauschte gerne seiner Kritik und wenn der Rat mit seinen Anträgen auch nicht immer einverstanden war, so gereichte es uns allen zur grossen Beruhigung, dass die Projekte der Generaldirektion jeweilen einer scharfen Zensur unterworfen wurden und dass die vorgebrachten Aussetzungen zu einer fachmännischen Besprechung und einer aufklärenden Belehrung führten.

Auch ausserhalb des Verwaltungsrates beschäftigte sich der Dahingeschiedene mit den grossen Eisenbahnproblemen des Landes; davon zeugen seine Projekte für die Greina- und die Randenbahn, seine streng fachmännische Kritik an der Lötschbergbahn und Weissensteinbahn, sowie an ungezählten andern Projekten.

Er galt als einer der bedeutendsten Eisenbahningenieure unseres Landes. Im Jahre 1905 verlieh ihm denn auch die philosophische Fakultät der Universität Zürich in Würdigung seiner hervorragenden Leistungen auf dem Gebiete der Ingenieurwissenschaften, insbeson-

dere des Eisenbahnbaues, die wohlverdiente Doktorwürde.

Es ist für unsern Rat besonders schmerzlich, dass der Hinschied Dr. Moser's mit dem Beginn der Arbeiten für die Verlegung der linksufrigen Zürichseebahn und dem Studium der Erweiterung des Hauptbahnhofes Zürich zusammenfällt; denn trotz seinem patriarchalischen Alter hätte dieser Mann, der über eine seltene geistige Frische und eine unverwüstliche Arbeitslust und Arbeitsfreude verfügte, unserem Unternehmen in diesen und anderen wichtigen Geschäften noch grosse und wertvolle Dienste leisten können.

Von diesen Erwägungen wird auch der Bundesrat ausgegangen sein, als er den Achtzigjährigen vor wenigen Wochen als Verwaltungsrat neu bestätigte.

Dem Gewählten war nicht vergönnt, in die neue Amtsperiode einzutreten. Eine rasch verlaufende Lungenentzündung hat den unermüdlischen Arbeiter und wackeren Kämpen aus dem Leben abberufen.

Sein Hinschied hinterlässt in unseren Reihen eine fast unausfüllbare Lücke und wir werden

bei unseren Debatten den unerschrockenen und unabhängigen Mann noch öfters schmerzlich missen. Umsomehr werden wir dem Dahingeschiedenen ein freundliches und dankbares Andenken bewahren.

In Memoriam
DR. ROBERT MOSER
von
MARIA WASER

Aus «DIE SCHWEIZ», Jahrg. XXII, No. 2,
Februar 1918 (Zürich, Berichthaus), wo der
Artikel erschien zugleich mit dem Portrait des
Verstorbenen und einer Ansicht der «Scheidegg»
in Herzogenbuchsee nach dem Aquarell von
Christian Baumgartner, Bern.

Am Sarge von Oberingenieur Dr. Robert Moser sprach auch dessen Freund, Professor Albert Heim. Er tat es im Namen der Arbeit, indem er dem Werke eines Lebens Worte verlieh, das ganz der bedeutenden Tat gewidmet war. Und diese Worte überwältigten. Ungeheure Zahlen gaben einen Begriff von den gewaltigen Leistungen dieses grössten Eisenbahnbauers der Schweiz, und die genauern Ausführungen Professor Heim's, der während 45 Jahren als geologischer Berater an Moser's Werk teilgenommen und intime Einblicke in die Arbeitsweise seines Freundes getan hatte, liessen die unerhörte Arbeitskraft des seltenen Mannes erkennen, den nie erlahmenden Arbeitswillen, seine eigentlich inbrünstige Liebe zur Arbeit. Und es zeigte sich die grandiose Ordnung in diesem Lebenswerk, dem der Dahingegangene wenige Wochen vor seinem Tode im Projekt der Tieferlegung der Monte Ceneri-Linie mit bewusster Hand den bedeutenden Schlussstein gesetzt hat.

Welche verkehrspolitische und wirtschaftliche Bedeutung diesem Lebenswerk zukommt, das sich nicht allein auf den Bau von Bahnen,

Brücken und Strassen, sondern auch auf Städteanlagen erstreckte, was der langjährige Oberingenieur der Schweizerischen Nordostbahn, der weit über die Grenzen seines Landes hinaus geschätzte Ingenieur-Experte für neue, bahnbrechende Ideen in Tat gesetzt hat, davon mögen Berufene, Sachverständige handeln. Wieviel Wohltat der wahrhaft schöpferische Mann als Bahnbauer und bewusster, stets opferwilliger Förderer gesunder wirtschaftlicher Entwicklung seiner engern und weitem Heimat erwiesen, davon mag die Dankbarkeit jener Landesteile zeugen, besonders auch sein Heimatdorf Herzogenbuchsee, für dessen industrielle Belebung und Hebung er viele Opfer brachte, und seine zweite Heimat, Zürich, die die Einsicht und Kraft ihres grossen Mitbürgers wohl zu nützen verstand und deren Universität ihm auch in Anerkennung seiner Verdienste den Ehrendoktorverleih — und dann all jene Landesteile, denen seine Bahnen Weg und Leben brachten und zu denen sich so gern auch der Kanton Tessin zählen möchte, der im Urheber des Greinaprojektes seinen «Lebensretter» verehrt.

Wir sehen vor uns den menschlichen Wandel, das Leben des grossen Mannes, das dieselbe zielsichere Führung und sinnvolle Ordnung zeigt wie sein Werk und das in seiner Vollendung heute, wo der Tod als Würger tausendfach unreife Frucht bricht, herrlich und gross und just durch seinen Abschluss trotz dem Schmerz derer, die den Mann im Leben lieben gelernt hatten, eigentlich trostvoll vor uns liegt. Aber das Wunder, der innerste Sinn von Werk und Leben war des Mannes unwandelbare Treue gegen sich selbst und die damit verknüpfte Wahrhaftigkeit gegen die andern.

Die schlichte Grösse eines patriarchalisch geordneten Bernerhauses, wo bäuerliche Tradition und Geisteskultur eine Verbindung voll Eigenart und Kraft eingingen, schirmte seine Kindheit. Unter der Leitung eines fortschrittlich gesinnten Vaters, der als tüchtiger Landwirt und weitblickender Kaufmann das wertvolle Alte und das bedeutende Neue gleichermassen zu schätzen wusste, und einer aussergewöhnlichen, geistesstrengen und herzenswarmen Mutter wuchs er auf, als Zweitältester von

zwölf Geschwistern, von denen mehr als eines sich neben ihm zur bedeutenden, das menschliche Mittelmaass beträchtlich überragenden Persönlichkeit entwickelte, er selbst ein ernsthafter, wortkarger Knabe, früh schon zu That und eigenem Denken neigend. Und den Geist seines Vaterhauses, die adelige Schlichtheit, die wurzelechte Tüchtigkeit, die Ehrfurcht vor der Heiligkeit der Scholle und der Heiligkeit des wackern Werkes trug er in die Welt hinaus. Und er hat die eingeborene Gesinnung durch ein langes Leben hin mit fast beispielloser Unabhängigkeit zu behaupten gewusst.

Diese köstliche Unabhängigkeit liess Robert Moser im Zusammenhang der rücksichts- und ränkevoll verknüpften menschlichen Gesellschaft einzeln und seltsam erscheinen. Sie brachte ihm auch viel Gegnerschaft; er hat sich um diese so wenig gekümmert wie um den Ruhm, der dem Erfolgreichen früh zuwuchs, und das Gefühl der Kränkung über eine Missachtung seines Rates vermochte so wenig Herr über ihn zu werden wie dasjenige des Triumphes, wenn er nachher als Helfer angerufen wurde in einer Not, die jene Missachtung verschuldet hatte.

Denn die Sache stand ihm zu jeder Zeit über dem Persönlichen, und er erkannte für sich nur ein Gesetz an: die in gesammelter Arbeit unter der Kontrolle des schärfsten Verstandes gewonnene, in hundertfacher Erfahrung erprobte Erkenntnis, kannte nur einen Meister: die Sache, in deren Dienst er seine Kraft stellte, nur ein Ziel: die Wohlfahrt derer, denen diese Sache dienen sollte. Solcherart war sein unbeirrter Weg. Nebenpfädlein, an deren Pforten die Verlockungen liebender Rücksicht, persönlicher Eitelkeit, Vergeltung heischender Empfindlichkeit stehen, gab es für ihn nicht. Er war der Mann der absoluten Sachlichkeit, in ihrem Dienst konnte er rücksichtslos werden, herb, heiss und rauh gegen jeden — auch gegen sich selbst; denn er gehörte zu den wahrhaft Grossen, die für sich keine Ausnahme verlangen. Wie hoch auch das Leben den Erfolgreichen stellte, wieviel Macht es ihm in die Hand gab, das Gefühl der Erhabenheit über andere liess er in sich niemals aufkommen. Sein Verkehr blieb mit allen derselbe, sachlich streng, menschlich tolerant, und wo er die Möglichkeit zu helfen sah, regte sich bei ihm väterliche Güte; für Tüchtigkeit und

treue Pflichterfüllung aber hatte er die höchste Schätzung, unbekümmert um Stand und Art dessen, bei dem er sie fand, er kannte keine Rangordnung der Arbeit und fühlte sich selbst zu keinem Werke zu gut. Wo er jedoch Untüchtigkeit traf und das feige, schiefe Wesen der Unwahrheit, da gab er auch seinem heiligen Zorn, seiner Entrüstung und Verachtung unverblühten Ausdruck, auch hier ohne Rücksicht auf Bedeutung und Stellung des Betroffenen oder auf dessen Verhältnis zu ihm selbst.

Sein Beruf war ihm mehr als das halbe Leben, und er hat dessen Grenzen nicht eng gezogen. Er, der seine herrlichen Bauten, Brücken und Städteanlagen so feinfühlig der Umgebung anzupassen verstand, der mit so viel Energie für die Erhaltung der landschaftlichen Schönheit, für die Verwendung echten und einheimischen Materials arbeitete, hatte von jeher ein lebhaftes Interesse für all jene Fragen, die man heute unter dem Begriff «Heimatschutz» zusammenfasst, und vor allem fühlte er sich — selbst künstlerisch begabt und gelegentlich künstlerisch tätig — zur bildenden Kunst hingezogen. So gehörte er denn auch mit zu den Gründern

unserer Zeitschrift, und er blieb der «Schweiz» als Freund und später als Mitglied des Verwaltungsrates für alle Zeit mit tätiger Sympathie treu.

Neben dem Beruf aber war es die Familie, der seine immerwache Aufmerksamkeit gehörte, und eine Liebe, die zwar wenig Worte und Zärtlichkeiten kannte, aber umsomehr Tatkraft und opferfreudige Fürsorge. Den patriarchalischen Geist seines Vaterhauses trug er auch in sein blühendes, kinderreiches Zürcherheim über, und in seiner Gesinnung sah er sich unterstützt durch die Gattin, der die Mutterpflicht höchstes Lebensziel und -glück bedeutet. Aber seine eigene junge Familie entfremdete ihn der alten Heimat nicht. Er blieb seinem Vaterhause und dem Kreis der Geschwister, die wie er mit jungem Geist in die hohen Jahrzehnte hinauf-rückten, aufs engste verbunden, und es war schön und seltsam ergreifend, als er in den letzten Jahren vor seinem Tode wie unter dem Zwang seines alles beherrschenden Ordnungsbedürfnisses den sich schliessenden Weg wieder in die Anfänge zurückleitete und sich im alten Vaterhaus, der «Scheidegg» in Herzogenbuch-

see, sein Sommerheim einrichtete. Auch diese seltene Liebe zum Heimatdorf blieb ohne Sentimentalität; wenn er, der Weitblickende, in den dörfischen Verhältnissen auf Enge und Kurzsichtigkeit traf, so machte er daraus kein Hehl, aber auch nicht aus seiner Freude über die Kraft und Herrlichkeit der altgeliebten Landschaft, und die Schönheit ihrer weiten Horizonte genoss er mit immer neuem Behagen an jedem goldenen Sommerabend. Auch die alte Handwerks- und Bauernlust aus früher Knabenzeit kam wieder über ihn, und wenn man den fast Achtzigjährigen bei Gartenarbeit, beim Holzspalten oder Zimmern eines Zaunes traf, so sah man es den durch geistige Arbeit und Alter zart gewordenen Händen an, wie sie sich des derben Werkes freuten.

Auf dem schönen, umfriedeten Hof der alten «Scheidegg» steht seit vierundvierzig Jahren ein gespanloser, stolzer Stein, ein erratischer Block, den man am Hochzeitstag Rob. Moser's vom väterlichen Acker hierher verpflanzt hatte. Fast ein halbes Jahrhundert haben Kletterrosen und Efeu ihr Umrankungswerk an ihm geübt, und dennoch steht er immer seltsam ein-

zeln da, unabhängig und unverbunden. Dieser Stein wird das Grab des seltenen Mannes schmücken, das droben auf der Höhe des Enzenbühls seinen still erhabenen Platz gefunden hat mit dem Blick in das heiter geordnete Zürcherland und weiterhin in die Berge, für die Robert Moser zeitlebens eine mächtige Liebe besass. Und dieser einsam schlichte Stein aus dem alten Heimatboden wird mehr von dem Wesen des grossen einzelnen Mannes verraten, als es das ausgedachtste Kunstwerk vermöchte.

AUSWAHL
AUS ANDERN NEKROLOGEN

«BASLER NACHRICHTEN» (Basel)

23. Januar 1918.

(Verfasser: Prof. Dr. *J. Steiger*, Bern)

Letzten Sonntag nachmittags starb in Zürich in seinem 80. Altersjahr an einer Lungenentzündung Dr. Robert Moser, seiner Zeit Oberingenieur der Nordostbahn, Mitglied des Verwaltungsrates der Schweiz. Bundesbahnen und, man darf sagen, vielleicht der bedeutendste Eisenbahningenieur der Schweiz bis in die neueste Zeit.

Dr. Moser hatte grossen Anteil genommen am Bau der Gotthardbahn. Er war als Autorität im Eisenbahnwesen weit über die Grenzen unseres Landes bekannt und angesehen und hat an allen unseren grossen Eisenbahnfragen tätigen und oft entscheidenden Anteil genommen. Bekannt ist auch seine streng fachmännische Kritik am Lötschbergunternehmen, sowie der Weissensteinbahn, wo die Kantone Solothurn und Bern zu ihrem eigenen Schaden nicht auf die Stimme Moser's gehört haben, während er allerdings seit dem Bau öfters wieder bei verschiedenen Lötschbergfragen um seinen fachmännischen Rat angegangen wurde.

Seit vielen Jahren in Zürich ansässig und dort in angesehener Stellung, wurde er seiner Zeit auch durch Verleihung des Dokortitels honoris causa ausgezeichnet.

Trotz seines hohen Alters war der Verstorbene bis in die letzte Zeit tätig. Seine letzte grosse Arbeit betraf die Tieferlegung der Monte Ceneri-Linie. Es galt somit sein letztes Werk wiederum der Gotthardbahn, von der aus er seiner Zeit seinen Namen als Eisenbahnfachmann begründet hat. Er leitete seiner Zeit die Arbeiten

von Flüelen nach Göschenen. Aus neuerer Zeit stammen seine vor-
trefflichen Projekte für den Bahnhofumbau Zürich mit dem grossen
Viadukt, für die links- und rechtsufrige Zürichseebahn und für die
Linie Thalwil-Zug. In den 70er und 80er Jahren des vorigen Jahr-
hunderts hatte Moser sämtliche Bauten der damaligen Nordostbahn
selber ausgeführt. Auch mit der Ostalpenbahnfrage hat er
sich seiner Zeit lebhaft beschäftigt. Er war ein ganz entschiedener
Gegner des Splügenprojektes. Seine zahlreichen Ostalpenbahnschri-
ften sind grundlegend.

Seiner Heimatgemeinde Herzogenbuchsee bewahrte Dr. Moser
stets eine echte Anhänglichkeit. In seinem väterlichen Gut hat er
sich in den letzten Jahren seinen Sommersitz eingerichtet und hat
allen öffentlichen Angelegenheiten der Gemeinde, namentlich auch
den Verkehrsfragen, reges und uneigennütziges Interesse entgegen-
gebracht, das sich wiederholt auch in grösseren Vergabungen zeigte.
Die Seidenbandweberei Herzogenbuchsee verliert in ihm den allezeit
eifrig um sie bemühten Verwaltungsratspräsidenten. Lag ihm doch
die Erhaltung dieser Industrie für jene Gegend ganz besonders am
Herzen.

Im Verwaltungsrat der Bundesbahnen gehörte der
Verstorbene zu den angesehensten Mitgliedern. Er hinterlässt dort
eine unausfüllbare Lücke. Leider wurde sein Rat nur zu oft nicht
beachtet, was ihn oft schmerzte. Trotzdem wurde Dr. Moser nie
müde, das zum Ausdruck zu bringen, was er einmal als wahr
erkannt hatte. Ungeachtet seines hohen Alters war ihm keine
Arbeit und keine Mühe zu viel, wenn es galt, einer nach seiner
Auffassung richtigen Idee zum Durchbruch zu verhelfen oder eine
falsche Idee zu bekämpfen. Dr. Moser war von einer seltenen
Unabhängigkeit des Charakters. Er wird allen, die den wahrhaft
bedeutenden und doch so bescheidenen, gütigen und stets hilfsbereiten
Mann näher gekannt haben, unvergesslich bleiben.

[In ähnlichem Sinne gehaltene, grössere oder kleinere Nachrufe brachten
noch über 60 andere deutschschweizerische Zeitungen].

«DOVERE» (Bellinzona)

24 Gennaio 1918.

(Autore: *Cesare Bolla*, già consigliere nazionale, Bellinzona).

Il 19° corrente è morto a Zurigo ad ottant'anni il signor Ing. Roberto Moser l'autore del progetto del traforo della Greina e certo uno dei più convinti fautori di quella grande opera — che Egli continuò a propugnare, da 1907 a tutt'oggi, con un lavoro di propaganda sempre maggiormente intenso ed efficace.

L'efficacia della propaganda dell'ing. Moser a favore della Greina, proveniva dall'autorità ch'Egli aveva saputo acquistarsi, quale specialista in materia ferroviaria, tanto nella Svizzera quanto all'estero.

La scomparsa dell'illustre tecnico è una perdita gravissima per il nostro Cantone, il cui avvenire era ed è ancora connesso alla soluzione della questione del valico alpino orientale, mediante una ferrovia attraverso la Greina.

Noi, che fummo ognora per la Greina e che saremo ancora per la Greina, non appena tempi migliori consentiranno la ripresa della campagna, ci scopriamo riverenti davanti la salma del duce insigne che seguiamo con piena fiducia — sicuri che la di lui memoria vivrà pure a lungo, nell'animo grato dell'intero popolo ticinese.

«POPOLO E LIBERTA» (Bellinzona)

25 Gennaio 1918.

(Autore: *Cesare Bolla*, già consigliere nazionale, Bellinzona).

Sabato scorso 19° corrente è morto a Zurigo in età di 80 anni il sig. ing. Roberto Moser, già ingegnere capo della Nord-Ostbahn ed attualmente membro del Consiglio di amministrazione delle ferrovie federali.

L'ing. Moser era di un'attività infaticabile. Si può dire che non v'ha nella Svizzera ferroviaria, di qualche importanza, di cui egli non se ne sia, durante la sua carriera, occupato.

Ebbe gran parte nella elaborazione del progetto e nella costruzione della linea del Gottardo, in quella del Sempione, in quella del Loetschberg, negli studi relativi ai trafori dell'Albula, del

*) In Wirklichkeit am 20. Januar.

Ricken, dell'Hauenstein, lasciando in ciascuna di queste grandi imprese, profonda traccia dell'opera sua. Nel 1896, Moser, per incarico di speciale Comitato, allestì un progetto di ferrovia attraverso lo Spluga, ma chiamato più tardi a studiare la soluzione del problema del valico alpino orientale, mettendo in confronto tra loro le principali soluzioni possibili, (Spluga, S. Bernardino, Greina) ebbe a convincersi talmente della superiorità della soluzione per la Greina, da diventarne il più risoluto ed attivo fautore.

Le numerose conferenze che egli diede, le molteplici pubblicazioni ch'egli fece in sostegno del progetto per la Greina, giovarono più che ogni altro appoggio a guadagnare alla Greina potenti adesioni sia in Svizzera che in Italia ed in Germania.

In questi ultimi tempi Moser attendeva per mandato ricevuto, crediamo, dal Governo ticinese, agli studi circa il miglioramento della linea del Monte Ceneri, miglioramento che, si può dire, fu sua costante preoccupazione, fino dal giorno dell'apertura della linea. Vogliamo sperare che la direzione delle F. F. saprà tener conto delle direttive le quali egli avrebbe voluto dare al lavoro, suggerite da una scienza e da una pratica la fama delle quali aveva da tempo varcato i nostri confini.

Tutto di un pezzo, sdegnoso delle sdolcinate, Moser serbava sotto apparenze ruvide un animo sensibile e grato ad ogni minima attenzione che lo riguardasse e lo lasciava comprendere in modo da avvicinare sempre più alla di lui persona quanti avevano la fortuna di avvicinarlo; questi conserveranno dell'uomo insigne caro ricordo per tutta la vita.

Ma il debito di non dimenticare quanto Moser fece per loro spetta specialmente a tutti i ticinesi chè, nessun altro confederato forse consacrò fin qui, come lui, cuore ed intelletto, al promoviamento dell'unione ognora più salda, malgrado le Alpi, del nostro Cantone alla Confederazione svizzera.

Auguriamo che il colpo che ha reciso la vita dell'ing. Roberto Moser non abbia troncato gli ideali ai quali egli si ispirava — e che a pace conclusa, essi possano rifiorire e tradursi, per cura dei molti e fedeli continuatori dell'opera sua — in realtà feconda di benessere generale.

«SCHWEIZERISCHE BAUZEITUNG» (Zürich)

Band LXXI Nr. 5, 2. Februar 1918.

(Verfasser: Ing. A. Jegger, Zürich).

Mit dem am 23. Januar in Zürich von den Seinigen und einer kleinen Anzahl ausgewählter Freunde zur letzten Ruhestätte geleiteten a. Oberingenieur Dr. Robert Moser ist aus dem Kreise der schweizerischen Ingenieure ein Mann geschieden, der nach Kenntnissen und Erfahrung, nach Leistung und vor allem nach hoher Gesinnung unter uns seinesgleichen nicht so bald finden wird. Die Last der nahezu vollendeten achtzig Jahre vermochten seiner Arbeitsfreudigkeit keinen Abbruch zu tun, mit der er bis wenig Tage vor seinem Heimgang unter uns wirkte. Nach kurzer Krankheit ist er am Morgen des 20. Januar zur Ruhe eingegangen.

Robert Moser stammte aus Herzogenbuchsee, wo er am 4. April des Jahres 1838 geboren wurde und seine ersten Schuljahre verbrachte. Von der Zürcher Industrieschule aus trat er bereits 1856, d. h. im zweiten Jahre der Eidg. Technischen Hochschule, in diese ein, um im Herbst 1859 seine Diplomprüfung zu bestehen. Neben seinem Ingenieurstudium hat er aber diese Jahre auch weidlich ausgenützt, um im fröhlichen Studentenleben Freundschaft zu knüpfen mit vielen Studiengenossen, die sich ebenfalls später in unserem öffentlichen Leben Verdienste erworben haben. Er führte bis in die letzte Zeit die Chronik der «Alpigenia» und noch 1905 hatte er beim Jubiläum der Technischen Hochschule die Genugtuung, eine stattliche Zahl seiner Vereinsbrüder auf einem Gruppenbilde vereinigen zu können. Der erste Schritt ins praktische Leben führte ihn nach Basel, wo er auf dem Technischen Bureau der Stadt beim Niederlegen der Schanzen und den damit verbundenen neuen Strassenanlagen, sowie bei der Erstellung des Rheinquai und der Birskorrektur mitarbeiten konnte. Von 1860 bis 1864 wirkte er im Dienste der bernischen Staatsbahn als Bauleiter des IV. Looses der Linie Schwenden-Zollikofen mit Sitz in Hofwil. Mit manchen andern jungen Schweizer Ingenieuren führte ihn darauf sein Weg ins Schwabenland, wo er 1865 und 1866 unter Inspektor Weiss, dem spätern Oberingenieur für den Betrieb der N. O. B., vornehmlich bei topographischen Aufnahmen und Trassierung für

Eisenbahnprojekte arbeitete. Sein Freund H. Dietler, der 1866 in Solothurn vom Kantonsingenieur zum Regierungsrat und Baudirektor gewählt worden war, und mit dem er seit dem Hochschulstudium engere Beziehungen unterhielt, veranlasste Moser, an seiner Statt die Stelle des Kantonsingenieurs zu übernehmen, an der dieser dann bis 1869 tätig war. Hier kamen ihm die in Basel gesammelten Erfahrungen trefflich zu statten, da es sich wesentlich um Neuordnung der Strassenanlagen handelte. Der Wunsch, sich speziell dem Eisenbahnbau zu widmen, liess ihn eine sich zu Anfang 1869 bietende Gelegenheit ergreifen, die Studien für den Bau einer Bahn von Passau nach Böhmen zu übernehmen, und führte ihn von dort an die im Bau begriffene Kaschau-Oderberger Bahn, von der er im Dienste der Bahngesellschaft mit dem Sitz in Krombach zwei Sektionen, von Kaschau nach Iglo, projektiert und gebaut hat; ein Bau, bei dem für die Generalunternehmung Fritz Müller sein Freund F. Hennings tätig war. Mit diesem und mit Ingenieur Kilius führte er nach Schluss der Arbeiten im Oktober 1872 eine Studienreise nach Norwegen aus, vornehmlich um die dort eingeführten Schmalspurbahnen zu studieren.

Im gleichen Jahre wurde Moser als Oberingenieur der Schweizerischen Nordostbahn berufen, die damals eine grosse Bautätigkeit entfaltete. Nacheinander entstanden hier unter seiner Leitung die Bötzbahn Brugg-Basel, die linksufrige Zürichseebahn, die Linien Winterthur-Koblenz, Effretikon-Hinwil, Baden-Niederglatt, Wädenswil-Einsiedeln und zum Teil die Strecke Glarus-Linthal. Als die gedrückte Finanzlage der Bautätigkeit der N. O. B. Halt gebot, trat er von der Oberingenieurstelle zurück, und bildete mit Ingenieur Ed. Locher, Fischer & Schmutziger und andern Unternehmern ein Konsortium, das den Bau der Nordrampe der Gotthardbahn Flüelen-Göschenen übernahm und seinen Hauptsitz in Altdorf hatte. Von 1879 bis zur Fertigstellung der Linie 1882 und bei der Durchführung der Abrechnung hat Moser diese grosse Unternehmung geleitet. Als die Nordostbahn 1888 vertragsgemäss den Bau der vorübergehend eingestellten sogenannten «Moratoriumslinien» wieder aufzunehmen hatte, gewann sie Moser wieder als Oberingenieur. Es wurden nun unter seiner Leitung die rechts-

ufrige Zürichseebahn, die Linien Thalwil-Zug, Eglisau-Schaffhausen, Dielsdorf-Niederweningen und Schaffhausen-Etzweilen ausgeführt, von welchen Arbeiten auch die Schweizerische Bauzeitung mehrfach berichtet hat. Der vom damaligen Präsidenten und Grossaktionär der N. O. B., Herrn Guyer-Zeller, 1895 plötzlich herbeigeführte Wechsel in der Direktion veranlasste auch Moser, seine Stelle als Oberingenieur niederzulegen. Seither hat er als Zivilingenieur und allgemein anerkannter Führer in Eisenbahnfragen eine äusserst fruchtbare Tätigkeit entwickelt. Von Eisenbahnprojekten, die er weiterhin selbst durchgearbeitet oder an deren Studium er wesentlich beteiligt war, seien nur genannt: die Schmalspurbahnen Chur-Thusis, deren Fortsetzung die Albulabahn bis Bevers, Filisur-Davos, Reichenau-Ilanz-Disentis und Morges-Bière; von Normalbahnen die Linien Bauma-Hinwil, die Rickenbahn von Wattwil nach Rapperswil, die Bodensee-Toggenburgbahn Romanshorn-St. Gallen-Wattwil und namentlich die Ostalpenbahn, und zwar sowohl die Ueberschienung des Splügen, wie später die Führung der Bahn über die Greina. Von den bezüglichlichen Studien hat er wiederholt auch in der Bauzeitung und daneben in grösseren und einlässlichen Broschüren berichtet.

Die Länge aller von Moser in den vielen Jahren aufgestellten Projekte misst rund 1500 km, entsprechend einer Kostensumme von 600 Mill. Fr.; die unter seiner Leitung ausgeführten Eisenbahnbauten belaufen sich auf rund 430 km mit einem Kostenaufwand von annähernd 200 Mill. Fr.

Naturgemäss betraf ein Grossteil seiner Arbeit als Oberingenieur der N. O. B. auch das Studium der Bahnhofanlagen von Zürich, wo die Linien der N. O. B. zusammenlaufen. Moser hat selbst über diese für die Bahn und für das städtische Gemeinwesen grundlegenden Verhältnisse in der Jubiläumsschrift zum fünfzigsten Gründungsjahr der Eidg. Techn. Hochschule (Bd. II, S. 209—240) berichtet und dort die Geschichte des Bahnhofes übersichtlich dargestellt. Es sei darin besonders auf Seite 224/25 hingewiesen, wo der leider abgelehnte Moser'sche Vorschlag der Trennung von Personen- und Güterbahnhof, mit Verlegung des letztern in das damals noch schwach bebaute Sihlfeld, erwähnt wird. Hier wie auch

bei andern Anlässen hat sich Moser's Voraussicht, der die massgebenden Stellen zwar oft nicht zu folgen vermochten, durch die spätere Entwicklung bewährt. Es ist für ihn bezeichnend, dass er ungeachtet wiederholten Scheiterns seiner Bestrebungen nicht nachliess, immer wieder für seine, von ihm als gut erkannten Ideen einzutreten. Dies war namentlich auch der Fall bei den bis in die jüngste Zeit reichenden Kontroversen über die Einführung der Linksufrigen in den Hauptbahnhof Zürich, bei denen er dem Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein mit seiner Sachkenntnis stets gern zur Seite stand.

Neben seiner privaten Tätigkeit hat Moser mehrfache öffentliche Aemter versehen. So war er Mitglied des Verwaltungsrates der S. B. B., des städtischen Baukollegiums in Zürich und der Schweiz. geotechnischen Kommission. Für diese hat er u. a. das umfassende Werk über die in der Schweiz vorkommenden Tone und Bausteine verfasst. Sein beharrliches Wirken für die Verwendung unserer natürlichen Bausteine namentlich im Brückenbau ist in Aller Erinnerung; es entsprach seiner grossen Freude an der Natur unseres Landes und hat viel Gutes geschafft.

Moser's Verdienste um den Schweizerischen Ingenieur- und Architekten Verein, zu dessen eifrigsten Mitgliedern er zählte, hat dieser durch Verleihung der Ehrenmitgliedschaft dankend anerkannt, und auch die Zürcherische Universität hat dem angesehenen Eisenbahningenieur ihre Verehrung zum Ausdruck gebracht und ihn im Jahre 1905 zum Dr. phil. h. c. ernannt.

Moser's innerstes Wesen aber hat bei der Trauerfeier der ihm besonders nahestehende a. Professor Alb. Heim in so treffender Weise gezeichnet, dass wir nicht besser glauben tun zu können, als diesem hier zu folgen:

«In seinem Wesen war Robert Moser stets ein Schweizer von echtem Schrot und Korn. Er hielt an der Schweizerart mit Bewusstsein und Absicht treulich fest. Er stand zu seiner Ueberzeugung stets fest, gerade und offen. Hinterlist lag ihm ferne. Hie und da erschien er derb und etwas absprechend, hart in Kritik und Urteil und nicht ungeneigt zu Widerspruch. Zäh und unbeugsam blieb er bei der aus reiflicher Ueberlegung oder langer

Erfahrung gewonnenen Ansicht. Zu Konzessionen und Kompromissen war er nicht geneigt und Brücken zum Verständnis zu suchen, lag ihm fern. So wurde er zeitweise schwer zugänglich. Er war kein geschmeidiger Diplomat und kein Redner. In allen fachlichen wie allgemein menschlichen Dingen suchte er nach selbständigem Urteil. Er ging nie die Wege einer Partei. Man kann füglich sagen, er war parteifrei im besten Sinne des Wortes; er schuf sich seine eigene Partei. Freilich ergab es sich da in der Folge mehr und mehr, dass er, so viel tiefe Wahrheit und Erfahrung in seinem Standpunkt liegen mochte, in Oppositionsstellungen und in Minoritäten gedrängt wurde und sich verlassen und unverstanden fühlte. Es war ihm nicht gegeben, Andern rasch und leicht nahe zu treten; er war hierfür in seiner Ausdrucksform eine zu nüchterne Natur. Er wusste das, und diese Erkenntnis scheint wesentlich dazu beigetragen zu haben, dass er die ihm angetragene Professur für Eisenbahnwesen an der Eidgen. Technischen Hochschule nicht angenommen hat. Die Selbsterkenntnis eines Mangels ist oft so hoch zu bewerten, wie eine angeborene Tugend. Arbeit, Pflichterfüllung und Zuverlässigkeit war für ihn eine Art Religion, in welcher er zu einer innerlichen, hoch moralischen Abgeschlossenheit und Zufriedenheit gelangt war. Von den sozialpolitisch Unzufriedenen, die in der Arbeit Qual statt Glück sehen, erwartete er nie Gutes.

So unbeugsam er aus Temperament, Gewissenhaftigkeit und Ueberzeugung in fachlichen Fragen sein konnte, niemals übertrug er solche Differenz auf die persönliche Gesinnung. In allen persönlichen Dingen war er ein anderer. Da übte er Toleranz und unbedingte Herzensgüte und liess sich durch Unterschiede in den Ansichten nicht stören. Wen er schätzen gelernt hatte, dem blieb er treu zugetan.»

So haben auch wir Moser gekannt und so lebt er in unserer Erinnerung fort!

[Dem Artikel in der «Schweizerischen Bauzeitung» war als Tafelbeilage das Portrait des Verstorbenen beigelegt.

Das Bildnis Dr. Moser's brachten ausserdem:

«Zürcher Wochenchronik» (Zürich) vom 2. Februar 1918;

«Schweizer Illustrierte Zeitung» (Zofingen) vom 2. Februar 1918;

«Schweizer. Allgemeine Volkszeitung» (Zofingen) vom 9. Febr. 1918.]

«RIVISTA TECNICA DELLA SVIZZERA ITALIANA»
(Lugano)

Anno VII, No. 2, Febbraio 1918

(Autore: Ing. Giovanni Galli, Lugano)

Nell'ultima decade di Gennaio del corrente anno moriva a Zurigo il Dr. h. c. Ingegnere Roberto Moser, decano degli ingegneri svizzeri, nell'età di quasi ottanta anni. Per le sue qualità eminenti, per le grandiosi opere da lui compiute e per la sua preminenza nel campo dell'ingegneria, la Rivista non può lasciar trascorrere questo funesto avvenimento, che tutti addolora, senza farne un breve cenno, — specialmente in considerazione che il preclaro defunto era pure assai favorevolmente conosciuto anche nel Ticino.

Egli nacque ad Herzogenbuchsee dove frequentò le prime scuole. Già nel 1856 lasciava la scuola industriale zurigana per iscriversi al secondo corso della scuola politecnica federale, dalla quale ne usciva con diploma nel 1859. Nel corso della carriera accademica strinse rapporti d'amicizia con commilitoni che più tardi diedero buoni frutti nella pubblica vita.

Il suo primo impiego l'ebbe a Basilea per la demolizione dei bastioni e la formazione delle nuove arterie stradali nonchè per la correzione della Birs. Più tardi entrò al servizio della Ferrovia statale Bernese nella qualità di conduttore dei lavori del tronco Schwenden-Zollikofen, per passare indi nel Badese^o) sotto la direzione dell'ingegnere in capo Weiss, che più tardi assunse la direzione della Ferrovia Nord-Est Svizzera.

Allorchè Dietler passò Consigliere di Stato abbandonando il posto d'ingegnere in capo, indusse il suo amico e collega di studi Moser ad assumerlo, — nel qual nuovo posto le cognizioni pratiche fatte a Basilea gli resero facile il compito.

Ma la tendenza a dedicarsi di preferenza alle costruzioni ferroviarie lo portò nel 1869 in Boemia ove s'incontrò cogli amici Dr. Hennings e Federico Müller, per intraprendere nel 1872 un viaggio di studi in Norvegia, specialmente in riguardo alle ferrovie a scartamento ridotto.

^o) Nicht Baden, sondern Württemberg.

Nello stesso anno venne nominato ingegnere in capo della Ferrovia Svizzera del Nord-Est, che in quell'epoca prese un sviluppo considerevole. Sotto la sua direzione vennero costrutte le linee del Bötzingberg-Brugg-Basilea, la linea zurigana sulla sponda sinistra del lago, Winterthur-Koblenz, Effretikon-Hinwil, Baden-Niederglatt, Wädenswil-Einsiedeln ed una parte del tronco Glarona-Linthal.

Allorchè le condizioni di questa società divennero un po' difficili egli costituì il consorzio delle imprese che assunse la costruzione della rampa settentrionale della Ferrovia del Gottardo da Fiora a Göschenen, — lavoro ch'egli diresse sino alla sua liquidazione.

Nuovamente nel 1888, la Ferrovia Svizzera del Nord-Est lo assunse come ingegnere in capo per la costruzione delle linee rimandate e cioè per la ferrovia zurigana sulla sponda destra del lago, Thalwil-Zug, Eglisau-Sciaffusa, Dielsdorf-Niederweningen e Sciaffusa-Etzweilen.

Quando il forte azionista Guyer-Zeller ebbe ad acquistare il sopravvento in detta Società le cose mutarono, e Moser si ritirò alla vita privata sviluppando una operosità tutt'affatto eccezionale.

Egli si occupò specialmente degli studi della Ferrovia Coira-Tosanna e dell'Albula, della Filisur-Davos, Reichenau-Ilanz-Disentis e della Morges-Bière. Per le ferrovie normali approntò gli studi della Bauma-Hinwil, della Ferrovia del Ricken da Wattwil a Rapperswil, della linea Lago di Constanza-Toggenburgo da Romanshorn a S. Gallo ed a Wattwil e pure della soluzione per la ferrovia alpina della Svizzera orientale dando la preferenza alla Greina.

La sua natura era quella svizzera nel più puro senso della parola. Il suo temperamento tanto irriducibile e coscienzioso così come convinto nella difesa della sua opinione in controversie professionali, non lo induceva però a conservare rancori con alcuno. Era tollerante e di bontà di cuore a tutta prova.

Così conoscemmo Moser, così lo conserviamo nella nostra memoria!

VERHANDLUNGEN
der
SCHWEIZERISCHEN NATURFORSCHENDEN
GESELLSCHAFT 1918

(Verfasser: Prof. Dr. U. Grubenmann, Zürich)

Aus dem, von Prof. Dr. Ulrich Grubenmann, Zürich, dem Präsidenten der Geotechnischen Kommission der Schweizerischen Naturforschenden Gesellschaft, verfassten Nekrolog sei hier die Stelle reproduziert, in der von der Tätigkeit Robert Moser's im Schosse dieser Kommission die Rede ist. Prof. Grubenmann schreibt darüber:

«Seit ihrer Gründung im Jahre 1899 gehörte Moser auch der Geotechnischen Kommission der Schweizerischen Naturforschenden Gesellschaft an; er hat derselben seine ausserordentlich wertvollen und grossen Erfahrungen auf technischem Gebiete in der uneigennützigsten Weise durch Rat und Tat zur Verfügung gestellt und mit grösster Opferwilligkeit sich an ihren Publikationen beteiligt. In der Monographie der «Schweizerischen Tonlager» und derjenigen über «Die natürlichen Bausteine und Dachschiefer der Schweiz» (4. und 5. Band der Geotechnischen Serie in den Beiträgen zur Geologie der Schweiz) verfasste Moser jeweilen einen grossen volkswirtschaftlichen Teil, beides kostbarste Abschnitte, in denen die gewaltige Fülle seiner technischen Erfahrungen, die grosszügige, von idealer Gesinnung durchdrungene Art im Erfassen einer Aufgabe und sein klares, zielbewusstes Arbeiten zu monumentalem Ausdruck gelangt sind. Dort hat er auch seinem beharrlichen Wirken für die Verwendung unserer natürlichen Bausteine, besonders beim Brückenbau, sowie in der Herstellung grosser öffentlicher Bauten, beredten Ausdruck verliehen und für die vermehrte Nutzung der Bodenschätze unseres Vaterlandes warme Worte der Mahnung gefunden.»

LISTE DER PUBLIKATIONEN
von
DR. ROBERT MOSER

(Diese Liste ist zuerst erschienen im Anschluss an den Nekrolog in den Verhandlungen der Schweiz. Naturforschenden Gesellschaft)

I. Gutachten, Aufsätze, Abhandlungen usw.

1874. Erweiterung des Bahnhofs Zürich. Zürich, 14 S., 4⁰.
1876. Bericht über die im Februar und September 1875 in Horgen vorgekommenen Rutschungen. Zürich, Zürcher & Furrer, 6 S., 4⁰.
- Bericht über die von der Abteilung Bahnbau der schweizer. Nordostbahngesellschaft auf der Weltausstellung zu Philadelphia zur Ausstellung gebrachten Gegenstände. Zürich, Orell Füssli, 30 S.
1877. Über den Wert des Imprägnierens. Die Eisenbahn. (Erste Serie der Schweizer. Bauzeitung). Bd. 6, Nr. 21, 1 Taf.
- Die Neubauten der Nordostbahn. Die Eisenbahn. (Erste Serie der Schweizer. Bauzeitung). Bd. 7, Nr. 2.
1878. Stationsgebäude für Nebenlinien der schweizerischen Nordostbahn. Die Eisenbahn. (Erste Serie der Schweizer. Bauzeitung). Bd. 8, Nr. 10, 1 Taf.
1879. Bericht über Klasse 66: Bau- und Zivil-Ingenieurwesen der Weltausstellung in Paris 1878. Orell Füssli, 41 S.
1881. Die Nachteile des Patent-Stahlstachelzaundrahtes. Schweizer. Landwirtschaftliche Zeitschrift, Bd. 9, Nr. 12.
1883. (Mit G. Lasius und A. Tièche). Gutachten der Preisrichter für Bebauung des Bellerive-Quartiers. Schweizer. Bauzeitung, Bd. 2, Nr. 3.
1884. Bericht über Klasse 18: Baumaterialien an der Schweizer. Landesausstellung in Zürich 1883. Zürich, Orell Füssli, 69 S.
1886. Gutachten über die Rentabilität einer Graubündner Zentralbahn Chur-Thusis-Filisur. Chur, Manatschal & Ebner, 19 S.
1888. (Mit Alb. Heim und Arn. Bürkli-Ziegler). Die Katastrophe von Zug am 5. Juli 1887. Mit geschichtlichen Notizen von Ant. Wickart. Zürich, Hofer & Burger, 57 S., 5 Taf.
- Gutachten betr. das projektierte Strassennetz und die Anlage einer neuen Kirche in Enge, in: Ad. Guyer-Zeller, Über die bauliche Entwicklung von Enge usw. nebst Plänen, Gut-

- achten und Rechtsschrift der Herren Rob. Moser, Gust. Vogt und Ludw. Forrer. Zürich, Hofer & Burger.
1889. (Mit Jules Dumur und Ernest de Stockalper). Rapport sur le chemin de fer du versant sud-est du Jura vaudois (à la demande du conseil d'Etat du canton de Vaud). Lausanne, G. Bridel, 20 p., 2 cartes.
1890. Gotthardbahn: Bau der Nordrampe durch die Baugesellschaft Flüelen-Göschenen; Installationen, Hilfsmaschinen, Werkzeuge usw. Zürich, Hofer & Burger, 44 autotyp. Doppeltaf., 4^o.
- Die rechtsufrige Zürichseebahn von Tiefenbrunnen bis zur Einmündung in den Bahnhof Zürich. Nach einem Vortrag, gehalten im Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein am 28. März 1890. Schweizer. Bauzeitung, Bd. 15, Nr. 24, 25 und 26.
- Projekt für eine normalspurige Alpenbahn von Chiavenna nach Chur, Splügenbahn. Mit geologischem Gutachten von Prof. Dr. Alb. Heim. Zürich, Zürcher & Furrer, 50 und 24 S., 4^o.
1891. Gutachten über die Anlage einer Albulabahn und die zweckmässigste Bahnverbindung mit dem Engadin. Chur, Gebr. Casanova, 16 S.
1893. Über die Anlage der rechtsufrigen Zürichseebahn. Nach einem Vortrag, gehalten im Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein am 5. März 1893. Schweizer. Bauzeitung, Bd. 21, Nr. 12.
1894. Die sogenannten Rutschungen in Rapperswil. Schweizer. Bauzeitung, Bd. 24, Nr. 6.
1895. Gutachten betr. das Projekt einer Eisenbahn Rapperswil-Wattwil. Rapperswil, F. Steiner.
- Gutachten betr. bessere Verbindung der Berg- und Talgemeinden des Kantons Zug (erstattet an den Regierungsrat des Kantons Zug). Zug, J. Zürcher, 13 S., 4^o.
- Gutachten betr. die Projekte für den Personalbahnhof der Centralbahn in Basel (erstattet an das Baudepartement des Kantons Basel-Stadt) in: Centralbahn-Angelegenheit; Akten

- vom 3. Januar bis 18. April 1895, S. 47—56. Basel, R. G. Zbinden.
- Über steinerne Brücken. Schweizer. Bauzeitung, Bd. 25, Nr. 21.
1896. Gutachten über Anlage einer elektrischen Strassenbahn Chur-Churwalden-Tiefenkasten. Zürich, 9 S.
- Die Eisenbahnbrücke über die Aare bei Brugg, erbaut 1873 bis 1875, in: Bauwerke der Schweiz, herausgegeben vom Schweizer. Ingenieur- und Architekten-Verein, H. 1, Zürich, C. Aschmann, 2 S., 4 Taf., 2^o.
1897. Gutachten betr. die Anlage und Fortsetzung der Bahn von Thusis nach dem Engadin (erstattet an den Verwaltungsrat der Rhätischen Bahn). Zürich, 25 S.
- (Mit Cas. von Arx, Cd. Cramer-Frey, Eug. Escher und Ed. Russenberger). An das Schweizerische Post- und Eisenbahndepartement in Bern. Bemerkungen zu der Vorlage des Departements an den Bundesrat zuhanden der Bundes-Versammlung betreffend den Eisenbahnrückkauf. Zürich, 27 S. 4^o.
 - (Mit J. Fellmann und J. Hittmann). Gutachten betr. die verschiedenen Projekte für die direkte Verbindung Bern-Neuenburg (erstattet an die Regierung des Kantons Bern). Zürich, 11 S., 4^o. Hierzu Nachtrag vom 10. Febr. 1898, 8 S.
 - Besprechung des preisgekrönten Entwurfes «Ehre dem Stein» (von R. Moser und G. Mantel) für eine Lorrainebrücke in Bern, mit Photographie des Modells und Profilen. Schweizer. Bauzeitung, Bd. 30, Nr. 7.
1898. Gutachten über das Eisenbahnprojekt Solothurn-Münster (erstattet an den Regierungsrat des Kantons Solothurn). Solothurn, Gassmann & Sohn, 31 S.
- Gutachten betr. Anlage einer schmalspurigen Eisenbahn von Reichenau nach Ilanz. Chur, Sprecher & Valer, 30 S.
 - Gutachten über die weichen, weissen Kalksteine von Klein-Lützel, St. Ursanne usw. Zürich, 4. S.
 - (Mit C. Arbenz, N. Convert, H. W. Hall, M. Stocker und Wolf). Expertengutachten betr. die Einlagen in den

- Erneuerungsfonds der Schweizer. Hauptbahnen (erstattet an das schweizer. Post- und Eisenbahndepartement in Bern). Zürich, 37 S.
- Über die Anlage neuer Güterschuppen und Remisen. Schweizerische Bauzeitung, Bd. 32, Nr. 27.
1899. (Mit H. Dietler und O. Sand). Rapport sur le concours pour le raccordement des gares de Cornavin et des Eaux-Vives (à la demande du conseil d'Etat du canton de Genève). Genève, Bron & Burgi, 32 p.
- Gutachten über das Verbindungsgeleise Giesshübel-Altstetten (erstattet an den Stadtrat von Zürich). Zürich, Kirsten & Zeisberg, 12 S.
- (Mit Alb. Heim und W. Burckhard-Streuli). Quellwasserprojekt aus dem Sihl- und Lorzegebiet (Gutachten erstattet an den Stadtrat von Zürich). Zürich, 10 S., 1 Karte.
- Neue Schweizerische Eisenbahnprojekte: I. Weissensteinbahn. Schweizer. Bauzeitung, Bd. 33, Heft 14.
- Gutachten über die Rentabilitätsberechnung für das Eisenbahnprojekt St. Gallen-Wattwil (aus Auftrag des Regierungsrates des Kantons St. Gallen). St. Gallen, Zollikofer'sche Buchhandlung, 26 S.
- Gutachten über die Rentabilitäts-Berechnung für das Eisenbahnprojekt St. Gallen-Romanshorn, St. Gallen, Zollikofer'sche Buchdruckerei, 17 S., 4⁰.
- Gutachten über die Baupläne und die Kostenberechnung für das Eisenbahnprojekt St. Gallen-Wattwil, (erstattet an die Regierung des Kantons St. Gallen). St. Gallen, Zollikofer'sche Buchdruckerei, 26 S., 4⁰.
1900. Neue Schweizerische Eisenbahnprojekte: II. Kanton Graubünden. Schweizerische Bauzeitung, Bd. 35, Nr. 8, 9 u. 10.
- Über die Anlage und Kosten der Bahnviadukte. Schweizer. Bauzeitung, Bd. 35, Nr. 26.
1901. Neue Schweizer. Eisenbahnprojekte: Nochmals die Weissensteinbahn. Schweizer. Bauzeitung, Bd. 38, Nr. 23.
- Betonbrücke der Gürbetalbahn. Schweizerische Bauzeitung, Bd. 38, Nr. 24.

- Grosse Steinbrücken im Grossherzogtum Baden. Schweizer. Bauzeitung, Bd. 38, Nr. 25.
- Gutachten über die verschiedenen Rickenbahnprojekte (erstattet an die Regierung des Kantons St. Gallen). St. Gallen, Zollikofer'sche Buchdruckerei, 30 S., 2 Karten.
- 1902. Neue Schweizerische Eisenbahnprojekte: III. Die Rickenbahn. Schweizer. Bauzeitung, Bd. 40, Nr. 1 und 2.
 - Zweites Gutachten betr. die bessere Verbindung der Berg- und Talgemeinden im Kanton Zug. Zug, J. Kündig, 15 S.
 - Gutachten über die Erstellung einer Sernftalbahn (erstattet an die Regierung des Kantons Glarus). Zürich, 30 S.
 - (Mit A. Bachem). Memorial über neue Eisenbahnprojekte im mittleren Juragebiet. Biel, Schüler & Cie., 32 S., 2 Karten.
 - Gutachten über die Anlage oder den Kauf eines neuen Kraftwerkes, erstattet an den Stadtrat von Zürich von der bestellten Expertenkommission; C. Butticaz (Genf), Hch. Haggenmacher (Zürich), L. Kilchmann (St. Gallen), Prof. Fr. Prašil (Zürich), Guido Semenza (Mailand), Prof. Wyssling (Wädenswil) und Robert Moser (Zürich), als Präsident und Berichterstatter. Zürich, Aschmann & Scheller, 37 S.
- 1904. Gutachten über einen neuen Aareübergang Bern-Aarberg (erstattet an die Regierung des Kantons Bern). Zürich, 10 S.
- 1905. Greinabahn; technischer Bericht, Kostenvoranschlag mit Übersichtsplan und Profil (mit geologischem Gutachten von Prof. Dr. Alb. Heim). Herausgegeben von der Regierung des Kantons Tessin. Zürich, Berichthaus, 60 S., 4^o und 3 Karten. (Dasselbe in italienischer Übersetzung: Ebenda).
 - Haupt- und Nebenbahnen (von Zürich), in: Festschrift zur Feier des 50jährigen Bestehens des eidg. Polytechnikums, Bd. 2: Die bauliche Entwicklung Zürichs, S. 209—239, Zürich.
 - Dampfschiffe (des Zürichsees), Ibidem, S. 250—265.
- 1906. Gutachten über die Vorlagen der Bodensee-Toggenburgbahn vom Juni 1906 (erstattet an den Regierungsrat des Kantons St. Gallen). Zürich, 13 S.

- Berner Alpendurchstich (Lötschberg- und Wildstrubellinie). Gutachten für die Stadt Bern (29. Mai 1906). Bern, Rösch & Schatzmann, 35 S.
- Neue Schweizerische Eisenbahnprojekte : IV. Das Greina-projekt und die östlichen Alpenübergänge. Schweizerische Bauzeitung, Bd. 47, Nr. 5 und 6.
- 1907. (Mit Em. Letsch, Bruno Zschokke und Louis Rollier). Die schweizerischen Tonlager. Beiträge zur Geologie der Schweiz. Geotechnische Serie, Bd. IV. Herausgegeben von der geo-technischen Kommission der Schweizerischen Naturforschen-den Gesellschaft. Bern, A. Francke. (Darin von R. Moser : Volkswirtschaftlicher Teil, 50 Seiten ; auch erschienen in : Mitteilungen der eidgen. Materialprüfungsanstalt in Zürich, 11. Heft, Zürich 1907).
- Brückenbau und Heimatschutz. Heimatschutz, Jahrgang 2, Heft 10, Verlag Benteli, Bern-Bümpliz.
- Schweizer. Ostalpenbahn. Eisenbahnprojekt Biasca-Greina-Chur. Greinaprojekt mit tieferem Tunnel. Zürich, Bericht-haus, 12 S. und 1 Karte.
- Die Wahrheit über den Splügen. Schweizer. Bauzeitung, Bd. 49, Nr. 10.
- 1908. Schweizerische Ostalpenbahn. Eisenbahnprojekt Bellinzona-San Bernardino-Chur. Zürich, 8 S.
- 1909. Das Fern-Ortler-Projekt und die Schweizer. Ostalpenbahn-Projekte. Zürich, 18 S.
- Schweizerische Ostalpenbahn. Technisches Gutachten über das Splügen-Projekt vom 16. Februar 1909. Zürich, 11 S.
- 1910. Neue schweizerische Eisenbahnprojekte. V. Die Randen-bahn. Schweizerische Bauzeitung, Bd. 55, Nr. 13.
- 1912. Die schweizerische Ostalpenbahn. Vortrag, gehalten im Zür-cher Ingenieur- und Architekten-Verein. Zürich, Bericht-haus, 20 S.
- 1914. Referat über die Ostalpenbahn. (Historisches, Technisches, Verkehrspolitisches, Volkswirtschaftliches, Finanzielles usw.) Gehalten vor der Kant. Zürcher. Verkehrskommission am 19. Mai 1914. Zürich, 62 S.

1915. (Mit Ulr. Grubenmann, Paul Niggli und Alph. Jeannet). Die natürlichen Bausteine und Dachschiefer der Schweiz. Beiträge zur Geologie der Schweiz. Geotechnische Serie, Bd. V. Herausgegeben von der geotechn. Kommission der Schweizerischen Naturforschenden Gesellschaft. Bern, A. Francke. (Darin von R. Moser: Volkswirtschaftlicher Teil, S. 318 bis 410).
1918. Parere in punto alla correzione della linea del Ceneri, in: Rendiconto del dipartimento delle pubbliche costruzioni del cantone del Ticino. Gestione 1917, p. 171—188. Bellinzona, Tipographia cantonale, Grassi e Co. (posthum).

II. Nekrologe.

1888. Ingenieur Fritz Müller (Wien). Schweizer. Bauzeitung, Bd. 11, Nr. 19.
1892. Ingenieur Peter Cloëtta (Bergün). Ebenda, Bd. 19, Nr. 4.
1899. Baurat Ernst Gärtner (Wien). Ebenda, Bd. 33, Nr. 11.
1910. Ingenieur Cesar Vicarino (Basel). Ebenda, Bd. 55, Nr. 14.