Lüchinger, J.M.

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **101/102 (1933)**

Heft 15

PDF erstellt am: **15.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Abb. 33. Haupteingang zum Hörnli-Friedhof mit Verwaltungsgebäuden.

FRIEDHOFANLAGE AM HÖRNLI DER STADT BASEL.

Architekten Braeuning & Leu, Basel, mit Gartengestalter E. Klingelfuss, Zürich, und Architekten Suter & Burckhardt, Basel.

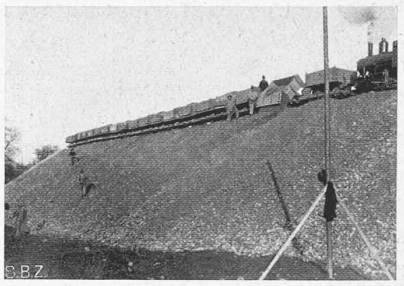
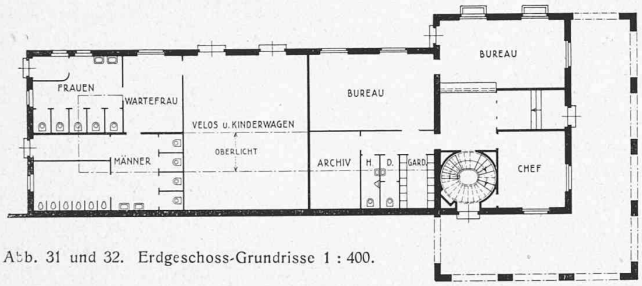


Abb. 34. Von den Terrassierungsarbeiten.



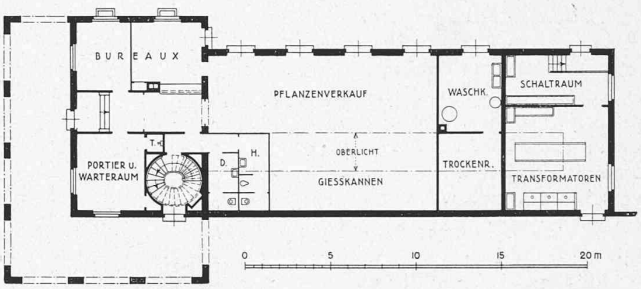


Abb. 31 und 32. Erdgeschoss-Grundrisse 1 : 400.

† Oberingenieur J. M. Lüchinger.

Am 26. Februar 1933 ist, wie schon gemeldet, Jakob Martin Lüchinger-Koller, dipl. Bauingenieur und langjähriger Teilhaber der Firma Locher & Cie. in Zürich, sanft entschlafen. Nur noch ein Jahr war es ihm vergönnt gewesen, unbeschwert von Geschäfts- und Berufsorgen im Kreise seiner Familie der Ruhe zu pflegen, nachdem er volle 44 Jahre seines Lebens dem Wohl und Wehe der Bauunternehmung Locher & Cie. gewidmet hatte.

Joh. Lüchinger hat als jüngster Sohn seiner Eltern am 14. November 1859 in Oberriet (Kt. St. Gallen) das Licht der Welt erblickt. Zeit seines Lebens hat er seiner engeren Heimat Treue gehalten und fühlte sich tief verbunden mit dem urchigen Volksschlag der Rheintaler. In Oberriet besuchte er die dortige Primarschule, um sich später an der Kantonsschule in St. Gallen das Reifezeugnis zu erwerben. Die Berufswahl war für ihn kein Problem. Die grossen Ueberschwemmungen des Rheins aus den Jahren 1868 und 1872, die auch seine St. Gallische Heimat verwüstet hatten, liessen schon in dem Knaben den Wunsch erwachen, Techniker zu werden, um die Urgewalt des Wassers bändigen zu helfen und jene Kräfte dem Wohl der Menschheit dienstbar zu machen. Von 1879 bis 1883 widmete er sich daher am Eidg. Polytechnikum der Erfüllung dieses Jugendwunsches, und im Herbst 1883 erwarb er dort das Diplom als Bauingenieur.

Seine erste, praktische Tätigkeit führte Ing. Lüchinger in die Unternehmung von Oberst Bleuler-Hüni in Riesbach, zu Projektierung und Bauausführung im Strassen- und Wasserbau. Im Jahre 1887 trat Lüchinger in die Firma Locher & Cie. ein, deren damalige Chefs die beiden Brüder Oberst Eduard Locher-Freuler, Ingenieur, und Oberst Fritz Locher, Architekt waren; diesem Unternehmen hat der Verstorbene 18 Jahre als Angestellter und 26 Jahre als Gesellschafter angehört. Anlässlich seines Rücktritts hat er in einer kurzen Ansprache an seinen Associé und die Beamten der Firma betont, wie ihm die Arbeit in der Unternehmung eine ständige Quelle der Freude und der Genugtuung gewesen und wie er mit voller Zufriedenheit auf seine Tätigkeit zurückblicke.

Unter der alten Firma beschäftigte sich Ing. Lüchinger hauptsächlich mit Projekten und Bauausführungen von Bahnbauten, Wasserkraftanlagen und Fabrikbauten. Es wären da zu nennen der Bau der Südostbahn, der Stansstad-Engelbergbahn, der Bahnen Bremgarten-Dietikon und Wetzikon-Meilen. Sodann entwarf er die Installationsanlagen auf der Süd- und Nordseite des Simplontunnels. Als Wasserkraftanlagen sind aus jener Zeit zu nennen die Projekte von Birsfelden, Augst-Wyhlen, Felsenau bei Bern, das Etzelwerk und das Rheinfallwerk bei Schaffhausen. Weitere Projekte und Ausführungen umfassen das Elektrizitätswerk Zufikon-Bremgarten, das Kanderwerk sowie den Bau der Hilfskraftwerke auf der Nord- und Südseite des Simplontunnels.

Am 1. Januar 1905 übergaben die beiden Obersten Locher das zu hoher, technischer Blüte gediehene Geschäft ihren Söhnen, den Ingenieuren Eduard und Fritz, in Verbindung mit dem langjährigen Chef ihres Ingenieurbureau, J. M. Lüchinger. Dieser stand als Teilhaber der Firma insbesondere dem Projektierungsbureau vor, das sich in der Hauptsache mit der Planung von Neu- und Umbauten grosser und kleiner Wasserkraftanlagen befasste, nachdem die Zeiten der grossen Bahnbauten vorbei waren. Ausser den vielen schweizerischen Kraftanlagen sind unter Lüchingers Leitung auch eine Reihe bedeutender ausländischer Projekte für hydraulische Kraftgewinnung bearbeitet worden, so für Italien, Frankreich, Spanien, Oesterreich und Syrien. Von diesen zahlreichen Projekten sind heute die meisten schon ausgeführt oder, wie z. B. das Spitzenwerk für das Kraftwerk von Kembs, die Zentrale am Schwarz-Weiss-See in den Vogesen, noch im Bau begriffen. Dazu gehört auch das Etzelwerk, für das die Firma Locher schon um die Jahrhundertwende Projekte aufgestellt hatte. Andere Anlagen, wie das Kraftwerk am Rheinfall und die Kraftanlage Rheinau harren noch der Ausführung. In einem halben Jahrhundert praktischer Tätigkeit hat so der Verstorbene intensiv mitgearbeitet an der Entwicklung der bekanntesten Verkehrs- und Kraftanlagen des In- und Auslandes und speziell den gewaltigen Aufstieg der hydraulischen Kraftgewinnung miterlebt und unermüdlich gefördert.

Im persönlichen Verkehr war Lüchinger äusserst schlicht, von ruhiger Bestimmtheit und immer korrekt und tolerant. Neuen, fremden Ideen war er stets zugänglich; so gestaltete sich für seine Mitarbeiter die Zusammenarbeit zu einer sehr angenehmen und fruchtbaren. Die starke, geschäftliche Beanspruchung liess ihm wenig Zeit, sich in der Oeffentlichkeit zu betätigen und diese öffentliche Tätigkeit lag ihm auch nicht. Dessenungeachtet war er von 1914 bis 1923 Mitglied der Aufsichtskommission des Techni-

kums Winterthur, und von 1913 bis 1932 gehörte er dem Baukollegium der Stadt Zürich an. Im Aufsichtsrat der Schweiz. Unfallversicherungsanstalt Luzern sass er von 1913 bis 1927. Auch hat er zeitweise an der E.T.H. gelesen, wo er im Jahre 1906 im Lehrauftrag über Fundationen und von 1911 bis 1914 über Kostenberechnungen von Ingenieurbauten dozierte.

Besonders regen Anteil nahm Oberingenieur Lüchinger an den Bestrebungen des Schweiz. Verbandes für Wasserwirtschaft, dessen Ausschuss er seit seiner Gründung angehörte (1910 bis 1916); in den Jahren 1916 bis 1927 entwickelte er eine rege Tätigkeit im engern Vorstand. Uns Bauingenieuren ist er in jener Zeit besonders durch seine Mitwirkung in der Abdichtungskommission dieses Verbandes bekannt geworden. Dass er sich als Rheintaler immer für die Fortschritte der Rheinkorrektion interessierte, ist selbstverständlich, und oft hatte der Schreibende Gelegenheit, die ausgedehnten Kenntnisse des Verstorbenen auf dem verwickelten Gebiete der Geschiebeführung und der Verbauung jenes Stromes zu bewundern.

So ist denn J. M. Lüchinger das Leben, Wirken und Denken in der Welt der Technik und des Wasserbaues ein Bedürfnis gewesen, dem er seine ganze Kraft widmete und das ihn bis zu seinem Ende erstaunlich frisch erhielt. Es ist wohl nicht Zufall, wenn er sich seine engeren Freunde auch aus jenem Milieu erkor, das ihm Lebensluft war, denn nur dort fühlte er sich wirklich verstanden. Viele Jahre hat er sich so mit vier Kollegen, deren drei ebenfalls bekannte Wasserbauer sind, zum gemütlichen Skatabend zusammengefunden und nach dem Spiel technische Probleme, die ihm am Herzen lagen, besprochen und hat dort reiche Anregungen empfangen, aber auch gespendet. Diesen Freunden hat er immer eine herzlichste Zuneigung bewahrt und das Zusammensein mit ihnen war ihm innerste Erholung. Sie und wir alle, die mit Kollege Lüchinger in Berührung kamen, haben von diesem Manne, der nicht viele Worte machte, der immer sachlich, ruhig, manchmal mit einem kleinen, wohl auch ironischen Scherz eine heikle Situation wieder glätten konnte, gelernt, dass viel Wissen bescheiden macht und wir haben seine innere Ruhe, sein Menschentum und seine feine Menschenkenntnis tief schätzen gelernt. Ehre seinem Andenken und seinen Werken! H. Bl.

J. M. LÜCHINGER

TEILHABER DER FIRMA LOCHER & CIE.

14. Nov. 1859 26. Febr. 1933

MITTEILUNGEN.

Die Stromabnehmer der Lokomotiven französischer Vollbahnen. Die Verwaltungen Cie. d'Orléans, Cie. du Midi und Cie. du P.L.M. haben sechs verschiedene Bauarten von Pantographen-Stromabnehmern im Gebrauch, um bei der *Gleichstrom*-Fahrspannung von 1500 V je Stromstärken von über 2000 A bei Anfahrt, bezw. 1200 bis 1500 A bei voller Geschwindigkeit aufzunehmen. Im Oktober-Bulletin 1932 der „Société française des Electriciens" gibt M. Cande eine Darstellung der Bauformen und des Verhaltens im Betriebe der sechs verschiedenen Bauarten. Hinsichtlich der Art ihrer Betätigung werden die Stromabnehmer eingeteilt in solche, die mittels komprimierter Luft hochgehoben werden, und in solche, für die vom Luftdruck lediglich bei der Senkung Gebrauch gemacht wird; hinsichtlich der Kontaktständer wird das Vorhandensein oder das Fehlen seitlicher Hörner unterschieden. Im Aufbau werden die konstruktiven Merkmale der Bewegungsmechanismen, der Gestelle, der Schleifstücke usw. eingehend gewürdigt; die mittleren Pressungen der verwendeten Druckluft liegen im Bereich von 6,5 bis 10 kg/cm². Ueber die Abnützung der Schleifstücke hat die Cie. d'Orléans eingehende Versuche angestellt; normale Kupfer-Schleifstücke von 7 mm Dicke sind nach Zurücklegung von 18 800 km auf 4 mm Dicke abgenützt worden. Unter den Schleifstücken aus verschiedenen Metallen, bzw. Metallegierungen, die untersucht wurden, scheint sich Kupfer, unter der Voraussetzung ausreichender Schmierung am besten zu bewähren. Man findet bei der Cie. du Midi ausschliesslich Pantographen mit Hörnern, bei der Cie. du P.L.M. fast nur solche ohne Hörner, während die Cie. d'Orléans, abgesehen von den neuesten Bestellungen, für die Hörner-Pantographen vorgesehen sind, beide Bauweisen gleichmässig verwendet. Neben drei verschiedenen französischen Firmen ist die Maschinenfabrik Oerlikon als Lieferantin von Stromabnehmern dreier Bauformen (Kontaktständer mit und ohne Hörner und solche mit nur einem Schleifstück) beteiligt.

„Triennale" Mailand, *Internationale Ausstellung für moderne dekorative und industrielle Kunst und für moderne Architektur* (Mai bis September 1933). Die Mailänder Dreijahres-Ausstellungen fanden bisher in der Villa Reale in Monza statt und erlangten Weltruf. Es hat sich jedoch als notwendig herausgestellt, sie in eine grosse Weltstadt wie Mailand und eine moderne Umgebung zu verlegen. Man beschloss daher, sie vom Jahre 1933 ab im Park von Mailand abzuhalten und wies ihnen als Hauptsitz den neuen, grossartigen Palazzo delle Arti an. In diesem Palast, der 8000 m² Flächenraum bietet, werden untergebracht: Kunstgewerbe, dekorative Malerei, Bildhauerei, Entwürfe und Modelle der neuesten und kühnsten technischen und künstlerischen Experimente, Möbelausstellung, Einrichtung und Ausstattung von Verkehrsmitteln, schliesslich die Internationale Ausstellung moderner Architektur. Im mittlern Teil des Parks wird eine Wohnungsausstellung mit modernen, vollständig ausgestatteten Wohnungen gezeigt, sowie eine Ausstellung kirchlicher Kunst, ein Pavillon für Buchdruckerkunst und Graphik und eine Gartenausstellung. Weitere Auskünfte gibt das Sekretariat der „Triennale" in Mailand, Via Moscova 17, sowie die Reisebureaux.

Eine nördliche Orient-Fluglinie. Die Vorarbeiten für die Errichtung einer deutsch-chinesischen Flugverbindung sind, wie die „VDI-Nachrichten" berichten, nunmehr soweit gediehen, dass im Mai der Flugpostverkehr Berlin-Moskau-Schanghai eröffnet werden soll. Die Strecke ist insgesamt 9000 km lang, soll zunächst wöchentlich einmal beflogen werden und erfordert zu ihrer Zurücklegung eine Flugzeit von sechs Tagen. Die Strecke führt von Berlin nach Moskau (mit deutschen Flugzeugen), von hier nach Bachty (mit russischen Flugzeugen) und von dort (deutsch-chinesische Luftverkehrsgesellschaft) nach Schanghai, Peking und Kanton.

Basler Rheinhafenverkehr. Güterumschlag März 1933.

Schiffahrtsperiode	1933			1932		
	Bergfahrt	Talfahrt	Total	Bergfahrt	Talfahrt	Total
	t	t	t	t	t	t
März	129 408	4 630	134 038	58 416	2 070	60 486
Davon Rhein	—	1 614	1 614	—	171	171
Kanal	129 408	3 016	132 424	58 416	1 899	60 315
Januar bis März	279 683	12 101	**291 784**	176 595	11 391	**187 986**
Davon Rhein	—	2 560	2 560	—	1 898	1 898
Kanal	279 683	9 541	289 224	176 595	9 493	186 088

Technikum Winterthur. Prof. Robert Rittmeyer, Architekt, ist vom Regierungsrat, auf sein Gesuch hin, unter Verdankung seiner während 35 Jahren als Lehrer für Baufächer am Technikum Winterthur geleisteten Dienste entlassen worden. Neben seiner Lehrtätigkeit hat Rittmeyer, in Firma Rittmeyer & Furrer, eine fruchtbare Bautätigkeit entwickelt, aus der manches schöne Objekt die Blätter der „S. B. Z." ziert; es sei nur erinnert an das gediegene Winterthurer Kunstmuseum (in Bd. 67, April 1916). Dem geschätzten Kollegen wünschen wir noch einen freundlichen Lebensabend. C. J.