

Lüthy, Alfred

Objektyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **77 (1959)**

Heft 25

PDF erstellt am: **23.09.2024**

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.

Enge, Kantonale Verwaltungsgebäude Walche, Rentenanstalt, Spital Neumünster, Pflegerinnenschule, verschiedene Schulhäuser, Quaiabbrückenumbau, Hirschengrabengestaltung und eine grosse Zahl Einfamilienhäuser.

An gegen hundert Architekturwettbewerben amtete ich als Preisrichter. Eine Fülle von Anregungen boten mir diese vielfältigen Bauaufgaben unseres Landes. Im Februar 1950 starb Werner. Meine Söhne Kurt und Hans traten da in die Stapfen von Onkel und Vater.

Liebe Nachfahren, die ihr unsere Bauten noch besehen müsst, seid gnädig mit Euerm Urteil und reiht unsere Bau-sünden in die Zeit ein, in der sie entstanden sind!

Als Rückblick: Viel haben wir gebaut. Das Bewusstsein, das Letzte ausgegeben zu haben, brachte uns die Genugtuung bei der Fertigstellung der Arbeit. Die Begeisterung, mit der wir an unsere Aufgabe herantraten und die innere Freude bei einer anerkannten Bauübergabe waren die Höhepunkte in unserem Berufsleben.

Zurückgezogen im Kreise meiner Familie und einiger weniger Freunde verbrachte ich einen geruhsamen Lebens-abend.

† René Correvon, Ing. S. I. A., G. E. P., von Cuarny VD und Genf, geb. am 4. Okt. 1877, Eidg. Polytechnikum 1895 bis 1899, ist am 27. April 1959 gestorben. Anfänglich im Bahnbau tätig, arbeitete er nachher drei Jahre lang an Wasserkraftanlagen der Lonza, wurde 1911 Direktor der Berninabahn und betrieb von 1921 an Studien über Flussschiff-fahrt. 1924 trat er in die Dienste der SBB für den Bau des Bahnhofs Cornavin und der Verbindungsbahn nach La Praille, um 1950 zum Genfer Département des Travaux publics hinüberzuwecheln.

† Alfred Lüthy, dipl. Masch.-Ing. S. I. A., G. E. P. von Basel, geb. am 24. Sept. 1873, Eidg. Polytechnikum 1893 bis 1897, anfänglich in Zürich, Brüssel und Manchester tätig und seit 1907 in seiner Heimatstadt niedergelassen, ist dort am 9. Juni gestorben. Unser treuer Vereinskollege hat in Basel von 1910 bis 1954 sein eigenes Ingenieurbüro betrieben.

Mitteilungen

Vom Verkehrshaus der Schweiz in Luzern. In der Nacht vom 10./11. Juni sind 19 historische Fahrzeuge sowie einer der neusten Einheitswagen der SBB, insgesamt 400 t Rollmaterial, unter Benützung der Gotthardlinie sowie eines provisorisch erstellten Hilfsgleises vom Depot Luzern in das 1955 bis 1959 errichtete Verkehrshaus der Schweiz übergeführt worden. Darunter befanden sich die Lokomotive «Genf» der Schweiz. Centralbahn, erbaut 1858 durch Kessler, Esslingen (Gewicht 47 t, Leistung 258 PS, Höchstgeschwindigkeit 60 km/h), eine Rangier-Tenderlokomotive der Gotthardbahn, erbaut 1881 durch die SLM Winterthur (15 t, 93 PS, 50 km/h), eine Mallet-Lokomotive der Schweiz. Centralbahn, erbaut 1893 durch Maffei, München (59 t, 488 PS, 55 km/h), eine Einphasen-Wechselstrom-Lokomotive für die Versuchsstrecke Seebach—Wettingen, erbaut 1904 von der Maschinenfabrik Oerlikon und der SLM (40 t, 400 PS, 60 km/h), eine Drehstrom-Lokomotive der Burgdorf-Thun-Bahn, erbaut 1899 durch Brown Boveri & Cie. und die SLM (30 t, 300 PS, 50 km/h). Unter den ausgestellten Fahrzeugen seien weiter genannt: eine Zahnrad-Lokomotive der Vitznau-Rigibahn, System Riggenbach, gebaut 1873 von der SLM (15 t, 196 PS, 7,5 km/h) sowie eine Rekonstruktion der Lokomotive «Limmat» der «Spanischbrötlbahn», gebaut 1847 von Emil Kessler, Karlsruhe (35,5 t, 185 PS, 40 km/h). Ein Besuch dieser ständigen Schau, die auf 10 000 m² Fläche Bau, Betrieb und Technik unserer Verkehrsträger (Eisenbahn, Auto, Schiff, Flugzeug, Nachrichtenübermittlung) in ihren geographischen, historischen, wirtschaftlichen und technischen Zusammenhängen zeigt, ist sehr zu empfehlen. Sie soll am 1. Juli feierlich eröffnet werden.

Planung des schweizerischen Hauptstrassennetzes. Am 27. Mai 1959 hielt die Kommission des Eidg. Departements des Innern für die Planung des Hauptstrassennetzes unter

der Leitung von Nationalrat S. Brawand ihre 18. Sitzung ab. Zur Behandlung stand unter anderem im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens eine nochmalige begutachtende Prüfung der Linienführung für die Autobahn Zürich—Pfä-fikon SZ im Raum Horgen-Oberrieden. Die Kommission stellte fest, dass in bautechnischer und verkehrstechnischer Hinsicht die sogenannte mittlere Variante nach wie vor als die günstigste betrachtet werden muss. Sie anerkennt aber, dass wichtige regionalplanerische Gründe, so insbesondere hinsichtlich der landwirtschaftlichen Nutzung und der künftigen baulichen Entwicklung, zugunsten der obern Variante sprechen. Vom gesamtschweizerischen Standpunkte aus ge-nügen beide Varianten den Anforderungen, die an eine Fern-verkehrsstrasse gestellt werden müssen. Die Kommission hat indessen keinen Anlass, auf ihren Bechluss vom 29. März 1957 betreffend die Linienführung einer Strassenverbindung zwischen Zürich und Chur zurückzukommen. Sie hat aber, sofern die endgültige Wahl auf das obere Trasse fällt, gegen einen solchen Beschluss der Behörden nichts einzuwenden. Als Hauptgeschäft bereinigte die Kommission den vierten Teil ihres ausführlichen Schlussberichtes an das Eidg. De-partement des Innern, der die Strassenverbindungen über die Alpen zum Gegenstand hat. Damit hat sie nunmehr fünf von den vorgesehenen sechs Teilen ihrer ausführlichen Be-richterstattung genehmigt. Der noch nicht behandelte Band, der die Fragen der städtischen Expressstrassen als Verbin-dungsstrecken der Autobahnen erläutert, soll ebenfalls noch im Laufe dieses Jahres verabschiedet werden.

Orientierung der Maturanden über die technischen Be-rufe. Schon zum dritten Mal führten die Ingenieure der In-dustrie der S. I. A.-Sektion Zürich Orientierungen der Ma-turanden in Verbindung mit Fabrikbesichtigungen durch. Teilgenommen haben alle Maturanden-Klassen mit Lehrern der kantonalen Mittelschulen (Literargymnasium, Realgym-nasium, Oberrealschule), sowie des Juventus-Instituts, des Freien Gymnasiums und des Tschulokinstituts. In vier Gruppen von je rd. 40 bis 60 Maturanden wurden die Werk-stätten der Maschinenfabrik Oerlikon, der Werkzeugma-schinenfabrik Oerlikon Bührle & Cie., der Micafil AG. und der Standard Telephon und Radio AG. unter kundiger Füh-rung besichtigt, nachdem Fachleute dieser Firmen über die einzelnen Abteilungen und Erzeugnisse berichtet hatten. Anschliessend offerierten die Firmen einen Imbiss, bei wel-chem Fragen beantwortet und auch der menschliche Kon-takt gepflegt wurden. Den Firmen sei für die freundliche Aufnahme auch hier bestens gedankt! Das Interesse für solche Einblicke in das industrielle Leben ist unter den Ma-turanden und insbesondere auch unter den Lehrern der ver-schiedensten Disziplinen in erfreulicher Weise stark ge-stiegen, was sich schon in der grösseren Teilnehmerzahl äusserte. Auch jene, die keine technischen Berufe wählen, begrüssen die ihnen gebotene Möglichkeit, sich über das Geschehen in der Arbeitswelt der Techniker ein sachliches Bild machen zu können, was sich später nicht nur für die Industrie, sondern auch für Volk und Land vorteilhaft aus-wirken wird. Wir danken auch den Kollegen der F. I. I.-Gruppe Zürich, die diese Besichtigungen vorbereitet und die Maturandenklassen begleitet hatten.

Gefahren bei Sprengarbeiten im Tiefbau. Wie die «Schweiz. Blätter für Arbeitssicherheit», herausgegeben von der SUVA, in Nr. 21 vom Mai 1959 mitteilen, wird der «Ver-ordnung über die Unfallverhütung bei Sprengarbeiten» vom 24. Dez. 1954 oft zuwidergehandelt. Die meisten Unfälle sind auf Nachlässigkeit und Disziplinlosigkeit zurückzuführen, und zwar von seiten der Betriebsleiter, Bauführer, Poliere, Vorarbeiter sowie der Arbeiterschaft. Im Jahre 1958 explo-dierte in 11 Fällen angebohrte Restladungen, wobei insge-samt 48 Personen schwere Verletzungen davontrugen und drei den Tod fanden, und in 17 Fällen gaben Fehler beim Handhaben, Befördern, Laden oder Zünden der Sprengstoffe Anlass zu Explosionen, bei denen insgesamt 19 Arbeiter ver-letzt und vier getötet wurden. Anhand einer grösseren Zahl von Beispielen wird gezeigt, wie und weshalb sich die Un-fälle ereigneten und wie sie sich hätten vermeiden lassen.