

Lucchini, Cesare

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **83 (1965)**

Heft 12

PDF erstellt am: **18.05.2024**

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.

Schliesslich referierte H. P. Zwicky, dipl. Chem., über die Aspekte der Verfahrenplanung in der Abwasserreinigung. Jeder Betrieb sollte zuverlässige Unterlagen und Angaben liefern, damit die Planung der Abwasserbehandlung sorgfältig vorgenommen werden kann. Auf diesem Gebiet wird auch heute noch am meisten gesündigt. Es werden die Betriebe in fünf Grössen Kategorien eingeteilt, und für jede Kategorie bestehen optimal wirkende Reinigungsanlagen:

1. Kleinstbetriebe: Uhrenindustrie; Behandlung der Abwässer mit Ionenaustauscher.
2. Kleinbetriebe: Massenveredlung; Behandlung der Abwässer mit kleinem regeltechnischem Komfort.
3. Mittlere Betriebe: Alle Veredlungsprozesse. Behandlung der Abwässer kann halb- wie auch vollautomatisch erfolgen.
4. Mittलगrosse Betriebe: Alle Veredlungsprozesse; nur noch vollautomatische Anlagen. Kreislaufführung des Spülwassers durch Ionenaustauscheranlagen.
5. Grossbetriebe: Alle Veredlungsprozesse; Abwasserbehandlung gleich wie Zif. 4.

Da bei allen diesen Prozessen grössere Schlammengen anfallen, beschäftigt sich die Firma Polymetron auch mit der Entwicklung von Eindickungsanlagen.

Die Besichtigung der modernen Forschungslaboratorien und der Werkstätten sowie die Vortragstagung war für die Teilnehmer sehr lehrreich und hinterliess einen nachhaltigen Eindruck von der Leistungsfähigkeit des Unternehmens, das damit einen willkommenen Beitrag zu den Gewässerschutzbestrebungen leistet.

Dr. Erwin Märki

Adresse: 8046 Zürich, Feuerweg 11.

Nekrologe

† **Cesare Lucchini**, dessen Tod hier bereits gemeldet wurde, stand im 80. Lebensjahr. Er hatte sich, von seinem Amte als Präsident der Generaldirektion SBB im Jahre 1951 zurückgetreten, in seiner engern tessinischen Heimat, in Massagno bei Lugano niedergelassen. Der Verstorbene war, abgesehen von einem seiner Amtsvorgänger, Dr. Anton Schrafl, eingebürgert in Bellinzona, bisher der erste und einzige Tessiner, den die Eisenbahnerkarriere an die Spitze der Hierarchie unserer Bundesbahnen brachte. Ingenieur Lucchini hat diese Auszeichnung sowohl als Persönlichkeit wie als Fachmann reichlich verdient.

Der Verbliebene entstammte der im Luganesischen beheimateten Sippe der Lucchini, aus der in den letzten Jahrhunderten bedeutende Ingenieure und Künstler hervorgegangen sind. Es sei hier lediglich Pasquale Lucchini genannt, der vor 120 Jahren als tessinischer Kantonsingenieur gewirkt, den Seedamm von Melide und die Stilsferjochstrasse erbaut hat und der unter den geistigen und technischen Urhebern einer Gotthardbahn in der vordersten Reihe steht.

Aufgewachsen im Sottoceneri, trat Cesare Lucchini nach Studienabschluss an der ETH in Zürich als Bauingenieur im Jahre 1908 in den Dienst der Gotthardbahn-Gesellschaft, deren Verstaatlichung bevorstand. Zunächst wirkte er bei der Projektierung und beim Bau des 2. Gleises an der Cenerilinie wie auch während zwei Jahren beim ersten grösseren Ausbau des Grenzbahnhofes Chiasso mit. Zu Beginn der Elektrifikation der Gotthardlinie und nach längerem Aktivdienst als Genieoffizier während des ersten Weltkrieges übernahm er als Bauführer beim Ritomwerk und als leitender Ingenieur des Baues der dazugehörenden, auch heute noch steilsten Seilbahn der Welt, sowie der Druckleitung Ritom-Piotta verantwortungsvolle und interessante Bauaufgaben. Nach deren Vollendung trat er in die Bauleitung ein für das Kraftwerk Barberine im Wallis. In den zwanziger Jahren wurde ihm die Leitung des Elektrifizierungsbüros des Kreises II in Olten anvertraut. Diese unter der unmittelbaren Oberleitung des genialen Pioniers der Elektrifikation der SBB, Oberingenieur Huber-Stockar stehende Bautätigkeit dürfte dem jungen und tatenfrohen Ingenieur Erfahrungen und Einsichten vermittelt haben, die für seine künftige Wirksamkeit in führender Stellung bei den Bundesbahnen wegweisend waren.

Ende 1926 erfolgte die Wahl von Ing. Lucchini zum stellvertretenden Oberingenieur bei der Generaldirektion in Bern und wenige Jahre später zum Oberingenieur des Kreises II in Luzern; auf 1. Januar 1939 wählte ihn der Bundesrat zum Direktor dieses Kreises. Eine bessere Wahl hätte wohl kaum getroffen werden können. Am Vorabend des Zweiten Weltkrieges stehend, der namentlich für unsere



CESARE LUCCHINI

~~Dipl.~~ Ing.

1885

1965

Transitlinie durch den Gotthard eine gewaltige Belastung brachte, machte sich der neugewählte Kreisdirektor, vom Vorbild seines ebenso tüchtigen Amtsvorgängers Ing. Eugen Labhardt beflügelt, mit grosser Umsicht und Voraussicht ans Werk. Es erfolgten die Fertigstellung des Detailprojektes und die Vergebung der im damaligen kritischen Zeitpunkt wohl wichtigsten und kostenaufwendigsten Bauarbeiten der SBB für das auf einer Gesamtlänge von 12 km zu zwei Dritteln im Tunnel verlaufende zweite Gleis Brunnen-Flüelen.

Der Ausbruch des Krieges, die Generalmobilmachung unserer Armee und die Umstellung vom Friedens- auf den Kriegsbetrieb des schweizerischen Eisenbahnnetzes sahen Direktor Lucchini, dem als Kommandant der Betriebsgruppe II auch die militärische Befehlsgewalt über sämtliche eidgenössisch konzessionierten privaten Transportanstalten im Bereiche des II. Bundesbahnkreises überbunden war, in seinem Element. Als Genie- und Generalstabsoffizier und als ehemaliger Kommandant eines Tessiner-Auszugs-Bataillons auch mit der Truppenführung vertraut, hatte er bereits seine militärische Begabung und patriotische Hingabe unter Beweis gestellt. Ausgerüstet mit gründlicher bahntechnischer und militärischer Sachkunde und mit ausgeprägtem praktischem Geschick trat Oberst i. Gst. Lucchini an den Aufbau einer den Anforderungen des modernen, totalitären Krieges entsprechenden Bereitschaftsstellung heran und vermittelte hiezu dem ihm übergeordneten Militäreisenbahndirektor in Bern und dem Armeestab im Felde Vorschläge und Anregungen, die Beachtung fanden. Er durfte dafür bei wiederholten Gelegenheiten, da der Oberbefehlshaber der Armee persönlich die getroffenen Vorbereitungen auf der Gotthardlinie und anderswo inspizierte, den Dank und die Anerkennung von General Guisan und seines Generalstabchefs entgegennehmen.

Die Nachkriegsjahre mit ihrem grossen Nachholbedarf an Unterhalt und Erneuerung von Anlagen stellten Kreisdirektor Lucchini vor Probleme und Bauaufgaben, die seine ausgesprochen auf das Praktische und auf das Detail ausgerichtete Ingenieurbegabung mit Bravour bewältigte. Seine zielbewusste und gewissenhafte Geschäftsführung als Kreisdirektor und Kdt. der Eisenbahn-Betriebsgruppe II wurden vom Verwaltungsrat der SBB und vom Bundesrat mit seiner Berufung in die Generaldirektion auf 1. Januar 1948, in der er als Nachfolger von Generaldirektor Paschoud das Bau- und Betriebsdepartement und die erstmals auch für die Friedenszeit aktivierte Charge des Militäreisenbahndirektors zu übernehmen hatte. Hier waren es die Modernisierung des Rollmaterials, der weitere und beschleunigte Ausbau auf Doppelspur und die Strombeschaffung, die seine ungewöhnlich grosse Arbeitskapazität beanspruchten. Dabei setzte sich Generaldirektor Lucchini mit unbeugsamer Energie und Konsequenz für eine bis ins Detail durchdachte Gestaltung des Baubudgets und eine sparsame Betriebsführung ein. Mit dem Rücktritt von Dr. Meili trat er auf 1. November 1949 dessen Nachfolge als Präsident der Generaldirektion an.

In dieser höchsten Stellung, die in der Bundesbahnverwaltung zu vergeben ist, hatte sich Lucchini mit Finanz- und Personalfragen von grundsätzlicher und grösster finanzieller Tragweite auseinanderzusetzen. Daneben war aber eines seiner grossen Anliegen die Pflege und Intensivierung des Erfahrungsaustausches und der engen Zusammenarbeit unter den europäischen Eisenbahnverwaltungen und in Sonderheit innerhalb der UIC (Union internationale des chemins de fer) und ihrer verschiedenen Arbeitsausschüsse. Die Gründung der «Interfrigo», eines internationalen Unternehmens für den rationellen Bau und Betrieb von Kühlwagen, ist weitgehend auf seine Initiative zurückzuführen. In den Verwaltungsräten der Etzelwerk AG und des Kraftwerkes Ruppertsweiler Auenstein vertrat er während Jahren die Interessen der SBB.

Im Sommer 1951 nahm der Vielbeschäftigte Abschied vom aktiven Eisenbahndienst, nach einer in ihrer Mannigfaltigkeit und Verantwortungsfülle wohl seltenen Berufstätigkeit von 43 Jahren. Sein Rücktritt bedeutete aber keineswegs beschauliche Musse und ein Ausruhen auf Lorbeeren. Unentwegt stellte alt Präsident Lucchini auch im Ruhestand sein reiches Wissen und seine weitreichenden Beziehungen verschiedenen verkehrswirtschaftlichen Bestrebungen und industriellen Unternehmungen zur Verfügung. Als Verwaltungsratspräsident der bedeutenden Eisenbau- und Konstruktionswerkstätte Ferriere S.A. in Giubiasco hat er zur industriellen Erschliessung seines Heimatkantons einen gewichtigen Beitrag geleistet. Am Leben des S.I.A. und der G.E.P. beteiligte er sich stets lebhaft; kaum je verfehlte er eine Delegiertenversammlung oder Ausschuss-Sitzung, und der Sektion Tessin des S.I.A. diente er seit langen Jahren und bis zu seinem Tode als Präsident.

Ingenieur Cesare Lucchini hat zeit seines Lebens und in seiner ganzen erfolgreichen Berufskarriere sein Menschentum und seine tessinische Eigenart nie verleugnet. Darin dürfte das Charisma dieses herzensguten Menschen, integren Bürgers und wohlwollenden Vorgesetzten begründet gewesen sein, das ihn befähigte, mit allen Gesellschafts- und Berufskreisen, waren es Behörden, Wirtschafts- und Industriekapitäne, Gewerkschaftsvertreter oder Mitarbeiter auch in bescheidenster Stellung ungezwungen und lebenswürdigen Umgang zu pflegen. Sein Andenken unter ihnen bleibt in Ehren. Der grosse Kreis von Freunden und Bekannten und vor allem seiner ehemaligen Mitarbeiter nimmt am Trennungsschmerz der verehrten Trauerfamilie herzlichen Anteil.

A. Eggermann, Luzern

† **Otto Lemp**, Dipl.-Ing. (Braunschweig), S. I. A., G. E. P., von Solothurn, geb. am 12. Okt. 1892, ETH 1911 bis 1913, in mannigfachen Wasserbau- und Tunnelbauaufgaben tätig, bis er 1944 kantonaler Wasserbauingenieur in Solothurn wurde, ist am 4. Februar 1965 nach langer Krankheit gestorben.

† **Karl Albrecht**, dipl. Bau-Ing., S. I. A., G. E. P., von Neuhausen SH, geboren am 3. Oktober 1890, ETH 1909 bis 1913, 1920 bis 1956 bei Ed. Züblin & Co. AG, Zürich und Basel, seither Teilhaber und Leiter des Ingenieurbüros W. Klink S. A. in Zürich, ist am 18. März nach kurzer Krankheit entschlafen.

Mitteilungen

Neue Autofähren auf der Linie Dieppe-Newhaven. Im Jahre 1964 haben die Schiffe der Britischen Eisenbahnen und der Französischen Staatsbahnen 1,8 Mio. Passagiere, 1 Mio. Automobilisten, 320 000 Automobile und 800 000 t Fracht befördert. Den grössten Aufschwung hatten in diesem Verkehr die Automobiltransporte zu verzeichnen. Diese Entwicklung führte dazu, im Trajektverkehr zwischen Dieppe und Newhaven Autofährdienste einzuführen. Das unter britischer Flagge verkehrende Autofährschiff «Falaise» hat den Betrieb im Juni 1964 aufgenommen. In der Saison 1965 werden zusätzlich zwei französische Schwesterschiffe in Verkehr gesetzt, und zwar im Mai die «Villandry», die letzten November in der Werft von Dubigeon bei Nantes von Stapel lief, und im Juli die «Valencay», die in den Docks von St-Nazaire gebaut worden ist. Vom Juli 1965 an werden diese drei Autofähren in beiden Richtungen täglich sechs Kurse führen. Die beiden neuen, mit Stabilisatoren ausgerüsteten Fährschiffe sind eigens für den Einsatz auf der Linie Dieppe-Newhaven geplant worden. Sie können 150 Automobile und 1200 Passagiere aufnehmen; ihr Komfort ist demjenigen der bisherigen Schiffe erheblich überlegen. Neben

einem Rundschichtraum und geräumigen Wandelgängen mit verstellbaren Fauteuils stehen den Reisenden ein Speisesaal, ein Selbstbedienungscfé und ein Kaufladen zur Verfügung, sowie ein getrennter Aufenthaltsraum und Kinderhort für Mütter mit Kleinkindern. Von den technischen Neuerungen seien erwähnt: zwei gute Sicht gewährende Kommandobrücken an der Schiffsfront und am Heck, von denen aus der Kapitän die Manöver dank umstellbaren Schiffsschrauben ohne Hilfe von aussen selber durchführen kann; zwei Pielstickmotoren mit Direktschaltung, die bei einer Gesamtleistung von 12 000 PS eine Geschwindigkeit von 21 Knoten erlauben; ein 500-PS-Schraubenantrieb am Bug für seitliches Ausschwenken; ein Bug- und zwei Hecksteuerruder zur Erleichterung der Schiffsbewegungen; eine zentrale Maschinen-Kommandostelle für die direkte Überwachung der Hauptmotoren, der Stromgeneratoren und der wichtigsten elektrischen Anlagen.

Zum gegenwärtigen Stand des Kernkraftwerkbaues. Nach einer Mitteilung der Schweizerischen Vereinigung für Atomenergie waren anfangs 1965 auf der ganzen Welt insgesamt 95 Kernkraftwerke entweder im Betrieb und Bau oder definitiv beschlossen. Ihre Leistungsfähigkeit beträgt zusammen ungefähr 21 Mio. kW. Bei zwei Dritteln dieser Werke handelt es sich um Versuchs- und Prototypanlagen. In den nächsten Jahren wird sich das Verhältnis aber rasch zugunsten der kommerziellen Kernkraftwerke verschieben, da viele Länder nun im Begriffe sind, die Atomenergie in ihre Elektrizitätsversorgung einzuschalten. In bezug auf die Anzahl von Kernkraftwerken stehen die USA an der Spitze, wogegen Grossbritannien über die grösste nukleare Leistungsfähigkeit verfügt. Die in den USA erstellten Anlagen sind grösstenteils Versuchsleistungsreaktoren verschiedenster Typen, während Grossbritannien als erstes Land ein grossangelegtes Kernkraftwerkbauprogramm in Angriff nahm. Zu den Ländern mit mehr als fünf Kernkraftwerken gehören noch Deutschland, Frankreich und die Sowjetunion. Geographisch ergibt sich folgende Verteilung: Westeuropa 46, Osteuropa und UdSSR 10, Asien 9 und Nordamerika (USA und Kanada) 30. Interessant ist, dass nur bei ungefähr einem Drittel dieser Kernkraftwerke natürliches Uran als Brennstoff verwendet wird und beim Rest angereichertes Uran, für welches heute praktisch nur die Vereinigten Staaten und die Sowjetunion sowie in vermindertem Masse Grossbritannien als Lieferanten in Frage kommen. Vom Gesichtspunkt der installierten Leistung halten sich allerdings gegenwärtig die mit Natururan und die mit angereichertem Uran betriebenen Kernkraftwerke ungefähr die Waage.

Druckrohre aus Eternit. Die Eternit AG bringt eine neue Ausgabe ihres Druckrohr-Kataloges. Dieses jedem Wasserfachmann unentbehrliche Heft enthält, abgesehen von den bewährten Rohren und Formstücken, neue Erzeugnisse, die den Wasserleitungsbau erleichtern und seine Wirtschaftlichkeit gewährleisten. Davon seien genannt: die Triplex-Langkupplung, die Gibault-Einbaukupplung, die Triplex-Winkelkupplung, die Triplex-Kupplung mit Gewinde und die Übergangs- und T-Stücke mit Schraubmuffe. Ferner sind alle Asbestzement-Druckrohre bis zum Durchmesser von 1000 mm aufgeführt. Eine Fließwiderstandstabelle von Rohren bis 1000 mm $\varnothing$ vervollständigt diese umfangreiche Dokumentation.

Persönliches. Unser bewährter Kollege und Freund Dr. h. c. Othmar H. Ammann in New York, der morgen bei guter Gesundheit seinen 86. Geburtstag feiern wird, ist anfangs dieses Jahres mit der National Science Medal der U. S. A. ausgezeichnet worden. Präsident Johnson hat ihm dazu wie folgt gratuliert: "It gives me the greatest pleasure to designate you as one of the 1964 recipients of the National Medal of Science in recognition of your outstanding contributions to the engineering sciences. You have my warmest congratulations and gratitude for this service to science and to the nation, which has merited this award."

Die Müllverbrennungsanlage der Stadt Den Haag wird von der von Roll AG, Zürich, gebaut und mit ihren drei Ofeneinheiten täglich über 1000 t Abfälle verbrennen. Der dabei erzeugte Dampf dient der Elektrizitätsproduktion. Die Turbinen mit Generatoren zu dieser Anlage von zusammen 25 000 kW Leistung werden durch Escher-Wyss und Maschinenfabrik Oerlikon geliefert. Ein späterer Ausbau auf vier Ofeneinheiten ist vorgesehen.