Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 127/128 (1946)
Heft: 10

Nachruf: Lötscher, Nicolin

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 17.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

umfangreiche Eisenbetonarbeiten in 3650 m Höhe. Die mit 6 m/s fahrenden Duraluminium-Kabinen von 600 kg Gewicht fassen 31 Personen. Das Kabinengewicht pro Fahrgast beträgt also 20 kg; für die tieferliegenden älteren Strecken betrug es 250 kg! Man erwartet die Eröffnung dieser wohl kühnsten und unter den schwierigsten Verhältnissen gebauten Seilschwebebahn auf den Winter 1947/48. Bis dann soll der benachbarte Col du Géant auch vom Aostatal her von einer italienischen Seilschwebebahn erreicht werden. Nähere Angaben bringt «Wirtschaft und Technik im Transport» vom April 1946, der auch zu entnehmen ist, dass man die Modernisierung der unteren Teilstrecken (Chamonix-Les Pélerins-La Para-Les Glaciers) plant.

Trocknen von Obst und Gemüse im Hochfrequenzfeld. Hierüber wird im 5. Tätigkeitsbericht der Kommission für Trocken-Konservierung des Eidg. Kriegsernährungsamtes für die Zeit vom 1. Januar 1945 bis 30. April 1946 folgendes ausgeführt: Das Dörrgut wird infolge der sich einstellenden dielektrischen Verlustströme gleichmässig und rasch erhitzt. Die Heizleistung ist dem Quadrat des Spannungsgradienten, der Dielektrizitäts-Konstanten und dem Verlustfaktor verhältnisgleich. Da die letztgenannten beiden Stoffwerte bei Wasser sehr hoch sind, erhitzt sich vorerst und hauptsächlich nur der Wassergehalt des Dörrgutes, während dieses selbst erst nachher durch Konvektion warm wird. Diese Erhitzung setzt mit dem Einschalten sofort voll ein, weshalb die Trocknungsdauer kurz ausfällt und dementsprechend nur geringe Wärmeverluste auftreten. Das Verfahren erlaubt ohne unzulässige Erwärmung des Dörrgutes aus ihm praktisch alles Wasser zu entfernen. Der Energiebedarf ist gering; dagegen ist mit hohen Anlagekosten zu rechnen. Die Gefahr einer Zerstörung von Nährstoffen scheint nach theoretischen Erwägungen und praktischen Versuchen nicht ernstlich zu bestehen.

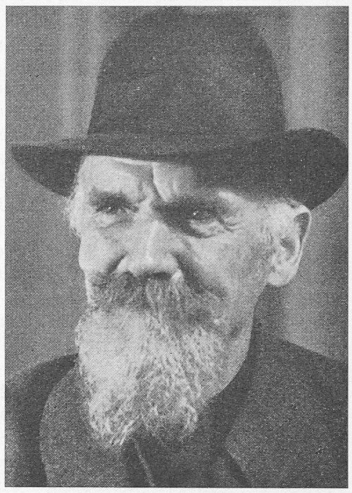
Dampfturbinen-Lokomotive der «Pennsylvania Railroad», U. S. A. In Heft 8 lfd. Bds. ist auf Tabelle 2, S. 97 die Leistung der Hochdruck-Lokomotive der SLM für die französische Staatsbahn irrtümlicherweise mit 2200 PS statt mit 3300 PS angegeben worden; die dort angegebenen Leistungsgewichte sind richtig. Darnach ergibt sich folgender Vergleich:

Leistungsgewichte einiger moderner Lokomotiven		Dienstgewicht	Leistung	Leistungsgewicht
		t	PS	kg/PS
Turbolokomotive der «Pennsylvania Railroad»	ohne Tender	263	6900	38,2
	mit Tender	451	6900	65,5
Hochdrucklokomotive der SLM Winterthur	ohne Tender	126	3300	38,2
	mit Tender	198	3300	60,0
Gasturbolokomotive v. Brown Boveri, Baden	Ausführung	92	2200	41,8
	Projekt	317	7500	42,2

NEKROLOGE

† **Richard Zschokke,** Sohn des Achilles, Pfarrer in Gontenschwil, und Enkel des bekannten Schriftstellers und Staatsmannes Heinrich Zschokke von Aarau, besuchte die Schulen im Kanton Aargau und bestand die Matura an der Kantonsschule in Aarau. Im Jahre 1883 trat er in die Ingenieurschule des Eidg. Polytechnikums ein und erhielt dort sein Diplom im Jahre 1887. Nach Abschluss seiner Studien fand Richard Zschokke bei der bekannten Tiefbauunternehmung C. Zschokke & P. Terrier in Aarau Anstellung und leitete in den Jahren 1888 bis 1892 den ersten Ausbau der Hafenanlage (Caissons) in Genua, eine für den jungen Ingenieur grosse und verantwortungsvolle Aufgabe.

In die Schweiz zurückgekehrt, projektierte und baute er Befestigungsanlagen im Gotthardgebiet und übernahm den Bau des Russendenkmals in der Schöllenen. Im Jahre 1901 verlegte er sein Ingenieurbureau nach Wengen und leitete den Bau der Jungfraubahn, der höchsten Bergbahn in Europa. Dieses grossartige Werk, das bis weit in die Schnee- und Eisregionen hineinreicht, ist wohl seine grösste Leistung gewesen und hat sich auch den Menschen am tiefsten eingeprägt. Der Name Zschokke wird für alle Zeiten mit diesem Werk eng verbunden bleiben. In dem ihm zur zweiten Heimat gewordenen Berneroberland wurde Zschokke auch bekannt durch den Bau der Elektrizitätswerke Burglauenen und Stechelberg, sowie durch verschiedene Projekte für die Wengernalp- und Jungfraubahn. Noch im hohen Alter, mit 80 Jahren, besorgte er die Feldaufnahmen zur Projektierung des Skilifts auf der Kleinen Scheidegg, sowie der Gleisumbauten der Wengernalpbahn.



RICHARD ZSCHOKKE
INGENIEUR
11. Febr. 1865 25. Mai 1946

Ausserhalb des Kantons Bern schuf Zschokke u. a. Projekte für die Pfänder- und die Berninabahn und baute die Schöllenenbahn, verschiedene Wasserversorgungen und Quellfassungen und die Moosentsumpfung im Wynental nach eigenen Projekten. Im Jahre 1914 siedelte er nach Gontenschwil, seinem Heimatort, über und befasste sich in der Hauptsache mit Gutachten. Im Militär bekleidete Richard Zschokke den Grad eines Hauptmannes der Festungsartillerie; er war der erste Kommandant des Fort Bätzberg.

Als Vertreter der aargauischen Bauern-, Gewerbe- und Bürgerpartei wurde Zschokke im Jahre 1919 in den Nationalrat gewählt, dem er während mehreren Amtsperioden angehört hat. Besonders in allen Bau- und Jagdfragen war hier sein fachmännisches, immer sachliches und klares Urteil geschätzt. Zschokke, der selbst ein passionierter Jäger war, hatte grossen Anteil am Zustandekommen des damals neuen eidgenössischen Jagdgesetzes. In seinen jungen Jahren war Zschokke auch ein begeisterter Turner. Schon als Kantonsschüler erhielt er als 18-Jähriger den 5. Kranz im Nationalturnen am Kantonalturnfest in Lenzburg und zusammen mit seinen zwei Brüdern Erwin und Heinrich bildete er das in den 90er Jahren auf den Schwingplätzen gefürchtete «Schwingertrio Zschokke».

Wer mit Zschokke näher in Berührung kam, schätzte an ihm neben seiner beruflichen Tüchtigkeit vor allem sein offenes, gerades Wesen, sein unbestechliches, klares Urteil und seinen Sinn für alles Schöne und Aufbauende. Mit Richard Zschokke ist eine markante Persönlichkeit, ein Ingenieur von altem Schrot und Korn, nach einem arbeitsreichen Leben, das in die für den Techniker interessante Epoche der grossen Entwicklungen auf allen Gebieten der Technik fiel, dahingegangen.

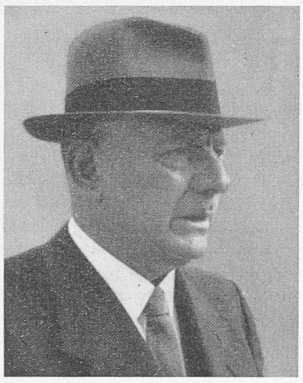
† **Nicolin Lötscher.** Samstag, den 13. Juli 1946 wurde in Fetan Dipl. Ing. Nicolin Lötscher zu Grabe getragen. Eine überaus grosse Trauerversammlung gab ihm das letzte Geleite. Mit Ing. Lötscher ist ein bewährter Bauingenieur von altem Schrot und Korn von uns gegangen und hinterlässt unersetzliche Lücken. Seine liebe Familie trauert um Gatten und Vater. Sein lang gehegter Wunsch, nach reicher Ingenieurarbeit in aller Welt sein landwirtschaftliches Heim im geliebten Fetan zu geniessen, geht nicht mehr in Erfüllung. Die Firmen Prader & Cie., Ingenieure, Zürich und Chur, verlieren im Dahingegangenen einen langjährigen treuen Mitarbeiter. Grosse Erfahrung und reiches Wissen, verbunden mit energischer Tatkraft hätten ihm gestattet, noch manchen Grossbau zu projektieren und zu vollenden.

NICOLIN LÖTSCHER
INGENIEUR
11. Jan. 1895 10. Juli 1946

Nach Beendigung seiner Studien an der E. T. H. in Zürich, die er mit dem Diplom als Bauingenieur abschloss, wandte sich Lötscher dem Baufach im engern Sinn des Wortes zu. Er holte sich bei Ing. Seeberger an der Grimsel das erste praktische Rüstzeug und führte im Jahre 1925 erstmals für die Firma Prader & Cie. eine grosse Bauarbeit, den Kirchet-Tunnel im Kanton Bern, durch. In der Folge hat er bis zum Jahre 1932 verschiedene Grossbauten im In- und Ausland für die Firma Prader & Cie. geleitet. 1927 war er in Chur tätig und führte den Bahnhofumbau aus. Auch die kühne Salginabrücke ist sein Werk. Hier schloss er enge Freundschaft mit dem grossen Gerüstbauer Coray, dem er immer hohe Verehrung zollte. 1929 bis 1930 leitete er den Bau des Tunnels und der Brücke für die Verlegung

der Rhätischen Bahn in Klosters; 1931 bis 1932 vertrat er die Firma Prader & Cie. in Indien bei Gunitarbeiten in einem grossen Druckstollen. Anschliessend verlegte er sein Tätigkeitsfeld nach Persien, wo er für eine belgische Firma einen grossen Strassentunnel baute. 1938 kehrte er wieder in seine Heimat zurück und betätigte sich bei Befestigungsbauten in Maloja und in St. Margrethen. 1941 trat er erneut in die Firma Prader & Cie. in Zürich ein und führte vorerst ebenfalls Befestigungsbauten im Wäggital aus. Schliesslich leitete er den Bau eines der grössten Werke dieser Art in der Schweiz. Bei allen seinen zahlreichen Bauten hat Ing. Lötscher sein ganzes Können und seine grosse Energie eingesetzt und hat überall mit Erfolg abgeschlossen. Seine Werke machen ihm Ehre und haben ihm überall den verdienten Dank seiner Vorgesetzten eingetragen. Seine Tüchtigkeit und seine frohe Art haben ihm einen grossen Freundeskreis geschaffen, der heute mit den lieben Angehörigen um den grossen Verlust trauert. W. Breuer

† **Emil Furrer** von Ichertswil (Solothurn) hatte die Mech.-Techn. Schule der E. T. H. von 1912 bis 1917 besucht und trat hierauf als Dipl. Elektroingenieur in das Ingenieurbureau Thormann in Bern ein. Er wirkte dort mit an der Pionierarbeit für die elektrische Grosstraktion im Eisenbahnverkehr an der Lötschbergbahn, ferner bei der Elektrifikation der bernischen Dekretsbahnen und bei den ersten SBB-Umbauten auf elektrische Traktion. Im Jahre 1921 vertrauten die Bernischen Kraftwerke dem initiativen und umsichtigen Manne als örtlichem Bauleiter die Erstellung der Hochspannungsleitung über die Gemmi an. Dort wurde die kameradschaftliche Arbeitsgemeinschaft zwischen ihm und Arnold Frey begründet, die sich dann seit 1923 im eigenen Unternehmen des Ingenieurbureau Furrer & Frey in Bern-Zürich während Jahrzehnten bewährt hat. In rastloser Tätigkeit auf Grund der Devise Qualität in der Leistung, Treu und Glauben im Geschäft, entwickelte sich das Unternehmen stetig und gewann zusehends an Bedeutung im In- und Ausland. Die grössten und modernsten Elektro-Bahn-Fahrleitungen, Hochspannungsleitungen, Melde- und Signalanlagen, sowie Trolleybus-Kontaktleitungen sind mit dem Namen Furrer & Frey verbunden.



EMIL FURRER
ELEKTRO-INGENIEUR
1. März 1892 19. Juli 1946

Allzu früh ist ein initiativer, grosszügiger, menschlich sympathischer Techniker und Industrieller vom Arbeitsfeld abberufen worden, auf dem er mit vorbildlichem Fleiss und restlosem Einsatz für seine Firma und für den guten Ruf der schweizerischen Ingenieur- und Baukunst tätig war.

† **Adolf Guggenbühl** von Uetikon, geb. 30. August 1860, Eidg. Polytechnikum 1878 bis 1882, G. E. P., S. I. A., von 1893 bis 1926 Teilhaber der bekannten Zürcher Firma Guggenbühl & Müller, ist am 27. August 1946 gestorben.

LITERATUR

Schweizerische Münster und Kathedralen des Mittelalters. Text von Peter Meyer, Aufnahmen von Martin Hürlimann und andern. 128 Seiten mit 86 Abbildungen. Zürich 1945, Atlantis-Verlag. Preis geb. 21 Fr.

Es bot einen ganz besonderen Reiz, den Bänden des Atlantis-Verlages über die grossen Kathedralen des Auslandes einen von den schweizerischen Münstern und Kathedralen handelnden gegenüberzustellen, wie es jetzt der Herausgeber Peter Meyer tut. Abgesehen von dem besonderen Gefühlsinteresse, das diese Zusammenstellung für uns bieten muss, wandelt sie an einem grossen geistigen Gegenstand die harmonische Grundspannung des schweizerischen Staates ab — diejenige, die die Angehörigen und Werke verschiedener grosser europäischer Kulturen in Gegensatz und Einheit auf engem Raum fruchtbar zusammenfasst. Wenngleich der Gegensatz in einer Zeit, wo Europa nicht ein Wunschziel, sondern bei aller äusseren Zerrissenheit eine Wirklichkeit war, sich nicht so deutlich abzeichnen konnte, so ist gerade wiederum die Anregung, in den durchgehenden Schematen des romanischen und gotischen Stils die volksmässigen und regionalen Besonderheiten herauszufühlen, besonders fruchtbar. Welcher Abstand trotz allem von der sicher gelagerten Wucht der Churer Kathedrale zu der etwas trockenen und düsteren Entschiedenheit des Zürcher Grossmünsters, welcher Abstand des Basler Münsters in seinem Zusammen von einzelnen engen und dürren Bauteilen mit der geistreichen Ornamentik und der grosszügigen Eleganz des Chores etwa zu Schaffhausen mit seiner einheitlichen Linienführung, die mindestens heute eben doch kahl wirkt. Welcher Abstand von den treuherzig-bäurischen Gestalten der Berner Plastiken und Glasmalereien zu den schwungvollen aristokratischen Heiligen der Lausanner Südpforte, von der aufpfeilenden, ins Leichte sich läuternden Macht der Lausanner Vierung zu der schweren Straffheit des Genfer Innenraums. Gerade vielleicht weil hier in der Schweiz ein Werk ersten und sich damit in gewissem Sinne allen Besonderheiten überhebenden Ranges nicht vorhanden ist, sondern immer nur grosse und reine Teile neben solchen von provinzieller Dumpfheit — gerade darum vielleicht kann daran die Vertiefung in die Beziehung zu Boden und Gemeinschaft (diese ist ja doch die höchste Leistung der Schweiz) besonders wirksam werden.

Damit heben wir nur einen Gesichtspunkt heraus; genug ist in diesem Bande versammelt, das auch die Saiten ganz losgelösten Schönheitssinnes zum Erklingen bringen kann. Die Auswahl der Bilder ist im wesentlichen zu billigen; der Text von Peter Meyer steht auf der bei diesem Autor gewohnten Höhe der Einzel-Sachkenntnis wie der höheren Ueberschau. Die beigegebenen Grundrisse und Merian-Stiche werden besonders dem Fachmann zu Dank da sein. — Ein Gedanke sei noch angefügt, der uns bei der Durchsicht dieses schönen Buches kam: Bedenkt man, welche Summen bei uns in der Schweiz für wirkliche oder vermeintliche Fortschritte, z. B. in Strassenbau und dergleichen aufgewandt werden — so möchte man sich doch wünschen, dass ein winziger Bruchteil dieses Geldes einmal dazu aufgebracht würde, um in den alten Kathedralen durchwegs die feste Bestuhlung zu entfernen, die die Grösse der Baulinien so ungemein stört und zerstört, zugunsten beweglicher Stühle, die unter Umständen auch ganz fortgeräumt werden können, um den Blick für die Grundproportionen des Gebäudes ganz freizugeben. Erich Brock

Metallic Corrosion, Passivity and Protection. Von Ulick R. Evans, M. A., Sc., D., Cambridge University. Zweite Auflage. 900 Seiten, 144 Abb. London 1946, Edward Arnold & Co. Preis 50 s.

Die erste Auflage dieses umfassenden Werkes ist 1937 erschienen; in kurzer Zeit vergriffen, wurde es 1938 unverändert neu gedruckt. Nachdem das Werk nunmehr seit einigen Jahren wiederum vergriffen war, erscheint es heute in vollkommen neuer Bearbeitung. Trotz der gewaltigen Entwicklung, die die Wissenschaft der Metallkorrosion im letzten Jahrzehnt, besonders durch die Forschungstätigkeit von Dr. Evans und seinen Schülern, erfahren hat, ist es dem Autor gelungen, durch Konzentration und bessere Anordnung des Stoffes, mit einer mässigen Zunahme des Umfanges auszukommen: die Seitenzahl ist nur von 740 auf 900, die Zahl der Wörter, wie im Vorwort festgestellt wird, von 400 000 auf 460 000 gestiegen.

Die Erweiterung und Vertiefung des Wissens über die Metallkorrosion haben eine durchgreifende Umarbeitung des Werkes notwendig gemacht, die selbst eine weitgehende Neugruppierung des Stoffes erforderte; von den 14 Kapiteln des Buches ist nur eines in wesentlichen Teilen gleich geblieben, während alle andern ganz neu verfasst werden mussten. Wie in der ersten Auflage, ist jedes Kapitel aus drei Teilen aufgebaut: einem wissenschaftlichen, einem technischen und einem mathematischen; im ganzen Werk ist der starke Ausbau der mathematischen Behandlung des Stoffes auffällig, ein sprechender Beweis für die erzielte Vertiefung der Erkenntnis.

Die verschiedenen Korrosionserscheinungen, wie sie an Eisen- und Nichteisen-Metallen auftreten und wie sie durch verschiedene äussere oder innere Umstände beeinflusst werden, sind in den neun ersten Kapiteln dargestellt. Die Wirkungen von hohen Temperaturen, von beschmutzter und von feuchter Luft, von mechanischen Beanspruchungen der Metalle, von Berührung mit andern Metallen und mit elektrisch nicht-leitenden Stoffen, und von Fugen zwischen gleichen oder verschiedenen Metallen auf die Entstehung und auf den Verlauf der Korrosion ohne und mit Sauerstoffabsorption werden besprochen.

Die folgenden vier Kapitel befassen sich mit den verschiedenen Möglichkeiten zur Bekämpfung der Korrosion durch besondere Behandlung des mit den Metallen in Berührung tretenden Wassers, durch chemische und elektrochemische Behandlung der Metalloberfläche, durch Ueberzug mit schützenden Schichten aus Farbe, Email oder andern Metallen. Das letzte Kapitel gibt Anleitungen für die zweckmässige Anordnung und Durchführung von Korrosionsversuchen.