

Nekr

L  
75

GOTTLIEB  
LÜSCHER

1868

1949



NeKu L 75

Zur Erinnerung an

GOTTLIEB LÜSCHER

Dipl. Ing. ETH und Dr. phil.

1868—1949

G1705  
Familie Lüscher  
Aarau



Am 23. März 1949 starb in Aarau Ingenieur und Dr. phil. Gottlieb Lüscher, hochbetagt und zeitlebens ein nie erlahmender Schaffer, dem bis zu seiner letzten, rasch verlaufenen Krankheit (Lungenentzündung) eine erstaunliche Rüstigkeit geblieben war. Auf welch merkwürdig verschlungenen Wegen dieser vielseitig begabte und strebsame Mann sein Lebensziel zu erreichen vermochte, erzählen die folgenden Seiten. Niemand hätte ihm an seiner Wiege davon zu singen gewagt, daß er einst – ganz und gar mangelhaft vorgebildet und ohne jegliche finanzielle Unterstützung – am Eidgenössischen Polytechnikum seine Studien treiben und erfolgreich abschließen werde. Der späterhin unermüdlich schöpferisch tätige Mann fand unter seinen Mitmenschen nicht ausschließlich Freunde und Bewunderer. Auch konnte es nicht überall bekannt sein, welch ungewöhnliche Anstrengungen es Gottlieb Lüscher gekostet hatte, aus dem kärglichen Milieu einer armen Fabrikarbeitsfamilie zum Stand eines diplomierten Ingenieurs und Doktors der Zürcher Philosophischen Fakultät emporzusteigen, mit dieser erstaunlichen Laufbahn alle jene Reden Lügen strafend, wonach es nur dem Begüterten möglich sei,



«etwas Rechtes» zu werden. In einer Zeit, die staatliche Stipendien an begabte junge Leute noch nicht kannte, hatte sich Gottlieb Lüscher vom geplagten Spinnerei-Aufstecker zum vielbeschäftigten, immer Neuem zustrebenden Bau-Unternehmer heraufgearbeitet, der sich auch auf andern, verwandten Gebieten bahnbrechend betätigte. Möglichst rasch reich oder berühmt zu werden, war sicherlich die geringste Triebfeder seines Handelns gewesen. In ihm, der sich zur liberalen Weltanschauung bekannte, steckte kein geringer Idealist, und in dieser Haltung nahm er auch aktiv an der kommunalen und kantonalen Politik teil: In den Jahren 1922–37 besaß er im aargauischen Großen Rate Sitz und Stimme. Es war seine Gewohnheit, ohne Umschweife in die Debatte einzugreifen. Umständlichen Formalitäten wich er aus – sie waren nie seine Sache gewesen. Dafür zeichneten sich seine Voten durch jene witzige Schlagfertigkeit aus, die das Volk an seinen Parlamentariern liebt. Während sechzehn Jahren trug Gottlieb Lüscher auch Würde und Bürde eines Aarauer Gemeinderates, wobei er als versierter Baufachmann ungezählte Male Gelegenheit fand, bestimmend und richtungweisend in die Beratungen einzugreifen.

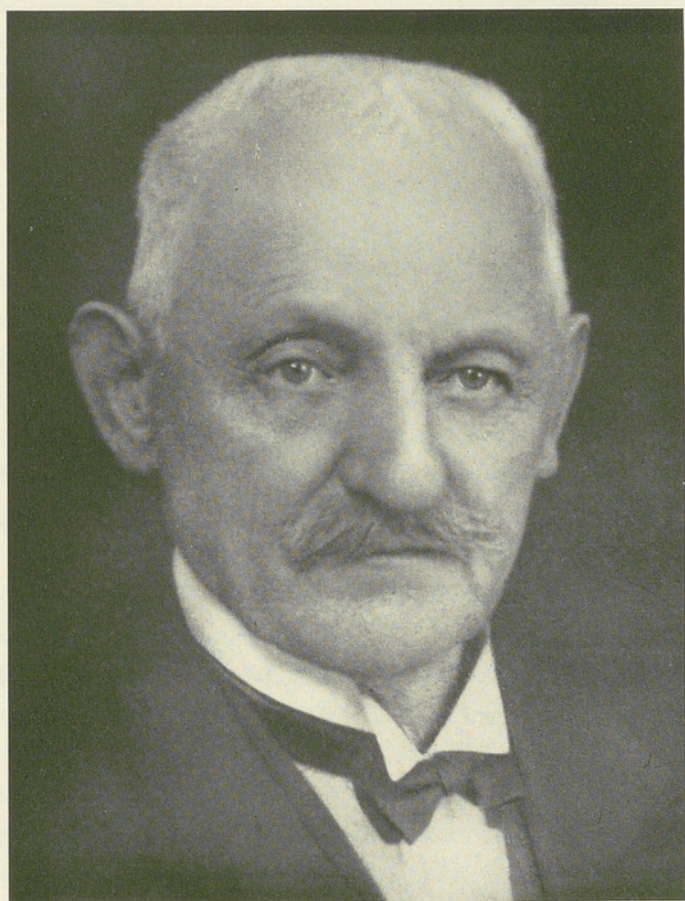
Gottlieb Lüscher hat es verdient, daß seiner über das Grab hinaus gedacht werde. Zu seinen Lebzeiten fand sich nie Gelegenheit dazu. Selbstruhm lag ihm schon gar nicht. Jetzt aber, da er dahingegangen ist, steht einer posthumen Ehrung nichts mehr im Wege. Der Verfasser



dieser Schrift stützte sich ausschließlich auf Lüschers selbstbiographische Aufzeichnungen, die erst in den letztvergangenen Jahren zu Papier gebracht worden sein müssen. Sie finden sich – so weit es ihr fragmentarischer Charakter zuließ – in den nachfolgenden Zeilen sinngetreu verarbeitet.

P. E.







Gottlieb Lüscher kam am 28. Oktober 1868 als drittes Kind des ehrbaren, rührigen und dennoch in Dürftigkeit dahinlebenden Ehepaars Erhard und Anna Maria Lüscher-Gloor zu Moosleerau im aargauischen Suhrentale zur Welt. Als früheste Kindheitserinnerung blieben ihm das Aufgebot der schweizerischen Milizen zum Grenzdienst im Deutsch-Französischen Krieg anno 1870 und der Abschied des zum Auszug gerüsteten Vaters unauslöschlich im Gedächtnis haften. Die Tränen, die dabei flossen, waren jedoch umsonst vergossen worden, denn Vater Lüscher kehrte nach geraumer Weile unverehrt wieder zu den Seinen zurück.

Der kleine Gottlieb, ein aufgewecktes, flinkes Bürschchen, hatte das Stadium eines ABC-Schützen noch nicht völlig überwunden, als seine Familie nach Oberentfelden übersiedelte, wo Vater und Mutter und bald auch die Kinder der Fabrikarbeit nachgingen. Der Verdienst war – trotz ausgedehnter Arbeitszeit – spärlich, und man kann es daher begreifen, daß Vater Lüscher streng darauf hielt, auch seine Jungen so bald als möglich mitverdienen helfen zu lassen. Als der zwölfjährige Gottlieb eben den Wechsel von der Schulbank zum Fabriksaal vollzogen



hatte, brach die Familie von neuem auf und wanderte nach Zürich aus, weil ihr in der damaligen Baumwollspinnerei Wollishofen eine einträglichere Arbeitsgelegenheit wartete. Die Familie fand im sogenannten Kasernenkosthaus am obern Ende der Allmend Unterkunft. Das indessen in Kraft getretene neue Fabrikgesetz machte jedoch durch Vater Lüschers sorgsam aufgestellte Rechnung einen unliebsamen Strich, indem es das Mindestalter auf vierzehn Jahre festsetzte: Gottlieb war nun plötzlich zu jung, um zur Fabrikarbeit zugelassen werden zu können. Der Bursche mußte aber auch nicht mehr den ganzen Tag in der Schule sitzen. Nach damaliger Ordnung hatte er nur noch dreimal wöchentlich die Repetierschule zu besuchen. Dann wanderten er und einige gleichaltrige Kameraden an bestimmten Abenden und dazu noch am Sonntagmorgen vom Kosthaus an der Sihl in die Schule nach Adliswil, wo man in Buchhaltung und Zeichnen (und wohl auch in Bürgerkunde) unterrichtet wurde.

Der Gang zu diesen Stunden war etwas mühsam. Denn der Weg führte durch einen Wald, und wenn man ihn des Nachts nicht verlieren wollte, mußten Fackeln mitgenommen werden. Solche zu kaufen fehlte jedoch das Geld. Die Fabrik, in welcher Gottliebs Eltern arbeiteten und wo er selber nach vollendetem Schutzalter eintrat, lieferte jeweilen eine Handvoll ölgetränkter Putzfäden, die an einen Stab gebunden und angezündet wurden. Diese Fackelzüge durch den geheimnisvoll dunklen Wald



vergaß Gottlieb zeitlebens nicht mehr. Der Schulweg, fast eine Stunde lang, führte an einer kleinen Wirtschaft zum «Grütli» vorbei. Hier, so hieß es, kämen die Grütli-ner, eine Geheimgesellschaft aufrührerisch gesinnter Fabrikler zusammen. Aber es dürfe niemand wissen, wer alles dabei sei. Denn sonst würde die ganze Familie des Grütli-ners aus der «Bude» gejagt, und gänzliche Arbeitslosigkeit wäre die Strafe für die Wühlerei. Diese Grütli-ner seien auch schuld, daß erst Vierzehnjährige in den Fabriken arbeiten könnten. In Wirklichkeit strebten die Mitglieder des heute nicht mehr existierenden Schweizerischen Grütlivereins «die materielle und geistige Hebung der arbeitenden Klassen auf legalem und friedlichem Wege» an.

Gottlieb mußte sich als Neueingetretener mit der unangenehmsten aller Arbeiten begnügen: Er wurde als Aufstecker beschäftigt und hatte hinter dem Gatter, an welchem die Garnspulen schnurrend sich drehten, neue aufzustecken, und zwar so rasch, daß der Ansetzer vorn am Spinnstuhl das Garn der neuen Spule mit jenem der alten, abgelaufenen rechtzeitig vereinigen konnte. In der Spinnstuhl-Hierarchie stand der Ansetzer über dem Aufstecker. Über beide aber gebot der Spinner, der im Akkord arbeitete und darum von seinen Untergebenen unnachsichtlich Fleiß und Aufmerksamkeit forderte.

Sehr gefürchtet war bei den Aufsteckern das gelbe dicke Maccon-Garn, das zwar – zu ihrem Glück! – nur selten zur Verarbeitung gelangte. Es hatte nämlich die



unangenehme Eigenschaft, doppelt so schnell abzulaufen als gewöhnliche dünne und weiße Baumwolle. Bisher war der rothaarige, verschlossene Spinner, dem Gottlieb zugeeilt war, mit der Aufsteckerei des Jungen zufrieden gewesen. Der Bursche hatte sich aber auch redlich angestrengt! Als eines Tages Maccon-Garn verarbeitet werden mußte, nahm er sich fest vor, auch jetzt sein möglichstes zu tun, damit der Spinner nie hinter das Gatter ins Gängli kommen mußte. Das war nämlich ein schlimmes Zeichen für den Aufstecker. Das hieß: «Was Teufels ist denn mit dir los, daß wir vorn kein Garn haben?» Und in der Regel endete ein solcher Besuch mit einer saftigen Tracht Prügel: Mit den Reststücken ausgeleierter Triebseile wurden die Kinder gezüchtigt, bis sie ihr letztes an Anstrengung hergaben.

Gottlieb war bisher mit seinem Spinner nicht übel ausgekommen. Mit dem Maccon-Garn nahte jedoch das Verhängnis. Obwohl der Bursche wie toll hinter dem rasselnden und klappernden Stuhl herumrannte und nach Kräften aufsteckte, konnte er es nicht verhindern, daß Spulen leerliefen. Der Spinner erschien prompt im Gattergängli, um mit strafender Hand einzugreifen. Vergeblich rief ihm Gottlieb zu, daß er nicht mehr tun könne; überall zu sein, sei ihm unmöglich. Der finstere Mann hob die Hand zum Schläge. Da schmettete ihm der verzweifelte Knabe die nächstbesten Spulen vor die Füße und machte sich aus dem Staube. Schon längst war ihm diese geistlose Fabrikarbeit eine Qual und ein Greuel ge-



wesen. Besonders an schönen Sommertagen, wenn durch die geöffneten Fenster von der Allmend her die markanten Klänge der übenden Militärmusik in den lärmigen Saal drangen, wurde Gottlieb von einer großen Sehnsucht nach Freiheit und ungebundener Jugendlust ergriffen. Es hatte nur noch des Zwischenfalls mit dem Spinner bedurft, um den längst gefaßten Entschluß zur Flucht in die Tat umzusetzen. Mit der Arbeit in der Spinnerei sollte es ein für allemal ein Ende haben. Denn als der Fabrikant von Gottliebs unerhörtem Verhalten vernommen hatte, sprach er auf der Stelle die Kündigung aus. Nicht zur Freude der Eltern, die ihres Sohnes Freiheitsdrang ebenfalls büßen mußten, indem man ihnen die Wohnung im Kosthaus kurzerhand entzog.

Ein Wollishofer Bau- und Holzgeschäft bot dem ins Freie geflüchteten Gottlieb alsbald Handlanger-Beschäftigung, während seine beiden Brüder schon einige Zeit vorher beim Quai- und Brückenbau in Zürich (Philipp Holzmann & Cie., Frankfurt a. M.) eingetreten waren. Im Jahre 1884 wechselte auch Gottlieb zu dieser damals sehr angesehenen Firma über. Zuerst hatte er nochmals Handlangerdienste zu leisten. Später betätigte er sich mit einem Stundenlohn von 30 bis 34 Rappen als Matrose.

Die Firma Holzmann hatte es übernommen, die großen Zürcher Quai-Auffüllungen auszuführen. Die Schleppdampfer und ihr Personal waren aus Hamburg gekommen. In einer improvisierten Werft in Wollishofen



wurden die nötigen Anhängerkähne gebaut, die vom Oberr Zürichsee her den dort ausgebaggerten Sand und Kies der Baustelle zuführten. Mit diesem Material wurden Dämme errichtet, welche die Auffüllungen (aus Seekreide) umschlossen.

Zwischen Enge und Wollishofen, wo Seekreide gebaggert wurde, stieß man eines Tages unversehens auf die Überreste eines Pfahlbaudorfes. Es kamen außer Holzresten auch prähistorische Werkzeuge und Schmuckstücke zum Vorschein. Die Gelehrten, auf die Funde aufmerksam gemacht, ließen den Arbeitern befehlen, solche Gegenstände mit gebührender Achtung zu behandeln und sie sämtliche abzuliefern. Anfänglich wurde diese Weisung befolgt. Als die Leute aber merkten, daß ihnen dafür weder Finderlohn noch Trinkgeld zukam, obwohl die Funde gewiß von Wert waren, fingen sie an, die erbeuteten Armspangen, Ringe und Gefäße zu verheimlichen und sie nach Feierabend auf eigene Faust bei Altertumshändlern zu versilbern. Nutznießer dieser «Ausgrabungen» waren vornehmlich die Arbeiter am Elevator, denen es zuweilen beim Wechsel der zu entladenden Schlammsschiffe möglich war, die Pumpe für einen Augenblick abzustellen und den Känel (durch welchen die breiige Seekreide abfloß) nach Pfahlbauüberresten abzusuchen, die an eigens zu diesem Zweck angebrachten Dachlatten hängen geblieben waren.

Gottlieb Lüscher war dem Schleppdampfer «Mercur» als Matrose zugeteilt. Es traf ihn abwechselungsweise



auch zur Nachtschicht, was ihn jedoch hart ankam, weil es ihm, dem temperamentvollen und tatendurstigen Jüngling, fast unmöglich war, sich bei strahlendem Sonnenschein niederzulegen und zu schlafen. Ihn drängte es tagsüber zu den Bücherauslagen in den Straßen Zürichs, wo er nach interessantem und zugleich billigem Lesestoff fahndete. Der Matrose Lüscher bevorzugte dabei Werke, die vom Leben tatkräftiger und aufwärts strebender Männer erzählten. Bergbahnbauer Riggensbachs eindruckliche «Erinnerungen eines alten Mechanikers» versetzten den Burschen in helle Begeisterung. Das spannende Heft des Vereins zur Verbreitung guter Schriften, das er sich für 25 Rappen erstand, blieb so lange sein getreuer Weggefährte, bis es völlig abgegriffen und zerlesen war.

Die Plage mit der Nachtschichtarbeit fand unerwartet ein Ende, als Ingenieur Johner den jungen Matrosen aufforderte, als Meßgehilfe in seine Dienste überzutreten. Lüschers freudige Zusage ließ nicht lange auf sich warten. Nicht nur konnte er so der leidigen Nachtschicht entgehen, ihm sagte auch die in Aussicht gestellte Arbeit viel mehr zu als die bisherige. Messen und Rechnen gehörten zu seinen Lieblingsbeschäftigungen, und hierin kam er in der Folge als Johners Gehilfe nicht mehr zu kurz! So lange es das Wetter zuließ, war man auf dem Feld oder auf dem See mit Abstecken und Ausmessen beschäftigt. In der kalten Jahreszeit aber saß man rechnend und zeichnend wohlgeborgen im Büro.



Gottlieb Lüscher hielt viel aufs Sparen. Trotzdem war er auch etwa mit dabei, wenn nach damaliger Sitte nach dem Zahltag auf kostspielige Weise «Blauer» gemacht wurde. Mit dem Weidling war man bald in Riesbach drüben, während sich der im Stiche gelassene Ingenieur am andern Ufer drein schicken mußte, den Samstag nachmittag ohne Meßgehilfen zuzubringen. Hätte es deren viele gegeben (die wasserfahrenden waren ganz selten!), dann wären allerdings Gottliebs Streiche mit Entlassung geahndet worden.

In seiner Freizeit gab sich der strebsame junge Mann der Lektüre hin, widmete zwei volle Abende in der Woche der körperstählenden Turnerei, besuchte regelmäßig die Proben der Harmoniemusik Wollishofen, und was ihm sonst noch an abendlicher Freizeit blieb, füllte er mit dem Besuch von schulmäßig aufgezogenen Kursen aus, in denen er sich in Mathematik weiterbildete. Denn auch die Tätigkeit als Meßgehilfe – so reizvoll und anregend sie im übrigen war – befriedigte ihn auf die Dauer nicht. Höheres war es, was er erstrebte.

Da Gottlieb – zum Teil wegen ungenügenden Schulbesuches – eine schlechte Handschrift hatte, nahm er sich vor, auch hierin voran zu kommen, indem er sich zur Teilnahme an einem Schreibkurs für Schulentlassene meldete. Er hatte als Zehnjähriger schon in Oberentfelden neben der Schule in einer Fabrik gearbeitet, wobei er eines Tages mit den Fingern zwischen zwei Walzen geraten war. Seither hatte er eine leicht verstümmelte rechte



Hand, und als der Schreiblehrer dies bemerkte, wollte er den Jüngling wieder heimschicken. Mit solchen Fingern, meinte er, könne man sich niemals eine zügige und schwungvolle Handschrift aneignen. Gottlieb beharrte aber darauf, im Kurs belassen zu werden. Schließlich willigte der Kalligraph ein, den armselig gekleideten Burschen zu behalten. Er hatte sicher keine Ahnung davon, daß dieser überaus lernbegierige Schüler abgearbeitet und dazu oft ungenügend gepflegt in die abendliche Schreibstunde kam. Denn ein Teller Suppe und für ein paar Batzen «Abends» aus einer Metzgerei der Zürcher Altstadt reichen zur Ernährung eines sechzehn- oder siebzehnjährigen jungen Menschen nie und nimmer aus. Am Schlusse des Kurses war er dann so weit, daß seine Handschrift zu den besten zählte. Nach seiner Meinung übertraf sie sogar noch jene des Lehrers! Damit hatte Gottlieb erneut seine unbändig starke Willenskraft bewiesen.

Mit der Firma Holzmann siedelte der indessen zum Vorarbeiter beförderte Lüscher nach Luzern über, wo für das Verwaltungsgebäude der Gotthardbahn am Ufer des Sees die Pfahlfundationen ausgeführt werden mußten. 1887 betätigte er sich in Ragaz (Straßenbrücke über den Rhein), und nachdem er ein Jahr später die Rekrutenschule bestanden hatte, beorderte ihn seine Firma ins Prättigau zum Bahnbau Landquart–Davos. Das Sektionsbüro Klosters, dem ein Wiener Ingenieur und Mathematiker namens Scheiblauer vorstand, war seine



Arbeitsstätte. Dieser Mann nahm sich des tüchtigen und lernbegierigen Vorarbeiters auf rührende Weise an und förderte ihn, wo er nur konnte, wofür ihm der Schweizer zeitlebens herzlich dankbar blieb.

Das Holzmansche Unternehmen zog sich hernach aus der Schweiz zurück, und darum mußte sich der allezeit rege Gottlieb Lüscher ein neues Wirkungsfeld suchen. Es wurde 1890 bei der Berner Firma Pümpin & Herzog gefunden, die den Bau der Schynigen Platte-Bahn übernommen hatte. Hier stieg Gottlieb zum Range eines Bauführers auf, wobei es ihm hie und da sogar passierte, daß ihm junge Ingenieure zur Einführung in die Praxis zugeteilt wurden. Wenn er sich mit ihnen verglich, dann merkte er bald, daß er ihnen im Handwerklichen wohl überlegen war, nicht aber wissenschaftlich. «Das muß anders werden», beschloß er. Die Hände waren geschickt genug. Nun bedurfte noch der Kopf einer ganz ausgiebigen «Behandlung» . . .

Mit den gemachten Ersparnissen zog Gottlieb Lüscher 1891 nach Winterthur, wo er um Aufnahme in die dem Technikum angegliederte Geometerschule nachsuchte. Obschon an theoretischer Vorbildung gleichsam nichts vorhanden war, wurde er dennoch probeweise aufgenommen. Denn eine jahrelange erfolgreiche praktische



Betätigung kann selbst der schulgläubigste Professor nicht leichthin in den Wind schlagen. Am liebsten hätte Gottlieb gleich an der Eidgenössischen Technischen Hochschule zu studieren angefangen. Aber alle, die er in dieser Frage konsultiert hatte, hatten ihm abgeraten: Es fehle ihm ja jegliche Vorbildung, und zudem sei er für die ehrwürdige ETH schon zu alt.

So mußte denn Gottlieb Lüscher vorerst einmal zufrieden sein, daß man ihn in Winterthur duldeten. Aber was ein «alter» Student zu leisten fähig ist, wenn Interesse und Intelligenz und ein eiserner Wille vorhanden sind, das bewies Gottlieb Lüscher während seines Wintersemesters (1891/92) an der Geometerschule! Sein Schlußzeugnis wies lauter «Sehr gut» auf (zwölf an der Zahl), und damit, dünkte ihn, durfte er den Gang nach Zürich getrost wagen. Er sprach bei den leitenden Instanzen der ETH vor und zeigte stolz sein glänzendes Winterthurer Zeugnis, in der irrigen, jedoch begreiflichen Meinung, man könne ihn nun nicht anders denn mit offenen Armen empfangen. Jedoch die Unterredungen mit den Professoren Geiser und Gerlich endeten enttäuschend: Er besitze wohl ein hochachtbares Semesterzeugnis von der Winterthurer Schule. Allein ihm fehle ja die grundlegende Vorbildung, und ohne diese sei ein Ingenieur-Studium unmöglich. Als Baufachmann werde er wissen, daß es auf das Fundament ankomme, wenn das Gebäude etwas taugen solle. – Es brauchte viel, bis Gottlieb Lüscher einsah, daß die Herren gar nicht so unrecht hatten. Ver-



drossen, aber bei weitem nicht mutlos, machte er sich denn durch den Besuch von Privatschulen an die mühevoll-  
volle Erwerbung eines Maturitätszeugnisses. Er, der bislang nur die Primarschule, eine Art Bürgerschule, dann einige wenige Kursstunden und schließlich während eines halben Jahres die Geometerschule besucht hatte, ließ sich durch keine Schwierigkeit davon abbringen, Ingenieur werden zu wollen. Dieses hochgesteckte Ziel mußte erreicht werden, koste es, was es wolle!

Nach zwei arbeitsreichen Jahren, die ein hohes Maß an Energieaufwand erfordert hatten, stand Gottlieb Lüscher zum Eintritt ins Polytechnikum nichts mehr im Wege. Daß er nie eine Mittelschule besucht hatte, wurde ihm dort zwar noch oft genug deutlich zum Bewußtsein gebracht. Bildungslücken solcherart galt es viele auszufüllen. Dann konnte er sich aber vertrauensvoll an seine meist erheblich jüngern Kommilitonen wenden, die den «Spätling» seiner umfassenden praktischen Kenntnisse wegen immer mehr zu schätzen begannen, und die zuverlässigste Auskunft erteilten nach seiner Erfahrung immer die einstigen Kantonsschüler von Aarau, Frauenfeld und St. Gallen.

Dank seiner natürlichen Intelligenz erfüllte Gottlieb Lüscher die Pflichten eines Poly-Studenten sonst ohne besondere Schwierigkeiten. Nur die Darstellende Geometrie (bei Professor Fidler) bereitete ihm anfänglich etwelche Beschwerden. Das war besonders peinlich, weil es ein offenes Geheimnis war, daß gerade dieses Fach und



dieser Lehrer bei den Prüfungen über «Sein oder Nichtsein» entscheidend sein konnten. Lüscher begann nun aber mit solcher Hingabe zu arbeiten, daß er seinen tiefgründiger vorbereiteten Kommilitonen bald ebenbürtig war. Diese achteten übrigens den originellen und auf ein hochgestecktes Ziel hinstrebenden Mitstudenten so sehr, daß sie ihm das Präsidium des Akademischen Ingenieurvereins übertrugen. Zu seinen präsidialen Obliegenheiten gehörte es, zuweilen die Wandtafeln der Hörsäle mit «Uetliberg hell» oder «Katzensee-Eis gut» zu zieren. Der Sinn dieser Worte war dann jedem Studenten sogleich klar, und es wurde daraufhin auch entsprechend gehandelt.

Im Zeichnungssaal für Darstellende Geometrie wurden Gottlieb Lüscher und ein Student namens Simonett Nachbarn. Sie kamen überein, zwischen ihren beiden Plätzen einen Tisch frei zu halten, um dort größere Zeichnungsblätter ablegen zu können. Als dann die Anweisung gegeben wurde, daß jeder seine Arbeitsstätte mit Namen zu versehen habe, beschlossen Lüscher und Simonett, auf den selbtherrlich requirierten Tisch den erfundenen Namen Rippli zu schreiben. Sowohl der Professor wie auch der Assistent legten aber ihre Studentenverzeichnisse nach diesen Tischbezeichnungen an, so daß auch der imaginäre «Rippli» in die Register geriet. Er wurde sogar eines Tages aufgerufen, an der Wandtafel sein Können zu zeigen. Lüscher und Simonett schauten einander verlegen an, und der Geistesgegenwärtigere der beiden rief:



«Krank!» Zeichnungen, die nicht ganz befriedigten, gaben sie unter Ripplis Namen ab. Einmal trug der Assistent den Herren Lüscher und Simonett auf, sie möchten ihrem Kommilitonen Rippli ausrichten, es genüge nicht, nur Zeichnungen abzugeben, er müsse auch die Repetitorien besuchen. Natürlich erschien er nie, und darum sah sich Professor Fiedler veranlaßt, an der Semesterschlußkonferenz zu beantragen, diesen über alle Maßen nachlässigen Vogel durchfliegen zu lassen. Als dann der Studentenvater Becker, der zugleich auch in Kartenzeichnen unterrichtete, sich ebenfalls nach dem ominösen Rippli zu erkundigen begann, sahen Lüscher und Simonett die Stunde für gekommen, ihr streng gehütetes Geheimnis zu lüften, worauf es da und dort lange Gesichter gegeben haben soll.

In den höhern Semestern, wo das rein Wissenschaftliche in die praktische Tat umgesetzt werden muß, fühlte sich Gottlieb Lüscher immer mehr in seinem Element. Die jahrelange Tätigkeit auf den verschiedensten Baustellen kam ihm dabei derart zugute, daß er bald allen seinen Mitstudenten deutlich überlegen war und manch einer nun auf sein Reißbrett zu schielen begann, der ihn früher doch nicht ganz ernst genommen hatte. Hin und wieder geriet der mit allen Wassern gewaschene Lüscher bei der Lösung praktischer Aufgaben in scharfen Gegensatz zu seinen doch immerhin stark im Theoretischen verhafteten Lehrern, was jedoch nicht hinderte, daß sich seine Abschlußprüfung eindeutig erfolgreich gestaltete:



Nicht nur errang er sich das Diplom eines Ingenieurs – er wurde für seine vorzügliche Arbeit (sie betraf einen Lorzetobel-Viadukt am Zugerberg) gar mit der silbernen Hochschulmedaille und einem Bargeschenk von 400 guten alten Schweizerfranken ausgezeichnet, und der Zuger Regierungsrat, der von Lüscher's Projekt Wind bekommen hatte, erschien (samt Kantonsingenieur) in corpore zur Besichtigung. Mit dem erhaltenen Geld kaufte sich der neugebackene Ingenieur eine goldene Uhr, die er erst nach vielen Jahren endgültig ablegte, als er vom Gemeinderat Aarau eine noch schönere «für sechzehnjährige getreue Mitarbeit» hatte entgegennehmen dürfen.

Ohne irgendwelche fremde Hilfe, ohne einen einzigen Franken Stipendiengeld hatte sich Lüscher vom verachteten Aufstecker zum Ingenieur emporgearbeitet. Nur ein unbändiger Wille, ein ungewöhnliches und niemals erlahmendes Arbeitsvermögen hatten solches vollbringen können. Stolz über das Erreichte, verließ er nach dreieinhalb Jahren (anno 1897) die ETH, wobei er sich in der Scheidestunde gelobte, das auf der hohen Schule Gelernte stets nur zu Nutz und Frommen des Vaterlandes anwenden zu wollen.

Gleich drei wohlbekannte Firmen wären bereit gewesen, den vielversprechenden Ingenieur einzustellen. Lüscher gedachte der einstigen schönen und fruchtbaren Zeit auf der Schynigen Platte, und er entschloß sich, neuerdings ins Berner Oberland zu ziehen: Er folgte dem Rufe Guyer-Zellers und nahm die Arbeit am Bau der



Jungfraubahn unverzüglich auf. Die dort zu erwartenden Schwierigkeiten hatten ihm den Entschluß leicht gemacht. Denn nur unter erschwerten Bedingungen kann sich der Tatkräftige entfalten und bewähren.

In den neunziger Jahren des letzten Jahrhunderts herrschte in der Schweiz ein wahres Bergbahnfieber. Keine Höhe von irgendwelcher Bedeutung, die nicht von Fachleuten als Endziel einer Zahnrad- oder Drahtseilbahn ins Auge gefaßt wurde. Der Ruhm der Rigibahnen hatte manchem keine Ruhe mehr gelassen, und in die etwas jüngern Schienenwege auf den Pilatus, das Briener Rothorn, die Schynige Platte und die Wengernalp waren ebenfalls ähnlich hohe Hoffnungen gesetzt worden. Königin aller schweizerischen Bergbahnen aber sollte die Jungfraubahn werden, für welche zu Zeiten gleich drei fertige Projekte vorlagen: zwei als Drahtseilbahnen (Köchlin, Trautweiler) und eines als sogenannte Rohrpostbahn (Locher). Ausgangspunkt war in allen drei Fällen Lauterbrunnen-Stechelberg.

Der sagenhaft reiche Zürcher Großindustrielle Adolf Guyer-Zeller, der schweizerische «Eisenbahnkönig», beschäftigte sich ebenfalls damit, auf die Jungfrau eine Bahn zu bauen. Von der Kleinen Scheidegg aus wollte er seine Reibungs- und Zahnradbahn am Eigergletscher



vorbei und durch Eiger und Mönch hindurch bis knapp unter die Jungfrauspitze führen. Ein 65 Meter hoher Aufzug sollte dem Bahntouristen den obersten Punkt der Jungfrau leicht zugänglich machen. Der scharfe Wettstreit der Projektbearbeiter endete mit dem Siege des kapitalkräftigsten, und nach langer Vorberatung wurde im Dezember 1894 Guyer-Zeller die Konzession erteilt. Aber erst im Sommer 1897 konnte mit dem eigentlichen Bau begonnen werden, da vorher noch verschiedene Fragen einer gründlichen Abklärung bedurften. Dem Unternehmen, das übrigens nur bis zum Joch gelangte und nie bis zur Jungfrauspitze gedieh, kam es zustatten, daß man damals schon einige Erfahrung im elektrischen Bahnbetrieb besaß. Bei Dampftraktion hätte zum Beispiel die Ventilation der 7,1 km langen Tunnelstrecke erhebliche Schwierigkeiten bereitet.

Mit der vielseitigen Bauorganisation am Eiger-Gletscher wurde Ingenieur Lüscher betraut. Er begann seine Tätigkeit im Frühjahr 1897 und erstellte gleich zu Beginn die Kraftstation Lauterbrunnen an der Lüttschine und ließ sich nach vollbrachtem Werk am Gletscher nieder, wo man sich für die Überwinterung einzurichten begann.

Sogleich wurde auch der vom Eigermassiv her vorstoßende Felskamm des Rotstocks angebohrt. Am untern Ende des im Werden begriffenen Stollens erstand an lawinensicherem Orte das Verwaltungsgebäude. Eine solide hölzerne Galerie verband das Gebäude mit dem Rotstocktunnel. Etwas unterhalb davon ließ Lüscher



drei weitere Häuser für die Arbeiter, die Werkstätten und die Lebensmittelvorräte aufstellen. Sämtliches Baumaterial konnte noch vor Einbruch des harten und langen Bergwinters zur Station Scheidegg gebracht werden. Von dort aus mußte eine Walliser Maultierkolonne den Weitertransport besorgen. Neben mancherlei Nahrungs- und Bedarfsmitteln befanden sich darunter auch mehrere Tonnen Dynamit, für welches ein besonderes Felsenmagazin angelegt worden war. Das Fleisch von fünf Ochsen wurde im Eigergletscher an gut zugänglicher Stelle vergraben und dann portionenweise abgepickelt, gekocht und verspeist. Trink-, Koch-, Wasch- und Maschinenkühlwasser lieferte ebenfalls der nahe Gletscher in Fülle.

Gebohrt wurde elektrisch, und den Schutt entfernte man mittels Schlitten über Rollbahngleise, später durch ausgesprengte Felsenfenster. Alles, was irgendwie elektrisch betrieben werden konnte, wurde elektrifiziert. Sogar der Weihnachtsbaum auf dem Gletscher erhielt Glühbirnen (statt Kerzen) aufgesteckt. Die Verbindung mit dem Tal besorgte zur Hauptsache das Telefon. Mehrmals fuhren auch berggewohnte Männer auf ihren Skiern nach Lauterbrunnen hinunter, was damals noch als kleines Wagnis galt. Als Piste wurde das Tracé der Wengernalpbahn benützt.

Gottlieb Lüscher, der Chef-Ingenieur, betätigte sich nebenamtlich als Gemeindeammann, Friedensrichter, Feuerwehrkommandant, Polizist, Steuer- und Zivil-



standsbeamter. Die zahlreichen Arbeiter erwiesen sich zumeist als fügsam. Vorsorglicher Weise hatte man davon abgesehen, eine Kantine einzurichten, so daß Alkoholexzesse ohnehin nicht möglich waren. Dem Zeitvertreib dienten eine Kegelbahn und die vielbegehrten Jaßkarten.

Trotzdem sich Ingenieur Lüscher große Mühe gab, gegenüber jedermann ein gerechter Vorgesetzter zu sein, kam es etwa vor, daß «räudige Schafe» Unfrieden unter den Arbeitern und Mineuren stifteten und sie zum Streiken überreden konnten. Als in einem solchen Fall gütliches Zureden nichts fruchten wollte, ließ Lüscher kurzerhand die Lebensmittelmagazine schließen und scharf bewachen, worauf dann die Vernunft rasch wieder auf der Baustelle Einkehr hielt. Den Rädelsführern jedoch wurde der Laufpaß gegeben.

Gegen das Frühjahr hin war der Tunnel schon bis an die Eigerwand vorgetrieben, und geschuttet wurde nun ausschließlich durch die Fenster der Rotstockgalerie. Trotz des günstigen Arbeitsstandes hatte sich jedoch das Verhältnis zwischen dem Chef-Ingenieur und der Oberleitung des Bahnbaus nach und nach getrübt. Ein gewisser Wrubel, ursprünglich Theologe und bei Guyer-Zeller in hohem Ansehen stehend, hatte durch seine laienhaften Anordnungen den Widerspruch Gottlieb Lüschers in zunehmendem Maße herausgefordert. Aus diesem Grunde löste er im Jahre 1898, lange vor «Vollendung» der Jungfraubahn, sein Verhältnis zur Unternehmung und trat in den Dienst der angesehenen Firma Prof. Conradin



Zschokke in Aarau ein, die ihn vorerst mit interessanten Missionen in Frankreich, Dänemark, Rußland und Finnland betraute. Von 1900 bis 1902 lag die Oberleitung des Kraftwerkbaus Beznau (des ersten großen Elektrizitätswerkes an der Aare) in seinen Händen. Nachher leitete Lüscher die pneumatischen Arbeiten an den Brückenbauten in Stilli und Winznau, sodann den Bau der Talbahnen von Aarau nach Schöffland und nach Menziken. 1905 verfaßte er mit Ingenieur Conrad Zschokke ein fertiges Projekt für ein Kraftwerk im Bergell, das bis heute nicht ausgeführt wurde. Weitere dankbare Betätigungen boten sich ihm in Aarwangen (Anbau an die Straßenbrücke für die Langenthal-Jura-Bahn), in Wangen an der Aare (Neubau der Trennmauer zwischen Kanal und Aare), in Pougny-Chancy (Rhonebrücke), in Südfrankreich beim Bau eines Elektrizitätswerkes am Verdon und in der «Perte du Rhône» bei Bellegarde (Kraftwerkbau). Dort war es auch, wo er im Jahre 1909 den mutigen Entschluß faßte, sich selbständig zu machen und in Aarau ein eigenes Ingenieur-Büro zu eröffnen, das sich bald eines großen Zuspruchs erfreute.

Von 1910 bis 1912 besorgte er die große Erweiterung des Elektrizitätswerkes der Stadt Aarau mit neuer Zentrale (ohne den Oberwasserkanal). Ebenfalls noch vor Kriegsausbruch führte Lüscher Bauten am Kraftwerk Brusio aus. Ferner erstellte er die neue Aarebrücke der SBB zwischen dem Bahnhof Olten und dem Hauenstein-Basistunnel. Trotz starker militärischer Beanspruchung



des Patrons übernahm die Firma Lüscher dann während des Ersten Weltkrieges die folgenden Bauten:

Aarebrücken bei Goldswil und Interlaken,  
Brücken über den Unterwasserkanal des Werkes  
Olten-Gösgen,  
Doppelspur der SBB-Linie Nottwil-Rothenburg,  
Straßenunterführung der SBB im Mahlenwald  
(Taubenloch).

Ab 1917 siedelte Gottlieb Lüscher zeitweise nach Amsteg über, wo er die Druckleitungsunterbauten und die Turbinenfundationen des SBB-Kraftwerkes erstellte.

Nach Kriegsende wurden ihm folgende Arbeiten übertragen:

Doppelspur bei Oberrieden,  
Bahnhofperronbauten in Aarau,  
Unterbauarbeiten an der Druckleitung Rempen-  
Wäggital,  
Suhrekorrektion Staffelbach-Kantonsgrenze,  
Bünzkorrektion Wohlen-Waltenschwil,  
Unterbauarbeiten an der Rheinbrücke Koblenz-  
Waldshut,  
Unterwasserstollen Kraftwerk Wettingen (mit Prader  
& Co., Zürich),  
Holzbachkorrektion Villmergen,  
Bünzkorrektion Othmarsingen-Hendschiken,  
Bunkerbauten an der Nordgrenze,  
Binnenkanal an der Reuß (Oberrüti),  
Urkekorrektion Entfelden,



Dorfbachkorrektur Hunzenschwil (Los I und II), dazu viele kleinere Bachkorrekturen. 1936 verfaßte er mit Lahmeyer & Co., Frankfurt, das Projekt für ein Kraftwerk bei *Rheinau*, welches damals nicht gebaut wurde, nun aber bald erstellt werden muß.

Dem Tiefbaufach war Gottlieb Lüscher mit Leib und Seele zugetan. Nach seinen eigenen Worten erfordert vor allem der Wasserbau stete «Kampfbereitschaft». Hochwasserperioden können die Kräfte des Unternehmers und seiner Helfer allseits auf eine überaus harte Probe stellen, und der unerbittliche Kampf mit der Naturgewalt wirkt sich oft bis in den Kassenschrank aus. So waren empfindliche Rückschläge finanzieller Art auch Gottlieb Lüscher mehrmals beschieden. Er nahm sie – wie noch anderes – mit philosophischer Ruhe hin, weil er nur zu gut wußte, daß auf dunkle Tage wieder helle folgen werden. Noch häufiger als Enttäuschungen stellten sich bei ihm aber die Erfolge ein, die er zum vorwiegenden Teil seiner Tüchtigkeit, seinem nie erlahmenden Fleiß und seiner körperlichen Robustheit zuschreiben durfte. Untätigkeit war ihm zu allen Zeiten seines Lebens zuwider. Sein Geist war ohne Unterlaß rege und sann stets auf Neues. An Maschinen und Hilfsgeräten ließen sich immer wieder Verbesserungsmöglichkeiten entdecken. Brach liegende Naturkräfte und -schätze lockten zu Erschließung und Auswertung.

Diesem unersättlichen Tätigkeitsdrang ist es auch zuzuschreiben, daß sich Gottlieb Lüscher im Jahre 1906



an der mathematisch-naturwissenschaftlichen Abteilung der Philosophischen Fakultät Zürich den Doktorhut holte. Seine Dissertation behandelt die Entstehung des Grundeises, worüber bereits verschiedene Theorien vorlagen, die aber allesamt angezweifelt wurden. Lüscher hatte einen längern Aufenthalt im europäischen und asiatischen Rußland zu vielfachen Beobachtungen bei der Eisbildung in Flüssen und Strömen benützt, die er nach seiner Rückkehr in die Schweiz vervollständigte und wissenschaftlich bearbeitete. Seine mit Erfolg abgeschlossene Doktorprüfung bestand er zu der Zeit, da er mit der Neuerstellung der eingestürzten Kanalmauer des Kraftwerkes Wangen an der Aare beschäftigt war.

Ebenso ungewöhnlich wie Gottlieb Lüschers zivile Laufbahn war auch seine militärische.

Obwohl aus einfachsten Verhältnissen stammend, waren sein Vater und seine Brüder militärfreudig gesinnte Eidgenossen. Nicht umsonst betrifft Gottliebs früheste Kindheitserinnerung den zum Grenzdienst ausrückenden Vater. Die beiden Brüder, älter als Gottlieb, hatten «dicke Häuse», d. h. Anlagen zu Kropfbildung. Um ja nicht als dienstuntauglich erklärt zu werden, begannen sie schon ein Jahr vor der Rekrutenaushebung, irgend ein «Zaubermittel» anzuwenden. Denn die drei



Burschen und der Vater hätten es als eine Familienschande empfunden, wenn einer von den Jungen nicht Soldat geworden wäre. Weil Gottlieb in der «Harmonie» Wollishofen erste B-Trompete blies, wurde er Infanterie-Trompeter. Er bestand die Rekrutenschule auf dem Waffenplatz Zürich und wurde sehr oft als Signaltrompeter verwendet, der bei den Angriffsübungen den Kommandanten ständig zu begleiten hatte, um ja rechtzeitig die nötigen Signale blasen zu können. Durch bloßes Zuschauen gewann der eifrig «türkende» Trompeter Lüscher seine ersten strategischen Erkenntnisse. Ein Bataillon zu Kampf und Sieg zu führen, dünkte ihn immer weniger schwer, und zuweilen geschah es sogar, daß er, der Signalist, dem Major mit guten Ratschlägen behilflich sein konnte: Es sei jetzt an der Zeit, dieses oder jenes Zeichen zu geben, sonst sei der gestrenge Herr Schulkommandant unzufrieden und lasse den ganzen «Türk» wiederholen, was weder Geschnürte noch Ungeschnürte schätzten.

Trompeter Lüscher hatte ein fein entwickeltes militärisches Ehrgefühl. In die «Kiste» zu fliegen, schien ihm ein Grund zu tiefer Beschämung zu sein. Dennoch ging es auch bei ihm nicht ohne Arreststrafe ab. Jedoch nicht Nachlässigkeit war es, die ihn ins Cachot brachte, sondern eine etwas leichtsinnige Hilfsbereitschaft. Und das kam so: Anläßlich einer großen Inspektion klagte ihm nämlich ein Kamerad, er habe die Gamelle verloren und sollte sie nun vorweisen können. Lüscher empfand Mit-



leid, schnallte die seine vom Tornister und ließ sie dem andern aus, weil er glaubte, das Spiel bleibe – wie auch schon – vor Detailinspektion verschont. Bevor er sie aber wieder zurück erhielt, hatte ein Vorgesetzter bemerkt, daß Trompeter Lüscher keine Gamelle auf sich trug. Dessen Einwände wurden als faule Ausrede abgetan, und der Arrest mußte abgessen werden!

Der Kommandant des damaligen Zürcher Stadtbataillons 68, Major Escher, hegte den Plan, den tüchtigen Signaltrompeter zum Unteroffizier und Spielführer ausbilden und befördern zu lassen. Gottlieb Lüscher erklärte ihm bei der Eröffnung aber glattweg, er gedenke seine militärische Laufbahn nicht als Korporal abzuschließen, er habe auch hier Höheres im Sinn, und er stellte gleich das Gesuch, in eine Thuner Fourierschule, die eben in drei freie Wochen fiel, einrücken zu dürfen. Dies wurde ihm gestattet. Beim ersten Appell wäre er aber fast wieder heimgeschickt worden, weil man meinte, der eingerückte Signaltrompeter habe sich verirrt, und es brauchte einiges, den wahren Sachverhalt aufzuklären. Einmal mehr durfte er auf Zusehen hin bleiben, und der vormalige Trompeter wurde wirklich Fourier.

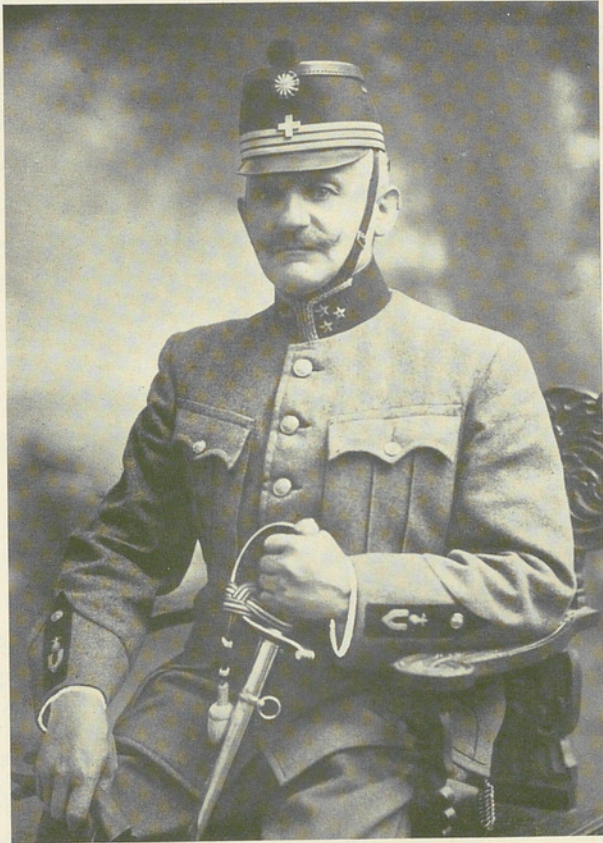
Aber auch dies war dem strebsamen jungen Manne noch zu wenig. Wiederum in einer Ferienzeit bestand er eine Verwaltungsoffiziersschule, und er wurde darauf in rascher Folge bei Thurgauer Einheiten Bataillons- und Regimentsquartiermeister im Hauptmannsrange. Das Verwaltungswesen behagte ihm jedoch wenig. Ihn zog



es immer mächtiger zu seinem eigentlichen Fache, zum Tief- und Wasserbau. Darum ließ er sich nochmals umteilen: Nach Absolvierung einer Sappeur-Rekrutenschule in Liestal wurde er mit dem bisher schon innegehabten Grad eines Hauptmanns Kommandant einer luzernischen Sappeurkompanie und hernach – bekleidet mit dem Grad eines Majors – Kommandant des Sappeur-bataillons 7. Er wurde aushilfsweise auch als Lehrer und Instruktor in Schulen und Kurse abkommandiert. 1910 erfolgte die Einteilung zu den Ingenieur-Offizieren. Weil er während seines Studiums an der ETH nebenbei auch an den Vorlesungen und Übungen der militärwissenschaftlichen Abteilung teilgenommen hatte, war sein strategisches und taktisches Können umfassender und tiefergründiger, als es sich mancher seiner Vorgesetzten vorerst hätte träumen lassen. Bei Meinungsverschiedenheiten kam es dann etwa – nach Gottlieb Lüschers Art – zu kräftigen Zusammenstößen. Auch auf seinen vielen Auslandsreisen hielt er die Augen in bezug auf militärische Dinge und Vorgänge unermüdlich offen. Dadurch gelangte er zu vielen nützlichen Beobachtungen und manch richtigen Schlüssen, die sein allezeit reger Geist nach Möglichkeit zu verwerten trachtete. In den zeitweise sehr lebhaft geführten Diskussionen um unser Milizsystem nahm Lüscher auf Grund seiner Kenntnisse stets für dieses Partei.

Anfangs August 1914 rückte Gottlieb Lüscher als Oberstleutnant und Geniechef der Fortifikation Murten







ein und leistete in diesem wichtigen Abschnitt für unsere Landesverteidigung Wertvolles. Nachdem der Kriegsbrand nach vier langen Jahren verlöscht war, wurde Lüscher zum Obersten befördert, der auch nach Beendigung des Aktivdienstes (dem Armeekorps Schießle als Geniechef zugeteilt) noch weiterhin seine Militärflicht erfüllte. Das Erlahmen des schweizerischen Wehrwillens («Es gibt ja doch keinen Krieg mehr!») erfüllte Oberst Lüscher mit schwerer Sorge. Sie trieb ihn dazu, eine Schrift zu veröffentlichen, die einen Versuch zur erneuten Stärkung des eidgenössischen Kampfgeistes darstellt («Kriegsneuerungen und Kampfmethod», 1927, Selbstverlag). Darin gab er seiner Meinung unverhohlenen Ausdruck, daß es «in nicht zu ferner Zeit» neuerdings zu einem europäischen oder gar weltumspannenden Ringen kommen werde. Er begründete seine Prophezeiung mit der «menschlichen Schwäche des Neides einzelner Individuen und ganzer Völker gegenüber einem Nachbarn». Als einstiger aufmerksamer Beobachter des Kriegsgeschehens zwischen 1914 und 1918 verstand er es, daraus für die neutrale Schweiz die nötigen Lehren zu ziehen. Die im Ersten Weltkrieg aufgetretenen Neuerungen erachtete er als «meist nur vollkommeneren Formen» bereits bestehender Waffen und Kampfmethoden. Als für unsere Landesverteidigung unumgänglich erachtete er damals die wesentliche Verstärkung der Artillerie. Er erklärte ferner, daß eine Armee, die schlagkräftig sein wolle, nicht mehr länger weder Minenwerfer noch In-



fanteriekanoone vermissen lassen dürfe, und als dringend wünschbar bezeichnete der Verfasser den Aufbau einer wirksamen Fliegerabwehr.

Während seiner militärischen Laufbahn vom Infanterie-Trompeter zum Genie-Obersten erlebte Lüscher mancherlei Lustiges und Ernstes. Im Freundeskreis pflegte er bei guter Stimmung davon zu erzählen, sei es von seinem einzigen «Dienst» auf dem Waffenplatz Aarau (48 Stunden Kasernenarrest wegen Aufspringen auf einen fahrenden Zug), sei es von Befehl und Gegenbefehl in Friedens- und Aktivdienst, oder sei es endlich die Mantelgeschichte, in welche Oberstleutnant Häberlin, der nachmalige Bundesrat, eng verwickelt war und deren Pointe dahin lautete, daß die Thurgauer doch lange Finger haben müssen, denn sonst wäre der damalige Hauptmann Lüscher nicht bei einem ostschweizerischen Truppenzusammenzug auf rätselhafte Weise um seinen Mantel gekommen. Das vermißte Kleidungsstück war im Durcheinander eines nächtlichen Alarms in den Koffer des Thurgauer Kameraden geraten und traf erst nach etlicher Frist, begleitet von einem launigen Schreiben Häberlins, wieder bei seinem rechtmäßigen Besitzer ein.



Gottlieb Lüscher befaßte sich neben seinem Berufe noch mit andern als nur mit militärischen Fragen. Er war einer der Gründer des Aarg. Wasserwirtschaftsverbandes und während 30 Jahren Präsident der Technischen Kommission. Lange Jahre wirkte er im Vorstand der Aarg. Baumeister und von 1931 bis 1947 im Zentralvorstand des Schweiz. Baumeisterverbandes mit. Ein Gebiet aber, das zeitweise fast sein ganzes Sinnen und Trachten in Anspruch nahm, war das Verkehrswesen, früher aktuelle Bahnfragen, später Probleme der Schiffbarmachung unserer Flüsse.

Er war Gründer und zugleich Präsident der Aargauischen Eisenbahnvereinigung. Das nie vollendete Stück der Surbtalbahn (Niederweningen-Döttingen), diese unverständliche Lücke im Bundesbahnnetz, besaß in Ingenieur Lüscher einen zähen Befürworter. Über 30 Jahre wirkte er als Mitglied des Surbtalbahnkomitees. Und gestützt auf sein Projekt wurde dann im Jahre 1915 das Bundesgesetz über den Ausbau dieser 14 Kilometer langen Teilstrecke erlassen. Der Baubeginn wurde des Krieges wegen verschoben und später ein Automobilverkehr als Bahnersatz eingeführt. Noch intensiver beschäftigte ihn eine direkte Bahnverbindung zwischen Aarau und Frick. Die vor dreißig Jahren viel diskutierte Stafleleggbahn war hauptsächlich seine Idee, während andere, denen eine bessere «Tuchführung» des Fricktales mit der Kantonshauptstadt ebenfalls am Herzen lag, einer Benkenbahn das Wort redeten.



1922 erschien aus Lüschers Feder eine Broschüre, die sich mit der projektierten Bahnverbindung Aarau-Frick und mit deren Finanzierung befaßt. Wer dieses Heft durchgeht, erhält ein lebendiges Bild davon, mit welchem Elan Gottlieb Lüscher solche Fragen aufzuwerfen, zu behandeln und im Volke zu verbreiten pflegte. Es kam ihm nicht darauf an, einen kräftigen Griff in seinen eigenen Geldbeutel zu tun, wenn es galt, weitere Kreise für eine Bahn- oder Schifffahrtsidee zu interessieren. In der erwähnten Schrift wird ein gutes Stück verfuhrwerkter aargauischer Eisenbahnpolitik in knappster Formulierung entrollt, und auch das Neue wird ohne Umschweife dargelegt. Es werden vorab finanzielle Gründe gewesen sein, die den Bau der Staffeleggbahn verhinderten. Denn da eine Rendite nicht zu erhoffen war, verhielt sich das Großkapital höchst reserviert. Die staatspolitischen Erwägungen, das stark nach Basel hin tendierende Fricktal enger an den eigentlichen Aargau zu binden, trat bei der vorherrschenden geschäftsmäßigen Betrachtung der Dinge in den Hintergrund, und zum Leidwesen Lüschers und anderer weitblickender Männer mußte die Hoffnung auf eine Staffelegg- (oder Benken-) Bahn für einmal aufgegeben werden.

Um dennoch eine Verbindung zwischen Aarau und dem Fricktal herzustellen, verwendete sich Lüscher alsdann für die Errichtung eines Autoverkehrs, denn inzwischen hatte sich (nach 1918) das Automobil in zunehmendem Maße als Verkehrsmittel entwickelt. Die



seitherigen Erfahrungen haben nun aber doch gezeigt, daß durch den Bau der Wynental- und Aarau-Schöftland-Bahn diese Talschaften zu großer Blüte gediehen, während sich das Surbtal und die Staffelegglandschaft, wo anstelle der Bahn ein zwar bequemer, wenn auch wenig leistungsfähiger Autoverkehr eingerichtet wurde, nicht zu entwickeln vermochten.

Frühzeitig erkannte Lüscher die große Bedeutung der Elektrizität für das wirtschaftliche Gedeihen unseres Landes. Er befürwortete ein Aarg. Elektrizitätswerk, setzte sich mit Überzeugung und unermüdlich für die Nutzbarmachung unserer Wasserkräfte ein und nahm jede Gelegenheit wahr, in öffentlichen Versammlungen und in der Presse dieses Anliegen zu propagieren und zu fördern. Der Bau der Flußkraftwerke sollte die Schifffahrt, mit welcher Frage sich Lüscher ebenfalls einläßlich befaßte, weitgehend begünstigen.

Eine wertvolle Frucht seines Denkens und Planens im Sektor der Binnenschifffahrt hinterließ er uns in seinem fast 300 Seiten starken Werk «Die schweizerischen Binnen-Schiffahrts-Projekte» (Verlag der AZ-Presse, Aarau 1942), das gleich bei seinem Erscheinen großen Anklang fand, vorerst einmal beim Armeestab (der es aus Zensurgründen beschlagnahmte, nach einigen Wochen aber wieder freigab) und dann auch bei den Freunden einer schweizerischen Binnenschifffahrt, welche dieses aufschlußreiche und kühn in die Zukunft weisende Buch lebhaft begrüßten und dafür sorgten, daß die Auf-



lage bald vergriffen war. Der Verfasser hoffte, er könne mit seiner Publikation mithelfen, den alten Gedanken der Erschließung unserer naturgegebenen Wasserstraßen möglichst vielen Schweizern vertraut zu machen. Wie weit ihm dies gelungen ist, wird nicht ohne weiteres zu ermessen sein. Jedenfalls kann man sich nun mit Leichtigkeit über den Canal Transhelvétique (Aare-Bielersee) oder über den Canal d'Enteroche (Neuenburgersee-Genfersee) orientieren, kann sich lesend aufklären lassen, wie man die tausend vorhandenen Schwierigkeiten zu überwinden hofft, wie die Wasser-Anschlüsse an die Weltmeere gesucht und wie überhaupt die Aussichten einer schweizerischen Flußschiffahrt vom Fachmanne gewertet werden. Lüscher, der sich bereits mit einer ganzen Reihe von Detailfragen befaßte, war auch in der Lage, den Gegnern des Wasserstraßen-Ausbaus auf den Leib zu rücken, wofür das genannte Buch ebenfalls Zeugnis gibt.

Wie stark Gottlieb Lüscher mit all diesen zukunfts-gläubigen Planungen verbunden war, beweist die Tatsache, daß er sich noch kurz vor seinem Ableben mit dem Projekt des wichtigen Brugger Umschlaghafens aufs eingehendste beschäftigte – zum Nutzen des gesamten Landes, wie er hoffte und wie er einst nach beendigtem Studium sich gelobt hatte. Leider konnte er dieses Projekt, dessen Auftrag Lüscher vom Rhein-Rhone-Schiffahrtsverband erteilt worden war, der eingetretenen Krankheit wegen nicht mehr vollständig ausarbeiten.



Lüschers Lebensweg berührt auffallenderweise immer wieder das Wasser: Als Jüngling war er Matrose und Meßgehilfe auf dem Zürichsee, als diplomierter Ingenieur und als Erforscher des Grundeises hatte er es immer wieder mit dem Wasser zu tun, die Nutzbarmachung unserer Wasserkräfte lag ihm je und je am Herzen, und die Flußschiffahrt der Zukunft beschäftigte ihn bis ans Lebensende. Als Letztes aber begannen ihn die Heilquellen zu fesseln. 1942 ließ er sich über «Die Rechtsverhältnisse und Wesenseigentümlichkeiten der Thermalquellen in Baden» gedruckt vernehmen, 1945 über Herkunft und Weg des Wassers der Thermen in Baden, zusammenfassend jedoch noch 1948 in «Herkunft und Wirkungsweise der Mineral- und Thermalbäder der Schweiz», welches Buch er seinen einstigen Lehrern an ETH und Universität Zürich «in Dankbarkeit und Verehrung» widmete. Wie weit seine darin verfochtenen Thesen richtig sind, mögen Geologen und Mediziner untereinander ausmachen. Jedenfalls sind auch diese Vorstöße in ein dem Tiefbau-Ingenieur räumlich benachbartes Gebiet typisch für Gottlieb Lüschers unstillbaren Forschungs- und Tatendrang, dem nur der Tod eine Grenze zu setzen vermochte.



Von Dr. Gottlieb Lüscher  
verfaßte Publikationen:

Fischtreppen, zweckmäßige Anlage und Betrieb (1918)

Die projektierte Bahnverbindung Frick-Aarau und deren Finanzierung (1922)

Kriegsneuerungen und Kampfmethode, Studie über unsere Landesverteidigung für Offiziere aller Waffen (1927)

Die schweizerischen Binnen-Schiffahrts-Projekte. Deren Bedeutung, ihre wirtschaftlichen und technischen Grundlagen unter Berücksichtigung des Anschlusses an das mitteleuropäische Wasserstraßennetz mittels eigenem Schweizer Schiffspark und Einheitskahntyp (1942)

Die Rechtsverhältnisse und Wesenseigentümlichkeiten der Thermalquellen in Baden (1942)

Herkunft und der Weg des Wassers der Thermen in Baden (1945)

Die Thermen von Baden und die Mineral- und Heilquellen der Schweiz (1946)

Herkunft und Wirkungsweise der Mineral- und Thermalbäder der Schweiz (1948)