



Franz Lusser

Oberingenieur

1849 — 1927



Georg Bücher

Verlag



1911 - 1912

Oberingenieur Franz Lusser.

† 19. September 1927.

Im stattlichen Heim zum „Rosenhof“ in Zug ist Trauer eingelehrt. Am Eidg. Bettag verschied hier im Alter von 78 Jahren Herr Oberingenieur und alt Kreis-eisenbahndirektor Franz Lusser von Altdorf. Ein außerordentlich reiches und verdienstvolles Leben hat geendet.

Der Verstorbene war ein Sohn des Herrn Landammann und Ständerat Franz Lusser sel. und absolvierte zunächst die Gymnasien von Altdorf und Schwyz, um sich dann am Polytechnikum in Zürich zum Ingenieur auszubilden. Sein Fleiß und seine besondere Begabung für Mathematik erregten das Aufsehen seiner Lehrer und Examinatoren, und als Franz Lusser sein Diplom als Ingenieur erhielt, wurde er von der zürcherischen Baudirektion gleich in Anstellung genommen. Aber bald zog es ihn zu dem großen Werke, das seinem Heimatkanton eine neue Zeit bringen sollte. Schon im Jahre 1872 sehen wir ihn als Sektionsingenieur beim Bau der Gotthardbahn. 1876 trat er in den Dienst der Bauunternehmung Favre und leitete auf der Südseite (Airolo) die Arbeiten am Gotthardtunnel.

Sein Name ist mit diesem großen Bau eng verknüpft und gerne erzählte er von seinen Erlebnissen in dieser verantwortungsvollen Stellung. Etwas davon hat seinerzeit die Presse weitergegeben. Er war es, der unmittelbar vor der Sprengung der letzten Scheidewand zwischen Süd und Nord im Gotthardtunnel mittelst eines Sondierbohrers eine Photographie des verstorbenen Erbauers des Tunnels, Louis Favre, seinem

Kollegen auf der Nordseite, Stockalper, hinüberschob, mit folgenden in Eile geschriebenen Zeilen: „Qui est plus digne de passer le premier que celui, qui nous était Patron, Ami, Père? Viva il Gottardo!“ — Als dann die letzten Minen auf der Nordseite losgingen, fielen kleinere und größere Steine von Brust und Decke des Stollens, und die noch stehende Felswand erbebte so stark, daß es keinen Zweifel mehr geben konnte — die Zwischenwand war nicht mehr so stark wie angenommen wurde. Nach Rücksprache mit Direktor Bossi, der an Favres Stelle getreten war, wurden die Arbeiten auf der Nordseite eingestellt und die Bohrung auf der Südseite allein fortgesetzt, wobei Lusser und Bossi ahnungsvoll an der Stollenbrust, inmitten des ohrenbetäubenden Lärms der sieben Bohrmaschinen ausharrten. Da, nach weniger als einer halben Stunde, schlug die Bohrmaschine mit größter Gewalt gegen die Stollenwand, weil sie eben keinen Widerstand mehr fand. Das große Loch war geschaffen. Ein unvergesslicher Augenblick, als Direktor Bossi mit seinem langen weißen Barte dem noch jungen Lusser die Hand reichte und Beide gegenseitig und mit den Arbeitern, vor Freude weinend, sich umarmten. Da gab es keinen Unterschied der Stände, noch der sozialen Stellung und des Alters mehr. Nur das Gefühl unbeschreiblicher Freude und Genugtuung, nach so vielen gemeinsam bestandenen Gefahren und Anstrengungen diesen hehren Augenblick erlebt zu haben, beherrschte Ingenieure und Arbeiter.

Nach Vollendung des Gotthardtunnels blieb Lusser noch bei der Gotthardbahn-Gesellschaft. Er baute als Unternehmer den internationalen Bahnhof in Chiasso und führte in Regie, auf Rechnung der Gesellschaft, den sehr schwierigen Bau des Bissone-Tunnels aus. In dieser Zeit, im Januar 1880, verheiratete sich Franz Lusser mit Rosa Cavadini von Morbio-Inferiore, Tessin,

einer feingebildeten Dame, die ihm auf seinem ganzen so bewegten Lebenswege eine treue Gefährtin war.

1882, im Jahre der Eröffnung der Gotthardbahn, folgte Luffer einem Rufe der serbischen Regierung zur Leitung der schwierigen Kunstbauten im Innern des Landes (Čep-Risch). Da es dort keine anständige Wohnung gab, baute ihm die Regierung ein nettes Landhäuschen, nebst Stall für Kuh und Pferd. Nach dreijährigem Aufenthalt in dieser nur rein von Bauern bewohnten Gebirgsgegend ernannte ihn die Regierung zum Chef der technischen Abteilung des königlich serbischen Bauministeriums, wodurch er veranlaßt wurde, mit seiner Familie in der Hauptstadt Belgrad Wohnsitz zu nehmen. Hier kamen auch zwei seiner Kinder zur Welt. Bei seiner Demission erhielt er als Zeichen besonderer Anerkennung von der Regierung den Sakowo-Orden.

Von Serbien zog es den Unternehmungslustigen nach dem Orient, nach Kleinasien, um hier sein Glück als Großunternehmer beim Bau der Anatolischen Bahnen zu versuchen. Trotz unerhörten Schwierigkeiten und schwererer Erkrankung — er lag lange fieberkrank in Konstantinopel — vollendete er ein großes Teilstück dieser Bahnen innert der gegebenen Baufrist.

Inzwischen war in der Schweiz mit dem Bau der Linie Zug-Thalwil-Zürich begonnen worden. Luffer verassocirte sich mit zwei österreichischen Ingenieuren und bewarb sich um den Bau des 3358 Meter langen Albi-Stunnels, der ihm auch, trotz großer Konkurrenz, um die Bausumme von 3½ Millionen Franken übertragen wurde. Wie groß das Vertrauen der Fachkreise in Luffer war, beweist, daß ihm eine Zürcher Bank nur auf den Bauvertrag mit der Nordostbahn hin den nötigen Baukredit sofort zur Verfügung stellte. Das Vertrauen rechtfertigte sich. Während eine Bauzeit von drei Jahren vorgesehen

war, stand der Tunnel schon nach zwei Jahren fertig da, zur allgemeinen Ueberraschung. Oberingenieur Moser bemerkte bei der Einweihungsfeier in Baar, im Mai 1894: „Die Unternehmung hat durch Tatkraft und Einsicht, musterhafte Ordnung und richtige Organisation die große Aufgabe fast spielend bewältigt und sich damit ein glänzendes Zeugnis ausgestellt.“ — Franz Luffer war bescheiden genug, in seiner Antwort die Arbeiter in das Verdienst einzubeziehen und das glückhafte Gelingen dem Schutz Gottes zu verdanken. Am Werke waren noch viele Aufseher, Mineure und Arbeiter beteiligt, die unter Luffer schon am Gotthardtunnel gearbeitet hatten.

Nach Beendigung des Albistunnels wurde Luffer, als anerkannte Autorität im Tunnelbau, mit der Fertigstellung des Albulatunnels betraut, welcher von der ersten Unternehmung aufgegeben werden mußte. Auch dieses Werk wurde glücklich zu Ende geführt, und nun bewährte sich Luffer vorübergehend im Bau und in der Verwaltung verschiedener Elektrizitätswerke — er gehörte auch der Verwaltung der Elektrizitätswerke Altdorf und Schwyz an — und in der Begutachtung verschiedener Eisenbahnprojekte, wie des Simplon- und Lötschbergtunnels und namentlich auch des Ridentunnels, der nach seinem Gutachten als Basistunnel ausgeführt wurde.

Als Tunnelbauer auch im Ausland bestens bekannt, engagierte Graf von Ceconi, der Erbauer des Arlbergtunnels, Luffer im Jahre 1902 als Oberingenieur für den Bau des großen Wochteinertunnels in der Krain. Es war eine der schwierigsten Arbeiten, die er auszuführen hatte. Tage- und nächtelang blieb er im Tunnel, wenn Gefahren drohten.

Im Jahre 1905 kehrte Luffer in die Schweiz zurück und erbaute sich in der Nähe des Albistunnels, der vielleicht

seine lohnendste Unternehmung war, in Zug die hübsche Villa „Rosenhof“, nicht eigentlich um sich mit seiner Familie, die inzwischen auf 6 Söhne und 2 Töchter angewachsen war, zur Ruhe zu setzen, sondern um seine Erfahrungen dem engeren und weitem Vaterlande zu widmen. Ein Mann mit dem regen Geist und der Schaffensfreude Luffers konnte nicht müßig sein. So beschäftigte er sich auch hier fortwährend mit Projekten und Expertisen, leistete auch den zugerischen Bestrebungen im Schul- u. Verkehrswesen gute Dienste, bis er am 22. Febr. 1910 vom Verwaltungsrat der Schweiz. Bundesbahnen zum Direktor und Vizepräsidenten des Kreises V ernannt wurde, ein Amt, das ihm zusagte und für das er sich auch ganz besonders eignete. Als genauer Kenner der Gotthardlinie wäre ihm hier ein dankbares Feld der Tätigkeit offen gewesen. Leider sollte diese Tätigkeit nicht von Dauer sein. Zum großen Leidwesen der Familie und Aller, die den wertvollen Mann richtig einschätzten, erlitt er nach kurzer Zeit einen Schlaganfall, der ihn zum Rücktritt veranlaßte. Damit war die berufliche Inanspruchnahme Luffers abgeschlossen. Wenn er sich auch, dank der sorgsamten Pflege der Seinen, von dem Schlaganfall, der natürlich die Folge jahrzehntelanger Ueberanstrengung war, verhältnismäßig recht gut erholte, so war ihm doch ein angestregtes Arbeiten verboten. Immer noch lebhaft interessiert für alles was vorging, und da und dort auch noch mitratend, widmete er den Lebensabend der Familie, die ihn in lieben Kindern und Großkindern umgab. Still und friedlich glitten seine Tage dahin, immerhin nicht ganz verschont von den Heimsuchungen des Alters.

Das ist das Lebensbild unseres Mitbürgers Franz Luffer, vielleicht unseres Wägsten und Besten. Hoch ragt er über uns empor und ein großes Beispiel geht von ihm

aus. Wir sehen, wie der junge Sohn der Berge hinaus- tritt aus dem engen Horizont in die fremde Weite, wie die Stadt ihn mehrt und spornt, statt ihn wie andere zu fengen; wie er in rastlosem Streben und von Vertrauen geleitet in immer weitere Fernen und zu schwierigern Aufgaben schreitet; wie große Werke zweier Weltteile seinen Namen in ferne Zeiten tragen. Und wenn wir als Ur- sachen seiner seltenen Erfolge die Bildung, den rastlosen Fleiß, die Treue zur Pflicht, die wachsende Erfahrung bezeichnen, so müssen wir noch zweier Eigenschaften Luf- sers gedenken, die uns sein „Glück“ besonders erklären. Es ist der p e r s ö n l i c h e M u t. Wie Franz Lusser schon während seines Aufenthaltes in Zürich mit eigener Le- bensgefahr ein Kind aus der hochgehenden Gimmat ret- tete, was ihm die Rettungsmedaille der Stadt Zürich ein- trug, so hat ihn dieser persönliche Mut auch in den unge- zählten Fällen der Not, wie sie einem Unternehmer großer Werke, namentlich in fremder Gegend, immer beschieden sind, nie verlassen. — Die zweite Eigenschaft ist seine aus gutem Christentum herausgewachsene M e n s c h l i c h - k e i t. Seine Arbeiter revoluzten nicht, weil er ihr Bor- bild war und in ihnen Menschen und Gehilfen sah.

Gott lohne den Wackern mit seinem ewigen Frieden!



Separat-Abdruck aus der „Gotthard-Post“ vom 24. September 1927.