

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 77/78 (1921)
Heft: 26

Artikel: Die schweizer. Eisenbahnen im Jahre 1920
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-37377>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 16.05.2025

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

Steigerung unter der Summe von 27,3 Mill. Fr., um die der Tunnel II im Jahre 1912 an die Unternehmung Grün & Bilfinger hätte vergeben werden sollen.

Aus den vielen Ansprachen, die an Wärme gegen die spätern Abendstunden hin in dem Masse zunahmen, als sich die Reihen der Offiziellen lichteten und die Ingenieure und Fachkollegen zusammenrückten, seien hier nur zwei Momente festgehalten, wobei noch als drittes auf die an der Durchschlagsfeier von 1905 nichtgehaltene Bankettrede unseres Freundes R. Winkler verwiesen sei.¹⁾

Rothpletz sprach u. a. das treffende Wort: „Wir Techniker lieben unsere Werke als ein Stück unseres Lebens“. In der Tat: Das ist es, was uns so eng mit unserer Arbeit verknüpft, was uns das Werk irgendwelcher Art, wenn es vollendet dasteht so lieb und wert macht. Darin liegt auch die sittliche Berechtigung zur Freudenfeier nach Bauvollendung. Und Prof. Pressel kennzeichnete das Fest als ein *Bekennnis zur Arbeit und Pflichterfüllung*, nach dem leuchtenden Vorbild des alten Simplonbauers Oberst Ed. Locher. Darin gleicht ihm sein Jünger Rothpletz, dem es als einzigem vergönnt war, am Grund wie am Schlussstein dabei gewesen zu sein, der den ganzen Bau miterlebt hat. Und diese Pflichterfüllung und Arbeitsliebe des Bauleiters machte ihn zum erfolgreichen *Führer*, dem alle seine Untergebenen, vom Oberingenieur bis zum Arbeiter, gerne und unter Aufbietung aller Kräfte zum Wohle des Werkes gefolgt sind. Mögen sich unsere Ingenieure dieser hohen Bedeutung ihres schönen Berufes stets bewusst bleiben!

C. J.

Die schweizer. Eisenbahnen im Jahre 1920.

(Schluss von Seite 292.)

Zustand der Bahnen.

Unterbau. An grösseren Störungen des Bahnbetriebes durch Naturereignisse sind im Berichtsjahre die folgenden vorgekommen:

Am 10. und 12. Januar traten im Gebiet der Südrampe der *Lötschbergbahn* infolge andauernden überaus starken Regens wiederholte Lawinnenniedergänge und Erdrutschungen ein, die umfangreiche Störungen des Betriebes verursachten. Insbesondere wurde die Linie durch die Meiggbachlawine am südlichen Ende der Station Goppenstein überschüttet, während Erdrutschungen namentlich im Sevistengebiet zwischen Hohen und Ausserberg auftraten.

Auf der *Berninabahn* sind in den Monaten Januar, März und April wegen starken Schneeverwehungen und Lawinengefahr kürzere Störungen des Betriebes über den Berninapass vorgekommen. Am 16. März ging bei Km 18,550 zwischen Berninahäuser und Berninahospiz eine Lawine nieder, die einen Personenzug aus dem Geleise warf. Infolgedessen war der Betrieb bis am 19. März eingestellt.

Infolge der langanhaltenden, zum Teil wolkenbruchartigen Regengüsse, die im Wallis namentlich vom 19. bis 24. September niedergingen, führte die Visp aussergewöhnliches Hochwasser, das die *Visp-Zermatt-Bahn* am 24. September zwischen Visp und Ackersand an verschiedenen Stellen beschädigte. Ausserdem war die Bahnlinie durch Unterspülung durch die Visp bei Km 6,2 bis 6,5

unterhalb Stalden an zwei Stellen auf etwa 30 bzw. 110 m Länge gänzlich weggerissen worden, sodass der durchgehende Verkehr vom 24. bis 27. September eingestellt werden musste und nur noch ein reduzierter Betrieb mit Umsteigen durchgeführt werden konnte.

Das aussergewöhnliche Hochwasser der Dranse hat den Fuss der Lehne zwischen Km 7,7 und 7,8 der Bahn *Martigny-Orsières* derart angegriffen, dass am 24. September ein Teil der Lehne samt der Kantonstrasse über der Bahn in die Tiefe rutschte. Am 30. September erfolgten weitere Nachstürze, wobei der 75 m lange Tunnel der Bahn auf eine Länge von 40 m zusammenfiel. Der Verkehr wurde durch Umsteigen an der Unterbrechungstelle aufrechterhalten, bis der normale Verkehr am 10. November wieder aufgenommen werden konnte.

Im weitern ist noch zu erwähnen, dass auf der *Furkabahn* zwischen Mörel und Grengiols, Fiesch und Münster und insbesondere zwischen Münster und Oberwald im Januar grössere Störungen des Betriebes durch starke Schneefälle, Schneeverwehungen und Lawinen verursacht worden sind.

Als wichtigere *Unterhaltungsarbeiten* sind zu erwähnen die Erstellung der Lawinenschutzgalerie Meiggbach bei Km 84,700, der Schneeschutzgalerie in der Rarnerkumme bei Km 57,250, sowie die Verlängerungen der Stockgrabengalerie bei Km 49,700 und der Mittelgrabengalerie bei Km 51,050 auf der Lötschberglinie.

Oberbau. Geleiseerneuerungen und Verstärkungen sind im Berichtsjahre vorgenommen worden: mit neuem Material für Hauptbahnen: Stahlschienen 1,6 km, Eisenschwellen 0 km, Holzschwellen 1,6 km; mit neuem Material für Nebenbahnen: Stahlschienen 17,3 km, Eisen- und Holzschwellen 15,0 km; Verstärkung der Geleise durch Vermehrung der Schwellen und Verstärkung des Schienenstosses: auf Hauptbahnen 2,2 km, auf Nebenbahnen 7,4 km.

Mechanische Einrichtungen der Drahtseilbahnen. Das Ergebnis der in gewohnter Weise durchgeführten Kontrolle war im allgemeinen befriedigend. Zur Auswechslung kamen zehn Seile. Wegen aussergewöhnlich rascher Zunahme der Drahtbrüche musste bei einer Bahn der Betrieb eingestellt werden, bevor ein Ersatzseil zur Stelle war; bei einer andern Bahn konnte wegen stark vorgeschrittener innerer Korrosion des Seiles die Eröffnung des Winterbetriebes nicht gestattet werden. Ein Ersatzseil war auch hier nicht vorhanden. Verschiedene Bahnen haben vorsorglich bereits Ersatzseile beschafft. — Die vorschriftsmässigen Festigkeitsproben wurden mit zehn Ersatzseilen und drei ausrangierten Seilen vorgenommen. — Zur Erzielung von Ersparnissen im Betriebe wurde bei einer Bahn die selbsttätige Druckknopfsteuerung eingeführt, die von einem Wagen aus bedient wird und einen besondern Maschinisten überflüssig macht.

Stationen und Hochbauten. Auf betriebenen Linien sind neu eröffnet worden die Haltestellen *Hurden* auf der Südostbahn und *Eifeld* und *Burgholz* auf der Bahn Spiez-Erlenbach. Aufnahmegebäude sind auf sechs Stationen neu erstellt und auf vier Stationen vergrössert worden. Die elektrische Beleuchtung ist auf zehn Stationen neu eingerichtet worden. Nunmehr werden 86% aller Stationen elektrisch und 14% mit Petrol beleuchtet.

Einführung des elektrischen Betriebes.

Im Berichtsjahre wurde der elektrische Betrieb auf den Strecken *Erstfeld-Biasca*, *Spiez-Erlenbach*, *Erlenbach-Zweisimmen*, *Spiez-Bönigen*, *Bern-Schwarzenburg*, *Bern-Thun (Gürbetalbahn)* und



Feierliche Einsetzung des Schlusssteines im Simplon-Tunnel II am Barbaratag (4. Dez.) 1921 bei Km. 11,6 ab Nordportal.

Zu oberst links neben den Bischöfen von Sitten und Navarra Bundesrat Haab. Auf der Treppe (von oben nach unten) links: die Obering. Andreae und Fehlmann, rechts: Dir. F. Rothpletz, Obering. Lusser und alt Obering. Prof. Dr. Pressel, rechts von diesem Steinfabrikant H. Hunziker. — Im Vordergrund links Direktor R. Winkler, in der Mitte Geologe Prof. Dr. Schmidt, rechts Dr. med. Pometta.

¹⁾ Vergl. S. B. Z., Band XLV, Seite 178 (8. April 1905).

Davos-Klosters mit zusammen 215 km Länge eröffnet. In Ausführung bezw. Vorbereitung waren die Elektrifizierungsarbeiten der Strecken *Thuisis-Chur-Landquart-Klosters* und *Frauenfeld-Wil*.

Ueber den Stand der Elektrifizierungsarbeiten auf den Bundesbahnlinien ist zusammenfassend folgendes zu berichten:

Strecke *Erstfeld-Bellinzona*. Nachdem sich aus den unsern Lesern bekannten Gründen die Fertigstellung des Kraftwerkes Ritom verzögert hatte, konnte der regelmässige Probetrieb im Gotthard-Tunnel erst am 14. September aufgenommen werden, darauf aber bereits am 27. September auf der Strecke Erstfeld-Göschenen und am 23. November auf der Strecke Airolo-Biasca, und zwar bald mit allen Zügen, womit das aufgestellte Programm der schrittweisen Eröffnung des elektrischen Betriebes wieder eingeholt war. Das *Kraftwerk Ritom* stand Ende 1920 seit 13. September mit drei Maschinen (bei vermindertem Druck) in Betrieb und hatte bis dahin rund 3 Mill. kWh an den Fahrdienst abgegeben. Vom *Kraftwerk Amsteg* war Anfang Dezember, bei Einstellung der Arbeiten wegen Frostgefahr, die Talsperre im Pfaffensprung bis auf etwa 8 m von der Krone fertig gemauert¹⁾; der Stollen war Ende des Jahres in fünf Teilstrecken durchbrochen, der Ausbruch des Wasserschlosses vollendet, ein Teil der Druckleitung montiert, und der Rohbau des Maschinenhauses nahezu fertiggestellt. Das *Nebenkraftwerk Göschenen* soll, da die Energie infolge der Einführung des elektrischen Betriebes nicht mehr für die Ventilation des Gotthard-Tunnels benötigt wird, für die Erzeugung von Einphasen-Wechselstrom umgebaut werden.

In Ausführung waren Ende des Berichtjahres die Elektrifizierungsarbeiten auf den Strecken *Bellinzona-Chiasso*, *Erstfeld-Luzern* und *Arth-Goldau-Zürich*. Auf der Strecke *Sitten-Lausanne* wurde mit den Vorarbeiten begonnen.

Für das *Kraftwerk Barberine* wurden die Arbeiten in Angriff genommen. Was das *Kraftwerk Rapperswil* anbetrifft, war Ende des Berichtsjahres noch eine zweite Projektvariante mit Stausee zwischen Aarau und Rapperswil in Prüfung begriffen.

Ueber die bisher für die Elektrifizierung der Bundesbahnen, von 1907 bis 1920, gemachten Bauausgaben gibt die folgende Zusammenstellung Aufschluss:

Planaufnahmen, Projektierungsarbeiten	1 428 758 Fr.
Erwerb von Wasserkräften	3 799 604 „
Elektrische Ausrüstung der Strecken	63 424 218 „
Erstellung von Kraftwerken	51 766 317 „
Erweiterungsbauten usw.	2 533 322 „
Total	122 952 219 Fr.

Elektrische Anlagen.

Elektrische Anlagen der Bahnen. Es sind wieder Beschädigungen der Fahrdrathleitungen durch Naturereignisse vorgekommen, so auf der Südrampe der Lötschbergbahn durch Lawinen, was Veranlassung gab, die gefährdeten Stellen durch Galerien zu schützen. Auch durch Blitzschläge sind wieder verschiedene Beschädigungen verursacht worden.

Mit Rücksicht auf die vorgekommenen Fahrdrathbrüche, die auf Abnützung durch die Rollenstromabnehmer zurückzuführen sind, hat das Departement der Verwaltung der Trambahn St. Gallen nahegelegt, die Wiedereinführung der Bügelstromabnehmer ins Auge zu fassen. Im Berichtjahre hat die Orbe-Chavornay-Bahn den Bügelstromabnehmer eingeführt.

Starkstromleitungen längs und quer zu Eisenbahnen. Unter Ausschluss der Starkstromleitungen längs und quer zu reinen Strassenbahnen und solcher Leitungen, die den Bahnverwaltungen selbst gehören, ergibt sich auf Ende 1920 folgender Bestand: 3940 Starkstromüberführungen (gegen 3842 Ende 1919), 773 Starkstromunterführungen (669), 235 Starkstromlängsführungen (229).

Kreuzungen von Fahrleitungen elektrischer Bahnen mit Schwachstromleitungen. Nach den erhaltenen Ausweisen sind 17 neue Ueberführungen von Schwachstromleitungen über bestehende Fahrleitungen erstellt worden. Die im Laufe des Jahres eröffneten Bahnen und Bahnstrecken weisen drei Ueberführungen auf. Durch Linienausbau und Umbauten wurde viele Kreuzungen geändert und andere beseitigt.

Es sind dem Departement keine durch kreuzende Leitungen verursachte Störungen des Bahnbetriebes zur Kenntnis gelangt. Die Leitungen werden, soweit möglich, jährlich einmal besichtigt

¹⁾ Inzwischen ist die Mauerung vollendet worden.

und die wahrgenommenen Mängel den in Frage kommenden Bahnverwaltungen behufs Abhilfe zur Kenntnis gebracht.

Durch Beschluss vom 12. November 1920 hat der Bundesrat die technische Abteilung des Eisenbahndepartements und die Ober-telegraphendirektion ermächtigt, im gegenseitigen Einvernehmen Ausnahmen von dem Bundesratsbeschluss betreffend Kreuzungen von elektrischen Leitungen mit Hochspannungsfahrleitungen vom 17. Oktober 1919 zu bewilligen, wenn es sich um Bahnen mit einer Fahrleitungsspannung von höchstens 3500 Volt handelt und wenn die Durchführung jenes Beschlusses mit unverhältnismässig hohen Kosten verbunden wäre.

Die Kontrollstellen für elektrische Anlagen (Ober-telegraphendirektion, Eisenbahndepartement und Starkstrominspektorat) haben die Revision der Vorschriften betreffend elektrische Anlagen vom 14. Februar 1908 im Laufe des Jahres an die Hand genommen.

Rollmaterial.

Trotz der in den hohen Anschaffungskosten begründeten allgemeinen Zurückhaltung in bezug auf Ergänzungen und Neuanschaffungen sahen sich doch einige Bahnen zur Vermehrung ihres Rollmaterials gezwungen. Es betrifft in der Hauptsache elektrisch betriebene Bahnen. Ausser elektrischen Lokomotiven und Motorwagen verschiedener Typen sind Personen- und Güteranhängerwagen, sowie Dampfheizwagen (elektrisch geheizte und solche mit Kohlenfeuerung) beschafft worden. Nähere Angaben hierüber sind in der Neuausgabe der Rollmaterial-Statistik zu finden. Ein Mangel an normalspurigen Güterwagen ist heute nicht mehr vorhanden, im Gegenteil machte sich im Berichtjahre nach und nach schon wieder ein Ueberfluss an solchen schweizerischen Wagen geltend. Ein Umbau von alten Personenwagen in Güterwagen oder gar eine Wiederherstellung bereits ausrangierter Güterwagen fand daher nicht mehr statt, und es kann nun auch die Zahl der jährlichen Neuanschaffungen wieder etwas vermindert werden. — Infolge der fortschreitenden Elektrifikation werden immer noch Dampflokomotiven disponibel; eine Anzahl konnte ins Ausland verkauft werden.

Der Bestand an *Spezialfahrzeugen zum Transport von Normalspurwagen auf Schmalspurbahnen* ist wieder um zwei Rollwagen vermehrt worden.

Eiserne Feuerbüchsteile wurden keine mehr eingebaut. Dieses Material scheint sich nach den bisherigen Erfahrungen für unsere Verhältnisse nicht zu bewähren; eine nähere Untersuchung hierüber ist im Gange.

Alle *Unfälle zufolge von Fehlern an Rollmaterial* und alle wichtigeren Defekte wurden, wie gewohnt, genau untersucht und die betreffenden Bahnen veranlasst, die zur Vermeidung von Wiederholungen nötigen Massnahmen zu ergreifen. An bei den Privatbahnen vorgekommenen Lokomotiv- und Motorwagenschäden sind dem Departement 253 Fälle zur Kenntnis gekommen.

Die Zahl der von Privatbahnen eingelangten Berichte über Kupplungs-, Radreifen- und Achsbrüche blieb ungefähr auf der Höhe des Vorjahres.

Bezüglich *Verbesserungen am Rollmaterial* ist zu erwähnen, dass die Ausrüstung der Dampflokomotiven mit Rauchverminderungseinrichtungen und besonders mit Dampfüberhitzung weitere Fortschritte macht, ebenso die Einführung der elektrischen Beleuchtung in den Personenwagen der normalspurigen Bahnen. — Die Frage der *elektrischen Zugheizung* bei den Normalspurbahnen befindet sich noch im Studium. Es stellen sich dieser Neuerung verschiedene Hindernisse entgegen, die vorerst behoben werden müssen; inzwischen werden die bisherigen Dampf- und Ofenheizungen benützt, teilweise unter Verwendung elektrisch geheizter Dampfkessel.

Die Steigerung der Löhne und die Verkürzung der Arbeitszeit veranlassten verschiedene Bahnverwaltungen, um die Bewilligung zur Einführung der *einmännigen Bedienung der elektrischen Lokomotiven* einzukommen. Diese Gesuche gaben dem Eisenbahndepartement in jedem Fall Anlass zu genauen Untersuchungen über den Möglichkeit und Zulässigkeit einer solchen Massnahme. Dem Gesuch der B. L. S. konnte für die Nebenlinien und die kleinen Lokomotiven, die hierzu besonders eingerichtet wurden, unter gewissen Bedingungen und versuchsweise entsprochen werden. Auch den Berner Oberland-Bahnen und der Rhätischen Bahn wurde die einmännige Lokomotivbedienung versuchsweise gestattet. Für einige weitere Bahnen ist diese Frage in Prüfung.

Die Ausrüstung der Trambahn-Motorwagen mit *selbsttätigen Schutzvorrichtungen* neuer Bauart (mit Taster und Fanggitter) macht weitere Fortschritte. Auf Ende des Berichtjahres waren 371 oder 36,7% aller Trambahn-Motorwagen mit solchen Schutzvorrichtungen ausgerüstet (28,3% im Vorjahr). Diese Einrichtungen haben sich offenkundig schon bei verschiedenen Unfällen bewährt.

Bei den elektrischen Schmalspurbahnen mit Adhäsionsbetrieb sind zwei weitere Motorwagen mit der *elektromagnetischen Schienenbremse* ausgerüstet worden.

Die *selbsttätig wirkende Wagenkuppelung* fand im Berichtjahre wieder bei zwei weiteren Strassenbahnen Eingang.

Holzfeuerung auf den Lokomotiven fand hauptsächlich nur noch in den Depots beim Stationieren und zum Anheizen statt, wenig mehr bei den Zügen.

Bauausgaben.

Die im Laufe des Berichtjahres durchgeführte Prüfung der Baurechnungen für das Vorjahr 1919 ergab einen Zuwachs an Bauwert von 104,0 Mill. Fr. gegenüber 62,5 Mill. Fr. im Jahre 1918, 23,5 Mill. Fr. im Jahre 1917, 34,5 Mill. Fr. im Jahre 1916 und 78,0 Mill. Fr. im Jahre 1915. Dabei entfallen 89,1 Mill. Fr. auf die Bundesbahnen (davon der Hauptteil für die Elektrifizierung), 3,3 Mill. Fr. auf die übrigen Normalspurbahnen, 5,6 Mill. Fr. auf Schmalspurbahnen, 6,1 Mill. Fr. auf Strassenbahnen und 0,2 Mill. Fr. auf Zahnradbahnen, während die Drahtseilbahnen mit einer Abnahme des Baukontos von 0,3 Mill. Fr. in der Aufzählung figurieren.

Als gesamte bis Ende 1919 für das schweizerische Eisenbahnnetz gemachte Ausgaben werden angegeben: für die Bundesbahnen 1676 Mill. Fr., für die übrigen Normalspurbahnen 328,6 Mill. Fr., für Schmalspurbahnen 331,7 Mill. Fr., für Zahnradbahnen 51,8 Mill. Fr., für Trambahnen 97,6 Mill. Fr., für Drahtseilbahnen 29,0 Mill. Fr., zusammen rund 2515 Mill. Fr., gegenüber 2411 Mill. Fr. zu Ende 1918.

† Erwin v. Waldkirch.

In Basel starb am 10. Dezember 1921 Erwin v. Waldkirch, von Schaffhausen, Ober-Maschineningenieur des Kreises II der S. B. B., Mitglied der G. E. P. und des S. I. A.

Geboren am 16. April 1868 in Schaffhausen als zweiter Sohn des alt Regierungsrats und Obergerichters Dr. Arnold v. Waldkirch-Ringk, verlebte er seine Jugend in seiner Vaterstadt. Nach Absolvierung der städtischen Schulen und des kantonalen Gymnasiums ging er zunächst zur sprachlichen Ausbildung nach Genf, und machte dann eine Schlosserpraxis in Töss durch. Von 1889 bis 1893 studierte er an den Technischen Hochschulen von Zürich und Karlsruhe Maschinenbaukunde.

Schon früh zog es ihn zur Eisenbahn, und so finden wir ihn erstmals auf der Lokomotive in mehrmonatlichem, praktischem Fahrdienst bei der Badischen Staatsbahn. Im Jahre 1894 trat er mit seinem Freunde Bridel in das Konstruktionsbureau der Schweiz. Lokomotivfabrik Winterthur ein. In diese Zeit fällt auch seine Begleitung von zwei kalten Lokomotiven von Winterthur nach Saloniki, eine Episode, die er gern und drastisch erzählte. 1896 und 1897 arbeitete er im Technischen Bureau von Heenan & Froude in Manchester und Birmingham, wo das englische Eisenbahnwesen einen mächtigen Eindruck auf ihn machte.

Zum Kontrollingenieur für Rollmaterial beim Schweiz. Eisenbahndepartement in Bern gewählt, kehrte Waldkirch 1897 in die Schweiz zurück. Am 1. Juli 1900 trat er dann zum eigentlichen Eisenbahndienst über, in der Eigenschaft als Adjunkt und Bureauchef von Maschinenmeister E. Frey bei der Gotthardbahn in Luzern.

Schon nach zwei Jahren folgte er seinem frühern Chef nach Basel, wohin er 1902 als Adjunkt von Obermaschineningenieur S. S. S. versetzt wurde und wo er seinen endgültigen Wirkungskreis fand. Nach dem Tode seines von ihm hochverehrten Chefs wurde er im Jahre 1911 zum Ober-Maschineningenieur des Kreises II berufen, welche Stelle er bis zu seinem Ende bekleidet hat.



ERWIN v. WALDKIRCH

Ober-Maschineningenieur des Kreises II der S. B. B.

16. April 1868

10. Dez. 1921 *)

hausen“ führte. In seinen Mussestunden beschäftigte Waldkirch sich mit Vorliebe mit Architektur, namentlich mit altem Städtebau, ebenso mit der ihm vom Vaterhause her lieb gewordenen klassischen Musik; er war eifriger Cello-Spieler, in frühern Jahren auch Pistonbläser.

Waldkirch war ein treuer und hilfsbereiter Freund, ein lieber Kamerad, dem alle Pose und alles Protzementum in der Seele zuwider war, ein allezeit fröhlicher und gemütvoller Gesellschafter. — Bei der Beerdigung seines ihm sehr nahe stehenden Veters, Oberstl. Eugen Ziegler, hat er vor vier Wochen seine Vaterstadt zum letztenmal gesehen, und von ihr in banger Ahnung Abschied genommen, für immer. Nach nur dreiwöchentlichem Krankenlager, wobei ein rascher Kräftezerfall und eine Lungenentzündung hinzukamen, ist er am Morgen des 10. Dezember sanft entschlafen, allzufrüh für seine Familie, seine Frau, seine drei Söhne und sein Töchterchen, allzufrüh aber auch für seine vielen Freunde, denen er vorbildlich treu gewesen ist!

Eine grosse Trauergemeinde erwies ihm am 12. Dezember auf dem Kannenfeldfriedhof in Basel die letzte Ehre. In tiefempfundener, von Herzen kommender Rede schilderte sein Jugendfreund, Pfarrer Schachenmann, das Lebensbild des Entschlafenen. Im Namen der Bundesbahn-Verwaltung sprach der Präsident der Kreisdirektion Basel, und im Namen der Freunde rief ihm Direktor Bridel warme Dankes- und Abschiedsworte nach. Unter den Klängen eines ergreifenden Liedes des Eisenbahner-Männerchors wurde der Sarg der Erde übergeben. Sie sei ihm leicht!

H.

*

Wir können nicht umhin, Erwin v. Waldkirch an dieser Stelle auch namens der „Schweiz. Bauzeitung“ zu danken für alles, was er uns gewesen ist. Von wahrer Liebe und Begeisterung für seinen Beruf erfüllt, war er stets bereit, uns ratend und helfend zur Seite zu stehen, so oft wir uns in den verschiedensten Fragen des Maschinendienstes und Eisenbahnbetriebes vertrauensvoll an ihn

*) Reproduktion von Phot. C. Koch, Schaffhausen.