

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 76 (1958)  
**Heft:** 29

**Nachruf:** Kaech, Ernst

### **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:** 02.02.2025

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

bau vollendete Schleppboot ist 36 m lang, 7 m breit und wiegt 80 t. Wenn einmal die drei Dieselmotoren zu je 400 PS und die anderen Einrichtungen eingebaut sind, wird das Boot ein Totalgewicht von 165 t aufweisen. Hierauf übernahm Dir. F. Ritter im Namen der BRAG den «Vogel Gryff», und als bald empfing das Schiff die Taufe durch die charmante Patin Frau B. Buol-Brändli. Mit Spannung wurde der Stapellauf erwartet. Es war nämlich aus Platzgründen nicht möglich, diesen in der üblichen Weise durchzuführen. Das Schiff wurde im Querablauf in das Wasser geworfen. Zwei Hammerschläge durchschnitten das Verankerungsseil. Sofort setzte sich das Schiff auf den Ablaufbahnen in Fahrt, fuhr ins Wasser und stellte sich nach einer gefährlich aussehenden Kippbewegung schaukelnd wieder auf. Der Stapellauf war geglückt und bewies damit die volle Übereinstimmung der durchgeführten Modellversuche mit der Wirklichkeit. Vor dem Imbiss, welcher auf der Rückfahrt offeriert wurde, dankte Direktor K. Girard der Patin für den trefflichen Taufakt, und pünktlich erreichte die Taufgesellschaft wieder die Schiffslände.

**Neubauten in der Altstadt.** Leider wurde versäumt, bei dem als vorbildlich gezeigten Ladeneinbau am Haus zum Waldries an der Spiegelgasse in Zürich (Tafel 35 unten) im Aufsatz von Peter Meyer (Heft 26, S. 388) den Architekten zu nennen. Es ist Arch. F. G. Brun, Zürich.

## Nekrologe

† **Ernst Kaech**, Dipl. Bauingenieur, unser S. I. A.- und G. E. P.-Kollege, Chef der Sektion für Tiefbau bei der Bauabteilung der Generaldirektion der Schweiz. Bundesbahnen, ist am 3. Juni in Bern, kurz vor Vollendung seines sechzigsten Altersjahrs, nach kurzer, schwerer Krankheit zur ewigen Ruhe abberufen worden.

Ernst Kaech, einer Luzerner Familie, die in Ettiswil heimatberechtigt ist, entstammend, war am 25. Juni 1898 in Genf geboren worden. Sein Vater, der auf dem Elektroinstallationsfach tätig war, liess sich in der Folge in Wallisellen nieder, wo der Sohn die erste Schulbildung erhielt und von wo aus er später die Oberrealschule in Zürich besuchte. Nach bestandener Reifeprüfung studierte er die Bauingenieurwissenschaften an der ETH in Zürich, deren Diplom er im Jahre 1922 erhielt.

Den jungen Bauingenieur finden wir in den Jahren 1923 bis 1925 in Italien, dessen Schönheit, Kultur und Sprache er zeitlebens hoch verehrte. Er war in der Bauunternehmung G. Job in Genua tätig, für die er grössere Eisenbeton-Hoch- und -Tiefbauten ausführte. Im Jahre 1926 kehrte er nach Zürich zurück und arbeitete vorerst als Bauführer bei der Steinmühle AG. und nachher während vier Jahren in der Bauunternehmung Losinger & Cie., wo er sich mit der Projektierung und Ausführung verschiedener Brücken- und Tiefbauten zu befassen hatte.

Am 1. Juli 1930 trat Ernst Kaech in den Dienst der Kreisdirektion II der SBB in Luzern. Als Ingenieur der Sektion Tiefbau hatte er Gelegenheit, sich mit dem Bahnbau und -betrieb vertraut zu machen. Seine grossen praktischen Erfahrungen und Kenntnisse rechtfertigten es, dass ihm bald grössere Projektbearbeitungen und Bauleitungen übertragen wurden. Unter den vielen von ihm bearbeiteten Bauvorhaben seien als bedeutendste erwähnt der Bau des zweiten Gleises von Emmenbrücke bis Sentimatt bei Luzern, die Erweiterung des Bahnhofes Olten-Hammer und die grosse Kantonsstrassenunterführung in Aarburg. In den Jahren 1941 und 1942 finden wir Ernst Kaech als Leiter des Bahningenieurbezirkes in Goldau, wo er die wichtigen Zufahrtlinien von Luzern, betreuen hatte und damit auch Gelegenheit fand, sich mit all betreuen hatte, und damit auch Gelegenheit fand, sich mit all den vielen Fragen des Bahnunterhaltes, der Betriebssicherheit und der Führung eines grösseren Personalbestandes auseinanderzusetzen.

Als dann gegen Ende des Jahres 1942 die Stelle eines I. Sektionschefs für den Bahnhofumbau von Bern bei der Bauabteilung der Generaldirektion zu besetzen war, fiel die Wahl auf Ing. Kaech. Hier in Bern hat er in der Arbeit an dem grossen Werk der Neugestaltung des Personenbahnhofes seine eigentliche berufliche Lebensaufgabe gefunden. In mühevoller intensiver Arbeit trug er mit seinen Mitarbeitern in immer

neuen Anstrengungen einen sehr grossen Teil an der Entwicklung dieses Projektes zur Baureife bei und setzte sich je und je mit ganzer Kraft für die Verwirklichung der Pläne ein. Ein tragisches Schicksal hat ihm, nachdem nun all die unzähligen Schwierigkeiten der Projektierung und Vorbereitung überwunden waren, die Leitung der Verwirklichung seiner Pläne versagt; doch hat er immerhin den Beginn der Bauarbeiten noch erleben dürfen, was ihn mit tiefer Freude erfüllte.

Ernst Kaech hatte aber neben der Leitung der Arbeiten für den Bahnhof Bern weitere Aufgaben zu bewältigen. Als im Jahre 1947 ein Baubeginn in Bern auf längere Zeit hinaus nicht denkbar schien, hat ihm die Generaldirektion auch die Leitung der Sektion Tiefbau übertragen. In dieser Eigenschaft hatte er sich mit vielen Bauaufgaben der Bundesbahnen in der ganzen Schweiz gutachtlich zu befassen und sich mit den allgemeinen Fragen des Tiefbaues und der Aufstellung von Baunormen und Vorschriften auseinanderzusetzen. Auch auf internationaler Ebene hat er als Zentralsekretär eines von den Leitern der Baudienste verschiedener europäischer Staatsbahnen ins Leben gerufenen Studienringes für Fragen des Tunnelunterhaltes wertvolle Arbeit geleistet, wobei ihm seine vorzüglichen Sprachkenntnisse sehr zustatten kamen.

Das Bild der Tätigkeit des Heimgegangenen wäre unvollständig, wenn nur seine Laufbahn als Ingenieur erwähnt würde. Ernst Kaech war neben seinem Beruf mit Leib und Seele Offizier. Er hatte seine militärische Karriere bei den Genietruppen begonnen, wo er auf Ende des Jahres 1921 zum Sappeurleutnant ernannt worden war. Zehn Jahre später zum Hauptmann befördert, war er vorerst Adjutant des Min. Bat. und nachher Kdt. der Min. Kp. II. Nach seiner Beförderung zum Major kommandierte er ab 1. Januar 1939 das Geb. Sap. Bat. 9. Seine Ernennung zum Bahningenieur brachte es mit sich, dass er die Geniewaffe verlassen musste und beim Militärischen Bahndienst eingeteilt wurde. Auf Ende 1943 erfolgte die Beförderung zum Oberstleutnant. Als Dienstchef für den Eisenbahnhilfsdienst hatte er während und nach dem letzten Weltkrieg und bis zum heutigen Tag grossen Anteil am Aufbau und an der Ausbildung der rund 4000 Mann umfassenden Eisenbahntroop. Insbesondere widmete er sich als Kommandant der Kaderkurse persönlich und mit grossem Geschick der Ausbildung und Erziehung der Hilfsdienstkader mit Offiziers- und Unteroffiziersfunktionen. Aber auch als Luftschutzleiter bei der Generaldirektion hat er eine grosse Arbeitslast getragen. Die brennenden Fragen des Zivil- und Luftschutzes haben ihn buchstäblich bis in die letzten Stunden seines Lebens noch auf dem Krankenlager nicht losgelassen.

Ernst Kaech war ein ausserordentlich pflichtbewusster Mann mit einer grossen Arbeitskraft. Er hat in allen Stellungen, die er bekleidete, sein Bestes gegeben und den Schweiz. Bundesbahnen hervorragende Dienste geleistet. Allzufrüh ist er seiner Familie und seinem Wirkungskreis entrissen worden, doch sein Name und sein Anteil an dem nun im Entstehen begriffenen neuen Bahnhof Bern werden nicht vergessen werden.

Max Portmann

† **Otto Frei**, Masch.-Ing. G. E. P., wurde am 25. April 1887 als drittes von fünf Kindern des Webermeisters Abraham Frei und seiner Gattin Rosa in Degersheim im Toggenburg geboren und wuchs mit vier weiteren Kindern aus erster Ehe seines Vaters auf. Schon im fünften Lebensjahr verlor Otto seinen Vater durch den Tod. Die Mutter siedelte darauf mit den Kindern nach St. Gallen über, wo sie durch Heimarbeit in der aufstrebenden Stickereiindustrie unter tatkräftiger Mithilfe der Kinder ihr Brot verdiente. Nach achtjähriger Schulzeit trat der damals 15jährige Otto bei der Firma Grossenbacher in Sankt Gallen als Elektriker in die Lehre, nach deren Abschluss er



ERNST KAECH

Dipl. Bau-Ing.

1898

1958