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

Nachruf: Waldkirch, Erwin von

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: 13.12.2025

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

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 Wagenkupplung* fand im Berichtjahre wieder bei zwei weitern 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
Ober-Maschineningenieur des Kreises II der S. B. B.
16. April 1868 10. Dez. 1921 *)

† 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 Oberrichters 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 Obermaschinening. Sänger 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 war ein begeisterter Dampflokomotivmann, der selbst seine Ferien nur da verbrachte, wo er die Lokomotivpfeife gelegentlich hören konnte. Dank seinem geraden, liebenswürdigen Charakter genoss er bei Vorgesetzten und Kollegen die grösste Sympathie, bei dem ihm unterstellten Personal rückhaltloses Zutrauen. Er war ein pflichtgetreuer, unermüdlicher Arbeiter, der stets für sein Personal sorgte und dem keine Verrichtung zu gering erschien. — Beim Militär diente der Verstorbene zuerst als Dragoner-Offizier bei der Schaffhauser Schwadron 16; später trat er, zufolge seiner Berufstellung, in die Eisenbahnabteilung des Generalstabes über und war während des Weltkrieges als Major Eisenbahnoffizier beim Stabe des II. Armeekorps.

In Basel hatte Waldkirch nicht nur seine volle Berufsbefriedigung gefunden. Er hatte sich an der Schützenmatte ein gemütliches Heim mit vielen Anklängen an alte Schaffhauser Bauten geschaffen; obwohl er seit seiner Gymnasialzeit seine Vaterstadt verlassen hatte, ist er dennoch zeitlebens ein urchiger und eingefleischter Schaffhauser geblieben. Immer schwebte ihm vor, seinen Lebensabend dereinst in der engern Heimat verbringen zu können. Als äusseres Zeichen mag darauf hingewiesen werden, dass er im Adressverzeichnis der G. E. P. als „konstante" Adresse stets „Schaffhausen" führte. In seinen Mussestunden beschäftigte Waldkirch sich mit Vorliebe mit Architektur, namentlich mit altem Städtebau, ebenso mit der ihm vom Vaterhause her liebgewordenen 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 Protzentum in der Seele zuwider war, ein allezeit fröhlicher und gemütvoller Gesellschafter. — Bei der Beerdigung seines ihm sehr nahe stehenden Vetters, 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.

wandten. Er ist uns in den vielen Jahren nicht nur ein zuverlässiger, gewissenhafter Berater und geschätzter Kollege, sondern darüber hinaus ein lieber Kamerad geworden, mit dem uns, in Ernst und Freude, herzliche Freundschaft verband, und von dem wir wehmütigen Herzens Abschied nehmen. *Die Redaktion.*

Technische Grundlagen zur Beurteilung schweizerischer Schiffahrtsfragen.

In Nr. 22 unseres Blattes vom 26. November (Seite 265) hatten wir Gelpkes unsachliche Kritik unserer Darlegungen der verschiedenen Schiffbarmachungs-Projekte der Oberrheinstrecke Basel-Strassburg beantwortet und dabei dem Schlagwort vom „Freien Rhein" das Begehren gegenüber gestellt nach:

*„Freier **Schiffahrt**, erfolge sie nun im Rheinbett selbst oder auf einem Seitenkanal, aber **freier als jetzt** von Störungen durch die Wasserstände, **billiger und sicherer als jetzt**, frei von Vernachlässigung des Fahrwassers, von Sperrung durch die Schiffbrücken u. s. w., **frei vor allem von Gebühren**, wie übrigens im Friedensvertrag stipuliert, unter klarer internationaler Ordnung aller einschlägigen Fragen"*, wie wir auf Seite 266 sagten.

Darauf sind wir von der „National-Zeitung" in Basel am 8. d. M. (in Nr. 576) in folgender Weise apostrophiert worden:

„Die „Schweizerische Bau-Zeitung" hatte schon vergangenen Sommer sich in das Lager der Kanalfreunde geschlagen. Erwiderungen, die ihr auf falsche Behauptungen von berufener schweizerischer Seite zugingen, hat sie nicht veröffentlicht, dagegen unmittelbar vor der neuen Strassburger Konferenz nochmals gegen die Rheinregulierung polemisiert, wobei sie an den feststehenden Tatsachen über die gewichtigen Nachteile des Kanalbetriebes hinwegging. Nachdem sich einhellig auf die Verwirklichung der Rheinregulierung die Arbeit der Bundesbehörden und unserer wirtschaftlichen Organisationen konzentriert, bedarf diese Haltung der „Schweizerischen Bau-Zeitung", die gleichzeitig Organ des Verbandes ehemaliger Polytechniker ist, keiner weiteren Charakterisierung, kennt doch unsere heimatliche Sprache für solches Gebahren auch gar keinen Ausdruck! Es genügt, zu konstatieren, dass das Vorgehen der Zürcher Zeitschrift nach unsern Beobachtungen auch im Auslande einen schlechten Eindruck gemacht hat."

Indem wir dieses hiermit „tiefer hängen" verweisen wir auf den präzisen Inhalt aller unserer einschlägigen Aeusserungen, aus denen jeder Unbefangene erkennen wird, dass obige Darstellung der Wahrheit direkt widerspricht und damit sich selbst richtet. Der darin enthaltenen Beschimpfung unseres guten Rufes stellen wir folgende Tatsachen gegenüber.

Am 29. September d. J. hatte der Unterzeichnete mit den Herren Dr. F. Calonder und Dr. C. Mutzner eine Aussprache über die Stellung der „S. B. Z." zur Rheinfrage, wobei ich erklärte, dass die Rechenkünste des Herrn Gelpke in den „Rh. Q." Nr. 8/9 zu einer unmissverständlichen Replik herausforderten, die in der „S. B. Z." so bald wie möglich erscheinen solle. Es wurde mir darauf erklärt, dass Gelpkes Aeusserungen in „Rh. Q." natürlich inoffiziell und seine Privatsache seien. Als solche haben wir sie auch aufgefasst und in der „S. B. Z." vom Ingenieurstandpunkt aus erledigt. Wenn unsere Replik, sehr gegen unsern Wunsch, erst kurz vor der jüngsten Tagung der Zentralkommission erscheinen konnte, so ist das ein im Effekt belangloser Zufall, der seinen Hauptgrund in unsern gewissenhaften und zeitraubenden Informationen hat[1]). Auf alle Fälle nehmen wir für uns das gleiche Recht der freien Meinungsäusserung in Anspruch, wie Gelpke; insbesondere kann uns in technischen Dingen kein obrigkeitlicher Befehl davon abhalten, einer Ueberzeugung Ausdruck zu geben, sobald wir uns vergewissert haben, dass wir tatsächlich die Ansicht massgebender schweizerischer Fachkreise vertreten, deren Organ zu sein wir die Ehre haben. Dies trifft auf die vorliegenden Rheinfragen durchaus zu, wie schon die gemeinsame Eingabe des S. I. A. und der G. E. P. an den Bundesrat (vom 1. März d. J.) beweist, die bezeichnenderweise gerade von der *Basler* Sektion des S. I. A. angeregt worden ist[1]). Wir müssen wiederholen, dass man in weiten schweizerischen Fachkreisen den ausschliesslichen Einfluss Gelpkes auf die amtliche Stellungnahme wegen seiner starren Einseitigkeit sehr bedauert.

Unser guter Glaube der Wahrnehmung der *schweizerischen* Interessen in der Behandlung der Rheinfrage ist übrigens anlässlich jener Aussprache vom 29. September — unbeschadet der auseinander gehenden Ansichten über den geeigneten Weg zur Erreichung des gemeinsamen Zieles — ausdrücklich anerkannt worden. Es war der „*National*-Zeitung" vorbehalten, diese unsere ehrliche Ueberzeugung in den Augen der Oeffentlichkeit in gröbster Weise herabzusetzen und uns als schlechte Schweizer zu verdächtigen. Und was den Eindruck anbetrifft, den wir auf das Ausland machen, so wissen wir, dass unser einleitend hervorgehobener Standpunkt von sehr hervorragenden, auch von durchaus neutralen ausländischen Sachverständigen geteilt wird. Eine, wie wir glauben, nicht allzuferne Zukunft wird lehren, wer auf dem richtigen Wege war.

Carl Jegher.

[1]) Es ist nicht unsere Art, so oberflächliche Behauptungen aufzustellen, wie dies Gelpke tut; um nur ein drastisches Beispiel zu nennen, erinnern wir an seine parlamentarische Kritik der Gotthard-Elektrifizierung (vgl. S. B. Z., S. 56 letzten Bandes, vom 29. Januar 1921, stenographisches Bulletin der Nationalratsitzung vom 18. Januar 1921 und die Antwort des Bundesrats im „Bundesblatt" vom 15. Juni 1921, S. 541).

Miscellanea.

Energieverteilung und Energiebedarf des „Chicago, Milwaukee & St. Paul Ry". Im Anschluss an unsern Artikel auf Seite 228 dieses Bandes (5. November 1921) sollen hier noch einige Angaben über das auf dieser Bahn sukzessive zur Einführung gelangte „Dispatching-System" folgen, durch das die Beschränkung des vom elektrischen Betriebe beanspruchten Maximaleffektes erreicht wird. Die bezügliche Einrichtung ist kürzlich durch *R. Martin* auf Seite 125 des „Bulletin de la Société Française des Electriciens", 1921, eingehend beschrieben worden, wie sie seit 1918 auf der „Rocky Mountain Division" und seit 1920 auch auf der „Missoula Division" in Anwendung steht. In der Hauptsache wird die gewünschte Wirkung dadurch erreicht, dass der „load dispatcher" den Güterzugsverkehr auf telephonischem Wege jederzeit beliebig verändern kann, sodass also ein fester Fahrplan nur noch für den, blos 16 Prozent des Gesamtverkehrs darstellenden, Personenverkehr übrig bleibt. Im weitern erkennt der „Dispatcher" aus einem, mittels zweier Prüfdrähte alle Unterwerke hintereinander durchlaufenden Prüfstrom jederzeit den Gesamt-Belastungszustand der Anlage und kann er weiterhin auf automatischem Wege durch diesen Prüfstrom indirekt die von allen Unterwerken erzeugte Fahrspannung beeinflussen lassen und so die Geschwindigkeit aller fahrenden Züge herabsetzen, wenn eine unzulässige Höhe der Gesamt-Effektaufnahme entsteht. Mittels dieser Einrichtungen ist auf der „Rocky Mountain Division" im Jahre 1919, bei einer Jahresarbeit von 69,1 Millionen kWh im Drehstromnetz, bezw. bei rund 7900 kW Durchschnittsleistung, eine Beschränkung der Maximalleistung auf 18000 kW, also ein extremes Schwankungsverhältnis von nur 18000 : 7900 = 2,24 erzielt worden. Es liegt auf der Hand, dass die vom „Dispatcher" verfügte, oft sehr brutale Verkehrs-Beeinflussung auf europäischen Hauptbahnen kaum anwendbar sein dürfte.

Bei dem Anlass möchten wir noch berichtigen, dass die 333 km lange, zuletzt elektrifizierte „Coast Division" der „Chicago, Milwaukee & St. Paul Ry." nicht unmittelbar von der vorher elektrifizierten „Missoula Division" aus westwärts nach Seattle führt, also auch nicht in Avery, sondern erst in Othello ihren östlichen Endpunkt hat, derart, dass das Zwischenstück von Avery bis Othello, von rund 330 km Länge, vorläufig noch mittels Dampflokomotiven betrieben werden muss. Es sei noch erwähnt, dass die, bisher erst zum kleinern Teil elektrifizierte Gesamtstrecke von Chicago bis Seattle 3524 km misst. *W. K.*

Fünfzigjähriges Jubiläum der landwirtschaftlichen Abteilung an der Eidg. Technischen Hochschule. Am 17. Dezember beging die landwirtschaftliche Abteilung an der E. T. H., wie wir bereits ankündigten, die Feier ihres fünfzigjährigen Bestehens. Den Zeitverhältnissen entsprechend fand die Veranstaltung in einfachem Rahmen statt. Nachdem am Vormittag unter kundiger Führung die Räume des neuen Instituts für Land- und Forstwirtschaft besichtigt worden waren, eröffnete der Vorstand der landwirtschaft-

[1]) Betr. zweckmässiger Bestellung eidg. Fachkommissionen, abgedruckt in der „S. B. Z." vom 26. März 1921.