

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 125/126 (1945)  
**Heft:** 4

**Nachruf:** Schrafl, Anton

### **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:** 28.01.2026

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

## † Anton Schrafl

(Hierzu Tafel 5)

Am 3. Januar d. J. hat sich das Leben eines Mannes vollendet, der sich wie Wenige ganz dem Dienst an seinem Lande gewidmet und sich darin buchstäblich aufgegeben hat. Noch mit letzter Kraft hat er sich an sein Lebenswerk geklammert und kaum nach einem Jahr des wohlverdienten Ruhestandes ist sein Lebenslicht erloschen. Unser Leben währet 70 Jahre, und wenn es köstlich gewesen ist, so ist es Mühe und Arbeit gewesen; wahrlich, auf ihn passt dieses Psalmwort!

Anton Schrafl kam zur Welt am 19. Januar 1873 in Bellinzona. Sein Vater, Ing. Anton Schrafl, stammte aus Bozen; vom Bau der bad. Schwarzwaldbahn hatte ihn Oberg. Gerwig 1872 an die Vorarbeiten für die Gotthardbahn berufen, wo er mit Amtssitz in Bellinzona hauptsächlich mit der Vereinfachung des Projektes Hellweg beschäftigt war, später mit dem Bau des zweiten Gleises Flüelen-Giubiasco. Von Bellinzona, wo Vater Schrafl das Ehrenbürgerrecht erhalten, wurde sein Amtssitz 1888 nach Luzern verlegt; dort hat der Sohn, unser Anton Schrafl, das Gymnasium absolviert. Nach erlangter Matura bezog er 1892 das Eidg. Polytechnikum, wo wir im 1. Kurs unsere Bekanntschaft machten, die sich zu dauernder Freundschaft vertieft hat; 1896 erwarb er, trotz Fiedler, Geiser und Herzog flotter Tiguriner und gewandter Fechter, das Diplom als Bauingenieur. Ueber den beruflichen Lebenslauf und sein Lebenswerk geben wir nachfolgend das Wort Herrn Dr. W. Meile, Präsident der Generaldirektion der SBB, der ihn anlässlich der Bestattungsfeier wie folgt geschildert hat:

«In dieser stillen Stunde des Abschieds leuchtet in uns hell auf das Bild einer starken Persönlichkeit, eines grossen Eidgenossen, eines hervorragenden Eisenbahnfachmannes, der durch seine Leistungen in die Verkehrsgeschichte des Landes eingehen wird. Lebenskraft und Temperament von Dr. Schrafl sind erloschen. Lebendig aber und elementar regen sich in uns allen die Kräfte, aus denen reiche Gefühle der Anerkennung und Dankbarkeit strömen. Lasst mich in Ihrem Namen, im Namen der Generaldirektion der Bundesbahnen und weiterer Kreise, und ich darf wohl annehmen im Namen des ganzen Landes dem Verstorbenen danken.

Das Lebenswerk von alt Generaldirektionspräsident Schrafl war in der Hauptsache dem grössten Unternehmen unserer Heimat, den Schweizerischen Bundesbahnen geweiht. Dieses Lebenswerk sowie die Persönlichkeit des Verstorbenen weisen in ihrer Charakteristik so eigenartige und so starke Züge auf, dass sie den Rahmen des Alltäglichen sprengen. Halten Sie mit mir kurz Rückschau.

Das Berufsbild des Verstorbenen zeigt, in einfachster Systematik dargestellt, folgende Entwicklung:

- 1896 Diplom als Bauingenieur des Eidg. Polytechnikums
- 1896/98 Ingenieur bei der kant. Baudirektion in Zürich
- 1898/02 Bauführer der Linie Reichenau-Ilanz der RhB
- 1902 Adjunkt des Obergeringieurs der Gotthardbahn in Luzern. Nach Verstaatlichung der Gotthardbahn (1. Mai 1909) Stellvertreter des Obergeringieurs Kreis V der SBB
- 1911 Mitglied der Kreisdirektion V in Luzern, als Vorsteher des Baudepartements
- 1917 Vizepräsident der Kreisdirektion V
- 1921 Uebernahme der alleinigen Leitung des Kreises V
- 1922 Generaldirektor der SBB, Bau- und Betriebsdepartement
- 1926 Präsident der Generaldirektion der SBB
- 1926 Promotion zum Dr. sc. techn. h. c. der ETH
- 1938 Rücktritt aus der Generaldirektion. Direktor des Internat. Amtes für Eisenbahnbeförderung.
- 1943 Eintritt in den Ruhestand.

Anlässlich des Rücktrittes aus der obersten Leitung der Bundesbahnen zu Beginn des Jahres 1938 machte der damalige Präsident des Verwaltungsrates, Nationalrat Dr. Heinrich Walther, folgende autoritative Feststellungen: «Die Leitung der Generaldirektion der SBB bildet den Kern von Schrafls Lebensarbeit. Es sind ganz besonders zwei grosse Werke: die Elektrifizierung und die Reorganisation und Rationalisierung der Verwaltung des Betriebes, die für alle Zeiten mit seinem Namen verbunden sein werden.»

Das Werk, das wir heute am meisten bewundern, war die Elektrifikation der SBB. Sie war bereits beschlossen, als Schrafl noch Kreisdirektor in Luzern war. Nach der Meinung Sands vom Jahre 1918 sollte das Elektrifikationsprogramm in einem Zeitraum von 30 Jahren durchgeführt werden. Nachdem Schrafl in die Generaldirektion eingetreten war, trat aber eine neue Situation ein. Mit aller Kraft setzte er sich für die beschleunigte Elektrifikation ein; sein Plan bestand darin, bereits bis zum Jahre 1928 wenigstens die Hauptlinien zu elektrifizieren. In sei-

nen kühnen und vorausschauenden Plänen fand Schrafl die Unterstützung von Bundesrat Dr. Rob. Haab. Es brachen nun heftige Kämpfe los. Widerstände aller Art erhoben sich gegen den Plan Schrafl. Hier aber setzten nun seine Charakterstärke, Energie und Manneskraft ein. Schrafl führte das grosse Werk der Elektrifizierung der Bundesbahnen allen Schwierigkeiten zum Trotz rasch durch. Während er selbst vor allem die politisch-wirtschaftliche Seite dieser grossen Arbeit behandelte, fand er in Ing. Dr. Emil Huber-Stockar einen kongenialen Mitarbeiter, der vorab die technischen Probleme meisterte. Und Bundesrat Haab sorgte für die behördliche und parlamentarische Unterstützung dieses nationalen Werkes. Später hat dann Präsident Schrafl die schon früher auf Grund von Arbeiten einer Studienkommission geschaffenen bahnneigenen Kraftwerke durch Schaffung eines weiteren Werkes ergänzt, nämlich durch das Etzelwerk, das in Zusammenarbeit mit der Privatwirtschaft (NOK) erstellt wurde. Schrafl war mit den schwierigen Fragen der Elektrifikation des Bahnnetzes so verwachsen, dass er diese Arbeiten auch durchführte, als er neben dem Präsidium der Generaldirektion auch die Geschäfte des Finanz- und Personaldepartements bis zu Beginn des Jahres 1938 leitete.

Mit einem Gefühl tiefer Dankbarkeit blicken wir heute auf das Elektrifikationswerk von Generaldirektor Schrafl. In schwerster Zeit hat das Land den Segen dieser Arbeit zu spüren bekommen. Die Feststellung darf gewagt werden: die elektrifizierten Bundesbahnen haben kräftig dazu beigetragen, dass Freiheit und Unabhängigkeit des Vaterlandes erhalten blieben.

Ein weiteres grosses Werk Schrafls im Rahmen seiner Führungsarbeit bei den Bundesbahnen betrifft die Vereinfachung und wirtschaftlichere Gestaltung der Bundesbahnverwaltung. Grosse und einschneidende Massnahmen organisatorischer Natur mussten getroffen werden. Das waren delikate und undankbare Aufgaben. Aber auch hier wurde mit nie erlahmender Energie die schwere Arbeit gemeistert. Der Verwaltungsapparat wurde reduziert und vereinfacht, die Betriebsausgaben unter dem Druck konsequent durchgeführter Sparmassnahmen gesenkt.

Die Reorganisations- und Rationalisierungsarbeit hat sich gelohnt, wenn auch die Finanzmisère, die ja auf verwaltungsfremde Ursachen zurückzuführen war, dadurch nicht behoben werden konnte. In allen reorganisatorischen Massnahmen hat aber Schrafl stets auch darnach getrachtet, eine Synthese der Interessen des Personals und derjenigen der Verwaltung zu finden. Das Personal hat seine soziale Einstellung zu schätzen gewusst. Der heutigen Mitwirkung des Orchesters und des Männerchors der Eisenbahner möge deshalb symbolischer Charakter zukommen.

Eine dritte markante Aufgabe, der Generaldirektor Schrafl volles Interesse entgegenbrachte, war das dornenreiche Gebiet der Verkehrsteilung. Er musste erleben, wie die Eisenbahnen durch eine starke, unregelmässige Automobilkonkurrenz in eine immer schwieriger finanzielle Lage gerieten. Er suchte mit allen Mitteln nach einer Verständigung von Schiene und Strasse. Schrafl verfügte ja auch über eine kommerzielle Beweglichkeit, die viele Hindernisse überwand. Das Verkehrsteilungsgesetz von 1935 hatte in ihm einen Hauptinitianten und Hauptverfechter gefunden. Leider verlief die Volksabstimmung negativ. Die Versuche mit der «Asto» und der «Sesa» haben aber doch manche gute Rückwirkung gehabt, nicht nur im Inland, sondern auch im Ausland. Eine neue Zeit wird mit neuen Mitteln an die Lösung der wohl kompliziertesten Verkehrsfrage herantreten müssen.

In welcher hervorragender Weise sich Schrafl in seiner Stellung als Generaldirektor und besonders als Präsident der Generaldirektion betätigt hat, können in erster Linie diejenigen würdigen, denen es vergönnt war, unter seiner geistigen Führung für die Entwicklung der Bundesbahnen zu arbeiten. Auf diesem Posten der obersten Führung war er ein Mann der Ideen und der Tat.

Die Lebensenergien Schrafls schienen fast unerschöpflich zu sein. Die Fülle beruflicher Arbeit mag eine weitere Beleuchtung erfahren durch die einfache Aufzählung der Mandate in Verwaltungen und Organisationen, in denen er tätig war:

Präsident der Internat. Simplon-Delegation; Verwaltungsrat der Schweiz. Unfallversicherungsanstalt in Luzern; der Burgdorf-Thun-Bahn; der SESA, Schweiz. Express A.-G. in Zürich; der Bahnhof Kühlhaus A.-G., Basel; der Etzelwerk A.-G. in Pfäffikon; der Schweiz. Kraftübertragung A.-G. Bern. — Paritätische Kommission für das Beamtengesetz; Commission permanente de l'Association internationale des chemins de fer in Brüssel; Comité de gérance des Internat. Eisenbahnverbandes in Paris; Militäreisenbahnkommission (im militärischen Grad eines Ober-



**ANTON SCHRAFL**

Ingenieur, Dr. h. c.

1873 — 1945

vormals Präsident der Generaldirektion der SBB  
und Direktor des Internationalen Eisenbahnzentralamtes

Seite / page

leer / vide /  
blank

sten); Studienkommission für Automobil- und Transportwesen; im Vorstand des Betriebswissenschaftl. Instituts der ETH in Zürich und der Gesellschaft zur Förderung der Forschung auf dem Gebiete der technischen Physik an der ETH in Zürich.

Sicher hatte auch Anton Schrafl seine menschlichen Fehler, wie wir alle. Es gab auch in seiner beruflichen Tätigkeit Kollisionen, Schwierigkeiten und Rückschläge. Wem sind sie erspart? Aber über alle menschliche Schwäche hinaus leuchtet doch das schöne Bild einer lieben und starken Persönlichkeit und einer hervorragenden, ja durchschlagenden beruflichen Qualitätsarbeit. Diese Eigenschaften dominieren; sie geben dem Lebensbild Schrafls den starken Stempel. Nur einer Persönlichkeit von seinem geistigen Format, seiner Energie und seiner restlosen Hingabe an seine Aufgabe war es möglich, in schweren Krisenzeiten und unter schwierigen Verhältnissen die enormen Aufgaben zu erfüllen.

Dass die menschlichen, wissenschaftlichen und beruflichen Qualitäten von Generaldirektor Schrafl eine generelle Würdigung erfuhren, mögen noch folgende Beweise der Anerkennung und Dankbarkeit dartun. Vom Zentralamt für den Internat. Eisenbahnverkehr in Bern bin ich ersucht worden, Ihnen folgende Worte des Dankes zur Kenntnis zu bringen:

«Dr. A. Schrafl wurde auf Grund seiner grossen Verdienste auf dem Eisenbahngebiet am 1. März 1938 zum Direktor des Internat. Eisenbahnamtes ernannt und hat es bis zu seinem Uebertritt in den Ruhestand am 30. Juni 1943 geleitet. Wenn hier seine Tätigkeit im wesentlichen in die Kriegszeit fiel, die gerade auf dem Gebiet des internat. Eisenbahnverkehrs grosse Erschwerungen mit sich brachte, so bewährte sich doch auch in diesem Amte die enge Verbundenheit des Verstorbenen mit dem Eisenbahnwesen in hohem Masse. Seine aus reichsten Erfahrungen schöpfende und stets auf einen Ausgleich bedachte Persönlichkeit bot die Gewähr dafür, dass das Internat. Eisenbahnamt mit sicherer und ruhiger Hand durch die Wirren der Kriegszeit gesteuert wurde. Die engen Beziehungen des Verstorbenen zu führenden Persönlichkeiten des Auslandes und das hohe Ansehen, das er auch dort allenthalben genoss, haben wesentlich dazu beigetragen, dass die zwischenstaatlichen Verkehrsbeziehungen durch den Krieg nicht unterbrochen, sondern durch die Erhaltung der internationalen Eisenbahn-Uebereinkommen auf bestmögliche Art gewahrt blieben. Möge diese Tätigkeit von Dr. Schrafl in künftigen, ruhigeren Zeiten ihre Früchte tragen.»

Auch der Schweiz. Ingenieur- und Architektenverein, insbesondere seine Sektionen Bern und Tessin, deren Mitglied Dr. Schrafl war, haben mich beauftragt, hier die Anerkennung und den Dank für die vom Verstorbenen geleisteten Dienste auszusprechen. Anton Schrafl hat sich bei jeder Gelegenheit für die Vertiefung der technischen Erkenntnisse eingesetzt und er wusste als berufener Vertreter des Eisenbahnbaufaches seinen Fachkollegen immer Wesentliches zu sagen. Als hervorragender, überall anerkannter Vertreter der Technik hat er viel zum Ansehen des Ingenieurstandes beigetragen. Seine Kollegen vom Schweiz. Ingenieur- und Architektenverein wie auch in der G.E.P. werden ihm das beste Andenken bewahren.

So runden sich charakteristische Daten und einprägsame Erfolge des grossen Toten zum Lebenswerk von imponierender Grösse. Es wird zum Bekenntnis für den Segen, der auf der Ethik treuester Pflichterfüllung ruht.

In den letzten Jahren ist es etwas ruhiger um Dr. Schrafl geworden, da die Beschwerden des Alters sich bemerkbar machten. Er blieb aber der Optimist, wie er seiner Lebtag einer war. Wenn man ihn etwa nach dem Stand seiner Gesundheit fragte, so lautete seine Antwort fast immer: «Ausgezeichnet.» Seine Familie und wir Freunde und Mitarbeiter mochten im stillen wohl etwa die kleine Einschränkung beifügen: «Relativ». Als er im Mai 1943 in der Gesellschaft der Ingenieure der Bundesbahnen in Bern noch ein Referat hielt, sagte er zum Sprechenden: «Das war mein letzter Vortrag.» Trotzdem blieb sein Interesse für alle Verkehrsfragen, sowie sein Kontakt mit den Mitgliedern der Generaldirektion der Bundesbahnen sehr lebendig. Es war einfach eine Freude, immer wieder mit ihm zusammenzukommen.

Jetzt nehmen wir Abschied von diesem grossen Eisenbahner, von diesem starken Menschen, von diesem hervorragenden Eidgenossen. In unseren Herzen aber lodert die Flamme der Dankbarkeit; sie wird weiterbrennen, bis auch wir zur Ewigkeit abgerufen werden.»

\*

Dieser Würdigung des Lebenswerkes von höchster Stelle lassen wir noch ein Abschiedswort des Freundes und Weggefährten folgen. Weggefährte nicht im Amt, wohl aber als ständiger Begleiter und Beobachter von Schrafls Arbeit und Aufstieg. So begleiteten wir ihn schon auf seiner Baustrecke der RhB, zusammen mit unserem gemeinsamen Freund und Kollegen H. v. Gugelberg, seinem spätern Schwager. Dann wieder trafen wir uns auf den Baustellen der Kraftwerke Ritom und Amsteg, der Gotthard-Elektrifizierung usw. Wir setzten uns in der SBZ ein für seine Wahl zum SBB-Kreisdirektor in Luzern, die durch politische Umtriebe gefährdet erschien. Während seiner Zugehörigkeit zur Generaldirektion, in die er einen frischen Wind brachte, genossen wir in vielen Dingen sein Vertrauen, was uns in den Stand setzte, ihn in technischen Fragen in der SBZ jeweils im geeigneten Moment und zuverlässig zu sekundieren. In den spätern Jahren seiner Präsidentschaft klagte er manchmal, wie die Ingenieurarbeit vom Organisatorischen und Politischen immer mehr überwuchert werde; wie er seine Arbeit allzu oft unterbrechen musste, um Delegationen und Kommissionen aller Art zu empfangen, die ihm lokale Interessen und persönliche Wünsche vortrugen, usw. Es war eine wirklich gewaltige Arbeitslast, die auf Schrafls Schultern lag und die ihn mit der Zeit zu erdrücken drohte. Es ist nicht zuviel gesagt, daß er sich in Erfüllung seiner Amtspflichten gänzlich ausgegeben hat.

Es war ihm daher stets eine Erholung, wenn er im Kreise seiner Kollegen frohe Stunden der Entspannung geniessen durfte. So saß Anton Schrafl volle 27 Jahre (von 1906 bis 1933) im Ausschuss der G.E.P., deren glänzendes Jubiläum zum 50jährigen Bestand 1919 in Luzern er geleitet hat. Noch letzten Herbst ist er an der 75-Jahrfeier erschienen, ein körperlich gebrochener Mann, aber von erstaunlicher geistiger Frische und Vitalität.

Nun hat ihn der Tod als Freund bei der Hand genommen. Wir, seine vielen Freunde und Kollegen, gönnen ihm die verdiente Ruhe von einem Lebenswerk, so gewaltig, aber auch so erfolgreich, wie es Wenigen beschieden ist. Unser Dank aber, wie der des ganzen Landes begleiten ihn über das Grab hinaus!

Carl Jegher



Abb. 1. Bureaugebäude Wartmann & Cie., Brugg. Arch. Walter Hunziker, Brugg. — Südostfront

## Bureaugebäude der Firma Wartmann & Cie., Brugg

Arch. WALTER HUNZIKER, Brugg

Im Jahre 1941 entschloss sich die Firma Wartmann & Cie., Stahlbau & Kesselschmiede, Brugg, zum Neubau eines Bureaugebäudes. Von zwei Projekten wurde dasjenige von Walter Hunziker, Architekt in Brugg, zur Ausführung bestimmt. Es war beabsichtigt, keinen ausgesprochenen Zweckbau, sondern eine behagliche Arbeitsstätte in neuzeitlicher Haltung zu schaffen, die nachfolgend kurz beschrieben sei.

Ueber einige Eingangstufen tritt man durch einen geräumigen Windfang in den Warteraum, dem die Holzdecke, die Glaswand mit Holzsprossen nach dem Windfang und das gegen den Korridor abschliessende Holzgattertor ein behagliches Aus-