

**Zeitschrift:** Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

**Herausgeber:** Schweizerische Verkehrszentrale

**Band:** - (1945)

**Heft:** 2

**Artikel:** Zwei Pioniere des Eisenbahnwesens

**Autor:** Wanner, F.

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-776859>

### **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:** 21.02.2026

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

# ZWEI PIONIERE DES EISENBAHNWESENS

**Dr. h. c. ing. Anton Schrafl, 1873—1945**

## Ein Mann und sein Werk

Dr. Schrafl war während zwölf Jahren der höchste Eisenbahner unseres Landes. Wenn Volk, Wirtschaft und Armee trotz Ausbleiben der Zufuhren seit 1939 ein Versagen des Transportapparates erspart blieben, so ist das im wesentlichen der Voraussicht und Tatkraft Schrafls in der Generaldirektion der SBB während der entscheidenden Jahre von 1922 bis 1938 zu verdanken. Bevor er mit fester Hand die Leitung der Staatsbahn übernahm, durchlief er in steilem Anstieg alle Stufen vom einfachen Bahningenieur der Rhätischen Bahn und vom Adjunkten des Oberingenieurs der Gotthardbahn bis zum Kreisdirektor der SBB in Luzern und zum Generaldirektor und Vorsteher des Bau- und Betriebsdepartementes in Bern. Was an dieser Laufbahn besonders auffällt, das ist die Tatsache, in wie jungen Jahren Schrafl in leitende Stellungen gelangte: mit 38 Jahren war er bereits Kreisdirektor in Luzern, mit 49 Jahren Generaldirektor in Bern. Wird man sich darüber wundern, wenn man seine Herkunft aus einer berühmten Eisenbahnerfamilie — sein Vater war einer der leitenden Männer der Gotthardbahn, der schon beim Bau der Brennerbahn mitgewirkt hatte — und seinen Dienst von der Pike auf kennt? Schrafl war als diplomierter Bauingenieur der ETH (Studienzeit 1892—1896) für die Eisenbahnerlaufbahn nicht nur gut ausgewiesen, sondern, wie seine ganze spätere fruchtbare Tätigkeit beweist, dazu in hervorragender Art berufen und prädestiniert.

Sein Werk spricht für ihn und wird ihn unter die größten Eisenbahner unseres Landes einreihen. Er wird zu einer geschichtlichen Figur werden, und die Schüler der kommenden Generationen werden seinen Namen im Zusammenhang mit der Elektrifikation und der vollständigen Modernisierung unseres Eisenbahnnetzes mit Ehrfurcht und Verehrung aussprechen. Noch haben wir Lebenden viel zu geringen Abstand von seiner Leistung, um ihre geschichtliche Größe und Einmaligkeit voll ermessen zu können. Noch trübt auch der Streit der Zeit unser Urteil, um alles Unwesentliche und allzu Menschliche so zurücktreten zu lassen, daß das Werk selbst in um so größerer Helligkeit dasteht.

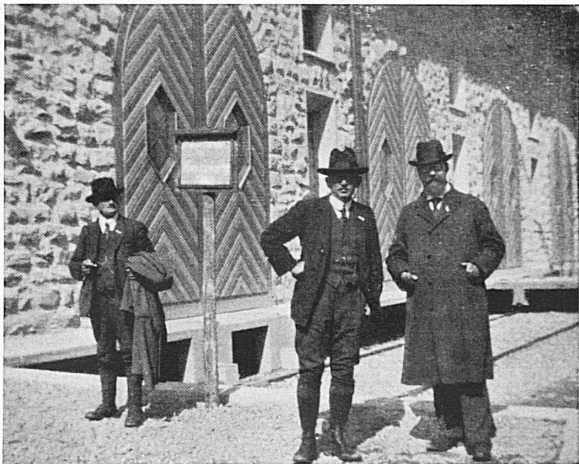
Fast gleichzeitig mit Dr. Schrafl und Prof. Volmar ist ein weiterer verdienstvoller Eisenbahner, der langjährige Oberbetriebschef und Inspektor des Basler Bahnhofs, August Reinhard, dahingegangen. Das Bild zeigt ihn anlässlich der Aufnahme des elektrischen Betriebes auf der Strecke Delsberg—Basel.

Presque en même temps que MM. Dr. Schrafl et Prof. Volmar, les chemins de fer suisses ont perdu M. Aug. Reinhard, ancien chef principal d'exploitation et inspecteur de la gare de Bâle. Cette vue a été prise à l'occasion de l'inauguration de la ligne électrifiée Delsmont—Bâle.



Dr. h. c. Anton Schrafl (1873—1945), Präsident der Generaldirektion der SBB (1926—1938).

Monsieur le Dr. h. c. Antoine Schrafl (1873—1945), président de la Direction générale des C. F. F. (1926—1938).



Generaldirektor Schrafl bei einer Besichtigung des Kraftwerkes Barberine während der Bauzeit.

M. le directeur général Schrafl lors d'une visite de l'usine de Barberine au moment de sa construction.

Ohne daß man dem Urteil der Geschichte vorgreift, darf man aber heute schon Schrafl in Verbindung mit Männern wie Bundesrat Haab, Ing. Huber-Stockar und Ständerat Wettstein als einen eigentlichen Vater der Elektrifikation bezeichnen. Hinter den vier steht wohl ein Heer von treuen Mitarbeitern, von Ingenieuren, Technikern, Eisenbahnern aller Grade, ein Zusammenarbeiten von Wissenschaft und Praxis, von Staatsbahn und Privatindustrie; aber die treibenden Kräfte lassen sich immer wieder auf einige wenige Männer zurückführen.

Bei Schrafl kommt dazu das Verdienst, die Einführung des elektrischen Bahnbetriebes ganz allgemein dazu benützt zu haben, die Staatsbahn administrativ, technisch und betrieblich in revolutionärer Weise umzugestalten. Nur die Schnellebigkeit unserer Zeit verhindert uns, diesen Übergang von der traditionellen Monopolverwaltung zum modernen, im Wettbewerbskampf stehenden Verkehrsunternehmen in seiner ganzen Größe zu erfassen. Um hier im Kampf gegen Tradition, gegen vorgefaßte Meinungen und administratives Beharrungsvermögen Erfolg zu haben, bedurfte es eines unermüdlichen und scharfen Kämpfers vom Format Schrafls. Es bedurfte eines auch Niederlagen, Kritik und öffentliche Anfeindung ertragenden Fechters, der unbeirrt auf der Kommandobrücke stand und das Unternehmen mit sicherer Hand auch durch Zeiten der Weltwirtschaftskrise und verschärften Konkurrenz hindurchsteuerte.

Die Nachwelt wird daher das gigantische Werk der Rationalisierung, die Schaffung eines neuen Geistes in Verwaltung und Betrieb durch Herausgabe einer eigenen Hauszeitung (Gründung des Nachrichtenblattes 1924), des Baues von Brücken zur Öffentlichkeit durch Schaffung der Revue (Vorgängerin der SZV-Revue) und der systematischen Pflege der Beziehungen zur Presse in einem ganz anderen Licht betrachten lernen. Sie wird auch den Anstrengungen, die praktische Zusammenarbeit der Staatsbahn mit den übrigen Verkehrsmitteln auf eine neue Grundlage zu stellen und aus den SBB eine allen neuzeitlichen Anforderungen entsprechende Transportanstalt zu machen, in vermehrtem Maß Gerechtigkeit widerfahren lassen.

Schrafl hat sich in ganz ungeheurer und einzigartiger Weise für sein Werk ausgegeben und seine besten Kräfte für das gesetzte Ziel geopfert. Sein Geist lebt in den modernisierten und verjüngten Bundesbahnen weiter, und deren Leistungen werden für ihn das schönste Denkmal darstellen.

F. Wanner.